

(نمای پنجم)

(نمونه موردی: خیابان Hua Qiang Bei در شهر شنزن (Shenzhen) چین)

مونا مسچی

کارشناسی ارشد معماری منظر، دانشگاه تهران  
monameschi@gmail.com

سارا گلستانی عراقی

کارشناسی ارشد معماری منظر، دانشگاه تهران  
Sr.golestani@gmail.com

#### چکیده

درک ما از منظر به عنوان یک عنصر عینی-ذهنی ابتدا به طور ذهنی صورت می گیرد سپس این درک در قالب دریافت های حسی و ذهنی عمیق تر و پایدارتر می شود. درک بصری منظر از نمای پنجم و یا دید هوایی، یکی از مهمترین زوایای دید به این عنصر است. زمانی که بر روی زمین در میان عناصر کالبدی و ذهنی گوناگون قرار می گیریم، دریافت های ما همگی پراکنده و تکه تکه است. هرچه ارتفاع ما از زمین بیشتر می شود می توانیم آن را کلی تر و جامع تر درک کنیم، نحوه ی درک ما از منظر تغییر می کند و ویژگی های جدیدی را دریافت می کند.

توجه به نمای پنجم یا دید از بالا به منظر عمر چندان طولانی ای ندارد. گرچه توجهات مختصری در دوران باستان یا قرون وسطی به آن شده است اما تا پیش از قرن ۲۰ اهمیت کاربرد آن چندان محسوس نبود. با این حال در فاصله قرن ۲۰ تا ۲۱ بیش از همه به ادراک ناظر از کالبد توجه شد و جوانب دیگر منظر نادیده گرفته می شد. اما در دوران جدید نگاه سیستمی به منظر و عناصر شهری در قالب بررسی از دیدگاه علوم مختلف گسترش یافت. بنابراین تعاریف نیز بنابر مقتضیات زمانی تغییر می کنند. در این پژوهش سوال این است: چه تعریف جامع و سیستماتیکی از نمای پنجم در دوران جدید می توان داشت. هدف اصلی در این پژوهش بررسی نمای پنجم از دیدگاه و علوم مختلف و کاربرد آن در گذر زمان و تاریخ است تا بتوان به سوال پژوهش پاسخ داد. در این پژوهش اطلاعات از روش مطالعه کتابخانه ای جمع آوری شده اند.

واژگان کلیدی: نمای پنجم، دید هوایی، پرسپکتیو دید پرنده، باغ بام

**مقدمه**

«منظری که بخش های آن یکی پس از دیگری دیده شوند، هرگز واقعا دیده نمی شود؛ باید به طور کامل از بالا دیده شود تا همه عناصری که قبلا دیده شده در یک نگاه جمع شوند.» (Fontenelle, 1685)

در این جمله فیلسوف فرانسوی فونتئل دید وسیع و پانورامایی را با درک منظر مرتبط دانسته و به یک پارادوکس اشاره می کند: اگر چشم انداز یک مجموعه منظم از اشیا باشد که الگوهای فضایی را می سازند، این نظم نمی تواند درک شود و حس مکان ایجاد کند تا زمانی که به طور کامل دیده نشود.

در اصل یک منظر در یک محدوده زمانی وقتی شروع به اظهار وجود می کند که ما آن را از یک موقعیت والاتر درک کنیم. همه ما زمانیکه با یک هواپیما به سمت بالا صعود می کنیم، این تجربه را می توانیم داشته باشیم. در این حال محدوده اطراف فرودگاه آسان تر فهمیده می شود و به عنوان یک کل شروع به شکل گیری می کند، در حالیکه تجربه بصری ای که ما از روی زمین از مکان های آن داریم عموما تکه تکه و نامتجانس است. دید پرنده به عنوان بخشی از نمای پنجم ارتباط گمشده بین اجزای شهر را ایجاد می کند. نمای پنجم یک تصویر مدون و جامع از منطقه به ما می دهد.

پیشرفت تکنولوژی و ارتفاع ساختمان ها به ما کمک کرده است تا بتوانیم زمین را از فاصله بیشتری ببینیم و اطلاعات ساختاری زیادی درباره فرم، موقعیت و یا حتی ارتباطات اجتماعی در صحنه سیاسی و فرهنگی بدست آوریم.

با این حال آنچه که تاکنون تعریفی علمی و عملی برای آن صورت نگرفته، عبارت نمای پنجم است. در اغلب موارد عبارت دید هوایی و پرسپکتیو دید پرنده در متون مختلف جایگزین این عبارت بوده اند. با این وجود معنای این عبارت در دوران ما با مفاهیم پیچیده تری همچون جامعه شناسی و سیاست گره خورده است. بنابراین نیاز است تا در دوره جدید تعریف جامعی از آن بنا به مقتضیات زمانی ارائه گردد.

**سوالات تحقیق:**

۱- چه تعریف جامع و سیستماتیکی از نمای پنجم در دوران جدید می توان داشت؟

**فرضیه:**

نمای پنجم نوعی دید به منظر است به صورت پرسپکتیوی از فاصله ای قابل توجه و در ارتفاعی بالاتر از آن به گونه ای که درک کلی از منظر به ناظر ارائه کند.

**سیر تحول:**

تصور پلانی از سرزمین و دید با زاویه به سکونت گاه های بشری از دوران باستان دیده شده است. در این دوران نقشه های تهیه شده از راه ها و سایت های مقدس بر اساس تصورات ذهنی افراد و محاسبات ریاضی بدست آمده از بررسی ها و اطلاعات روابط نجومی تهیه می شد. پس از آن برخی هنرمندان قرون وسطا برای ترسیم دید پرنده از طرح ها، تلاش هایی کردند و با آنکه می دانستند هیچ وقت نمی توان مناظر را از چنین زوایایی دید، سعی در تجسم آنها از بالا داشتند، زیرا معتقد بودند که زاویه دید وسیع تر به درک بیشتر خود و مخاطبان نشان کمک می کند. (بل، ۱۳۸۲: ۲۶)

با شروع رنسانس و پیشرفت های ترسیمی به صورت سه بعدی و اختراع پرسپکتیو، نقشه کش های رنسانسی اساسا بر روی دید های در ارتفاع تکیه داشتند تا مناظر تاریخی شهرهای بزرگ اروپایی را با دیدهای کاوالیری فوق العاده به نمایش بگذارند. (Perrin, 2001: 34) (تصویر ۱) پس از انقلاب صنعتی و اختراع وسایل حمل و نقل جدید، بالن ساخته شد. اولین بالن حامل انسان

از باغ های شاتو دو لموت chateau de la muette در سال ۱۹۸۳ در پاریس برخاست (Duempelmann,2010:161) که توسط آن پرسپکتیوی از بالا به منظر که پیش از آن تنها از یک نقطه دید ثابت درک میشد اکنون از زوایای مختلف و در فواصل زمانی کم امکان پذیر شده بود. صعود بالن موجب ایجاد نوعی احساس توانمندی شد و تخیل انسانی از چشم اندازهای جدیدی که بالن ها از زمین و انسان ارائه می کردند الهام گرفت. نه تنها معلق بودن در زمان و حرکت بلکه این دیدگاه جدید که اکنون دنیا نزدیک به ۲ بعد به نظر می رسد موجب ایجاد هیجان زیادی در بین ناظران شد. زمانی که در سال ۱۷۸۴ جان جفریز، فیزیکدان آمریکایی سوار بر یک بالن بر روی لندن صعود کرد، زمین را چنین توصیف کرد: یک فرش یا نقشه رنگی زیبا با حداقل ظهور تپه ها، ارتفاع ساختمان ها یا پستی و بلندی های سطحی. (Duempelmann,2010:162)



تصویر ۱- پلان کوالیری از شهر پاریس در سال ۱۶۱۸، ترسیم شده توسط visscher (منبع: Duempelmann,2010:162)

به تدریج با اختراع دوربین های عکاسی امکان ثبت و بازنمایی این مناظر برای ناظر فراهم گردید. در حالی که پروازهای بالن و دیدهایی که آن ها در ابتدا ارائه می کردند تنها در متون و ترسیمات دستی ضبط می شد، در نیمه دوم قرن ۱۹ نادار (Nadar) توانست اولین عکس های هوایی را از داخل یک بالن به سمت زمین بگیرد. (Duempelmann,2010:162)

دید هوایی و پرسپکتیو دید پرنده در کار هنرمندان دوره مدرن نیز تاثیرگذار بوده است. هنرمند مدرنیست کازیمیر مالویچ به طور گسترده در باب زیبایی شناسی و فلسفه هنر مدرن مطالبی بیان کرده است. وی تابلو نقاشی دارد تحت عنوان "supermatist composition airplane flying" که در دسامبر ۱۹۱۵ در یک نمایشگاه به نمایش گذاشته شد. مالویچ در این نقاشی به هواپیماها و ماهواره های خارج از جو اشاره می کند و می گوید: ما در بالاترین نقطه در زندگی معاصر هستیم، بالاتر از ماشین ها ، موتورها و ... روی زمین. (Herbert,1997:1281).

دید هوایی و گسترش استفاده از هواپیما توسعه های علمی و هنری بیشتری در زمینه معماری و برنامه ریزی منظر در فاصله قرن های ۲۰ تا ۲۱ بوجود آورد. در سال ۱۹۲۵ معمار منظر گلارنس فولر (glarence Fowler) مقاله ای مصور از ایالات لانگ آیلند و بین سال های ۱۹۳۲ تا ۱۹۳۵ ژورنال معماران منظر انگلیس سری مقالات دید پرنده از هوا چاپ کردند. (Duempelmann,2010:162)

حمل و نقل هوایی و دید هوایی الهام بخش معماران منظر قرن ۲۰ بود. معماران و طراحان منظر به سرعت پتانسیل نهفته در کاربرد عکس های هوایی را درک کردند و از آن در کارهای خود استفاده کردند. کارل برونر (karl.H. Brunner) معمار و برنامه ریز شهری به کمک عکس های هوایی مباحثی را در زمینه ی طرح های برنامه ریزی منطقه ای و شهری جامع، در حجمی زیاد توسط دیدهای هوایی از شهرها در سرتاسر اتریش و آلمان، مطرح کرد. برونر استدلال کرد که عکاسی هوایی زمینه هایی برای برنامه ریزی بهتر محیط های زندگی به منظور برطرف کردن دوگانگی بین شهر و اطراف آن، پیشرفت های فن آوری و طبیعت ایجاد می کند. دید از هواپیما مشابه به آنچه از قله هواپیما دیده می شود، از دید برونر،



بینشی را درباره الگوهای اسکان انسانی مطرح می کند که از فاصله دور یک خلق طبیعی در طول قرن ها به نظر میرسد و بعد از جنگ جهانی اول تبدیل به یک روح یکپارچه شد. به گفته وی شهرها باید به عنوان یک کل که از زندگی و کار شهروندان شهر تشکیل شده دیده شوند. (Ibid: 172) در این دوره و همزمان با ساخت فرودگاه ها مباحثی در زمینه دید به فرودگاه ها از بالا مطرح شد و از آن زمان معماران منظر توجه خاصی به طراحی سایت و فرم فرودگاه ها از نمای پنجم داشتند، که این مقدمه ای بود بر توجه به فرم ساختمان ها به صورت یک کل تا بتوان فرم آنها را از تمامی جهات درک کرد. همچنین با تحولات دوران مدرن علاوه بر توجه به فرم های معماری به صورت منفرد، فرم خاص پلان های خاص شهری نیز اهمیت پیدا کردند. شهرهایی مانند برزیلیا (طراحی لوسیو کوستا) و شاندیگار (طراحی لوکوربوزیه) از نمونه های آن می باشند.

لوکوربوزیه در سال ۱۹۳۵ در مجموعه Aircraft گفتارهایی را در باب هواپیما، دید پرنده و طراحی شهرهای جدید به چاپ رسانید و در آن دید هوایی زمینه ای برای نقد معماری و شهرسازی از دید وی قرار گرفت. دیدگاه های لوکوربوزیه در رابطه با پرسپکتیو دید پرنده:

اکنون چشم می تواند آنچه را که ذهن قبلا می توانست تنها به طور ذهنی تصور کند، به طور مادی ببیند. این یک عملکرد جدید است که به احساس ما علاوه شده است. یک استاندارد جدید برای اندازه گیری است، یک زمینه جدید برای احساس است. انسان از کاربرد آن استفاده می کند تا اهداف جدید را تصور کند. شهرها از خاکستر هایشان خواهند برخاست. هواپیما شهر را متهم می کند، شهر با انسان روراست نیست، شهرها پیر و قدیمی، فاسد و ترسناک و بیمار هستند. آنها پایان یافته اند. تمدن پیش از ماشین تمام شده است. (Le corbosier, 1935:96-100)

### فوتوریست ها و فاشیست ها :

جیوانی لیستا (Giovanni Lista) از تاریخ شناسان هنر، فوتوریست ها را به دهه های مختلف تقسیم بندی می کند. «پویایی منعطف» برای دهه اول (۱۹۱۰)، «هنر مکانیکی» برای دهه ۱۹۲۰، «زیبایی شناسی هوایی» برای دهه ۱۹۳۰.

بسیاری از فوتوریست های ایتالیایی از فاشیست ها به امید دستیابی به کشوری مدرن حمایت کردند. دقیقاً مانند فاشیست ها، فوتوریست های ایتالیایی نیز بسیار ملی گرا، رادیکال، طرفدار خشونت و بر ضد دموکراسی پارلمان بودند. مارینتی که از پیشگامان فوتوریست بود، حزب سیاسی فوتوریست را اوایل ۱۹۱۸ تاسیس کرد. وی بعدها در ۱۹۱۹ توسط موسیلمینی جذب شد و به عنوان اولین عضو حزب فاشیست ملی انتخاب شد.

اتحاد فوتوریست ها و فاشیست ها بعد از پیروزی ۱۹۲۲ آن ها را تبدیل به یک اجتماع رسمی در ایتالیا کرد که سبب به وجود آمدن آثار خوبی به خصوص در معماری شد. بعد از جنگ جهانی دوم بسیاری از معماران فوتوریست در کار خود دچار اختلال شدند زیرا عضو حذبی بودند که مطرود شده بود و شکست خورده بود.

نقاشی هوایی در بیانیه ۱۹۲۹ با امضای ۸ نفر از فوتوریست ها با عنوان پرسپکتیو پرواز ارائه شد. پرسپکتیو در حال تغییر از پرواز در دیدگاه فوتوریست ها یک واقعیت کاملاً جدید را نشان می دهد که هیچ وجه مشترکی با پرسپکتیو سنتی زمینی ندارد. در این پرسپکتیو جزئیات نادیده گرفته میشوند و همه چیز نیاز به سنتز و تغییر شکل دارند. (Berghaus, 2007: 152)

از آنجائیکه سیستم تفکر فاشیستی بر اساس تمرکز قدرت در دولت و دیکتاتوری تنظیم شده بود، سیاست گذاران آن به شدت از گسترش فردگرایی در جامعه پرهیز داشتند و جامعه را به صورت یک کالبد اجتماعی ابزاری می انگاشتند. در چنین جامعه ای افراد آن حق دید از درون به خود را نداشتند و لزوماً می بایست از بیرون به این کل نگاه می کردند و خود را بخشی از این کل می دانستند. ارنست هیونگر (Ernst junger) نویسنده آلمانی در سال ۱۹۳۳ در مقدمه یک کتاب عکاسی نوشت: زمین های کشاورزی و شهرهای آلمانی شکلی از طراحی پوسته ای هستند که نظم انتزاعی حاصل از نشانه های تکنولوژی ابزاری در آن ها دیده می شود.

در سیستم فاشیستی نظم به طور افراطی در همه چیز دیده می شود. مردم همواره اجبار به زندگی دارند و المان های اختیار حذف میشوند. معماران فاشیستی با تاکید بر این موضوع در طراحی پلان های شهری و یکسان سازی و یکنواختی منظم، نمای پنجم این شهرها را هدفمند ساختند. (تصویر ۲)



تصویر ۲- عکس از ارنست هیونگر (ماخذ: Buck-Morss, 2008:36)

در پرسپکتیو های فاشیست ها قدرت متمرکزی دیده می شود که حاصل از واحد های تولیدی است. در زیبایی شناسی این تصاویر مشاهده گر به درک عقلانی از کل بدنه جامعه می رسد. این نوع تفکر در عکس های هوایی از پلان شهرهای فاشیستی به خوبی قابل درک است: پلان های دارای خطوط هم راستا، یکنواخت و دارای فرم هایی ابزاری.

### اکولوژی:

همزمان با کاربرد پرسپکتیو هوایی در زمینه معماری دانشمندانی مانند جغرافیدان آلمانی، کارل ترول به ارزش عکاسی هوایی برای انجام تحقیقات اکولوژیکی پی بردند. (Duempelmann, 2010:172) در ابتدا ترول واژه اکولوژی منظر را در سال ۱۹۳۸ زمانی که در حال مطالعه و تحقیق بر روی تفسیر عکس هوایی بود، معرفی کرد. عکاسی هوایی در آن زمان در جنگل بانی، زمین شناسی و باستان شناسی، امکان سنجی خاک، جغرافیای گیاهی، کشاورزی و توسعه سرزمین نقش داشت. (Ibid:173) در بحث اکولوژی منظر در اواخر قرن بیستم به کمک عکس های هوایی الگوهای تشکیل دهنده مناظر توسط اکولوژیست های منظر مانند فورمن و گودرون تحت عنوان patch, corridor, matrix ارائه شد که این ها عناصر تشکیل دهنده موزائیک های منظر هستند و تنها از طریق نمای پنجم و در ارتفاع زیاد قابل درک می باشند. در عین حال که در تمامی این زمینه ها عکاسی هوایی موجب افزایش تحقیقات علمی می شد، این روش عکاسی دانش-قدرتی را ارائه کرد که به طور گسترده در دوران جنگ جهانی اول و بعد از آن برای اهداف سیاسی مانند گسترش استعماری و ارائه سیستم های برنامه ریزی و نقشه های جنگی و استتار کاربرد یافت.

### جامعه شناسی:

بیولوژیست و جامعه شناس اسکاتلندی پاتریک گدس (patrik Geddes) مناطقی را در دید از بالا بررسی کرد به این امید که تکنولوژی هوایی تازه چشم انداز سینوپتیک و گسترده ای را ارائه دهد که منجر به شناسایی وضوح و وحدت درونی جامعه شهری



شود. (Matless,1999,212) هرآنچه ما انجام می دهیم در درون ساختارهای اجتماعی صورت می گیرد و از آن ها تاثیر می پذیرد بنابراین همواره بین رفتارهای فرد و جامعه دیالکتیکی برقرار است. تماشای آدم ها از بالا به نحوی دیالکتیک میان فرد و جامعه را برجسته تر می کند و به آن صورتی نمایشی می بخشد. زمانی که بر روی زمین و در میان افراد جامعه قرار داریم خود نیز درگیر این روابط هستیم، اما زمانیکه در ارتفاع بالاتر و مسلط بر کل یا بخشی از آن جامعه قرار می گیریم فاصله ای میان ما و جامعه به عنوان یک زمینه (context) ایجاد می شود. بنابراین در فاصله جدید نوع برخورد با موضوع (شهر) تغییر می کند و دارای دامنه معناداری جدید می شود در نتیجه حوزه های تفسیری جدیدی از شهر به وجود می آید.

از طرف دیگر نسبت میان امر جزئی (فرد) و امر کلی (جامعه) بیشتر خود را نشان می دهد: تک افتادگی افرادی که در متن (شهر) به طور منفرد در حال رفت و آمد هستند و یا مجموعه افراد تشکیل دهنده تظاهرات بیشتر مورد توجه قرار می گیرند. مناسبات میان افراد جامعه در دید از پایین به طور کلی و جامع قابل دیدن نیست اما در ارتفاعی بالاتر نظم خاص این مناسبات به طور کلی قابل درک می شود. فاصله گرفتن از شهر در ارتفاع موجب می شود تا برخی از عناصر بر ما آشکار شوند و برخی دیگر در ازای این ارتفاع، از ما پنهان شوند. در این دید نظم عناصر شهر در کنار و در ترکیب با یکدیگر قابل درک می شود. ما شهر را به عنوان یک کل یکپارچه درک می کنیم و این می تواند شخصیت شهر را در ذهن ما به عنوان یک موجود پویا شکل دهد.

زمانی که بر روی زمین قرار داریم عناصری از شهر در نگاه ما عظمت دارند و یا حس والایی در ما ایجاد می کنند. اما در ارتفاع زیاد از زمین این حس از دست می رود و زمانی که زمین را از دید پرنده مشاهده می کنیم احساس هیجان و حیرت بسیار زیادی درون ما به وجود می آید (Paenhoyesen:2007,7) که این اثر عظمت در تصویر کل منظر شهر یا محدوده زمین است نه تک عناصر موجود در شهر. با فاصله از زمین اجزاء مبهم می شوند و این ابهام می تواند منشا حس والایی برای ناظر باشد.

با فاصله گرفتن از شهر در ارتفاعی بالاتر از آن، تناقضات میان عناصری از آن - که از دید انسانی بر روی زمین بی ربط به یکدیگر به نظر می رسند - آشکار می شود. به طور مثال دو بنای متفاوت از یکدیگر در دو سوی شهر چندان مرتبط با یکدیگر به نظر نمی رسند اما در دید هوایی کاملا با یکدیگر در مقام مقایسه قرار می گیرند. انسان با نگاه به شهر در ارتفاعی بالاتر متن خود را شناسایی می کند و این نوعی پس زدن بیگانگی قلمداد می شود.

امروزه با ساخت ساختمان های مرتفع و گسترش امکانات سفرهای هوایی، نمای پنجم شهر دیگر امری انتزاعی در ذهن تصور کننده نیست بلکه تبدیل به نوعی امر انضمامی شده است که بخشی از زندگی روزمره افراد را تشکیل می دهد.

### پیشرفت های تکنولوژیک قرن ۲۱:

در ۱۹۶۰ فیلیپ لویس (اکولوژیست آمریکایی) به آنچه امروزه در شکل GIS به واقعیت پیوسته امید داشت: یک سنسور که در یک ماهواره قرار گرفته و داده هایی که مورد نیاز است را ارائه می دهد و در عین حال به سیستم گرافیکی کامپیوتری متصل است و الگوهای سرزمینی را که ایجاد می شود و یا تکامل می یابد، نشان می دهد. (Ibid:174) پیشرفت تکنولوژی در حال توسعه هوایی به ما کمک کرده است تا بتوانیم زمین را از فاصله ای دورتر نگاه کنیم و اطلاعات ساختاری زیادی درباره ی فرم های زمینی و الگوهای مختلف و موقعیت های محیطی به دست آوریم. با توجه به دموکراتیزه شدن پرواز و برنامه های افزون یابنده ی کامپیوتری و تصویربرداری ماهواره ای پیچیده مانند google earth و Bing Maps که در دهه های اخیر توسعه پیدا کرده اند دید از بالا به پدیده ای همیشه حاضر تبدیل شده است.

### باغ بام ها نمودی از نمای پنجم شهری:

در قرن حاضر باغ بام ها به عنوان نمودی از نمای پنجم شهری بسیار رایج شده اند و دو هدف اکولوژیکی و زیبایی شناسانه شهرها را تامین می نمایند. در راستای هدف زیبایی شناسانه و با توجه به مطالب بیان شده باغ بام ها می توانند خود به عنوان یک ابژه عمل نمایند و تصویر شهر را در نمای دورتر مثلا در عکس های هوایی یا دید از داخل هواپیما تحت تاثیر قرار دهند یا اینکه خود

به عنوان یک زمینه مورد استفاده قرار گیرند و به فضایی تبدیل شوند که از داخل آن ناظرین بتوانند از فاصله ملموس تری شهر را ادراک نمایند .

### تحلیل نمونه موردی:

خیابان Hua Qiang Bei در شهر شنزن (Shenzhen) چین

Road Hua Qiang Bei	نام پروژه
شهرداری شهر shenzhen	کارفرما
Work architecture company+zhubo architecture studio+ARUP & Balmori associates	طراح
به طول ۱ کیلومتر	مساحت
۲۰۱۰	سال طراحی
Shenzhen	شهر
چین	کشور

### شهر شنزن (Shenzhen)

شهر شنزن یک کلان شهر در جنوب چین است که یکی از موفق ترین زون های اقتصادی خاص آن می باشد. این شهر دارای یک منظر شهری مدرن است که برخواسته از اقتصاد پر جنب و جوش آن می باشد.

### معرفی فضا:

این خیابان به عنوان یکی از مراکز مهم خرید در شهر شنزن، خیابانی تجاریست که به دلیل فروشگاه های الکترونیکی و مراکز مد واقع در آن شناخته شده است. منطقه خرید از تقاطع دو خیابان Hua Qiang North Road و Shennan Middle Road شروع می شود. به دلیل پر جنب و جوش بودن خیابان های اطراف و خیابان های موازی این ناحیه به یک منطقه بزرگ تجاری و خرید شده است. این منطقه به عنوان بزرگ ترین فروشگاه الکترونیکی در چین و احتمالاً یکی از بزرگ ترین ها در دنیا شناخته شده به همین دلیل شهر شنزن به یکی از مکان های مهم تولید برند های تکنولوژیک در دنیا تبدیل شده است. در این خیابان بیش از ۲۰ مرکز خرید بزرگ قرار دارد و حدود ۱۳۰۰۰۰ نفر در این ناحیه مشغول به کار هستند.

### اهداف طرح:

در باز طراحی خیابان دو هدف عمده دنبال می شد:

۱. بیانی معاصر از خیابان

از آنجایی که این خیابان از یک ناحیه صنعتی به یک ناحیه الکترونیکی و مرکز خرید برجسته و مهم تبدیل شده بود بنابراین نیاز داشت تا برای مقاصد جدید خود بیانی معاصر داشته باشد.

۲. حل معضل ترافیک

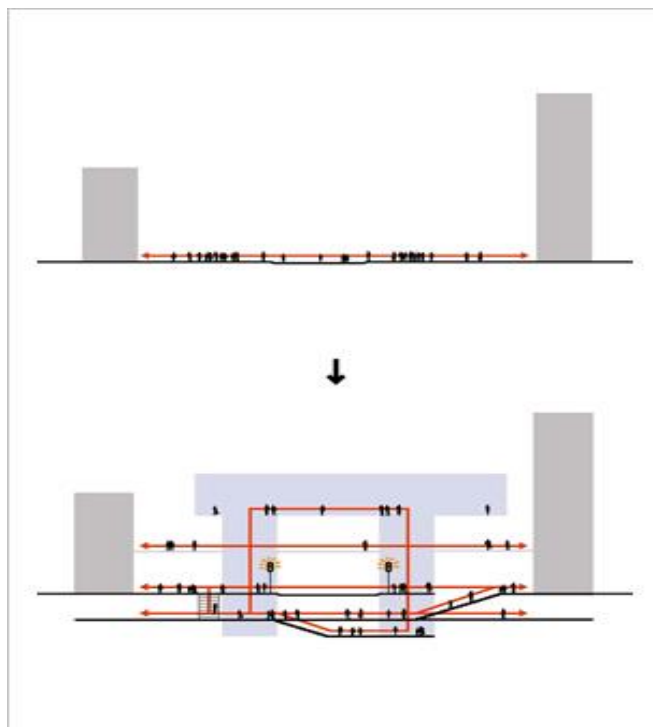
بر اثر پیشرفت های جدید حجم رفت و آمد و جریان ترافیک در مسیر خیابان بیشتر شد بنابراین نیاز به حل مسئله ترافیک بود.

**راهبرد های طراحی:**

- برنامه ریزان شهرداری شنزن پیشنهاد یک طرح یکپارچه و بهم پیوسته در طول خیابان را دادند که ممکن بود جنب و جوش خیابان را در هم بشکند اما گروه Work ac راه کارهای جدید تری را ارائه نمود که در ادامه شرح داده می شود.
- ۱- برای اجتناب از در هم شکستن جنب و جوش خیابان یک سری مداخلات استراتژیک اما با یک هدف مشترک در نظر گرفتند.
  - ۲- تجارت مد و الکترونیک موجود را تقویت کردند.
  - ۳- بر جریان پیاده در ارتفاع سرمایه گذاری کردند.
  - ۴- فرصت های جدید تفریح در منطقه ایجاد نمودند.

**کانسپت طرح**

ایده اصلی پروژه طراحی یک خیابان سه بعدی بود. ۴ وجه اصلی برای طرح منظر خیابان در نظر گرفته شد: وجه های تک، وجه مد، وجه life style، وجه مولتی مدیا (تصویر ۳)



تصویر ۳- طراحی خیابان سه بعدی (ماخذ: <http://work.ac/hua-qiang-bei-road/>)

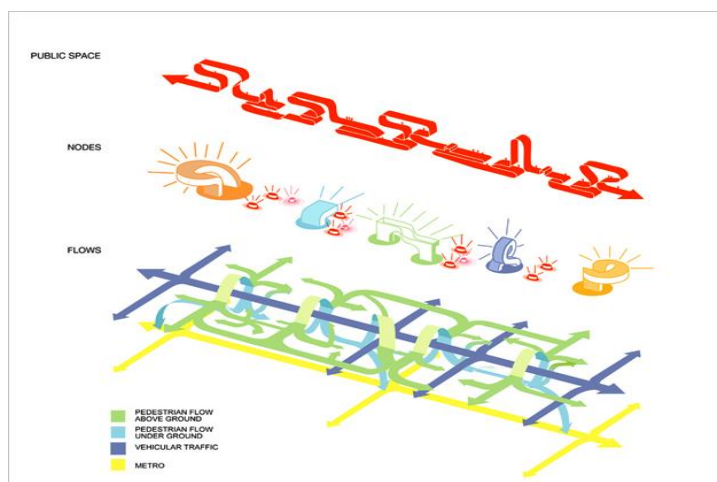
در طراحی این خیابان از منظر شهری الهام گرفته از طب سوزنی (urban acupuncture) استفاده کردند. در این روش نقاط مسئله ساز در یک ناحیه شناسایی می شود و راه حل هایی در جهت حل آنها به طور خاص و ویژه پیشنهاد می شود مانند طب سوزنی که نقاط دارای مشکل در بدن مشخص می شود و درمان بر روی آن نقاط انجام می گیرد.

**اقدامات طراحی:**

اقدامات طراحی ارائه شده راه حل هایی بودند که برای رفع مشکل نقاط مسئله ساز پیشنهاد شد. گروه معماری work ac ابتدا به شناسایی انواع مسیرهای حرکتی پرداخت که شامل مسیرهای حرکت پیاده در سطح و زیر زمین و سواره و مترو می شد. سپس نقاط تداخل این مسیرها و نقاط مسئله ساز (طب سوزنی) را مشخص کردند و بر اساس این داده ها مسیر حرکتی جدید توسط

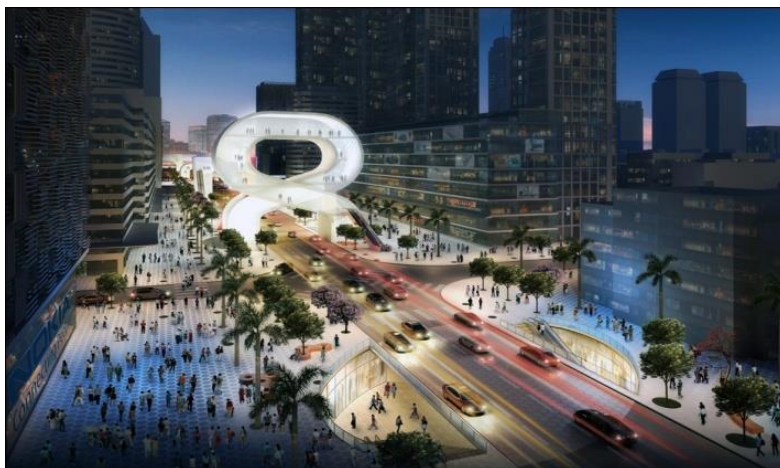


یک باند سینوسی که نقاط اوج و فرود(گره ها) را مشخص می کند که خود تعریف جدید از خیابان در ارتفاع می باشد، ارائه کردند.(تصویر ۴)

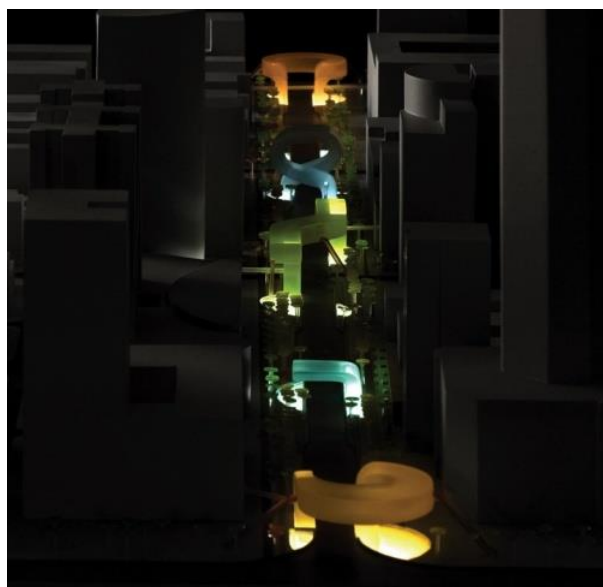


تصویر ۴- مسیرهای حرکتی و نقاط تداخل آن ها(ماخذ: <http://work.ac/hua-qiang-bei-road/>)

این گره ها نقاط فعالیت و پر جنب و جوش هستند که به تقویت هویت خیابان کمک می کنند. آن ها مقیاس های متفاوتی دارند. قابل مشاهده ترین این گره ها ۵ فانوس هستند که یادآور دروازه های ورودی معروف خیابان های چینی سنتی می باشند.(تصویر ۵) این فانوس ها مانند سوزن های طب سوزنی تنها در نقاطی دقیق و مسئله دار به کار برده شده اند تا انرژی دهند و جریان های خیابانی را اطراف خود جمع کنند و اجازه دهند خیابان در حد فاصل آنها تنفس کند. فانوس ها فضای جدیدی از خیابان در آسمان ایجاد می کنند. گره هایی در مقیاس کوچکتر مانند ایستگاه اتوبوس، کیوسک روزنامه فروشی و مکان هایی برای نشستن در نظر گرفته شد. این فرم ها در ارتفاعی قرار گرفته اند که بتوانند یک دید نمای پنجمی از خیابان ایجاد کنند و در هنگام شب با نورهای رنگی می درخشند و بدین ترتیب منظر شبانه خیابان نیز در طرح مورد توجه قرار گرفته است.(تصویر ۶) هر کدام از فرم ها شامل یک فضای عمومی بخصوص است. یک موزه الکترونیکی در جنوب، قطب اطلاعات شهری، پارک عمودی در مرکز، یک فرم ۸ گونه به عنوان نظر گاه و یک موزه مد و طراحی در شمال. در زیر زمین نیز فضاهای بهم مرتبط جدید، امکانات عمومی ارائه می دهند. کتابخانه عمومی، فوت کورت، گالری. همچنین این فضاها ارتباط دو سمت خیابان و ۴ خط مترو را تامین می کنند.



تصویر ۵- ماخذ: <http://work.ac/hua-qiang-bei-road/>



تصویر ۶-ماخذ: <http://work.ac/hua-qiang-bei-road/>

#### نقاط قوت

- ایجاد منظری نوین و متناسب با کاربری شاخص خیابان توسط فرم های تک
- تعریف جدید از خیابان و بردن پیاده در ارتفاع که سبب ایجاد درک متفاوت از خیابان می شود و خاطره ذهنی مخاطب را تحت تاثیر قرار می دهد.
- توجه به منظر شبانه در طرح
- تلاش در جهت حفظ هویت خیابان های چینی
- ایجاد مکانی برای فعالیت های فرهنگی ، تفریحی ، هنری و تجاری
- ایجاد پل هایی انسانی که عابر را بر شهر مسلط می کند.

#### نقاط ضعف

- ایجاد فضاهای ساختمانی صلب و بستن کریدور دید در خیابان
- استفاده حداقلی از عناصر منظر ساز و جداساز عابر از فضای بیرونی به واسطه ساختمان ها
- وابستگی شدید موفقیت طرح به نحوه عملکرد فانوس ها و میزان جاذب بودن فضاهای آنها

#### جمع بندی:

با توجه به مطالب بیان شده، هدف اصلی طراحی این خیابان، ایجاد خیابانی ۳ بعدی بود که در آن توسط المان هایی که کارکردهای مختلفی را تامین می کنند، به ناظر این امکان را بدهند که بتواند دید نمای پنجمی از خیابان داشته باشد و آن را از زاویه ای جدید درک و لمس کند. ناظر با قرار گرفتن بر فانوس های خیابانی تا حدی بر خیابان مسلط می شود. اما فرم این فانوس ها و ارتفاع آن ها در مقایسه با ارتفاع ساختمان ها و برج های دیگر به گونه ای است که مخاطب نمی تواند یک درک کلی از خیابان داشته باشد و تنها می تواند بخشی از سطح و جداره ها را دریافت نماید. (تصویر ۷) همچنین خود فانوس ها به تنهایی حجم وسیعی از خیابان را اشغال کرده اند که سبب بسته شدن کریدور دید در امتداد آن شده اند. طراح در این خیابان فانوس ها را به عنوان زمینه ای برای مخاطب در نظر گرفته که ضمن تامین هدف های کاربردی بتوان از درون آن ها به ابژه که همان خیابان یا سطح و کف و جداره است، نظر بیندازد ولی به دلیل فرم های خاص و حجیم آن ها این هدف کمتر حاصل شده است و خود آن ها به ابژه ای تبدیل شده اند که دید بصری داخل خیابان را تحت تاثیر قرار می دهند.



تصویر ۷-ماخذ: <http://work.ac/hua-qiang-bei-road/>

### نتیجه گیری:

حمل و نقل و دید هوایی در درک نمای پنجم الهام بخش معماران منظر قرن ۲۰ بود. آن ها به سرعت پتانسیل نهفته در عکس های هوایی را درک و در کارهای خود از آن استفاده کردند. به دلیل گسترش استفاده از هواپیما و ساخت فرودگاه ها تعدادی از معماران منظر اهمیت نمای پنجم فرودگاه ها را دریافتند و این خود مقدمه ای برای شروع طراحی فرم هایی در معماری و منظر بود که بتوان کلیت آن ها را از نمای پنجم نیز درک کرد.

پیشرفت تکنولوژی در عکس برداری هوایی، آنالیز سایت را ممکن کرد و توسط این عکس ها ارتباط سایت با محیط اطرافش بارزتر شد. عکس های هوایی دارای این توانمندی بودند که به طور همزمان آنچه ساخته دست انسان است را به همراه جغرافیای طبیعی زمین به نمایش بگذارند.

امروزه توجه ویژه ای به نمای پنجم شهرها می شود و این دید تبدیل به یک پرسپکتیو روزمره مردم شده است. باغ بام ها نمونه ای از فضاهای شهری هستند که کاربردی دوگانه یافته اند. نوعی حس تعلیق در فضا: خود یک نمای پنجم هستند و عین حال ابزاری برای درک نمای پنجم شهر.

نمای پنجم را در دوران معاصر اینچنین می توان تعریف کرد:

دید به منظر به صورت حقیقی یا بازنمایی شده به صورت پرسپکتیوی از فاصله ای قابل توجه و در ارتفاعی بالاتر از آن به گونه ای که درک کلی و یک باره و سیستماتیک از منظر به ناظر بدهد.

نمای پنجم به ناظر احساس تسلط و کنترل بر منظر را می دهد که در حالت طبیعی و در سطح زمین امکان پذیر نمی باشد. به بیننده این امکان را می دهد که منظر و روابط درونی آن را از فاصله ای دور قبل از نزدیک شدن به آن مشاهده کند. دید از بالا یک فاصله امن را بین بیننده و جامعه ایجاد می کند که او را از هیاهوی پایین، درون فضاها دور نگه می دارد. در این فاصله فضا ها محافظت شده، بسته و ایمن به نظر می رسند و در نهایت دیالکتیک جدیدی بین ناظر و منظر از این زاویه دید برقرار می شود.

## جدول کرنولوژی:

تهیه نقشه های ذهنی از سرزمین و راه ها	دوران باستان
ترسیم دید پرنده به صورت ذهنی	دوران قرون وسطا
اختراع پرسپکتیو و پیشرفت های ترسیمی، تاکید بر دید از ارتفاع، ترسیم شهرها از بالا، ساخت ساختمان های مرتفع و ایجاد نقاط دید جدید	رنسانس
ساخت بالن، ساخت هواپیما، اختراع دوربین، ثبت تصاویر از داخل بالن و هواپیما بصورت ترسیمی یا بوسیله دوربین عکاسی	انقلاب صنعتی
دوران مدرن (قرن ۲۰ تا ۲۱)	
کاربرد تصاویر نمای پنجمی در landscape art	هنر
طراحی فرم های جدید منطبق با تمامی زوایای دید، طراحی سایت های منظر بر اساس زاویه دید نمای پنجم از بالا	معماری و معماری منظر
تاثیر نمای پنجم در دیدگاه های فاشیستی و فوتوریستی و القاء حس قدرت، کاربرد آن در شکل گیری تفکرات افراد جامعه	سیاست
کاربرد عکس های هوایی و دید از بالا به سرزمین در شناخت عناصر تشکیل دهنده اکولوژی منظر مانند ماتریکس توسط فورمن و گودرون	اکولوژی منظر
درک بهتر روابط درونی و دیالکتیک بین فرد و جامعه، دریافتن نظم پیچیده موجود در جامعه و ارتباط آن با عنصر منظرینی مانند شهر	جامعه شناسی
تکنولوژی و پیشرفت های قرن ۲۱	
کاربرد ماهواره ها در تصویربرداری از کره زمین و مناظر گوناگون آن از هر فاصله و با هر مقیاسی، ساخت نرم افزارهای پیشرفته برای تجزیه تحلیل تصاویر دریافت شده، شکل گیری رشته های میان رشته ای و باب شدن تفاسیر سیستماتیک و میان رشته ای از عناصری مانند منظر، افزایش ساخت آسمانخراش ها و فراگیر شدن زندگی و کار در ساختمان های مرتفع	میان رشته ای شدن و ادغام علوم مختلف



منابع:

۱- بل، سایمون (۱۳۸۲) «منظر، الگو، ادراک، فرایند»، بهناز امین زاده، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.

2. Berghaus, Günther (2007) "New Research on Futurism and its Relations with the Fascist Regime", Journal of Contemporary History, Vol.42, p.152
3. Buck-Morss, S. (2008), Aesthetics and anaesthetics (Walter Benjamin's Artwork Essay Reconsidered), MIT Press, vol.62:3-41.
4. Duempelmann, S. (2010), Between science and Aesthetics: Aspects of Air-minded Landscape Architecture, Landscape journal, vol.29:2-10.
5. Fontenelle, V. (1685), Quoted from Emil Littre. Dictionnaire de la langue française.
6. Herbert, Robert L. (1997) "The arrival of the machine: modernist art in Europe, social research, vol 62, No 3.
7. Le Corbusier, 1935, Aircraft, Trefoil publications, London.
8. Paenhoyen, An (2010) "Berlin in pictures: Weimar city and the loss of landscape", New German Critique 109, Vol. 37, No. 1.
9. Perrin, L., Beauvais, N., Puppo, M. (2001), Procedural landscape modeling with geographic information: The IMAGIS approach, Landscape and Urban Planning, vol.54: 33-47.
10. Warriner, Ashley (2001) "The aerial view and art", art & organism, 2001.
11. <http://work.ac/hua-qiang-bei-road/>
12. [http://www.e-architect.co.uk/hong\\_kong/hua\\_qiang\\_bei\\_road.htm](http://www.e-architect.co.uk/hong_kong/hua_qiang_bei_road.htm)
13. <http://archpaper.com/news/articles.asp?id=4295>
14. [http://www.bustler.net/index.php/article/work\\_architecture\\_company\\_wins\\_competition\\_to\\_redesign\\_shenzhens\\_hua\\_qiang\\_/](http://www.bustler.net/index.php/article/work_architecture_company_wins_competition_to_redesign_shenzhens_hua_qiang_/)
15. <http://www.archello.com/en/project/3d-street-hua-qiang-bei-road#>
16. [www.archdaily.com/47031/hua-qiang-bei-road-workac/](http://www.archdaily.com/47031/hua-qiang-bei-road-workac/)
17. [en.wikipedia.org/wiki/Huaqiangbei](http://en.wikipedia.org/wiki/Huaqiangbei)
18. [welcometochina.com.au/shenzhen-electronics-shopping-huaqiangbei...](http://welcometochina.com.au/shenzhen-electronics-shopping-huaqiangbei...)
19. [en.wikipedia.org/wiki/Shenzhen](http://en.wikipedia.org/wiki/Shenzhen)