

محورهای شاخص شهری و دالان‌های بوم‌شناسانه رودها

(ارتقای هویت مکانی با تأکید بر مسیرهای پیاده گردشگری)

محسن تابان* آزاده پشتوتنی زاده**

تاریخ دریافت مقاله: ۸۸/۱۱/۰۵

تاریخ پذیرش نهایی: ۸۹/۰۴/۰۱

چکیده

هویت را می‌توان به معنایی که انسان‌ها از طریق احساسات ذهنی از وجود هر روزه خود و ارتباطات گسترده اجتماعی کسب می‌کنند، تعریف کرد. لازمه درک هویت هر مکانی حضور، حرکت، مکث و تأمل در ویژگی‌های کالبدی، اجتماعی و کارکردی آن است که زمینه شناخت جامعی از آن مکان را فراهم می‌آورد. مسیرهای پیاده گردشگری دارای قابلیت بسیار در این زمینه‌اند.

در این مقاله که از سنخ مقالات توصیفی با تکیه بر مطالعات اسنادی است، با بررسی محورهای شاخص شهری در ارتباط با دالان رودها، با توجه به مسیرهای پیاده؛ اصول حاکم بر شکل‌گیری آنها مورد شناسایی قرار گرفته است. این مسیرهای پیاده گردشگری در امتداد محورهای شاخص شهری، در اتصال به دالانهای بوم‌شناسانه رودها، با ایجاد اتصال بصری و فیزیکی و لحاظ کردن ملاحظات زیست‌شناسانه سبب ارتقای کیفیت و خوانایی فضای شهری گشته و متضمن پایداری مکان‌های شهری و هویت‌بخشی به محدوده‌های پیرامون و بالتبع کلیت شهر هستند.

واژه‌های کلیدی

هویت مکانی، محورهای شاخص شهری، دالان‌های بوم‌شناسانه، مسیر پیاده رودکناری، گردشگری پایدار

* دانشجوی دکتری معماری، دانشکده هنر، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران. (مسئول مکاتبات) Email: mntaban@gmail.com

** کارشناسی ارشد پژوهش هنر، دانشکده هنر، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران Email: A. Pashootanzadeh@yahoo.com

مقدمه

هویت را می‌توان حس مردم از خودشان از طریق احساسات ذهنی بر اساس تجربیات روزانه و ارتباطات اجتماعی گسترده کسب می‌کنند، تعریف کرد. فشار فن‌آوری‌های نوین، جهانی سازی و تراکم فضا- زمان، سعی در نمایش هویت محلی به عنوان هویت تاریخی دارد و تلاش می‌کند تا مفهوم قدیمی مکان و جامعه را از میان بردارد. ولی امروزه رشد هویت سیاسی و ناسیونالیسم جدید مقاومتی آشکار در برابر چنین استراتژی جهانی است. اگرچه امروزه مکان‌ها به وضوح از هویت ما پاسداری نمی‌کنند ولی نقشی بالقوه بسیار مهمی در ابعاد کالبدی و نمادین تعیین هویت ما دارند.

ادوارد رلف در کتاب مکان و بی‌مکان سه بعد اصلی برای "هویت مکانی" قایل است. او بیان می‌کند: «مشخصات کالبدی، فعالیت‌ها و معنی، اجزای اصلی هویت مکانی را شکل می‌دهند. این تقسیم بندی به روشنی قابل درک است. برای مثال، شهر را می‌توان به صورت مجموعه‌ای از ساختمان‌ها و اجزای کالبدی درون آن همان گونه که بوسیله یک تصویر هوایی به چشم می‌آید، دید. بیننده‌ای که در این شهر حضور عینی داشته باشد می‌تواند از نزدیک فعالیت‌ها را در این زمینه کالبدی مشاهده کند. ولی شخصی که این ساختمان‌ها و فعالیت‌ها را تجربه می‌کند، چیزی بیش از این می‌بیند، که به صورت زشت- زیبا، کارآمد- بی‌فایده، خانه، کارخانه، لذت‌بخش، بیگانه- آشنا و به طور کلی واجد معنی درک می‌شوند» (Relph, 1976, 471).

مسیرهای پیاده محورهای شاخص شهری در ارتباط با دلان‌های بوم شناسانه رودها که مطابق با حرکت انسانی طراحی شوند، ضمن معرفی بافت و عناصر بارز آن از طریق نمایانند مشخصات کالبدی مکان و فعالیت‌ها، موقعیت‌ها و رویدادهای آن، به عنوان یک راوی و هادی مناسب می‌تواند زمینه بروز معانی شخصی و گروهی که از طریق حضور مردم در مکان شکل می‌گیرند را فراهم آورده و هر ناآشنایی را با بافت مأنوس سازد و راهی باشد تا حیات را در درون بافت جاری سازد و بدین سان هویتی ماندگار برای آن رقم زند.

بدین منظور رویکردهای طراحی و تمرکز بر روی مسیرهای پیاده در شهرهای مختلف جهان بررسی شده و نتیجه آن به اختصار در جدول ۱ آمده است:

ماخذ: نگارندگان

جدول ۱- راهکارها و نکات برگرفته از تجربیات جهانی

راهکارها و نکات برگرفته از تجربیات	طرح‌های اجراشده با تکیه بر کاربری تجاری صورت پذیرفته است، که فعالیت‌های اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی در محور را افزون می‌کند
	برای ماندگاری، حس زنده بودن و پویایی فضا، ایجاد فعالیت‌های اوقات فراغت یکی از عوامل موفقیت طرح‌های اجرایی است.
	تأمین و تعبیه تأسیسات و تجهیزات مورد نیاز برای عابرین پیاده با کیفیت مطلوب
	انتخاب مسیرهای سواره جایگزین و تأمین دسترسی‌ها از طریق وسایل نقلیه عمومی
	ارتقاء کیفی محیط کالبدی و محیط اجتماعی، دو عامل عمده در ایجاد مطلوبیت پدیدآمده در این پروژه‌هاست.
	افزایش حضور عابران پیاده، افزایش فعالیت‌های اجتماعی را سبب شده و عرصه عمومی در معنای فضایی کالبدی آن شکل گرفته است.
	حضور گسترده مردم در این عرصه عمومی و خارج کردن مسیر از تسلط اتومبیل و نیز تأمین امکانات و تجهیزات مورد نیاز، ماندگاری ساکنان در محدوده را بدنبال داشته است.

آنچه که به‌عنوان هدف اصلی در تمامی این طرح‌ها بیان شده امر حفاظتی است که سبب افزایش سطح مختص عابر پیاده و کاهش سطح سواره‌رو شده است (حیبی، ۱۳۷۹، ۴۵).

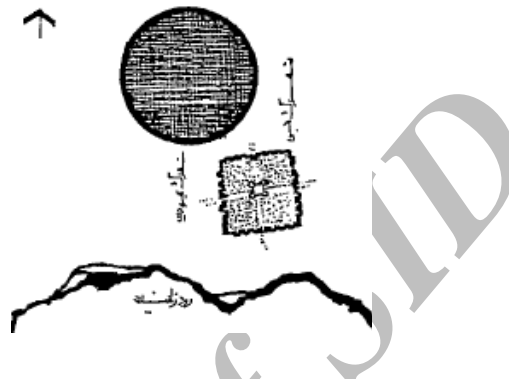
۱- شکل‌گیری محورهای شاخص شهری در ارتباط با کریدور رودخانه

رودخانه‌ها به عنوان عنصری طبیعی برجسته در ساختار استخوان‌بندی شهرها، نقش بارزی در شکل‌گیری و گسترش بسیاری از شهرها داشته‌اند. محورهای شهری که در ارتباط با این کریدور طبیعی در شهرهای نقاط مختلف ایجاد شده‌اند، نقش بارزی در سیما و هویت شهر ایفا می‌کنند تا حدی که بعضی از این شهرها با خصوصیات ویژه این محورها شناسایی می‌شوند. در این بخش

با بررسی نمونه‌هایی از محورهای فعال شهری در ارتباط با رودخانه‌ها در ایران و کشورهای دیگر سعی شده تا اصول حاکم بر شکل‌گیری و گسترش این کریدورها شناسایی شود.

۱-۱- شهر اصفهان (محور چهارباغ در ارتباط با کریدور رودخانه زاینده‌رود)

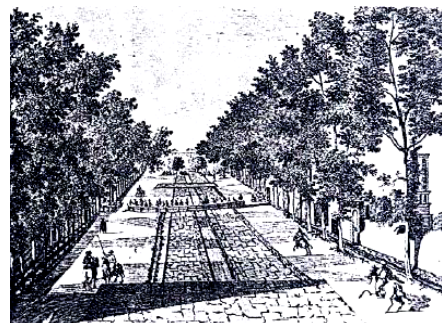
هسته اولیه شهر کنونی اصفهان دو سکونت‌گاه به نام‌های جی و یهودیه بوده جی در حاشیه زاینده‌رود و یهودیه در کنار راه ارتباطی و بازرگانی منطقه مستقر بوده است (شکل ۱).



مأخذ: حمیدی، ۱۳۷۶

شکل ۱- نحوه استقرار هسته اولیه شهر اصفهان نسبت به رود زاینده‌رود

در زمان آل بویه "ساحل رودخانه زاینده‌رود در محدوده شهر بوده و در زمان ابن حوقل (قرن چهارم هجری) به آسیاب‌ها کاخ‌ها و محله‌هایی چون «زرکاباذ» و «تاجه» اختصاص یافته است. همچنین به گفته ابن حوقل جشن‌ها و تفریح‌های بسیاری در ساحل رودخانه برگزار می‌شده است" (ابن حوقل، بی‌تا، ۱۰۹) در دوره سلجوقی تغییر جهت ساختار اصلی شهر از شمال غرب به سمت جنوب در اثر جاذبه رودخانه و اراضی حاصل‌خیز پیرامون آن صورت می‌گیرد و محور زاینده‌رود به عنوان محور تفریحی برون‌شهری مطرح می‌گردد، اما رودخانه زاینده‌رود به عنوان یک محور قوی شرقی - غربی از دوره صفویه با احداث و بازسازی پل‌های متعدد و شکل‌گیری محور جدید توسعه شهر (هزارجریب)، مطرح می‌شود. شاه عباس دربار خود را از میدان کهنه به مرکز جدید شهری در اطراف میدان نقش جهان که فرم هندسی منظمی داشت، منتقل کرد. گذشته از کاخ‌ها و باغ‌های بزرگی که در این منطقه قرار داشت، با ایجاد خیابان عریض و طویل چهارباغ، ناحیه شاهی در شمال زاینده‌رود با گذشتن از پل الله‌وردیخان به منطقه بیلاقی وسیع هزارجریب متصل می‌شد، که محوری شمالی - جنوبی عمود بر زاینده‌رود بوده و در ادامه با احداث کاروانسراها و امتداد راسته بازار تا دروازه جنوبی شهر ادامه یافته و میدان نقش جهان نیز از گوشه جنوب غربی به مسیر ارتباطی شهر پیوند خورده و در ادامه مسیر به صورت چهارباغ و با عبور از رودخانه توسط پل خواجه به بخش‌های جنوبی زاینده‌رود مرتبط می‌شود. محور چهارباغ به صورت محوری گردشگری بوده که به شکل بلواری از مقابل عمارت جهان‌نما شروع می‌شده و با گذر از رودخانه از طریق پل سی و سه‌پل به باغ هزارجریب می‌رسیده است.

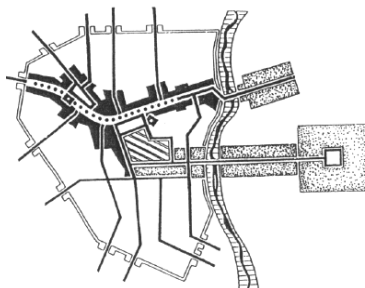


شکل ۲- چهارباغ اصفهان، حکاکی روی مس از طرح ترسیمی کرنلیس بروین

در سال ۱۷۰۴م

مأخذ: هنرفر، ۱۳۴۹

دیوارهای باغ‌ها به صورت مشبک بوده و عابرین می‌توانسته‌اند فضای مشجر و با طراوت و پرگل باغ‌ها، حوض‌ها، فواره‌ها، آبشارها و کوشک مرکزی آنها را به شکلی مبهم، برانگیزنده و دعوت‌کننده به بیرون ببینند. کف این خیابان سنگفرش بوده و برای کنسازای آن از قلوه سنگهای داخل رودخانه زاینده‌رود در دو اندازه متوسط و نسبتاً درشت‌تر استفاده شده است که با مهارت‌های خاص در بستر گل آهکی خیابان جای داده شده‌اند (www.chn.ir).



مأخذ: انصاری، ۱۳۶۷

شکل ۳- استخوانبندی شهر اصفهان در زمان صفوی

در دوران صفویه رودخانه با انشعاباتش (مادی) با شهر پیوند خورده و کمپفر سیاح زمان شاه سلیمان صفوی صفا، طراوت و آبادی شهر را مدیون رودخانه می‌دانسته است (شکل ۳).



مأخذ: مهندسین مشاور نقش جهان پارس

شکل ۴- نحوه قرارگیری مادی‌ها در ارتباط با چهارباغ و زاینده‌رود

نقطه بارز در این مرحله از رشد شهر پدیدار شدن یک حوزه وسیع از عملکردهای تفریحی و سیاحتی در حاشیه چهارباغ و در تلفیق ماهرانه آن با رودخانه زاینده‌رود و سی‌وسه‌پل است. "سطحی که توسط دو محور عمود برهم خیابان و رودخانه به چهار قسمت تقسیم شده و با دیوارهای فرعی، سی باغ را تشکیل داده که قسمتی از آنها را شاه به بزرگان و اعیان واگذاشته و قسمت دیگر را برای استفاده شخصی یا همگانی تخصیص داده است" (کمپفر، ۱۳۶۳، ۱۹۶). در دوره پهلوی خیابان‌بندی‌های جدید، الگوی ساختاری استخوانبندی شهر را تغییر داده و آن را به یک الگوی شبکه‌ای مبدل می‌کند. در چنین الگویی همچنان دو محور عمود برهم دارای اهمیت بیشتری است که یکی عنصر طبیعی رودخانه و دیگری محور قدیمی و تعریف شده چهارباغ است (شکل ۴).

۱-۲-۱- دالان تاریخی تاج^۲ تلاقی تاریخ و فرهنگ در کناره رود جمنا^۳

در قرن ۱۶ و ۱۷ میلادی کناره رود جمنا محل اختصاصی باغ مقبره‌ها و کاخ‌های پادشاهان و اشراف در هر دو سوی رود بوده است. چشم‌اندازها و مسیرهای حرکت میان باغ‌ها برای ایجاد تجربه‌ای مداوم و محسوس از رود با دقت طراحی شده بود. در سال ۱۹۹۴ مرکز بین‌المللی پارک ایالات متحده طرح پارک بین‌المللی تاج را برای ساحل شرقی رود جمنا پیشنهاد کرد که از تاج محل شروع شده و بقایای باغ مهتاب و چند دهکده در ساحل شرقی را در برمی‌گرفت. از سال ۲۰۰۳ دولت مرکزی^۴ شروع به اجرای طرح خود

برای کریدور تاریخی تاج محل نموده است که بصورت طرح بازیافت زمین‌های کناره رود میان تاج محل و دژ آگرا برای مقاصد تجاری و اجتماعی تفریحی است. این طرح با وجود مخالفت‌های بسیار موفق شد تا دسترسی ساکنین و توریست‌ها به کناره رود را فراهم آورده و کمربند سبزی اطراف تاج بوجود آورد (Harkness. et al., 2000, 63) (شکل ۵).

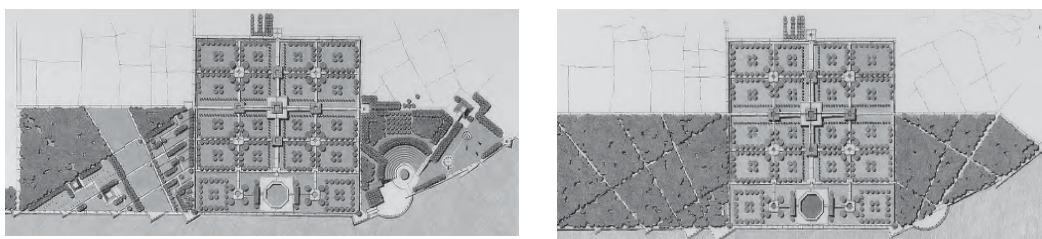


شکل ۵- کناره رود جمنا با آثار تاریخی دوره مغول و تصویری از عمارت باغ رام بر روی تراسی رو به رودخانه جمنا مأخذ: Harkness. et al., 2000

چهارباغ سنتی با طرح چهارگوشه‌اش به سوی رودخانه به جای جهت‌گیری موازی با رود ساخته می‌شد. (محور اصلی چهارباغ عمود بر محور رود بود) برای بهره‌مندی از نسیم ملایمی و منظر بدیع رود این باغ‌ها به سمت رود تراس‌بندی می‌شد. برای دسترسی به آب چاه‌های عمیقی حفر می‌شد و با استفاده از روش‌های مرسوم قنات در ایران به سوی حوض‌ها و کانال‌های روی زمین هدایت می‌شد. عامل مهم دیگری که چشم‌اندازهای بی‌نظیری به کناره رود ایجاد می‌کرد عمارت‌ها و آرامگاه‌هایی بود که با سنگ مرمر و سنگ سیاه در طول نوار کناره رود ساخته می‌شد. از نظر ایجاد ارتباط بصری، موفق‌ترین نمونه، محور دیدی بود که تاج‌محل و باغ مهتاب را در دو سوی رودخانه به یکدیگر متصل می‌کرد. این دویاغ در دو سوی رود مجموعه چهارباغ عظیمی را شکل داده‌بودند که در قلب آن تاج محل قرار گرفته و رود از میان آن عبور می‌کرد (Moynihan, 2000, 78).

ورودی باغ به صورت دروازه‌ای بود که در ابتدای محور منتهی به عمارت یا کوشک که در وسط یا انتهای باغ قرار داشت، نقش آفرینی می‌کرد. تراس‌های واقع در کنار رود حرکت عمودی درون باغ را از لبه رود ممکن می‌ساخت. عمارت‌های تراس‌بندی شده با بالکن‌های پیش آمده نه تنها حوزه دید به رودخانه را افزایش می‌داد بلکه باعث ایجاد دید به نشانه‌های بارزی چون تاج‌محل نیز می‌گردید. باغ‌های کناره رود جمنا تحت تأثیر مفاهیم زیباشناسی بارگاه‌های ایرانی طراحی می‌شد و همواره رود علاوه بر دارایی عمومی به‌عنوان منظری مقدس شمرده می‌شد (Wescoat, 1996, 105).

در حالی که حفاظت از سایت‌های تاریخی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، ایجاد تجربه بصری بازدیدکنندگان از کل بستر غنی تاریخی با ایجاد کریدورهای دید و دسترسی به این مکان‌ها، در اولویت طرح‌ها قرار می‌گیرد. گردشگاهی که اجزای سایت تاریخی را به یکدیگر متصل می‌کند و منظر کناره رود را وارد قلمرو شهری می‌گرداند، از اجزای اصلی این طرح است. در طرح محدوده تاج، مسیر پیاده محور اصلی گردش درون سایت خواهد بود که حفاظت قانونی و اجرایی و همچنین دسترسی عمومی را تضمین می‌کند. این محدوده نه تنها سایت تاریخی در کناره رود را در برمی‌گیرد، بلکه شامل فضاهای سبز مابین و اطراف آنها نیز هست. مسیر پیاده در طول رودخانه با اتصال به سیستم دسترسی‌های موجود شهر، امکان تجربه محسوس سایت تاریخی در ارتباط با رود را برای بازدیدکنندگان فراهم آورد. این کریدور بازخوانی چارچوب منظر قرن ۱۶ و ۱۷ است که دیدی پویا در سکانس‌های مختلف از آرامگاه‌ها و عمارت‌های کاخ‌ها ایجاد می‌کند. این مسیر حرکت سیستم فضاهای باز در طول مجموعه شامل مسیرهای پیاده، میدان‌ها، باغ‌ها و پارک‌ها را به هم متصل می‌گرداند. طرح اولیه شامل ایجاد مسیرهایی پیاده‌ای به جهت‌گیری به سمت تاج از میان درختان انبه و سبزه‌هاست و توسعه کامل شامل سناریوی مسیر چهارباغی است که در غرب باغ مهتاب و باغ ثانویه‌ای در شرق باغ مهتاب است (شکل ۶).



شکل ۶- طرح توسعه اولیه (راست) و طرح تفصیلی محور چهارباغ عمود بر رود با شبکه‌ای بهم پیوسته از فضاهای باز و پارکها (چپ)

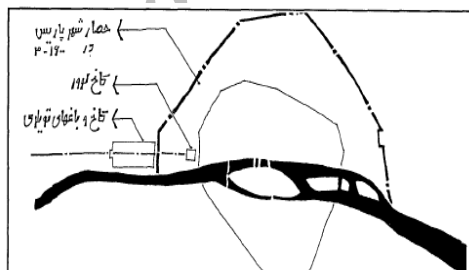
مأخذ: www.repositories.cdlib.org

بازدیدکنندگان در طول رودخانه از طریق گردشگاهی سایه‌دار حرکت می‌کنند و در تجربه‌ای پیوسته با سایت تاریخی و محور اکولوژیک رود قرار می‌گیرند (Harkness. et al., 2000, 69).

۳-۱- محور شانزده لیزه در ارتباط با رودخانه سن، پاریس

پاریس امروزی در حدود سال ۳۶۰ م بنیاد گشت و در جزیره سیتة مستقر گردید. حصار اولیه شهر پاریس، حصار طبیعی رودخانه بوده سپس حصارهای بعدی بوجود آمده‌اند. توسعه‌های محور از قرن ۱۶ با ایجاد باغ‌های بیلاقی در خارج شهر پایه‌ریزی شد و هسته اولیه رشد خطی محور معروف شانزده لیزه با ساخت مجموعه کاخ و باغ‌های توپلری از همین زمان آغاز شد (Morris, 1994, 200) (شکل ۷).

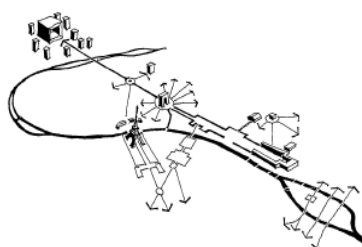
با ایجاد عناصر مهم در امتداد محور سبز شانزده لیزه در زمان لویی پانزدهم این محور را به عنوان مهمترین عنصر طرح فضایی پاریس مورد توجه قرار داد. اقدامات هاسمان برای بازسازی شهر پاریس در زمان ناپلئون اول بین سال‌های ۱۸۵۰-۱۸۶۰ م با ایجاد بلوارهای عظیم و مستقیم که میادین و ابنیه مهم را به یکدیگر متصل می‌نمود همراه بود.



مأخذ: حمیدی، ۱۳۷۶

شکل ۷- موقعیت کاخ لورور و باغ توپلری نسبت به حصار قدیمی شهر پاریس در قرن ۱۶

تغییر ماهیت طرح باغ توپلری از حالتی ایستا به پویا به کمک محوری بود که از باغ آغاز شده و در امتداد خیابان توپلری یا شانزده لیزه امروزی تا میدان کنکوراد ادامه می‌یافت. در ادامه روند تکاملی محور تاریخی شانزده لیزه به سمت غرب رود سن، مرکز جدیدی برای شهر پاریس به نام لادفانس بوجود آمد (شکل ۸).



مأخذ: حمیدی، ۱۳۷۶

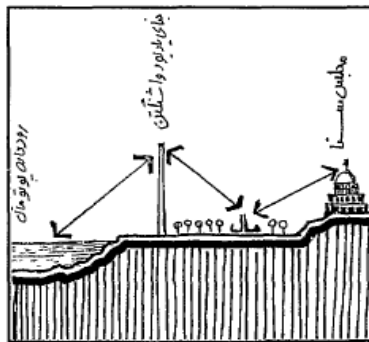
شکل ۸- نحوه قرارگیری عناصر شاخص در امتداد محور شانزده لیزه در کنار رود سن

علاوه بر رودخانه سن به عنوان عنصر طبیعی و ستون فقرات استخوان‌بندی شهر، شانزه لیزه نیز به عنوان محوری مصنوع در استخوان‌بندی شهر قرار دارد که روند تاریخی گسترش شهر را با عناصر شاخصی چون قصر باستیل، قصر توپلری، موزه لوور، مجموعه کاخ شاهی، کلیسای مادر، اپرای پاریس، برج ایفل، کلیسای نوتردام، طاق نصرت، کاخ کنگره، بوادو بولونیا و نهایتاً مجموعه لادفانس در قلب شهر کنونی پاریس به نمایش می‌گذارد.

محور یادمانی شانزه لیزه گذر زمان و تاریخ شهر را با انتظام ابنیه متعلق به ادوار گوناگون تاریخ و تداوم بصری آن مد نظر قرار داده و با ترکیبی مناسب از نشانه‌های شهری، مقاطع مختلف تاریخ شهر احیا و در شبکه نمادین آن گنجانده می‌شوند. وجود رودخانه سبب شده که محورها و ابنیه مهم به موازات یا غالباً به صورت مایل یا عمود بر آن شکل گیرند (حمیدی، ۱۳۷۶، ۱۸۹-۹۸).

۱-۴- محور مال^۹ در ارتباط با رودخانه پوتومک^۶، واشنگتن

مبنای طرح جامع شهر واشنگتن که مسئولیت طراحی آن را پیر لانفان برعهده داشت، ایجاد شهری یادمانی بود که بر این اساس وی در طراحی این شهر از اصولی که در ایجاد چشم‌اندازهای شهری موثر واقع می‌شوند بهره‌برد. موقعیت استقرار شهر در کنار رود پوتومک است و بستر طبیعی این محدوده از ناهمواری‌های بسیاری برخوردار است. در طرح لانفان برای برقراری ارتباط میان محیط طبیعی و مصنوع تلاش شده است. وی عناصر اصلی مصنوع را در نقاط مرتفع مکانیابی کرد تا دارای دید به رودخانه بوده و بر سایر نقاط شهر نیز مشرف باشند. استقرار محور اصلی ارتباطی شهر به عنوان رابط عناصر و عملکردهای اصلی، که همان محور اصلی پیاده‌شهر (مال) می‌باشد، در منطقه‌ای پایین‌تر از بخش‌های مختلف شهر به تکمیل ایده تقویت چشم‌اندازهای شهر کمک می‌کند (شکل ۹).



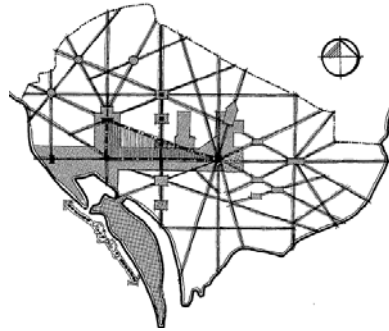
مأخذ: حمیدی، ۱۳۷۶

شکل ۹- نحوه قرارگیری عناصر شاخص شهر و محور پیاده نسبت به رودخانه پوتومک

مهمترین عناصر مصنوع در ساختار شهر واشنگتن در سه راس یک مثلث به نام مثلث فدرال شامل سه بنای مهم کاخ سفید، مجلس سنا و بنای یادبود واشنگتن، قرار دارند.

در طرح لانفان خیابان پنسیلوانیا به عنوان مرکز فعالیت‌های شهری و خیابان مال به قانونی برای فعالیت‌های دولتی در نظر گرفته شد. این دو خیابان به هسته یادمانی شهر ساختار داده و آن را با بقیه شهر پیوند می‌دهد. محوطه‌سازی غنی در مال باعث شد تا گرچه این محور به صورت رسمی یک ارتباط دهنده بین یادمان‌ها باشد، اما به‌طور غیررسمی به عنوان پارک در قلب شهر جای گیرد (Rubenstein, 1992, 167).

اغلب محورهای اصلی شهر به سمت رودخانه پوتومک که از لحاظ بصری برای این شهر اهمیت خاصی دارد، جهت‌گیری می‌کنند و بدین سبب قلب شهر تا کناره این شریان حرکتی گسترده می‌شود (شکل ۱۰).

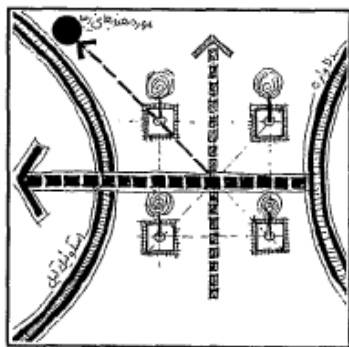


شکل ۱۰- جهت‌گیری محورهای اصلی در ساختار شهر به سمت رودخانه
مأخذ: حمیدی، ۱۳۷۶

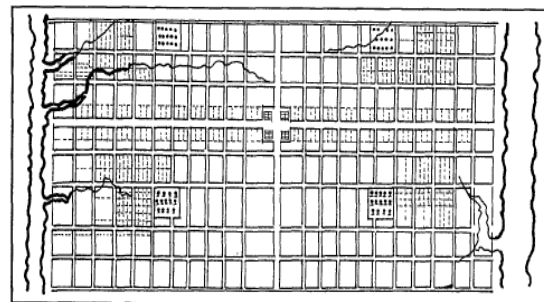
فضای باز خطی که خود یک تفرجگاه شهری است، در ادامه با فضای سبز وسیعی به صورت پارک بویژه در کنار رودخانه ترکیب شده است. فضای باز خطی در محل تلاقی با رود، کریدور بصری با دید به ابنیه تاریخی و بناهای یادمانی را در چشم‌اندازهایی قاب می‌کند که این امر سبب گسترش میدان‌دید به عناصر شاخص و جلوگیری از محصور شدن آنها می‌شود (Department of Interior, 2004, 440).

۱-۵- محور مارکت استریت در ارتباط با رودهای دلور و اسکوئیل کیل، فیلادلفیا

هسته اولیه شهر فیلادلفیا بین دورود دلور^۷ و اسکوئیل کیل^۸ شکل گرفته بود. بدلیل موقعیت خاص قرارگیری شهر در همجواری رودخانه، یکی از محورهای اصلی که بین دو رودخانه واقع شده از چنان جاذبه و قدرتی برخوردار می‌شود که به عنوان محور توسعه شهر درآمده و از رودخانه نیز در توسعه‌های آتی رشد شهر عبور می‌کند. محور مورب دیگری که بعدها به محور اصلی افزوده می‌شود، به موازات انحنای رودخانه امتداد یافته و محوری دیگری برای توسعه شهر شده و نهایتاً به عنصر مهمی چون موزه هنرهای زیبا ختم می‌شود.

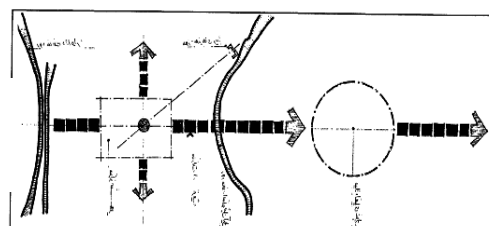


شکل ۱۲- شکل‌گیری محورهای اصلی شهر با توجه به رودخانه
مأخذ: حمیدی، ۱۳۷۶



شکل ۱۱- طرح شهر فیلادلفیا توسط هلم در سال ۱۶۸۳
مأخذ: حمیدی، ۱۳۷۶

ساختار اصلی شهر فیلادلفیا از دو محور حرکتی عمود بر هم در محدوده‌ای که کوتاهترین فاصله بین دو رودخانه است شکل گرفته و از شرق به مرز طبیعی شهر یعنی رودخانه منتهی شده و از سمت غرب تا نواحی مرکزی امتداد یافته و با عبور محور اصلی (مارکت استریت) از روی رودخانه، دامنه‌های آن تا محدوده غربی شهر گسترش می‌یابد (اشکال ۱۱ و ۱۲)



شکل ۱۳- نحوه گسترش شهر از محدوده میان دو رود به سمت غرب از طریق محور مارکت استریت
مأخذ: حمیدی، ۱۳۷۶

شبکه‌ای از میادین و فضاهای باز و سبز شهری در امتداد محورهای اصلی قرار گرفته و گاهی با ابنیه تاریخی و مهم شهر نیز هم‌جوار می‌شوند و از سویی به موازات دو محور طبیعی شهر (رودخانه) نیز فضاهای باز و سبز به صورت خطی قرار می‌گیرند. این فضاهای باز و سبز، نمایانی عناصر و ابنیه اصلی ساختار شهر را بویژه از مسیرهای کناره آب ممکن می‌سازد. احیای محدوده تاریخی شهر که به‌مرور به بخشهای فرسوده و متروک شهری بدل می‌شوند، به کمک تداوم و توسعه عناصر اصلی ساختار شهر و با استقرار کاربریهای تجاری و فرهنگی و ایجاد مسیرهای دسترسی با ارجحیت پیاده در این شهر صورت گرفته است. احداث محدوده‌های تجاری و ایجاد قابلیت‌های توریستی، باعث تقویت و احیای آنها شده و در قالب فعالیت‌های فرهنگی و اجتماعی حیات جدیدی می‌یابند. از سویی پاکسازی بصری محورهای دید مستقیم یا مورب به سوی عناصر نشانه‌ای و تاریخی شهر در راستار نمایان سازی آنها صورت می‌گیرد (حمیدی، ۱۳۷۶، ۲۲۹-۲۳۲) (شکل ۱۳).

۱-۶- طرح موضوعی منطقه رودخانه سنگاپور

اکثر شهرها محدوده‌های کوچکی دارند که در ارتباط با حضور گردشگران و ساکنین جاذبه‌های شهری را به نمایش می‌گذارند مانند محدوده تجاری تفریحی^۹، محدوده تجاری توریستی^{۱۰} و محدوده توریستی مرکزی^{۱۱} (Burtenshaw, 1991, 212). تجمع منابع توریسم و غیر توریسم، این مکان‌ها را برای ساکنین محلی و گردشگران جذاب و خوشایند می‌کند. بارتن‌شاو سه دسته از فضاهای شهری را که قابلیت تبدیل به جاذبه توریستی دارند به صورت زیر بیان می‌کند (Burtenshaw, 1991, 212):

الف) محدوده‌های تاریخی که جاذبه فیزیکی شان سبب جلب توریست می‌شود.

ب) بخش‌های فرهنگی با خدمات تفریحی و فرهنگی نظیر تئاتر، موزه، گالری‌های هنری و کاربری‌های فرهنگی مشابه.

پ) تسهیلات خطی نظیر خیابانهایی فروشگاهی ویژه، کناره‌های درون شهر، کناره‌های رود و مسیرهای پیاده تفریحی در بخش‌های خاصی از شهر.

منطقه موضوعی رودخانه سنگاپور یکی از یازده منطقه موضوعی در طرح جامع توریسم شهر سنگاپور، توریسم بیست و یک، برای تبدیل این شهر به «پایتخت توریسم در قرن بیست و یکم» است. رودخانه سنگاپور در این طرح به‌عنوان «منطقه شبانه» برای رسیدن به چشم‌انداز «شهری که هیچگاه نمی‌خوابد» با اجزای غذاخوری در هوای آزاد، زندگی شبانه پرتراوت، محدوده‌ای روشن، تسهیلات تفریحی برای خانواده و برگزاری جشنواره‌ها، تلقی شده است. چشم‌انداز رودخانه سنگاپور ایجاد رودخانه‌ای مهیج از طریق پیوند اجزای تاریخی شهر با کاربریهای معاصر است (URA, 1992, 26).

امروزه کناره رود سنگاپور را می‌توان به سه منطقه برنامه‌ریزی تقسیم کرد. محدوده اسکله‌ای بوت ۱۳ دارای کافه‌ها و رستوران‌ها، محدوده اسکله‌ای کلارک ۱۴ که محل بازارهای جشنواره‌ای است و محدوده اسکله‌ای روبرتسون ۱۵ که دربرگیرنده آپارتمان‌ها، خرده‌فروشی و هتل‌هاست.

پایداری فرهنگی مرتبط با پایداری اجتماعی است که به معنای حفظ و سازوار کردن عناصر فرهنگی برای تمیز دادن افراد از یکدیگر است (Mowforth. et al., 1998, 109). وجود موزه‌ها در کنار رود سبب نمایش هویت و فرهنگ محلی می‌گردد ولی نمایش این وجوه در تجربه‌ای آزاد در کناره رود برای مردم نه تنها بر سرزندگی محدوده می‌افزاید بلکه تسهیلات هنری و فرهنگی‌ای ایجاد می‌کند که بازدیدکنندگان را در ارتباط مستقیم با تاریخ و فرهنگ محدوده قرار داده و پایداری فرهنگی را متضمن می‌شود.



شکل ۱۴- مجسمه با نام جشن که کودکان را در حال پریدن به درون آب نشان می‌دهد

ماخذ: Hall, 1998

نمایش هنر مردمی درون محدوده‌های کنار رود بر طراوت این محدوده‌ها افزوده و سبب‌ساز مفاهیمی چون سرزندگی در محدوده می‌گردد. از سوی دیگر وجود مجسمه‌های فراوان با مضامین مختلف در رابطه با رود و تاریخ محل، پیوند دیگری با پایداری فرهنگی ایجاد می‌گردد (شکل ۱۴). پایداری عمل اکتشافی مداومی است که به معنای توازن خوب و بد، زشت و زیبا و مثبت و منفی نیست. بلکه به معنای پاسخگویی سیستم توریسم به جریان ورودی چندگانه‌ای است که نظام موجود را دربرمی‌گیرد (Toe, 2002, 471) رودخانه سنگاپور فقط یک مرکز تفریحی نیست بلکه محدوده‌ای فرهنگی، مسکونی و سایتی تاریخی است. وقتی جوامع دارای حس احترام درونی نسبت به هویت فرهنگی و میراث تاریخی‌شان باشند، جاذبه‌های توریستی مکان و مردم خودبه‌خود پایدار می‌گردند. در دنیایی که جهانی‌سازی به سرعت در حال تنزل محیط و یکسان‌سازی محدوده‌های شهری است، مناطق موضوعی راهی برای حفظ یکتایی مکانها، تنوع زیستی طبیعت، غرور از هویت ملی، پیچیدگی محدوده‌های قومی و کنجکاوای ناهمگنی فرهنگی است و این عوامل سرچشمه‌های صنعت توریست پایدار خواهند بود.

۲- اهمیت طراحی مسیرهای پیاده

تأمین حرکت پیاده در شهر، حضور طولانی‌تر مردم در محیط شهری و مطلوبیت فضاهای شهری را به دنبال دارد. اندیشه ایجاد فضای شهری برای انسان و شهری برای حیات انسانی‌تر شهرسازان را با تعریف و کارکرد جدیدی از مسیرهای حرکت مواجه نمود. در دیدگاه جدید، خیابان می‌توانست به‌عنوان عنصر اصلی جامعه‌مدنی، محل نمایش کل شهر، تولد حیات اجتماعی، مکانی جهت مفهوم کلمه انتخاب، محل تجمع آزادانه افراد، با هر سلیقه، مذهب، طبقه اجتماعی خود را بنمایاند (زریونی، ۱۳۷۵، ۴۶). بنابراین ساماندهی و احیای مراکز شهری به عنوان گزینه‌ای قابل اعتنا، علاوه بر تحقق هدف حفاظتی و احیاء به سبب ارتقاء کیفی فضاهای مربوطه و تجهیز مناسب آن، که همزمان نیازهای ساکنین محلی، گردشگران و نهایتاً خود بافت را تأمین می‌کند، قادر به توسعه صنعت گردشگری بوده و در احیای محدوده مورد نظر موثر خواهد افتاد. می‌توان از این اقدام به‌عنوان موجد فضاهای مطلوب و جدیدی که توسعه درونی شهر را سبب می‌گردند نیز بهره برد (خواجهدلویی، ۱۳۷۶، ۲۵۰). لذا زایش فضای جدید از دل فضای کهن برای نظارت و مراقبت توسعه‌برونی شهر با هدف توسعه درونی اهمیت می‌یابد.

۳- ارتقای هویت مکانی

طراحی مسیرهای پیاده تحت‌تأثیر طی‌کننده (انسان)، طی‌شونده (زمان) در ارتباط با توده و فضای موجود (مکان) است، در این بین آنچه مورد توجه اصلی در ارتباط با ادراک محیط قرار می‌گیرد در جدول ۲ مورد اشاره قرار می‌گیرد:

ماخذ: نگارندگان

جدول ۲- ابعاد و راهکارهای احیای نقش انسان در شهر

راهکار	روابط	ابعاد و راهکارهای احیای نقش انسان در شهر
احیای حیات مدنی	رابطه انسان با انسان و مجموعه انسانی	
ایجاد عرصه‌های عمومی	رابطه انسان با فضا	
گفتگوی شکل و شاکله	رابطه انسان با کالبد	
تداوم تاریخی فرهنگ سنت و هویت	رابطه انسان با زمان	
انباشت و تجسم خاطره‌های جمعی	رابطه انسان با مکان	

زیباشناسی شهری و در نظر داشتن اصول مربوطه می‌تواند به طراحی مطلوب مسیر پیاده‌پردازد. اصول هنری بکار گرفته شده در طول این مسیر، مفاهیمی برگرفته از خود بافت خواهند بود که در تطابق با شرایط زمانی مورد استفاده قرار خواهند گرفت. این مسیر از آنجایی که مختص حضور مردمان است و برای حرکت کند طراحی می‌گردد، لذا تمامی خصوصیات در نظر گرفته شده برای حرکت کننده از جمله طراحی جزییات، مقیاس انسانی، مکان‌های مکث، امکان حضور افراد با توانایی‌های جسمی و حرکتی متفاوت، ویژگی‌های طبیعی مورد نظر چون اختلاف سطوح، شرایط آب‌وهوایی، ایمنی حرکت، آسودگی حرکت و امکان حضور در زمان‌های مختلف، مدنظر قرار می‌گیرد.

نتیجه‌گیری

با بررسی محورهای شاخص شهری در ارتباط با دالان‌های بوم‌شناسانه رودها مشخص گردید که این محورها غالباً با جهت‌گیری مورب یا عمود بر محور طبیعی رود با ارجحیت حرکت پیاده و با حضور عناصر و اجزای یادمانی، تاریخی، فرهنگی و عملکردی ویژه، که در امتداد آنها قرار گرفته و حفظ کریدورهای دید از فضای باز کناره رودخانه به عناصر شاخص شهری و از میان محور به کناره رود، فضای جمعی‌ای در مقیاس شهر شکل داده، که زمینه‌ساز حضور مردم و تقویت پیوند میان شهر و بستر طبیعی آن شده‌اند. هویت ماندگار در هر شهر و یا محدوده از طریق شناساندن سه رکن اصلی مشخصات کالبدی مکان، رویدادها و معنی فردی و گروهی حاصل می‌گردد که یکی از موثرترین راه‌های اطمینان از حصول چنین عواملی افزایش حضور مردم در فضاهای شهری کناره دالان‌های اکولوژیک رودها از طریق مسیرهای پیاده‌گردشگری است. با توجه به خصوصیات کالبدی و بصری محورهای نمونه‌های ذکر شده، قانونمندی‌های شکل‌گیری و توسعه این محورها در جدول ۳ بیان شده است:

ماخذ: نگارندگان

جدول ۳- خصوصیات بارز محورهای شاخص در ارتباط با محور اکولوژیک رود

نام محور	نقش غالب در شهر	قرارگیری نسبت به رود	عناصر شاخص و نشانه‌های محور	چشم‌اندازها و کریدورهای دید	نظام حرکتی و ارتباطی
چهارباغ اصفهان	تاریخی، گردشگری	عمود بر زاینده‌رود	مقر حکومتی، کاخ‌ها و باغ‌ها	حفظ کریدورهای دید بین رود و عناصر شاخص	فضای باز و سبز خطی با ارجحیت پیاده
کریدور تاج در آگرا	تاریخی، گردشگری	عمود بر جمنا	باغ مقبره‌ها و کاخ‌ها	سایت تاریخی و محور اکولوژیک رود	مسیر پیاده
شانزه‌لیزه در پاریس	یادمانی، تاریخی، گردشگری	مورب و عمود بر سن	یادمان‌ها، قصرها، کاخ‌ها، باغ‌ها و مرکز شهری جدید	تداوم بصری میان نشانه‌های بارز و رود	مسیرهای دسترسی با ارجحیت پیاده
مال در واشنگتن	کانون فعالیت‌های دولتی، فضای تفریحی پیاده	عمود بر پوتومک	کاخ، مجلس و بنای یادبود	دید به عناصر شاخص شهری و کناره رود	محور اصلی پیاده شهر
مارکت استریت در فیلادلفیا	تجاری و فرهنگی، گردشگری	عمود بر دلور و اسکوتیل-کیل	مجموعه تاریخی موزه هنرهای زیبا و شهرداری	کریدور دید میان عناصر نشانه‌ای و تاریخی شهر و رودها	مسیرهای دسترسی با ارجحیت پیاده
محور گردشگری کناره رود سنکاپور	تجاری و فرهنگی، گردشگری	موازی و مورب	یادمان هتل مجموعه مسکونی، موزه	دید به عناصر شاخص شهری و کناره رود	مسیر پیاده

در پایان این نوشتار لازم به یادآوری است که تداوم در حیات اجتماعی، فرهنگی و مدنی بافت و در پیکره، سیما، چهره و نیمرخ آن سبب ارتقای کمی و کیفی مسیر می‌گردد. ایجاد توازن میان حفاظت از ساختمان‌های تاریخی، مکان‌های فرهنگی و محدوده‌های اقوام مختلف در میان فضای رقابت اقتصادی و مطالبات اجتماعی، منازعه دائمی میان مسئولین سیاسی، طراحان و برنامه‌ریزان شهری، مسئولین شهری، سازمانهای غیر دولتی و مردم را شکل داده است. علاوه بر توجه به جنبه های بصری و زیبایی شناسانه در خلق فضایی پویا و سرزنده، استفاده از کاربریهای فعال و ۲۴ ساعته و حفاظت زیست محیطی از دالان‌های بوم شناسانه رودها در فضای شهری متضمن حضور مداوم مردم در این مکانها خواهد بود که این امر باعث ارتقای حس احترام درونی نسبت به هویت فرهنگی و میراث تاریخی است که در نتیجه آن هویت مکان و مردم خودبه‌خود پایدار می‌گردند.

پی‌نوشت‌ها

1- place identity	6- Potomac	10- Tourist Business District
2- www.repositories.cdlib.org	7- Delaware	11- Central Tourist District
3- Yamuna	8- Schuylkill	12- Kim Seng
4- Uttar Pradesh	9- Recreational Business District	13- Boat
5- Mall		14- Clarke

فهرست مراجع

- ۱- ابن حوقل، (بی.تا)، «صورة الارض، بیروت، مکتبه دارالحیة».
- ۲- انصاری، مجتبی، (۱۳۶۷). «اصول طراحی معماری اسلامی و سنتی»، پایان نامه (کارشناسی ارشد)، دانشگاه تربیت مدرس.
- ۳- حبیبی، محسن، (۱۳۷۹). «مسیر پیاده گردشگری»، هنرهای زیبا، شماره ۹، دانشکده هنرهای زیبا، دانشگاه تهران.
- ۴- حمیدی، ملیحه، (۱۳۷۶). «استخوانبندی شهر تهران»، سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران، تهران.
- ۵- خواجه دلویی، (۱۳۷۶). «مدیریت طرح‌های بهسازی»، مجله آبادی، شماره ۲۶.
- ۶- زریونی، محمدرضا، (۱۳۷۵). «طراحی راه در محیط‌های شهری»، آبادی شماره ۲۰.
- ۷- کمپفر، انگلبرت، (۱۳۶۳). سفرنامه کمپفر، کیکاوس جهاننداری، تهران، خوارزمی.
- ۸- مهندسین مشاور نقش جهان پارس، (۱۳۷۵). «طرح توسعه و عمران (جامع) ناحیه اصفهان»، وزارت مسکن و شهرسازی، تهران.
- ۹- هنرفر، لطف‌الله. «چهارباغ اصفهان»، هنر و مردم، دوره ۹، شماره ۹۶ و ۹۷ (مهر و آبان ۴۹).
- 10- Burtenshaw D, Bateman M and Ashworth G J (1991). "The European city: a Western perspective David Fulton Publishers", London
- 11- Department of Interior, (2004), "The U.S. Government's Official Guidelines for Preserving Historic Homes", Lyons Press,
- 12- Hall M.C & Lew, A.A. (1998), "Sustainable Tourism: A Geographical Perspective Longman", New York,
- 13- Harkness, Terence, Sinha, Amita, (2000), **Taj Heritage Corridor: Intersections between History and Culture on the Yamuna Riverfront**, [Places / Projects], Places, 16(2)
- 14- Morris, A. E. J. (1994), "History of Urban Form, Longman Scientific & Technical", Original from the University of Michigan.
- 15- Mowforth, M and Munt I, (1998), "Tourism and Sustainability: New Tourism in the Third World", Rutledge, London.
- 16- Moynihan, Elizabeth B (ed), (2000), "The moonlight garden: new discoveries at the Taj Mahal", Arthur M Sackler Gallery and the University of Washington Press
- 17- Relph, E. (1976). "Place and placelessness". London: Pion.
- 18- Rubenstein, Harvey M., (1992), "Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces", John Wiley and Sons.
- 19- Toe, p, (2002), "Striking a Balance for Sustainable Tourism: Implications of the Discourse on Globalization", Journal of Sustainable Tourism.
- 20- Urban Redevelopment Authority (U R A), (1992), "Singapore River Development Guide Plan Draft Urban Redevelopment Authority", Singapore.
- 21- Wescoat, James L. , (1996), "Mughal gardens: sources, places, representations, and prospects", Dumbarton Oaks Dumbarton Oaks.
- 22- www.repositories.cdlib.org