

ارزیابی مجدد کیفیت محله‌های تاریخی شهری

RE - EVALUATION OF THE QUALITIES OF HISTORIC URBAN QUARTERS

نویسندگان : استیون تیزدل

تیراکی

تیم هیث

Steven Tiesdell

Taner Oc

Tim Heath

مترجم : حمید خادمی

چکیده :

این مقاله به بحث درباره تغییر کانون توجه، از طرح‌های نوسازی جامع و دگرگونی‌های کامل کالبدی به اقدامات حفاظتی و طرح‌های شهری می‌پردازد، که نشان از اهمیت دادن بیشتر و توجه به سرشت کالبدی موجود در محله‌ها، هویت مکانی آنها، و پیوندهای تاریخی و فرهنگی‌شان دارد. دو نمونه از پروژه‌های حفاظتی و صیانتی نیز در اینجا به منظور نشان دادن رویکردهای متفاوت، مورد بررسی قرار گرفته‌اند. این دو عبارتند از: میدان پایونیر در سیاتل^(۱) و محله پاستورز^(۲) در آلبانی^(۳).

کلید واژه :

طرح بازسازی جامع، شقاق، معماری و شهرسازی متجدد، مدیریت منابع، طرح‌های انبوه، رنسانس شهری، حیطة همگانی

□ پیشگفتار

از دهه ۱۹۶۰ به این سو بود که گسترده‌ها و محله‌های تاریخی شهرها به اعتبار کیفیات مثبت‌شان از ارزشگذاری مجدد و قابل ملاحظه‌ای برخوردار شده‌اند. به طریق اولی، تنها در همین سال‌های اخیر، وفاق همگانی گسترده‌ای در هواداری از این‌گونه اقدامهای حفاظتی جامه عمل پوشیده است. این وفاق در ابتدا حکم نوعی واکنش را داشت؛ چرا که توده مردم به قدر کافی با دگرگونی‌های بی‌رحمانه‌ای که ماهیتاً بخشی از سیاست‌های پس از جنگ در زمینه بازسازی جامع و خیابان‌سازی‌های درون شهری به شمار می‌آمد، مواجه بوده‌اند. آنان خواستار بهبود بخشی محیط‌های مأنوس خود، در عین دست نخورده ماندن آنها، بودند. آنچه که به همین میزان اهمیت دارد، "گرایش" دست‌اندرکاران حرفه‌ای و اداری به محافظت از محله‌ها و بناهای تاریخی، و همچنین شکل‌گیری تلاش‌های نظام‌مند و مسئولانه عموم مردم در حفظ محیط‌های تاریخی است. ظهور گروه‌های با نفوذ برای امر حفاظت و نیز راهکارهایی برای حفاظت و صیانت این مناطق را می‌توان با گذار از نوگرایی عرفی^(۴) به انواع و اقسام گوناگون پسانوگرایی^(۵) مرتبط دانست. به این ترتیب، در واقع افزایش توجه به مسئله حفاظت از این‌گونه مناطق، به نحوی تفکیک ناپذیر با افول جنبش نوگرایی در آمیخته است. به نظر بارت^(۶): «حرکت حفاظت از مناطق تاریخی مهم‌ترین تحولی است که از دوره موسوم به جنبش متجدد به این سو در معماری و طراحی شهری رخ داده است، و می‌توان آن را برابر نهاد (آنتی‌تز) جنبش متجدد قلمداد کرد.»

نوگرایی؛ عصری جدید

نوگرایی^(۷) مبنای عصری جدید، یعنی عصر ماشین و پیدایش تولید صنعتی بود و نیروی محرکه پیش خود را وام‌دار آن است. آرمان‌های نوگرایی را می‌توان تحت ایده کلیدی حرکت پایه‌پای چالش‌های عصر جدید گنجاند. شور و شوق نهفته در این آرمان‌ها برای روح زمانه^(۸) - به نوعی همچون واکنشی در برابر تاریخ باوری قرن نوزدهم بود. هواداران اصلی آن براین باورند که «معماری متجدد، با رهایی‌مانند ما از قید کالبد بی‌جان سبک‌های سنتی، آزادمان کرد. این آزادی نیز خود به بهای محدودیت‌هایی تازه فراهم آمد؛ از جمله این که ارجاع‌های تاریخی ممنوع و تزئینات در حد نوعی جرم تلقی شد.^(۹)

حس گسست ریشه‌ای از گذشته، از آغاز جنبش متجدد کاملاً عیان بود؛ و این گسستی فراتر از حیطه زیبایی‌شناسی صرف به بار آورد: «جنبش متجدد پیکاری معنوی را دربر داشت، و از جمله ملزومات آن این بود که همه مقوله‌های هنری باید بازتابی از روح عصر صنعتی باشند.»^(۱۰) به این ترتیب، جنبش یاد شده همواره در پی آن بود که بیشتر بر تفاوت با گذشته تأکید کند، و نه به تداوم و استمرار آن اذعان آورد. از همین رو، متجددان باور راسخی بر پیشرفت و توان‌های بالقوه این عصر در فناوری داشتند. والتر گروپیوس^(۱۱) نوشت: «نوعی بریدن از گذشته به وقوع پیوسته است که باعث می‌شود ما به جنبه‌ای تازه از معماری منطبق با تمدن فنی عصری بنگریم که در آن به سر می‌بریم؛ ریخت‌شناسی سبک مژده دیگر از میان رفته است؛ و ما در حال بازگشت به اصالت اندیشه و احساس هستیم.» ضرورت پیشرفت فن‌شناختی، نیاز به پیوند آنچه که گیدیون^(۱۲) بعدها آن را «شقاق»^(۱۳) می‌نامد، میان معماری قرن نوزدهم و فناوری دگرگون شده ساخت بنا را مطرح کرد. باوری راسخ و ریشه‌ای نیز وجود داشت، مبنی بر اینکه معضلات اجتماعی و بشری این عصر تا حد زیادی زاییده محیط دروغین و مملو از کاستی است. به این ترتیب، یکی از نیروهای پیش برنده فرهنگ نوگرایی، عبارت بود از اندیشه دگرگونی‌های اجتماعی از طریق معماری و فناوری.

در نوشته حاضر، چه بسا انتقادی‌ترین بُعد اندیشه معماری نوگرایانه، همانا نگرش آن به میراث گذشته تلقی شده است. «نوگرایی مشخصاً در معماری شکلی واضح به خود گرفت، به ویژه در کینه‌توزی به سنت و تاریخ»^(۱۴). از معماری جدید انتظار می‌رفت که قالب‌های تازه‌ای را برای مواجهه با چالش‌ها و الزامات کاربردی موجود در قرن بیستم بیافریند. به گفته میدلتون^(۱۵): «هنری فورد معمولاً به واسطه شعار «تاریخ چرنداست» شهرت دارد ولی والتر گروپیوس نیز همین نظر را در مورد باهاوس^(۱۶) داشت. لکن این‌گونه مردود شماری‌های خام

نسبت به گذشته، در عین حال عمدتاً حکم لفاظی را داشت و نه واقعیت؛ و بیشتر جدل بود تا عمل.» البته ناگفته نماند که همین جدل‌ها، در شکل‌گیری مواضع و ارزش‌ها پراهمیت می‌نمودند.

فضا و قالب شهری متجدد

به نوشته کُلب^(۱۷): «متجددان همواره میان تحت مهار درآوردن همه جنبه‌های شهر، و اینکه ساختمانی واحد را به مثابه یادمانی مجزا و بدون توجه به همسایگان آن بنگرند، در نوسان‌اند.» از همین رو بررسی جداگانه فرم شهری متجدد و معماری متجدد سودمند می‌نماید. از بُعد طراحی شهری و برنامه‌ریزی شهری، شماری از مسائل و معضلات و نیز چالش‌های این عصر، نمایانگر مفاهیم متجدد در طراحی فضای شهری است. شهرسازی متجدد در آغاز، واکنشی به تأثیرات انقلاب صنعتی و شرایط عینی و کالبدی شهرهای صنعتی قرن نوزدهم با درهم ریختگی‌ها، ازدحام‌ها و انفجار جمعیتی‌شان بود. به طور کلی، توافق براین قرار گرفت که راه‌حل، در رهنمودهای مبتنی بر کاهش ازدحام، ایجاد مناطق مسکونی با تراکم‌های پایین و جداسازی خانه‌ها از مناطق صنعتی و آلودگی‌های ناشی از آن، جست‌وجو شود.

در عین حال، اندیشه منطقه‌بندی براساس کارکرد، با توجه به لزوم جدا کردن صنایع سنگین، آلوده‌کننده و زیان‌آور از مناطق مسکونی، جاذبه‌های عمیق‌تری یافت. اندیشه منطقه‌بندی، ریشه در تفکر و تجارب آلمان قرن نوزدهم داشت. همچنین، بخشی عمده از منشور کنگره بین‌المللی معماری معاصر^(۱۸) (CIAM)، موسوم به منشور آتن، به شمار می‌آمد. CIAM، محل برخورد آرای صاحب‌نظران و دست‌اندرکاران معماری بود که در دهه ۱۹۲۰ به دست لوکوربوزیه و دیگران پایه‌ریزی شد، و منشور آتن نیز که مشهورترین نگاشته آن به حساب می‌آید، در واقع گزارش کنگره برپا شده در سال ۱۹۳۳ در آن است. البته ناگفته نماند که منشور یاد شده بی‌هیچ توجیهی تا پس از گذشت حدود ده سال از آن تاریخ، انتشار نیافت. موضوع کنگره یاد شده «شهر کاربردی»^(۱۹) بود؛ و منطقه‌بندی دقیق براساس کارکرد شهری با ملحوظ کردن کمربندهای سبز میان مناطق مختلف در نظر گرفته شده برای کاربری‌های گوناگون، تجویز می‌کرد. منطقه‌بندی براساس کارکرد از آن رو با موفقیت روبرو شد که شکل‌های تازه حمل و نقل، از جمله اتومبیل و دورنمای تملک شمار اتوبوس‌ها، این امکان را فراهم می‌آورد که مناطق مجزا را به یکدیگر پیوند دهد: منشور آتن برای اتومبیل اولویت قائل بود، در حالی که طراحی‌های لوکوربوزیه از «شهر معاصر»، نمایانگر تصاویر زیبای ارائه شده از جاده‌ها و خیابان‌های مملو از اتومبیل است.

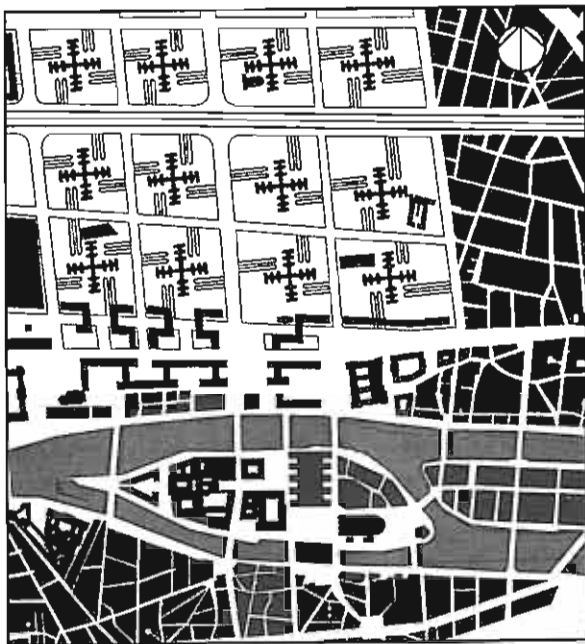
آرایشهای خاص نیز در این میان حاکی از لزوم جدا کردن فضای مربوط به وسایط نقلیه از پیاده‌رو بودند.

متجددان حس کردند که شهرهای امروز، پاسخگوی تمام عیار چالش‌های امروزی نیستند؛ بزرگی معضلات، این پندار را القا می‌کند که «دگرگونی‌های عظیمی ضروری است»^(۲۰). به علاوه، بنا بر استدلال معماران و شهرسازان متجدد، شهرهای موجود برای سازگاری با وسایط نقلیه موتوری و سایر صور حمل و نقل ماشینی چندان مجهز نیستند؛ و این خود توجیهی دیگر است بر دگرگونی کامل کالبدی شهرها. در زمینه مداخلات محدود یا موردی در شهرهای موجود تعمق چندانی نشد، و در عوض سخن از طرح‌های نوسازی جامع به میان آمد. گذشته را به مثابه مانع و مزاحمی برای آینده تلقی می‌کردند. میراث تاریخی بیشتر شهرها نیز به یکباره منسوخ شد؛ و این خود در تلاش‌هایی که از بُعد منطقی و عملکردی برای تخفیف معضلات شهر صورت می‌گرفت، نقشی بازدارنده داشت. طرح محله‌های همجوار^(۲۱) پاریس که از جمله تلاش‌های لوکوربوزیه برای تطبیق طرح‌های شهر آرمانی خود با شهر موجود بود، تخریب دو مایل مربع از محدوده مرکزی پاریس را در پی داشت (شکل ۱).

نوگرایان در همان حال که در تکاپوی خلق محیط‌هایی بودند که شرایط بهتر و سالم‌تری را برای محله‌های کم درآمدنشین شهرهای صنعتی فراهم آورند، در عین حال به طراحی ساختمان‌هایی می‌پرداختند که واجد شرایط داخلی مطلوب‌تری نیز باشند. در منشور آتن چنین چیزهایی پیش‌بینی شده بود: «کاربری‌های عمده، مسکن، کار، سرگرمی اوقات فراغت، درون بناهای ساخته شده‌ای که در بردارنده سه ضرورت میرم، فضای کافی، نور خورشید، و تهویه باشند»^(۲۲). بهترین راه برای بهره‌مندی از نور و هوای بیشتر، مرتفع سازی در مناطقی بود که این ویژگی‌ها را در خود داشتند. قالب بنایی که بی‌چون و چراز فنون جدید ساخت و ساز، و همچنین مصالح جدید بهره می‌برد، آسمانخراش بود. استفاده از آسمانخراش، تصویر و انگاره‌ای کاملاً جدید از شهر و آینده بالقوه گستره‌های شهری به دست داد. به قول سامرسون^(۲۳)، در مورد «شهر معاصر»^(۲۴) لوکوربوزیه: «پارک در شهر نیست بلکه شهر در پارک است». معماران به شدت درگیر تحقیق و بررسی برای مشخص کردن نحوه طراحی و استقرار بهینه بلوک‌های ساختمانی در محوطه‌های مختلف، به منظور به حداکثر رساندن میزان روشنایی نور خورشید، و به حداقل رساندن میزان سایه‌افکنی شدند. در نتیجه به این ترتیب قطعات بلندمرتبه و بلوک‌های باریک و بلند، نسبت به خیابان‌ها و ردیف خانه‌های کوتاه مرتبه برتری یافت.

در کنار مقوله فراهم کردن شرایط با نشاط تر داخل ساختمان‌ها، موضوع پرداختن به ضروریات عملکردی آنها نیز مطرح شد. در طراحی ساختمان‌های خاص و تک، نوعی کژفهمی آشکار از گفته لویس سالیوان^(۲۵) مبتنی بر این که «فرم از عملکرد پیروی می‌کند» وجود داشت. هدف از این گفته، در واقع واکنشی بود به افراط کاری‌های صورت‌گرای^(۲۶) (فرمالیسم)، که سالیوان آن را در جهت به دست دادن کنکاشی عقلانی از معضل موجود، پیش از اندیشیدن به راه‌حل در قالبهای ساخته شده با استفاده از فناوری مناسب، مطرح کرد. با این حال، گفته وی را چنان تحت‌اللفظی تفسیر کردند که گویی طرفداری از رابطه مکانیکی میان کاربرد و نمود صوری آن مطرح است. بر طبق این تفاسیر، گفته یاد شده، سیادت^(۲۷) برنامه را در تعیین فرم بنا مطرح کرد. به علاوه، لوکوربوزیه^(۲۸) نیز برای نقش کاربردهای داخلی در تعیین فرم بیرونی بنا، اولویت قائل بود: «ساختمان، شبیه به حباب صابون است. این حباب چنان کامل و موزون و متناسب است که گویی نفس را یکنواخت از درون به آن دمیده‌اند. شکل بیرونی، حاصل آن چیزی است که در درون رخ می‌دهد.»

در نتیجه، بسیاری از بناهای نوگرا (متجدد) به شکلی نمود یافتند که تنها پاسخی به الزامات کاربردی و برنامه‌ریزی شده‌شان، و پیش‌فرض‌های منطقی و دفاع‌پذیر معماری معاصر باشند؛ اهمیت نور، هوا، بهداشت، ظاهر، چشم‌انداز، تفریح، حرکت، فراخی و نظایر آنها، از این دست است. به این ترتیب،



شکل ۱ - ترسیم مجدد طرح محله‌های همجوار لوکوربوزیه برای پاریس. تداخل طرح با بافت تاریخی شهر، کاملاً آشکار است.

ساختمان‌ها حکم تندیس یا «اشیایی در فضا» را یافتند، که این خود عمدتاً به تبع منطق درونی‌شان بود و نه پیرو پاسخ به بافت شهری پیرامون‌شان. این رویکرد در بافت‌های ایجاد شده شهری توفیق کمتری داشته است، تا در فضاهاى سبز، پارک‌ها یا در محدوده‌های بزرگ و پاکسازی شده شهری. این‌گونه توجهات خود ارجاعی، تضاد آشکاری با نقش سنتی نما در محصور کردن و تعیین حدود و ثغور فضای شهری داشت. حاصل تعامل این عوامل گوناگون، به دست دادن مفهومی تازه از فضای شهری و فرم شهری بود. در این میان، به خاطر پراکندگی منطقی قطعات باریک و نوک‌تیز - معمولاً عمود بر هم - در فضاهاى پارک مانند و سایر فضاهاى باز، از ایجاد خیابان‌ها و میدان‌های سنتی و نسبتاً کم ارتفاع پرهیز شد. این امر، در واقع حکم تولید فضاهاى شهری، با ایجاد فضا در اطراف بناها را داشت. نه این‌که فضا در دل بناها قرار گیرد و در آنها محصور و محاط شود.

تجربه نوگرایانه

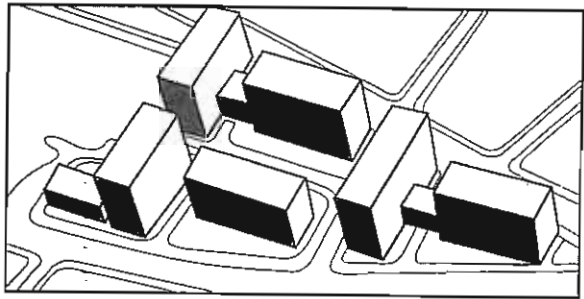
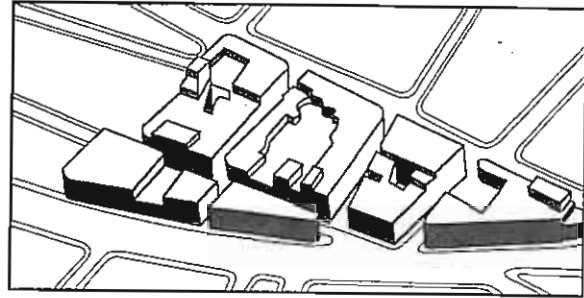
با آن‌که ایده‌های نوگرایی طراحی فضای شهری عمدتاً پیش از جنگ دوم جهانی شکل گرفتند، لکن نه موقعیت آن فراهم آمد و نه اراده سیاسی برای جامه عمل پوشاندن به آنها در مقیاس گسترده و مطلوب وجود داشت. این وضعیت پس از سال ۱۹۴۵، با فراهم آمدن موقعیت برای ساخت طرح‌های نوگرا در مقیاس گسترده که به دنبال بازسازی شهرهای آسیب دیده در انگلستان، آلمان، فرانسه و بخش عمده‌ای از کشورهای اروپای مرکزی و شرقی تحقق یافت، دستخوش دگرگونی شد. چالش‌های نهفته در بازسازی‌های پس از جنگ شکلی آشکار و بدیهی داشتند و ایجاب می‌کرد که دولت‌ها در مقیاس گسترده دست به این کار بزنند. حکومت‌های پس از جنگ، باید به خواسته‌های عموم برای ایجاد اشتغال و تأمین مسکن مناسب، تسهیلات اجتماعی و خدمات رفاهی، و به طور کلی پاسخ دادن به چالش برای ساختن آینده‌ای بهتر، توجه نشان می‌دادند. در عین حال که شرایط و رویکردها در کشورهای مختلف متفاوت بودند، اما گرایش عمومی همانا در نگاه به تجارب دوران جنگ در امر تولید انبوه و شهرسازی، به مثابه ابزاری برای تقبل اجرای برنامه اصلی بازسازی و سازماندهی دوباره خلاصه می‌شد. بخش مهمی از این امر عبارت بود از بازسازی، شکل‌دهی دوباره، و همچنین تجدیدبنای بافت شهری. فحوا و سیاق این حرکت در ایده‌های «همایش بین‌المللی معماری معاصر (CIAM)، لوکوربوزیه و دیگران فراهم آمد. با این حال، همان‌گونه که هاروی^(۲۹) اشاره می‌کند، «این حرکت قبل از این‌که نیرویی ناظر بر ایده‌های تولیدی باشد، عمدتاً حکم چارچوبی نظری و توجیهی را داشت برای آنچه که مهندسان، سیاستمداران،

سازندگان بنا و همچنین بساز و بفروش‌ها در عمل - آن هم بیرون از حیطه ضروریات اجتماعی، اقتصادی و سیاسی - در پی آن بودند». دیری نپایید که بازسازی، با برنامه‌های پاکسازی مناطق فقیرنشین دنبال شد. این امر ناگزیر، مفهوم آرمانشهری (اتوپیایی) شهر کامل را جبراً به تنزل در حدّ دخالت‌های محلی تر سوق داد که بخشی از آن در پاسخ به شهر مجرد بود. با همه این احوال، هرچند که شهر موجود نمی‌توانست به تمامی ویران و درهم کوبیده شود، طرح‌های بازسازی جامع در محدوده‌های بزرگ، نسبت به بهسازی و بازآرایی رجحان داده شد و در اولویت قرار گرفت.

بازسازی، این موقعیت را فراهم می‌آورد که شهرها با شرایط کالبدی بهتری تجدیدبنا شوند. این‌گونه باز توسعه‌ها، به ظاهر بهبود بخشی‌های کالبدی چشمگیری را در فرم اولیه شهر به وجود آوردند. در این میان، بسیاری از گستره‌ها نیز از لحاظ کالبدی و کارکردی، متروک ماند. باز توسعه انواع مختلف قطعات ساختمانی در واحدهای بزرگ با طراحی باز و وسیع، امکان برنامه‌ریزی جامع و انعطاف‌پذیر؛ ایجاد دسترسی‌ها و جریان روان عبور و مرور کارآمد؛ توقفگاههای کافی؛ روشنایی روز و تهویه مناسب در تمام مکان‌ها؛ عایق‌بندی صوتی بهتر؛ و وجود فضای باز در تمام جوانب را فراهم آورد. (شکل‌های ۲ و ۳) این‌که بسیاری از این‌گونه اقدامات بهبود بخش، می‌تواند از طریق بهسازی، بازآرایی، پاکسازی‌های گزینشی و توسعه‌های مکمل به دست آید - و البته افزون بر اینها، از امتیاز دیگر

**حرکت حفاظت از مناطق تاریخی
مهم‌ترین تحولی است که از دوره
موسوم به جنبش متجدد به این سو
در معماری و طراحی شهری رخ داده
است، و می‌توان آن را برابر نهاد
(آنتی‌تز) جنبش متجدد قلمداد کرد.**

**متجددان همواره میان تحت مهار
درآوردن همه جنبه‌های شهر، و
اینکه ساختمانی واحد را به مثابه
یادمانی مجزا و بدون توجه به
همسایگان آن بنگرند، در نوسان‌اند.**



شکل‌های ۲ و ۳. نمودارها، تغییر در قالب کالبدی را به عنوان پیامد بازسازی، نشان می‌دهند. بازسازی، بهبودهای کالبدی عمده‌ای را بر قالب اولیه شهری به وجود آورد. بازی قطعات برج مانند در واحدهای بزرگ، با طرح و برنامه‌ریزی گشوده، امکان برنامه‌های فراگیر و انعطاف‌پذیر، و همچنین دسترسی‌ها و سهولت حرکت روان اتومبیل‌ها در مسیرهای مشخص و مناسب، توقفگاه کافی، نور طبیعی و بهیچ‌نوعی مناسب در تمام فضاها، عایق‌بندی صوتی بهتر، و فضای باز در تمام جهات را به وجود آورد (ترسیم دوباره از طرح اصلی)

پذیرش هرچه بیشتر از جانب مردم نیز برخوردار باشد - باید کماکان مورد ارزیابی‌ها و بررسی‌های تمام عیار قرار گیرد. نگرش‌های بعد از جنگ نسبت به مداخله‌های کالبدی و برنامه‌ریزی شهری، در دهه‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ آهنگ و شتاب فزاینده‌ای یافت. در این میان، سیاست شهری خاص عبارت بود از پاکسازی محله‌های فقیرنشین و بازسازی جامع. تداوم این‌گونه سیاست‌ها، با طرح‌های جاده‌سازی شتاب یافت. علت اصلی دگرگونی در محیط شهری در دوره پس از جنگ، همانا افزایش مالکیت اتومبیل بود. به این ترتیب، در واقع چالش عمده این عصر، در سازگاری شهر و اتومبیل نهفته است. طرح‌های عظیمی نیز به منظور تغییر ساختار بنیادین شهرها، برای سازگاری با ضروریات تجارت امروز پای بر عرصه نهادند که از جمله احداث دسترسی‌های مناسب برای اتومبیل‌ها را شامل می‌شد.

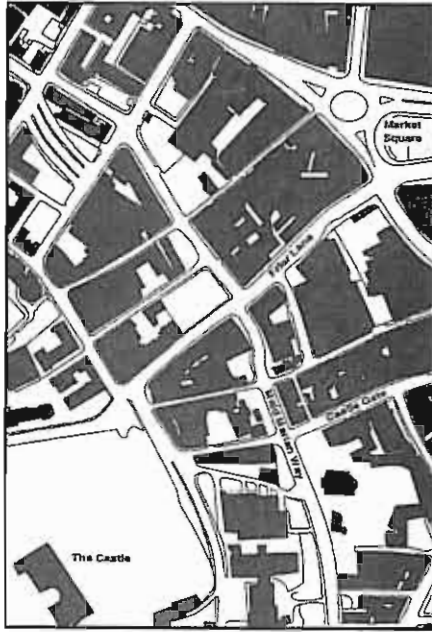
پس از جنگ جهانی دوم، به دنبال ارائه قوانین مؤثر در حوزه برنامه‌ریزی، امر سازگاری با اتومبیل به شکل‌گیری طرح‌های مربوط به ایجاد مسیرهای اتومبیل‌رو و نیز سایر اقدامات بهبودبخشی حمل و نقل در شهرهای موجود انجامید. در

دهه‌های ۱۹۵۰- و ۱۹۶۰، که جمعیت مرفه رو به سوی حومه‌ها نهاد، طرح‌های احداث راه درون شهری برای پاسخگویی به نیاز فزاینده در امر دسترسی از حومه‌ها به مراکز شهرها تجهیز شدند. به نظر راوتز^(۳۰)، بیشتر برنامه‌ریزی‌های دهه ۱۹۶۰، در اصل مربوط به برنامه‌ریزی جاده‌ها بوده است. بسیاری از دست‌اندرکاران اقدام به برنامه‌ریزی و ساخت طرح‌های انبوه کردند، که شمار زیادی از آنها یا هماهنگ نبودند، یا ناتمام رها شدند. (وگاه هر دو مورد اتفاق افتاد)، یا در حد اقدام‌های بهبودبخشی پراکنده‌ای باقی ماندند که خود به ازدحام بیشتر انجامیدند.^(۳۱) این‌گونه طرح‌های جاده‌سازی درون منطقه‌ای نیز عمدتاً به پاک‌سازی در محله‌های فقیرنشین خلاصه شد و آینده بسیاری از محله‌های تاریخی را به خطر انداخت. هنگام اجرای برنامه‌ریزی مسیرهای جدید، منطقی‌تر به نظر رسید که چنین کاری در مناطق متروک شهرها و نه در مناطق امروزی تر صورت پذیرد. به عنوان نمونه، مسیر میدماریان^(۳۲) در نانتینگهام، با گذر از بافت تاریخی شهر، قلعه را از بازار تاریخی مجزا کرد (شکل ۴). در عین حال طرحی پیشنهادی نیز برای ایجاد جاده‌ای شریانی از میان مرکز منطقه تاریخی لیس مارکت^(۳۳) در شهر مطرح شد.

از طرح‌های بازسازی جامع در مقیاس گسترده و جاده‌سازی وسیع هم می‌توان به عنوان بدترین نحوه نوسازی شهری، و هم به مثابه نجات اقتصادی شهر یاد کرد. یکی از افسران پیاده‌نظام امریکا (هویت او مشخص نیست) در جنگ ویتنام گفته است: «باید آن دهکده را ویران می‌کردیم که نجاتش دهیم.» مورد بحث ما نیز از همین دست است. هرچند که دگرگونی‌های شهری در این مقیاس معمولاً با روندی پر دردسر همراه است، در طول دوره آغازین پس از جنگ، نابودی بخش اعظم بافت اجتماعی و فرهنگی محدوده‌های مرکزی شهر و مناطق مسکونی افراد کم درآمد و طبقه کارگر، بی‌آنکه پرسشی جدی را برانگیزد، پذیرفته شد. ناگفته نماند که در اواسط دهه ۱۹۶۰، تأثیرات و پیامدهای اجتماعی نابودی محله‌های شهری و محیط‌های زیست حفاظت شده، نمودی آشکار یافت. سرانجام، اعتراض‌های همگانی پراکنده ولی دم‌افزای دامنه‌داری شکل گرفت.

با این همه، به گفته هاروی^(۳۴) «توصیف کردن این راه‌حل‌های نوگرایانه برای تنگناهای توسعه شهری پس از جنگ و بازسازی به عنوان شکست‌های محض، هم نادرست است و هم ناعادلانه.» در اروپا شهرهای متأثر از ویرانی جنگ را به سرعت بازسازی کردند و جمعیت این شهرها نیز در شرایطی

در واقع چالش عمده این عصر، در سازگاری شهر و اتومبیل نهفته است.



شکل ۴. نمودارها، بافت شهری را پیش از ساخت مسیر میداریان در ناتینگهام، و پس از آن، نشان می‌دهد. مسیر یاد شده بافت تاریخی شهر را گسست و قلعه را از بازار تاریخی شهر جدا کرد.

بی‌محابا در کار تخریب چشم‌اندازهای شهری و روستایی بودند، علاقه عموم مردم را به تاریخ آمریکا، و دیدنی‌ها، شنیدنی‌ها، ذائقه‌ها و فعالیت‌های گذشته، از نو زنده کرد.

چرا ایده‌های جنبش نوگرا در قالب و فضای شهری چنین به بیراهه رفت؟ طرح‌های بازسازی جامع و پاکسازی‌های گسترده، و طرح‌های راه‌سازی و خیابان‌کشی مسائل و معضلات مرئی را تشکیل می‌دادند؛ اما در این میان فقدان سرزندگی شهر نیز تا حد زیادی با منطقه‌بندی براساس کارکرد تعمدی و برنامه‌ریزی شده شهرها و گستره‌های شهری، در این امر دخیل بود. در حالی که روند بازتوسعه منظم شرکت‌ها و کسب و کارهای کوچک را عمیقاً برهم می‌زد و در آنها اختلال به وجود می‌آورد، تولید نیز به نحو مهلکی آسیب دید. قطعات بزرگ و نسبتاً ساده، الگوی کاربری زمین را به ناگزیر ساده کرد و «گوشه و کنارهایی» را که می‌توانستند فعالیت‌ها و کاربری‌های مطلوب از زاویه اجتماعی - ولی حاشیه‌ای از بعد اقتصادی - را در خود جای دهند که در سرزندگی و تنوع مناطق موثر بودند، از میان برداشت. این‌گونه روندهای توسعه، الگوهای تاریخی اسکان و ارتباطات را نیز خدشه‌دار کردند. عنوان فرعی کتاب پراهمیت جیکابز، یعنی، حیات و ممت شهرهای بزرگ آمریکا: شکست برنامه‌ریزی شهری (۱۹۶۱)، گواه روشنی بر صدق این ادعاست. جیکابز استدلال می‌کند که طیف متنوعی از انواع گوناگون بناها با طول عمرهای مختلف، با تنوع نماها، در حیات و سرزندگی مناطق شهری

بهتر نسبت به سال‌های جنگ، اسکان یافتند. هاروی با موضعی نکوهش‌گرانه، انتقاد خود را بیشتر متوجه سرمایه‌داری می‌داند تا نوگرایی: «کاملاً نادرست است... که نکوهش نسبت به مصیبت‌های توسعه پس از جنگ را متوجه جنبش نوگرا بدانیم، بدون آنکه به عواملی سیاسی - اقتصادی توجه کنیم که تأثیرات همه جانبه‌ای بر شهرسازی پس از جنگ برجای نهادند.»^(۳۵)

واکنش هواداران حفاظت محیط زیست

از اوایل دهه ۱۹۶۰ به این سو، هم در اروپا و هم در آمریکا، به طرح‌های بازسازی جامع و واپاشیهای اجتماعی واکنش نشان داده شد. در کتاب‌هایی همچون حیات و ممت شهرهای بزرگ آمریکا^(۳۶) اثر جین جیکابز^(۳۷)، و روستایان شهری^(۳۸) اثر هربرت گنر^(۳۹)، به دست‌اندرکاران هشدار داده شد که «آگاهانه‌تر به امور برنامه‌ریزی، و از جمله ساختمان‌های کوچک مقیاس بنگرند و نسبت به زیبایی و کارکردپذیری سازمان محله‌ای موجود، قهردان باشند.»^(۴۰) به ویژه در آمریکا، کتاب بولدورهای فدرال^(۴۱) اثر مارتین اندرسن^(۴۲) شواهدی را در شکست راهبرد پاکسازی در پیش روی برنامه‌ریزان قرار داد: «اسناد هزینه‌گزارف و پیشرفت‌گنبد تخریب وسیع که وی برای برچیدن کل برنامه‌گردآوری کرده بود.»^(۴۳) «براون مورتون^(۴۴) با ترسیم نمودار این رابطه را برقرار می‌کند: «هیاهوی مرگ بخش عمده‌ای از میراث فرهنگی ما، در حالی که بولدورزها

بخش اعظم موفقیات محله‌ها، بستگی به تداخل و درهم تنیدگی فعالیت‌ها و گستره‌ها دارد.

نقشی پراهمیت ایفا می‌کند.

نسبت به رویکرد منطقه‌بندی انعطاف‌ناپذیر، همواره انتقادهای بسیاری ابراز شده است. بنا به نظر جیکابز (۱۹۶۱)، بخش اعظم موفقیت محله‌ها، بستگی به تداخل و درهم تنیدگی فعالیت‌ها و گستره‌ها دارد. الکساندر (۱۹۶۵) در مقاله مهم خود با عنوان «شهر، درخت نیست»، در مورد مزیت‌های ایجاد نوعی «نیم شبکه»^(۴۵) بر روی ساختار «درخت» برای شهر بحث می‌کند: ساختارهای درخت مانند، به جداسازی‌های انعطاف‌ناپذیر منجر می‌شوند اما نیم شبکه‌ها واجد تداخل، درهم تنیدگی و هم‌آمیزی‌های پیچیده‌ای در درون خود هستند. اخیراً لئون کرایر^(۴۶) (۱۹۸۴) انتقادهایی را در مورد «تمرکزهای بیش از حد» ناشی از تک‌کاربری‌ها مطرح کرد: «عمده‌ترین گونه‌های ساختمانی و الگوهای برنامه‌ریزی معاصر، همچون آسمان‌خراش‌ها، زمین‌خراشها»^(۴۷)، نواحی تجاری مرکزی (CBD)، قطعات تجاری، محوطه‌های اداری، حومه‌های مسکونی و نظایر اینها، جملگی در واقع تمرکزهای افراطی افقی یا عمودی از کاربری‌های واحد در یک منطقه شهری، در یک برنامه‌ریزی ساخت و ساز، یا در زیر یک سقف به شمار می‌آیند^(۴۸). کرایر این معنا را در تضاد با «شهر مطلوب»^(۴۹) که در آن «تمام عملکردهای شهری» در «فاصله»^(۴۹) پیاده مناسب و لذت‌بخش فراهم آمده است، برمی‌شمرد.

شهرهای معاصر یا «پسا - صنعتی» غرب، برخی عملکردها و کاربری‌ها را از خود دور و برخی دیگر را تصاحب کرده‌اند. شهر پیش از دوران صنعتی، مرکزی بود برای ارائه خدمات مورد نیاز در جامعه کشاورزی^(۵۰) و این بخش اصلی آن به شمار می‌آمد. شهر صنعتی، تحت سلطه بخش‌های فرعی (ثانوی) و خدمات مربوط به آنها قرار داشت و ساختارش نیز ناشی از همان بود. شهر پسا صنعتی، مشخصاً مرکزی است برای بخش‌های فرعی تر (ثالث)، و خدمات مربوط به خود و گستره‌های دیگری از جهان را فراهم می‌آورد که صنعت در آنها تغییر مکان داده است. این شهرها در عین حال فعالیت‌های ثالث تازه‌ای را نیز ابداع می‌کنند. به این ترتیب، همین که بخش ثالث در اختیار کاربری مختلط و ناهمگون قرار گرفت، فرم شهر که به واسطه جدا کردن صنایع نامرتبط مورد پسند نوگرایان است، قالبی خشوآمیز و افراطی به خود می‌گیرد.

در آمیختن کاربری‌ها، در عین حال نیاز به حمل و نقل مابین مناطق گوناگون را از بین می‌برد. با این همه، هنگامی که جاده‌های کمربندی درونی را کد مانندند، حجم ترافیک هردم فزونی گرفت و هم اکنون سیستمهای خیابانی قدیم شهرهای اروپا را اشباع کرده است. در مراکز شهری، مدت‌ها طول کشید تا پی ببرند که در کنار ادغام مناسب سیاست‌هایی حمل و نقل و

کاربری زمین، سیاست‌هایی همچون ایجاد مسیرهای پیاده و شیوه‌های سبک کردن ترافیک می‌تواند به نحوی رضایت‌بخش‌تر در پذیرش و جای‌دهی وسایط نقلیه موتوری در محدوده‌های شهری مؤثر واقع شود. نگرش امروزی عبارت است از جای‌دهی اتومبیل، در کنار اولویت دادن به راحتی و آسایش افراد پیاده. شهرها همچنین به گونه‌ای فزاینده در پی آزمودن شیوه‌هایی برای نوآوری در عرصه حمل و نقل همگانی‌اند.

با ظهور اقتصادی، با جهانی شدن دم افزون وبا تجدید ساختار سرمایه‌داری جهانی، دوره‌ای که از اوایل دهه ۱۹۷۰ آغاز شد، شاهد صنعت زدایی^(۵۱) هرچه بیشتر در بسیاری از شهرهای غربی بود. افزون بر این، بحران نفت در سال ۱۹۷۳، برداشت‌های مربوط به بهره‌برداری از منابع کمیاب را دستخوش دگرگونی و موضوع مهم‌تری را به عنوان مدیریت منابع مطرح کرد؛ از جمله این منابع می‌توان به محیط انسان ساخت اشاره کرد. سرعت و میزان گسترش حومه شهرها نیز در این میان مورد بررسی قرار گرفت. در نهایت، نگرش محافظه‌کارانه‌تر، منجر به از میان برداشتن طرح‌های فراگیر بازسازی جامع به عنوان راهبرد رسمی شهرسازی، اعلام کردن گسست تاریخی، و گذار به سوی انگاره‌های پسانوگرا در شهرسازی و قالب شهری شد.

واکنش‌های پسانوگرایی

تا انقلاب صنعتی، به استثنای هنگامی که عوامل طبیعی یا جنگ باعث ویرانی در مقیاس وسیع شدند، تغییر در بافت شهری با آهنگی کند صورت می‌گرفت. این خود باعث شد که نسل‌های بعدی، حس تداوم و ثبات را از محیط کالبدی اطرافشان استنباط کنند. با این حال، رخدادهای بس ویرانسازی نیز در تحول تدریجی شهرها به وقوع پیوست. یکی از اینها، انقلاب صنعتی بود که در قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم در شهرهای اروپا پدید آمد. دیگری، عبارت بود از واکنش نوگرایان در برابر انقلاب صنعتی، که پس از جنگ جهانی دوم در شهرهای اروپا و امریکا شکل گرفت. در هریک از موارد پیش گفته، شتابی شگرف در آهنگ و مقیاس چرخه تخریب و نوسازی به چشم می‌خورد. بنابر توصیف اش‌ورث و تان‌بریج^(۵۲): «تمرکز توجه یک نسل بر نیازهای تقریباً درهم‌کوبنده برای خانه‌سازی جدید، صنعت جدید و زیرساخت‌های جدید، به گسستی ناگهانی در تحول چند صدساله بافت کالبدی شهرها منجر شد. گذشته و ارزش‌های آن به خاطر «دنایی تازه و باشکوه» که خلق آن با تهدید به نابودی تمام آثار دستاوردهای معماری پیشین توأم بود، به دور انداخته شد».

دو واکنش عمده و مرتبط با یکدیگر، نسبت به این وضعیت

نشان داده شد: نخست، آگاهی تازه نسبت به ویژگی‌ها، کیفیات و مقیاس «شهر سنتی»؛ دوم، تمایل به حفظ محیط‌های دست نخورده مأنوس و موجود. جین جیکابز (۱۹۶۱) در مقوله نخست، تأکید بر ویژگی‌های مثبت اجتماعی خیابان‌ها و سایر بافتهای شهری سنتی در میان محیط‌هایی نهاد که مطابق با اصول نوگرایانه طراحی شده بود.

طراحی فضای شهری پسانوگرا

بخش عمده طراحی فضای شهری پسانوگرا، عمیقاً متأثر از واکنش به مواضع نوگرایی در حوزه تاریخ و سنت، و نیز متأثر از ستایشی عظیم نسبت به فرایندها و شیوه‌های سنتی شهری است. واکنش یاد شده نیز به طور کلی متأثر از طرز تلقی تازه‌ای نسبت به کیفیات و مقیاس شهر «سنتی» است. بسیاری از نظریه‌پردازان، کارشناسان و دست‌اندرکاران طراحی شهری،

همانا بنای تندیس‌گونه‌ای است که آزادانه در فضا واقع است، در حالی که بافت، نقش زبایای بی‌وقفه و پس زمینه‌ای قالب ساخته شده را دارد که از طریق ایجاد راهروی خیابان یا دیواری در یک میدان، تعریفی از آن فضا به دست می‌دهد. رو و کوتر ترجیحی برای ساختمان‌های موجود در فضا یا فضاهایی که در چارچوب ساختمان‌ها محصور شده‌اند قائل نیستند، بلکه این دو را توأم با هم ترجیح می‌دهند؛ و این امر در واقع حکم نوعی جدل منطقی میان چرم و فضا را دارد و نقطه‌ای است که «ساختمان‌ها همراه با فضاها در گفتمانی برابر حضور دارند»^(۵۹) چنین مباحثه‌هایی متضمن مزیت‌های عیان شهر سنتی است: «بافت یا قالب پیوسته و انعطاف‌ناپذیر، به شرایط دو جانبه آن، که همانا فضای مشخص است، قدرت می‌بخشد؛ میدان‌ها و خیابان‌های متعاقب که از این طریق احداث شده‌اند ... شرایط ایجاد ساختار واضحی را فراهم می‌آورند».^(۶۰)



شکل ۵ بیان هنرمند از طرح پیشنهادی سال ۱۹۲۳ برای بازسازی محله جولری کوآرتر در بیرمنگام، در قالب چند کارخانه هم سطح در میان باغ‌های متوازن و هم سنگ.

بازگشت به اندیشه‌ها و انگاره‌های دوره تحول شهری پیش از انقلاب صنعتی، معمولاً قرن هیجدهم، را در پیش گرفتند؛ این دوره در اروپا به «رسانش شهری» مشهور است. در این دوران است که خیابان‌ها و میدان‌های اروپا را برای اولین بار سنگ‌فرش کردند. این‌گونه تأثیرگذاری‌ها را می‌توان به درجات مختلف، «طعنه آمیز» یا «صادقانه» برشمرد. طعنه، به گفته چارلز جنکس^(۵۳)، «شایع‌ترین جنبه پسانوگرایی» است.

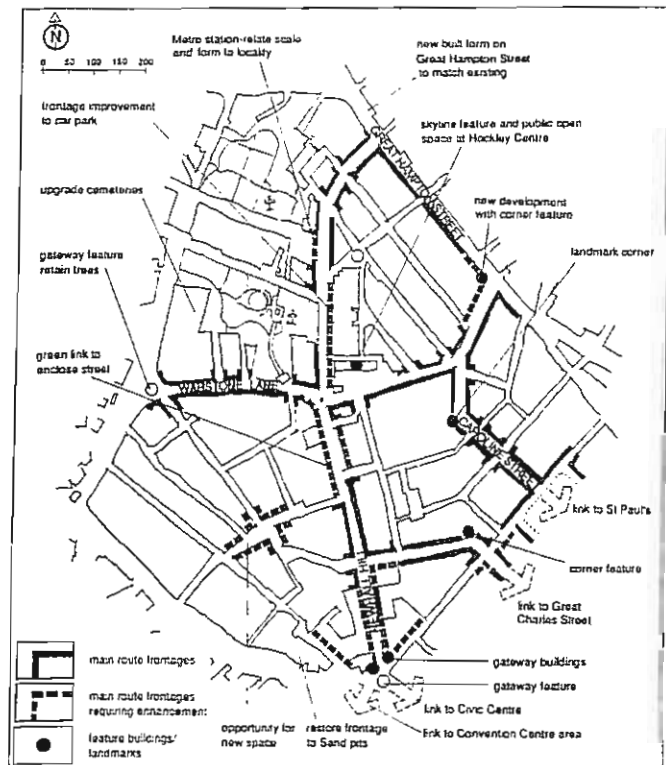
در میان نظریه‌پردازانی که به ابراز نقدی منسجم و منطقی از نظریه‌پردازی‌های نوگرایانه در مورد فضای شهری همت گماشتند، می‌توان از کالین رو^(۵۴) و فردکوتر^(۵۵) یاد کرد؛ آن هم در ابتدا در مجله آرکی‌تکچرال ری‌ویو^(۵۶) و سپس در قالب کتاب، تحت عنوان شهر تکه‌چسبانی (کولان)^(۵۷) که در سال ۱۹۷۸ انتشار یافت. رو و کوتر^(۵۸) محمضه فضایی شهر نوگرا را در خود به منزله یکی از «اشیا» یا «بافت» دانستند. شیء آنها

آنچه که بسیاری از ساختمان‌ها و بناهای نوگرا فاقدش بودند، پاسخ مثبت به بافت بیرونی - و اغلب تاریخی - بود. در جایی که تمام ساختمان‌ها حکم اشیایی در فضا را دارند، هیچ بافتی برای تبیین آن فضا وجود ندارد. هر شهر با تجمع و انبوه شدن فزاینده ساخت و سازهای مجزا و خود ارجاع، به تدریج انسجام فضایی خود را از دست می‌دهد؛ به «توده‌ای درهم و برهم» از بناهای مجزّد یا متعارض و مجموعه‌های کوچکی از ساختمان‌ها که در احاطه خیابان‌ها قرار دارند، تبدیل می‌شود.

به این ترتیب، چالش‌های این عصر عبارت بوده است از اعاده نظم فضایی به خیابان و میدان. لذا در رشته نقدهای مربوط به نوگرایی که از آثار رو و کوتر آغاز شد، احیای علاقه به شهرسنتی نهفته بوده است: شهری مملو از خیابان، میدان و قطعات شهری، که کیفیت و مقیاس آن تمایز میان اشیا و بافت را در حد کمال نمایان کرد. این خود به دگرگونی در شکل کالبدی

مثابه واقعیتی ساخته دست بشر سوق داد. در این نگرش، برخلاف آنچه که نوگرایان در پی اثبات آن بودند، گسست ریشه‌ای از گذشته مشاهده نمی‌شد بلکه در آن، دگرگونی مستمر سنت و استقلال معماری در پاسخ به قوانین «گونه شناختی» اش در مورد خیابان‌ها، میدان‌ها و قطعات موجود در شهر، مبنای قرار می‌گرفت. به این ترتیب، به گفته میتلند (۶۳): «شهر در گذر تاریخ ... در نمایه‌ها و سرچشمه‌های الهام را برای عملکرد امروز، البته به شیوه‌هایی بدیع و پیش‌بینی ناشدنی، فراهم می‌آورد.» مستقیم‌ترین منبع چنین قالبهای ماندگاری، خود شهر است

مرجّح فضای شهری منجر شد. قطعات و بلوک‌های بلندمرتبه و باریک که در حکم الگوهای قالب شهری مطلوب بودند، به واسطه قطعات کم ارتفاع یا کوتاه مرتبه شهری که ماهیت خیابان‌ها و میدان‌ها را مشخص می‌کردند، کنار گذاشته شدند. این دگرگونی از یک استنباط نوگرا به پسانوگرایی قالب شهری مطلوب را صریحاً می‌توان از طریق مقایسه نقشه مسطحه (پلان) بازسازی محله جولری کوارتر بیرمنگام که در سال ۱۹۴۳ شکل گرفت، با نقشه‌ای که در سال ۱۹۹۰ تهیه شد، مجسم کرد (شکل‌های ۵ و ۶).



شکل ۶ برخلاف تصویر ۵، چارچوب طراحی شهری پیشنهادی برای همان محدوده، برگرفته از یادبرد طراحی مرکز شهر بیرمنگام، ۱۹۹۰، طرح پیشنهادی سال ۱۹۹۰ نشان دهنده نوعی رویکرد التیام بخشی است.

و بس. به جای برشمردن شهر به عنوان زمینی خالی به منظور پیش گرفتن راه‌حلی برای معضلات شهری، می‌توان آن را به مثابه گونه‌هایی از موجودات زنده ماندنی نگریست که همواره از قبل تاکنون، راه‌حل‌های نوعی دسترس‌پذیر و قابل استفاده‌ای را تعیین کرده است که نیازی به ابداع دوباره آنها نیست، بلکه فقط باید آنها را اعمال کرد. در موردی همچون شهر، این گونه راه‌حل‌ها شامل محله، قطعات ساختمانی و طیف گوناگون و متنوعی از انواع فضاهای شهری، همچون خیابان‌های بزرگ و کوچک، میدان‌ها، گذرها و ستون‌بندی‌هاست. نمونه‌ای از اینها را «راب‌کرایر» در مجموعه میدان‌هایی که در کتاب او با عنوان فضای شهری (۶۴) به تصویر درآمده، نشان داده است. این نظر، در واقع رویکردی است صوری (فرمال) به طراحی شهری، که بر پایه تصویب‌های ذهنی

همان‌گونه که پیش‌تر اشاره شد، تأثیر عمده و غالب بسیاری از نظریه‌پردازان امور مربوط به شهر را می‌توان به درجات گوناگون، در تاریخ باوری دانست. مثلاً از نظر کراس (۶۱) به نظر می‌رسد که به منظور مقابله با شرایط غالب که در آن لشگر متخصصان ممکن است سالیان سال خود را برای ایجاد آشفتنگی نمادین شهر امروزی در اطلاعات و کار غوطه‌ور کنند، باید به استفاده از سامانه (سیستم)‌ها و الگوهای سنتی، برگشتی صورت پذیرد. با فهم مجدد این سامانه‌ها، امکان پیشنهاد [ساخت] شهرهایی جدید، یا به شکلی باورپذیرتر مداخله در شهرهای قدیم، به سرعت ممکن می‌نماید. این نگرش، موازی است با نگرش نوخردگرایان، یا همان جنبشی که با انتشار کتاب معماری شهر (۱۹۸۲) اثر آلدوروسی (۶۲) آغاز شد. جنبش یاد شده، تلقی از شهر به مثابه واقعیتی تاریخی را به سمت شهر به

و ایده‌های قالب شهری استوار است و نه جدل‌های جاری مربوط به مباحث اقتصادی و اجتماعی. اپله یارد^(۶۵)، نسبت به رویکرد یاد شده که موجب می‌شود طرح‌های شهری همچون شهرهای قرن هیجدهم - و نوزدهم - به نظر رسند، اما «تجزیه و تحلیل چندانی فراتر از نوعی طبقه‌بندی به دست نمی‌دهد»، انتقادهایی را مطرح می‌کند. به اعتقاد وی، آنچه در این میان کم است، «ظاهراً هر گونه نگرانی جدی در مورد رابطه میان فرم کالبدی شهر، زندگی روزمره، و ساکنان واقعی شهر است»^(۶۶) مک کورمک^(۶۷) نیز به همین ترتیب در مورد گرایش یاد شده چنین توضیح می‌دهد: «این گرایش در ساختارهای صوری (فرمال) زندگی شهری نهفته است، و نه شیوه‌ای که آن ساختارها بتوانند با فعالیت زنده شوند و مکان را بسازند.»

با این همه، بسیاری نیز نسبت به رویکرد تاریخی افراطی، تشکیک می‌کنند: مثلاً به نوشته رید^(۶۸): «اکنون ما چندان از مفاهیم آرمانی [جنشیش نوگرا] دور شده‌ایم که بتوانیم محدودیت‌های آن را تشخیص دهیم، و همچنین دریابیم که مسائل مطرح شده از سوی اصلاح‌گرایان، با وجود محدودیت‌شان، مسائلی واقعی بودند. در عین حال که اکنون ممکن است کنار گذاشتن قالبهایی که آنها در پاسخ به مسائل شهر صنعتی مطرح می‌کردند، منطقی به نظر رسد، لکن آن مسائل تنها با یادآوری هر چه بیشتر شهر پیش از دوران صنعتی برطرف نخواهند شد.» در این زمینه، خوب است این پرسش پیش کشیده شود که شهر سنتی تا چه حد با توسعه‌های امروزی از قبیل مالکیت گسترده اتومبیل و شیوه‌های نو ساخت و ساز، که شهر کاربردی نوگرا آنها را - با همه کاستی‌هایشان - تقبل کرد، تناسب داشته است. نوگرایان کوشیدند که قالب شهری کارآمد و عقلایی را از نو از اصول اولیه کاربرد و با توجه به نگرش خاصی از جامعه برگیرند. در نهایت، این که آن فرم و نگرش اجتماعی، بس سهل‌انگارانه و ساده‌اندیشانه از آب درآمد. پس‌انگرایان، قالبهای شهری سنتی را به مثابه برآیند تحولی تاریخی پذیرفتند. با این همه، تصویرهای ذهنی ترسیمی و رماتیک آنان از شهرسنتی، با توقف عظیم پیش از انقلاب صنعتی و همچنین با نادیده گرفتن دو بیست سال تکوین فناوری متعاقب آن، اغلب در حد نگاهی بس ساده‌اندیشانه و سهل‌انگارانه نسبت به زندگی شهری امروز، به نظر می‌رسد.

به همین ترتیب، هرچند که بخش عمده‌ای از جر و بحث‌های مربوط به طراحی شهری کنونی، به اهمیت کالبدی آرایشهای فضایی و قالبهای شهری سنتی می‌پردازد، آنچه که بیشتر اهمیت دارد، عبارت است از تعریف فضایی حیطه همگانی. طراحی شهری امروز، با بهبود حیطه یاد شده در شهرها و هر چه مطلوب‌تر کردن محیط‌های شهری، در واقع به

ساخت مکان می‌پردازد. ناگفته نماند که حیطه همگانی یا عمومی، هم ساختار کالبدی را در بر می‌گیرد و هم ساختار اجتماعی را. یعنی در واقع نه فقط به حیطه همگانی کالبدی مشخص نیاز است، بلکه حضور مردم نیز در حیات بخشیدن به آن ضروری است: فضاها از طریق استفاده مردم از آنها، به مکان تبدیل می‌شوند.

حفاظت و مرمت

می‌توان در این زمینه بحث کرد که مهم‌تر از طراحی فضاها، شهری جدید که درس‌هایی را از فضاها، شهری سنتی فرا گرفت، پرداختن به مقوله حفاظت و صیانت از محیط‌های موجود است. نخستین حرکت سیاست‌های حفاظتی، با هدف نگهداری از ساختمان‌ها و بناهای پراکنده و خاص صورت پذیرفت. در بسیاری از کشورها، سیاست‌های مربوط به حفظ یادمان‌ها، بناهای پراکنده و دیگر ساختمان‌ها، ریشه در قرن نوزدهم داشت. این گونه حفاظت‌ها بس مجزا از یکدیگر، و به عبارتی تک‌موردی بود. نخستین تلاش جامع برای ثبت و حفاظت ساختمان‌های تاریخی دارای سکنه، یا به طور کلی اشغال شده، در انگلستان در خلال جنگ جهانی دوم به وقوع پیوست. مصوبه شهرسازی سال ۱۹۴۴، فهرست برداری از ساختمان‌های تاریخی را مطرح کرد. مصوبه شهرسازی سال ۱۹۴۷، قدرت وزارتخانه را در گردآوری فهرست، به وظیفه‌ای قانونی تبدیل کرد؛ در این میان، صاحبان بنا هیچ‌گونه حقی برای استیناف و توسل به قانون در برابر این فهرست‌برداری نمی‌داشتند و هیچ تاوان و غرامتی نیز نمی‌بایست برای این کار پرداخت شود. فهرست برداری، موجبات حفظ و مراقبت قانونی بناها را از جنبه‌های تاریخی و معمارانه، فراهم آورد.^(۶۹) با آن که پس از کوتاه مدتی اشکار شد که حفاظت از ساختمان‌های تاریخی به طور مجزا نمی‌تواند کفایت کند، این دقت در انگلستان به چشم می‌خورد که پیمودن مسیر حفاظت مناطق بیش از بیست سال طول می‌کشد.

در دهه ۱۹۶۰، ارزش محیط‌های سنتی به گونه‌ای فزاینده در تقابل با (و به عنوان نوعی واکنش در برابر) محیط‌های نوگرا بازشناخته شد. بخصوص، در این میان، شناخت صفات و کیفیات محیط مصنوع و ویژگی‌های فرهنگی و تاریخی آن به چشم می‌خورد. این خود به ایجاد گروه فشار در هواداری از حفاظت محیط زیست انجامید، که در بدو امر به واسطه موقعیت خاص آن دوره، شکلی دفاعی، واکنشی و بازدارنده در برابر هر گونه تغییر داشت. به موازات آن، گرایش فزاینده‌ای نیز در محدوده‌های زیستگاهی، نسبت به مرمت، در مقابله با تخریب به وجود آمد. به واسطه این گونه مرمتها و پرداختن به

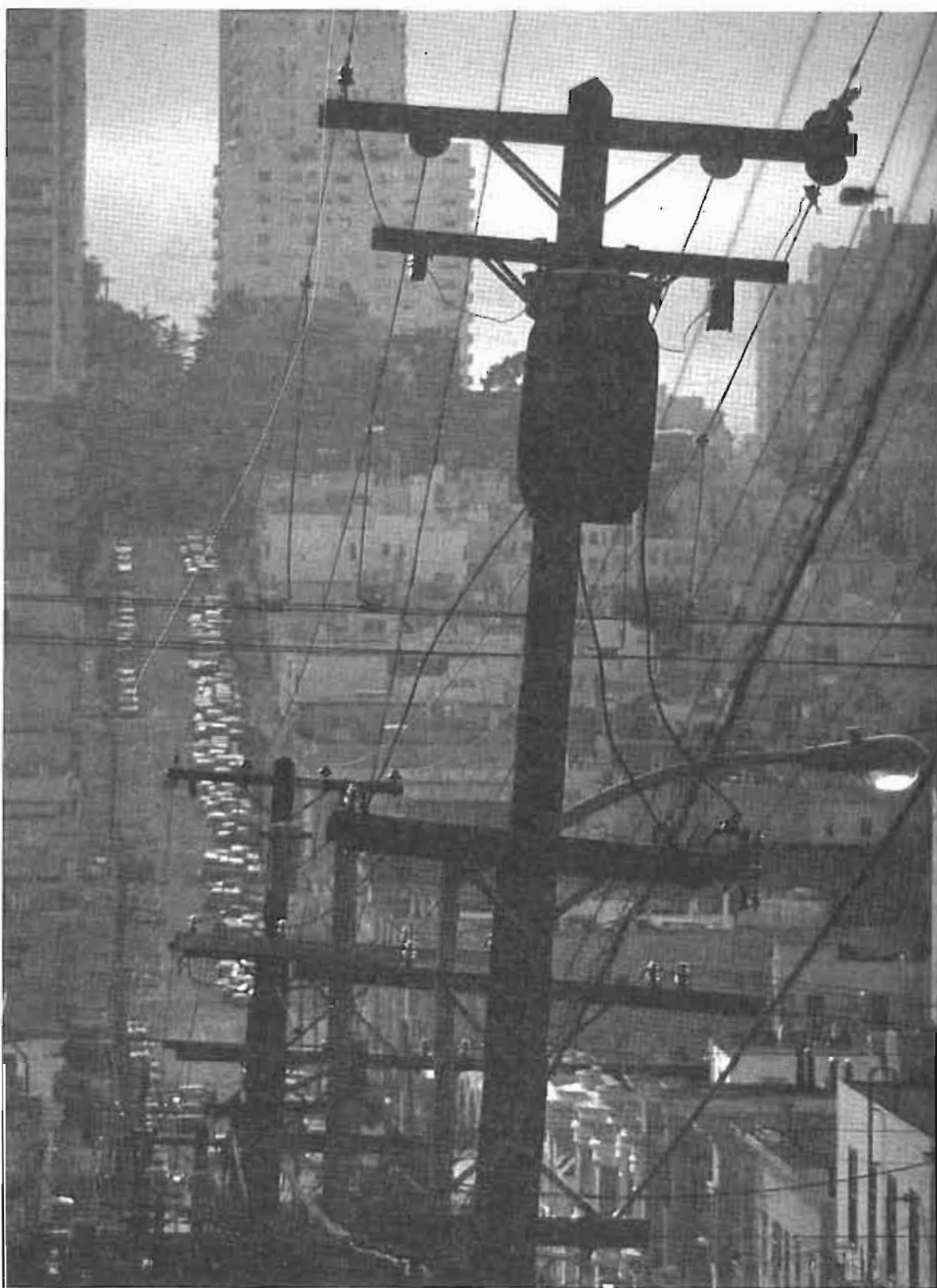
مرمت مسکن به جای تخریب و از نو ساختن آن، بحث‌هایی اقتصادی نیز در گرفت. این امر، با معرفی محدوده‌های بهبودبخشی عمومی در سال ۱۹۶۸، و محدوده‌های فعالیت خانه‌سازی در سال ۱۹۷۴، در راهبردهای شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری در انگلستان نمود یافت. خانه‌سازی در این گونه مناطق تحت حفاظت قرار می‌گرفت ولو آنکه در بردارنده کیفیات درونی زیباشناختی نمی‌بود؛ چراکه مفاهیم اجتماعی و اقتصادی در آنها گنجدیده بود. در خلال دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰، در بخش خصوصی، با مرمت و بهبود بخشی آن دسته از مناطق مرکزی که از تخریب‌های بولدوزری در امان مانده بودند، شناختی نسبت به ویژگی‌ها و صفات خانه‌های قدیمی به وجود آمد. این گرایش پس از کوتاه زمانی، به مناطق تجاری نیز تسری یافت.

خط‌مشی‌های حفاظتی منطقه‌ای، در طی دهه ۱۹۶۰ در بیشتر کشورهای توسعه یافته نمود یافت. از دیدگاه حفاظت منطقه‌ای در انگلستان، چندی نگذشت که گزارش سال ۱۹۶۳ بوچنان^(۷۰) با عنوان «ترافیک در شهرها»^(۷۱) اهمیت خود را پیدا کرد. هر چند که نویسنده گزارش یاد شده، آن را به مثابه فراخوانی برای بحث و گفتگو در مورد موضوع ترافیک و محیط زیست بر می‌شمرد، لکن همگان آن را به مثابه دستورالعملی برای ویرانی شهر ناشی از حضور وسایط نقلیه موتوری تلقی کردند^(۷۲). در پی انتشار این گزارش، آگاهی فزاینده‌ای در مورد تهدیدها و مخاطرات معطوف به هسته‌های تاریخی شهرهای بزرگ و کوچک به وجود آمد. در سال ۱۹۶۶، گزارش دولتی دیگری با عنوان «شهرهای تاریخی و روند طرح و برنامه‌ریزی شهری»^(۷۳)، زمینه را برای آنچه که قرار بود در مناطق حفاظتی صورت پذیرد فراهم آورد، در عین حال در سال ۱۹۶۷ گزارش دیگری از وزارت مسکن و دولت محلی، با عنوان «حفظ و دگرگونی، با هواداری از «تمامیت ترکیب کالبدی مناطق» انتشار یافت. بر این نکته نیز تاکید شد که حفظ و مراقبت مناطقی که دارای ویژگی‌های معماری یا تاریخی‌اند، باید هم‌نوا با دگرگونی‌ها صورت پذیرد. در همان سال یکی از لوایح بخش خصوصی، که تحت پشتیبانی دولت قرار داشت، سرانجام به «مصوبه رفاهی شهروندان» بدل شد. این مصوبه، رسماً به ارائه مفاهیم مربوط به مناطق حفاظت شده پرداخت. از آنجا که مهار و نظارت بر تخریب در زمره پیش نیازهای حفاظت کارآمد به شمار می‌آید، یکی از مزایای عمده مناطق حفاظت شده این بود که از اوایل دهه ۱۹۷۰ دریافت مجوز شهرسازی برای تخریب هر گونه بنا در محدوده مورد نظر ضرورت یافت.^(۷۴)

در آمریکا، سیاستهای حفاظتی مناطق را از پیش از جنگ دوم جهانی در پیش گرفتند. در سال ۱۹۳۱، شهر چارلستون

واقع در کارولینای جنوبی، دست به ایجاد منطقه‌بندی حفاظتی برای ناحیه‌ای از شهر به نام باتری زد. تعیین این ناحیه به عنوان «ناحیه تاریخی و قدیمی»، باعث شد دگرگونی‌هایی که مالکان خصوصی می‌توانستند در املاک خودشان به وجود آورند، به میزان بی‌سابقه‌ای محدود شود. مورتاگ^(۷۵)، این «محیط‌های غیرموزه‌ای» به وجود آمده را به عنوان مقوله‌های حفاظتی قانونی بر شمرده است. البته در سطح فدرال، مهم‌ترین رخداد در حرکت به سوی حفظ مناطق تاریخی، انتشار بیانیه‌ای گویا و موثر در سال ۱۹۶۶ با عنوان «بامیراثی چنین غنی»^(۷۶) بود که در «گردهمایی شهرداران آمریکا» و «تراست ملی حفاظت تاریخی» تهیه شد. کالینگ ورث^(۷۷) بیانیه یاد شده را «مستدل، آگاهی بخش و قانع‌کننده» توصیف کرد. در همان سال «مصوبه حفاظتی تاریخی ملی» وضع شد و مقارن با آن نیز «انجمن مشورتی ملی» در زمینه حفاظت تاریخی و «ثبث ملی مکان‌های تاریخی» به تصویب رسید.

از میان نخستین طرح‌های موفقیت آمیز حفاظتی، می‌توان به مجتمع‌های ساختمانی بزرگ اشاره کرد که مالکیت آنها در اختیار عده نسبتاً اندکی قرار داشت. اینها مجتمع‌هایی ساختمانی بودند و نه محدوده و منطقه، که از جمله آنها می‌توان میدان گیراردلی^(۷۸) واقع در سانفرانسیسکو را برشمرد. نخستین مرحله (فاز) این پروژه در سال ۱۹۶۴ برای عموم به بهره‌برداری رسید، و در مجاورت آن نیز کنسروسازی - مجموعه‌ای از ساختمان‌های آجری قرمز و نوسازی شده کنسروسازی - در سال ۱۹۶۸ افتتاح شد. «میدان گیراردلی» از نظر طرح و موقعیت، با مراکز خرید حومه‌ای عمیقاً متفاوت بود. مجتمع یاد شده، در واقع مجموعه‌ای از ساختمان‌های صنعتی بود که با چندین حیاط یا اندرونی به یکدیگر متصل بودند - از جمله یک کارخانه شکلات سازی، یک کارخانه تولید خردل، کارگاه پشم‌بافی، و یک کارخانه بازسازی شده جعبه‌سازی. همان گونه که فورد^(۷۹) اشاره می‌کند، «فضاهای مجتمع یاد شده، بیشتر به شهری مرموز و قرون وسطایی شبیه است تا مراکز خرید استاندارد و معمول». مراکز خرید با چنین ماهیتی، که بر مبنای عنصر حفاظت تاریخی استوار بودند، در اواخر دهه ۱۹۷۰ در بوستون، با نمونه‌هایی همچون بازار کوینسی^(۸۰) دنبال شد. کمی بعد نیز، ساختمان‌های بازار کاونت گارون^(۸۱) لندن بود که در سال ۱۹۸۰ تکمیل شد. ■



سافرانسیکو