



دگرگونی تهران: گسیختگی یا پویایی؟

- ساختار ناسازگار تهران
- تهران: مدنیت گم‌گشته
- تهران کجاست؟ سیمای شهری تهران معاصر
- مدیریت کلان‌شهر تهران
- نگاهی به برنامه تهران - ۸۰
- قشر بندی اجتماعی و تحول محلات تهران
- رشد تهران و ابتکار «توسعه ناموزون شهری»
- مفهوم و گستره منظومه شهری تهران
- دگرگونی مفهومی و مکانی مرکز شهری تهران
- بررسی و تحلیل شکل کمبود فرصتهای گذران اوقات فراغت شهر تهران
- بلندمرتبه‌سازی در تهران
- دگرگونی تهران در اواخر قرن نوزدهم
- صحنه نامتقارنی از تاریخ طرح بازسازی مجموعه کاخ گلستان
- بازسازی لایه‌ای معماری
- مجلس شورای ملی سابق بازسازی می‌شود

دگرگونی مفهومی و مکانی مرکز شهری تهران

کامران صفامنش

بهر روز منادی زاده

هدف این مقاله بررسی گستره محدود مرکزی شهری تهران و سیر تحول تاریخی آن و این مطلب است که تحول این مرکزیت در طی زمان تحت تأثیر چه عواملی بوده است و آینده تهران از لحاظ شکل و محتوای مرکز شهر آن چه خواهد شد. نکته دیگری آن که ذکر آن در آغاز مقاله ضروری می‌نماید آن است که این مقاله تنها به بررسی مرکزیت در مقیاس کل شهر تهران نظر دارد و مرکزیت‌های ناحیه‌ای و محله‌ای به نسبت محور اصلی بحث این مقاله در حاشیه قرار می‌گیرند.

تاکنون بحث‌های زیادی درباره مرکز شهری تهران انجام شده و در این بحثها مکان و گستره مرکزیت تهران از لحاظ فیزیکی، هندسی، فرهنگی، اقتصادی، سیاسی یا تاریخی چون امری بدیهی منطبق بر یکدیگر فرض شده است. اما بررسی سیر تحول تاریخی تهران از حد یک قصبه تا یک متروپل حاکی از آن است که مرکزیت شهری تهران نیز از لحاظ نحوه پراکندگی و جدا شدن مفاهیم مختلف مرکزیت تحول و دگرگونی یافته و این پدیده‌ای است که تاکنون به هیچ صورت مورد توجه قرار نگرفته است. تفرق و عدم تطابق این مراکز و تحول و پویایی آنها در گسترش پهنه‌های خود بر روی هم یا فارغ از یکدیگر در طی دو بیست سال گذشته، موضوع بحث مقاله زیر است.

پراکنده هستند. شهرنشینان برحسب اشتغال و برحسب نیاز ناگزیر از مراجعه به این فعالیتهای پراکنده هستند. کارکرد هر یک از این فعالیتهای نیز کم و بیش به دیگر فعالیتهای وابسته است. در مورد برخی از گروههای فعالیت این وابستگی متقابل بارزتر است. مثلاً عمده فروشها و کارگاهها و انبارها به یکدیگر وابسته‌اند و تمایل به آن دارند که نزدیک یکدیگر جمع شوند. پس جریانی دائمی از افراد و اشیاء و کالاها برای دسترسی به نقاط عرضه کننده کالاها و خدمات در شهر در جریان است و زندگی شهری بدون امکان دسترسی به فعالیتهای گوناگون بی‌معناست. دسترسی از یک مکان به مکانی دیگر مستلزم وجود راه و وسیله ارتباط و مستلزم صرف زمان است. زمان دسترسی از یک مکان به مکانی دیگر زمانی غیرمفید است. هرچه راه نزدیکتر و وسیله طی کردن این راه سریعتر باشد زمان غیرمفید دسترسی کمتر می‌شود و زندگی شهری از حیث زمان مفید بیشتری که به دست می‌آورد کارآتر می‌شود. فعالیتهای شهری در درجه اول به دلیل منطق سهولت دسترسی و کاهش زمان غیرمفید دسترسی و ارتباط متقابل بین فعالیتهای ارتباط شهرنشینان با هر گروه از فعالیتهای ناگزیر از تمرکز هستند. از طرف دیگر شکل و ظرفیت شبکه معابر موجود در یک شهر به گونه‌ای است که برخی از معابر از لحاظ دسترسی شرایط بهتر و مناسبتری دارند و به این دلیل فعالیتهای را دعوت به قرارگیری در حوزه تغذیه خویش می‌کنند.

مرکزیت در شهر بزرگ، چه از لحاظ مفهوم عملکردی و چه از حیث گستره کالبدی پدیده‌ای چندوجهی است: مرکزیت برحسب انواع فعالیتهای جاری در شهر (تجاری، اداری، مالی، صنعتی، ... و غیره)، مرکزیت از لحاظ تاریخی، مرکزیت از لحاظ فرهنگی و مرکزیت از لحاظ هندسی (به گونه‌ای که به وسیله حدود حاشیه یا پیرامون آن و به وسیله گستره فیزیکی شهر تعریف می‌شود). نقطه (یا نقاط) مرکزی شهر از دیدگاه مفهوم فضایی آن نقاط یا از لحاظ جذب بیشترین سفرهای روزانه یا مرکز معتبر شهر... و غیره.

در تهران بخشی از فضای شهر که نقش مرکزیت را برای کل شهر بازی می‌کند، شبکه‌ای کاملاً پیچیده و در عین حال گسترده است. گستره تهران به قدری وسیع و فعالیتهای جاری در آن به قدری متنوع و چندسطحی هستند که در وهله اول برای آن به جای یک مرکز، مراکز متعدد با تعابیر گوناگون می‌توان تشخیص داد. پس برای تجزیه و تحلیل جامع از مفهوم مرکزیت در تهران ابتدا باید مرکزیت را برحسب مفاهیم و تعابیر متفاوت بررسی کرد. این نتیجه‌گیری متضمن این حکم است که پیچیدگی مفهوم مرکزیت در هر شهر تابعی از پیچیدگی نحوه کارکرد آن است.

مفهوم مرکزیت در وهله نخست تابع فزونی نسبی تراکم برخی از انواع فعالیتهای در پهنه نسبتاً محدود و نسبتاً کوچکی از شهر است. شهر مجموعه‌ای از فعالیتهاست که در پهنه شهر



به صورت هسته‌ای کوچک و متمرکز در پیکر شهر امروزی جای دارند، در مرکز قرار دارند و سایر لایه‌های تاریخی برحسب قدمت در پیرامون آن توسعه یافته‌اند. از آنجا که هسته تاریخی شهرها معمولاً در محدوده حصارها قرار داشته‌اند، دارای حدود کالبدی روشن و مشخصی هستند که در بیشتر موارد بر خیابانهای شهر امروزی یا دست‌کم بر قسمتی از آنها منطبق است. محدوده تاریخی تهران از سه حلقه تو در تو، حصار گرد ارگ، حصار شاه طهماسبی و حصار دوره ناصری تشکیل شده است که به وسیله خیابانهایی از پیکر شهر جدا می‌شوند که با دقتی قابل توجه بر مسیر حصارها منطبق هستند. در شهرهای بزرگی مانند تهران که به‌هنگام شهر به نسبت قدیم بسیار توسعه یافته است، محدوده تاریخی و کانونهای شهری درون آن که روزگاری نقش گسترده مرکزی شهر قدیم را بازی می‌کردند امروزه تنها بخش بسیار کوچکی از گستره مرکزی شهر معاصر را تشکیل می‌دهند. حتی اگر تهران در پایان دوره پهلوی اول را با شهر امروزی مقایسه کنیم متوجه می‌شویم که سطح شهر از چیزی در حدود ۳۰ کیلومتر مربع به سطحی در حدود ۷۰۰ کیلومتر مربع افزایش یافته است و سطح کانونهای شهری درون آن که در آن زمان کمتر از ۵ درصد سطح شهر را اشغال می‌کرد امروز تنها ۲ تا ۳ هزارم مساحت شهر را تشکیل می‌دهد. حتی کل محدوده تاریخی دوره ناصری که ۲۳ کیلومتر مربع مساحت دارد به نسبت شهر امروزی قطعه‌ای کوچک است و تنها ۳/۵ درصد از به‌هنگام شهر را اشغال کرده است.

تحول تاریخی مرکزیت شهری تهران

در شهری که ویژگی بارز آن طی دو قرن اخیر رشد و دگرگونی بوده است مفهوم مرکز شهر، چه به لحاظ موقعیت، چه گستره و چه به معنای ساختاری (سازمان فضایی) بسیار تغییر یافته است. شهر تهران طی دو سده اخیر از قصبه‌ای پانزده‌هزار نفری به کلان‌شهری با میلیونها نفر جمعیت تبدیل شده است. پیش از پایتخت شدن که تهران هنوز مرکزیت سیاسی نیافته بود فعالترین کانون شهر (در واقع مرکز شهر) در محل رسیدن بازار

نقطه‌ای از یک محدوده هندسی معین، مانند یک شهر، که جمع فاصله آن از دیگر نقاط کمترین مقدار ممکن باشد مرکز هندسی آن محدوده است. بنابراین مناسبترین مکان دسترسی برای فعالیتهایی که به دلیل ماهیت و طبیعت خویش یگانه و منحصر به فرد هستند مرکز هندسی شهر است، به فرض آنکه این نقطه از لحاظ ظرفیت شبکه و وسائل دسترسی در شرایطی مشابه با سایر نقاط قرار داشته باشد.

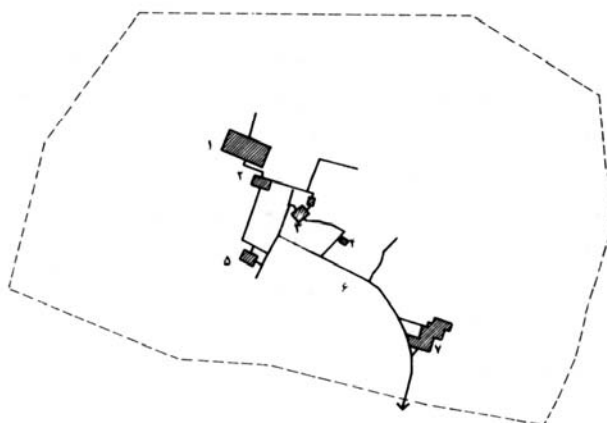
لیکن مرکز هندسی شهر در هر شرایطی نزدیکترین و سریعترین نقطه دسترسی از همه نقاط شهر نیست، زیرا ممکن است (و در عمل نیز غالباً چنین است) نقطه‌ای دیگر بجز مرکز هندسی شهر وجود داشته باشد که از لحاظ شبکه راهها و وسائل و امکانات دسترسی و ازدحام و ترافیک موجود در شبکه دسترسی در شرایطی باشد که دسترسی به آن از دسترسی به نقطه مرکزی شهر آسانتر باشد. در تهران نیز هرچند میدان توپخانه به نسبت میدان ونک بیشتر در مرکز واقع شده است، ولی دسترسی به میدان ونک از بیشتر نقاط شهر به دلیل وجود شبکه بزرگراهها آسانتر و سریعتر از دسترسی به میدان توپخانه است. این نقطه را می‌توان مرکز فیزیکی شهر نامید. اما مکانیابی فعالیتهای در شهر تنها تابع ملاحظات کارکردی، مانند سهولت دسترسی یا وابستگی متقابل فعالیتهای یکدیگر نیست، بلکه تا حدی بنا به ملاحظات فرهنگی و بنا به اعتبار مکان صورت می‌گیرد. درجه حساسیت فعالیتهای نسبت به مطلوبیت فرهنگی مکان قرارگیریشان متفاوت است. مثلاً انبارها یا کارگاهها نسبت به اعتبار فرهنگی محیطی که در آن قرار می‌گیرند حساسیتی ندارند. اما برخی از انواع خردفروشیها، مانند فروشگاههای پوشاک، کتاب، جواهر، تقلات، مایحتاج غیراولیه و برخی از خدمات، مانند دفاتر شرکتها، رستورانها، سینماها... و غیره مکان قرارگیریشان را تا حد بسیار زیادی بنا بر ملاحظات فرهنگی انتخاب می‌کنند و تمایل به استقرار در مکانهایی دارند که شأن و اعتبار آن بالاتر است.

اعتبار مکانهای مختلف شهر تابعی از پیشینه آن مکانها و به عبارت دیگر مقوله‌ای تاریخی است و به همین دلیل تابعی از اعتبار کالبدی و اعتبار فعالیتهای جمعیتی است که در طول زمان در آن سکنی گرفته‌اند. نقاطی از شهر که جمعیت فرادست خویش را از دست می‌دهند در آینده فعالیتهای معتبر خویش را نیز از دست خواهند داد و از لحاظ شرایط کالبدی روبه انحطاط خواهند رفت و برعکس نقاطی که امروز جمعیت فرادست را به خود جذب می‌کنند در آینده از لحاظ کالبدی و اجتماعی ساخت و بافت بهتری خواهند داشت و فعالیتهایی را که در جستجوی مکانهای معتبر هستند به خود جذب خواهند کرد. تحول و تغییر مکان مرکز نقل پویا و در حال رشد تهران طی دو سده اخیر تا حد زیادی تابع همین جابه‌جایی مرکز نقل اعتبار شهر صورت گرفته است.

مفهوم دیگر مرکزیت شهری را می‌توان برحسب قدمت مکانهای شهر سنجید. قدیمیترین قسمتهای شهر، که معمولاً

کروکی ۱- گستره مرکز شهری تهران در اوایل دوره ناصری

- ۱- میدان ارگ
- ۲- سبزه میدان
- ۳- مسجد شاه
- ۴- مسجد جامع
- ۵- سرای امیر
- ۶- بازار
- ۷- میدان مال فروشها



کروکی ۱- گستره مرکز شهری تهران در اوایل دوره ناصری

به دروازه شاه عبدالعظیم حصار شاه طهماسبی، یعنی در حوزهای در اطراف امامزاده سیداسماعیل امروزی قرار داشت و میدانهای گاهفروشان، مالفروشان و حصیربافها مهمترین میدانهای تهران بودند. این حوزه قدیمیترین مرکز شهری تهران بوده است. جمعیت شهر در اوایل پایتخت شدن تهران، یعنی در زمان آقامحمدخان، پانزده هزار نفر بود.

پس از پایتخت شدن، مرکز شهر به سبزه میدان و میدان ارگ انتقال یافت که محل تلاقی بازار با تشکیلات دولتی و دیوانی شهر بود و مهمترین کانونهای اجتماعی شهر، مانند مساجد و مدارس دینی مهم شهر و بهترین بازار شهر در این کانون پدید آمد. در اوایل دوره ناصری که دوران اعتلای این کانون شهری است تهران بین هشتاد تا یکصد و بیست هزار نفر جمعیت داشت (کروکی ۱). محور بازار دوکانون قدیم و جدید شهر را بهم وصل می کرد. در اواسط دوره ناصری (۱۲۸۴ ق / ۱۸۶۷ م) زمانی که محدوده شهر از حدود حصار شاه طهماسبی به حدود خندقهای هشت ضلعی توسعه پیدا کرد مرکز شهر در میدان توپخانه قرار گرفت و نقش مرکزیت میان میدان توپخانه و دو کانون قدیمتر، یعنی حوزه اطراف میدان ارگ و سبزه میدان و حوزه اطراف دروازه شاه عبدالعظیم قدیم تقسیم شد که در این دوره با احداث میدان امین السلطان صورت یک میدان شهری طراحی شده به خود گرفته بود. محورهای مهم اتصال دهنده و اطراف این کانونها خط بازار و امتداد جنوبی آن تا میدان امین السلطان بود. در قسمت شمالی این کانون، محور ناصریه (ناصرخسرو) و خیابان نایب السلطنه و باب همایون دهانه بازار را به میدان توپخانه اتصال می دادند. در اواخر دوره ناصری همه خیابانهای منشعب از میدان توپخانه هر یک تا فاصله ای از میدان، از لحاظ جذب کاربریهای مقیاس شهری تا حدی اهمیت یافته بودند. پس از مشروطیت با استقرار مجلس در عمارت بهارستان و استفاده از ساختمانهای باغ نگارستان برای انواع کاربریهای سیاسی، فرهنگی، آموزشی، بخش شمال شرقی این کانون نیز اهمیت یافت. دوران اعتلای این گستره در اواخر دوره قاجاریه بوده است. در این زمان تهران حدود دویست هزار نفر جمعیت داشت. (کروکی ۲)

پیروزی مشروطیت زمینه سیاسی استقرار نهادهای سیاسی و اجتماعی مربوط به مدنیت نوین را در تهران فراهم کرد. لیکن آشفتگی اوضاع سیاسی و نابسامانی و فقر اقتصادی، تحقق این امر را تا استقرار پهلوی به تعویق انداخت. در دوره پهلوی اول وزارتخانهها و ادارات و مؤسسات مالی بسیاری شکل گرفتند که پایه های سازمان سیاسی و اجتماعی و اقتصادی این مدنیت نوین را تشکیل می دادند. برای این ارگانها به نحوی کم و بیش برنامه ریزی شده و متمرکز در کانونهایی از مرکز شهر، مانند ناحیه میدان مشق (ناحیه باغ ملی) و ناحیه ارگ ساختمانهایی ساخته شد.

دگرگونی مهم دیگری که در این دوره در شهر رخ داد و بر مفهوم مرکزیت و توزیع فعالیتها در شهر تأثیر نهاد، خیابان کشیهای شاخص این دوره و ورود اتومبیل به عرصه

زندگی شهری بود. از این زمان به بعد است که مفهوم مرکزیت بیش از پیش در قالب توده ای از شبکه معابر متقاطع در مرکز شهر ظاهر می شود که مجموعه ای از میدانها و چهارراهها آنرا در هیئت کالبدی (یا فضایی) تجسم می بخشند. در واقع هیچ میدان یا تقاطعی واقعاً مرکز شهر نیست، بلکه تجسمی از یک حوزه مرکزی است که در طول معبرهایی که آنرا تشکیل می دهند شکل گرفته است و مجموعه این دالانها (خیابانها)، تقاطعها و میدانها است که حوزه مرکزیت را در شهر تعریف می کند. (کروکی ۳)

نکته دیگری که از اواسط دوران پهلوی اول (مشخصاً پس از سال ۱۳۱۲ شمسی) تا به امروز شاهد آن هستیم رشد سریع جمعیت و رشد پهنه شهر است که طی این دوران شصت و چندساله نسبت به کل دوران یکصد و چهل ساله قاجاریه شتابی غیر قابل قیاس یافته است. تأثیر رشد جمعیت بر رشد مطلق همه فعالیتها آشکار است. تهران در سال ۱۳۰۰ شمسی حدود دویست هزار نفر جمعیت داشت. پس اگر تهران امروزی در محدوده مناطق بیست گانه هفت میلیون نفر جمعیت دارد میزان خدمات و کالاهای مورد نیاز این جمعیت از سی و پنج برابر گذشته کمتر نیست. اما در واقع رشد نسبی خدمات و کالاهای بسیار بیش از رشد جمعیت بوده است، زیرا هم سطح سرانه مصرف به نحو چشمگیری افزایش یافته و هم نوع و الگوی مصرف کالاهای و خدمات بسیار متنوعتر شده است. هرچند اندازه گیری رشد کمی خدمات به لحاظ این گونه تغییرات کیفی موضوع این مقاله نیست، لیکن تردیدی نیست که این رشد کیفی و پی آمد کمی آن بسیار قابل توجه بوده است. بنابراین میزان فعالیتهای مورد نیاز برای پاسخ گویی به مصرف جمعیت مفروض هشت یا ده میلیون نفری کلان شهر تهران بسیار بیشتر از چهل یا پنجاه برابر آن چیزی است که در مقیاس خدمات محله ای، ناحیه ای و شهری برای تهران دویست هزار نفری شصت و چندسال پیش مورد نیاز بود.

خدمات مقیاس محله ای و مقیاس ناحیه ای همراه با رشد جمعیتی و فیزیکی شهر و به وجود آمدن محله ها و ناحیه های جدید در همان محله ها و ناحیه ها به وجود آمدند و رشد کردند. اما خدمات و فعالیتهای مقیاس شهری همچنان گرایش به مرکز شهر داشته اند. این گرایش به استقرار در مرکز، همراه با رشد مضاعف نیاز به خدمات در دوران رشد سریع تهران چند عارضه مهم در مرکزیت تهران ایجاد کرده است.

۱- افزایش تراکم فعالیتها در حوزه مرکزی قدیمی شهر بدون آنکه از لحاظ ارتفاع ساختمانها تغییر چندانی به نسبت این افزایش تراکم ایجاد شود. در مقابل، سطح بیشتری از فضای باز به زیر ساخت و ساز رفته است.

۲- افزایش حجم رفت و آمد به حوزه مرکزی شهر به نسبت بیش از ظرفیت و حجم کشش معابر این حوزه

۳- گسترش پهنه ناحیه مرکزی شهر از مرکز شهر قدیم به سمت شمال.

۴- تغییر تناسب کاربریها در حوزه مرکزی شهر به نفع



کرد که برخی الیاف آن (خیابانهای اصلی) ضخیمتر و برخی دیگر (غالباً معابر شرقی - غربی) به درجات ظریفتر و نازکتر هستند. الیاف ضخیمتر (به استثنای بزرگراهها) جاذب کاربریهای غیرمسکونی گوناگون هستند، درحالی که کاربری مسکونی عمدتاً در طول شبکه معابر درجه سوم و کوچهها قرار گرفتهاند که الیاف نازک این شبکه تورمانند را تشکیل می دهند. تقاطعهای مهم و میدانهایی که در این حوزه مرکزی قرار دارند با ازدحامی که از لحاظ جریان رفت و آمد اتومبیل و پیاده دارند حاکی از شدت و رونق فعالیت در این حوزه هستند. مساحت این حوزه مرکزی چیزی در حدود ۴۰ تا ۶۰ کیلومتر مربع است که بین ۷ تا ۱۱ درصد از سطح مناطق ۲۰ گانه تهران را دربرمی گیرد. طول این ناحیه از میدان شوش تا تجریش به خط مستقیم چیزی در حدود ۱۸ کیلومتر است، ولی عرض آن در پهن ترین جا به زحمت از ۶ کیلومتر تجاوز می کند. (کروکی ۴)

در این حوزه که عمده خدمات مقیاس شهری تهران را در خود جای داده است سکونت نیز نقش بسیار مهمی دارد و از جنوب به شمال اقشاری را از پایین ترین تا بالاترین سطح اجتماعی و درآمدی در خود جای می دهد. تراکم فعالیتهای خدماتی مقیاس شهری در این پهنه بسیار متفاوت است و در آن نواحی که تراکم این نوع فعالیتها کمتر است چهره مسکونی کاملاً غلبه دارد.

با تصویری که از ترکیب فیزیکی و عملکردی گستره مرکزی ارائه شد و با توجه به گستردگی آن آشکار است که این ترکیب بسیار متنوع است. شاید بتوان این حوزه مرکزی را از لحاظ لایه های تاریخی و قشر بندی اجتماعی به مقطعی از تهران تشبیه کرد که تصویر خلاصه ای از ابعاد مختلف پدیده تهران را نمایش می دهد. تاریخ شهر، کیفیت ترکیب جمعیتی،

کاربریهای تجاری، کارگاهی، انبارداری و اداری و کاستن از سهم دیگر کاربریها، خصوصاً کاربری مسکونی.

گستره مرکز شهری تهران در دوران معاصر

اگر پهنه تهران امروزی را برحسب انواع کاربریهای مقیاس شهری که گرایش به قرار گرفتن در مرکز شهر دارند بازگذاری کنیم الگوی کاملاً مشخصی از تمرکز این نوع کاربریها در حوزه مرکزی شهر به دست خواهد آمد. فعالیتها و کاربریهای مورد نظر به طور کلی عبارتند از شعب مرکزی بانکها، خدمات اداری دولتی در سطح وزارتخانهها و اداراتی که در مقیاس کل شهر یا حتی کشور عمل می کنند. خدمات تجاری عمده فروشی و بورسهای تجاری و خدمات شهری وابسته به آن، خدمات فرهنگی و توریستی مقیاس شهری، سفارتخانهها و بالاخره شرکتهای عرضه کننده خدمات فنی، بازرگانی، حقوقی و دفاتر مرکزی شرکتهای تولیدی که بیشتر آنها توسط بخش خصوصی و بعضی به وسیله بخش دولتی اداره می شوند.

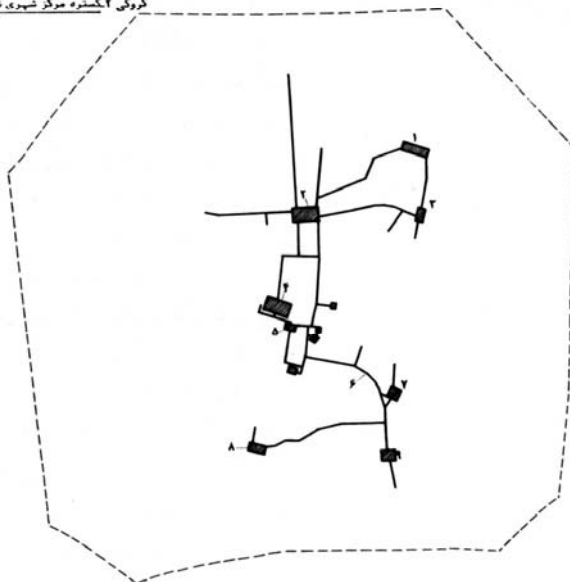
هرچند تعیین یک خط مرزی قاطع برای این پهنه مقدور نیست، ولی در مقایسه با نحوه پراکندگی کاربریها در کل شهر می توان تراکم آن را در یک حوزه معین به روشنی تشخیص داد. این پهنه کم و بیش به شکل دوک بلندی است که در جهت شمال - جنوب قرار دارد. می توان فرض کرد که نوک جنوبی این پهنه دوکی شکل در قدیمیترین مرکز تهران در حدود میدان شوش قرار دارد، ناحیه بازار را دربرمی گیرد و ضمن آنکه تدریجاً به پهنای آن افزوده می شود به سمت شمال امتداد می یابد و در حدود خیابان شهید دکتر بهشتی (عباس آباد) در طول خیابان فاطمی به بیشترین پهنای خود می رسد. پس از آن در سمت شمال ضمن کم شدن تراکم و پهنای آن تا نزدیک میدان تجریش گسترده می شود. مرز شرقی این پهنه شمالی - جنوبی روشنتر و دقیقتر از حد غربی آن است و روی محور خیابان شریعتی (جاده قدیم شمیران) قرار دارد، هرچند هاله کم رنگی از این مرکزیت در امتداد محور پاسداران نیز دیده می شود. حدود غربی این پهنه مبهمتر است. شاید بتوان بزرگراه چمران را به عنوان حد غربی ناحیه در نظر گرفت.

پهنه ای که از آن یاد کردیم به وسیله چند شریان پر قدرت شرقی - غربی و شمالی - جنوبی تغذیه می شود. مهمترین محورهای شرقی - غربی محور خیابان آزادی - انقلاب، بولوار کشاورز و کریم خان، خیابانهای فاطمی، استاد مطهری، شهید بهشتی، بزرگراه شهید همت و بولوار میرداماد هستند. مهمترین محورهای شمالی - جنوبی آن از شرق به غرب عبارت از خیابان سیروس و خیابان شریعتی، خیابان سعدی و مفتوح و بزرگراه مدرس، خیابان خیام و فردوسی و قائم مقام و بخارست و بزرگراه آفریقا، خیابان ولیعصر و خیابان کارگر. شبکه ای از خیابانها و معابر کم اهمیت تر تا حد کوچه های دسترسی، بافت بین این شریانها را پر کرده است.

درواقع برای تجسم ترکیب فیزیکی و عملکردی این حوزه، شبکه معبرهای آن را باید مانند تور یافته شده ای مجسم

کروکی ۲ گستره مرکز شهری تهران در اواخر دوره قاجاریه

- ۱- میدان بهارستان
- ۲- میدان نوبخانه
- ۳- میدان سرچشمه
- ۴- میدان ارک
- ۵- سبزه میدان
- ۶- بازار
- ۷- میدان مال فروشها
- ۸- میدان محمیه
- ۹- میدان امین السلطان



کروکی ۲ - گستره مرکز شهری تهران در اواخر دوره قاجاریه

انواع فعالیتها، انواع سبکهای معماری، انواع بافتها و غیره. برای ارائه تحلیلی از تنوع ترکیب داخلی این حوزه مرکزی باید مقاطعی از آن را در نظر گرفت که بین محورهای شرقی - غربی مهم داخلی این ناحیه قرار می گیرند. هریک از این مقاطع نه تنها کم و بیش با دوره ای از رشد تهران انطباق می یابند، بلکه از لحاظ ترکیب کالبدی، نوع کاربریها، ترکیب اجتماعی ساکنان و غیره همگن تر هستند.

اگر این بررسی را از جنوب به شمال آغاز کنیم نخستین مقطع همگنی که مشاهده می کنیم فاصله بین خیابان شوش تا خیابان امام خمینی است. این ناحیه قدیمیترین بخش تهران است که بازار تهران در قلب آن قرار گرفته است. شبکه معابر اصلی آن غالباً در دوره پهلوی اول احداث شده اند، ولی معابر فرعی بازمانده از نخستین دوره های شکل گیری تهران هستند. شبکه معابر اصلی این ناحیه به نسبت سطحی که آن را تغذیه می کنند اندک و محدودند و میان معابر اصلی و فرعی سلسله مراتب و ارتباط کارکردی سنجیده ای وجود ندارد. لبه های معابر اصلی، به خصوص در اطراف ناحیه بازار غالباً به خدمات تجاری عمده فروشی اختصاص یافته است و از لحاظ عملکردی در واقع توسعه بازار به شمار می رود، اما معابر فرعی داخل بلوکهای شهری این ناحیه غالباً در زمانی شکل گرفته اند که استفاده از اتومبیل مطرح نبوده است و بنابراین از لحاظ دسترسی نامناسب هستند و ضمن آنکه طبق استانداردهای امروزی برای سکونت نامطلوب هستند برای سایر کاربریها نیز جاذبه ای ندارند و تنها برای پست ترین انواع کاربریهای خدماتی، مانند انبارداری یا کارگاه استفاده می شوند.

ریشه ای ترین مشکل این ناحیه تنزل اعتبار و کیفیت سکونت است که بیش از یک قرن از آغاز آن می گذرد و با کوچ کردن ساکنان معتبر قدیمی از این ناحیه به نواحی شمالی تر شهر شروع شده است، اما آنچه امروزه در ظاهر امر در این ناحیه به نظر می رسد، فقر تأسیسات زیربنایی و خدمات شهری، فرسودگی ساختمانها و عدم تطابق آنها با الگوها و استانداردهای زندگی امروزی، هجوم و گسترش خدمات تجاری عمده فروشی و کارگاهها و انبارها، آلودگی هوا... هستند. بدین ترتیب چنین می توان گفت که ترکیب فعالیتها در این ناحیه به سوی افزایش خدمات تجاری عمده فروشی و خدمات وابسته به آن (کارگاه و انبار) و کاهش نسبت سایر فعالیتها، از جمله سکونت روبه تغییر است.

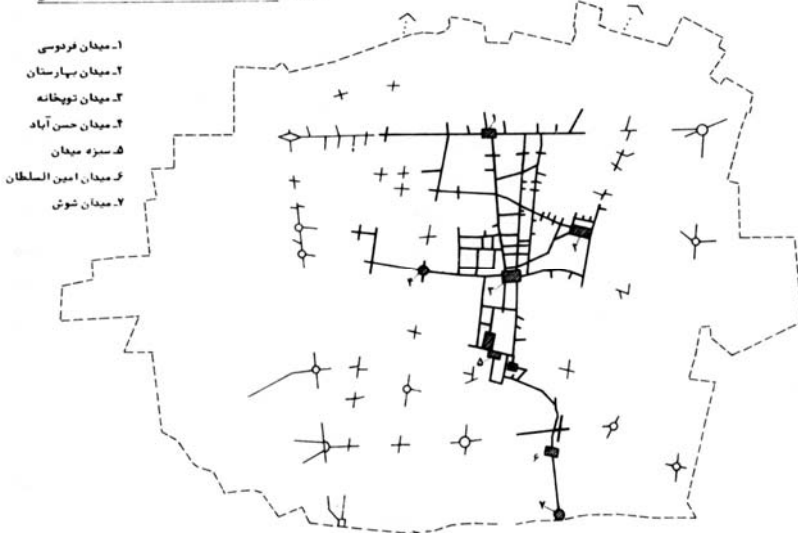
تراکم ساختمانی این ناحیه از لحاظ ارتفاع بناها پایین است، ولی الگوی سازمان یابی فضایی آن با استفاده ای که امروزه از آن می شود تناسب ندارد. به همین علت فضای آن به صورت آمیزه ای از ازدحام، آشفستگی، فرسودگی و متروکه بودن مشاهده می شود. میل به افزایش تراکم و نوسازی تنها در لبه خیابانهای اصلی این ناحیه به چشم می خورد که ارزش تجاری زمین بالاست و این خود عاملی است برای تخریب سیمای تاریخی این ناحیه و بدتر شدن شرایط از لحاظ افزایش ازدحام و آشفستگی و تسریع روند فرسوده شدن و متروکه شدن

و تنزل کیفیت زندگی اجتماعی در داخل بافتها. ولی در داخل بافت و در کنار معابر فرعی افزایش تراکم بیش از آنکه در ارتفاع محسوس باشد در قطعه قطعه و ریز شدن حد مالکیتها نمود یافته و چون نیک نگریسته شود همه اینها معلول تغییر درازمدت ترکیب اجتماعی ساکنان این ناحیه است که زمین و زیربنایی هرچه کوچکتر می خواهند. اما این روند تجزیه شدن اینک وارد مرحله بحرانی تری می شود و آن اینکه جمعیت ساکن در این ناحیه کاهش می یابد و قطعات ملکی و بناها یا در بحران دعاوی و معضلات مربوط به حقوق مالکیت به صورت متروکه و غیرفعال رها یا به انبار و کارگاه تبدیل می شوند.

ارزش این ناحیه در قدمت و در تاریخ آن است که همراه با تغییر ترکیب فعالیتها و تنزل کیفیت این ترکیب رو به انحطاط و نابودی می رود. بنابراین یکی از مسائل مهم تهران امروز و آینده آن است که چگونه می توان جهت این سیر نزولی را تغییر داد یا دست کم آن را برای مدت زمانی کند کرد تا آگاهی و وجدان نوین شهر در جهت حساسیت نسبت به ارزشهای این ناحیه به بلوغ بیشتری برسد.

مقطع دوم گستره مرکزیت تهران ناحیه واقع بین خیابان امام خمینی و بولوار کشاورز است و پر قدرت ترین محور شرقی - غربی تهران (خیابان انقلاب) از میان آن می گذرد. این بخش قدیمی ترین ناحیه مدرن شهر است که استخوان بندی شبکه معابر اصلی آن (در قسمت جنوب خیابان انقلاب) در دوره قاجاریه شکل گرفته، لیکن بیشتر بافت آن در سه دهه اول دوران پهلوی ساخته شده است. اولین نهادهای مدنی نوین مانند وزارتخانه ها و ادارات دولتی عمده، شعب مرکزی بانکها، مجلس قدیم (شورای ملی) و مجلس جدید (شورای اسلامی)، دانشگاه تهران، اولین مجموعه کاخهای شهری دوران پهلوی، سفارتخانه دول معتبر اروپایی در این ناحیه استقرار یافته اند. به عبارت دیگر وزن ترین فعالیتها سیاسی، اداری و مالی

کروکی ۱. گستره مرکز شهری تهران در حدود ۱۳۳۰ شمسی



کروکی ۲. گستره مرکز شهری تهران در حدود ۱۳۳۰ شمسی



جهت انحطاط ارزشهای کالبدی و ترکیب فعالیتها و جمعیت ساکن در آن پیش می‌رود. عامل کندی انحطاط و دیرپایی اعتبار این ناحیه در وجود کاربریهای سیاسی و اداری و مالی و آموزشی و فرهنگی مهمی است که در این ناحیه باقی مانده‌اند. ولی از طرف دیگر در اینجا نیز فعالیت کنترل نشده کاربریهای تجاری، روند تفکیک و ریز شدن قطعات ملکی، کهنه شدن ساختمانها و بالاخره ازدحام ناشی از افزون شدن تراکم و آلودگی هوا شرایط سکونت در این ناحیه را نامطلوبتر می‌کند و باعث می‌شود ساکنان فرادست جای خود را به جمعیت فرودست تر دهند. با این وصف بافت اجتماعی سکونت در این ناحیه کمتر از ناحیه جنوب آن تنزل کرده و به همان نسبت اعتبار عمومی آن نیز بیشتر حفظ شده است. ساختمانهای این ناحیه گرچه به علت نگهداری بد و

پایتخت در این ناحیه گرد آمده‌اند. معماری شهری این ناحیه منسجم و معنی‌دار و دارای برخی قطعات بسیار باارزش است. معماری بناهای این ناحیه ضمن توجه و حساسیت نسبت به فضای شهری که در آن قرار گرفته از سبکهای استوار و هماهنگی برخوردار است که ضمن تنوع، مجموعه کم و بیش موافق و یکدستی پدید می‌آورد. با توجه به این موارد، مجموعه ساختمانها و فضاهای شهری این ناحیه سیمای شهری جاافتاده و مطلوبی دارند که در فضای خیابانها و میدانها جلوه یافته است. سیمای خیابانها و میدانهای این ناحیه، به‌ویژه از لحاظ ترکیب معماری و انعکاس دادن آغاز دوران مدنیت نوین در تهران کم‌نظیر هستند. اما متأسفانه روند موجود تغییرات شرایط اجتماعی و اقتصادی شهر در این ناحیه نیز، هرچند با آهنگی کندتر، در



کروکی ۴-

گستره مرکز شهری تهران در دوران معاصر

کروکی ۴- گستره مرکز شهری تهران در دوران معاصر

سهل‌انگاری در تعمیرات بموقع تاحدی فرسوده شده‌اند، ولی غالباً به آسانی قابل تعمیر و برای پاسخ‌گویی به استانداردهای زندگی امروزی قابل تجهیزاند. لیکن متأسفانه آگاهی و ذهنیت لازم برای این امر وجود ندارد. به این علت ساختمانهای مسکونی و تجاری قدیمی این ناحیه که زمانی در حدود ۴۰ تا ۶۰ سال پیش برای بالاترین طبقات اجتماعی شهر تهران طراحی و ساخته شده‌اند با وجود آنکه قابل تعمیر و ارتقاء کیفی هستند تخریب می‌شوند و جای به بناهایی می‌دهند که از لحاظ معماری و نحوه ساخت به مراتب پست‌تر و کم‌ارزشتر هستند و اساساً برای متقاضیانی با سطح درآمدی و فرهنگی نازلتر ساخته می‌شوند.

محورهای شرقی - غربی مهم این ناحیه، گذشته از خیابان امام خمینی و امتداد شرقی آن به نام امیرکبیر تا سدره امین حضور و بولوار کشاورز و کریم‌خان که به ترتیب جنوب و شمال ناحیه را مشخص می‌کنند و خیابان انقلاب که از وسط ناحیه می‌گذرد، عبارت‌اند از خیابان جمهوری و خیابان طالقانی. تعداد محورهای مهم شمالی - جنوبی بیشتر است که از شرق به غرب عبارت‌اند از: خیابان شهید مصطفی خمینی (بهارستان)، شروع خیابان شریعتی، خیابان سعدی و مفتوح، لاله‌زار؛ فردوسی و سپهبد قرنی، حافظ، ولی عصر و کارگر. شبکه معابر این ناحیه به نسبت ناحیه جنوب آن کارآتر و مناسبتر است. اغلب معابر برای دسترسی اتومبیل مناسب هستند، زیرا از ابتدا برای پاسخ‌گویی به نیازهای شهر دوران معاصر طراحی شده‌اند. تقریباً کلیه معابر، اعم از اصلی و فرعی در جهت شمالی - جنوبی یا شرقی - غربی شکل گرفته‌اند و برخلاف معابر ناحیه جنوبی‌تر (قدیمی‌ترین بافت تهران) راست و مستقیم هستند. معابر اصلی ممتدتر و طولانی‌تر از معابر فرعی هستند و در برخورد با یکدیگر بلوک‌هایی شهری با ابعاد و اندازه کاملاً متفاوت به وجود می‌آورند. معبرهایی که به داخل این بلوکها نفوذ می‌کنند کوچه‌ها هستند که از لحاظ عرض و طول با خیابانها تفاوت دارند. بسیاری از معابر فرعی بن‌بست هستند. در این سازمان‌یابی فضایی بلوک شهری یک واحد یا یک عنصر مستقل شهری است که می‌تواند به یک یا چند قطعه بزرگ با کاربری عمومی یا تعداد زیادی قطعات کوچک با کاربری مسکونی اختصاص پیدا کند.

چنانکه اشاره شد، محور خیابان انقلاب در این ناحیه بسیار مهم است و ناحیه را به دو بخش تقسیم می‌کند. بخش شمالی این ناحیه (شمال خیابان انقلاب) از لحاظ تراکم خدمات فنی، بازرگانی و مالی بخش خصوصی به‌نحو چشمگیری از بخش جنوبی متمایز است و از این نظر هنوز وابستگی خود را به ناحیه مرکزی جدید و پویای تهران حفظ کرده است.

قطعات اراضی در این ناحیه به نسبت ناحیه جنوب آن درشت‌تر هستند و کمتر تفکیک و قطعه قطعه شده‌اند و این خود یکی از علل و همچنین نشانه‌های پایداری نسبی اعتبار این ناحیه است. اما تراکم ساختمانی در این ناحیه، هرچند با شتابی کمتر از نواحی شمالی‌تر روبه افزایش است. این افزایش تراکم

در لبه خیابانهای اصلی شتاب بیشتری دارد. این گرایش خیابانها را شلوغتر، ترافیک را سنگین‌تر و آلودگی هوا را بیشتر می‌کند و از سطح فضاهای باز و مطلوبیت سکونت می‌کاهد. پس اگر جریان تحولات شهری با همین آهنگ موجود پیش رود این ناحیه نیز در آینده کاربریهای خدماتی و اداری مطلوب و معتبر خویش را به نفع نواحی شمالی‌تر از دست خواهد داد. مقطع سوم مرکزیت تهران از جنوب بولوار کشاورز و خیابان کریم‌خان شروع می‌شود و تا بزرگراه رسالت و امتداد غربی آن تا شمال محله یوسف‌آباد و امیرآباد گسترده می‌شود. این ناحیه در فاصله پس از سال‌های ۱۳۴۰ تا وقوع انقلاب اسلامی توسعه یافته است و از این لحاظ توسعه آن با رونق اقتصادی دهه آخر حاکمیت پهلوی مقارن است.

شبکه معابر درجه ۲ و ۳ و نحوه تفکیک اراضی در این ناحیه شکل شطرنجی منظم دارد، به نحوی که معابر فرعی هر محله عرض یکسان دارند و قطعات اراضی هر محله نیز از لحاظ ابعاد مشابه هستند. در این ناحیه معبر کمتر از ده متر و کوچه بن‌بست به ندرت می‌توان یافت. به عبارت دیگر شبکه معابر این ناحیه شبیه به توری است که تارهای آن را (در فواصل نامساوی) معابر شمالی - جنوبی و بوته‌های آن را (در فواصل مساوی) معابر شرقی - غربی تشکیل می‌دهند. بیشترین دسترسی به قطعات اراضی به وسیله معابر شرقی - غربی صورت می‌گیرد و خیابانهای شمالی - جنوبی نقش اصلی‌تر دارند و به‌عنوان توزیع‌کننده عمل می‌کنند. بنابراین تعداد معابر اصلی شمالی - جنوبی به نسبت معابر اصلی شرقی - غربی بسیار بیشتر است، چنانکه در این ناحیه تنها سه خیابان شریانی شرقی - غربی وجود دارد که عبارت‌اند از: استاد مطهری و امتداد غربی آن خیابان فاطمی، خیابان شهید بهشتی و خیابان خرم‌شهر (آبادانا)، در حالی که خیابانهای شمالی - جنوبی اصلی بیشتر هستند و از غرب به شرق عبارت‌اند از کارگر شمالی، یوسف‌آباد، ولی عصر، خالد اسلامبولی، قائم‌مقام‌فراهانی، سهروردی و شریعتی.

این محدوده از طرف شرکتهای، سازمانها و مؤسسات عرضه‌کننده خدمات فنی، بازرگانی و اداری بخش خصوصی که نماینده فعالیتهای نوین و سازمان‌یافته شهری هستند با بیشترین تقاضا مواجه است، هرچند استقرار بخشی از این ناحیه در محدوده ترافیک و دشواری دسترسی اتومبیل به این ناحیه از لحاظ تأمین پارکینگ تاحدی از مطلوبیت آن کاسته و تمایل این مؤسسات را به استقرار در مناطق شمالی‌تر این محدوده سوق داده است. با این وصف چنین به نظر می‌رسد که اقبال این‌گونه مؤسسات به استقرار در این محدوده همچنان روبه افزایش است. چنانکه علاوه بر ساختمانهایی که از ابتدا به واحدهای اداری و خدماتی اختصاص داشته‌اند بسیاری از واحدهای مسکونی این ناحیه نیز به محل شرکتهای، مطب پزشکان و دیگر انواع فعالیتهای خدماتی سازمان‌یافته اختصاص پیدا کرده است. حاصل آنکه بار مسکونی در این ناحیه کاهش یافته و بار خدماتی آن افزوده شده است و این



یا تجاری هستند و حاصل آن ساختمانهای ردیفی است که در قطعات تفکیکی با عرض و طول مساوی در راستای خیابانها در ردیفهای متصل بهم قرار گرفته‌اند. اما در مورد ساختمانهای بزرگ موجود در این محدوده الگوی حجم ساختمانی آزاد در میان قطعه زمین به کار برده شده است (مانند ساختمان وزارت کشور در خیابان دکتر فاطمی، ساختمان وزارت کشاورزی و برجهای سامان در بولوار کشاورز). این ساختمانها مانند تندیسهای نماد شهرنشینی مدرن به گونه‌ای

روند همچنان ادامه دارد. (کروکی ۵)
 مطلوبیت سکونت در این ناحیه در دهه ۱۳۵۰ در اوج خود بود و هرچند از آن زمان تاکنون به علت تمرکز فعالیتهای خدماتی تاحدی کاهش یافته است، ولی هنوز هم بالاست و در برخی نواحی و محله‌ها، مانند یوسف آباد، امیرآباد و تاحدی در عباس آباد غلبه آن را می‌توان احساس کرد. اما می‌توان انتظار داشت که ظرف دهه‌های آینده با افزایش تراکم خدمات مطلوبیت سکونت در این منطقه نیز مانند منطقه دوم مرکز شهری



کروکی ۵

نحوه پراکندگی ۱۸۰ شرکت از شرکت ۱۵ مهندسین مشاور عضو جامعه مشاوران که نام آنها در ابتدای فهرست الفبایی تقویم جامعه مشاوران درج شده است.

کاملاً اتفاقی و بدون الگو و نظم معین در پهنه این محدوده پراکنده‌اند.

فضا و سیمای شهری این منطقه به عنوان قطعه بسیار فعال و زنده‌ای از مرکزیت تهران تحت تأثیر نوع معماری و شهرسازی دهه ۵۰ و همچنین پراکندگی ساختمانهای بزرگ و شاخص و معدود بودن نسبی آنها دارای انسجام و پیوستگی

(حد فاصل خیابان امام خمینی تا بولوار کشاورز) روبه کاهش رود.

الگوی معماری موجود در این محدوده الگوی معماری مدرن («سبک بین‌المللی») است که از لحاظ نحوه اشغال زمین و تراکم طبق ضوابط و مقررات طرح جامع در قطعات تفکیکی کوچکی ساخته شده است که عمدتاً دارای ساختمان مسکونی

مناطق مسکونی شهر به شمار می‌روند و علاوه بر قطعات تفکیکی متوسط که به منظور احداث ساختمانهای مسکونی تک واحدی تفکیک و قطعه‌بندی شده‌اند بخش اعظم مدرنترین و مطلوبترین مجتمعهای مسکونی تهران، مانند برجهای اسکان، پارک پرنس، دوما، آ.اس.پ و غیره در این ناحیه قرار گرفته‌اند و همین نیرومندی و اعتبار پایه سکونت، ضمن آنکه از دهه ۱۳۵۰ تا به امروز پایه قوام شبکه تأسیسات شهری و حمل و نقل در این ناحیه بوده و آن را به آبادترین قسمت شهر تبدیل کرده، زمینه‌ای عالی برای جذب انواع خدمات به این ناحیه فراهم آورده است.

جمع‌بندی شاخصهای توسعه و تحول منطقه مرکزی تهران

از جمع‌بندی سیر تحول منطقه مرکزی تهران که به همراه رشد شهر در مقاطع زمانی از قدیم تا به امروز رخ داده است این نتایج به دست می‌آید:

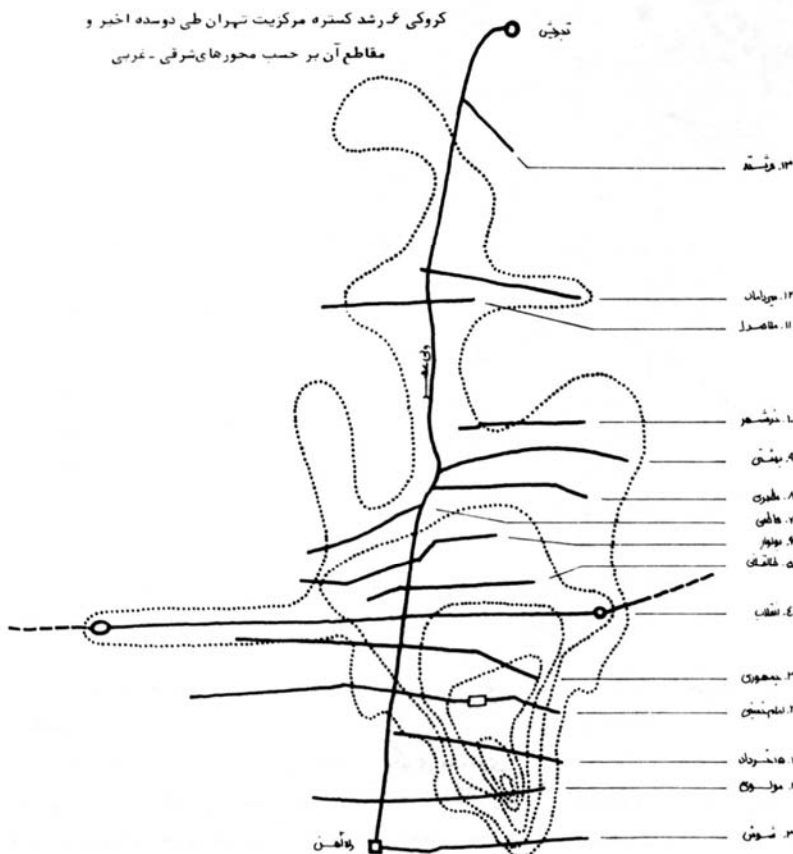
- گستره منطقه مرکزی تهران در طی زمان در امتداد تعدادی خیابانهای شرقی - غربی مهم که در جهت شمال - جنوب مانند پله‌های یک نردبان کشیده شده‌اند از جنوب به سمت شمال رشد کرده و با این حرکت مرکز ثقل اعتباری این مرکزیت نیز تدریجاً به سوی شمال گرایش یافته است.
- در هر مقطع زمانی از رشد تهران که گستره مرکزی نیز

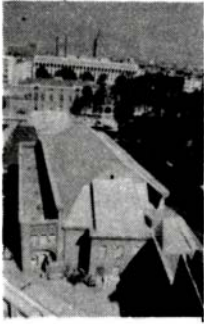
منطقه دوم نیست و با وجود آنکه متوسط ارتفاع ساختمانهای آن از منطقه دوم بیشتر است فضای شهری آن که در خیابانها و میدانهای مهمش مجسم می‌شود تاحدی بی‌شکل و بی‌هویت به نظر می‌رسد. حتی بولوار کشاورز که لبه جنوبی این محدوده را مشخص می‌کند و شخصیتی ویژه و متمایز با سایر خیابانهای این ناحیه دارد از لحاظ ایده شهرسازی در دهه ۱۳۰۰ مطرح شده و این زمانی است که برای تهران یک طرح شهرسازی با خیابان‌سازیها و بولوارسازیهای نوع نئوکلاسیک اروپایی تهیه شد.

محدوده چهارم منطقه مرکزی تهران منطقه‌ای است که از بالاتر از محور بزرگراه رسالت و شهید همت در امتداد دو محور مهم، خیابان ولی‌عصر و بزرگراه آفریقا، به سمت شمال امتداد می‌یابد و ضمن آنکه در طول این دو محور شکلی شمالی - جنوبی به خود گرفته است در حوزه اطراف میدان ونک، محور میرداماد و قسمت شمالی بزرگراه شهید چمران تاحدی به سمت غرب و شرق تمایل می‌یابد. این منطقه به نسبت محدوده‌های جنوبی تر که مورد بررسی قرار گرفت به عنوان مدرنترین بخش منطقه مرکزی تهران در آغاز مرحله تکوین قرار دارد. این منطقه از لحاظ دسترسی به شبکه بزرگراهها ممتازترین قسمت شهر است و همین امر زمینه جلب خدمات به این ناحیه را مساعدتر می‌کند. در واقع احداث و تکمیل شبکه بزرگراههایی که نزدیک به سی سال پیش به وسیله طرح جامع پیشنهاد شد و در کمتر از یک دهه اخیر با جدیت چشمگیری دنبال شده است، آینده این ناحیه را به عنوان معتبرترین منطقه مرکزی تهران آینده رقم زده است. همان نقش و اعتباری که تا دهه‌های ۴۰ و ۵۰ در نواحی شمالی و جنوبی خیابان انقلاب و پس از آن تا به امروز در نواحی شمالی بولوار کشاورز تا میدان آرژانتین دیده می‌شود.

شبکه معابر موجود در این ناحیه از لحاظ هندسه کلی آن از همان الگوی شطرنجی موجود در منطقه سوم بیروی می‌کند که در آن خیابانهای شمالی - جنوبی به صورت توزیع‌کننده و خیابانهای شرقی - غربی به صورت دسترسی عمل می‌کنند. بنابراین بیشتر معبرهای شرقی - غربی کم‌عرض هستند و در فواصل نسبتاً نزدیک به یکدیگر تکرار می‌شوند، در حالی که معبرهای شمالی - جنوبی شکل خیابان دارند و نسبتاً عریضتر و غالباً طولانی هستند. بلوکهای بین این خیابانها نیز مانند دیگر بافتهای جدید شهری به قطعات ملکی مساوی تقسیم شده است. اندازه این قطعات تفکیکی به نسبت اندازه قطعات در بافتهای مناطق جنوبی بزرگتر است و در میان آن بلوکهای شهری بزرگی که به کاربریهای عمومی و دولتی اختصاص دارد دیده می‌شود، مانند قطعه زمینهای غرب خیابان ولی‌عصر و جنوب بزرگراه چمران که به محل دائمی نمایشگاهها، هتل استقلال، اراضی و ساختمانهای صدا و سیما، و سطح وسیعی از زمینهای ورزشی باشگاه استقلال و آارات اختصاص دارد که مجموعه این زمینهای به هم پیوسته حدود ۴۰۰ هکتار است. قسمتهای مسکونی این ناحیه از ممتازترین و باارزشتترین

کروکی عرض گستره مرکزیت تهران طی دوسده اخیر و مقاطع آن بر حسب محورهای شرقی - غربی





فضایی و سیمای شهری مفهوم مرکزیت را القاء کنند. واضح است که در شهرهای بزرگ و حتی متوسط، این گستره وسیعتر از آن است که بتواند در قالب یک میدان یا یک خیابان مجسم شود، بلکه این ترکیبی از خیابانها و میدانهاست که این مفهوم را در پیکر فضایی خود مجسم می‌کنند. این شبکه ترکیبی اگر خوب طراحی شده و وحدت آن در طول زمان به خوبی کنترل شده باشد، مانند یک ساختار کلان، مانند یک شبکه واحد، فراتر از تک تک میدانها و خیابانهایش به عنوان فضای مرکزی شهر مجسم می‌شود. مقصود از طراحی خوب در این شبکه شهری آن است که ساختمانها و فضاهایی که در این شبکه قرار می‌گیرند و سیما و پیکر حجمی آن را شکل می‌دهند و به خصوص ساختمانها و فضاهای بزرگ آن با حساسیت نسبت به ساختار فضایی کلان طراحی شوند و به تقویت کلیت مفهومی این شبکه کمک کنند.

در میان شهرهای ایران اصفهان شاید تنها شهر بزرگی باشد که شبکه فضای مرکزی آن با قدرت و زیبایی تمام دارای چنین خاصیتی است. در این شهر مجموعه بازار، میدان نقش جهان و ساختمانهای اطراف آن، چهارباغ، زاینده رود و پلهای تاریخی آن، تشکیل دهنده این ساختار کلان فضای مرکزی شهر هستند. جالب توجه است که این ساختار فضایی حدود چهارصد سال پیش طراحی شده و هنوز هم در متن شهر امروزی دارای اعتبار و ارزش است و توانسته است به خوبی با شرایط و نیازهای شهر امروزی منطبق شود.

در برخی از شهرهایی که تصویر نیرومند و منسجمی از مرکزیت به ذهن متبادر می‌کنند یک یا چند عنصر کلان طبیعی یا مصنوعی ساختار مرکز شهری را هویت می‌بخشد و به هم وصل می‌کند. در پاریس رودخانه سن، در لندن رودخانه تیمز، در استانبول تنگه بسفر، در نیویورک شبه جزیره منهاتان و آسمان خراشهای آن، در اصفهان چهارباغ و زاینده رود و در تهران بستر طبیعی و جالب آن و به خصوص پهنه کوههای شمالی و شرقی این نقش را بازی می‌کنند.

در غیبت عناصر طبیعی کلان، برخی ساختمانها، خیابانها و میدانها یا مجموعه‌ای از آنها، مانند عنصری برای هویت دادن به یک مکان یا حوزه شهری یا حتی کل شهر عمل می‌کنند. چنانکه برج ایفل برای شهر پاریس یا میدان نقش جهان برای اصفهان. این نوع ساختارهای فضایی دارای قدرتی هستند که در زمره خاطره‌ها یا تصاویر ذهنی مردم از شهر قرار می‌گیرند. این ساختارهای فضایی نه تنها دارای ارزش معماری هستند، بلکه قادرند روابط جمعی میان شهروندان را شکل دهند و مانند نقاط ترجیح یا نشانه یا نمادهایی از یک مرکزیت شهری عمل کنند و از آنجا که از لحاظ ترکیب فضایی، نوع معماری و مفهوم کالبدی خود متمایز و شاخص هستند به نحوی قوی و پایدار در خاطر باقی می‌مانند و مکان پیرامون خود را هویت می‌بخشند و تعریف می‌کنند. در شهر قدیم ایرانی عناصری مانند مسجد جامع شهر، ارگ، بازار، میدان اصلی شهر... چنین نقشی دارند. تهران تا حدود دهه ۱۳۳۰، پیش از آنکه توسعه آن با

رشد کرده است پهنه آن ضمن گسترش به سوی شمال بر پهنه موجود نیز منطبق شده است. این ویژگی مرتباً بر تراکم حوزه‌های قدیمتر مرکزیت تهران افزوده است. (کروکی ۶) - گرایش رشد مرکزیت به سوی شمال با اندکی تمایل به سمت شمال غرب کماکان ادامه دارد.

- در هر دوره کانون فعال مرکزیت در بستر بافتی شهری رشد کرده است که از اساس برای سکونت شکل گرفته بوده است. - رشد خدمات فرامحله‌ای در مقیاس بالا در هر ناحیه پس از مدتی سکونت در آن ناحیه را رو به تحلیل و تنزل برده و این خود به عاملی برای تنزل اعتبار آن ناحیه تبدیل شده است. - اگر انواع فعالیتهای خدماتی تشکیل دهنده حوزه مرکزیت تهران را در سه دسته کلی، بخش دولتی، بخش خصوصی سنتی (بازار) و بخش خصوصی مدرن جای دهیم بخش خصوصی سنتی در جنوب گستره مرکزی و بخش خصوصی مدرن در شمال آن جای گرفته‌اند و بخش دولتی در سراسر این گستره از جنوب تا شمال پراکنده است.

- پراکندگی خدمات مختلف در گستره مرکزیت تهران دارای الگوی طراحی شده‌ای نیست.

- گستره مرکزیت تهران، گذشته از برخی قطعات و فضاهای شهری ناحیه مرکزی که در دهه‌های اول قرن حاضر شکل گرفته‌اند فاقد سیمای شهری و کالبدی موزون و شاخص و متناسب با مفهوم و نقش شهری این مرکزیت است. این مرکزیت بیش از آنکه در سیمای کالبدی محیط مرکز شهر، مانند نماهای شهری شاخص و منسجم، تجمع ساختمانهای عمومی بزرگ در کانونهایی خاص، و خیابان و میدانهایی با حالت فضای شهری سازمان یافته مجسم شده باشد، در قالب شلوغی و ازدحام ترافیکی، تراکم خارج از ظرفیت خدمات در محیط کالبدی، سیمای فرسوده و مستهلک ساختمانها و مانند آن دیده می‌شود. - حوزه‌های مرکزیت جدید شهر تهران از آنجا که از ابتدا در ساختارهای کلان شهری برای پذیرش این مرکزیت طراحی نشده‌اند، لذا در قالب کالبدی آن مهم و فاقد مرزهای مشخص به نظر می‌رسند. تنها حوزه‌هایی از شهر تهران که مفهوم مرکزیت در پیکر کالبدی آن تجسم یافته‌اند حوزه‌های ارگ، باغ ملی، بهارستان و بازار هستند که فضای شهری آنها در مقیاس کلان طراحی شده است که اینها هم شکل منسجم و معنی دار خود را در اثر بی توجهی به مفهوم کالبدی و فضایی آنها تا حد زیادی از دست داده‌اند. در این زمینه میدان توپخانه، سیزه میدان و میدان امین السلطان مثالهای خوبی هستند.

ضعف انسجام و مفهوم معمارانه

در فضای منطقه مرکزی تهران

از لحاظ کالبدی مرکزیت در شهرهای بزرگ یک گستره است که انواع فعالیتهای خدماتی مقیاس شهری با تراکمی نسبتاً زیاد در پهنه آن استقرار یافته‌اند. این گستره شامل شبکه‌ای از خیابانها و میدانها است که نه تنها باید از لحاظ عملکردی دسترسی به این فعالیتهای تأمین کنند، بلکه باید از لحاظ حالت

مهمترین میدانهای تهران در دوره قاجاریه میدان امین -السلطان، میدان محمدیه، میدان مال فروشها، سبزه میدان، صحن و جلوخان مسجدشاه، میدان ارگ، میدان توپخانه، میدان سرچشمه و جلوخان باغ نگارستان (میدان بهارستان) بوده‌اند. شایان توجه است که در دوره‌های مختلف قاجاریه، دست کم تا پایان دوره ناصری اقدامات معماری و شهرسازی در مقیاسهای مختلف برای توسعه و تقویت این شبکه مرکز شهری و انطباق آن با رشد پهنه شهر صورت گرفت که فعالترین دوره آن از آغاز دوره ناصری در ۱۲۶۴ ق. / ۱۸۴۸ م تا حدود ۱۲۹۰ ق. / ۱۸۷۳ م. بوده است. در این دوره همراه با توسعه حدود شهر از حصار شاه طهماسبی به خندقهای دوره ناصری، دومین حرکت محسوس حوزه مرکزیت تهران به سمت شمال با ساخته شدن میدان توپخانه انجام شد. در دوره پهلوی اول تا حدود ۱۳۳۰ نیز با آنکه الگوی معماری و فضا سازی شهری نسبت به دوره قبل از بنیان تغییر

الگوی معماری و شهرسازی غالب در چهار دهه اخیر ادامه یابد دارای چنین شبکه مرکزی واحدی بوده است که هر چند نمی توان آن را از لحاظ ارزش معماری و تاریخی با فضای مرکزی با ارزش شهری چون اصفهان مقایسه کرد، ولی در نوع خود و با توجه به تنوع سبکهای معماری و فضا سازی خاص پایتخت از ارزش خاصی برخوردار بوده است. بنیان این شبکه مرکز شهری در دوره قاجاریه با معماری و شهرسازی ایرانی شکل گرفت و در نیمه دوم این دوره با ایده‌هایی از شهرسازی اروپایی درآمیخت، بی آنکه غلبه معماری و فضا سازی ایرانی تحت الشعاع قرار گیرد. در این دوره دو نوع فضای شهری، یعنی میدانها و بازارها به صورت یک شبکه ترکیبی مفهوم مرکزیت را القاء می کردند و این هر دو عنصر شهری معماری شاخص، متفاوت و طراحی شده‌ای داشتند که با نقش مفهومی آنها تناسب داشت. در این عصر خصوصاً فضای میدانها نقش مهمی در القاء مفهوم مرکزیت بازی می کرد.



کروکی ۷-
میدان های مهم تهران



شهر به مناطق بیست‌گانه و در نهایت بیست و دوگانه تقسیم شد و اخیراً نیز تقسیم‌بندی براساس حوزه‌های پنج‌گانه انجام شده است که همه این نوع تقسیم‌بندیها دلخواهی و به اصطلاح تحمیلی هستند و حتی طبیعت تقسیمات پنج‌گانه اولیه قدیم شهر از لحاظ کالبدی، تاریخی و اجتماعی در آنها رعایت نشده است.

در شهرهای بزرگ دوران معاصر معمولاً از کل محدوده قدیمی شهر به‌عنوان یک ساختار کالبدی برای تعریف کردن ناحیه مرکزی شهر و مقیاس دادن به آن در پیکر شهر استفاده می‌شود. برای این مقصود محدوده تاریخی شهر را با انواع تهیدات، نظیر جلب فعالیت‌های فرهنگی به بناهای تاریخی و باارزش، مرمت کالبدهای فرسوده، حفظ کردن تفاوت سبک معماری محیط با سبک معماری سایر قسمت‌های شهر، کاهش حضور اتومبیل، تقویت شخصیت تاریخی و معمارانه خاصی که در میدانها و خیابانهای مهم این ناحیه وجود دارد... تجهیز می‌کنند. به تعبیر دیگر، تضادهای آن را با دیگر قسمت‌های شهر در برخی زمینه‌ها برجسته و تشدید و در برخی زمینه‌ها تعدیل می‌کنند. از طرف دیگر در این شهرها عملکردهای سیاسی و اداری مقیاس شهری که به دسترسی سریع و آسان از کلیه نقاط شهر نیازمند است، در ناحیه مرکزی مدرن شهر جای داده می‌شود که از لحاظ شبکه معابر و فضای پارکینگ غنی و مجهز است. بدین ترتیب ضمن آنکه مسائل عمده شهر از لحاظ مرکزیت سیاسی، اداری و مالی آن در قالب مرکز شهر حل می‌شود، کل محدوده تاریخی به فعالیت‌های فرهنگی و دیگر فعالیت‌هایی اختصاص پیدا می‌کند که وجه فرهنگی آنها غالب است (مانند مغازه‌ها و فروشگاه‌های شیک و معتبر، رستورانها). در عین حال خمیرمایه‌ای از بهترین نوع سکونت لایه‌لای فضای تاریخی را بر می‌کند و به آن جان می‌دهد و محدوده تاریخی پس از بهسازی کالبدی و ارتقای عملکردی و تغییر و اصلاح دانه‌بندی مناسب فعالیت‌های موجود در آن مانند یک نماد واحد برای مقیاس دادن به کل گستره مرکزی شهر و ایجاد حس مکان نسبت به این گستره عمل می‌کند.

شهر تهران در چهار دهه اخیر برخلاف این مسیر حرکت کرده و به جای حفظ تمایز کالبدی محدوده تاریخی خویش با قسمت‌های نوساز شهر و تعدیل و ارتقاء شرایط استفاده از این محدوده، کوشیده است با تعریض معابر و تسهیل شرایط حضور وسایل نقلیه در این محدوده، تخریب بناهای قدیمی و جایگزین کردن آنها با بناهای جدید، این قسمت از شهر را نیز امروزی کند، ضمن آنکه افزایش تراکم عملکردهای اداری و تجاری عمده‌فروشی و تنزل شرایط سکونت نیز وضع را بدتر کرده است.

اینک تهران از میان دو عنصر کلان طبیعی و مصنوع، یعنی کوه‌های شمال و محدوده تاریخی، اولی را هنوز در اختیار دارد و حفظ دومی در گروی درک جایگاه مکانی مرکز شهر در رابطه با زمان است. این مقاله در جستجوی این جایگاه مکانی بوده است و به نظر ما درک این مفهوم راه‌گشای وضعیت آینده شهر خواهد بود.

کرد، حوزه مرکزی تهران ضمن رشد کالبدی چشمگیر در قالب تعریض و احداث خیابانهای جدید در منطقه مرکزی تهران و پدنه‌سازی خاص و شاخص برای این خیابانها و خصوصاً به‌وسیله ساختمانهای اداری و سیاسی در حوزه اطراف میدان توپخانه (محدوده باغ ملی و ارگ) تجهیز و تقویت شد. در عین حال میدان‌سازیهای زیادی که در این دوره در سراسر شهر و در جای دروازه‌های قدیمی آن انجام شد فضاهایی را که القاء‌کننده مفهوم مرکزیت بودند در شهر پراکنده کرد. با وجود این پراکندگی، «یادمان‌گرایی» در معماری و فضا‌سازی به اندازه‌ای قوی بود که تراکم نماسازی تجاری و نماسازی ساختمانهای دولتی و عمومی در خیابانها و میدانهای مرکزی شهر به خودی خود مفهوم مرکزیت را در این فضاهای شهری القامی کرد. چنانکه نمونه‌های شاخص این نوع فضا‌سازی را در ناحیه باغ ملی و ناحیه ارگ می‌توان مشاهده کرد. شایان ذکر است که میدان‌سازیها و خیابان‌سازیهای تهران در این دوره تا حد زیادی طبق نقشه شهرسازی جامعی انجام شده است که در حدود سال ۱۳۰۷ شمسی برای کل محدوده تهران تهیه شد که حد‌نهایی این نقشه شهرسازی از سمت شمال به بولوار کشاورز فعلی می‌رسد.

اما از دهه ۱۳۴۰ به بعد ضمن آنکه شبکه مرکز شهری تهران بسیار توسعه یافته و از لحاظ انواع فعالیت‌هایی که در آن جای می‌گیرند تنوع بسیار زیادی پیدا کرده است، اما فضای شهری معنی‌داری پدید نیامده است که همپای این رشد کمی و تنوع کیفی توسعه یافته باشد. (کروکی ۷) در این فاصله زمانی تنها طرحی که برای ایجاد یک کانون مرکزی سازمان یافته در شهر تهیه شد، طرح ایجاد مرکز سیاسی و اداری پایتخت در تپه‌های عباس‌آباد است که حدود ۲۰ سال پیش مطرح شد و هنوز جامه عمل به خود ننوشیده است.

ترددی نیست که بخشی از مسئولیت بی‌شکل شدن و گسیختگی شبکه مرکز شهری تهران از فقدان بعد معمارانه در طرح جامع و همچنین از دیدگاه‌های خاص این طرح در مورد مطلق کردن نقش ترافیکی شبکه معابر ناشی شده است که این خود از میراث‌های شهرسازی پس از جنگ دوم جهانی است که اثرات نامطلوب آن در بسیاری از شهرهایی که پس از جنگ بازسازی شدند یا توسعه یافتند مورد انتقاد قرار گرفته است. پس از دهه ۱۹۶۰ در برابر این نگرش حاکم نظرات جدیدی مطرح شد که عملکرد ترافیکی شبکه معابر را به‌عنوان ارزشی نسبی تلقی می‌کند و این شبکه را همچون سلسله عصبی شهر می‌نگرد که در قسمت مرکزی نقش سیستم اعصاب مرکزی را بازی می‌کند. در این صورت شهر صرفاً با نظام ترافیکی آن ارزیابی نمی‌شود، بلکه نظام ترافیکی نیز در خدمت کل سیستم معنا پیدا می‌کند.

تأثیر این بی‌شکلی و گسیختگی و ابهام حدود در شبکه مرکز شهری تهران در کل سازمان فضایی شهر نیز آشکار است. زمانی در دوره قاجاریه که گستره مرکز شهری تهران شکل منسجم و معنی‌داری داشت کل شهر دارای پنج محله بود که حدود هریک از آنها از واقعیت‌های تاریخی و کارکردی شهر ناشی می‌شد و بر حسب این واقعیتها تعریف می‌شد. اما بعدها