

شهرما کجاست؟

- مفهوم طراحی شهری
- مدینه فاضله فارابی
- معیارهای برنامه‌ریزی آرمانشهر
- مفهوم زندگی خصوصی در آرمانشهر
- معیارهای طراحی آرمانشهر
- آسیب‌ها

نشریه شماره ۳۵، زمستان ۱۳۷۴



پیشگفتار

همواره خواننده ایم و شنیده ایم: شهر سالم، شهری است که آلودگی آب و هوا در آن وجود نداشته باشد، بهداشت عمومی در آن دیده شود، شبکه ترافیکی منطقی و سهل الوصولی داشته باشد، از انواع آلودگیهای صوتی و بصری به دور باشد، سرانه های گوناگون فضاها و خدمات شهری در آن رعایت شده باشد، از فضای سبز کافی بهره ببرد و

آیا برآستی به فرض رعایت چنین مسائلی، شهرهایی سالم خواهیم داشت؟ و آیا مثلاً لندن، نیویورک یا توکیو که تقریباً اکثر موارد فوق را رعایت کرده اند، شهرهایی سالم اند؟

بی تردید، رعایت مسائل گفته شد در برپایی هر شهر سالم، موثر و ضروری است؛ اما صرفاً نقطه آغاز است. انسان، موجودی مکانیکی نیست که صرفاً با گرفتن پاسخهای ریاضی وار، مسائل وی پایان یابند. انسان در درجه نخست، موجودی با روح، تفکر و احساسات است که چنانچه در هر زمان، به این بخش از وجود او پاسخ شایسته ندهیم، از او فردی بیمار و سترون ساخته ایم. آری، رعایت سرانه های گوناگون فضاهای درمانی، آموزشی، فرهنگی و ... ضروری است، اما آیا این به آن معنا است که مثلاً اگر به ازای هر ۵۰۰ نفر، یک پزشک لازم است، ما با پیش بینی ۲۴۰۰۰ پزشک برای تهران ۱۲ میلیونی، مشکل درمان را حل کرده ایم و گامی به سوی شهر سالم برداشته ایم؟

واقعیت این است که سرانه‌های مندرج در طرحهای جامع شهری، تنها تا مقیاسهای خاصی کاربرد دارند و با غول آسا ساختن مداوم آنها، لزوماً بهترین پاسخ را به نیازهای شهری نداده‌ایم. دلیل آن نیز بسیار ساده است: با افزایش نجومی تعداد انسانها و میزان تراکم آنها در هر شهر، شبکه پیچیده‌ای از کاربریها، شبکه‌های دسترسی و ارتباطات صعب‌الوصول پدید می‌آید که اولاً برآوردن ساده‌ترین نیازها را مشکل می‌سازد، و ثانیاً (و مهتر آن که) در چنین شهری، انسان فرضی ما بی‌شک به موجودی دیگر تبدیل می‌شود که کمترین مجالی برای آرامش، اندیشه و پرورش ذهن و احساس خود ندارد.

مقوله تراکم حقیقتاً مسئله ساده‌ای نیست و چنان که در این نشریه به اختصار ملاحظه خواهید فرمود، افزایش بیش از حد آن می‌تواند ضد توسعه و حتی ضد پایداری هر تشکیلاتی عمل کند. انسانی که در مجتمعی انبوه و فشرده زندگی می‌کند، در خیابانهای مملو از جمعیت به محل کار خود می‌رود و در فضایی متراکم به کار می‌پردازد، قطعاً فرد سالم و بالنده‌ای نخواهد شد و به فرض که ادامه زندگی برای او میسر باشد، این زندگی دیگر مختصات یک زندگی بارور و متعالی را نخواهد داشت.

با نگاهی به تاریخ درمی‌یابیم که عمده متفکران، نویسندگان، شعرا، مخترعان، کاشفان و حتی پیامبران نیز در محیط‌هایی آرام و دور از هیاهو شکوفا شده‌اند. بنابراین می‌خواهیم از مقوله‌ای مهم و حیاتی صحبت کنیم: از این که شهرسالم لزوماً با رعایت معیارهای فیزیکی آن

ساخته نمی‌شود و چه بسا شهری که تمامی این معیارها را بکار بندد، اما از پرورش ذهن و اندیشه و احساس و دیگر حریمهای انسانی در آن خبری نباشد. این نشریه با هدف گفته شده، جستاری در معیارهای روانی و معنوی برنامه‌ریزی و طراحی هر شهر سالم با تاکید بر پیامدهای ناهنجار افزایش تراکم در این شهرها تهیه شده است. با این امید که مقبول نظر کارشناسان و صاحبانظران افتد و ما را در ادامه این راه یاری دهند.

سعید شهیدی

مدیر بخش تحقیقات و مطالعات

مقدمه

گم شدن هویت معماری تهران معاصر در جنگلی از آهن و بتن و دور افتادن تدریجی این شهر «روزگاری زیبا» از ریشه‌های تاریخی خود، امروز دیگر بحث تازه‌ای نیست. اینک معضل جدیدی از دل این شهر، سربرآورده که مجالی برای اندیشیدن به جنبه‌های هنری و زیبایی‌شناختی آن فراهم نمی‌آورد. این معضل، آن قدر مهم، پیچیده و هراس‌آور است که نمی‌توان آن را در یک یا چند جمله بیان کرد اما تصویر عمومی و خلاصه‌آن از این قرار است: تهران امروز بر اثر فقدان برنامه‌ریزی شهری مناسب، برخورداری نبودن از سیاستهای قاطع و مفید طراحی شهری و در عوض، مبتلا بودن به انواع عوارض مخرب و سودجویانه معماری به نام برج‌سازی و شهرک‌سازی بی‌رویه و ...، به نحو نگران‌کننده‌ای در حال دور افتادن از آرمانهای اجتماعی و فرهنگی خود است و این معضل می‌رود تا دیر یا زود، شالوده‌های انسانی، اجتماعی و خانوادگی آن را از هم بگسلد و آن را به شهری بدون هویت، فاقد فرهنگی مشخص و روان پریش بدل کند.

در گذشته‌های نه چندان دور غرب، شهر سالم یا آرمانشهر به شهری اطلاق می‌شد که کاربریهای آن طبق الگوهای مشخصی استقرار یافته باشند، شبکه ترافیکی کاربردی و سهل‌الوصولی داشته باشد و استانداردهای رایج شهری و سرانه‌های گوناگون فضاهای درمانی، آموزشی، فرهنگی، ورزشی و ... در آن رعایت شده باشد. اما اینک با افزوده شدن عناصر و روابط شهری و پیچیده شدن نظامهای زیستی و

سلسله مراتب اجتماعی از يك سو و نیازهای نوین اجتماعی، فرهنگی و روانی انسان معاصر از سوی دیگر، سرانه‌ها و استانداردهای گفته شده، تنها نقطه آغازاند و رعایت صرف آنها در برنامه‌ریزی و طراحی شهری، دیگر فضیلتی به شمار نمی‌رود. انسان امروز، نیازمند گستره نامحدودی از معرفت‌ها و پرورشهای روانی و اجتماعی است که تنها در محیط خانه کسب نمی‌شوند و فضای شهری می‌بایست به آنها پاسخ دهد. این معارف چنان که اندیشمندان اسلامی ایران در سده‌های دور نیز ذکر کرده‌اند، از علم سیاست و کشورداری آغاز می‌شود و تا مسائل همجواری و روابط همسایگی و نوع معیشت و اخلاق و ... را در برمی‌گیرد. منظور ما در این مقال، نقش فضای شهری در این گستره و چگونگی پی‌افکندن قالب‌هایی بسامان و متناسب با جوانب معنوی گفته شده برای انواع بناها، بویژه ساختمانهای مسکونی و بخصوص از دیدگاه تراکم انسان در واحد سطح است که بویژه در تهران امروز، با احداث برج‌ها و شهرکهای کلان‌آسیبی هم، روز به روز در حال نزدیک شدن به ارقام نجومی نوینی است.

معضلات بیشمار اقتصادی، اجتماعی و شهری معاصر، بتدریج برای برنامه‌ریزان و کارگزاران جامعه، این توهم را پدید آورده که راه چاره، کاستن از سطح مفید خدمات شهری و افزودن به ارتفاع آنها است؛ بدون توجه به این مهم که چنین افزایش تراکم بی‌رویه‌ای، خود زاینده چه معضلات اجتماعی، روانی و فرهنگی جبران‌ناپذیری خواهد بود. آیا کودکی که در يك خانه بزرگ و دل‌باز با نور و فضای سبز کافی رشد می‌کند، با کودک دیگری که در لانه‌ای فشرده از يك مجتمع شلوغ و متراکم زندگی می‌کند، به انسانهایی یکسان بدل خواهند شد؟ آیا

استعدادهای کودکی که در يك خانواده چهارنفره زندگی می‌کند، با اتوبوسی خلوت به مدرسه می‌رود و در کلاسی ۲۰ نفره تحصیل می‌کند، با استعدادهای کودک دیگری که در يك خانواده ده نفره زندگی می‌کند، با اتوبوسی مملو از جمعیت به مدرسه می‌رود و در کلاسی ۶۰ نفره تحصیل می‌کند، یکسان پرورش خواهند یافت؟ در مقیاسی کلان‌تر، آیا مردم شهری با تراکم متوسط ۱۰ نفر در هکتار (برن، پایتخت سوئیس) نسبت به مردم شهری با تراکم متوسط ۱۲۰ نفر در هکتار و گاه بیشتر (تهران) رفتارهایی یکسان خواهند داشت و به يك میزان، از ارزشهای متعالی زندگی اجتماعی همچون آزادی، حفظ اخلاق و رشد اندیشه بهره خواهند برد؟

باید توجه داشت که معماری و شهرسازی، مانند هر فرآیند اجتماعی دیگر، قبل از پاسخگویی به نیازهای منطقی، هنری و زیبایی شناختی انسان، وظیفه دارند نیازهای عاطفی، غریزی و حسی او را برآورند؛ عواطف و غرایزی که از هنگام تولد با انسان همراه هستند و در صورتی که در هر زمان، پاسخ مناسب خود را دریافت نکنند، به خلاء روحی جبران‌ناپذیری خواهند انجامید. برای مثال، پزشکان، روانشناسان و کارشناسان کودک، امروزه جملگی بر این عقیده‌اند که کودک را در ابراز برخی تمایلات منطقی وجودش از قبیل دویدن، خندیدن، گریستن، فریادزدن و ... تا مرزهایی که برای او قابل بازشناختن باشد، می‌بایست آزاد گذاشت. اما همه می‌دانیم و سالهاست عادت کرده‌ایم که به سبب معماری و شهرسازی فرسوده و بدون حریم معاصرمان، برای این طبیعی‌ترین و بحق‌ترین تمایلات کودکانمان، ممنوعیت قائل شویم، مبادا صدای شادی آنها از تیغه‌های پوشالی ساختمان بگذرد و مغل آسایش

دیگران شود، مبادا دویدن آنها، سقف عایق نشده همسایه طبقه پایین را بلرزاند و ... همه می‌دانیم این مشکلات در مجتمع‌ها و برجهای کلان، چندین و چند برابر خواهند شد. شاید سوء تفاهمی که در این نقطه رخ می‌دهد، این است که مجتمع‌ها و برجهای اداری و تجاری را با مجتمع‌ها و برجهای مسکونی که ضوابط و حریمهای ویژه خود را می‌طلبند، یکسان می‌پنداریم و در طراحی و ساخت ساختمانهای مسکونی، الگوها و استانداردهای بناهای دیگر را مدنظر قرار می‌دهیم؛ اگر نه، اینک این میزان مجتمع و برج مسکونی غیرقابل سکونت با نماهای شیشه‌ای یکپارچه، دیوارها و سقفهای عایق نشده، راههای ارتباطی غیراستاندارد، تاسیسات ناکافی، فضاهای هزار تو شکل و سازه‌های لرزان در پیش رویمان قرار نداشت.

اکنون نیز برای اصلاح گذشته و بازگرداندن این شهر به وضعیت طبیعی، با فرض اصرار در حفظ و تداوم رشد عمودی شهر، راهی بجز درنظر گرفتن اصول و استانداردهای گفته شده به بالاترین میزان و آزادترین شکل نداریم و تازه این در صورتی است که صرفه اقتصادی رشد عمودی شهر واقعاً ثابت شده باشد؛ در حالی که هیچ آمار و ارقامی تا به حال ثابت نکرده که کاستن از سطح مفید خدمات شهری و افزودن به ارتفاع آنها، از نظر اقتصادی، بصرفه تر از رشد افقی و زیر ساخت بردن زمینهای بایر است و این به شرطی است که ضررهای حاصل از نابهنجاری‌های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی رشد عمودی شهر را نیز درنظر داشته باشیم. اما تحلیل‌ها و آمار بسیاری از آسیبهای اخلاقی، خانوادگی و اجتماعی حاصل از افزایش بی‌رویه تراکم می‌توان ارائه کرد.

سوء تفاهم دیگری که معمولاً در این نقطه رخ می دهد، مقایسه تهران با دیگر کلانشهرهای جهان است. اغلب می پرسند پس تراکم بسیار زیاد نقاط مرکزی لندن، پاریس، نیویورک و ... چه توجیهی دارد؟ در پاسخ، چند نکته قابل ذکر است: اول آن که تراکم مورد نظر، اغلب در بخشهای اداری و تجاری این شهرها اتفاق می افتد و نه در بخشهای مسکونی. دوم آن که تراکم زیاد در بخشهای مسکونی، به خودی خود نفی شدنی نیست، اگر به ازای این تراکم، فضای باز کافی در پیرامون آن پیش بینی شود (اگر چه همچنان از مشکلات روانی، ببری نیست). به همین دلیل، برجهای مسکونی فراوانی در نقاط مختلف جهان ساخته می شوند؛ اما چنانچه از برنامه ریزی و طراحی مناسبی برخوردار باشند، اغلب در پیرامون خود از فضای باز کافی به عنوان فضای سبز، زمین بازی و ... بهره می برند. سوم آن که الگوهای معماری و شهرسازی در هر نقطه دنیا به هر شکل باشند، دلیلی بر الگوبرداری ما از آنها وجود ندارد، درست به همان دلیل که ساختار اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی جامعه ما با آنها بسیار متفاوت است.

ما در جامعه ای زندگی می کنیم که زمانی که غرب، زیبایی های گل را نمی دانست، نقش گل را بر کاشیهای بناهایمان می زدیم. ما فارابی را داشتیم که زمانی که غرب، اولیه ترین اصول طراحی شهری را به کار می بست، از مدینه فاضله و آرمانشهر انسان سخن می گفت. ما خود، برنامه ریزان و طراحان و سازندگان بهترین و سالمترین شهرهای جهان بودیم. کجاست الگوهای معماری و شهرسازی دزفول، یزد، کاشان، کرمان، اصفهان، شیراز و ... حتی تهران خودمان تا پیش از پنجاه سال

اخیر؟ باور کنیم. ما شهرنشینان دیرینه جهانیم که امروز از بد حادثه و بی مبالاتی‌های پی‌در پی، صاحب روستاهای بزرگی به نام شهر شده‌ایم.

براستی افزودن بی‌رویه تراکم در نقاط مختلف تهران اعم از شمال و جنوب و مرکز و ... چه توجیهی دارد؟ آیا در ساخت و ساز زمینهای بایر و بهره‌وری از کیلومترها خاک بکر این سرزمین به نقطه پایان رسیده‌ایم که رو به رشد عمودی آورده‌ایم؟ و آیا غافلیم که نسل آینده‌ای که در این برجها و مجتمع‌های انبوه و فشرده خواهد زیست، چه نسل بیمار و روان پریش و فاقد خلاقیتی خواهد شد؟

مثالهایی می‌تواند بحث ما را روشن‌تر کند. اتوبوسی با ظرفیت معمول ۴۰ صندلی را در نظر بگیریم که قرار است از شهری به شهری دیگر برود. چنانچه در این اتوبوس ۲۰ سرنشین باشد، چه اتفاقی می‌افتد؟ پاسخ روشن است: مسافران با سعه صدر آشکاری نسبت به هم مهربان می‌شوند و احتمالاً تا رسیدن به مقصد، اوقات خوبی را در کنار هم خواهند گذراند؛ هر کس در هر جایی که مایل است، می‌تواند بنشیند، بخوابد، گوشه‌ای اختیار کند و ... حتی جایش را پی‌واهمه به دیگری واگذارد. حال چنانچه در این اتوبوس، دقیقاً ۴۰ سرنشین باشد، چه؟ آشکار است: هر کس مراقب مکان خویش است، افراد به ندرت حاضر به از دست دادن صندلی خود می‌شوند و بسیاری از مکانهای خود ناراضی‌اند. بالاخره در نظر بگیریم که در این اتوبوس، ۶۰ سرنشین باشد. چه اتفاقی می‌افتد؟ بدون تردید، این سفر به درگیری، تشنج اعصاب و انواع برخوردها خواهد انجامید ... و این، وضعیتی است که

گریبانگیر تهران امروز است. چنین جامعه‌ای قطعاً دوام نخواهد آورد و بتدریج به جامعه‌ای از حیز انتفاع خارج شده با انسانهایی سترون و دل‌مرده بدل خواهد شد.

تغییر ماهیت مواد بر اثر افزایش بی‌رویه تراکم را به صورتهای دیگری نیز می‌توانیم شاهد باشیم. عموم جامدات بر اثر تراکم بیش از حد، خرد می‌شوند. مایعات بر اثر این عمل، تغییر ماهیت می‌دهند و گازها تبدیل به مایع می‌شوند. حتی نباتات و درختان برای رشد طبیعی، می‌بایست از فاصله تعیین شده‌ای به هم نزدیک‌تر نباشند. خلق و خو، رفتار، احساسات و کلام یک کارگر را با یک کشاورز مقایسه کنید. کارگر از جامعه صنعتی متراکم، مدرن و انبوه با افقهای محدود و فضای بسته می‌آید و به این لحاظ، کلام، احساس و رفتارش، خشن و معترض و عصبی است. برعکس، کشاورز از زمین باز و طبیعت آرام و افقهای گسترده می‌آید و بنابراین، خلق و خو و روحیه‌ای آرام و متین و مسالمت‌جو دارد ... و مثالهای بیشمار دیگر.

البته نباید زحمات مسئولین و دست‌اندرکاران در جهت نوسازی و بهسازی شهر را نادیده گرفت و باید از این نوع اقدامات قدردانی نمود ولی به یاد داشته باشیم که تهران امروز تنها به پاکسازی و گلکاری و احداث پلهای عابر پیاده نیاز ندارد. تهران امروز نیازمند هوای سالم، تنفس بی‌دغدغه، آرامش خیال و مناسبات انسانی است. مناسباتی که قطعاً در شهرکها، برجها و دیگر فضاهای متراکم و مملو از جمعیت به دست نخواهند آمد. اگر به آینده این شهر و این جامعه می‌اندیشیم، برای

خارج شدن آن از بحران افزایش بی‌رویه تراکم و برداشتن نخستین گامها به سوی آرمانشهر موعود در تاریخ و فرهنگ خود، هر چه زودتر درمانی بیابیم.

این نشریه با این هدف، پژوهشی در یافتن معیارهای برنامه‌ریزی و طراحی يك «شهر سالم» یا «آرمانشهر» با تعریف فوق است؛ تعریفی که از محدوده الكوها، استانداردها و سرانه‌های معمول طراحی شهری فراتر می‌رود و طبق نظرات آرمانی اندیشمندان ایرانی در سده‌های دور، فضایی برای يك زیست سالم و بی‌دغدغه و مبتنی بر پرورش جسم و روح انسان را مدنظر دارد. در این نشریه، ابتدا به بررسی مفهوم طراحی شهری می‌پردازیم، سپس خلاصه‌ای از ویژگیهای مدینه فاضله فارابی را برمی‌شمیریم و پس از آن تحت پنج عنوان «در جستجوی معیارهای برنامه‌ریزی آرمانشهر»، «در جستجوی اندازه، تراکم و معیارهای کالبدی آرمانشهر»، «در جستجوی مفهوم زندگی خصوصی در آرمانشهر»، «در جستجوی معیارهای طراحی آرمانشهر» و «تراکم: ضدتوسعه، ضدپایداری»، جنبه‌های مختلف زندگی در آرمانشهر را از دیدگاههای گوناگون معماری و شهرسازی مطرح می‌کنیم.

بخش شهر سالم

مهندسین مشاور ره شهر

مفهوم طراحی شهری

تاریخ شهرنشینی نشان می‌دهد که چرا در ادوار تاریخی، به تناسب هر فرهنگ، تعریفی برای طراحی شهری حاصل شده است. برای مثال، همان طور که تعریف عنصر میدان به مثابه یکی از ارکان طراحی شهری از فرهنگی به فرهنگ دیگر متفاوت است، می‌توان از مفهوم کلی طراحی شهری نیز در هر فرهنگ، تعریف خاصی به دست داد؛ اما این به تنهایی کافی نیست. آنچه علاوه بر تعاریف طراحی شهری سودمند است، پی‌بردن به جوهر مشترک طراحی شهری در تمام ادوار و فرهنگها است. واقعیت این است که طراحی شهری، فعالیت جدیدی نیست و با شکل‌گیری فضای خصوصی زندگی انسان از سویی و فضای عمومی برای فعالیت‌های مختلف او از سوی دیگر، تکوین یافته است. امروزه اعتقاد بر این است که طراحی شهری، حوزه‌ای پیچیده و میان رشته‌ای است که با شاخه‌های مختلف علمی و هنری مانند برنامه‌ریزی شهری، معماری، منظرسازی، تاسیسات، حمل و نقل، ترافیک، روان‌شناسی، حقوق و ... سروکار دارد. در عین حال، این حوزه با تصمیمات سیاسی موثر در ساختار کالبدی شهر و نیز با فرهنگ و جامعه نیز در ارتباط تنگاتنگ است.

قدمت طراحی شهری به شکل‌گیری نخستین سکونتگاه‌های انسان می‌رسد، و بحث تعاریف و مفاهیم در حال حاضر تنها معلول پیچیدگی ساختار و فعالیت‌ها و تصمیم‌گیری‌ها در شهرهای امروز است. برخی بر این عقیده‌اند که طراحی شهری به مفهوم امروزی عمدتاً با اقدامات

گسترده‌نوسازی شهری در خرابیهایی بعد از جنگ جهانی دوم پیدا شده است. در این باره می‌توان گفت که این فعالیتها در شکوفایی طراحی شهری به صورت امروزی بی‌اثر نبوده، اما از لحاظ معنا و مفهوم، تردیدی نیست که طراحی شهری به قدمت معماری است و آنچه در طول زمان تغییر کرده، تنها تحولات شهرها و نحوه برخورد با مسائل آنها است. برای مثال، دوره پس از انقلاب صنعتی همراه با گسترش شهرنشینی و تولید انبوه، مفهوم جدیدی به طراحی شهری داده است. در شرایط ایران نیز ما در طراحی شهرهای جنگزده پس از دفاع مقدس با مسائلی روبرو هستیم که پیش از این نبودیم.

بنابر یکی از تعاریف صریح، طراحی شهری، عبارت است از «هنر طراحی شهر به صورت سه بعدی، که فعالیت آن در حوزه‌ای میان معماری، منظرسازی، مهندسی و برنامه ریزی قرار می‌گیرد». به این ترتیب، طراحی شهری به صورت فرآیندی انسانی در می‌آید که با بهبود کیفیت کالبدی محیط زیست سرو کار دارد. اینجاست که اصطلاح «برای عموم» که ویژگی ذاتی جنبه اجتماعی فضای شهری است، معنا پیدا می‌کند و واژه فرآیند، مفهومی عمیق می‌یابد؛ چرا که تصمیمات طراحی شهری باید با تاریخ شهر، در مکان شهر و به نفع مردم شهر در طول زمان، تجلی کالبدی پیدا کند، اصلاح و تکمیل شود و یا به کلی تغییر کند. اگر جز این بیندیشیم و طراحی شهری را آلوده سیاستهای سوداگرانه، بهره برداری ناعادلانه از زمین، افزایش غیرمنطقی تراکم، از بین بردن ویژگیهای مثبت محیط زیست و ... کنیم، مفهوم انسانی آن را نادیده گرفته ایم.

بزرگترین تأثیری که تفکر برنامه‌ریزی می‌تواند بر طراحی شهری بگذارد، جنبه انعطاف‌پذیری آن است که در برنامه‌ریزی‌های هوشمندانه، اصلی است پایه‌ای. در واقع، دشواری پیش‌بینی آینده ایجاب می‌کند که کلیه برنامه‌ریزی‌ها، حالتی انعطاف‌پذیر داشته باشند. لازم به توضیح است که روال تهیه طرح‌های شهرسازی تاکنون (ملهم از انگلستان) به صورت تهیه طرح‌های جامع بود که مطابق نظریات متقدمان علم طراحی شهری، حالتی قطعی داشت. به عبارت دیگر، با مطالعه گذشته و حال، به پیش‌بینی قطعی آینده می‌پرداخت. اما بعد از اشاعه تفکر سیستماتیک در برنامه‌ریزی، روال گذشته، جای خود را به طرح‌هایی داده است که مبین سیاست‌ها و خط‌مشی‌های توسعه آینده شهر هستند. خصلت انعطاف‌پذیری در طراحی شهری می‌تواند با ارائه اصول و قواعدی روشن و قابل بررسی مجدد در طول زمان، موردنظر قرار گیرد. در این صورت، ساخت کالبدی / فضایی شهر با زمان شکل می‌گیرد، نه این که مانند پروژه‌های معماری به صورتی قطعی طراحی شود.

فضای شهری به مثابه یکی از ارکان اصلی ساخت کالبدی شهر، دارای مفهومی عمومی و اجتماعی است. حتی برخی از تعاریف نیز بر این اصل استوار است، چنان که گفته می‌شود طراحی شهری به طراحی شهرها بدون ساختمانها می‌پردازد که مقصود، طراحی فضاهای عمومی است؛ و یا این که حوزه طراحی شهری اساساً فضای بین ساختمانها را شامل می‌شود و پیداست که فضای عمومی بین ساختمانها عمدتاً خیابانها و میدانی است که همان فضاهای عمومی هستند.

همچنین گاه گفته می‌شود که طراحی شهری باید به منافع عموم بیندیشد؛ اما این که عموم یا فقط گروه‌های خاصی از شهروندان از اجرای طرح‌های شهرسازی بهره‌مند می‌شوند، همواره مورد بحث بوده است. واقعیت این است که تصمیم‌گیری درباره‌ی دگرگونی ساخت محیط کالبدی شهر در راستای منافع عموم، در حوزه‌ی وظایف طراحی شهری نیست؛ بلکه امری سیاسی است و طراح شهری نیز مانند برنامه‌ریز شهری، صرفاً نماینده و مجری نظرات سیاست‌گذاران است؛ اما به عنوان متخصص باید دیدگاه‌های خود را به منظور ارتقای کیفیت و تعادل بخشیدن به محیط کالبدی بیان کند و بدیهی است در چنین حالتی باید به اندازه‌ی کافی از شرایط تاریخی و اجتماعی محیط خود آگاه باشد.

فعالیت طراحی شهری مانند برنامه‌ریزی شهری بر مشارکت مردمی استوار است و فعالیتهای شهرداریها باید نه تنها با پول مردم، بلکه با مشارکت ایشان صورت گیرد. بعد انسانی در طراحی شهری، از آنجا که این علم با فضاهای عمومی شهر سرو کار دارد، بسیار قوی است و طراح شهری باید بتواند به سود عموم بیندیشد اما این بحث همیشه مطرح بوده که مشارکت مردم چگونه تحقق پیدا می‌کند. میزان موفقیت تفکر محله‌ای، مستلزم بحثی جداگانه است؛ اما حداقل در ایران، روشن است که دیگر ساختار اجتماعی، اداری و کالبدی محلات قدیمی از میان رفته و یا به قوت گذشته باقی نمانده است. به هر حال، شرط اول مشارکت مردم، اعتماد به نتیجه‌ی طرح است و این که می‌تواند برای آنها مفید باشد و منافع آنها را در نظر گیرد.

در برخورد با موضوع و پاسخ به مسائل شهری، گروهی بر توانایی‌های هنری طراحان و قدرت خلاقه ایشان در طراحی و برخی برنگرش اصولی و تفکر سیستماتیک آنان تاکید می‌کنند. روش نخست، حالتی شهودی و مکاشفه‌ای دارد، بر خلاقیت‌های فردی متکی است، غیر واقعگرایانه جلوه می‌کند، بر برداشت ادراکی فرد استوار است و می‌تواند به شناسایی دقیق مسائل نایل آید که این بسیار مهم است؛ اما چون به هر حال بر بستر تجربه‌ای محدود شکل می‌گیرد و در معرض ضعف بشری قرار دارد، ممکن است به نادیده گرفتن تاریخ و در نهایت، خطا منجر شود. روش دوم بر پایه تعقل است، جامع و متکی بر چند مرحله کار است، علمی است و شکل فرآیندی شامل مراحل زیر را دارد: جمع‌آوری اطلاعات، تحلیل اطلاعات، تبیین اهداف، تفکر درباره گزینه‌های مختلف و راه‌های برخورد با مسئله، تعمق در مفاهیم و راه‌حل‌ها و بررسی دقیق آنها، ارزیابی و تبیین راه‌حل‌ها، خط‌مشی، برنامه و طرح.

گروهی برای بررسی حوزه طراحی شهری، آن را براساس مطالعات متفاوتی که طراحان شهری با آنها سر و کار دارند، تفکیک کرده‌اند. این مطالعات، مواردی مانند کاربری زمین، دسترسی، پارکینگ، فضاهای باز، شکل و توده ساختمانی، فعالیت‌ها و علائم را دربر می‌گیرند. این شیوه تفکیک گرچه تکلیف طراحی شهری را به ظاهر مشخص می‌کند، اما مسائلی را نیز به وجود می‌آورد. از جمله این مسائل، میزان دخالت طراحی شهری در تخصص‌های مربوط به حوزه‌های دیگر، مانند کاربری زمین است که اساساً در حوزه برنامه‌ریزی شهری قرار دارد.

بدیهی است تعیین حوزه طراحی شهری با نحوه نگرش به مفاهیم و معانی طراحی شهری مرتبط است. بهترین راه پی بردن به حوزه فعالیت طراحی شهری، سیر در دیدگاههای پیشگامان این تفکر است. اگر بخواهیم جوهره بیان نوشتاری و تصویری ایشان را استخراج کنیم، تنها به کلمه «فضا» می‌رسیم و یا عبارات و ترکیب‌هایی که از فضا می‌گویند؛ فضاهایی که به صورتی دلپذیر و مطلوب با عملکردهایی منطقی، آمیخته و ترکیب شده‌اند. لازم به توضیح است که منظور از عملکرد منطقی، کاربریهایی است که در طول زمان، متناسب با مقیاس فضا با آن ترکیب شده‌اند و مقصود از ترکیب مطلوب، سیمای بصری دلنشین توده و شکل ساختمانهایی است که فضاها را محصور می‌کنند.

در زمینه کاربری زمین نیز نقش طراح شهری، بیشتر سازماندهی سه بعدی عملکردها در فضاهای شهری است تا تعیین تکلیف دوبعدی و توزیع جغرافیایی کاربریها در وسعت شهر. بدیهی است آن نوع طرحهای شهرسازی که مانند طرحهای جامع متعارف، بیشتر بر تثبیت قطعی کاربریها در دو بُعد و توزیع آنها در پهنه شهر تاکید می‌کنند تا توجه به ساختار فضایی فعالیتها، برای طراح شهری موانعی ایجاد می‌کنند. اما اگر طرحهای شهرسازی به صورت طرحهای ساختاری تهیه شوند که اساساً در نحوه استقرار کاربریها انعطاف دارند، به طراح شهری، امکان آزادی بیشتری در امتزاج فعالیت و فضا می‌دهند. ساخت اصلی شهرهای با ارزش گذشته را عمدتاً همین شکل‌گیری مطلوب فضاها به تبع عملکردهایی که آنها را محصور کرده‌اند، تعیین کرده است.

در تاریخ شهرهای دوران باستان، سده‌های میانه و رنسانس، گنجینه عظیمی از نظرات و قواعد شکل‌دهنده ساخت شهر نهفته است که در مورد شهرهای غربی، کماکان از شهرهای ایران، قابل دسترس‌تر است. در یونان باستان، آرای فلاسفه درباره شهر، بویژه در مورد جنبه محدود و متناهی و به عبارتی اتکا بر اندازه معین آن در خور توجه است؛ اندازه‌ای که نباید از آن تجاوز کرد. از جمله هیپودام، معمار و شهرساز معروف یونان باستان اعتقاد داشت که جمعیت شهر باید کم باشد و ده هزار نفر را رقم مناسبی می‌دانست. افلاطون نیز جمعیت شهر را بین پنج هزار تا ده هزار نفر پیشنهاد می‌کرد. این اندازه در طبیعت یونان، ترکیب زیبا و هماهنگی بین شهر و محیط طبیعی ایجاد می‌کرد، شهر به آسانی با سرعت پیاده طی می‌شد و دشت و کوه جلوه می‌نمود.

در یونان باستان، همچنین علاوه بر اندازه به مفهومی که گذشت، مقیاس انسانی از قواعد شکل‌دهنده به شمار می‌رفت؛ به این معنا که توده‌های ساختمانی و اجزای معماری با اندازه انسانی مرتبط بودند. بنابراین، مقیاس انسانی همواره احساس می‌شد. علاوه بر اندازه و مقیاس، قواعد دیگری مانند وزن، تعادل و استحکام نیز در معماری و شهرسازی یونان باستان کاملاً به چشم می‌خورد. بناهایی که برفراز تپه آکروپولیس ایجاد شدند، علیرغم پراکندگی ظاهری، با یکدیگر ارتباطی قوی و بصری داشتند که بتدریج در زمانی طولانی براساس دید و دریافت و حرکت و نظاره مردم ایجاد شده بود.

بررسی قواعد شکل‌دهنده معماری و شهر ایرانی در دوران باستان دشوار

است، زیرا از این شهرها آثاری بسیار کمتر از بقایای معماری یونان و روم برجای مانده است. اما در دوران اسلامی چنین بررسی‌هایی کاملاً ممکن است و قطعاً به نتایج روشنی خواهد رسید. تا به حال، تنها کار منحصر به فرد در مورد اصول معماری سنتی ایران توسط استاد محمدکریم پیرنیا صورت گرفته است. استاد پیرنیا، پنج اصل را به عنوان اصول پایه‌ای معماری و شهرسازی ایران پس از اسلام مطرح می‌کند: (۱) مردم‌واری (۲) خودبسندگی (۳) پرهیز از بیهودگی (۴) نیارش (۵) درونگرایی (در جایی دیگر به جای نیارش، پیمون و به جای درونگرایی، نیارش ذکر شده است).

مردم‌واری، رعایت مقیاس انسانی به شکل مطلوب است و خودبسندگی به مفهوم استفاده حداکثر از امکانات موجود و در دسترس و مصالح بوم‌آورد است. پرهیز از بیهودگی، دوری‌جستن از نصب مجسمه‌ها و نقش برجسته‌ها و تزیینات معمول در سرزمینهای دیگر است؛ نیارش به ایستایی، مقاومت و پایداری بنا مربوط می‌شود و پیمون نیز بر تعیین تناسب بین اجزای بنا تکیه دارد و با زیبایی مرتبط است. اندازه‌پایه‌ای یا مدول در شهرهای ایران شاید با تأکیدی بیش از یونان، خانه (خانه‌ای با مقیاس انسانی) بوده است. در شهرهای ایرانی دوره اسلامی مانند دزفول، کاشان، یزد و اصفهان، خانه به صورت اندازه‌ای پایه‌ای در ساخت کالبدی شهر قابل تشخیص است.

به هر حال، شرح اصولی که ریشه در تاریخ معماری و شهرسازی هر ملتی دارد، تنها در چند سطر و یا چند صفحه ممکن نیست. اما آنچه مسلم

است، این قواعد قطعاً تنها در ارتفاع، میزان عقب‌نشینی، تراکم‌های غیراصولی، سطح اشغال زمین و ... خلاصه نمی‌شود؛ بلکه مواردی اساسی مانند پیوستگی و انسجام، نسبت و تناسب و ترکیب هماهنگ توده و فضا را شامل می‌شود؛ قواعدی که برای شرح کامل هر يك در فرآیند طراحی، باید از مطالب و تصاویر مبتنی بر تاریخ فضای شهری يك ملت مدد گرفت.

مدینه فاضله فارابی

در میان اندیشمندانی که از شهر، جامعه شهری و آرمانشهر سخن گفته‌اند، فارابی موقعیت ویژه‌ای دارد. او در میان متفکرانی که از افلاطون تا اواخر قرن گذشته میلادی به جامعه شهری پرداخته و طرحی برای آن درافکنده‌اند، از این لحاظ که به گونه‌ای بلافصل و مستقیم به ویژگیهای مختصات مکانی مدینه خود نپرداخته و جامعه‌ای به کمال را طرح‌ریزی کرده، متمایز است. نظریه‌های او با چگونگی‌های اندیشه‌های مرسوم و جاری در طول تاریخ فرهنگی و فرهنگ امروز ما پیوند نزدیک دارد. به عبارت دیگر، از آنجا که فارابی در آغوش فرهنگ و دانشهای زمان خود پرورش یافته و ضمن ابراز نظرهایش، به ریشه آنها در علوم توجه داشته و توجه داده و از آنجا که شخصیت او از زمان حیاتش تا امروز مورد توجه بوده و اندیشه‌هایی گسترده و ژرف را به خود متوجه کرده است، بینشهای ما امروز خواه ناخواه، دانسته یا ندانسته و مستقیم یا غیرمستقیم از او بهره گرفته و از چگونگی‌های تفکر و محصولات فکری او تاثیر پذیری داشته است.

مدینه فاضله فارابی، شهری است که ساکنانش افرادی چند بعدی‌اند؛ یعنی فارابی به شهری «جهانی» اندیشیده که در آن اقوام گوناگون توانند زیست. فارابی در ارائه راه زندگی شهروندان خود، به «اسفار اربعه» می‌اندیشید؛ سیری که انسان را از موقعیتی خاکی حرکت می‌دهد و به مرتبتهای الهی باز می‌گرداند: سیر و سفر از خلق به حق (مرتبه اول)، سفر فی الحق (مرتبه دوم)، سفر مع الحق (مرتبه سوم) و سفر از حق

به خلق (مرتبه چهارم)، راهی است که انسانهای متعالی فارابی می‌پیمایند تا «شان نبوت» در آنها تحقق و فعلیت پیدا کند و این، مبین شناخت فارابی از اندیشه‌هایی است که با عرفان، هم‌ریشه هستند. در حقیقت، شکل‌های دیگری از سفر به سوی حق، چه از «هفت چرخ» تانترا برآید، چه «هفت بحر» غزالی باشد، چه «هفت وادی» عطار و چه «هفت مرتبت» علاءالدوله سمنانی، جز شکل‌هایی گوناگون از سیری نیست که در تحلیل نهایی، واحد است.

شهر برای فارابی، نهادی است اجتماعی و مبتنی بر سرزمین. در این نهاد، چگونگی‌های شکل شهروندان به همان اندازه پرمعنا و در سرنوشت فرهنگی / اخلاقی مردم، تعیین‌کننده است که چگونگی‌های اقلیمی/جغرافیایی؛ با این تفاوت قابل ملاحظه که انسان با شکل و تجهیز مناسب می‌تواند از میزان تاثیر گذاری‌های جغرافیا و اقلیم بر خلق و خوی و رفتارهای اجتماعی خود بکاهد. شهر، مکانی محیط بر انسان و به نوبه خود، محاط در سرزمینی گسترده و کم و بیش مشخص است. به دیگر سخن، در اندیشه فارابی، شهر را می‌توان به مثابه ظرفی پنداشت که در عین حال که حرکت موجوداتی را در فضای خود گرفته و چگونگی‌های تحرك آنان را منوط به امکانات بافتی و مشروط به موقعیتها و فرصتهایی می‌کند که زاده ارتباطات جامعه شهری است، خود نیز در تعیین سرنوشتش به دست پدیده‌هایی که از نیروهای بزرگتر نشئت می‌گیرند، مداخله می‌کند. در این اندیشه، شهر با همه عظمتی که به عنوان بزرگترین مصنوع دست انسان نشان می‌دهد، هرگز به گونه‌ای ثابت و تکامل یافته، غیرقابل تغییر و تاثیر ناپذیر نیست.

انسان (انسان یکجانشین و متشکل) نزد فارابی، موجودی متحول است. موجودی است که به دلیل تاثیر عوامل خارجی و به دلیل مداخله عوامل درونی و ذاتی‌اش، مدام در حال دگرگونی است. انسان که از دیدگاه فارابی، «نیل به سعادت او بدون تعاون دیگران، ممتنع الحصول است»، آنگاه که خود را برای دستیابی به اهدافی متعالی در شرایط زندگی جمعی قرار می‌دهد، در زمره موجودات ممکنه‌ای قرار می‌گیرد که دسترسی به هر درجه‌ای از زندگی آرمانی برایش میسر است:

«... اما بالطبع باید گفت که هیچ فردی از افراد، آن نیست که برای خدمت به نوعی دیگر آفریده شده باشد بجز نوع خود و هیچ فردی از افراد نوع او و هیچ عضوی از اعضا، آلت و ابزار هیچ نوعی دیگر از موجودات نیست...».

از دیدگاه فارابی، مردم به شرط برخورداری از «فطرت مشترك»، معارف و معقولات نخستین را پذیرا می‌شوند و به سوی «کارهای مشترك» حرکت می‌کنند. معلم ثانی همه جا تاکید کرده که عنان راهبری اقوام «مدینه فاضله» را به دست فردی می‌سپارد که «رئیس اول» نام دارد و به صفاتی مشخص و معین، متصف است؛ «گوهر موجود نخستین» نزد او یافت می‌شود و آن «نوع گوهری بود که همه موجودات، اعم از موجودات ناقص یا کامل از او فائض می‌شوند». رئیس اول، شخصیت اول جامعه، نزدیکترین فرد به یزدان پاک و «کاملترین مرتبت وجود» است و «از اوست که نظام خلقت آغاز می‌شود و در مرتبت بعد و به دنبال او، موجودی که کمی ناقص‌تر از او حاصل شده قرار می‌گیرد».

رئیس مدینه فاضله، نظام خلقت عالم را الگوی نظام اداری / حکومتی جامعه‌ای می‌کند که تصدی هدایت و راهبری‌اش را به عهده گرفته است؛ مقامی که ملاک آن، ارجحیت در بصیرت علمی و تسلط بر زندگی است:

« ... و نیز جوهر او جوهر وجودی بود که هرگاه موجودات به طور مترتب در مراتب خود از او تحصیل یابند، بعضی را با بعضی دیگر موئلف و مرتبط و منتظم کند؛ آن گونه ائتلاف و ارتباط و انتظامی که موجودات کثیر با کثرتی که دارند، به صورت جمله‌ای واحد در آیند و بلکه به صورت يك چیز، تحصیل یابند ».

به طور خلاصه و با پشتوانه بیشتری از اندیشه‌های فارابی، اینک به راحتی می‌توانیم خاطرنشان کنیم که معلم ثانی به تك انسانی که عنوان شهروندی مدینه فاضله را دارا می‌شود، به مثابه جزئی از يك کل می‌نگرد؛ شخصیت و توانهای فردی او را در نیل به خواسته‌های جمعی‌اش شرط اساسی می‌داند و به او قدرت انتخاب آزاد در اموری را می‌دهد که در واقع تنها به يك شکل، متظاهر یا مطرح نمی‌شود. شهروند مدینه فاضله به کوتاه سخن، از پویایی در تحرك و از حق مشارکت در امور جمعی برخوردار است و در جوابگویی به نیازهایی که در جمع مطرح است، به فراخور توانهای فردی‌اش، موظف و مکلف است.

در جستجوی معیارهای برنامه‌ریزی آرمانشهر

امروزه برای سیاستگذاران، برنامه‌ریزان، طراحان شهری و معماران، مسائل شهری و نظام زیست محیطی آن، نه تنها از جنبه‌های بصری و معماری، بلکه از دیدگاههای اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی نیز مطرح است. این تصور دیرین که تنها با توجه به جنبه‌های بصری و زیبایی‌شناختی شهر می‌توان بر مسائل آن چیرگی یافت یا حتی راه حلی بر آنها پژوهش کرد، امروزه دیگر تصویری ناقص و نادرست شمرده می‌شود؛ ناقص است، به این دلیل که فقط قسمتی از عوامل موثر در ساختار شهر را مورد توجه قرار می‌دهد و نادرست است، زیرا به جای علت، معلول را می‌بیند.

این راست است که مظاهر بصری شهر در زندگی آن نقشی اساسی دارند؛ اما این مظاهر، خود در بسیاری موارد، معلول عوامل اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی موجود هستند که البته آنها نیز به نوبه خود از وضعیت بصری و کالبدی شهر تاثیر پذیرفته‌اند. به این گونه، چرخه‌ای پدید می‌آید که غالب پژوهشگران را در درك معضلات شهری دچار مشکل می‌کند، مثلاً تهران امروز به نحوی بنیادین با مسئله تراکم و رشد عمودی و بی‌رویه شهر روبرو است که از سویی معلول ضوابط نادرست اقتصادی و اجتماعی است و از سوی دیگر، خود بتدریج، سازنده ضوابط و روابط نادرست‌تری در آینده خواهد شد. واقعیت این است که در مفهوم و ماهیت «شهر»، تناقضی به چشم می‌خورد: از يك سو، رشد سریع و بی‌وقفه آن، نمودار تسلط آدمی بر روشهای بهره‌وری از کره خاک

است و از سوی دیگر، این رشد، غالباً محیطی برای آدمی فراهم می‌آورد که مناسب زندگی او نیست ... و طبیعی است که مسئله اساسی و همیشگی شهرسازی این است که شهرهای آینده را به گونه‌ای بسازیم که هم از مزایای تمرکز شهری برخوردار باشند و هم شرایط نامناسب آنها به حداقل تقلیل یابد.

جالب توجه است که شهرهای امروز از هیچ نقطه نظری، مورد پذیرش هیچ کس نیست و باز مسیر نادرست دهه‌های اخیر در آنها ادامه می‌یابد ... و این، فقط محدود به کلانشهرها و شهرهای پرجمعیت جهان نمی‌شود. تقریباً هیچ شهر معاصری به طور ایده آل، به عنوان پیکره‌ای که واجد حرکتی منظم باشد، نه به عنوان مفهومی اجتماعی و نه به عنوان اثری هنرمندانه، نتوانسته است امیدهای بسیاری را که تمدن جدید وعده می‌داد، برآورد و یا حتی پاسخگوی خواسته‌های منطقی انسان معاصر باشد. با این همه، ابزاری که امروز برای ساختن شهرها در اختیار انسان است، پیش‌تر از این هرگز نبوده ... و حتی از برخی دیدگاهها، اگر به کلانشهرهای امروزی نزدیک شویم، در پاره‌ای لحظات، به شرط آن که نور مناسب باشد و توده ساختمانیها به اندازه کافی دور، به نظر می‌رسد شکل تازه‌ای از عظمت و جلال شهر، حتی خیره‌کننده‌تر از ونیز و فلورانس به وجود آمده است. اما همین که به این شهرها نزدیکتر شویم، متوجه می‌شویم که جز برخی بناهای اتفاقاً خوب، اثری از جلال پیشین موجود نیست و در بیشتر نقاط، بازی سایه و روشن و رنگ و بی‌رنگی، چنان است که چشم، تحمل نگاه بیشتر و دقیق‌تر بر معماری شهر را ندارد. خیابانهایی که از زیادی تعداد اتومبیل، گویی حالت خفگی به آنها

دست داده، ساختمانهای بی حال و رنگ شیشه‌ای، برق نئون اعلانهایی که هر يك به رقابت، بزرگتر از دیگری ساخته شده و یکنواختی کسالت بار برجها و آسمانخراشها، بزودی ناظر را به اشتباه بصری خود متوجه می‌کنند. شهرهای جدید، عموماً نظمى خشك و مقید و متراکم دارند و فاقد آزادی روح و تشخیصی هستند که درخور انسان باشد و فقط تنها نکته‌ای که ممکن است در ساخت آنها رعایت شده باشد، اصول سازه است.

در تمام کلانشهرهای جهان، در نتیجه سپردن قدرت مالی و حقوقی دولت به سرمایه‌گذاران خصوصی، کار گسترش افقی و عمودی بی‌وقفه شهرها به سرعت جریان دارد. اما نتیجه کار، اغلب هم از نظر معماری و هم از نظر اجتماعی، چنان فاقد شخصیت است که پست‌ترین محلات کهن، حتی با بی‌نظمی خود، به نظر، با شخصیت‌تر و مغتنم‌تر از آنها می‌آیند.

شهر در گذشته به هر طریقی که ساخته می‌شد، واجد وحدتی بصری بود که با بافتهایی که بتدریج پیچیدگی بیشتری می‌یافت، شیرازه زندگی اجتماعی جوامع را به وجود می‌آورد. اما امروزه ردیف بی‌انتهای خشك ساختمانها و طبقات سر به فلک کشیده برجها، در حالی که پیکره شهر را وسعت می‌دهد، محتوا و معنای زندگی را از آن می‌گیرد. پدیده ضد و نقیض عصر ما این است که در آن با همه سرعتی که ظاهراً شهرنشینی دارد، «شهر»، خود ناپدید شده است اما اذهانی که هنوز تحت تاثیر ایدئولوژیهای از کار افتاده قرن نوزدهم هستند، توسعه بی‌وقفه پیکره شهر را با خوشحالی، نشانی از «پیشرفت» می‌دانند.

اکنون زمان آن رسیده که مسئله طرح شهرها را براساسی تازه استوار کنیم. باید از خود بپرسیم چه تغییراتی می‌تواند صورت پذیرد تا شهرها دوباره از نظر معماری، سیمایی متشخص یابند و سلامت اقتصادی داشته باشند، بی آن که در آنها، زندگی، فدای ابزار مکانیکی شود. آنان که از دینامیسم بی‌هدف موجود در افزایش بی‌رویه تراکم شهرها جانبداری می‌کنند، فشارهای عصبی، امراض روحی، جنایات و مسمومیت هوای آنها را نادیده می‌گیرند ... و این امر تا اندازه‌ای به این علت است که هنوز ارزشها، روابط و مقاصد جوامع عصر حاضر به درستی شناخته نشده‌اند و ارزشهای اصیل از ارزشهای ظاهری و سطحی و یا مظاهر صرفاً فنی مدرن، متمایز نشده‌اند.

در سرلوحه معیارهایی که برای مقایسه کلانشهرها حاصل می‌آید، معیار «اختیار» قرار دارد. هر فرد تا آن جا که ممکن است، باید بتواند به انواع کالاها، خدمات و تسهیلات شهری به آسانی دسترسی داشته باشد. بجز این، فرد باید در انتخاب نوع و مکان مسکن خود نیز آزاد باشد. البته اختیار نیز حدی دارد، زیرا امکان اختیار فراوان، خود می‌تواند گنج‌کننده باشد و مردم را در انتخاب و تصمیم‌مردد کند. امکان ارتباط یافتن و مراوده با دیگران نیز معیاری دیگر است که اهمیت آن از معیار اختیار کمتر نیست، اگر چه به دقت نمی‌توان معلوم داشت که بهترین میزان ارتباط و مراوده با دیگران چه اندازه است. اغلب می‌گوییم تماسهای اجتماعی باید ضامن نظم و تعاون زندگی باشد، جدایی و تفرق اجتماعی را از بین ببرد، کیفیت روابط اجتماعی را ارتقا بخشد و ...؛ اما تماسهای خارج از اندازه نیز ممکن است به ناراحتی‌های عصبی

بینجامد، فرصت اندیشه و خلوت درون را از فرد بگیرد و مزاحم پاره‌ای از فعالیت‌های با ارزش و کار خلاقه شود. در رفع این مشکل، می‌توان گفت روابط متقابل بین مردم باید تا آن جا که ممکن است، امکان‌پذیر باشد، به شرط آن که استفاده از آن در حیطه قدرت فرد باشد و هرگاه او بخواهد، بتواند به خلوت خود روی آورد. در واقع، افراد، هم به تحرك نیاز دارند و هم به آرامش ... و این نیز خصیصه‌ای است که معماری و شهرسازی می‌بایست به آن پاسخ دهد.

از این رو، می‌توان امکان ایجاد روابط بین افراد را مانند وسعت اختیار آنها، با تاثیر بر بسیاری از مظاهر پیکره شهر، تسهیل کرد: با ایجاد تنوع در بافت شهر و فراهم آوردن نقاطی با تراکم‌های مختلف. اما عوامل زیست محیطی و روانی به کلی مقوله جداگانه‌ای هستند، راحتی و آسایش زندگی در شهر که اصولاً به آب و هوای خوب، سرو صدای اندک و فضای کافی وابسته است، عموماً در محیطی با تراکم اندک پدید می‌آید. حتی شرکت افراد در فعالیت‌های اجتماعی نیز ممکن است در بافتهای کم تراکم و در محیطی که رابطه‌ای موثر بین فرد و مظاهر اجتماعی و جسمی شهر را ممکن می‌سازد، به سهولت بیشتر میسر شود و برای فرد، دنیایی به وجود آورد که او، هم تا اندازه‌ای بر آن مسلط باشد و هم بتواند آن را به ابتکار خود تا حدی تغییر دهد.

نکته مهم دیگر، امکان تطبیق فضای شهری با تغییر و تحولات هر زمان است که به نظر می‌رسد این نیز در بافتهای کم تراکم، از سهولت بیشتری برخوردار باشد؛ زیرا بناهای کوچک و پراکنده را می‌توان به

آسانی جایگزین کرد یا تغییر داد، در صورتی که بافت‌های متراکم و فشرده، این قابلیت را ندارند و در نتیجه، معمولاً به دشواری، تغییر و تحولات آنی را می‌پذیرند.

تا اینجا به ذکر پاره‌ای از معیارها در برنامه‌ریزی و طراحی توسعه شهرها پرداختیم: جنبه‌های بصری، آسایش روانی، ارزشهای اجتماعی، آزادی عمل، روابط متقابل و قابلیت انطباق با تغییرات آینده. اینک با کمال تأسف باید ذکر کرد که هیچ یک از الگوهای شهری موجود، امکان پاسخگویی تمام و کمال و همزمان به همه معیارهای گفته شده را ندارند و در نتیجه، برنامه‌ریز و طراح شهری همواره با معضل تشخیص مهمترین جنبه‌ها در هر زمان و مکان روبرو است.

اگر پراکندگی فوق‌العاده کلانشهر را موردنظر قرار دهیم، عامل اختیار محدود می‌شود، امکان روابط متقابل تضعیف می‌گردد، هزینه‌ها بالا می‌رود و شهر فاقد تصویری روشن خواهد شد. مجموعه‌ای از هسته‌های کوچک به صورت ککه‌کشانی، امکانات بیشتری را نوید می‌دهد، اما باز از نظر معیارهای اختیار و روابط متقابل، پایین‌تر از حد انتظار است و ضمناً تحقق آن از بافت پراکنده، مشکل‌تر و پرهزینه‌تر است. تمرکز فوق‌العاده کلانشهر در یک هسته مرکزی نیز پاسخ نهایی نیست، چه، از نظر مخارج، آسایش شهری و تطبیق با تحولات آینده، برآستی نتایج نامبارکی به همراه می‌آورد. در عوض، اگر هسته قدیمی شهر را باقی نگاه داریم و بگذاریم توسعه شهر به صورت خطی صورت پذیرد و کل مجموعه، شکل ستاره‌مانندی را به دست دهد، به شرط آن که از تراکم

فوق العاده هسته مرکزی اجتناب شده باشد و دسترسی به نقاط مختلف به آسانی صورت پذیرد، نتایج بهتری به دست می آید اما چنانچه اندازه کلانشهر از حد معینی بزرگتر شود، این الگو نیز تضعیف می شود و مشکلات دیگری به همراه خواهد داشت.

باید در نظر داشت که این بافتها را چنان توصیف کردیم که گویی از نهایت کمال برخوردارند و نمی توان آنها را تغییر داد در حالی که در عمل، الگوهای شهری بسیار پیچیده ترند و گاه، ترکیبی از بافتهای گفته شده را شامل می شوند و گاه نیز اساساً در هیچ يك از این الگوها نمی گنجند و همچنان به دلایل دیگری، موفق یا ناموفق جلوه می کنند. به طور کلی باید در نظر داشت که هر برنامه و طرح شهرسازی می بایست در راستای تقویت و تشدید مفاهیم و ارزشهای يك زیست سالم، جلوه گر شود و هر رکن و هر جنبه از آن، وجهی از این هدف را بسازد.

در جستجوی اندازه، تراکم و معیارهای کالبدی آرمانشهر

آیا اندازه‌ای معین برای شهرها وجود دارد که سلامت اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و به طور خلاصه، زیست سالم آنها را تامین کند، بی آن که از تنوع آنها کاسته شود و یا پاره‌ای از مزایای آنها از دست برود؟ پاسخ به این سوال آسان نیست و مسئله را می‌توان از زوایای مختلف، مورد بررسی قرار داد؛ مثلاً این که آیا بزرگی شهرها در رواج بی‌بند و باری، بی‌مسئولیتی و جنحه و جنایت موثر است یا خیر. همچنین می‌توان موضوع را از نظر بهداشتی و زیست محیطی نیز مورد مطالعه قرار داد و بسیاری مسائل دیگر. آشکار است که تمام این عوامل با شهرسازی رابطه مستقیم دارند؛ اما اگر موضوع را نخست صرفاً از دیدگاه ترکیب کالبدی شهر مورد مطالعه قرار دهیم، شاید در روشنی بحث موثر باشد.

در توجه به این نکته، معمولاً دو عامل مورد توجه قرار گرفته است: یکی آن که اندازه شهر به میزانی نباشد که دسترسی به نواحی باز خارج شهر مشکل شود، و دیگر آن که شهر به واحدهای همسایگی تقسیم شود و اندازه هر واحد با تعداد شاگردانی که در آن به مدرسه ابتدایی می‌روند مشخص شود، به نحوی که هیچ کودکی مجبور نباشد بیش از تقریباً ۲ کیلومتر راه برود تا به مدرسه برسد. اما اینها نیز هیچ کدام پاسخ قطعی مسئله نیستند، زیرا مورد تعریف شده در آنها به قدری کلی و مبهم است که اساساً در کلانشهرهای امروزی، مقیاسی برای آنها نمی‌توان یافت.

ابنزرهاوارد (Ebenezer Howard) شهرساز انگلیسی (۱۹۲۸ - ۱۸۵۰) در مطالعات خود، آرمانشهری را با ۳۰۰۰۰ نفر جمعیت تعریف کرده بود که توسط کمربندی از فضای سبز، احاطه می‌شد و به زعم او، از همه مزایای یک زندگی شهری مناسب برخوردار بود. اما امروزه می‌دانیم که تاسیس و اداره برخی از موسسات شهری، زمانی مقرون به صرفه و منطقی است که جمعیت لازم و کافی برای استفاده از آنها موجود باشد؛ مثلاً استانداردهای ایالات متحده، جمعیت لازم برای احداث یک دانشگاه کامل را حداقل ۵۰۰.۰۰۰ نفر می‌داند و ... که ملاحظه می‌شود رقم پیشنهادی هاوارد، چقدر در زمان ما بی‌معناست؛ یا مثلاً جمعیت شهرهای نوبنیاد انگلستان که پس از جنگ جهانی دوم در حدود ۶۰۰۰۰ نفر در نظر گرفته شده بود، در سال ۱۹۶۰ به حدود ۱۰۰.۰۰۰ نفر افزایش یافت و طی یک دهه بعد، به ۲۵۰.۰۰۰ تا ۵۰۰.۰۰۰ نفر بالغ شد.

مسئله دوم که در همین زمینه مطرح است و با سوال نخست رابطه مستقیم دارد، میزان تراکم در شهرها است که بخصوص در نواحی مسکونی هر شهر و هر کشور، با گذشت زمان و با تغییر عادات مردم، استاندارد کلی آن تغییر می‌کند. مثلاً فرانک لوید رایت در کتاب معروف خود «وقتی دموکراسی دست به کار ساختن می‌برد»، تراکمی معادل ۲/۵ نفر در هر هکتار را پیشنهاد کرده و معتقد است: «هر تراکمی بیش از این، جز به کمونیزم، فاشیزم و سوسیالیزم، راه نخواهد برد». از سوی دیگر، لوکوربوزیه در طرح خود برای نوسازی قسمتی از پاریس، به تراکم ۸۰۰ نفر در هکتار رسید و ...

بتدریج با گذر زمان، آشکار شده است که پاسخ این مسائل، در ارائه آمار و ارقام دقیق و غیرقابل تغییر نیست؛ بلکه مسئله مهم، توجه به بافت هر شهر، چگونگی استقرار و روابط کاربریهای آن و از همه مهمتر، چگونگی پاسخگویی فضاهای باز آن در قالبهای گوناگون اجتماعی، فرهنگی و تفریحی به کاربری مسکونی آن (با هر تراکم) است. به عبارت دیگر، تراکمهای گوناگون شهرهای پیشنهادی رایت، لوکوربوزیه یا شهرهای نوپنیااد انگلستان، به خودی خود، نفی شدنی نیستند، مگر این که عدم کارکرد آنها در زمینههای فوق ثابت شود. برای روشن تر شدن موضوع، نگاه دقیقتری به بافت این شهرها می افکنیم:

در شهر پیشنهادی رایت (Broadacre City) که براساس تراکم بسیار کم استوار است، تمام مظاهر فیزیکی شهر در واحدهای کوچکی جای می گیرند و واحدها پراکنده از یکدیگر در کنار خطوط اصلی حمل و نقل قرار دارند. هدف اصلی، پراکندگی جوامع شهری به حداکثر ممکن بوده تا آزادی فردی به کمال میسر شود. برای مثال، در این شهر، هر خانواده (حتی بدون فرزند) می تواند صاحب زمینی معادل یک ایکر (تقریباً ۴۰۰۰ مترمربع) شود و فارغ از فشار شهرهای بزرگ و روابط ناخواسته موجود در این شهرها، به رفع حوائج زندگی خود بپردازد. در این شهر، بیشتر خانه ها یک یا دو طبقه است و اختصاص به یک خانوار دارد.

در بافت نوع دوم که برخی از پروژه های لوکوربوزیه نمودار آن هستند (مانند Plan Voisin یا Laville Radieuse)، به منظور استفاده هر چه بیشتر از مزایای شهر، تمرکز مظاهر فیزیکی شهر به حداکثر تشویق می شود.

اگر در پیشنهاد رایت، توجه اصلی به زیبایی‌های طبیعی و فضاهای باز است، در اینجا توجه به تنوع و امکاناتی است که زندگی در شهر به وجود می‌آورد. در Plan Voisin، لوکوربوزیه گروهی از برجهای ۶۰ طبقه را در نظر گرفته که هر یک در فضایی گشوده قرار می‌گیرند. خطوط ترافیک جاده‌ها، خیابانهای اصلی و خیابانهای فرعی کاملاً از یکدیگر جدا و مشخص هستند و جای کافی برای توقف اتومبیل‌ها در نظر گرفته شده است. در این شهر نیز به رغم میزان بالای تراکم آن، پیوستگی کاملی بین فضاهای باز و بسته به چشم می‌خورد و اگر چه مظاهر فیزیکی آن بیشتر در ارتفاع متمرکز شده‌اند، به نظر می‌رسد وحدت، تناسب و کارکرد قابل قبولی دارند.

در بافت نوع سوم که شهرهای نوپنیا انگلستان پس از جنگ دوم جهانی مانند Stevenage و ... بسیاری از دیگر شهرکهای چند دهه اخیر جهان، نماینده آن هستند، الگوی عمومی، تلفیقی از دو بافت پیشین است. به عنوان نمونه، شهر Stevenage را می‌توان مثال زد که در سال ۱۹۵۰، به مساحت تقریبی ۳۰۰۰ هکتار و برای زندگی ۶۰۰۰ نفر ساخته شد و البته اینک از این حدود فراتر رفته است. این شهر به ۶ محله تقسیم شده که هر محله، دارای ۳ مدرسه ابتدایی و کل شهر، دارای ۱۲ دبیرستان و یک دانشگاه است. همچنین در هر محله، یک مرکز خرید و یک مرکز اجتماعات و در برخی محله‌ها، یک کلیسا پیش‌بینی شده است. تمام جاده‌های اصلی، محلات را دور می‌زنند، بی آن که به داخل آنها راه یابند و محل کودکانی شوند که به دبیرستان می‌روند. دره زیبای Fairlands از میان این شهر می‌گذرد (و در واقع، شهر در پیرامون این دره

ساخته شده) که از شمال به جنوب ادامه دارد و در زیبایی شهر بسیار موثر است. بیشتر خانه‌های این شهر، دو طبقه هستند که با استفاده از ۲ الگوی اصلی، مجموعاً به ۱۲ شکل گوناگون نظام یافته‌اند و نمای آنها نیز چه در طرح و چه در استفاده از مصالح، متنوع و جذاب است.

اما چنانچه بخواهیم به قضاوت صحیح تری از این سه نمونه دست یابیم، فکر می‌کنید کدام يك از آنها موفق‌تر باشند؟ عملاً هیچ کدام. جالب توجه است که پیشنهادهای اغراق آمیز رایت و لوکوربوزیه (به عنوان دو قطب این طیف)، هیچ يك از محدوده طرح فراتر نرفت و به مرحله اجرا نرسید، زیرا جسارت مطرح شده در آنها، بیشتر از حدی بود که بتوان سرمایه و زمان هنگفتی را صرف آنها کرد؛ اما طرح منطقی‌تر شهر Stevenage یا دیگر شهرهای نوپنیا انگلستان و دیگر شهرکهای اخیر که از این مرحله گذشته‌اند و به بهره‌برداری رسیده‌اند نیز عملاً هیچ يك موفق از کار در نیامده‌اند که نشان از اهمیت عوامل دیگری در پس ظواهر کالبدی و فیزیکی آنها دارد؛ عواملی مانند تاثیر و تاثیرهای روانی، آسایش اجتماعی، بلوغ فرهنگی، آزادیهای قابل قبول فردی و ... که بنا به طبیعت خود، در فضاهایی با تراکم پایین و مستقل، بیشتر قابل حصول هستند تا شهرکها، برجها و غیره.

اینك زمان آن رسیده است که فهرستی عمومی از معیارهایی که می‌توانند در درك و تحلیل فضای شهری و همچنین لذت بردن از زندگی در آن مفید باشند، ارائه دهیم:

۱- تهییج، یکی از این معیارها است؛ اما باید در محدوده‌ای قرار گیرد که

مزاحم آسایش افراد نشود و با فعالیتهایی که مردم نسبت به انجام آنها تمایل نشان می‌دهند، در تضاد قرار نگیرد. برای مثال، تهییج در فضایی مانند کتابخانه که اساس آن بر سکوت قرار دارد، بی‌معناست؛ اما فضاهای عمومی باز، خیابانها، میدانها، پارکها، شهربازی‌ها و ... چنانچه از تهییج و حرکت خالی باشند، تبدیل به فضاهایی مرده و سترون می‌شوند. بنابر این اصل، آشکارا می‌توان دید که شهرکهای پیشنهادی رایت و لوکوربوزیه، در صورت تحقق، تا چه اندازه از این پدیده دور می‌ماندند: در شهر رایت، تراکم بسیار کم، به پا نگرفتن این پدیده منجر می‌شد و در شهر لوکوربوزیه، تراکم بسیار بالا، به گم‌شدن، دیده نشدن و بی‌مفهوم شدن آن می‌انجامید.

۲- معیار دیگر، تنوع است. تنوع، اختیار افراد را در گزینش، افزایش می‌دهد و سبب می‌شود که آنها لذت بیشتری از محیط پیرامون خود ببرند، اما در پاره‌ای اوقات، نوآوری و ایجاد تنوع، ممکن است خود، تهدید کننده باشد. راه حل مطمئن، این است که امکان استفاده از محیطهای گوناگون را افزایش دهیم، بی‌آن که شهروندان ناگزیر باشند از همه آنها استفاده کنند. معنای تنوع، آمیختن تعداد بسیاری مظاهر متفاوت و هیجان‌انگیز نیست، بلکه ساختن مدام و مستقیم محیطهای کوچکی است که هر يك، ویژگیهای خود را دارند و گاه این ویژگیها با یکدیگر در تضادی مطلوب می‌نشینند. باغ و پارکی منفرد و آرام در کنار خیابانی پر رفت و آمد و شلوغ، مثالی از چنین تضادی است.

۳- در هر شهر، نه تنها دسترسی به مکانهای مختلف می‌بایست به آسانی میسر باشد، بلکه باید هر مکان، هویتی داشته باشد که

در نظر آوردن و درک ذهنی آن را ممکن سازد. به عبارت دیگر، مکانهای مختلف می‌بایست برای خود، خاطره‌انگیز و قابل شناسایی باشند. یک خیابان نباید شبیه هر خیابان باشد. بدون این کیفیت، ناظر نمی‌تواند از شهری که در آن زندگی می‌کند، تصویری در ذهن خود بیابد، زیرا او تصویری از اجزای این شهر در ذهن ندارد تا بتواند آنها را بر هم نهد و مجموعه قابل درکی از آن بسازد.

۴- اجزایی که هویتشان را می‌توان شناخت، باید طوری نظام یابند که ناظر معمولی بتواند آنها را در ذهن خود به یکدیگر پیوند دهد و الگوی آنها را در زمان و فضا بفهمد. شهری با سیمای خوانا، به انسان احساس امنیت و آسایش خاطر می‌دهد و پیوستگی اجتماعی بین افراد آن را بیشتر می‌کند.

۵- به شهر می‌بایست به عنوان پدیده‌ای چند لایه و عمیق بنگریم و تنها اجزای مرئی و شناخته‌شده‌ی آن را در نظر نیاوریم؛ بلکه جنبه‌های زیستی دیگر، مانند طبیعت، ارزشهای زیست محیطی، فعالیت‌های اجتماعی، ساختار اقتصادی، الگوهای سیاسی، شرایط فرهنگی، ارزشهای انسانی، صفات شخصی و... را نیز در آن ببینیم. در واقع، چنانچه موفق شویم ظواهر مرئی شهر را با این جنبه‌ها تلفیق کنیم، به کمال مطلوب رسیده‌ایم، زیرا فقط در این صورت است که واحدهای رویت‌پذیر و واحدهای اجتماعی با یکدیگر هماهنگ خواهند بود و مثلاً یک برج بلند که به خوانایی در محیط، قد بر می‌افرازد، در جایی واقع خواهد شد که مرکز فعالیتها است و یا جایی که ارزش نمادین دارد. به مدد چنین حوزه‌ها و تطبیق‌هایی، حتی می‌توان رفتارهای اجتماعی را

به میزان زیادی کنترل کرد. محیط شهری می‌تواند مبین نظم زمانی رفتارها باشد و به ما بگوید چه وقت و کجا، پرداختن به کار یا عملی، مناسب یا نامناسب است. به تجربه ثابت شده که چنانچه محیط شهری، خوانا و منطقی باشد، زشتی و ناهنجاری رفتارهای نامناسب تخفیف می‌یابد. به طور کلی، تطبیق و هماهنگی عرصه‌های معماری و اجتماعی، پرداختن به انواع فعالیتها را تسهیل می‌کند و درك هر دو عرصه را آسان می‌سازد.

۶- محیط شهری در پرورش و رشد ذهن، احساس و کالبد افراد، بویژه در کودکی نقش موثری دارد، اما نقش آن را در مراحل بعدی عمر نیز نباید نادیده گرفت. شهری که آموزنده است، از نظر بصری، مردم را به دیدن و جستجو تشویق می‌کند، بویژه در زمانهایی که افراد، فعالیت یا وظیفه‌ای را برعهده ندارند. محیطهای گوناگون شهری می‌توانند از احساس آرامش تا تحرك، از ابهام تا وضوح و از شگفتی تا سادگی را دربرداشته باشند. مهم این است که به هر حال، احساسی را پدید آورند، حالتی را منتقل کنند و خنثی و مرده نباشند.

به نظر می‌رسد تا اینجا توانسته باشیم اهمیت زندگی اجتماعی شهر و تاثیر و تاثرات متقابل آن را با ساختار کالبدی‌اش یادآوری کنیم و نیز خاطرنشان سازیم که عامل «تراکم» در این تاثیر و تاثر متقابل، چه نقش مهم و تعیین کننده‌ای دارد. اکنون می‌خواهیم به بررسی نقش، اهمیت و کارکرد «زندگی خصوصی» در عرصه معماری و شهرسازی بپردازیم و آرام آرام به حیطه «مسکن»، به عنوان یکی از مهمترین نقاط قابل تکیه هر آرمانشهر وارد شویم.

در جستجوی مفهوم زندگی خصوصی در آرمانشهر

ما همه از پدیده «انفجار جمعیت» که سالهاست گریبانگیر سیاره مان شده، آگاهیم و بارها در انواع رسانه‌های جمعی، درباره این بحران قرن بیستم، خوانده و شنیده‌ایم. اما بیشتر هشدارها و پیش‌بینی‌ها درباره نتایج این بحران، مربوط به عوامل اقتصادی، بویژه کمبود مواد غذایی و تمام شدن منابع طبیعی است. اینک می‌خواهیم به نتیجه عمیق‌تر و اسفبارتری اشاره کنیم که خطر از بین رفتن زیبایی، منش‌های انسانی و حریم‌های زندگی خصوصی است. برخی ممکن است این نکته را کم‌اهمیت و غیرجدی بگیرند، اما برآستی چنین نیست. سلامت انسان به عنوان اندیشمندترین عضو طبیعت، بستگی تام به تاثرات کالبدی، روانی و احساسی او نسبت به محیط دارد.

عبارت «با هم بودن»، و مفهوم آن را ممکن است زیاد جدی نگیریم اما جدایی روزافزون انسانها از یکدیگر و از سایر مظاهر حیات، مسئله‌ای بس جدی است. زیست‌شناسی، دانشی درباره همین «با هم بودن» اشیا و عناصر طبیعی آنها است. متأسفانه امروزه انسان، موقعیت بومی خود را چنان تغییر می‌دهد و این تغییر چنان غیرمنطقی و نااندیشیده شده است که خود، آینده خود را به خطر می‌اندازد. اگر در قرنهای آینده، جمعیت جهان به ۶ میلیارد برسد (که البته با آهنگ رشد فعلی جمعیت جهان، قطعاً به بیش از این خواهد رسید) و همه شهرها، سیمایی چون کلکته، بوئنوس آیرس یا مکزیکوسیتی بیابند، ممکن است تامین غذای این جمعیت با کشت گیاهان دریایی در شهرها، استفاده از دریاها به

عنوان مزارع کشاورزی، تولید غذا با ترکیب مواد معدنی، پرورش مصنوعی گوشت در آزمایشگاه و بهره‌گیری از دیگر فرآیندهای علمی آینده مقدور باشد اما در این صورت، سانه‌ای برانسان گذشته است. اگر تحت این شرایط، انسان هنوز باقی بماند و به زندگی ادامه دهد، بی‌تردید به موجود دیگری تبدیل شده است، یا موجودی که دست کم از دیدگاه ما قابل قبول نیست. از ضعف و سستی سنت انسانیت صحبت می‌کنیم و از به خطر افتادن عرصه‌های انسانی، منش‌های اخلاقی و زندگی خصوصی.

پیامبران، دانشمندان، نویسندگان، شعرا، هنرمندان و دیگر متفکران و بالندگان تاریخ پشت سرمان، قطعاً محال بود که در محیط‌هایی مانند کلکته و جاکارتای امروز شکوفا شوند. بنابراین هنگامی که چنین جوامعی در سراسر زمین پراکنده شوند، آن موجوداتی که مناسب‌ترین شرایط را برای بقا و شکوفا شدن بیابند، کجا خواهند بود؟

احتمال این هست که انسان در سالهای آینده، روشهای مهار افزایش جمعیت را کشف کند و یا شاید جنگهای هسته‌ای که احتمال آن اندک نیست، مسئله را به شکل تاسف باری حل کنند و ... جمعیت جهان به اندازه دلخواه تقلیل یابد اما قطعاً در آن زمان نیز گسترش غیرانسانی جوامع، حومه‌نشینی، توسعه محلات غیربهداشتی و تراکم‌های افزوده و غیرمنطقی شهرها به رشد خود ادامه خواهد داد. پس مسئله صرفاً افزایش جمعیت نیست، بلکه ناهمخوان بودن جمعیت با شرایطی است که می‌بایست این جمعیت را بارور و متعالی سازد.

شگفت است. طبیعت، انسان را می‌سازد. انسان، فرهنگ را به وجود می‌آورد. فرهنگ، سازندهٔ انسان است و انسان، مخرب طبیعت است. محیط زیستی را که همهٔ شرایط آن در توازن بود و انسان به عنوان یکی از موجودات آن برخاست، در نظر آورید. احتمالاً جنگل وسیعی با دریاچه‌های متعدد، سبزه زارهای وسیع، هوای گرم و درختانی با بهار و خزان مشخص بوده است. اکنون آن جنگل کجاست؟ تاسف بار است، ولی به روایت آمار، تغییراتی که در قرن بیستم در محیط زیست به وجود آمده، از تغییرات کل جهان در اواخر دورهٔ ژوراسیک که در آن خزندگان عظیم نابود شدند، بیشتر است.

بیشتر مردم اغلب چنان از فرهنگ صحبت می‌کنند که گویی فرهنگ یعنی انبوهی از ظروف، تیر و کمان، لباسهای قبیله‌ای، آیینهای سنتی، ساختمانهای فرو ریخته و غیره. هیچ کس نمی‌اندیشد که فرهنگ، مفهومی معاصر نیز دارد. فرهنگ یعنی امکان درک متقابل یکدیگر، امکان زیست بهتر در جوار هم و امکان رشد و توسعهٔ اندیشه و هنر. واقعیت این است که اگر چه بخش اعظم فعالیت‌های انسان، جنبهٔ اجتماعی دارد و مربوط به روابط انسانها با یکدیگر است ولی باز ریشه‌های فردی و خصوصی دارد. خوشبختانه هنوز هم یکان اساسی فعالیت‌های انسان برای بیشتر افراد و حتی برای اجتماع، خانواده و صلح و آرامش زندگی خصوصی است که متأسفانه به نظر می‌رسد، آماج تخریب شهرهای امروز نیز همین است. محصولات صنعتی جدید که در اوایل برای رفاه انسان به وجود می‌آمدند و گردش و نظام آن را دچار اختلال نمی‌ساختند، اینک چنان شکافهای عمیقی در محیط زیست انسان به وجود آورده‌اند که

غالب ما چرئت قبول آن را نداریم. وسایل مکانیکی و شگفتی‌های آنها که به خانه انسان متمدن دعوت شدند، اینک چون میهمانی ناخوانده، محل زندگی انسان شده اند و بیش از همه، یکی از مظاهر گرانیهای گذشته در خطر نابودی سریع قرار گرفته است: «زندگی خصوصی»؛ ترکیبی شگفت که حاصل بازنشستن، اعتماد به خود، تنهایی، آرامش، اندیشه و تمرکز ذهن است ... و تنها با به دست آوردن سلامت آن، می‌توان سلامت را به دنیای فرهنگ جمعی بازگرداند.

تامین «زندگی خصوصی» بسیار مهم است و انسانها باید در محل زندگی خود، هر جا که باشد، خانه، آپارتمان یا هر نوع مسکن دیگر، از آن برخوردار شوند. مسکن، محیطی کوچک است که در حال حاضر، تمام فشارها و ناراحتی‌های جهان بیرون به آن داخل می‌شود. برای ایجاد چنین مسکنی و برای حفظ زندگی خصوصی و مزایای راستین زندگی جمعی، شهریت و شهرنشینی، محتاج کالبدی تازه است که واجد عرصه‌های گوناگون باشد و حد هر عرصه که مادون یا مافوق عرصه دیگر است، در آن به خوبی روشن باشد. علل خستگی جسمی و ذهنی ما از زندگی در شهرهای فعلی، به خوبی در اندرز حکیمانه اطباء کهن مستتر است که به بیماران خود می‌گفتند: «چند روزی به سفر بروید. آنچه وجود شما می‌طلبد، تغییر است». به نظر می‌رسد ریشه بسیاری از نارضایتی‌ها و فشارهای عصبی انسان شهرنشین امروز نیز در زندگی یکنواخت و توأم با اضطراب عصر حاضر است. اگر چه تمدن امروز ظاهراً مدام به تحرك و هیجان زندگی می‌افزاید، اما اگر به دقت بنگریم، خواهیم دید بیشتر این تحرك، زاییده تکنولوژی و ابزار مدرن است و

قسمت اعظم تجارب انسان و روابط او با دیگران، فاقد آن است و حتی روز به روز بیشتر به سردی، خمودی و بی تفاوتی می گراید. همواره چرخهای اتومبیل با پاهای انسان در تضاد قرار می گیرد و سر و صدای دیگران، رشته اندیشه را می گسلد. در همه جا، سرعت و صدای بلند، جای آرامش و آسایش را گرفته است. هر چه که آرام و به اندازه بوده، مغلوب فریاد و فغان شده یا در سایه بی اندازگی و غول پیکری شهرهای امروز، رنگ باخته است. تمام تجربه های بی نظیر فردی و خصوصی و نقاطی که دانشمندان، نویسندگان و متفکران می توانستند در آنها با یکدیگر و با مردم در آمیزند و درست به سبب همین آمیزش، سبب بالندگی خود و عصر خود شوند، از شهرهای کنونی رخت بر بسته اند. هر جا که قبلاً دنج و خلوت بود و انسانها برای استراحت یا اندیشیدن، می توانستند به آن پناه ببرند، اکنون به کلی نابود شده است. جمعیت که پیش از این فقط در خیابانها و نقاط عمومی دیده می شد، اکنون تا يك قدمی خانه ما پیش آمده است. وسایل الکتریکی، خلوت و آسایش فردی را از میان برده و صدای مزاحم رادیو و تلویزیون هر همسایه، از تیغه های نازک هر ساختمان می گذرد و مخل آرامش همسایگان دیگر می شود. در گذشته، بجز شهرها که دارای بارو و حصاری بودند که راه را بر هر متجاوزی می بست، هر ساختمان نیز علیه تجاوز مزاحمان و غریبه ها مجهز بود. اما این تجهیزات بتدریج بر اثر تغییر و تحولات نظام های سیاسی، اجتماعی و اقتصادی از میان رفت. شیشه جای دیوار را گرفت، پنجره ها وسعت یافتند و نرده ها و حفاظها از میان رفتند. امروز به نظر می رسد تمدن، دایره ای کامل را طی کرده است و بار دیگر حفاظت حریم خصوصی خانه ها در معرض خطر قرار گرفته است، گرچه متجاوزان امروز، کمتر

دزد و قاتل هستند (یا اگر باشند، کمتر اهمیت دارند) و بیشتر، بیماریهای روانی، آلودگیهای زیست محیطی و فشارهای عصبی را شامل می شوند. تجاوز مزاحمان در گذشته، به جسم و کالبد انسانها بود. اما اکنون تجاوز به روان، ذهن و اندیشه انسان رواج یافته است.

ر. باک مینستر فولر (R. Buckminster Fuller)، از صاحب نظران معاصر معماری و شهرسازی می گوید: «اگر موجودی از کره مریخ بر زمین فرود آید، در نخستین دیدار از زمین، ساکنان این کره را نمی بیند، مگر آن که کاملاً در نزدیکی سطح زمین قرار گیرد. اما مدتها قبل از آن که انسانها را ببیند، بزرگراهها، خطوط راه آهن، برج های عظیم انتقال برق، فرودگاهها و وسایل نقلیه را مشاهده می کند، تا جایی که ممکن است ذهن او آشفته شود و به اشتباه، این عناصر را به جای ساکنان کره زمین بگیرد». در واقع، خود انسانها نیز وضعی شبیه آن موجود مریخی دارند. هر انسان، انسانهای دیگر را واقعاً کمتر می بیند. معمولاً انسانها را باید در میان جمعیت انبوه خیابانها، در اتومبیلها و یا بر صفحه تلویزیون و پرده سینما تماشا کرد. هر انسان، صدای انسانهای دیگر را از گوشی های تلفن و یا بلندگوها می شنود و تا طرف مقابلش از جلد این اختراعات بیرون نیاید، نمی تواند او را موجود حقیقی زنده ای فرض کند. امروزه به مدد روشهای علمی، می توان آسیبهایی را که به انسان، به سبب آب و هوای نامناسب، گرد و غبار یا محرومیت از نیازهای طبیعی وارد شده، اندازه گرفت. اما علم تاکنون نتوانسته است آسیبهایی ناشی از فشارهای عصبی بر انسانها را که حاصل بزرگ شدن دائم و مبالغه آمیز ابعاد کالبدی زندگی آنهاست، اندازه بگیرد و معلوم کند که تغییرات مداوم

شرایط زندگی، چه تاثیری بر ذهن و روح آنها می‌گذارد. اذهان عمومی بیشتر متوجه رکوردهای هیجان‌انگیز و بی‌اساس شده است: سریع‌ترین وسیله، بلندترین ساختمان، پرنورترین چراغ، بلندترین صدا و ... کسی نمی‌فهمد که این هیجانها و تنوع‌های ظاهری پس از مدتی، تاثیر خود را از دست می‌دهند و خود به یکنواختی و کسالت منجر می‌شوند. برای مثال زندگی در آسمانخراشها زمانی يك پدیده هیجان‌انگیز و شگفت به شمار می‌رفت اما اکنون آشکار شده که زندگی در این بناها با تمامی تجهیزات مدرنی که دارند، وقتی چشم جز منظره یکنواخت دور دست را نبیند، گوش جز صدای بلندگوها را نشنود و آدمی جرئت استفاده مستقیم از هوا و فضای باز را نداشته باشد، یکی از بدترین شکنجه‌های روانی است.

اگر انسان منحصراً تابع تهییج و تحرك ناشی از ابعاد بزرگ شود و فرصتی برای مشاهده و درك متضاد آنها یعنی ابعاد كوچك نیابد، به آسانی می‌توان تصور كرد كه ارگانیسم وجودش رو به انهدام می‌رود. حساسیت انسان به سبب زیست در محیطی که همه چیز آن حساب شده و آسایش آن مکانیکی است، تضعیف می‌شود؛ زیرا در این محیط، جایی برای خودانگیختگی شهودی انسانها و باروری ذوق و فطرت غریزی آنها پیش‌بینی نشده است. اگر دقت کنیم، می‌بینیم توازنی که در طبیعت برای ارگانیسم‌های زنده فراهم آمده نیز ترکیبی از متضادها با رابطه‌ای دینامیک و پویا نسبت به یکدیگر است. پس جهان ساخته و پرداخته انسان نیز می‌بایست دارای چنین توازنی باشد.

در جستجوی معیارهای طراحی آرمانشهر

تا به حال، کوشیدیم نشان دهیم که توازن زندگی معاصر انسان در کلانشهرهای امروزی، درست به سبب همان مظاهری از تمدن که در ابتدا به نظر می‌رسید راحتی و آسایش انسان را مدنظر دارند، متزلزل شده است. همچنین به جستجوی معیارهایی در برنامه‌ریزی کالبدی يك آرمانشهر از دو دیدگاه زندگی اجتماعی و زندگی خصوصی برآمدیم و خاطرنشان ساختیم که چنین شهری در کنار فراهم آوردن تمامی مزایای يك زیست‌سالم برای شهروند خود، به هیچ وجه نمی‌بایست به تمدن، تکنولوژی و مظاهر آن پشت کند و با نادیده گرفتن جنبه‌های مدرن زندگی امروز، مانع پیشرفت و ترقی انسانها شود. اینک می‌خواهیم به جستجوی معیارهایی کلی و عمومی در طراحی این آرمانشهر برآییم و ببینیم واحدهای گوناگون این عرصه، از کلان‌ترین فضاهای عمومی شهر تا خردترین واحد ممکن، چه سازمانی در کنار یکدیگر می‌یابند و چه اصولی در این همجواری می‌بایست رعایت شود. چنان که قبلاً نیز یادآور شدیم، گام اول، نظام یافتن کالبد شهرنشینی در دو سطح است: نخست، لازم است انواع بیشمار تجارپ، وارد عرصه‌هایی با کالبد و ذات مشهود شوند. دوم، این عرصه‌های منتزع می‌بایست به نسبت شدت تاثیرشان بر یکدیگر و برحسب ارتباطشان با مهمترین عنصر شهر، یعنی انسان و مسکن او، در مراتب متفاوت قرار گیرند.

نخستین نظر، این که هر فعالیت باید در عرصه‌ای واجد مظاهر کالبدی مشخص انجام پذیرد و هر عرصه می‌بایست با وضوح و پیوستگی شکل

خود بتواند مشوق، نماینده و نگاهدارنده فعالیت خود باشد. مثلاً در قرن شانزدهم، لئوناردو داوینچی در طرحهای خود برای «شهر ایده آل»، پیشنهاد کرد که مسیر عابران پیاده، عابران سوار بر اسب و وسایل نقلیه دیگر در سه سطح با ارتفاعهای مختلف ساخته شوند. در سال ۱۸۸۰ نیز اُلمستد (Olmsted) در طرح خود برای «پارک مرکزی نیویورک»، نیاز به جداکردن عوامل مختلف ترافیک را پیش بینی کرد. در طرح تونی گارنیه برای «شهرهای صنعتی» نیز این نکته قابل مشاهده است. همچنین منشور آتن که به سال ۱۹۲۹ به تصویب کنگره جهانی معماری مدرن رسید، خواهان نظامی تازه در شهرها شد که با استفاده از آن، عرصه های کار، سکونت، تفریح و ترافیک از یکدیگر متمایز شوند. در طرح جامع لوکوربوزیه برای شهر سن دیه در فرانسه به سال ۱۹۴۵ نیز برای مرکز اجتماعی شهر، قسمت مسکونی و بخش صنعتی، هریک جایی خاص و متمایز در نظر گرفته شده است. طرح هادی چاندیگار، پایتخت پنجاب هند در سال ۱۹۶۵ نیز همچنان بر تمایز عرصه های گوناگون شهر تاکید می کند و ... مثالهای فراوان دیگر.

اما دومین نظر، یعنی سازمان دادن عوامل شهر در مراتب گوناگون به نسبت ارتباطشان با انسان و فضای زیستی او، تا به حال کمتر شناخته شده است که در اینجا سعی می کنیم آن را اندکی بیشتر بکاویم: با اندکی دقت، در می یابیم که بیشتر شهرهای خوب گذشته، دارای نظامی آشکار و مبتنی بر سلسه مراتبی منطقی و عملکردی بودند که تا خردترین واحد آنها، یعنی مسکن ادامه می یافت. کلبه های روستایی قبایل بدوی، معابد شرق دور، معماری درخشان یونان و روم، مساجد اسلامی، معماری سنتی

ایران و بسیاری نمونه‌های دیگر، همواره از تسلسل‌یادشده بهره می‌برده‌اند و نظام زیستی آنها مبتنی بر گذر از فضاهای خاص و تعیین شده‌ای بوده است. مثلاً در معماری سنتی ایران، این سلسله مراتب از مقیاس کلان شروع می‌شده (دروازه، میدان، خیابان، کوی، گذر، بن بست، ...)، مقیاس خرد را در برمی‌گرفته (ورودی، هشتی، دالان، حیاط بیرونی، ایوان، اندرونی، شبستان، اتاق، پستو، ...) و حتی فضاهای عمومی مثل بازار را نیز شامل می‌شده است (راسته، چهار سو، بازارچه، تیمچه، سرا و ...).

اما در عصر حاضر، بیشتر شهرها و بناها این روشنی طرح را، هم در نظم درونی و هم در نظم برونی خود از دست داده‌اند. شهرها به خودی خود و برای بیگانه‌ای که وارد آنها شود، گویا نیستند. فضاهای عمدتاً بی‌هویت و فاقد تشخیص درخورند. میدانها و خیابانها از بدنه‌ای که سابقاً آنها را محصور می‌کرد و به آنها هویت و معنا می‌بخشید، دور افتاده‌اند و حداکثر واجد مجسمه یا عنصری بی‌معنا در میانه خود هستند. پوسته پیوسته فضاهای مسکونی کهن و تلفیق بی‌نظیر آنها با فضاهای تجاری، اداری و خدماتی، به پوسته‌ای متخلخل با نماهایی پراکنده و بی‌مفهوم از خانه‌های ویلایی مجزا، آپارتمانهای فشرده و فضاهای تک افتاده خدماتی بدل شده است. از سوی دیگر، تسلسل معنایی و کالبدی فضاهای درونی هر خانه نیز از بین رفته است. ورودی غالب خانه‌ها به قلب حریم نشیمن (تحت نام بی‌مسمای «هال») باز می‌شود که در واقع، چیزی نیست جز راهرویی وسیع و تلف شده که درب‌های متعدد اتاقهای خواب، پذیرایی، آشپزخانه و سرویسهای بهداشتی، بی‌هیچ تفاوت یا ارزشگذاری، به آن باز می‌شوند. به این ترتیب، خانم خانه

برای گذر از اتاق خواب یا نشیمن به آشپزخانه و برعکس، مدام می‌بایست از جلوی مهمانان رژه برود. مهمانان برای رفتن به دستشویی، گاهی می‌بایست تا نزدیکی اتاق خواب صاحبخانه پیش بروند. صدای تلویزیون نشیمن، مزاحم اتاقهای خواب است. بازی کودکان، مزاحم مهمانان است. مهمانان مزاحم صاحبخانه‌اند و ... به نظر می‌رسد همه مزاحم یکدیگرند. چنین خانه‌ای به جای آرامش بخشیدن به زندگی، عامل اصلی جنگ اعصاب و روان پریشی است.

همزیستی چند واحد مسکونی در جوار یکدیگر نیز نقطه‌ مشخص دیگری در تسلسل مراتب عرصه‌های کالبدی شهر به وجود می‌آورد. خانه‌ها خواه در امتداد خیابان یا کوچه‌ای قرار گرفته باشند، خواه برگرد محوطه‌ای جمع شده باشند و خواه به صورت آپارتمان و برج بر یکدیگر نهاده شده باشند، «مجموعه‌ای» را به وجود می‌آورند، اما واقعاً در هر مجموعه‌ای، چند خانه باید موجود باشد؟ پاسخ به این سوال، به میزان بسیار، مربوط به مزایایی است که بر عملیات جمعی می‌تواند مترتب باشد. استفاده از تسهیلات گوناگون به مطلوب‌ترین صورت ممکن، بستگی به اندازه‌های مختلف مجموعه‌ها دارد. برخی از لوازم خانه، مثلاً اجاق گاز آشپزخانه، در يك واحد مستقل به بهترین شکل می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد و اگر حتی دو خانواده بخواهند از يك اجاق استفاده کنند، نتیجه مطلوب نخواهد بود، زیرا هر دو خانواده تقریباً در يك زمان به آن نیاز دارند. اما يك ماشین لباسشویی به آسانی می‌تواند مورد استفاده چند خانواده قرار گیرد، زیرا خواه این ماشین در رختشویخانه يك ساختمان چند طبقه باشد یا در رختشویخانه‌ای عمومی در خیابان، خانواده‌ها می‌توانند

در ساعات مختلف روز از آن استفاده کنند. بنا بر محاسبات، يك ماشین رختشویی معمول می‌تواند به طور متوسط، مورد استفاده ده خانواده در روز قرار گیرد. پس شماره واحدهای مسکونی که يك ماشین رختشویی، پاسخگوی نیاز آنان است، می‌تواند نقطه‌ای مشخص در سلسله مراتب استفاده از این ماشین شود. یعنی اگر تعداد واحدهای مسکونی بیشتر از این مقدار شود، استفاده از این ماشین نامطلوب خواهد شد.

اگر همین سوال را در مورد دیگر وسایل خانگی یا تجهیزات شهری تکرار کنیم، باز شماره بهینه دیگری برای تعداد استفاده کنندگان از هر وسیله به دست خواهد آمد. مثلاً سیستم حرارت مرکزی با سوخت مایع، هنگامی از نظر مصرف، ارزان تمام می‌شود که مورد استفاده در حدود بیست خانه قرار گیرد. همچنین نصب دستگاههای تهویه مطبوع، زمانی مقرون به صرفه است که بار سیستم از ۲۴۰.۰۰۰ فوت مکعب هوا افزون‌تر باشد و چنین باری در صورتی حاصل می‌آید که باز تقریباً بیست خانواده از سیستم استفاده کنند. پس استفاده چندین خانه از این سیستمها به شکل مقرون به صرفه، رقم بیست خانه را به عنوان نقطه‌ای مشخص در سلسله مراتب استفاده از این وسایل، بدست می‌دهد. سلسله مراتبی که در استفاده مستقل تا استفاده گروهی از این وسایل موجود است، کاملاً نزدیک به همان سلسله مراتبی است که بین عرصه‌های زندگی خصوصی تا عرصه‌های زندگی جمعی وجود دارد. البته این نکته کاملاً طبیعی است، زیرا از يك جانب، هر کس می‌خواهد در عرصه اختصاصی خود از حداکثر استقلال برخوردار باشد و از جانب دیگر، در عرصه‌های عمومی است که از برخی تجهیزات می‌توان حداکثر استفاده را برد.

زباله، مثال واضح دیگری به دست می دهد. در جوامع مصرف کننده امروز، در هر نقطه ای، انبوه قوطی ها، بطری ها، جعبه ها، کاغذها و زباله های دیگر بر هم انبار می شوند که ممکن است چندین روز در همان نقطه باقی بمانند در حالی که مسئله جمع آوری زباله، هم به عرصه خصوصی هر خانواده مربوط است و هم به فعالیتهای شهرداریها که در عرصه عمومی قرار دارند. برآستی عرصه های عمومی، نیمه عمومی و خصوصی در مورد جمع آوری زباله، با یکدیگر مرز مشترک می یابند. حال اگر مسئله جمع آوری زباله برحسب عرصه های نظام یافته مجاور یکدیگر جدی گرفته شود، تسهیلات مناسب ممکن است در عرصه های گوناگون، چنان توزیع شوند که هم از مزایای سیستمهای جمعی استفاده شود و هم از مزایای سیستمهای کوچکتری که می توانند در خانه ها برای جمع آوری، دفع یا بازیافت زباله نصب شوند؛ از سطلهای تفکیک و تجهیزات ساده بازیافت زباله در خانه ها ... تا مراکز محلی بازیافت زباله که مثلاً در ازای دریافت کاغذهای باطله مردم، به آنها دفتر و کتاب می دهند و در ازای دریافت خرده شیشه، انواع ظروف شیشه ای و ... بالاخره مراکز اصلی و کلان تفکیک و بازیافت زباله که از این مواد، مصالح نوینی پدید می آورند. سخن بسیار ساده است. شهر سالم یا آرمانشهر، شهری است که مثال گفته شده در مورد تمامی اجزا و روابط آن در عرصه های گوناگون جمعی و خصوصی، اعمال شود و این برآستی چیزی جز اندیشه های فارابی نیست که در مدینه فاضله خود، به یگانگی ملت و دولت می اندیشید.

عاملی دیگر که به مدد آن می توان ماهیت عرصه های گوناگون آرمانشهر را معین کرد، نوع و درجات متفاوت استفاده از وسایل نقلیه

است. مثلاً در حال حاضر، حداکثر مسافت قابل قبول بین يك واحد مسکونی و مکان توقف اتومبیل‌های ساکنان آن، تقریباً ۷۰ متر است و این حداکثر مسافتی است که شخص می‌تواند در حالی که بسته‌ای در دست دارد، براحتی خود را به اتومبیلش برساند؛ اما اگر سبدهای چرخ‌داری که هم اکنون در فروشگاه‌های بزرگ مورد استفاده قرار می‌گیرد، در پیاده‌روها نیز موجود باشد، حد ۷۰ متر تغییر می‌یابد؛ زیرا هر کس به آسانی می‌تواند با استفاده از این وسیله، مسافتی طولانی‌تر را بپیماید. بنابراین تحت تاثیر پیشرفتهای فنی و تغییر عادات، حتی نوع و مسافت راه رفتن عابران پیاده در معرض تغییرات قابل توجه قرار می‌گیرد و ویژگیهای کالبدی شهر، وارد عرصه‌های نوینی می‌شود. البته در مورد شهرهای فعلی، به ندرت می‌توان این سلسله مراتب را بین عرصه‌ها به وجود آورد، زیرا مقررات ساختمانی و آپین نامه‌های شهری فعلی، بسیار قدیمی و از کار افتاده‌اند و در غالب موارد، همچون بازدارنده‌ای در برابر اندیشه‌های جدید عمل می‌کنند. تراکم‌های قراردادی، کاربریهای کلیشه‌ای و منسوخ طرحهای جامع، میزان عقب نشینی، قوانین سطح اشغال زمین، درصد نورگیرها و بالکن‌ها و ... بسیاری قوانین دیگر، امروزه چنان بی‌ارزش و بی‌کاربرد هستند که فقط به کار نامتناسب‌تر ساختن فضای شهرها می‌آیند. اکنون سؤال این است: پس مقررات و اصول مفید يك برنامه‌ریزی و طراحی شهری مناسب کدامند؟ پاسخ: مقررات و اصولی که به هماهنگی توده و شکل ساختمانها، پیوستگی پوسته و فضا، بهینه‌سازی فعالیتها، کمترین آسیب به محیط زیست طبیعی، استفاده از منابع تجدید شونده و انرژیهای نو، همجواری متناسب فضاهای پر و خالی، سیمای خوانای

شهر، تردد آسان و منطقی در آن، ترکیب مناسب و قابل انعطاف کاربریهای گوناگون، بهداشت مادی و روانی محیط و ... در يك کلام، وحدت و یکپارچگی شهر توجه کند. از آنجا که غالباً در درك مفاهیم وحدت، هماهنگی و یکپارچگی، سوء تفاهم وجود دارد، بد نیست در این باره، توضیح بیشتری بدهیم:

يك ساختمان برای تناسب با زمینه و تقویت وحدت و یکپارچگی بصری منطقه خود، نیازی به تقلید دقیق شکل و بافت ساختمانهای مجاور ندارد، بلکه کافی است ویژگیهای مشترک و معینی را داشته باشد. در هر شهری که اندک میراث خوبی در زمینه ساختمانها و محله ها وجود داشته باشد، مهمترین اقدام برنامه ریزان و طراحان شهری، می بایست تاکید بر حفظ کیفیت های مثبت این میراث باشد و چنانچه طراح یا کارفرمایی برای ابراز وجود یا احقاق تشخیص کاذب، بخواهد اصول طراحی و توجه به زمینه و محیط شهری را نادیده بگیرد، می بایست مردم به طور جدی در برابر او مقاومت کنند. این حق مسلم هر جامعه است که خواهان رعایت ویژگیها، مقیاس، تعادل، تناسب و نهایتاً وحدت و یکپارچگی شهر خود باشد. در الگوهای قوی معماری در همه جای دنیا، مجموعه ساختمانها در کنار هم، تاثیری کلی و بیش از تاثیر يك اجزای آن دارند. حتی اگر برای يك بار، ساختمانی ناهمگون و نامتناسب را در منطقه ای بپذیریم، توان مقاومت منطقه را در برابر حملات بعدی این گونه پدیده ها و حفظ و انسجام بافت آن کاسته ایم. البته تضاد و ناهمگونی نیز در شرایطی خاص و به شکل بسیار محدود می تواند مهم و تاثیرگذار باشد. ساختمانهای مهم شهری معمولاً با طرح و نحوه

قرارگیری خاص از سایر ساختمانها متمایز می‌شوند تا بر اهمیت آنها تاکید شود اما معمولاً ساختمانهای مسکونی، تجاری و خدماتی به این صورت متمایز نمی‌شوند؛ زیرا چند ساختمان خاص، تاکید و تمرکز بصری به وجود می‌آورند، اما اگر همه ساختمانها با هم متفاوت و متباین باشند، نتیجه، هرج و مرج و اغتشاش بصری است.

وحدت و هماهنگی، بجز فضاهای بسته، فضاهای باز را نیز شامل می‌شود. درواقع، طراحی انواع فضاهای باز و فضاهای سبز که امروزه نام «زیباسازی» بر خود گرفته نیز چنانچه از اصول و منطقی پیروی نکند، جز به اغتشاش و پراکندگی نخواهد انجامید. مثلاً همه می‌دانیم که کاشتن درختان سرسبز و زیبا در حاشیه‌ها یا میانه خیابانها و تلفیق انواع فضاها و عناصر شهری با گل و گیاه، زیبا و مفید است اما چنانچه این عمل از حد معینی فراتر رود و دیگر، منطقی را در بر نگیرد، حاصل بسیار کسالت بار و حتی گاه نازیبا خواهد بود. مثلاً در زمینه کاشت درختان در حاشیه خیابانها، باید توجه کرد که يك خیابان اصلی، بسیار با يك خیابان فرعی متفاوت است. خیابان اصلی، فعالتر و مورد استفاده بیشتری است و همین تردد فراوان، به علاوه مسائل متفاوت زیست محیطی و روانی، ایجاب می‌کند که طرفین آن با ردیف‌هایی از درختان، محوطه‌سازی شود و حتی اگر عرض آن اجازه دهد، ردیفی در میانه آن نیز به این امر اختصاص یابد. بتدریج اگر تمام خیابانهای اصلی شهر به این صورت محوطه‌سازی شوند و سایر خیابانها به صورت دیگری درآیند، مردم درمی‌یابند که هر خیابانی که به این شکل، محوطه‌سازی شده، يك خیابان اصلی است. در واقع، زیباسازی که به منظور جذابتر

کردن معابر انجام شده، در اینجا به هدف مهم دیگری یعنی شناسایی شبکه خیابانهای اصلی شهر نیز کمک کرده است. اما در نظر بگیرید که این عمل در هر خیابان اصلی و فرعی و کوی و برزنی تکرار شود. حاصل چه خواهد شد؟

جالب توجه است که از محوطه سازی، حتی می توان برای پیشگیری از تردد سریع اتومبیلها، مثلاً در خیابانهای مسکونی نیز استفاده کرد. این روش که در کشورهای انگلستان و هلند رواج بسیار دارد، بر این نکته روانشناسی مبتنی است که «يك مسیر مستقیم، همراه با تعیین دقیق مسیرهای پیاده و اتومبیل، رانندگان را به سرعت گرفتن تشویق می کند و برعکس، برداشتن این ویژگیها سبب خواهد شد که رانندگان از سرعت وسیله نقلیه خود بکاهند». به عبارت دیگر، برای پیشگیری از تردد سریع اتومبیلها، کافی است مسیر حرکت آنها مستقیم نباشد، علائم بین مسیرهای پیاده و اتومبیل (اعم از جدول، نرده، جوی و ...) محو شود و کف سازی به صورت تکه تکه و با الگوها و بافتهایی متنوع انجام پذیرد. راننده برای عبور از چنین مسیری، ناگزیر است که از مسیری نامنظم پیرامون اتومبیلهای متوقف شده، نیمکتها و زمینهای بازی عبور کند. به این ترتیب، محیط کالبدی خیابان، راننده را آگاه می سازد که او و عابر پیاده مشترکاً از يك فضای عبور استفاده می کنند.

به هرحال، هماهنگی و تضاد، همواره در کنار هم معنا می یابند و فزونی یکی بدون ظهور دیگری، ثمری ندارد. يك طرح زیباسازی خوب به وضوح می بایست ذکر کند که در چه نقاطی از کدام خیابانها، به چه نوع درختان

یا فضای سبزی با چه طرح و ترکیبی نیاز است و در نقاط دیگر چه. در غیر این صورت، در شهری که تمام خیابانهای آن، به شکلی بی هدف و بی برنامه، با انواع درختان «باری به هر جهت» سبز شده اند، شاید خیابانی چشمگیر و لذت بخش باشد که اصلاً درختی ندارد! ضوابط زیر شاید تا حدودی در این مورد راهگشا باشند:

- در خیابانهای فرعی که نمی بایست ترافیکی سریع داشته باشند، لازم است درختکاری، حالت نامنظم و پراکنده ای داشته باشد.
- خیابانهای عبوری که برای سفرهای طولانی تر در نظر گرفته شده اند، نیاز به فضای سبزی منظم تر و متداوم تر دارند.
- از شکل و ارتفاع درختان می توان برای مشخص کردن انواع خیابانها استفاده کرد.
- در مواردی که حدود جغرافیایی مشخصی برای واحد محله وجود ندارد، انواع مشخص درخت و الگوهای مشخص کاشت می تواند به ایجاد هویت کالبدی خاص هر محله کمک کند، که خود موجب شکل گیری ارگانهای محلی خاصی نیز خواهد شد.
- در هر خیابان، مناطق خاص را می توان با نوع متفاوت درختکاری مشخص کرد. مثلاً اگر درختهای اصلی خیابانی از انواع همیشه سبز و درختهای قسمتهای تجاری آن از انواع برگ ریز باشند، مناطق تجاری در ماههای سرد سال از آفتاب بهره مند می شوند و قدم زدن در جوار آنها بسیار لذت بخش خواهد بود.
- ... و از ضوابطی مشابه اینها می بایست در تمامی عناصر و فعالیتهای مرسوم در زیباسازی شهر اعم از روشنایی خیابانها، ایستگاههای

اتوبوس، نیمکتها، تابلوها، سایبانها و ... استفاده کرد تا زیباسازی واقعاً مفهوم بیابد و علاوه بر ارتقای زیبایی ظاهری شهر، مقاصد عملکردی آن از قبیل شناسایی، خوانایی، هویت، آرامش، تنوع و ... نیز امکان حصول یابند.

و بالاخره واپسین نکته‌ای که می‌خواهیم به آن بپردازیم، معیار «ارتفاع» و ضوابط برپایی ساختمانهای بلندمرتبه از دیدگاه طراحی کالبدی شهر است که بویژه طی سالهای اخیر، سیمای شهری ما را به طور جدی تحت تاثیر قرار داده است. اهمیت این مقوله، زمانی آشکار می‌شود که دریابیم سیمای کالبدی هر شهر، مانند امضایی است که شهر به وسیله آن شناخته می‌شود. خط افق يك شهر، همچون دستخط يك شخص، دارای اطلاعات مهمی درباره ماهیت آن شهر است. چگونگی برپایی ساختمانها در کنار یکدیگر، هماهنگی یا تضاد ارتفاع ساختمانهای همجوار، تناسبات کلی شهر، نحوه نشستن بناها بر سطح زمین و ...، همه در چگونگی شکل‌گیری خط افق و سیمای کالبدی يك شهر موثرند. ضمناً کل این مجموعه به نحوی گریزناپذیر و جدی، با نوع توپوگرافی و وضعیت ارتفاعی هر شهر، پیوند دارد. مثلاً در يك شهر مسطح و گسترده شده بر زمین، بنایی با ارتفاع زیاد می‌تواند بسیار شاخص و جلوه‌گر باشد، ولی همین ساختمان در شهری غیرمسطح و پرفراز و نشیب، جلوه‌چندانی نمی‌یابد. برعکس، در يك شهر غیرمسطح که شکل ساختمانها از توپوگرافی زمین متأثر است، يك ساختمان بزرگ، ولی کوتاه و مسطح که خطوط قوی افقی به وجود می‌آورد، شاید جلوه بیشتری داشته باشد. ساختمان مرتفعی که در پایین يك تپه ساخته شود، نه تنها دید

ساختمانهای روی تپه را مسدود می کند، بلکه از ارزش وجودی و زیبایی تپه نیز می کاهد. اما اگر همین ساختمان بر روی تپه ساخته شود، شکل تپه را بهبود می بخشد و منظره موجود نیز حفظ می شود.

اصولاً شهرهای مسطح بیش از شهرهای غیرمسطح و پرشیب، دارای امکانات گوناگون توسعه هستند. تپه ها با وجود آن که سیمای لذت بخشی به شهر می دهند، به سبب تاثیر محدود کننده خود بر ترافیک، نظم خاص خود را بر شهر تحمیل می کنند. غالباً هنگامی که لطمه های جبران ناپذیری به سیمای شهر وارد می آید، ضرورت کنترل ارتفاع مشهود می شود. مثلاً ضوابط جامع کنترل ارتفاع در سانفرانسیسکو، پس از احداث یکباره چندین ساختمان مرتفع در نقاط حساس شهر و احتمال بروز طرحهایی بزرگتر و تهدید کننده تر به اجرا گذاشته شد. اما محدودیتهای ارتفاعی وضع شده پس از بروز اشتباهات، تنها مانع از بروز اشتباهات بیشتر می شود و خطاهای گذشته را جبران نمی کند. تنها یک برج ناآگاهانه و اندیشیده نشده، می تواند منطقه ای را تا ابد با مشکلات زیستی روبرو کند.

پراکندگی اتفاقی و ناموزون ساختمانهای مرتفع در بعضی مناطق کم تراکم حومه ای، نشان می دهد که نیاز به ضوابط محدودیت ارتفاع، تنها منحصر به مناطق پر تراکم و در حال توسعه نیست. تاثیر بصری برجهای مرتفعی که دارای شکلهایی خاص هستند و بدون هیچ نظم و قاعده روشنی پراکنده شده اند، براغتشاش و بی نظمی مناطق حومه ای می افزاید. این حجمهای بی ارتباط با هم، نه بر راحتی قابل اصلاح هستند و نه می توان آنها را در آینده، تحت نظمی خاص قرار داد و به مجموعه واحدی تبدیل کرد.

به مسائل کالبدی گفته شده، ضرورت‌های اقلیمی هر شهر از قبیل نیاز به آفتاب، سایه، باد و ... را نیز اضافه کنید. این موهبت‌ها، منابع گرانبهایی هستند که از بین بردن آنها توسط برجها یا هر عامل دیگری، به هیچ وجه توجیه ندارد. چه بسیار خانه‌هایی که به سبب احداث يك برج در جوار آنها، برای همیشه از نور آفتاب محروم شده‌اند و یا منظره اطراف خود را از دست داده‌اند. البته برخورداری مداوم از این موهبت‌ها، به آن معنا نیست که با همه خیابانها باید به روشی مشابه برخورد کرد. تنوع تجارب محیطی و فضایی، بخشی مهم از غنایی است که يك شهر می‌بایست عرضه کند. به عبارت دیگر، برخورداری مداوم از نور آفتاب در شهری مسطح و کم ارتفاع، به همان میزان می‌تواند کسل کننده و فاقد جذابیت باشد که زندگی در شهری با انبوه ساختمانهای مرتفع و فشرده، بدون ذره‌ای نور آفتاب و همچون يك زندان. برای این منظور، حتی در سانفرانسیسکو که یکی از مراکز مهم برجها و آسمانخراشها است، دره‌های به وجودآمده بر اثر احداث ساختمانهای مرتفع، هرگز آنقدر وسیع و طولانی نیستند که حالتی زندان وار یابند و عموم مناطق فشرده، متراکم و پرجمعیت اداری و موسسات مالی، با مناطق کم تراکم تجاری، ساختمانهای کوتاه‌تر مسکونی و یا فضای باز احاطه شده است. همچنین ضوابط کنترل و کاهش ارتفاع ساختمانهای مرکز قدیمی شهر، سبب شده که هویت خاص این مرکز نیز حفظ شود.

به هر حال، قطعی است که از دیدگاههای مختلف عملکردی، کالبدی، زیبایی‌شناختی، زیست محیطی، روانی و ... نمی‌توان کل موجودیت ساختمانهای مرتفع بلند مرتبه را نفی کرد. تنها نگرانی موجود،

بی‌تناسبی این ساختمانها با زمینه خود و اندیشیده نشدن مسائل گوناگون آنها است که واقعاً ایجاب می‌کند پیش از اقدام به برنامه‌ریزی و طراحی هر برج، گروهی وسیع و مجرب، در زمینه‌های مختلف تاثیر آینده آن بر اقلیم، کالبد، ترافیک، سیما، محیط‌زیست و ... دیگر خصوصیات منطقه و ساختمانهای همجوار آن تا شعاعی دور، تحقیق و تفحص کنند. از این رو و به سبب اهمیت فراوانی که شناخت مقوله تراکم و چگونگی برپایی ساختمانهای بلندمرتبه در معیارهای برنامه‌ریزی و طراحی هر آرمانشهر یا اصلاح شهرهای موجود دارد، گفتار جداگانه‌ای را به این مبحث و ذکر انواع آسیبهای ناشی از تراکم بیش از اندازه، اختصاص داده‌ایم که از نظر می‌گذرد.

تراکم: ضد توسعه، ضد پایداری

تاکنون، برخی از مهمترین معیارهای برنامه‌ریزی و طراحی هر شهر متعادل و سالم برای زیستن بی‌دغدغه و متعالی آدمی را یادآور شدیم. اینک به سبب مطرح شدن بیش از پیش مقوله تراکم و برپایی بی‌رویه برجها و ساختمانهای بلندمرتبه در توسعه شهری سالهای اخیر که به نظر می‌رسد از پایه، ضد توسعه، ضد پایداری و ضد تمامی دیدگاههایی است که تاکنون برشمردیم، برآنیم تا بر این مبحث، تمرکز بیشتری کنیم و نتایج گمراه‌کننده این توسعه ظاهری را اندکی بیشتر بکاویم تا شاید در برنامه‌ریزی و طراحی شهرها و شهرکهای آینده، توسعه شهرهای فعلی یا حداقل جلوگیری از نابود شدن بیش از پیش آنها و بنابراین نابودی يك نسل، يك جامعه و يك ملت موثر باشند. آسیبهای خرد و کلان تراکم بیش از اندازه، از دیدگاههای گوناگون، قابل بررسی است:

۱) آسیب‌های زیست محیطی

معمولاً نخستین و آشکارترین آسیب تراکم بیش از اندازه، در مسائل زیست محیطی خود را می‌نماید. طبیعی است که آلودگیها و دود حاصل از تاسیسات مکانیکی دو برج، دو اتومبیل و دو کارخانه، بیش از آلودگیهای دود يك برج، يك اتومبیل و يك کارخانه است؛ طبیعی است که تراکم بیش از حد انسان، به معنای تراکم بیش از حد انواع ابزار و تاسیسات آلوده‌کننده دیگر نیز هست و طبیعی است که این مقوله با بهداشت و تندرستی، یعنی مهمترین مسئله در ادامه حیات آدمی سروکار دارد.

می‌توان کار را به آمار و ارقام کشاند و میزان مراجعه ساکنان یک شهر پرتراکم را به پزشک با میزان مراجعه ساکنان یک شهر کم تراکم به آن مقایسه کرد؛ قطعاً شهروندان یک شهر کم تراکم از سلامت بیشتری برخوردارند. این مقایسه بین تهران و استانداردهای اروپا و آمریکا هم‌اکنون در دست و قابل ارائه است. در حالی که آمار جهانی، میزان مراجعه اروپاییان و آمریکاییان را به پزشک برای منظره‌های متفاوت درمانی، در حدود ۵ نفر بار در سال اعلام کرده‌اند، این میزان در کشور ما در حدود ۷ نفر بار در سال است (جالب توجه است که در مورد مراجعه‌های بهداشتی و پیشگیری، وضع کاملاً برعکس است: مراجعه اروپاییان و آمریکاییان در این مورد، در حدود ۴ نفر بار در سال است و در کشور ما در حدود ۲/۵ نفر بار در سال) و واقعاً عمق فاجعه، زمانی آشکار می‌شود که این میزان اضافه ۲ نفر بار در سال را در جمعیت ۶۰ میلیونی خود ضرب کنیم و آن را با تعداد پزشکان، میزان تردد ترافیکی حاصل از آن، میزان داروی مصرفی، میزان نیروی تلف شده فرد بیمار و جامعه و ... مقایسه کنیم.

بجز این، تراکم و آلودگیهای زیست محیطی (اعم از صوتی، بصری یا حتی غیر صوتی و بصری)، تأثیری مستقیم بر روان انسان، اتلاف اقتصادی جامعه، روابط اجتماعی، مسائل فرهنگی و ... دارد که چون ریشه آنها به هرحال، تراکم بیش از اندازه است، در عناوین مربوط به خود، به آنها پرداخته‌ایم. اما در اینجا بد نیست سخن از قیاسی به عمل آوریم که معمولاً موافقان نقطه نظر تراکم، بین تهران و دیگر شهرهای متراکم جهان به عمل می‌آورند و آن از این قرار است: می‌پرسند اگر

رابطه بین تراکم و آلودگی هوا مستقیم است، چرا هوای برخی از دیگر شهرهای متراکم جهان مانند لندن، نیویورک، پاریس و غیره، به اندازه تهران، آلوده نیست؟ پاسخ در امکان رفع آلودگیهای به وجود آمده در دیگر نقاط (طبیعی یا مصنوعی) و فقدان این امکان (تا به حال) در شهری مانند تهران نهفته است؛ از عواملی مانند فزونی فضای سبز و تلاشهای زیست محیطی مختلف گرفته ... تا حتی بهره‌وری از باد و امکان جابجایی هوا که می‌دانیم در تهران به ندرت رخ می‌دهد.

بله، در ساعات بحرانی کار و فعالیت در لندن نیز گاه هوای آلوده و غیرقابل استنشام بر فضای آن سنگینی می‌کند؛ ولی باد در کمتر از چند ساعت، این هوا را جابجا و یا به دیگر لایه‌های جو، منتقل می‌کند و در نتیجه هوا همواره پاک و تمیز به نظر می‌آید. اما همه می‌دانیم که فقدان باد و جابجایی هوا در تهران، گاه سبب می‌شود که هوای آلوده آن، تا چندین روز، از فراز شهر و حتی از نزدیکی سطح آن تکان نخورد و مدام آلودگی بر آلودگی بیفزاید. پس رابطه بین تراکم و آلودگی هوا، کاملاً مستقیم و منطقی است؛ اما به سبب ویژگیهای اقلیمی شهری مانند تهران، تراکم آن حتی از استانداردهای جهانی نیز شاید می‌بایست کمتر باشد.

۲) آسیب‌های اجتماعی

تراکم بیش از اندازه و آلودگیهای حاصل از آن، آسیب‌های اجتماعی انکارناپذیری به همراه دارند. رشد روز افزون پرخاشگری و بیماریهای

عصبی که بتدریج به انواع جنحه و جنایات خواهد انجامید، یکی از نتایج این نابخردی است. از سوی دیگر، یک شهر متراکم و آلوده بتدریج بر روابط اجتماعی افراد سالم خود نیز تاثیر خواهد گذارد. برای مثال، کافی است طرز برخورد و رفتار و صحبت دو نفر از دو شهر پرتراکم و کم تراکم را با یکدیگر مقایسه کنید و ببینید چه آرامشی در یکی نهفته است که در دیگری نیست. تراکم کم، ماهیتاً با حفظ اخلاق و آزادی و جوانمردی افراد سروکار دارد و جلوه های مثبت و متعالی زندگی در سایه آن رشد بیشتری می یابند. در تهران خودمان، کافی است میزان مراجعه به کلانتری و آمار جنحه و جنایات را بین محلات شمال و جنوب آن مقایسه کنید.

تراکم کم اساساً احساسی از شناسایی و خوانایی منطقه و افراد همجوار به دست می دهد که احتمال وقوع اعمال خلاف اخلاق و قانون در آن بسیار کم است؛ در حالی که در مناطق شلوغ و متراکم، دیگر آن حس شناسایی و خوانایی از بین می رود و افراد، روابط اجتماعی بسیار ضعیفتری با یکدیگر دارند. در نتیجه، امکان رسوخ بیگانگان به جمع افراد و برهم زدن آرامش آنان، بس ساده تر است. در سوئیس، سخن از برچیدن نظام قضایی و نیروهای دادرسی به سبب بیکار بودن آنها طی سالها است. نمی خواهیم بگوییم صرفاً تراکم کم، چنین نتیجه ای را به دست داده، ولی قطعاً همین تراکم کم، امکان پرداختن هر چه شایسته تر به برنامه ریزی و نظام جامعه ای را فراهم کرده که به چنین نتایجی ختم می شود. می توان این بررسی را درباره رشد اقتصادی، فرهنگی و ... دیگر مشخصه های قابل مقایسه بین شهرهای کم تراکم و پرتراکم نیز ادامه داد و به نتایج روشنگر دیگری رسید.

۳) آسیب‌های اقتصادی

تراکم بیش از اندازه، موجب اتلاف اقتصادی و بار ارزی بیشتر نیز هست. تعداد بیشتر مردم، تعداد بیشتری اتومبیل می‌خواهند و تعداد بیشتر اتومبیل، تعداد بیشتری پلیس و چراغ راهنمایی و سوخت و ... بتدریج اتلاف زمان و سرمایه در این جامعه بالا می‌رود؛ برچها به آسانسور، تهویه مطبوع و تسهیلات دیگری نیاز خواهند داشت که در جامعه ما تماماً می‌بایست از خارج تهیه شوند؛ و از سوی دیگر، این عمل چنانچه با هدف سودآوری صرف و بدون در نظر گرفتن زیرساختهای شهری مورد نیاز، همراه باشد (همچون بسیاری از برج‌سازیهایی اخیر تهران)، به نتایج منفی دیگری از قبیل تورم بیجای بهای زمین و ساختمان، تاثیر بر اجاره‌ها، بهای مصالح ساختمانی ... و بتدریج تورمی عمومی نیز خواهد انجامید. نکته جالب توجه و اغلب نادیده شده در این میان، آن است که احداث يك برج، از سویی به تورم گفته شده دامن خواهد زد و از سوی دیگر، معمولاً بهای بناهای همجوار خود را با کاهشی چشمگیر مواجه خواهد ساخت. چه، این بناها قطعاً در آینده با معضلات بسیاری ناشی از همجواری با این برج روبرو خواهند بود، از کاهش نور گرفته تا معضلات ترافیکی، تقسیم خدمات عمومی و ... بنابراین از این دیدگاه، با کاهش سرانه اقتصادی منطقه نیز روبرو خواهیم بود.

۴) آسیب‌های روانی

فشاردگی، انبوهی و تراکم، از نظر روانی نیز آسیب‌های جبران ناپذیری

به همراه خواهند داشت. مثال اتوبوسی با ۲۰، ۴۰ و ۶۰ نفر جمعیت را قبلاً گفته ایم. اکنون فرض کنید این وضعیت در تمام سطوح جامعه و از بام تا شام تکرار شود؛ یعنی کودکی در يك خانواده ده نفره زندگی کند، در اتوبوسی مملو از جمعیت به مدرسه برود، در خیابانها مدام به این و آن بخورد، در کلاسی ۶۰ نفره درس بخواند، در زمینی ۴۰ نفره بازی کند و... بنابراین مدام تحقیر شود. از او چه خواهد ماند؟

فطرت آدمی اصولاً در مکانهای خلوت، آرامش بیشتری دارد. کودک در کلاسهای خلوت راحت تر است، بهتر می آموزد، بهتر با دیگران معاشرت می کند و ... حتی به نظرش می آید که معلم او را بهتر «می بیند». زندانی های ویژه را درسولهای انفرادی حبس می کنند. چرا؟ چون می خواهند با فشردگی مکان، کمبود نور و دید محدود، شخصیت آنها را سرکوب کنند. آیا ما نیز در شهر خود، شایسته چنین رفتاری هستیم؟ ما خود به طور غریزی، فواصل را می شناسیم. فطرت ما خود به خود با تراکم های انسانی و معقول آشنا است. گواه آن که ارگانيسم بدن ما خود به هنگام اعمال مختلف، فواصل لازم را از دیگر افراد و اشیا رعایت می کند؛ مثلاً به هنگام صحبت کردن با فردی دیگر، محال است ما در ده متری یا ده سانتیمتری او بنشینیم و احساس راحتی کنیم. حال چگونه است که باید در خیابان، اتوبوس، آسانسور و مکانهای دیگر، فواصلی حتی کمتر از این را تحمل کنیم و برنیاشوبیم؟ کودکان ساکن محلات متفاوت کم تراکم و پرتراکم را از نظر هوش و استعداد و اساساً افقهای ذهنی، آزمایش کنیم و نتیجه را دریابیم. مثلاً بپرسیم می خواهند چکاره شوند، نظرشان را درباره کره ماه بپرسیم، یا آرمانهایشان را و ...

این دو گروه را با یکدیگر مقایسه کنیم. نتیجه بی شک روشنگر خواهد بود.

۵) آسیب‌های فرهنگی

تمامی تاثیر و تاثرهای پیشین، بی شک در میزان رشد فرهنگی جامعه نیز موثر خواهند بود. در چنین جامعه‌ای با آسیب‌های متفاوت زیست محیطی، اجتماعی، اقتصادی، روانی و ...، آیا هنرمندی، صاحب نظری و صاحب اندیشه‌ای امکان بروز خواهد داشت؟ کدام پیامبر، شاعر، نویسنده، مخترع، مکتشف، فیلسوف، نقاش، موسیقی‌دان و ... دیگر متفکر برجسته‌ای را سراغ داریم که در منطقه‌ای انبوه و پرتراکم توانسته باشد به مرزهای بالندگی و آفرینش برسد؟ از سوی دیگر، به فرض که چنین موهبت‌هایی به شکل‌های ناچیز و نابسنده در جامعه‌ای، حیات ناقص هم داشته باشند؛ در این انبوهی و تراکم افسار گسیخته، چه کسی خواهد توانست از آنها بهره‌مند شود و چگونه؟ در تهران خودمان، رجوعتان می‌دهیم به صف‌های طویل مشتاقان دیدار از فیلم‌های جشنواره فیلم فجر، لذت بردن از کنسرت‌های موسیقی گهگاه، دیدار از تئاترهای حرفه‌ای و غیره که همواره به زد و خورد، دخالت نیروهای انتظامی و غیره می‌انجامند ... و لاجرم پس از مدتی در نطفه خاموش خواهند شد.

اهمیت مقوله‌های فرهنگی در هر جای جهان، معمولاً آشکارتر از آن است که نیاز به یادآوری داشته باشد؛ ولی ظاهراً در جامعه خودمان

ناگزیریم ذکر کنیم که افراد هر جامعه در کنار امور جاری و معمول کار و استراحت، غالباً به نسبت میزان بهره‌وری از فعالیتهای فرهنگی و هنری است که چهره‌ای سرزنده یا خمود می‌یابند و بنابراین نسبت به تداوم پویا و فعال حرفه خود، احساس مسئولیت یا بی‌تعهدی می‌کنند. آیا در جامعه‌ای که به ازای هر ۵۰۰ نفر، یک صندلی سینما و به ازای هر ۵۰۰ نفر، یک صندلی تئاتر یا موسیقی وجود دارد، امکان این بهره‌وری هست؟

۶) آسیب‌های مذهبی

قابل توجه است که از دیدگاههای گوناگون مذهبی نیز تراکم بی‌رویه، مردود و مذموم است. در روایات اسلامی، مستحب است که مرد در خانه وسیع زندگی کند یا مشرف بودن دید به خانه‌های همجوار، نهی شده و ... آیا برآستی در تراکم انبوه و بی‌منطق برجها در کنار یکدیگر، این موازین رعایت می‌شوند؟ آیا می‌دانید که بسیاری از ساکنان خانه‌های همجوار برجها برای درمان ماندن از دید مزاحم و مشرف دیگران، همواره در پس پرده‌هایی ضخیم و پنجره‌هایی بسته به سر می‌برند و از نعمت آفتاب، هوای آزاد و ... محرومند؟

کتاب آسمانی ما، قرآن، بارها تاکید می‌کند که هیچ آسیب و ضرری از ناحیه فرد مسلمان نباید به دیگری وارد شود. آیا محروم ساختن عده کثیری از جامعه از طبیعی‌ترین حقوق خود، آسیب و ضرر نیست؟

چشمان خود را ببندید و پیامبر یا خداشناسی را در نظر آورید که از خانه خود خارج می‌شد، در طبیعت تفحص می‌کرد، در پناه کوهها و درختان آرام می‌گرفت و در اندیشه عظمت پروردگار فرو می‌رفت ... و آنگاه چشمان خود را باز کنید و انبوه برجها، اتومبیلها، کارخانه‌ها، انسانها و ... را ببینید. آیا این محیط، آرامشی برای مستغرق شدن در الطاف بیکران خداوند فراهم می‌آورد؟ و آیا در زندگی روزمره ما، نشانی از طبیعت و مخلوقات شگفت آن مانده است؟

(۷) آسیب‌های سیاسی

این اشاره نیز باز بدیهی از آن است که نیاز به ذکر داشته باشد، ولی گویا آنان که مجوزهای افزایش تراکم را صادر می‌کنند، از آن بی‌خبرند و نمی‌دانند که با این عمل، ضدنظام، ضدجامعه و ضدپایداری سیاسی آن رفتار می‌کنند. دلیل، بسیار واضح است. در جامعه‌ای با تشنج‌های مختلف اجتماعی، اقتصادی، زیست محیطی، روانی، فرهنگی و ...، میزان نارضایتی مردم بالا می‌گیرد و این نارضایتی، روزی از جایی سربرخواهد آورد. تجربه جبران ناپذیر اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی را از یاد نبریم که هفتاد سال تراکم ماشین و خفگان زندگی در آن، به چه انفجاری منجر شد. باز تکرار می‌کنیم که بله، منشاء تمامی نابهنجاری‌های اجتماعی، اقتصادی و ...، برجها و دیگر تراکم‌های افزوده نیستند؛ اما آیا در جامعه‌ای با تراکم کمتر، امکان پرداختن شایسته‌تر به تمامی این مقولات و بهره‌وری بهتر از آنها فراهم نیست؟

شاید در نگاه نخست به نظر جدی نرسد، اما گاهی ذهن می‌اندیشد که نکند، این، تخریبی هدفمند است و عده‌ای واقعاً قصد ویرانی این نسل و این جامعه را دارند. والا، مگر تهران، صنعتی‌ترین یا ثروتمندترین یا تولید کننده‌ترین شهر جهان است که آلوده‌ترین شهر باشد؟

نتیجه

نتیجه آن که تراکم افزوده و غیرمنطقی، ضد توسعه، ضد پایداری و ضد زندگی طبیعی و بحق هر جامعه است. اگر بپذیریم که مبنای توسعه هر جامعه، در وهله نخست، انسانهای آن جامعه هستند و نه منابع، معادن و دیگر جمادات فانی آن، و نیز اگر پذیرفته باشیم که تراکم از دیدگاههای گوناگون اجتماعی، اقتصادی، زیست محیطی، روانی، فرهنگی، مذهبی و سیاسی، مردود است و ضد فطرت و تعالی آدمی عمل می‌کند، خواهیم پذیرفت که تراکم گرچه به ظاهر، خبر از توسعه کمی جامعه می‌دهد، در واقع، ضد توسعه و ضد بقای آن است و جامعه موردنظر، دیر یا زود از حیز انتفاع خارج خواهد شد.

همه می‌دانیم که بقا و توسعه هر جامعه، وابسته به افراد هوشمند و نخبه آن است و دیگران صرفاً نقش‌هایی جنبی و خدماتی برعهده دارند، و جامعه‌ای توسعه پذیر و رو به کمال است که منحنی ضریب هوش افراد آن، منحنی پیوسته و فزاینده‌ای باشد. حال در جامعه متراکم و رو به اضمحلالی که برشمردیم، چه اتفاقی خواهد افتاد؟ افراد هوشمند و نخبه از دو وضعیت خارج نیستند: یا این جامعه را می‌پذیرند، اما به حاشیه

می‌روند و از مدار فعالیت خارج می‌شوند؛ و یا اساساً می‌روند و مهاجرت پیشه می‌کنند... و این در هر دو حال یعنی آن که جامعه موردنظر از انسانهای کاردان و فعال، تهی می‌شود و منحنی ضریب هوش افراد آن، منحنی منقطع و رو به زوالی خواهد شد. در چنین جامعه‌ای، همواره به نظر می‌رسد که جمعیت زیاد است، ولی مدیر و کارشناس و نخبه کم است و بنابراین زیرساختهای طبیعی پایداری، توسعه و ترقی وجود ندارند. چنین جامعه‌ای اگر نابود نشود، بی‌شک وابسته خواهد شد و اگر وابسته نشود، بی‌شک افسرده، سترون و راکد خواهد شد. مباد که چنین شویم.

نتیجه گیری کلی

طی صفحاتی که از نظر گذشت، کوشیدیم در برابر واژه «شهر»، علامت سوال بزرگی قرار دهیم و آن را از دیدگاههای گوناگون مطرح کنیم. خواستیم ببینیم چرا از زندگی در شهرهای امروز، احساس رضایت نمی‌کنیم و چرا در آنها، خود را ایمن و آرام نمی‌یابیم. مگر نه آن که هدف شهر و اساساً یکی از دلایل همیشگی شهرنشینی در طول تاریخ، به دست آوردن امنیت و آرامش خیال بوده است؟ مگر نه آن که شهر، همواره محیط امنی بود که می‌توانست انسان را از شر دشمنان مختلف، حراست کند؟ پس چرا دیگر آنطور نیست؟ چرا شهر، خود بزرگترین دشمن انسان شده و ما اغلب برای آرام یافتن، از آن می‌گریزیم و به روستاها و محیطهای خارج از شهر پناه می‌بریم؟

کوشیدیم برای این پرسشها، در حد مقدوراتمان، پاسخهایی بیابیم. در این مسیر، یافتیم که معماری و شهرسازی، تنها عامل این ناامنی و از هم گسیختگی نیست؛ اما بی شک یکی از حلقه های مهم و پیوسته زنجیره سیاست - اقتصاد - اجتماع - فرهنگ و ... است که هر یک بر دیگری تاثیرگذارند و اصلاح و بازاندیشی از هر کدام که آغاز شود، قطعاً بر دیگر مسائل نیز تاثیر خواهد نهاد و راه را برای اصلاح و تعالی کل جامعه هموارتر خواهد کرد. همچنین کوشیدیم به ارتباط فضای زیستی شهرها با نیازهای فطری انسان و برخی از معیارهای کالبدی و روانی آرمانشهر موعود در فرهنگ و تاریخ مان اشاره کنیم و خاطر نشان سازیم که شهرهای ما هر قدر خوش ظاهر و سرسبز به نظر برسند، اما

نتوانند نیازهای طبیعی و معنوی انسان را تامین کنند، فرسنگها از شهر آرمانی برای زندگی، رشد و تعالی دور هستند؛ و این نیازها در شهرکهای اقماری بی برنامه، برجهای انبوه بی ضابطه، خیابانهای مملو از جمعیت، جویهای کثیف، هوای آلوده و ... تامین نخواهد شد، مگر آن که به يك بازاندیشی کلی و اساسی در تمامی ارکان، ضوابط و مقررات غیرمنطقی و بی پایه معماری و شهرسازی معاصرمان دست زنیم و آنگاه، قامت شهرهای آینده و بخشهای قابل توسعه یا قابل مرمت شهرهای فعلی مان را به گونه ای پی افکنیم که شایسته زندگی و مقام انسان باشند.

در این رهگذر، به جستجوی معیارهایی کلی و عمومی در برنامه ریزی، اندازه، تراکم و شاخصهای کالبدی، ویژگیهای زندگی خصوصی و شاخصهای طراحی شهر آرمانی و سالم موردنظر برآمدیم و به نتایجی قابل تامل رسیدیم. اینک به عنوان ختم کلام، خلاصه ای از نتایج این پژوهش را باز می گوییم:

- کلانشهرهای امروز ما پراثر فقدان برنامه ریزی شهری مناسب، برخوردار نبودن از سیاستهای قاطع و مفید طراحی شهری و در عوض، مبتلا بودن به انواع عوارض مخرب و سودجویانه معماری به نام برج سازی و شهرک سازی و ...، به نحو نگران کننده ای در حال دور افتادن از آرمانهای اجتماعی و فرهنگی خود هستند و این معضل می رود تا دیر یا زود، شالوده های انسانی، اجتماعی و خانوادگی آنها را از هم بگسلد و آنها را به شهرهایی بدون هویت، فاقد فرهنگی مشخص و روان پریش بدل کند.

- در گذشته‌های نه چندان دور غرب، شهرسالم یا آرمانشهر به شهری اطلاق می‌شد که کاربریهایی آن طبق الگوهای مشخصی استقرار یافته باشند، شبکه ترافیکی کاربردی و سهل‌الوصولی داشته باشد و استانداردهای رایج شهری و سرانه‌های گوناگون فضاهای درمانی، آموزشی، فرهنگی، ورزشی و ... در آن رعایت شده باشد. اما اینک با افزوده شدن عناصر و روابط شهری و پیچیده شدن نظامهای زیستی و سلسله مراتب اجتماعی از یک سو و نیازهای نوین اجتماعی، فرهنگی و روانی انسان معاصر از سوی دیگر، سرانه‌ها و استانداردهای گفته شده، تنها نقطه آغازند و رعایت صرف آنها در برنامه‌ریزی و طراحی شهری، دیگر فضیلتی به شمار نمی‌رود.

- انسان امروز، نیازمند گستره نامحدودی از معرفتها و پرورشهای روانی و اجتماعی است که تنها در محیط خانه کسب نمی‌شوند و فضای شهری می‌بایست به آنها پاسخ دهد. این معارف چنان که اندیشمندان اسلامی ایران در سده‌های دور نیز ذکر کرده‌اند، از علم سیاست و کشورداری آغاز می‌شود و تا مسائل همجواری و روابط همسایگی و نوع معیشت و اخلاق و ... را دربر می‌گیرد.

- معضلات بیشمار اقتصادی، اجتماعی و شهری معاصر، بتدریج برای برنامه‌ریزان و کارگزاران جامعه، این توهم را پدید آورده که راه چاره، کاستن از سطح مفید خدمات شهری و افزودن به ارتفاع آنهاست؛ بدون توجه به این مهم که چنین افزایش تراکم بی‌رویه‌ای، خود زاینده چه معضلات اجتماعی، روانی و فرهنگی جبران‌ناپذیری خواهد بود.

- معماری و شهرسازی، مانند هر فرآیند اجتماعی دیگر، قبل از پاسخگویی به نیازهای منطقی، هنری و زیبایی شناختی انسان، وظیفه دارند نیازهای عاطفی، غریزی و حسی او را برآورند؛ عواطف و غرایزی که از هنگام تولد با انسان همراه هستند و در صورتی که در هر زمان، پاسخ مناسب خود را دریافت نکنند، به خلاء روحی جبران ناپذیری خواهند انجامید.

- هیچ آمار و ارقامی تا به حال، ثابت نکرده که کاستن از سطح مفید خدمات شهری و افزودن به ارتفاع آنها، از نظر اقتصادی، بصرفه‌تر از رشد افقی و زیرساخت بردن زمینهای بایر است و این به شرطی است که ضررهای حاصل از ناهنجاری‌های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی رشد عمودی شهر را نیز در نظر داشته باشیم. اما تحلیلها و آمار بسیاری از آسیبهای اخلاقی، خانوادگی و اجتماعی حاصل از افزایش بی‌رویه تراکم می‌توان ارائه کرد.

- نباید طراحی مجتمع‌ها و برجهای اداری و تجاری را با طراحی مجتمع‌ها و برجهای مسکونی که ضوابط و حریمهای ویژه خود را می‌طلبند، یکسان پنداشت و در طراحی واحداث ساختمانهای مسکونی، الگوها و استانداردهای بناهای دیگر را مدنظر قرار داد. برجهای مسکونی، نیازمند استانداردهای بالایی در ابعاد و اندازه‌ها، عایقکاری، تاسیسات و ... مسائل دیگر هستند تا زندگی در آنها قدری طبیعی‌تر جریان یابد.

- تراکم زیاد در بخشهای مسکونی (چنانچه در برخی مناطق، از آن

گریزی نباشد) به خودی خود، نفی شدنی نیست، مشروط بر اینکه به ازای این تراکم، فضای باز کافی به عنوان فضای سبز، زمین بازی و ... در پیرامون آن پیش‌بینی شود (اگر چه همچنان از مشکلات روانی، بوی نیست).

- الگوهای معماری و شهرسازی در هر نقطه دنیا به هر شکل باشند، دلیلی بر الگوبرداری ما از آنها وجود ندارد، درست به همان دلیل که ساختار اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی جامعه ما با آنها بسیار متفاوت است.

- طراحی شهری، حوزه‌ای پیچیده و میان رشته‌ای است که با شاخه‌های مختلف علمی و هنری مانند برنامه‌ریزی شهری، معماری، منظرسازی، تاسیسات، حمل و نقل، ترافیک، روان‌شناسی، حقوق و ... سرو کار دارد. در عین حال، این حوزه با تصمیمات سیاسی موثر در ساختار کالبدی شهر و نیز با فرهنگ و جامعه نیز در ارتباط تنگاتنگ است.

- طراحی شهری، فرایندی انسانی است که با بهبود کیفیت کالبدی محیط زیست سرو کار دارد. تصمیمات طراحی شهری باید با تاریخ شهر، در مکان شهر و به نفع مردم شهر در طول زمان، تجلی کالبدی پیدا کند، اصلاح و تکمیل شود و یا به کلی تغییر کند. اگر جز این بیندیشیم و طراحی شهری را آلوده سیاستهای سوداگرانه، بهره‌برداری ناعادلانه از زمین، افزایش غیرمنطقی تراکم، از بین بردن ویژگیهای مثبت محیط زیست و کنیم، مفهوم انسانی آن را نادیده گرفته‌ایم.

- روال تهیه طرحهای شهرسازی تاکنون (ملهم از انگلستان) به صورت تهیه طرحهای جامع بود که مطابق نظریات متقدمان علم طراحی شهری، حالتی قطعی داشت. اما بعد از اشاعه تفکر سیستماتیک در برنامه ریزی، روال گذشته، جای خود را به طرحهایی داده است که مبین سیاستها و خط مشی های توسعه آینده شهر هستند. در این صورت، ساخت کالبدی / فضایی شهر با زمان شکل می گیرد، نه این که مانند پروژه های معماری به صورتی قطعی طراحی شود.

- تصمیم گیری درباره دگرگونی ساخت محیط کالبدی شهر در راستای منافع عموم، حوزه وظایف طراحی شهری نیست؛ بلکه امری سیاسی است و طراح شهری نیز مانند برنامه ریز شهری، صرفاً نماینده و مجری نظرات سیاست گذاران است؛ اما به عنوان متخصص باید دیدگاههای خود را به منظور ارتقای کیفیت و تعادل بخشیدن به محیط کالبدی بیان کند.

- فعالیت طراحی شهری مانند برنامه ریزی شهری بر مشارکت مردمی استوار است و فعالیتهای شهرداریها باید نه تنها با پول مردم، بلکه با مشارکت ایشان صورت گیرد. بُعد انسانی در طراحی شهری، از آنجا که این علم با فضاهای عمومی شهر سروکار دارد، بسیار قوی است و طراحی شهری باید بتواند به سود عموم بیندیشد. شرط اول مشارکت مردم در طراحی شهری نیز اعتماد به نتیجه طرح است و این که می تواند برای آنها مفید باشد و منافع آنها را در نظر گیرد.

- شهر برای فارابی، نهادی است اجتماعی و مبتنی بر سرزمین. در این

نهاد، چگونگی‌های تشکل شهروندان به همان اندازه پرمعنا و در سرنوشت فرهنگی/ اخلاقی مردم، تعیین کننده است که چگونگی‌های اقلیمی / جغرافیایی؛ با این تفاوت قابل ملاحظه که انسان با تشکل و تجهیز می‌تواند از میزان تاثیرگذاری‌های جغرافیا و اقلیم بر خلق و خوی و رفتارهای اجتماعی خود بکاهد. شهروند مدینه فاضله، از پویایی در تحرك و از حق مشارکت در امور جمعی برخوردار است و در جوابگویی به نیازهایی که در جمع مطرح است، به فراخور توانهای فردی‌اش، موظف و مکلف است.

- امروزه برای سیاستگذاران، برنامه ریزان، طراحان شهری و معماران، مسائل شهری و نظام زیست محیطی آن، نه تنها از جنبه‌های بصری و معماری، بلکه از دیدگاههای اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی نیز مطرح هستند. این تصور دیرین که تنها با توجه به جنبه‌های بصری و زیبایی‌شناختی شهر می‌توان بر مسائل آن چیرگی یافت یا حتی راه حلی بر آنها پژوهش کرد، امروزه دیگر تصویری ناقص و نادرست شمرده می‌شود.

- در تمام کلانشهرهای جهان، در نتیجه سپردن قدرت مالی و حقوقی دولت به سرمایه‌گذاران خصوصی، کار گسترش افقی و عمودی بی وقفه شهرها به سرعت جریان دارد. اما نتیجه کار، اغلب هم از نظر معماری و هم از نظر اجتماعی، چنان فاقد شخصیت است که پست‌ترین محلات کهن، حتی با بی‌نظمی خود، به نظر با شخصیت‌تر و مفتنم‌تر از آنها می‌آیند.

- شهر در گذشته به هر طریقی که ساخته می شد، واجد وحدتی بصری بود که با بافت‌هایی که بتدریج پیچیدگی بیشتری می یافت، شیرازه زندگی اجتماعی جوامع را به وجود می آورد اما امروزه ردیف بی انتها و خشك ساختمانها و طبقات سربه فلک کشیده برجها، در حالی که پیکره شهر را وسعت می دهد، محتوا و معنای زندگی را از آن می گیرد.

- به تجربه ثابت شده است که معیارهای عمومی هر زندگی سالم و بی دغدغه از قبیل اختیار در ایجاد رابطه با دیگران، امکان انتخاب نوع و مکان مسکن، آب و هوای سالم، سرو صدای اندک، سهل الوصول بودن فعالیت‌های اجتماعی، برخورداری مناسب از خدمات عمومی، امکان تطبیق با تغییر و تحولات آینده، ارزشهای بصری، آسایش روانی، ارزشهای اخلاقی و ...، عموماً در بافت‌های آزاد و کم تراکم، بیشتر قابل حصول هستند تا در برجها، شهرکها و دیگر بافت‌های متراکم.

- در گذشته، گمان می شد که «اندازه» و «تراکم» مناسب هر شهر، با اعدادی معین، قابل بیان هستند. اما بتدریج آشکار شد که این ارقام نه تنها در مناطق مختلف فرق می کنند، بلکه با گذشت زمان و تغییر عادات مردم، به کلی تغییر می یابند. بنابراین امروزه پاسخ قطعی را در ارائه ارقام دقیق و غیر قابل تغییر نمی جویند، بلکه به بافت هر شهر، چگونگی استقرار و روابط کاربریهای آن و از همه مهمتر، چگونگی پاسخگویی فضاهای باز در قالب‌های گوناگون اجتماعی، فرهنگی و تفریحی به کاربری مسکونی (با هر تراکم) توجه می کنند. اما همچنان این غیرقابل انکار است که شهرهای با تراکم کمتر، معضلات کمتر و زیست سالمتری دارند.

- لذت بردن از زندگی در فضای شهری از دیدگاه کالبدی، وابسته به عوامل متعددی است: تهییج، تنوع، هویت ویژه هر مکان، سیمای خوانا، هماهنگی عرصه های معماری و اجتماعی، تشویق به دیدن و جستجو، خنثی نبودن و ...

- بیشتر هشدارها و پیش بینی ها درباره نتایج بحران «انفجار جمعیت» طی سالیان آتی، مربوط به عوامل اقتصادی، پویژه کمبود مواد غذایی و تمام شدن منابع طبیعی است؛ اما نتیجه عمیق تر و اسف بارتر، قطعاً از بین رفتن زیبایی ها، منش های انسانی و حریم های زندگی خصوصی است.

- احتمال این هست که انسان در سالهای آینده، روشهای مهار افزایش جمعیت را کشف کند و یا این مسئله به هر حال، به شکل دیگری حل شود؛ اما قطعاً در آن زمان نیز گسترش غیرانسانی جوامع، حومه نشینی، توسعه محلات غیربهداشتی و تراکم های افزوده و غیرمنطقی شهرها به رشد خود ادامه خواهد داد. پس مسئله صرفاً افزایش جمعیت نیست. مسئله، ناهمخوان بودن جمعیت با شرایطی است که می بایست این جمعیت را بارور و متعالی سازد.

- وسایل مکانیکی و الکترونیکی و شگفتی های آنها که به خانه انسان متمدن دعوت شدند، اینک چون مهمانی ناخوانده، مخل زندگی انسان شده اند و بیش از همه، یکی از مظاهر گرانیهای گذشته در خطر نابودی سریع قرار گرفته است: «زندگی خصوصی»؛ ترکیبی شگفت که حاصل بازنشستن، اعتماد به خود، تنهایی، آرامش، اندیشه و تمرکز ذهن است... و تنها با به دست آوردن سلامت آن، می توان سلامت را به دنیای فرهنگ جمعی بازگرداند.

- امروزه به مدد روشهای علمی، می‌توان آسیب‌هایی را که به انسان، به سبب آب و هوای نامناسب، گرد و غبار یا محرومیت از نیازهای طبیعی وارد شده، اندازه گرفت اما علم تاکنون نتوانسته است آسیبهای ناشی از فشارهای عصبی بر انسانها را که حاصل بزرگ شدن دائم و مبالغه آمیز ابعاد کالبدی زندگی آنها است، اندازه بگیرد و معلوم کند که تغییرات مدام شرایط زندگی، چه تاثیری بر ذهن و روح آنها می‌گذارد.

- اگر انسان منحصراً تابع تهییج و تحرك ناشی از ابعاد بزرگ شود و فرصتی برای مشاهده و درك متضاد آنها یعنی ابعاد كوچك نیابد، به آسانی می‌توان تصور کرد که ارگانیسم وجودش رو به انهدام رود. حساسیت انسان به سبب زیست در محیطی که همه چیز آن حساب شده و آسایش آن مکانیکی است، تضعیف می‌شود؛ زیرا در این محیط، جایی برای خود انگیختگی شهودی انسانها و باروری ذوق و فطرت غریزی آنها پیش بینی نشده است.

- کالبد هر شهر می‌بایست در دو سطح نظام یابد: نخست، انواع بیشمار تجارب، وارد عرصه‌هایی با کالبد و ذات مشهود شوند و دوم، این عرصه‌ها به نسبت شدت تاثیرشان بر یکدیگر و برحسب ارتباطشان با مهمترین عنصر شهر، یعنی انسان و مسکن او در مراتب متفاوت قرار گیرند.

- بیشتر شهرهای خوب گذشته، دارای نظامی آشکار و مبتنی بر سلسله مراتبی منطقی و عملکردی بودند که تا خردترین واحد آنها، یعنی مسکن

ادامه می‌یافت اما در عصر حاضر، بیشتر شهرها و بناها این روشنی طرح را، هم در نظم درونی و هم در نظم برونی خود از دست داده‌اند.

- استفاده از تسهیلات گوناگون شهری به مطلوب‌ترین صورت ممکن، بستگی به تعداد استفاده‌کنندگان و اندازه‌های مختلف مجموعه‌های مسکونی دارد. این تسهیلات، همواره می‌بایست به نحوی در عرصه‌های گوناگون توزیع شوند که هم از مزایای سیستمهای جمعی استفاده شود و هم از مزایای سیستمهای خصوصی‌تر؛ مثل فرآیند جمع‌آوری، دفع و بازیافت زباله که می‌تواند از خانه‌ها آغاز شود و تا مراکز محلی، منطقه‌ای و شهری ادامه یابد.

- مقررات ساختمانی و آیین‌نامه‌های شهری فعلی، بسیار قدیمی و از کار افتاده‌اند و در غالب موارد، همچون بازدارنده‌ای در برابر اندیشه‌های جدید عمل می‌کنند. تراکم‌های قراردادی، کاربریهای کلیشه‌ای و منسوخ طرحهای جامع، میزان عقب‌نشینی، قوانین سطح اشغال زمین، درصد نورگیرها و بالکن‌ها و ... بسیاری قوانین دیگر، امروزه چنان بی‌ارزش و بی‌کاربرد هستند که فقط به کار نامتناسب‌تر ساختن فضای شهرها می‌آیند.

- مقررات و اصول مفید یک برنامه‌ریزی و طراحی شهری مناسب، عبارتند از: هماهنگی توده و شکل ساختمانها، پیوستگی پوسته و فضا، بهینه‌سازی فعالیتها، کمترین آسیب به محیط زیست، استفاده از منابع تجدید شونده و انرژیهای نو، همجواری متناسب فضاهای پر و خالی،

سیمای خوانای شهر، تردد آسان و منطقی در آن، ترکیب مناسب و قابل انعطاف کاربریهای گوناگون، بهداشت مادی و روانی محیط و ... در يك كلام، وحدت و یکپارچگی شهر در عرصه های گوناگون.

- فعالیتهای موسوم به زیباسازی فضای شهری، بیش از توجه به ظواهر کالبدی شهر، می بایست از منطق و اصولی از قبیل شناسایی، خوانایی، عملکرد بهینه، هویت، هماهنگی، تنوع و ... برخوردار باشد.

- با توجه به الزامهای زندگی در شهرهای امروز، نمی توان کل موجودیت ساختمانهای مرتفع و بلندمرتبه را نفی کرد. تنها نگرانی موجود، بی تناسبی این ساختمانها با زمینه خود و اندیشیده نشدن مسائل گوناگون آنها است که واقعاً ایجاب می کند پیش از اقدام به برنامه ریزی و طراحی هر برج، گروهی وسیع و مجرب در زمینه های مختلف، تاثیر آینده آن بر اقلیم، کالبد، ترافیک، سیمای محیط زیست و ... دیگر خصوصیات منطقه و ساختمانهای همجوار آن تا شعاعی دور، تحقیق و تفحص کند.

- تراکم بیش از اندازه، بتدریج به آسیب های گوناگون و مهلك زیست محیطی، اجتماعی، اقتصادی، روانی، فرهنگی، مذهبی، سیاسی و ... می انجامد و در نتیجه، ضد توسعه، ضد پایداری و ضد زندگی طبیعی و بحق هر جامعه است.

مراجع

- ۱- توسلی، محمود و بنیادی، ناصر، «طراحی فضای شهری»، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، ۱۳۷۲.
- ۲- فلامکی، محمد منصور، «فارابی و سیر شهروندی در ایران»، نشر نقره، ۱۳۶۷.
- ۳- مزینی، منوچهر، «مقالاتی در باب شهر و شهرسازی»، انتشارات دانشگاهی تهران، ۱۳۷۳.
- ۴- هرمن، ریچارد و یازوسکی، آندرو، «مبانی طراحی شهری»، ترجمه راضیه رضازاده و مصطفی عباس زادگان، انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، ۱۳۷۰.

- 5- Morris, Aej, "History of Urban Form", George Godwin Limited, 1974.
- 6- Bacon, N. Edmund, "Design of Cities", Thames & Hudson, 1975.
- 7- Krier, Rob, "Urban Space", Rizzoli, 1979.
- 8- Lynch, Kevin, "Good City Form", The MIT Press, 1984.

گروه بین‌المللی ره‌شهر تا کنون ۳۵ نشریه با عناوین زیر منتشر کرده است:

- ۱- کاربرد جدید شیشه در نمای ساختمان (تابستان ۱۳۷۱)
- ۲- پارکینگ مراکز تجاری (پائیز ۱۳۷۱)
- ۳- محافظت در مقابل زلزله (زمستان ۱۳۷۱)
- ۴- جمع آوری و دفع زباله و مسائل ناشی از آن (زمستان ۱۳۷۱)
- ۵- طرح اسکان و سریع (زمستان ۱۳۷۱)
- ۶- مجموعه مقالات راجع به ژئوسنتز (بهار ۱۳۷۲)
- ۷- مهار آب با آب (بهار ۱۳۷۲)
- ۸- تحول سبز در معماری (بهار ۱۳۷۲)
- ۹- روندیابی و مدیریت سیلاب (بهار ۱۳۷۲)
- ۱۰- مطالعات اقتصادی جهت احداث مراکز خرید (تابستان ۱۳۷۹)
- ۱۱- نگاهی کوتاه بر طراحی فضای سبز - "تجربیات کشورهای مختلف" (تابستان ۱۳۷۲)
- ۱۲- بازیافت آب در صنایع شن و ماسه‌شونی (پائیز ۱۳۷۲)
- ۱۳- بناهای چوبی (کنده‌ای) در ایران و تجربیات کشورهای دیگر (پائیز ۱۳۷۲)
- ۱۴- نکاتی در مورد طراحی ساختمان‌های بتنی پیش‌ساخته پیش‌تنیده در مناطق زلزله‌خیز (پائیز ۱۳۷۲)
- ۱۵- اتوماسیون و بهینه‌سازی در سیستم‌های توزیع الکتریکی (زمستان ۱۳۷۲)
- ۱۶- انرژی دریاها (زمستان ۱۳۷۲)
- ۱۷- پارکینگ‌های مکانیکی اتوماتیک و نیمه اتوماتیک (بهار ۱۳۷۳)
- ۱۸- انرژی باد (بهار ۱۳۷۳)
- ۱۹- اصول طراحی ساختمان‌های اداری و بانک‌ها (بهار ۱۳۷۳)
- ۲۰- انرژی خورشیدی (بهار ۱۳۷۳)
- ۲۱- طراحی مرکز خرید- جلد اول: مطالعات مقدماتی جهت طراحی مراکز خرید (تابستان ۱۳۷۳)
- ۲۲- شهر سالم با آمورتون (تابستان ۱۳۷۳)
- ۲۳- شهر سالم - کاربرد سیستم‌های فتوولتائیک از میلی وات تا مگاوات (تابستان ۱۳۷۳)
- ۲۴- شهر سالم- اصول طراحی برای افراد دارای کهولت، ناتوانی، اختلال و معلولیت (تابستان ۱۳۷۳)
- ۲۵- نسل چهارم نیروگاه‌ها (پائیز ۱۳۷۳)

- ۲۶- بازیافت آب در صنایع نساجی (پائیز ۱۳۷۳)
- ۲۷- مراکز درمانی و بیمارستان‌های آینده (پائیز ۱۳۷۳)
- ۲۸- شهر سالم-انبوه‌سازی (انبوه‌سازان اسکان) (زمستان ۱۳۷۳)
- ۲۹- سیستم‌های مدیریت بار و مدیریت انرژی در شبکه‌های انرژی الکتریکی (زمستان ۱۳۷۳)
- ۳۰- بازیافت آب - "تصفیه پساب صنایع لبنی" (بهار ۱۳۷۴)
- ۳۱- شهر سالم - صنعت چوب و کاغذ و نقش آن در فرهنگ، اقتصاد و سیاست (بهار ۱۳۷۴)
- ۳۲- صرفه‌جویی انرژی در ساختمان‌های مسکونی (بهار ۱۳۷۴)
- ۳۳- شهر سالم- معماری و پرورش فکری کودکان و نوجوانان (تابستان ۱۳۷۴)
- ۳۴- شهر سالم- بازیافت زباله و مصالح ساختمانی و نقش آن در حفظ خاک و پاکسازی محیط (پائیز ۱۳۷۴)
- ۳۵- شهر ما کجاست (زمستان ۱۳۷۴)