

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

سرشناسه	تیبالدز، فرانسیس Tibbalds, Francis
عنوان و پدیدآورنده	ساختن شهرهای مردم‌پسند: ارتقای محیط عمومی در شهرهای کوچک و بزرگ / فرانسیس تیبالدز؛ ترجمهٔ مروارید قاسمی اصفهانی
مشخصات نشر	تهران، روزنه: نهادگرا، ۱۳۸۹.
مشخصات ظاهری	ط، ۱۴۰ ص: مصور ۲۲×۲۴ س.م.
شابک	۹۷۸-۹۶۴-۳۳۴-۲۸۸-۳
وضعیت فهرست‌نویسی	فیبا
یادداشت	Making People-Friendly Towns: Improving the public environment in towns and cities, 2001
یادداشت	عنوان اصلی: عنوان اصلی: ۲۰۰۱ واژه‌نامه.
موضوع	شهرسازی -- نمونه پژوهی.
موضوع	بوم‌شناسی شهری.
شناسه افزوده	قاسمی اصفهانی، مروارید، ۱۳۵۴- ، مترجم.
رده‌بندی کنگره	۱۳۸۹ ۲ س.ت/ ۱۶۶ HT
رده‌بندی دیوی	۳۰۷/۱۲۱۴
شمارهٔ کتابشناسی ملی	۲۲۴۵۶۸۵



ساختن شهرهای مردم‌پسند: ارتقای محیط عمومی در شهرهای کوچک و بزرگ

- نویسنده: فرانسیس تیبالدز
- ترجمه: مروارید قاسمی اصفهانی
- ویراستار: علی نابی
- طرح جلد: سید پارسا بهشتی شیرازی
- صفحه‌آرایی: انتشارات روزنه
- چاپ اول: ۱۳۸۹
- شمارگان: ۲۰۰۰ نسخه
- قیمت: ۹۵۰۰ تومان
- چاپ و صحافی: شادرنگ
- آدرس: خیابان مطهری، خیابان میرزای شیرازی جنوبی، جنب پست‌بانک، پلاک ۲۰۲، طبقه سوم
- تلفن: ۸۸۸۵۳۷۳۰ شماره: ۸۸۸۵۳۷۳۱
- شابک: ۹۷۸-۹۶۴-۳۳۴-۲۸۸-۳ ISBN: 978-964-334-288-3
- تمام حقوق برای ناشر محفوظ است.

ساختن شهرهای مردم‌پسند

ارتقای محیط عمومی در شهرهای کوچک و بزرگ



Francis Tibbalds Le Mans Oct 1988



۱۳۸۷

فرانسیس تیبالدز
ترجمهٔ مروارید قاسمی اصفهانی

ساختن شهرهای مردم‌پسند

رویکرد فلسفی فرانسیس تیبالدز در برخورد با مسائل و مشکلاتی که شهرهای کوچک و بزرگ با آن مواجه‌اند، نشان می‌دهد که چگونه مؤلفه‌های منفردی که محیط ساخته‌شده را به وجود می‌آورند کمتر از مکان‌ها به مثابه یک کل، واجد اهمیت‌اند. این کتاب آموزنده، راهکارهایی برای افراد حرفه‌ای، تصمیم‌گیران و تمام آنانی که به آینده محیط شهری انسان اهمیت می‌دهند، توصیه می‌کند، و به خواننده تعداد زیادی از نمونه‌های شکوفای شهرسازی را نشان می‌دهد.

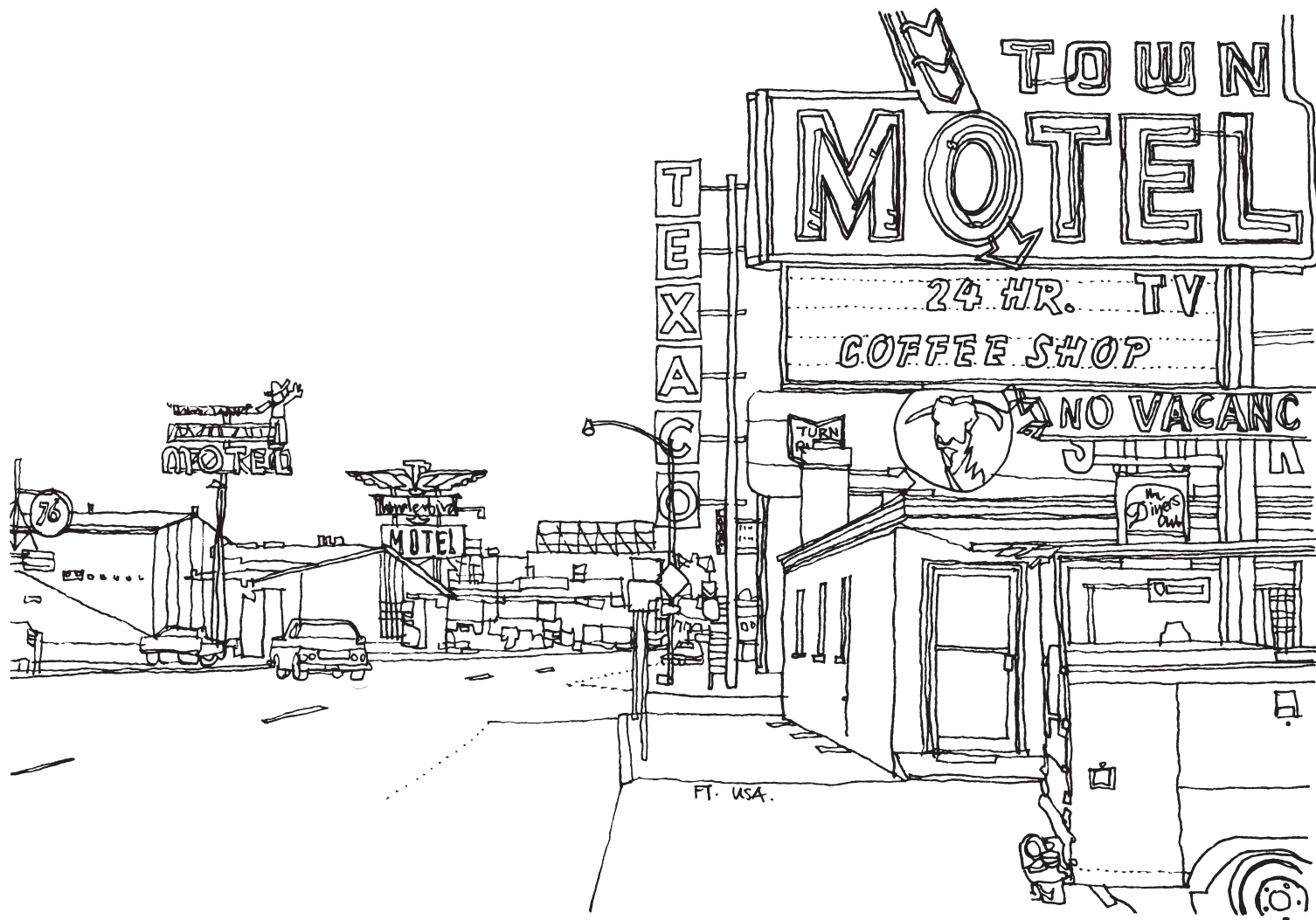
بسیاری از اصول طراحی شهری، از بوته آزمایش زمان، سالم بیرون آمده‌اند و می‌توان با شیوه‌ای معقول و از لحاظ اقتصادی عملی، از آنها برای بهتر کردن وضع شهرهای کوچک و بزرگ، استفاده کرد. تیبالدز، با تأکید بر اهمیت درک این‌که چرا برخی از شهرها و ساختمان‌های سنتی خوشایند و موفق بوده‌اند، استدلال می‌کند که این ویژگی‌ها را باید در ساخت‌وسازهای جدید نیز به کار برد تا به روشنی از آن عصر خود اما در عین حال «مردم‌پسند» باشند.

تیبالدز، ضمن حمایت از موضوع‌های مهم آزادی عابر پیاده و این‌که چگونه می‌توان به مکان‌ها وضوح بخشید و آنها را دسترس‌پذیر ساخت و به آسانی از آنها استفاده کرد، همچنین بحث درباره ساختمان‌سازی با مقیاس انسانی، می‌گوید که کیفیت پرخواهان «مردم‌پسند بودن» را تنها می‌توان از طریق آمیزه‌ای درست از کاربردها و فعالیت‌ها به دست آورد. او نیاز به ساختن محیط‌هایی را که دوام می‌آورند و با محیط اطراف خود هماهنگ‌اند و مقیاس و شتاب تغییر آنها به کمک مردم کنترل می‌شود، نشان می‌دهد، و تأکید می‌کند که درک روشن از این‌که چگونه این عناصر باید به یکدیگر بیوندند، برای دستیابی به «شهر مردم‌پسند» ایده‌آل امری حیاتی است.*

* فرانسیس تیبالدز تا زمان مرگش در ژانویه ۱۹۹۲، معمار و شهرسازی با بیش از ۳۰ سال تجربه در هر دو بخش خصوصی و عمومی بود. او گروه طراحی شهری (۱۹۷۹) و انستیتوی سلطنتی شهرسازی (۱۹۸۸) را بنیاد نهاد و ریاست آنها را برعهده داشت.

فهرست

ز	پیش‌گفتار
ح	مقدمه
۱	۱ زوال عرصه همگانی
۱۱	۲ «مکان‌ها» بیشترین اهمیت را دارند
۲۳	۳ گذشته حاوی چه درس‌هایی است؟
۳۳	۴ اختلاط کاربری‌ها و فعالیت‌ها
۴۷	۵ مقیاس انسانی
۵۹	۶ آزادی پیاده
۶۹	۷ دسترسی برای همه
۷۵	۸ وضوح بخشیدن
۸۵	۹ محیط ماندگار
۹۳	۱۰ کنترل تغییر
۱۰۵	۱۱ پیوند زدن همه [راهکارها] به یکدیگر
۱۱۵	۱۲ نوزایی در عرصه همگانی؟
۱۲۷	پی‌نوشت: راهنمای نمونه برای کنترل برنامه‌ریزی و طراحی
۱۳۳	ختم کلام
۱۳۷	کتابشناسی



خیابان تجاری امریکایی یا شهر تاریخی ارگانیک به هم چسبیده اروپایی؟ اینها هر دو محیط‌های مصنوع هستند. با این وجود، در دو سر مخالف پیوستار قرار دارند. لازم است تصمیم گرفت که چه جور محیط‌هایی باید ساخت و چگونه باید به آنها دست یافت.

پیش‌گفتار

در سال‌های گذشته، محیط، موضوعی غالب در اذهان مردم نبود، اما امروز هست. انسان معیارهایی عالی‌تر دارد. انسان کالاهای مادی‌تر و محیط جذاب‌تر می‌خواهد، و به استراحت نیاز دارد. انسان می‌خواهد از نگرانی‌های روزمره خلاص شود و خوش بگذراند، اما نه با ساعت‌ها معطل شدن در راه‌بندان؛ در راه کنار دریا. انسان برای فرزندانش آموزش بهتر می‌خواهد و به دنبال فرصت‌های شغلی مناسب پس از اتمام

این نقل قول، از نشریه‌ای مورد حمایت دولت بریتانیای کبیر، با عنوان چگونگی می‌خواهید زندگی کنید، در سال ۱۹۷۲ به‌رشته تحریر درآمده است. اما می‌توانست همین دیروز نوشته شده باشد. آرمانها و مقتضیات عملی تدوین شده در آن، هر چه که باشند، در دهه واپسین قرن بیستم بسیار بحرانی‌تر و حادث‌تر شده‌اند. آیا انسان راضی است که بگذارد آنها تا بیست سال دیگر وخیم‌تر هم بشوند یا این که بالاخره می‌خواهد تلاش کند تا موجبات بهبودی اساسی کیفیت زندگی شهری را فراهم کند؟

این کتاب، درباره طراحی و نگهداری و مدیریت شهرهای کوچک و بزرگ - به‌ویژه مناطق مرکزی آنهاست. این کتاب، نه تنها در زمینه احیای علاقه جاری به ساختمان‌ها و ساختمان‌سازی و نگرانی از آنها، بلکه در زمینه زوال جدی کیفیت قلمرو همگانی نوشته شده است.

تشخیص اشتباه‌های گذشته همواره آسان بوده است. اما روی هم‌رفته بسیار دشوار است که راه‌های بهتری را برای ره‌یافتن به مسأله

مدرسه و دانشگاه برای آنان است. انسان می‌خواهد زندگی آینده‌اش تأمین باشد، در زمان حال زندگی کند و برخی خاطرات گذشته را حفظ کند. انسان به پیوندهای خانوادگی، امنیت و احساس تعلق نیاز دارد. می‌خواهد در جایی زندگی کند که مناسب و انسانی باشد، و درعین حال عناصر زیبایی را دربرداشته باشد که الهام‌بخش بوده، روحیه‌اش را در جهت بلندپروازی و ماجراجویی تقویت کند. این، کار و تلاش و

کاربرپسندتر (user-friendly) کردن مناطق شهری تجویز کرد. هدف این کتاب این است که هم رویکرد فلسفی جدید را برانگیزد و هم توصیه‌های عملی را پیشنهاد کند.

فرضیه‌های اساسی عبارت‌اند از این که نخست، کلیت مکان‌ها بیش از مؤلفه‌های منفرد محیط شهری، نظیر ساختمان‌ها و جاده‌ها و پارک‌ها اهمیت دارند؛ و دوم این که با درک آنچه در گذشته موفق بوده است، می‌توان به‌نحو مؤثری بر شیوه طراحی و اداره محیط‌های جدید و خلاقانه تأثیر گذاشت.

در سطح عملی، هیچ جایگزینی برای جست‌وجو کردن و دیدن و آموختن وجود ندارد. مهم آن است که رفت و تا آن‌جا که ممکن است نمونه‌های خوب شهرسازی را دید. می‌توان تا حد زیادی از اصول طراحی و برنامه‌ریزی شهری که از بوتۀ آزمایش زمان موفق بیرون آمده‌اند و می‌توانند با شیوه‌ای که از لحاظ اقتصادی عملی باشد، برای نیازهای امروز به‌کار گرفته شوند، چیز آموخت.

ابتکار مردم بریتانیاست که آن را کبیر ساخته است. اکنون نوبت ماست که استعدادها و مهارت فردی‌مان را در اختیار زمانه خود قرار دهیم تا در به‌دست آوردن محیطی که بتوانیم همه در آن شریک باشیم، همه از آن لذت ببریم، و همه از آن کاملاً احساس غرور کنیم، کمک کرده باشیم.

این کتاب از سی سال تجربه، مشاهده، بررسی‌های موردی و طراحی بهره می‌گیرد و برخی از مضامین بسط یافته در سال پربار ۱۹۸۸ را که ریاست انستیتوی شهرسازی سلطنتی را به عهده داشتیم، در خود می‌گنجاند.

نمی‌خواهم این کتاب، کتابی پیچیده یا غامض باشد. این کتاب طیف وسیعی از افراد حرفه‌ای، دانشجویان و مردم عادی علاقه‌مند را خواه در بریتانیای کبیر و خواه در عرصه بین‌المللی مخاطب قرار داده است و امیدوارم که پیام‌های آن مفید، روشن و ساده باشد.

مایلم این کتاب را به کسانی تقدیم کنم که تأثیری شگرفت بر اندیشه من درباره موضوعات مطرح شده در آن نهاده‌اند. [...] در نهایت باید سپاس خویش را نثار صدها کسی کنم که در نقاط مختلف دنیا به کار خویش مشغول بودند و آنها را زیر نظر گرفتم یا سخنانشان را در مورد اینکه چگونه از محیط کالبدی پیرامونشان لذت می‌برند یا آزار می‌بینند، شنیدم.

فرانسیس تیبالدز

مقدمه

من نخستین بار فرانسیس تیبالدز را در طول دهه ۱۹۸۰ در ارتباط با «گروه طراحی شهری» ملاقات کردم. یکی از دستاوردهای برجسته او این بود که توجه عموم معماران، شهرسازان، معماران منظر و حتی سیاستمداران را به طراحی شهری جلب کرد. بنیاد نهادن «گروه طراحی شهری» در سال ۱۹۷۹، کاملاً نقطه عطفی بود و به آگاهی پس‌آیند از طراحی شهری در انگلستان منجر شد. افرادی دوراندیش و پرشور چون جان ورتینگتن از DEGW، چین پرستمن و آلن بکستر، و دیگران و همچنین فرانسیس این گروه را هدایت می‌کردند. این افراد نه تنها طراحی شهری را به مثابه راهی به جلو و پاسخی به بسیاری از مشکلات شهری کشور [انگلستان] می‌دیدند، بلکه قادر بودند شناخت و بینشی از ماهیت این مشکلات به دست دهند.

دیدگاه فرانسیس به طراحی شهری دیدگاهی بود که من با آن هم‌دلی زیاد دارم. علاقه عمیق او به شهرسازی تا درک این‌که چگونه شهر به مثابه نوعی لایه‌بندی تاریخی نسل‌های متوالی کار می‌کند - یا به عبارتی شهر به مثابه نتیجه عمل دستان بسیار - بسط و گسترش می‌یابد. بهترین راه‌حل‌ها برای مشکلات شهر از همکاری

متخصصان متفاوت به دست می‌آید، لذا افرادی از چند رشته متفاوت تحت رهبری فرانسیس گرد هم آمدند. «گروه طراحی شهری» نمونه این رویکرد «دستان بسیار» بود تا شهرسازان و معماران و دیگر طرفداران (حفظ) محیط زیست با هم کار کنند تا محیط‌هایی به وجود آورند که پاسخ‌گوی نیازهای مردم باشد. در سال ۱۹۸۸، او کتاب «ده فرمان طراحی شهری خوب» خود را که احکام زیر را دربرمی‌گرفت، منتشر کرد و برنده جایزه شد: «تو باید مکان‌ها را مقدم بر ساختمان‌ها مورد توجه قرار دهی؛» «تو باید فروتنی آموختن از گذشته و احترام به بافت را داشته باشی». این احکام، اکنون بسیار بدیهی به نظر می‌رسند، اما در آن موقع کاملاً بحث‌انگیز بودند. فرانسیس با نگرشی فراتر از چارچوب طراحی، در مقام رئیس انستیتوی شهرسازی سلطنتی، برای فعالیت سیاسی در جهت [رفع] بی‌خانمانی و همچنین بهبودبخشی زیرساخت‌های حمل‌ونقل همگانی، اعمال نفوذ کرد.

او بسیار خوشحال می‌شد اگر می‌دید که امروز چگونه این بحث به‌ویژه از طریق «اتحاد طراحی شهری» (UDAL)*، وسعت یافته است و تفکر و مفاهیم نهفته در «گروه طراحی

شهری» را گسترش داده است و آن تفکر و مفاهیم را به گروه کاری حرفه‌ای و فراگیری از معماران، مهندسان سیویل، شهرسازان، نقشه‌برداران و معماران منظر منتقل کرده است. UDAL دوشادوش «گروه طراحی شهری» کار می‌کند، و اکنون به‌عنوان یکی از نیروهای قوی شناخته شده است که به نمایندگی از طراحی شهری سخن می‌گوید. من مطمئن هستم که فرانسیس از نتایج کار «گروه ضربت شهری» که مورد حمایت دولت است و گزارش آن با عنوان «به‌سوی نوزایی شهری»، به‌ویژه رفتار سیاستمداران و وزیران دولت در استفاده بسیار زیاد از واژگان «طراحی شهری» به‌مثابه بخشی از زبان پذیرفته‌شده‌شان، تعجب می‌کرد. همچنین رسماً گفته شده که انقلاب در شهرسازی در زمینه طراحی، امری ضروری است. هر معمار و طراحی تشخیص می‌دهد که آینده شهرها، مضمون و درون‌مایه‌ای اصلی است. این دیدگاه در تضاد آشکار با زمانی است که فرانسیس و همکارانش «گروه طراحی شهری» را راه انداختند.

فرانسیس و من، علاوه بر همکاری با یکدیگر در گروه طراحی شهری، در زمینه حرفه‌ای نیز با هم در ارتباط بودیم. دفتر او با نام Tibbalds

نه تنها طرح‌های او فوق‌العاده خوب هستند، بلکه او توانایی‌ای در تهیه نمودارهایی ساده داشت که کل اندیشه جامع او را به شیوه‌ای فوق‌العاده ساده به طرز موجزی بیان می‌کرد. فرانسیس، به ویژه موهبتی بزرگ برای لندن بود، و به طور خستگی‌ناپذیری از میراث و پیشرفت این شهر دفاع می‌کرد. به طور کلی، او طراحی شهری را از نوعی علاقه اقلیت، به هدف و آرمانی در صف مقدم تفکر شهری ارتقا داد. «ساختن شهرهای مردم‌پسند» سنگ‌نشته‌ای زینده است برای آنچه فرانسیس می‌اندیشید، آنچه از آن دفاع می‌کرد، آنچه به دست آورد و این‌که چگونه کارش را معرفی می‌کرد. این کتاب امروزه به اندازه زمانی که او آن را تکمیل کرد - درست در روزهای پیش از مرگش - به عنوان کتابی مطرح، مورد توجه است.

تری فارل / مارس ۲۰۰۰

نیروهای جهل و مدرنیته نمایشی که در آن موقع مشخصه شهرسازی بود، با همدیگر آماده پیکار می‌شدیم. دست‌آخر، ما در بازسازی ایستگاه Charing Cross و طرح جامع آن با یکدیگر همکاری کردیم. این پروژه‌ای بود که آن را به بهترین وجه به خاطر می‌آورم، زیرا نه تنها به عنوان طراحان شهری بر روی منطقه اطراف ایستگاه با همدیگر کار کردیم، بلکه در طراحی جزئیات و نمای آن نیز کار کردیم. من فرانسیس را به عنوان فردی فوق‌العاده حرفه‌ای و بسیار مصمم و سخت‌کوش به خاطر می‌آورم، فردی با شور و اشتیاق و متعهد نسبت به کارش و زمینه‌ای که در آن کار می‌کرد. شاهد این امر، شهرت دفتر کار او و همچنین نقش‌های حرفه‌ای اش است - او رئیس انستیتوی شهرسازی سلطنتی و معاون شورای اروپایی شهرسازان بود. اما از نظر من، خاطره به یادماندنی او به عنوان نقاش و هنرمند است.

Monro به اتفاق TFP* با موفقیت بسیار بر روی پروژه‌های فراوانی کار کرد. فرانسیس، مهارتی شگفت‌انگیز در طراحی و همچنین تفکری بسیار روشن برای درک مسائل و بیان راه‌حل‌ها داشت. او دفتر کاری بی‌اندازه خوب با افراد درست و با استعداد پیرامونش بنیاد نهاد. برای نمونه ما از کار با یکدیگر بر روی طرح توسعه King's Cross لذت بردیم. این گزینه - که طرحی کوتاه‌مرتبه و بر پایه حمل‌ونقل همگانی بود و نه طرحی نمایشی - یکی از حریفان جدی برای حل کردن مشکلات و فرصت‌های از دست‌رفته آن منطقه در دهه ۱۹۸۰ بود. ما همچنین در طرحی برای مجتمع تجاری خرید در مرکز شهر ویمبلدن همکاری کردیم. این پروژه نمونه‌ای خوب از اندیشه برحسب طراحی شهری بود که در آن گزینه‌هایی در برابر راه‌حل‌های ضدشهری مرسوم به دست داده شد. بدین ترتیب، او و من اغلب بر ضد



Francis Gibbals Birmingham

① زوال عرصه همگانی

در روند پیشرفت فن‌آوری به مرحله‌ای رسیده‌ایم که هم قدرت خلق محیطی را که به آن نیازمندیم، داریم و هم می‌توانیم با به‌کارگیری قدرت خویش آن را به طرز جبران‌ناپذیری تخریب کنیم. این امر ما را بر آن می‌دارد که

ضرورت اهمیت دادن به محیط شهری هیچ‌گاه به این اندازه نبوده است. شهرهای کوچک و بزرگ را در خلال قرن‌ها بی‌تردید باید در زمره مهم‌ترین دستاوردهای تلاش فن‌آورانه، هنری، فرهنگی و اجتماعی به‌شمار آورد. از نظر من، عرصه همگانی، مهم‌ترین بخش شهرهای کوچک و بزرگ است. در این جاست که بیشترین مقدار تماس و تعامل انسانی به‌وقوع می‌پیوندد. عرصه همگانی، آن بخش از بافت شهری است که عموم مردم به آن دسترسی فیزیکی و بصری دارند. بدین ترتیب این عرصه از خیابان‌ها و پارک‌ها و میدان‌های شهرهای کوچک و بزرگ به درون ساختمان‌هایی که این فضاها را محصور و محدود می‌کنند، گسترش می‌یابد.

به‌هرحال، من می‌خواهم بگویم که عرصه همگانی در بسیاری از کشورها در معرض تهدید است و این تهدید هیچ‌گاه به اندازه دهه اخیر* جدی نبوده است. برای نمونه، بریتانیای کبیر

* آخرین دهه قرن بیستم-م.

قدرت خود را کنترل کنیم. به این منظور، در درجه نخست باید معلوم کنیم که به چه چیزی می‌خواهیم دست یابیم، و این کار اصلاً و ابداً آسان نیست... سر اوه آروپ (Sir Ove Arup)، چگونه می‌خواهید زندگی کنید؟

به‌خاطر پیشتاز بودن در زندگی شهری متمدن در جهان - در زمینه حمل و نقل، مسکن، بهداشت و فرهنگ - مورد تحسین بود و عرصه همگانی بسیار غنی‌ای داشت.

اما اکنون شاهد زوال جدی این عرصه غنی هستیم. بسیاری از شهرهای کوچک و بزرگ جهان - به‌ویژه مراکز آنها - به مکان‌هایی تهدیدآمیز بدل شده‌اند: مکان‌هایی به‌هم‌ریخته، انباشته از زباله‌های فاسد، پوشیده از دیوارنوشته‌ها، آلوده، پرازدحام و خفقان‌آور در اثر ترافیک، مملو از ساختمان‌های پیش‌پاافتاده و زشت که از آنها به‌خوبی نگهداری نشده، ناامن، با جمع‌کثیری از افراد بی‌خانمان که شب‌ها در کارتن، در آستانه‌های در و در متروها می‌خوابند و روزها در خیابان‌ها گدایی می‌کنند. بسازوبفروش‌ها و مالکان، درهای دنیایی را که توسعه داده‌اند، می‌بندند و شامگاهان و آخر هفته‌ها مردم را از مراکز خرید (malls) و آتریوم‌های اداری هم‌سطح خیابان بیرون می‌رانند. بیشتر بناهای جدید نمی‌گویند «بفرمایید... خوش آمدید»، بلکه می‌گویند «گم شو... برو!» بناها و

مهم نیست که این تصویر واقعاً کجا را نشان می‌دهد. این مثالی از مرکز شهری است که در دهه‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ میلادی به‌دلیل توسعه پیش‌بینی نشده ساختمان‌ها و ساخت بزرگراه در معرض تحول سریع قرار گرفته است. این تصویر محیطی فیزیکی را نشان می‌دهد که از خواست‌های عمومی امروزی فاصله گرفته است.

به‌همین ترتیب، اهمیتی ندارد که عکس‌های به‌کاررفته برای مصورکردن این فصل از کجا گرفته شده‌اند. این تصاویر در مجموع، غفلت نسبت به محیط همگانی و زوال آن را نشان می‌دهند؛ اتفاقی که در بسیاری از شهرهای کوچک و بزرگ در سراسر جهان در حال رخ دادن است و عمده‌ترین دلایل آن فقر تصویر ذهنی، فقدان مراقبت و سرمایه‌گذاری ناکافی است.



آسایش فردی، مصرف خصوصی و امنیت - در حال شکوفایی بوده است. به این ترتیب، در قالب چیز دون‌مایه‌ای موسوم به «فرهنگ سرمایه‌گذاری» (enterprise culture)، عبارت «اول من» اهمیت می‌یابد و عرصه همگانی تبدیل به SEP می‌گردد (برای آنان که با داگلاس آدامز (Douglas Adams) آشنایی ندارند، لازم به

شهرها برای عده زیادی در حد وسیله‌ای برای پول درآوردن تنزل یافته‌اند. تشخیص این امر که دنباله‌روی ساده از منطق سود و رشد اقتصادی همواره با ارتقای کیفیت سبک زندگی شهری سازگار نیست، ضرورت دارد. به موازات زوال عرصه همگانی، عرصه خصوصی - با تأکید بر زندگی خصوصی، خلوت‌گزینی،

هم‌اکنون بسیاری از ساخت‌وسازهای جدید محصور شده و دارای دروازه‌اند. شهرهای کوچک و بزرگ هویت خود را از دست می‌دهند و به مکان‌های کسالت‌باری تحت حاکمیت خودروی شخصی و استیلائی برج‌ها تبدیل می‌شوند که در سراسر جهان مشابه یکدیگر هستند.

زوال عرصه همگانی ۳۶۵

مغازه‌ها و مراکز خرید تأثیر مخرب خاصی بر بسیاری از شهرهای کوچک و بزرگ داشته‌اند - از سردرهای پیش‌پافتاده و ویترین‌های بی‌حس و حال شیشه‌ای که بدون برقراری هیچ ارتباطی با ساختمان محل استقرارشان خود را به آن تحمیل می‌کنند گرفته تا مراکز خرید سرپوشیده‌ای دور از مرکز شهر با امکانات پرداخت نقدی و حمل آسان بار. تمامی اینها عمدتاً استانداردهای طراحی متوسطی را به‌نمایش می‌گذارند.



توضیح است که این اصطلاح یعنی «مشکل من نیست» [someone else's problem]. چنین وضعیت خودخواهانه‌ای بیش از هر کجادر خیابان داونینگ (Downing Street) که به تازگی به شکل بی‌ادبانه‌ای دروازه‌ای برای آن تعبیه شده، مشهود است. در بیخ گوش ما، نخست‌وزیر پیشین بریتانیا نسبت به خصوصی‌سازی یکی از معروف‌ترین خیابان‌های جهان مبادرت ورزید! و در بسیاری از جاها بسازوبفروش‌های مسکن در بخش خصوصی به این نمونه وحشتناک

تأسی می‌جویند و مجموعه‌های خود را محصور می‌سازند تا نواحی انحصاری و امن به‌وجود آورند.

علی‌رغم چنین پس‌زمینه‌ی اسف‌باری، علاقه و توجه همگانی نسبت به محیط مصنوع هیچ‌گاه تا به این اندازه نبوده است. در بریتانیا این موضوع تا حدی معلول نظرات صریح اعلی‌حضرت پرنس ویلز* است. چنین به نظر می‌رسد که مشکلات لندن و سایر شهرهای بریتانیا در بسیاری از شهرهای کوچک و بزرگ در سراسر جهان - از جمله شهرهای امریکای شمالی، اروپا و اقیانوسیه - نیز به چشم می‌خورد.

نگاهی گذرا به نواحی شهری بی‌تردید می‌تواند تجربه‌ای افسرده‌کننده باشد. ویژگی مرکز بسیاری از شهرها، به‌ویژه شهرهای اروپایی، ویژگی هزارتومانند خوشایند و پیچیده‌ای است که بناهای بزرگی متعلق به کلیسا، دولت، صنایع یا نهادهای تجاری - گاهی به‌راحتی و گاه نه‌چندان راحت - در آن مستقر گردیده‌اند. حاشیه شهرها مظهر حومه‌های مسکونی تقریباً کسالت‌بار و بی‌روح هستند. نواحی میانی نیز بلوک‌های آپارتمانی روبه‌تخریب و متروک و حال و هوای حاشیه‌نشینی را به‌نمایش می‌گذارند. تمام ناحیه شهری با کثیفی و سروصدای ناشی از ازدحام ترافیک دست‌به‌گریبان است و بسیار محتمل است که مسیرهای سواره شهری ناشیانه آن را قطع کنند؛

* ولیعهد انگلستان، پرنس چارلز-م.

می‌کند و به‌طور خلاصه انگلستان عجیب و غریب را برای گردشگران توصیف می‌کند:

«آیا شهر مدنیت یافته شهری است که کلیسای جامع دارد؟»

«نه. شهر مدنیت یافته شهری است که در آن پارکینگ طبقاتی -، منظره کلیسای جامع را مخدوش می‌سازد. سایر ویژگی‌های شهر مدنیت یافته عبارت‌اند از: شعبه‌ای از فروشگاه‌های زنجیره‌ای «لارا آشلی»، خواهرخواندگی با بیش از یک شهر خارجی، ایستگاه راه‌آه‌نی که به‌طرز ناراحت‌کننده‌ای از مرکز شهر دور است، روزنامه محلی عصر که تا پیش از ساعت ۳ بعدازظهر تمام نمی‌شود، تیم فوتبالی که امیدوار است به دسته اول راه یابد، ایستگاه رادیویی محلی که همان آهنگ‌های امریکایی سایر ایستگاه‌ها را پخش می‌کند، بیش از یکی از شعب کلیه بانک‌های اصلی، دست‌کم دو تا روگذر بتنی، ایستگاه تاکسی با بیش از پنج تاکسی در حال انتظار، و بالاخره جاده کمربندی. در این جاده کمربندی تابلوهایی به‌چشم می‌خورند که آدم را به سمت «مرکز شهر» هدایت می‌کنند. اگر کسی این تابلو را دنبال کند، درنهایت به بن‌بستی در پشت یک سینما می‌رسد. هیچ‌کس نمی‌داند چرا.»

من مطمئنم که خوانندگان این شهر را شناخته‌اند!

واقعیت هشداردهنده درباره این موضوع آن است که بیشتر نواحی شهری تبدیل به توده‌ای درهم و برهم شده‌اند که به‌هیچ‌وجه مردم‌پسند نیست و در خلال دهه‌های اخیر علی‌رغم تمایل شدید [به بهبود اوضاع] تنها توانسته‌ایم شرایط را به‌طرز بی‌سابقه‌ای بدتر کنیم. به نگاهی تازه نیاز است تا به‌واسطه آن دریافت که چه چیزهایی برای مردمی که در نواحی شهری زندگی می‌کنند، واقعاً حایز اهمیت است. به‌جای آن‌که به نواحی شهری به‌چشم

مسیرهایی که تأثیرات مخربی بر روی محیطی که از میان آن می‌گذرند، برجای می‌گذارند. در شهرهای کوچک و بزرگ دیگری در اروپا که از وضعیت بهتری برخوردارند، در میراث فرهنگی سرمایه‌گذاری قابل ملاحظه‌ای شده و شهر را برای گردشگران جذاب‌تر کرده‌اند و در اثر حضور هتل‌ها و رستوران‌ها و کافه‌ها و مغازه‌های شیک و دیگر تجارب متنوع، نوعی فرهنگ همگن در این شهرها به‌وجود آورده‌اند و به‌این ترتیب شهر تبدیل به نوعی «دیسنی‌لند» فراگیر شده است.

چهارپنجم اروپایی‌ها در شهرهای کوچک و بزرگ زندگی می‌کنند. مالکیت خودروی شخصی رو به افزایش است. مکان‌ها شخصیت مستقل خود را از دست می‌دهند. برای شهر بسی آسان است که میراث فرهنگی خود را تخریب کند و هر آنچه برایش منحصربه‌فرد بوده، از دست بدهد تا به لطف حاکمیت خودروی شخصی و استیلای برج‌ها بر آن، به مکانی بدل شود که در همه جای جهان به‌چشم می‌خورد. نواحی شهری در حال ازهم گسیختگی هستند و کاربری‌ها چنان از یکدیگر تفکیک شده‌اند که تهیه امکانات حمل‌ونقل را با دشواری و هزینه زیاد همراه ساخته‌اند. برخی از شهرها حتی از گردانندگان مناسب محروم هستند.

ساخت‌وسازه‌های جدید اغلب بی‌حس‌وحال و معمولی هستند. مایلز کینگتن (Miles Kington) در جولای ۱۹۸۸ در روزنامه ایندپندنت نارضایتی از وضعیت اسفناک شهرها را در قالب طنز منعکس

زوال عرصه همگانی ۵

اگر بخش خصوصی به حال خود رها شود، معمولاً محیط‌هایی مردم‌پسند ایجاد نمی‌کند و نمونه آن آشفته‌گی فرصت‌طلبانه حاکم بر Isle of Dogs واقع در منطقه بازسازی شده Docklands لندن است که این امر را به خوبی نشان می‌دهد.



این خیال‌ها ارزش تحقق یافتن دارند. دفترچه‌های ضوابط و مقررات می‌توانند بخشی از ابزارهای حرفه طراحی شهری باشند؛ اما تنها بخشی از آن. باید مراقب بود که هر چیزی بیش از حد جنبه تجویزی پیدا نکند - یعنی خیلی دقیق و شسته‌رفته نباشد. نواحی شهری، درهم‌وبرهم و پیچیده، غنی و مغشوش هستند. فرآیند طراحی شهری ایجاب می‌کند که مجال کافی برای درهم‌ریختگی و پیچیدگی باقی گذاشت! سر پل رایلی (Sir Paul Reilly) اظهار می‌دارد:

در تمام شهرنشینان نیازی فطری به سه چیز وجود دارد: ریخت‌وپاش، درهم‌وبرهمی، قبل‌وقال.

با این مقدمات، چگونه می‌توان طراحی و نگهداری از عرصه همگانی را ارتقا بخشید که امروزه چنین محروم از تصویر ذهنی و منابع [مالی] است؟

جان کلام این کتاب، ساده و بی‌بربرگرد است: دستیابی به طراحی خوب باید یکی از اهداف بنیادی نظام برنامه‌ریزی و صنعت ساخت‌وساز باشد. من در زمینه چگونگی دستیابی به این امر وسعت نظر دارم.

طراحان شهری درگیر رؤیا یا خیال هستند. آنها باید تمام طرف‌ها را به کار گیرند تا به خیال‌هایشان جامه عمل بپوشانند یا دیگران را متقاعد سازند که

مجموعه‌ای از منافع منطقه‌ای نامرتبط که در رقابت با یکدیگرند، نگرست، باید آنها را به‌مثابه کلیتی در نظر آورد. فراتر از تمامی اینها به تشریح مساعی ساکنان و استفاده‌کنندگان از شهرهای بزرگ و کوچک نیاز است. آنها نه تنها باید نسبت به ایجاد کارآیی تجاری، جاذبه‌های توریستی، سرزندگی، پایداری، سرسبزی و یک دوجین‌القباب جدیدی که امروزه به شهرها نسبت داده می‌شود، علاقه‌مند گردند، بلکه باید فریاد برآورند که «ما خواستار کیفیت زندگی بهتر برای شهر به‌مثابه یک کل هستیم» و برای دستیابی به این شعار دست‌به‌دست هم دهند.

و پس از اخذ تمام تصمیم‌های به‌واقع مهم، بر سر کار پاشیده می‌شود: مقداری بتایی منقوش این‌جا... تعدادی پنجره بیرون‌زده و سقف شیب‌دار آن‌جا... اندکی درخت و بولارد... و گوش‌تاگوش سنگفرشی از آجر قرمز. این اتفاق همه‌جا می‌افتد. طراحی خوب بسیار فراتر از این است - طراحی خوب تمام آرایش فیزیکی عرصه همگانی و نگهداری و مدیریت آتی آن را در نظر می‌گیرد. طراحی شهری غباری جادویی نیست که بتوان بر سر هر چیزی پاشید تا خوب جلوه کند، بلکه بخشی جدایی‌ناپذیر از برنامه‌ریزی و مدیریت یک منطقه است.

آنچه در دهه ۱۹۸۰ در لندن روی داد، نمونه بارز این مسأله است. من بی‌درنگ اذعان می‌دارم که در لندن و در جاهایی نظیر King's Cross، Broadgate، Covent Garden، Charing Cross، South Bank، و بسیاری از جاهای دیگر اتفاقات خوب و یادست‌کم بالقوه خوبی در حال تکوین است. در این مکان‌ها، تعدادی بسازوبفروش روشنفکر برای تولید ساخت‌وسازهای بهتر و عامه‌پسندتر، با معماران، طراحان شهری، هنرمندان و صنعتگران پرمایه‌ای کار می‌کنند. اما نگرانی من این است که اگر لندن بزرگ را به‌مثابه یک کل در نظر بگیریم، چنین طرح‌واره‌هایی علی‌رغم ابعاد برخی از آنها، برای نجات لندن کفایت نمی‌کنند.

اگر بخواهیم ببینیم که بخش خصوصی چنانچه به حال خودش رها شود، چه محصولی تولید خواهد کرد، تنها کافی است نگاهی به



هرکس ساعت نه شب در مرکز شهر جدید پلیموث پرسه زند، قدر فقدان ملال‌آور این سه کیفیت را درمی‌یابد.

من از این نکته شروع می‌کنم که طراحی چیزی سطحی و ظاهری که پس از اخذ تمام تصمیم‌ها اضافه می‌شود، نیست. با کمال تأسف باید بگویم عبارت مزخرف «کنترل زیبایی‌شناختی» دقیقاً احساسی نادرست برمی‌انگیزد. من مطمئنم که خوانندگان این مطلب را با نقل داستان وقایع پس از توفانی در ایالات متحده، بهتر درمی‌یابند. رئیس مشتاق یکی از شرکت‌های عمده ساخت فضاهای تجاری، مدیر مرکز خریدی را که درست در مسیر توفان قرار گرفته بود، فراخواند تا از کم و کیف خسارت‌های وارد شده اطلاع پیدا کند. پاسخی که دریافت کرد، این بود «ساختمان‌ها در وضع خوبی هستند ولی معماری آنها بر باد رفته است.» مشکل همین جاست! بسیاری از مردم طراحی را غباری سحرآمیز قلمداد می‌کنند که در انتها



چرا این همه ساخت‌وسازهای بی‌تفاوت و غیردوستانه و اغلب زشت در شهرها رخصت بروز یافته‌اند؟ چرا ساخت‌وسازهای جدید این‌قدر نفوذناپذیر و خصومت‌آمیز هستند؟ چرا برای فرستادن پیاده‌ها به زیرگذرها و یا بر فراز سکوها چنین مشتاق بوده‌ایم؟ چرا پارکینگ طبقاتی - این پدیده شهری قرن بیستمی - فضای داخلی و محیط خارجی چنین ملال‌آوری دارد؟

زوال عرصه همگانی ۷۸۰

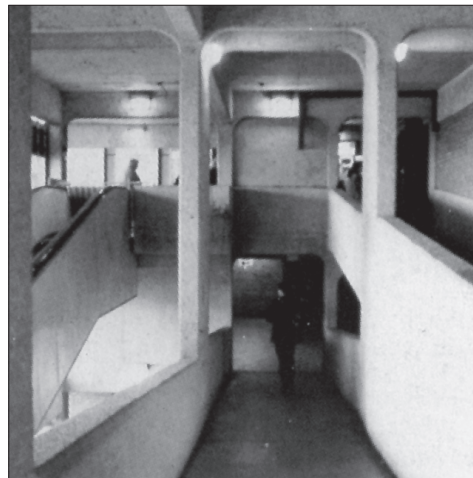
در حال هم به تعهد سیاسی و هم سرمایه‌گذاری همگانی نیاز است. به ندرت می‌توان وزیری را متقاعد کرد که با توجه نشان دادن به امر طراحی و به کمک محیط خوب، می‌توان آرای بیشتری کسب کرد.

ناگزیر باید چنین نتیجه‌گیری کنیم که اولویت‌های مورد نظر سیاستمداران دقیقاً هم‌راستای نیازهای بلندمدت ما نیستند. همچنین سرمایه‌گذاری در خورتوجه در بخش عمومی برای تکمیل آنچه بخش خصوصی مقرر است انجام دهد، بی‌درنگ ضروری است.

و کجاست که فعالیت برنامه‌ریزی شهری و روستایی مناسب پیدا می‌کند؟ پروفیسور کالین بوکانان (Colin Buchanan) در گزارش سفارش سومین فرودگاه لندن چنین نوشت:

شهرسازی از دل خانه‌های چسبیده به هم زاده شد، از دل ازدحام جمعیت، از دل خرت‌وپرت‌های حیاط‌خلوت‌ها، از دل کودکانی که جایی برای بازی کردن ندارند، از دل توسعه‌های نواری و پراکندگی شهری، از دل نواحی روستایی تاراج‌شده و یادمان‌های ویران‌شده. شهرسازی زاییده انباشت رنج‌آلود تجربیات طی یک قرن صنعتی شدن است که به‌روشنی این واقعیت را آشکار ساخت که نیروهای حاکم بر بازار زمین اگر به حال خود رها شوند، مطلقاً از ایجاد محیطی انسانی عاجز هستند.

آنچه اکنون باید با اندکی فراست، تشخیص داد، این است که شهرسازی با کارکردن در زمینه‌ای شدیداً منطقی و دست‌وپاگیر، و فرضاً دموکراتیک نیز تا حد زیادی از تولید محیطی انسانی بازمانده است. چرا چنین است؟ برای بهبود این وضع چه می‌توان کرد؟



افتضاح Canary Wharf و قطار وحشتی که آدم را به آنجا می‌رساند. این وضع برای ساکنان آنجا و کسانی که در آنجا کار می‌کنند، مأیوس‌کننده است. در این جا گام حد واسطی میان ترانامه‌ها و ساختمان‌سازی ضروری به نظر می‌رسد که بر اثر شتابزدگی به دست فراموشی سپرده شد و آن «طراحی شهری» است.

Isle of Dogs در Docklands لندن بیندازیم. گل سرسبد «توسعه فرهنگ سرمایه‌گذاری» و چالش طراحی شهری قرن [بیستم] دولت بریتانیا، به چیزی بهتر از آشفتگی‌ای بازاری و فرصت‌طلبانه نینجامیده است - یعنی سیرکی معمارانه با مقدار کمی اداهای پسامدرنیستی، ساختمان‌سازی‌های عنان‌گسیخته گول‌آسای

نظام شهرسازی به‌خودی‌خود در اشتباه نیست. ما به نظام شهرسازی نیرومندی نیاز داریم. چه بسا نحوه به‌کار بستن شهرسازی است که نیاز به بازنگری دارد. ضروری است که در کاربرد حقوق شهرسازی حساسیت بیشتری به‌خرج داد - یعنی بر استقرار ساختمان‌های بلندمرتبه کنترل بهتری اعمال کرد، به مناطق تاریخی توجه شایان‌تری نشان داد، از رشد ارگانیک شهرها درک بهتری داشت و برای دستیابی به کیفیت هرچه بالاتر طراحی بناها سخت‌کوشید.

بازدیدکنندگان عادی بیشتر شهرهای کوچک و بزرگ از این نکته در شگفت هستند که چگونه ساخت‌وسازهایی چنین محقر و معمولی و اغلب زشت اجازه بروز یافته‌اند که موجبات انهدام الگو و ماهیت موجود خیابان‌ها را فراهم ساخته و تبدیل به تهدیدی مستمر برای ویژگی‌های محلی در خلال سال‌های آتی شده‌اند. تمامی اینها آدم را بر آن می‌دارد که پرسد آنهایی که برای چنین تصمیم‌گیری‌هایی پول می‌گیرند - از جمله متخصصان و سیاست‌گذاران - آیا می‌دانند چه می‌کنند؟

در نیویورک و برخی از شهرهای دیگر گشودن طبقه همکف بناها به روی مردم به‌عنوان منفعتی همگانی تلقی می‌شود که در ازای آن بسازوبفروش‌ها از مزایای سطح اشغال بیشتر زمین و تعداد طبقات زیاده‌تر بهره‌مند می‌گردند. نظام شهرسازی نباید نیازمند تکیه بر چنین معامله‌های ناشیانه‌ای باشد. سهمی که طرح

توسعه در قبال عرصه همگانی می‌پردازد، چیزی شبیه علاج پس از واقعه نیست، بلکه احتمالاً یکی از مهم‌ترین ارکان توسعه است. اما پذیرفتن همین جمله ساده جهت‌گیری مجدد و کامل رویکردهای توسعه و برنامه‌ریزی را در سراسر جهان ضروری می‌سازد. خیلی ساده است، شهرسازی نباید به هیچ [طرح] توسعه‌ای اجازه ظهور دهد مگر آن‌که آن طرح به‌وضوح در خدمت تقویت عرصه همگانی باشد و هر جایی که ایجاب کند، تسهیلات و امکانات رفاهی را برای عابران پیاده در تراز خیابان مهیا کند. شهرسازی باید چیزی فراتر از تدابیر کوتاه‌مدت در زمینه فروش اراضی و توسعه‌های آتی باشد.

چرخه‌های توسعه تناوبی - که پس از دوره سه‌ساله رشد عنان‌گسیخته، دوره رکود پنج تا ده‌ساله به‌دنبال دارند - به‌منظر شهر آسیب‌جدی وارد می‌سازند. شهرهای کوچک و بزرگ باید بتوانند با اطمینان کافی برای آینده خود در دوره‌های میان یا بلندمدت سرمایه‌گذاری کنند. همان‌طور که فرصت‌های خوب را به‌محض سربرآوردن باید شکار کرد، درعین‌حال نباید اجازه داد که این فرصت‌ها اقدامات ارزشمند بلندمدت‌تر را به‌مخاطره بیندازند.

میان فرآیند شهرسازی با کیفیت معمارانه و نگهداری محیط مصنوع، پیوند ناگسستنی وجود دارد. گزارش چگونه می‌خواهید زندگی کنید؟ که در سال ۱۹۷۲ به‌رشته تحریر درآمده، بیانیه زیر را دربردارد:

«معمولی، افتضاح، غیرانسانی، پیش‌پاافتاده، کسالت‌بار» - این تنها پاره‌ای از صفاتی است که نویسندگان ما برای توصیف معماری مدرن از نظر مردم شهرهای کوچک و بزرگ سراسر کشور به‌کار برده‌اند. واکنش فوری نسبت به معماری یا مردم ندرتاً به‌خطا می‌رود. این واقعیت که مردم نمی‌توانند آنچه را که اشتباه است در قالب عبارات معمارانه تبیین کنند، ضرورتاً به‌معنای آن نیست که ساختمان‌های ما درست و بی‌نقص هستند.

امروزه تشخیص نمونه‌های بد توسعه شهری بسیار آسان است. در بیشتر مصادیق، پدیدآورندگان قصد به‌وجودآوردن نمونه‌های بدی را که مورد نفرت و ناسزای مردم قرار گیرند، نداشته‌اند. واقعیت این است که تشخیص و ارتقای عوامل دخیل در توسعه خوبی که فراتر از اجراهای فعلی باشد، دشوار است. کتاب حاضر به‌نوبه خود نگاهی دارد به این موضوع که چرا بسیاری از شهرهای کوچک و بزرگ در سراسر جهان برای مردم چنین خصمانه جلوه می‌کنند و سپس، مهم‌تر از آن، به‌تفصیل راه‌هایی را مورد توجه قرار می‌دهد که می‌توان از طریق آن این روند را معکوس ساخت - یعنی شهرهای کوچک و بزرگ را بار دیگر مردم‌پسند کرد. امروزه کلیساهای جامع و کاخ‌های عظیم، به‌ندرت سفارش داده می‌شوند. اکنون ساختمان‌های روزمره هستند که در شهرهای کوچک و بزرگ بیشترین اهمیت را دارند. این بناها شخصیت و کیفیت مکان را تحت تأثیر قرار می‌دهند و به‌واسطه آنهاست که نسل‌های آینده به قضاوت ما خواهند نشست.



چرا در شرایطی که محیط همگانی پیرامون ما با زباله‌ها، دیوارنوشته‌ها، آگهی‌های دیواری، تخریب عمومی و غفلت لجوجانه این‌قدر آلوده شده، به «مراقبت پس از اجرا» چنین کم، توجه می‌شود؟

تعبیه شده است. چند کشور دیگر می‌توانند در این زمینه ادعایی مشابه داشته باشند؟ آسیب زیادی به‌ویژه در بیست یا سی سال گذشته به شهرها وارد آمده است. تقریباً کار از کار گذشته است. اما من معتقدم که می‌توان زوال عرصه همگانی را متوقف و روند آن را معکوس کرد به شرط آن‌که ما - سیاست‌گذاران و متخصصان و کل جامعه - خود را برای جهت‌گیری به سمت اهداف و دستورالعمل‌های جدید در راستای مراقبت از نواحی شهری آماده سازیم. ضرورت این امر بیشتر متوجه نواحی مرکزی شهرهای کوچک و بزرگ است که از مدت‌ها پیش چهره‌ای بدمنظر به‌خود گرفته‌اند. مهم‌تر از همه، باید دوباره برای طراحی و مدیریت و نگهداری از عرصه همگانی اهمیت و اعتبار قایل شد.

مراقبت از شهرهای کوچک و بزرگ، مراقبت‌های پس از اجرا را نیز دربرمی‌گیرد - از جمله توجه به زباله‌ها، آگهی‌های دیواری، جایی که خودروها پارک می‌کنند، نظافت خیابان‌ها، نگهداری از سطوح سنگفرش شده و مبلمان شهری و نمای ساختمان‌ها، مواظبت از درختان و سایر گیاهان. مراقبت پس از اجرا به هر جزئی مربوط می‌شود، تا جایی که طرح را درست به حالت اول برگرداند. از سوی دیگر، هر چقدر که نسبت به تعادل زیست‌محیطی سیاره زمین حساس‌تر می‌شویم، بازیافت مواد قابل مصرف در نواحی شهری ضروری‌تر به نظر می‌رسد. امروزه کاغذ، مقوا، شیشه و پلاستیک می‌توانند بازیافت شوند. برای نمونه، در ایتالیا حتی در کوچک‌ترین شهرها و دهکده‌ها نیز سطل‌های جمع‌آوری مواد بازیافتی



J. de Witte. Bruxelles 1989

۲ «مکان‌ها» بیشترین اهمیت را دارند

وقتی انسان به آن‌جا می‌رسد، هیچ آن‌جایی در آن‌جا وجود ندارد.

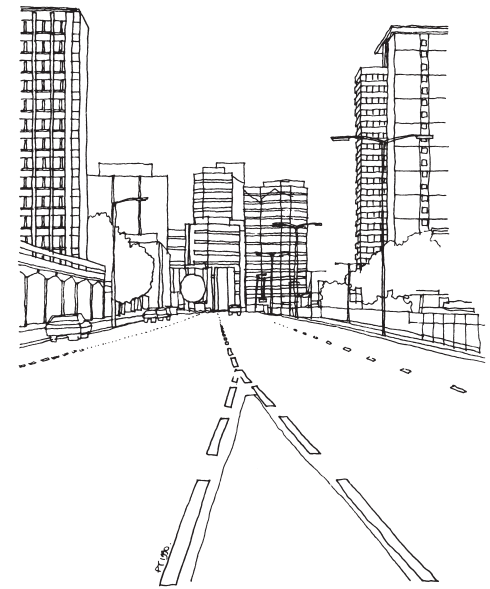
گرتروید اشتاین (Gertrude Stein)، دربارهٔ اوکلند، ایالات متحده



معیار میرمی که شهرهای کوچک و بزرگ باید به‌واسطهٔ آن ارزیابی شوند، ماهیت عرصهٔ همگانی آنهاست. مرکز تاریخی شهرهای بروکسل در بلژیک و یورک در انگلستان به‌طور خاصی «مردم‌پسند» است.

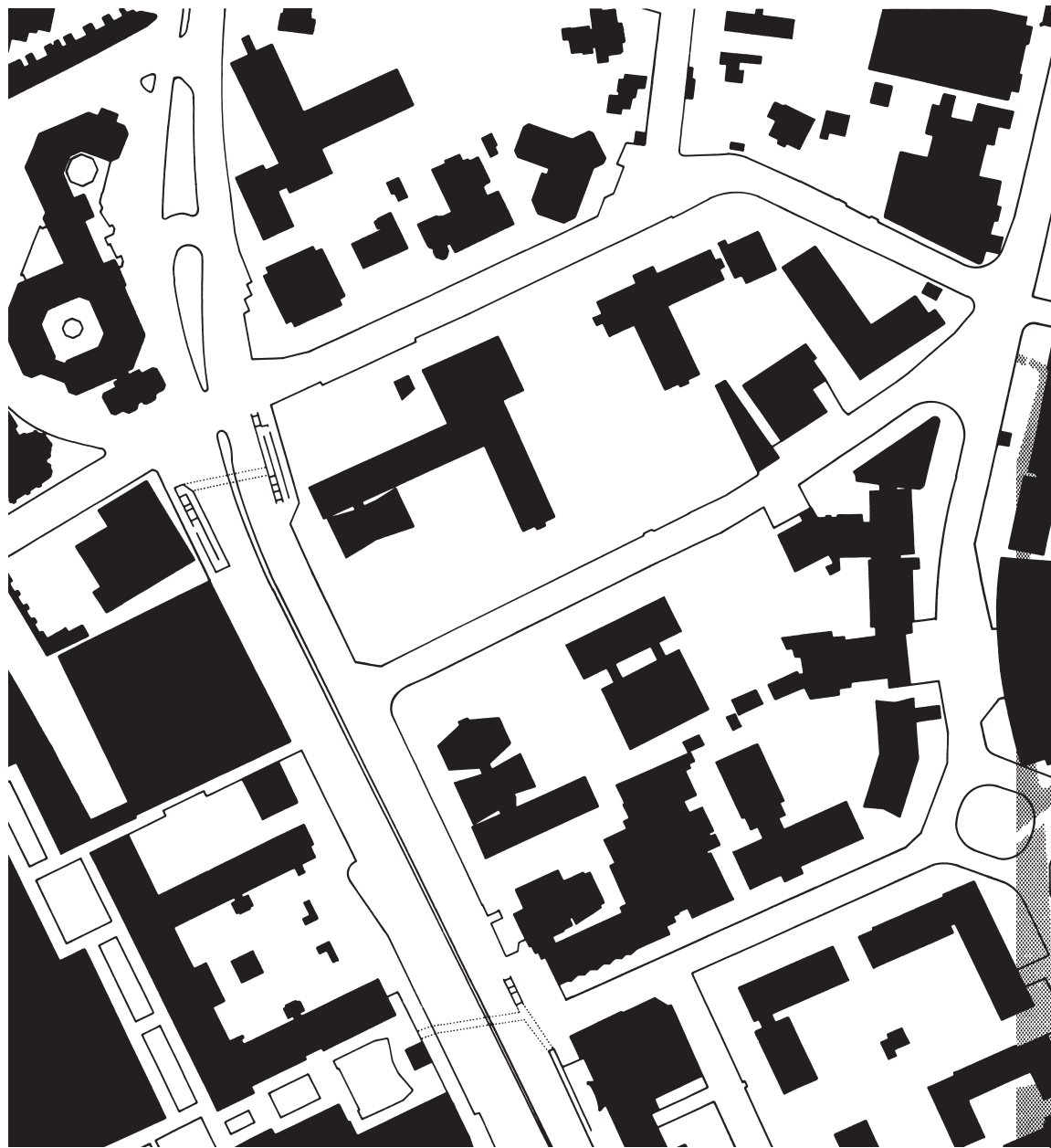
مستقل، منحصربه‌فرد بودن و تفاوت‌های بین مکان‌ها بود. عرصهٔ همگانی جذاب اهمیت بسزایی در برانگیختن احساس رفاه و آسایش دارد. به‌طور سنتی نیز، صنعت ساختمان‌سازی تنها بناها را دربر نمی‌گرفت بلکه به فضاها نیز می‌پرداخت. این امر باید هنوز هم مورد توجه باشد و همکاری میان تمام تخصص‌های مرتبط با محیط برای دستیابی به این امر حیاتی است. این‌که مردم فعالیت معماران، شهرسازان، معماران منظر، مهندسان ترافیک و مهندسان عمران را به‌واسطهٔ کیفیت - و عمدتاً کیفیت فیزیکی - آنچه در اطراف خود می‌بینند و تجربه می‌کنند، قضاوت می‌کنند، واقعیتی اجتناب‌ناپذیر است. و نمی‌توان منکر این شد که قضاوتشان نیز درست است. زیرا در نهایت امر، برای بیشتر کاربران فرآورده نسبت به فرآیند اهمیت افزون‌تری دارد. به‌هردلیل، مردم به‌خاطر چندین دهه شهرسازی مدرنیستی که وارث آن هستند، قضاوت مساعد و تمجیدآمیزی [نسبت به محیطشان] ندارند و این موضوع کاملاً قابل درک است.

اهمیت مکان‌ها بسیار بیشتر از ساختمان‌های منفرد یا ترافیک سواره است، اما در سراسر جهان چنین به‌نظر می‌رسد که کوشش‌های شهرسازانه بیشتر بر ملاحظات مرتبط با دو مورد اخیر متمرکز می‌شود. گویی توانایی خود را برای عقب‌ایستادن و نگرستن به آنچه در حال تولید آن هستیم به‌مثابهٔ کل، از دست داده‌ایم. بیشتر ما تنها می‌توانیم به مجموعه‌ای از راه‌ها و ساختمان‌ها بیندیشیم که به هیچ نتیجه‌ای هم نمی‌انجامد. باید این‌همه توجه به ساختمان‌ها و سایر مصنوعات فیزیکی منفرد را متوقف ساخت و به‌جای آن به مکان‌ها و کلیت آنها فکر کرد. باید ساختمان‌های جدا از هم دهه‌های اخیر را که بزرگراه‌ها و قطعه‌های زمین رهاشده آنها را از یکدیگر جدا می‌کنند، فراموش کرد. این راه‌حل‌های فکرنشده و فرسوده برای توسعه، خدمت‌چندانی به ما نکرده‌اند. باید توجه خود را معطوف به مکان‌هایی جذاب و پیچیده کرد که مقیاس انسان پیاده و نه حرکت سواره را در نظر داشته‌اند. باید در جست‌وجوی شخصیت

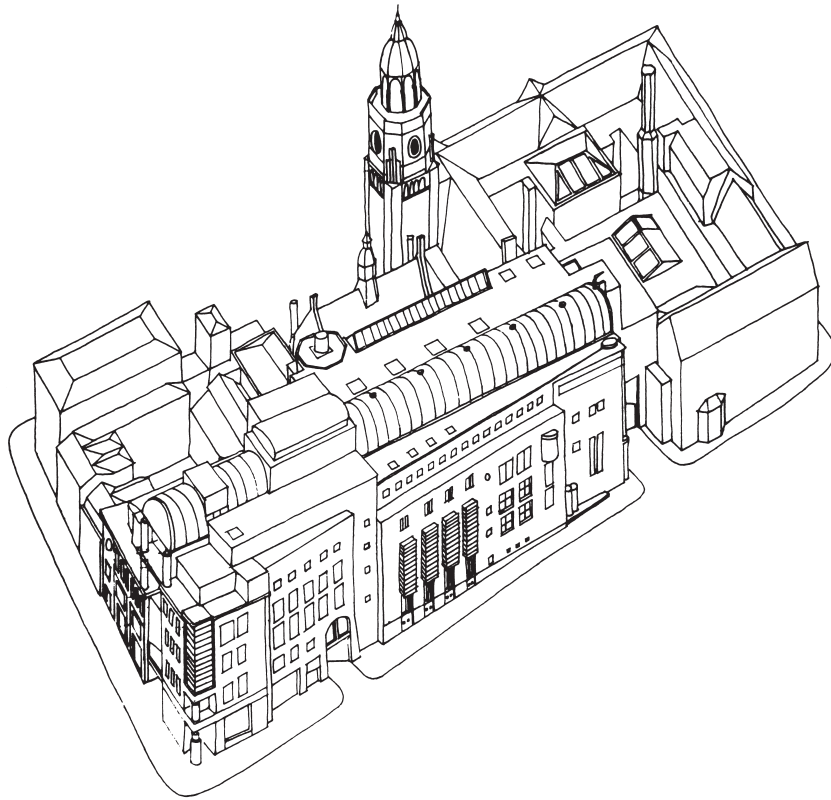


ویژگی اکثر محیط‌های جدید عبارت است از ساختمان‌های معمولی فراگیر، انبوهی از فضاهای رهاشده و آرایش فضایی تقریباً ناراحت برای عابران پیاده.

چنین به نظر می‌رسد که این محیط‌ها در راستای منافع وسایل نقلیه در حال تردد و بورس‌بازان زمین طراحی شده‌اند و شهرهای کوچک و بزرگ را در سراسر جهان به ورطه نابودی کشانده‌اند، به‌ویژه زمانی که در مقیاس به اصطلاح «طرح‌های جامع» به اجرا درآمده باشند.



درعوض، محیط‌های سنتی، به فضای بین ساختمان‌ها تأکید می‌کنند و معمولاً کلیتاً جاذب و ارگانیک با نواحی پیاده‌متنوع و واجد مقایس انسانی راحت به وجود می‌آورند. این دو نقشه شکل و زمینه، دو ناحیه هم‌وسعت از اراضی شهری را در مقام مقایسه با هم قرار می‌دهند. مکان‌هایی که در این دو نقشه ترسیم شده‌اند، تنها به اندازه دو ساعت رانندگی با هم فاصله دارند، اما به نظر می‌رسد که متعلق به دو سیاره متفاوت باشند!

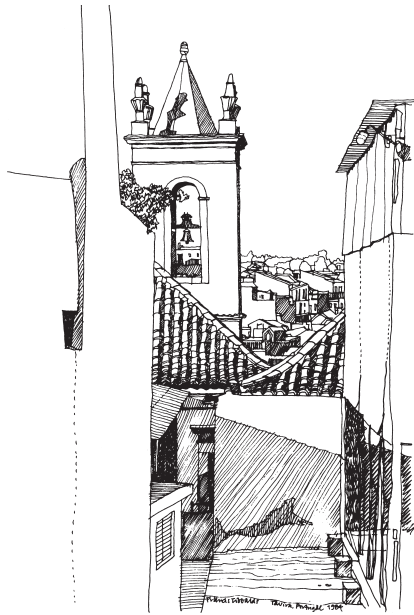


شبکه شطرنجی، سلسله‌مراتب ساده، نظم، تراکم پایین، جداسازی‌های منطقه‌بندی‌شده، سبک بین‌المللی، مهندسی بزرگ‌مقیاس، انفکاک از تاریخ و سنت، ساخت‌وساز با فن‌آوری برتر و مکانیزه‌کردن را دنبال می‌کردند. مقیاس وسیله نقلیه در حال حرکت بر اندیشه آنها غلبه داشت. رشد و توسعه در قالب طرح‌های جامع هنجار بود. اراضی سبز بی‌حدومرز یا محوطه‌هایی که بر اثر جنگ آسیب دیده بودند، زمینه‌های ایده‌آلی برای فعالیت به‌شمار می‌رفتند. دامنه تخریب ناشی از این رویکرد در عرصه همگانی را، امروزه در تمام شهرهای کوچک و

امروز نشانه‌هایی از رویکردی جدید نسبت به معماری و شهرسازی به‌چشم می‌خورد - تغییری بنیادی نسبت به رویکرد روزهای شقاوت مدرنیسم. معمار بریتانیایی، تری فارل (Terry Farrel)، به‌اجمال توضیح می‌دهد که در رویکرد مدرنیستی، هدف اصلی، ساختمان یا هر مصنوع فیزیکی دیگری بود که در بیشتر موارد با قطعات بزرگ زمین و یا بزرگراه‌ها - یعنی عرصه همگانی پس‌مانده و مهجور - از همسایگانش جدا می‌شد. طرح‌ها باز و آزاد و فاقد ویژگی شهری بودند. مدرنیست‌ها با تعصب و وسواس زیاد تفکر



پیشنهادهایی که برای ساختمان‌های جدید به‌ویژه بناهای میان‌افزا ارائه می‌شوند باید ارتباطی روشن و قاطع با گونه‌شناسی معماری محلی داشته باشند. این به‌معنای نسخه‌برداری بدون فکر نیست. در این‌جا نمونه‌هایی از شهر لندن دیده می‌شود که به‌منظر جدید West End و ساختمان‌نوسازی‌شده Croydon Town Hall، که به کاربری‌های همگانی چندگانه تخصیص یافته، مربوط می‌شود.



«عرضه همگانی»، خیابان‌ها و میدان‌ها، کوچه‌ها و سواحل دریاها - و به‌طور خلاصه همه مکان‌هایی را که مردم به آنها دسترسی فیزیکی و بصری دارند، دربرمی‌گیرد.

است که ریشه در زمینه تاریخی یا منطقه‌ای آنها دارد. [به این ترتیب] طراحی فیزیکی قلمرو همگانی به مثابه محیطی ارگانیک، زنده، رنگارنگ، با مقیاس انسانی و جذاب، مهم‌ترین وظیفه طراح شهری است. بنابراین، در محوطه‌های شهری - خواه در مرکز شهرهای کوچک و بزرگ و خواه در بخش میانی شهر یا نواحی حومه‌ای - به راه‌حل شهری مناسبی نیاز است که مقیاس شهری داشته باشد. بها دادن به دانه‌بندی شهری و فرم محیط مصنوع - که گاهی زمینه ریخت‌شناختی خوانده می‌شود - امری ضروری است. علاوه بر

بزرگ انگلستان و بسیاری از کشورهای دیگر می‌توان به‌طور عینی مشاهده کرد. اکنون جریانی قوی در جهت رد این فلسفه در حال ظهور است. ما شاهد بازگشت به روح شهرسازی‌ای هستیم که شهرهای سنتی کوچک و بزرگ را چنین محبوب می‌ساخت. بار دیگر توجه‌ها به مقیاس پیاده، مکان‌های جذاب و پیچیده، درهم‌تنیدگی کاربری‌ها و فعالیت‌ها معطوف شده است. اینک هدف، عرضه همگانی - یعنی فضای بین ساختمان‌ها - است تا خود ساختمان‌ها. مقصود، خلق محیط‌های شهری با هویتی خاص خود

اینها به درک کامل گونه‌شناسی معماری محلی - در ارتباط با کاربری و کارکرد ساختمان‌های خاص - نیاز است. طرح‌های پیشنهادی جدید - چه برای قطعه بزرگی از طراحی شهری و چه برای ساختمانی منفرد - باید از طریق هماهنگ شدن، انطباق پیدا کردن، یا در جاهایی که دلایل روشنی در دست باشد، از طریق تضاد با ریخت‌شناسی موجود، پیوند خوبی با آن برقرار کنند. نکته مهم در پیش گرفتن طرز برخوردی مطمئن با طراحی است، نه طرز برخوردی دلخواه.

در خلال دهه‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ بسیاری از شهرهای کوچک و بزرگ در سراسر جهان دستخوش تحولاتی با مقیاس بی‌سابقه در زمینه توسعه محیط مصنوع و ساخت‌وساز بزرگراه‌ها شدند. این مسئله بی‌تردید به سرزندگی تجاری قابل ملاحظه و دسترسی بلامنازع وسایل حمل‌ونقل موتوری به همه‌جا انجامید. اما امروزه به طرز فراگیری دریافته‌ایم که حاصل این مواهب، محیطی فیزیکی است که با توقعات همگانی جاری بسی فاصله دارد.

بخش عمده‌ای از مسئله، از فقدان مقیاس یا دانه‌بندی شهری ناشی می‌شود. شهرهای سستی [اروپایی] نتیجه ترکیب بلوک‌های ساختمانی با خیابان‌های پیرامونی‌شان بودند. طی ۲۰ یا ۳۰ سال اخیر آنچه به اصطلاح «توسعه جامع» خوانده می‌شود، در صدد تخریب این فرم شهری دیرآشنا و موفق بوده و این اقدام حاصلی جز نارضایتی پردامنه و وسیع نداشته است. این طرح‌های

توسعه به ندرت منجر به تولید مکان‌هایی شده‌اند که امروزه جذاب تلقی می‌شوند.

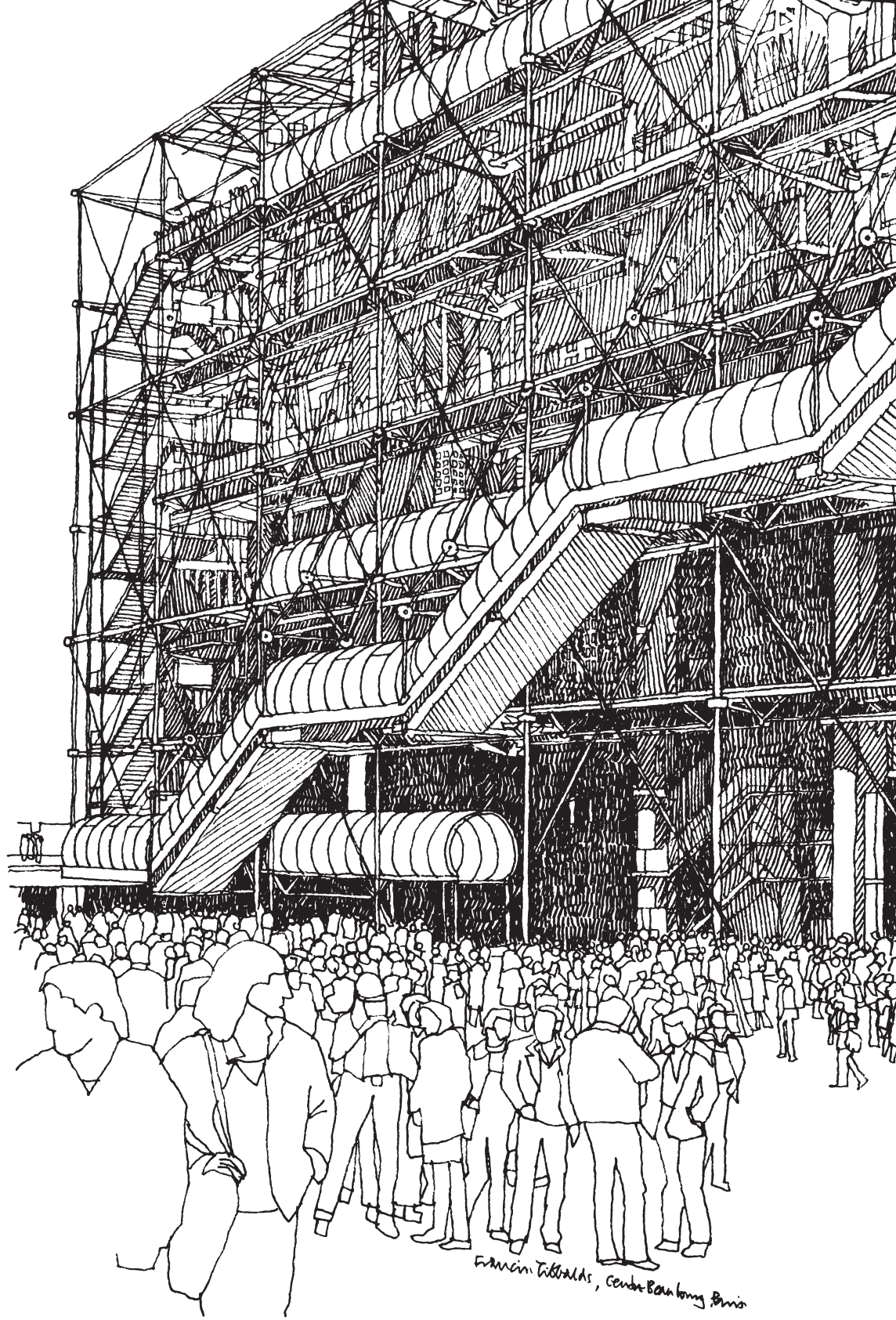
مقایسه پلان شهرها در طول تاریخ تمرین مفیدی است. بیشتر شهرهای کوچک و بزرگ سستی، فشرده و دارای سازمان فضایی تنگ و درهمی متشکل از چیدمان ساده بلوک‌ها هستند که جابه‌جا با نرم‌فضاها یا سخت‌فضاهای باز نشان‌گذاری شده است. در دهه‌های میانی قرن بیستم، در خیلی از مکان‌ها این ساختار روشن از دست رفت و یا به‌طور قابل ملاحظه‌ای فرسوده شد. در بسیاری از موارد، ترکیبی از آسیب‌های جنگ و گرایش به راه‌ها و مراکز خرید جدید و فرم‌های متنوع انبوه‌سازی مسکن منجر به از بین رفتن الگوهای اصلی خیابان شده است.

ما نباید اجازه وقوع چنین اتفاقاتی را بدهیم. به موازات آن‌که زمین‌های خالی مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند و ساختمان‌های متروک نوسازی می‌شوند، باید فرصت را برای استفاده از ساختمان‌های جدید به‌منظور خلق مجدد خیابان‌های شهری مناسب با نماهای مطلوب مغتنم شمرد تا بافت شهری‌ای منسجم و درهم‌تنیده به‌وجود آورد که در آن، فضاهای همگانی و چشم‌اندازها به جای آن‌که به‌عنوان بخش‌های بی‌مصرف از نظر معماران و بسازوبفروش‌ها به‌حال خود رها شوند، مورد استقبال قرار می‌گیرند. فضاهایی که پس از برنامه‌ریزی و توسعه رهاشده باقی می‌مانند، نه تنها از نظر بصری غیرجذاب و از لحاظ

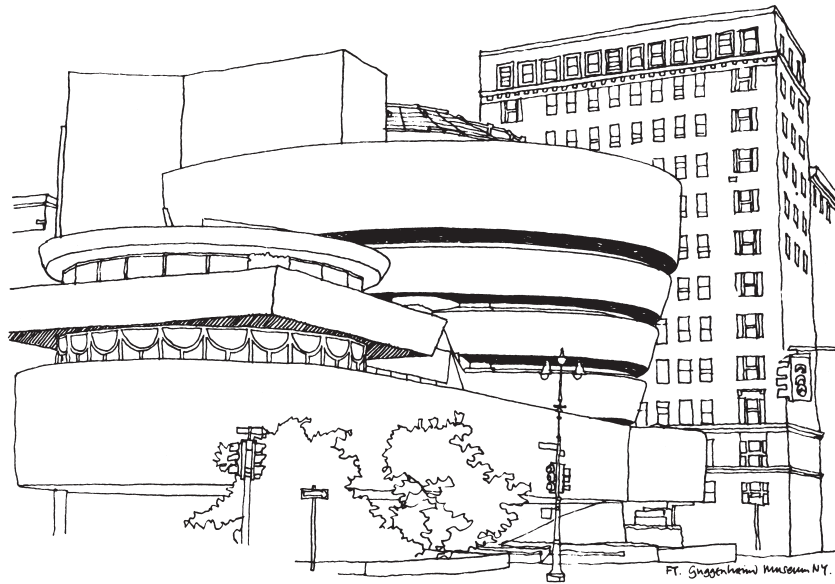
کارکردی بی‌فایده هستند، بلکه دست‌وپاگیرند و هزینه‌های نگهداری از آنها بالاست؛ در نتیجه این فضاها مورد بی‌توجهی و غفلت واقع می‌شوند و ظاهری نامرتب و ناهنجار می‌یابند. بنابراین مرمت خیابان‌ها، مزایای کارکردی و محیطی بسیاری به‌همراه دارد.

البته تنها خیابان‌ها نیستند که اهمیت دارند. مکان‌هایی که عرصه همگانی را می‌سازند، شکل‌ها و ابعاد و کاربری‌های متعددی دارند. خیابان‌ها، میدان‌ها، پیاده‌روهای همگانی، پارک‌ها، فضاهای باز، کناره رودخانه‌ها و سواحل دریاها از جمله این مکان‌ها هستند. تمام این مکان‌ها به جمع‌کنندگی از مردم تعلق دارند. مهم این است که هیچ‌گاه فراموش نکرد که این مکان‌ها برای بهره‌برداری و نفع و لذت بردن مردم به‌وجود آمده‌اند. بنابراین در طراحی و توسعه ساختمان‌ها و محیط‌هایی که در پیوند با عرصه همگانی هستند، اطمینان از این‌که ارزش شگرف عرصه همگانی نزد طیف وسیعی از جامعه مورد تأیید و احترام قرار گرفته و تقویت شده، جنبه حیاتی دارد. این کتاب پیشنهادهایی برای دستیابی به این امر مطرح می‌کند.

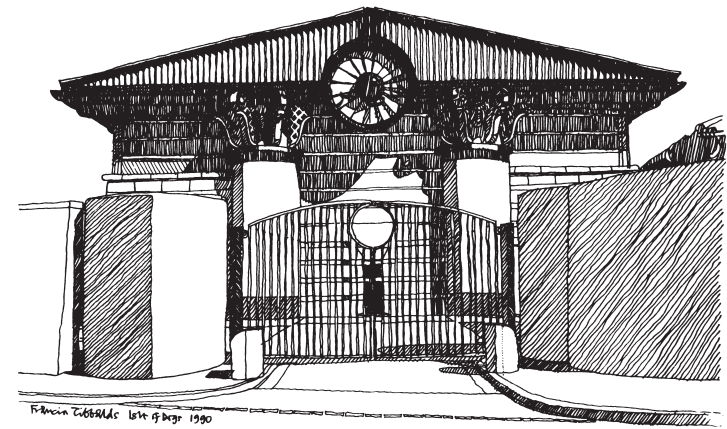
یکی از جنبه‌های سرخوش‌کننده شهرهای کوچک و بزرگ، تنوع آنهاست. نواحی متفاوت - از لحاظ فعالیت، مقیاس و کارکرد - ویژگی‌های متفاوتی دارند. برخی از مکان‌ها سرزنده و شلوغ هستند و بعضی دیگر ساکت و دنج. در شهرها نواحی متراکم و پیچیده؛



بخش عمده‌ای از خوشایندی نواحی شهری ناشی از تنوع - یعنی غنای تفاوت در سبک و ویژگی نهفته در آنهاست. آمدن به مرکز Pompidou در پاریس از خیابان‌های باریک سنتی آن، همیشه احساس خوشی را در آدم برمی‌انگیزد.



Fr. Guggenheim Museum N.Y.



Fr. John Outrams late 19th cgr 1990



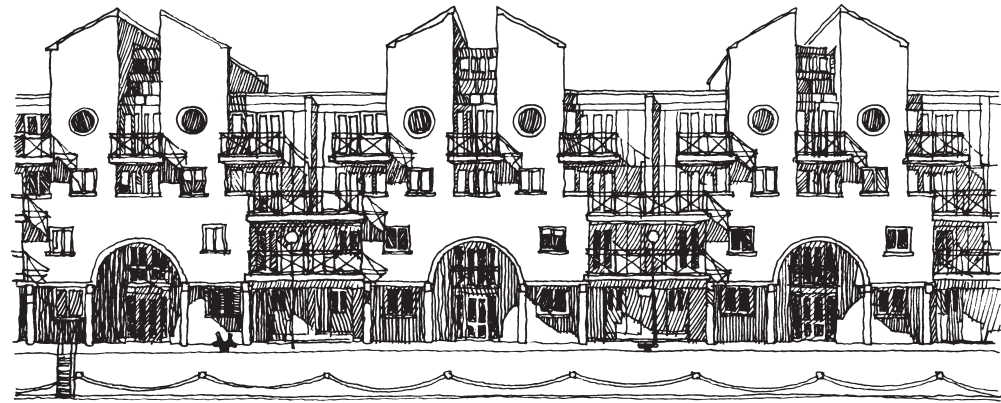
Fr. Behn 1987

این که واقعی هستند و تنها جنبه طرح ندارند، اهمیت پیدا می‌کند. چنانچه شهرهای کوچک و بزرگ کیفیتی را به صورت جعلی یا گذرا احراز کنند، وجهه چندان برایشان به همراه نخواهد آورد. از سوی دیگر نباید اجازه داد که این نواحی به صورت حوزه‌ای تک‌کارکردی توسعه داده شوند.

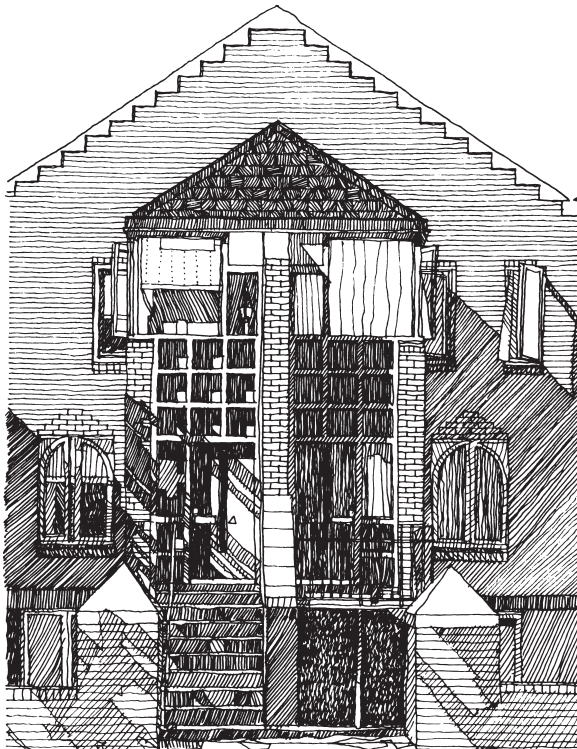
اکثر شهرهای کوچک و بزرگ، خود را به طور مستمر برای جای دادن تردد هرچه بیشتر و ساختمان‌های هرچه بزرگ‌تر آماده می‌کنند. آنچه به شدت مورد نیاز است، رویکردی جدید به تولید و نگهداری از فضاهای شهری خوب است. هم‌اکنون مجبوریم تجدید ساختار نواحی شهری را چه‌بسا در دوره‌های

نواحی باز و یادمانی؛ نواحی نرم؛ نواحی سخت؛ نواحی قدیمی؛ نواحی جدید؛ نواحی استقرار ساختمان‌های بلند؛ نواحی استقرار ساختمان‌های کوتاه؛ نواحی خرید؛ نواحی تجاری؛ نواحی سرگرمی؛ نواحی تفریحی و بسیاری دیگر از این قبیل یافت می‌شوند. باید این نواحی را شناخت تا بتوان به تعریفی برای نواحی هم‌بسته دست یافت. اغلب این نواحی لبه‌های نامشخصی دارند و هم‌پوشانی پیدا می‌کنند. این حالت به‌سادگی بر غنای ویژگی محیطی می‌افزاید. اما درضمن دقت فراوانی را نیز ایجاب می‌کند. همین که مکان‌ها، حوزه‌ها یا نواحی‌ای با شخصیت ویژه، شناسایی و تعریف و خلق شدند یا توسعه یافتند، اطمینان یافتن از

گاهی به «تک‌خال»های غیرمتعارف نیز نیاز است - مانند تلمبه‌خانه اثر جان اوترامس (John Outrams) در شرق لندن یا موزه گوگنهایم فرانک لوید رایت (Frank Lloyd Wright) در نیویورک. اما نیاز جدی‌تری به نمونه‌های طراحی خوب و جالب برای «بناهای پس‌زمینه‌ای» وجود دارد و نمونه‌های آن در برلین و لندن به دست معمارانی چون راب کریر (Rob Kreir)، ریچارد مک‌کورمک (Richard McCormac)، کمبل زوگولوویچ (Campbell Zogolovitch)، ویلکینسون و گو (Wilkinson & Gough)، و جرمی دیکسون (Jeremy Dixon) کار شده است.



Faraman Tabet/1990. Shadivm Bami Isfahan 1990.



Faraman Tabet/1990

به پیچیدگی‌های طراحی شهرهای سرزنده را ندارد.

مکان‌های همگانی درون شهر به مردم آن شهر تعلق دارند، نه به بسازوبفروش‌ها، سرمایه‌گذارها، پلیس یا مأموران راهنمایی و رانندگی. ماهیت این مکان‌ها متأثر از مقیاس و شکل و اندازه آنها؛ چگونگی ارتباط آنها با یکدیگر؛ کاربری‌ها و فعالیت‌های جاری در آنها؛ و نحوه برخوردشان با انواع عبورومرور است.

می‌توان با طراحی توأم با حساسیت و نوآوری، هم از لحاظ بصری، هم کارکردی و هم روان‌شناختی، به استفاده متمدانه مناسب از مکان‌هایی نظیر خیابان‌ها و میدان‌ها و کوچه‌ها

زمانی کاملاً طولانی مدیریت کنیم تا بازتابی باشد از مجموعه اولویت‌هایی جدید که در آنها نیازهای مردم - از جمله عابران پیاده، دوچرخه‌سواران، جوان‌ها، پیرها و ناتوان‌ها و همچنین قوی‌بنیه‌ها - بر مقتضیات آزمندانه ترافیک و تقاضاهای حریصانه بسازوبفروش‌ها پیشی گرفته. بخش‌بندی رایج در نواحی شهری به‌نوعی نشان‌دهنده بخش‌بندی و انفکاک میان تخصص‌هایی است که متولی این نواحی هستند - شهرسازان، مهندسان ترافیک، طراحان منظر، نقشه‌برداران و به‌ویژه معماران. به اعتقاد من، هرچه همکاری میان‌رشته‌ای قوی‌تر باشد، مکان‌های بهتر و منسجم‌تری به‌وجود می‌آیند زیرا هیچ تخصصی به‌تنهایی توان پاسخگویی