

تصویر ۴
Pic4

منظر خیابان نفوذی*

تأثیر خیابان‌های نفوذی بر منظر شهری پاریس

«تو وطنی. در خیابان‌های توست که حقیقتاً در فرانسه هستیم. من به عنوان مردی که نیاز به استشمام دم تو دارد، به خیابان‌هایت رفته‌ام و شاهد سخت‌کوشی تو بوده‌ام و تمام روز، کارم همین بوده است و چه دیده‌ام؟ تنها تو را» (Zola, 1970 : 19).

چکیده | خیابان نفوذی محصول تبدیل خیابان از عنصری منفرد به عنصری مرکب در تحولات شهرهاست که هدف اول آن گشایش دسترسی از میان یک محله متراکم است؛ اما قبل از آنکه یک خیابان‌کشی باشد، عملیات زیرساختی ویژه‌ای با محدودیت‌هایی همچون تخصیص زمین است. خیابان‌های نفوذی از مهم‌ترین فضاها مؤثر بر ادراک مخاطب از شهر هستند که نقشی مهم را در ارتقا یا تنزل منظر شهری بر عهده دارند. این مقاله درصدد است از طریق تبیین ابعاد و تحلیل تفسیری ارزش‌های منظرین خیابان نفوذی و با تکیه بر تجربه پاریس در این زمینه، به ارزیابی کیفی تأثیر این نوع خیابان در منظر شهری بپردازد.

واژگان کلیدی | منظر شهری، منظر خیابان نفوذی، پاریس.

محمد آتشین‌بار، دکتری
معماری با گرایش منظر
شهری، پژوهشگر گروه چند
رشته‌ای مورفوسیتی (گروه
فیزیک دانشگاه پاریس
۷ و گروه مطالعات شهری
دانشگاه پاریس ۸).



babak.atashinbar@gmail.com

تصویر ۴: دید خیابان ناپلئون به سمت موزه لوور قبل
از اجرای پروژه در سال ۱۸۷۰.
مأخذ: Leniaud, 2003 : 48.

Pic4: View from Napoleon's street to Louvre
museum before the project in 1870.
Source: Leniaud, 2003 ,48.

شکل‌گیری است که با گذشت زمان تغییر چندانی نمی‌کند. ۳. خیابان‌های نفوذی: تاریخ این خیابان‌ها به دوره رنسانس بازمی‌گردد و منطق شکل‌گیری آن‌ها مداخلات قاطع و دستوری در شهر است. شکل این خیابان‌ها مستقیم است که به صورت ستاره‌ای یا عمود بر هم، بافت موجود را برش داده و منظره‌پردازی آن بیانگر اقتدار حاکمیت بر جامعه است.

اگرچه خیابان‌های برآمده از هر سه دیدگاه، در شکل‌گیری منظر شهری مؤثرند، اما با توجه به ابعاد دستوری پیدایش خیابان نفوذی، امکان تأثیر آن بر منظر شهری بیش از سایر گروه‌هاست. بررسی اجمالی مطالعات صورت گرفته در زمینه خیابان نیز نشان می‌دهد علی‌رغم اینکه ادبیات «خیابان نفوذی» پر استفاده نبوده، اما اکثر نمونه‌های موردی برای تحلیل خیابان، برگرفته از این گروه هستند.

فرضیه | به نظر می‌رسد فلسفه وجودی خیابان‌های نفوذی کنترل روابط اجتماعی توسط حاکمیت است که از طریق بازاتصال نقاط مهم صورت می‌پذیرد. ایجاد خیابان نفوذی یک اقدام منظرین عظیم تلقی می‌شود که می‌تواند کیفیت فضایی شهر یا منطقه خود را دگرگون کند.

روش | نوشته حاضر، پژوهشی کاربردی در زمینه تحلیل منظر خیابان است که براساس روش ابداعی «ماتریس ارزیابی منظر خیابان» برگرفته از رساله دکتری نگارنده، به مطالعه تأثیر کیفی خیابان‌های نفوذی بر منظر شهری می‌پردازد. ارزیابی کمی این تأثیر محصول جمع جبری نتایج ماتریس مذکور است که در گروه چندرشته‌ای مورفوسیتی تکمیل خواهد شد.

شناخت خیابان نفوذی

ساخت خیابان‌های نفوذی تا قرون وسطی امری نادر بوده است اما پس از آن با تغییر نگاه انسان به هستی، استفاده از خیابان نفوذی در ساماندهی فضا رواج یافت. از میان نظریه‌پردازان قرن پانزدهم میلادی «آلبرتی»^۲ به عنوان یک متفکر انسان‌نگرا با رجوع به «شهر ایده‌آل» افلاطون نگاهی نو به خیابان دارد که می‌توان آن را سرمنشا پیدایش خیابان نفوذی دانست: «خیابان‌های اصلی شهر می‌بایست با ریسمان کشی رسم شود، لبه‌های آن را راهروهای مسقف هم‌شکل تعیین کند و هیچ پیش‌آمدگی‌ای بر آن‌ها سایه نیندازد» (Ragon, 1995: 83). در این میان ایده پرسپکتیو از اهمیت ویژه در ترسیمات شهری برخوردار شد که عبارت از مکان‌یابی یک عنصر نشانه‌ای در منتهی‌الیه خیابان به مثابه هادی بصری بود؛ این پدیده «سلطنت نشانه‌ها» (Bardet, 1951: 31) نیز نامیده شده است. خیابان‌های مستقیم عریض در میان بافت موجود که با مفهوم پرسپکتیو پیوند خورده، ویژگی زیباشناسانه خیابان‌های این دوره را تشکیل می‌دهد: «زیبایی شهرها قطعاً در گروهی خطی بودن خیابان‌هاست» (Fremerville, 1758: 518). از آن پس رابطه‌ای مسلم میان نشانه انتهایی (یا همان بُن خیابان) و خیابان نفوذی به وجود آمد. خیابان نفوذی می‌توانست دید مخاطب را به بن خود بگشاید؛ کلیسا، درگاه یا حتی نشانه‌ای ساده تر مانند یک ستون آلیسک. از یاپ «سیکستوس پنجم»^۵ می‌توان به عنوان شخصیت تأثیرگذار بر خیابان‌های نفوذی نام



مقدمه | خیابان همواره تناسبی از قدرت حکومت و اجتماع در اداره جامعه بوده که بر پایه نیاز انسان به فضا متولد شده است. با مطالعه تاریخ تحولات شهری، سرشت پیدایش خیابان را می‌توان در سه دیدگاه جستجو کرد:

۱. خیابان‌های عمومی: تاریخ این خیابان‌ها به دوره باستان بازمی‌گردد و منطق شکل‌گیری آن‌ها پیدایش شهر و تداوم زندگی جاری در آن است. شکل این خیابان‌ها بسته به زمینه پدید آمدن شهر، طراحی شده یا خودرو است که طی دگردیسی شهر بازنگری یا بازتولید می‌شود، لذا منظره‌پردازی آن با گذشت زمان تغییر می‌کند.
۲. خیابان‌های محیطی: تاریخ این خیابان‌ها به تخریب اولین دیوار شهر و ساخت خیابان بر روی آن بازمی‌گردد. منطق شکل‌گیری آن‌ها توسعه شهر به خارج از دیوار است. شکل این خیابان‌ها چندضلعی یا منحنی است که همانند شعاع حلقه‌های سنی درخت، مقاطع کالبدی تحول شهر را یادآور می‌شود و منظره‌پردازی آن وابسته به زمان



تصویر: تصویر میدان خلق رم که معمار آن «دومینیکوفنتانا» بوده است: «پاپ سیکستوس» پنجم نبض مذهبی شهر را جهت پیروزی کلیسا مقابل اصلاح طلبان، با ساخت خیابان‌های نفوذی که زیارت هفت کلیسای مهم رم را در یک روز ممکن می‌ساخت، در دست گرفت. فنتانا از آن‌ها با نام «خیابان‌های باز شده توسط خداوندگار» و «خیابان‌های مستقیم» که از هر جا به صورت پیاده، سواره و کالسکه به آن دسترسی هست» یاد می‌کند. مأخذ: Giedion, 1990: 84.

Pic1: The People Place in Rome, designed by the architect Domenico FONTANA. Pope Sixtus V got the religious pulse of the city by making a day pilgrimage to the seven churches of Rome through piercing streets for pushing the church to victory against the reformers. Fontana called them "streets opened by the Lord" and "Straight streets accessible from anywhere by walking, horse and carriage". Source: Giedion, 1990:84.

قابل نفوذ احداث می‌شود. برش بافت قدیمی، صرف هزینه زیاد برای خرید ساختمان‌های تخریبی، مدت زمان طولانی بازسازی و حس عدم تعلق به فضای جدید از عوامل اصلی هستند که باعث شده خیابان نفوذی مورد انتقاد تند جامعه قرار گیرد؛ «خیابان‌هایی که به واسطه گشودگی به سمت کوچه‌ها و گذرها، خطرناک و سبب تصادف هستند» (Riboud, 1981: 162)، «موانع فیزیکی که باعث کم‌رنگ شدن زندگی پیاده می‌شوند» (Mangin et al., 1999: 132-133) و یا «موانع مصنوع برای ارتباط محله‌ها» (Heran, 2011: 65) از توصیفات خیابان نفوذی است که به دلیل نقش جداکنندگی مورد تقبیح تفکر شهرسازی قرن معاصر قرار گرفته است.

از آنجا که خیابان به عنوان یک منظر، کلیتی یکپارچه و مرکب از اجزای کثیر است تقلیل مفهوم آن تنها به «صورت»، امری ناقص است؛ چراکه درک وحدت آن نیاز به دانش سیستم‌ها و رویکرد کل نگر دارد (آتشین بار، منصور و شبانی، ۱۳۹۲). در نگاه سیستمی که تفاوت خیابان‌ها، محصول زمان و بازیگران مختلف است (Douady, 2014: 147)، نقش منفی جداکنندگی خیابان نفوذی نیز مطلق نیست و می‌تواند «مرزهای اجتماعی را درنوردد» (Bonnin, 2000: 67). در این مسیر، سیاست‌های اعمال شده روی خیابان نفوذی در بدو تولد و طی دوره‌های بعد، شخصیتی را برای آن رقم می‌زند که بیش از نقش جداکنندگی در ابعاد منظرین شهر تأثیرگذار است:

زیباشناسانه: نمایش اقتدار مدیریت شهری از طریق تحمیل هندسه و معماری دستوری. عملکردی: تحول خوانایی شهر از طریق بازنمایش نقاط عطف. اقتصادی: تغییر در معادلات مالی شهر از طریق ایجاد یا حذف کاربری. فرهنگی: استمرار تاریخ شهر از طریق بازتولید یا ایجاد خاطره جمعی. به موجب تأثیر ابعاد فوق در ارزش‌های نمادین، شکلی یا فعالیتی شهر، خیابان نفوذی عاملی قوی برای ارتقا یا تنزل منظر شهری محسوب می‌شود. ارتقای منظر شهری موجود به واسطه احداث خیابان نفوذی راوی هم‌سوایی سیاست‌های اعمال شده با ذهنیت مخاطب و تنزل آن، بیانگر غیرهم‌سو بودن سیاست‌های اعمال شده با ذهنیت مخاطب از شهر است.

تاریخچه خیابان‌های نفوذی در پاریس

پاریس در نگاه اکثر نویسندگان قرن نوزدهم شهری ناخواناست که زندگی ناسالم، خیابان‌های بسیار تنگ، مشکل تردد و احتمال تصادف از ویژگی‌های آن است. تحول اصلی پاریس در زمان

برد. وی سال ۱۵۸۵ «دومینیکوفنتانا» را برای بازسازی شهر رم بر اساس طرحی از خیابان‌های نفوذی برگزید (تصویر ۱). در نظر وی گره‌ها، مهم‌ترین فضاهای شهری هستند که توسط بُن‌های عمودی هویت می‌یابند و همه این عوامل با شبکه‌ای از خیابان‌های مستقیم همچون راهروهای بصری به فضای بعدی گره می‌خورند (Sennett, 1990). همچنین در سال ۱۶۰۷، «هانری چهارم» پادشاه فرانسه دستور نظارت بر راست‌گوشه بودن ترسیمات شهری را صادر کرد و وزیر او، «سولی» مشهور به راهدار بزرگ طی سال‌های ۱۵۹۹ تا ۱۶۱۱ - مسئولیت از بین بردن ناهمواری‌ها و تاخوردگی‌های راه‌های عمومی و تعریض آن‌ها را بر عهده گرفت (Lacaze, 2007). شکل شهرهای قرون ۱۷ و ۱۸ به طور حتم متأثر از ترکیب خیابان نفوذی و طراحی بن هستند که با هندسه‌ای قاطع در جستجوی طرح شهر ایده‌آل، بافت شهری قرون وسطی را شکافتند. در این روند تعداد خیابان‌های نفوذی رو به افزایش نهاد و میدان‌گاه‌های مرکزی نیز به تبع آن‌ها شکل هندسی به خود گرفت.

در قرن نوزدهم همراه با رشد نظام سرمایه داری، فقر پدید آمد. سرازیر شدن جمعیت روستایی به شهرها موجب پدید آمدن معضلات مسکن و جابجایی‌های شهری شد. شهرهای بزرگ همچون پاریس که انبوه مردم در آن سکنی داشتند صرفاً مجموعه‌ای از ساختمان‌های بی‌کیفیت بودند که حتی اصول اولیه بهداشت نیز در آن‌ها رعایت نمی‌شد (Ragon, 1995: 173). «نابلئون سوم» در فرانسه، «دیسرائیلی» در انگلستان و «بیسمارک» در آلمان، خیلی زود اهمیت خیابان نفوذی در استحکام سیاسی کشورهاشان را دریافتند. این سیاست برای از بین بردن تصویر شهر قدیمی پاره‌پاره و پرخطر، ایجاد سهولت جابجایی بین بخش‌های مختلف، اطمینان از اهمیت به ارزش‌های زیباشناسی عناصر یادمانی در نقاط اصلی محورهای دید و امکان حفظ نظم مورد توجه قرار گرفت (Harouel, 1997: 85). در این دوره با پیشرفت صنعت، خیابان‌های نفوذی محل ورود تکنولوژی به شهر شدند. از آنجا که چهره دستوری این خیابان‌ها می‌بایست در حد کمال باشد، برای اولین بار نورپردازی شهری با گاز و سپس با الکتریسیته، تلفن، واگن اسبی و تراموا از طریق این خیابان‌ها مورد مصرف عموم قرار گرفت و نمونه‌های آن در سراسر دنیا منتشر شد.

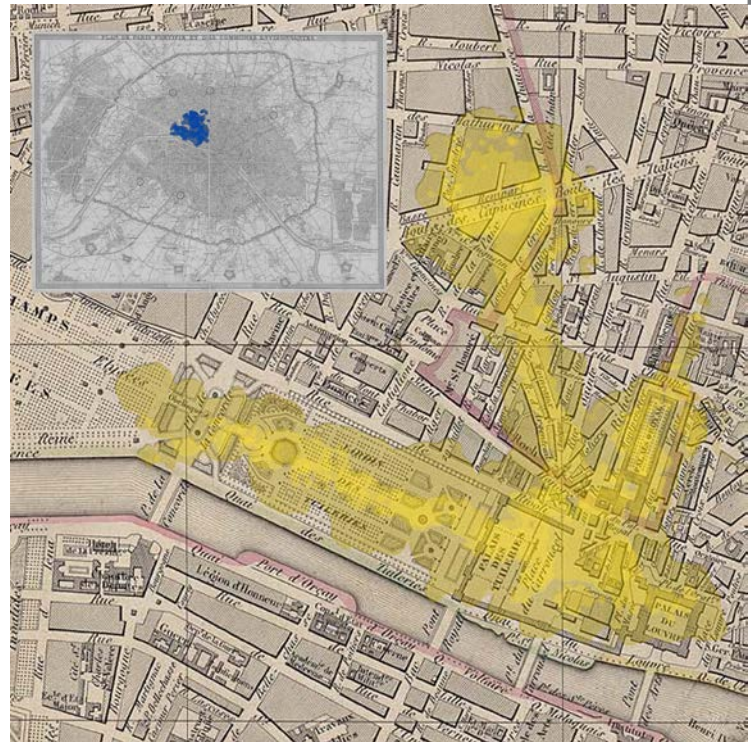
منظر خیابان نفوذی

خیابان نفوذی، اقدامی دستوری از سوی مدیریت شهری است که جهت انجام تغییرات و اصلاحات (سیاسی، اجتماعی، فرهنگی، بهداشتی، اقتصادی و ...) در بافت‌های غیر

خیابان‌های نفوذی از جمله خیابان‌هایی هستند که سرشت آن‌ها با نمایش قدرت حاکمیت همراه است و به دنبال همسان‌سازی قلمرو خود، می‌تواند موجب ارتقاء یا تنزل کیفیت شهر شود. چنانچه این همسان‌سازی به نظم قطعی برآمده از عینیت شهر متمایل باشد، خیابان نفوذی عنصری جداکننده خواهد بود؛ اما چنانچه همسان‌سازی خیابان نفوذی به نظم استنباطی برآمده از ذهنیت مخاطب متمایل باشد عنصری متصل‌کننده خواهد بود.

تصویر ۳: موقعیت مکانی پروژه خیابان نفوذی ناپلئون. پاریس در سال ۱۸۴۶. مأخذ: کتابخانه تاریخی شهر پاریس (Bibliothèque historique de la ville de Paris).

Pic3: Napoleon's piercing street project localization. Paris in 1846. Source: Bibliothèque historique de la Ville de Paris.



کشور رسید. این طرح شامل آزادسازی امتداد خیابان ریوولی^{۱۳}، پاکسازی اطراف موزه لوور^{۱۵} و باغ «توئیلری»^{۱۶} در طرح احداث خیابان نفوذی ناپلئون می‌شد. البته معضلات بهداشتی محله‌های اطراف تپه آسیاب^{۱۷} و گشایش ارتباط بین خیابان ریوولی و راه آهن «سنت لژر»^{۱۸} هم از اهداف ثانویه این پروژه بود (تصویر ۳). کیفیت فضایی پایین محدوده مورد نظر برای برش، محله‌های اطراف را تا جایی تحت تاثیر قرار داده بود که مجله شهرداری^{۱۹} آن‌ها را به «لابیرنتی از خیابان‌های متقاطع و توده جمعیتی که جنبه‌های اسفناک آن خیابان ریوولی را ناپدید کرده است» تشبیه می‌کند. اهمیت این پروژه در آزادسازی خیابان برای ساکنان تا حدی بود که در سال ۱۸۷۰ طوماری در حمایت از این پروژه برای مجلس ارسال شد: «امتیاز خیابان ناپلئون، قبل از هر چیز، اتصال مجدد محله ساحل غربی سن ۲۰ با تعداد زیادی محله‌های تجاری «ساحل شرقی سن ۳» است و این توجیه اصلی پروژه است» (Lazare, 1852). مسیر این پروژه از میدان تئاتر فرانسه^{۲۲} تا تقاطعی از خیابان‌های مهم آن محله ادامه می‌یافت که در تلاقی با هم، شکلی چندوجهی را ایجاد می‌کردند و با در نظر داشتن توپوگرافی تاریخی فضا، یادآور بخشی از خاطرات ساکنین بود (تصویر ۴).

بعد فرهنگی: ساخت تئاتر آکادمی سلطنتی موسیقی فرانسه با نام رسمی آپرا^{۲۳}، که از سال ۱۸۲۱ طراحی و مکان‌یابی آن آغاز شده بود، سرانجام در سال ۱۸۵۷ به عنوان یکی از بن‌های خیابان ناپلئون تصویب و از سال ۱۸۵۹ خرید زمین‌های مورد نظر برای پلاک‌بندی آغاز شد (تصویر ۵). طراحی این ساختمان که با توجه به اهمیت آن در چندین مرحله تغییر کرد، باعث شد ورودی آن در خیابان بیشتر از ۲۰ متر تعریض و نمای ساختمان‌های اطراف آن نیز با معماری اپرا هماهنگ شود. در همین راستا، عناصر معماری و خود خیابان، کلیتی را تشکیل می‌دهند که جوهر وجودی آن از جنس مکان است و می‌تواند در ارتباط با مخاطب دیروز و امروز خود در تولید خاطره مشترک از شهر مؤثر واقع شود.

بعد عملکردی: اجرای خیابان از دو بن اصلی یعنی تئاتر فرانسه و اپرا به سمت میانه خیابان با طرح کاشتی ویژه برای دو طرف آغاز شد و سرانجام خیابان ناپلئون در ۱۸۷۳ به «اپرا» تغییر نام داد. اپرا و تئاتر فرانسه دو کاربری هنری پاریس هستند که مکان‌یابی آن‌ها در یک خط بصری واحد باعث شده بن‌های خیابان اپرا به نقاط عطف هنری شهر بدل شوند. چرخش خیابان به سمت موزه لوور و تقاطع آن با خیابان «سنت اونوره»^{۲۴}، میدانگاه تئاتر فرانسه را همچون ورودی موزه در ساختار شهر برجسته ساخته است.

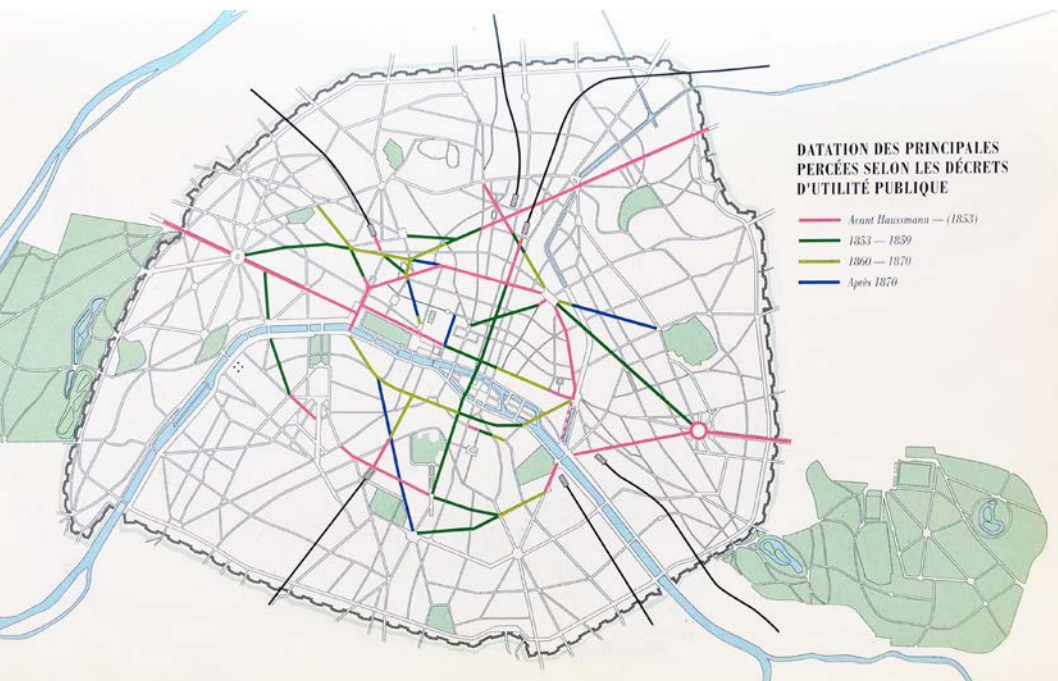
امپراتوری دوم از طریق احداث خیابان‌های نفوذی توسط «هوسمان»^{۲۵} بین سال‌های ۱۸۵۳ تا ۱۸۷۰ صورت گرفت. از آنجا که وی معتقد بود خیابان‌های نفوذی پیش‌بینی شده توسط ناپلئون سوم اصلی‌ترین عناصر تحول پاریس هستند، اقدام به انجام ویرایش‌های اساسی در قوانین معماری و شهرسازی فرانسه (مصوب ۱۶ سپتامبر ۱۸۰۷) نمود که در اول ژانویه ۱۸۵۹ تکمیل شد. به موجب این تغییرات، اختیارات مدیریت شهری برای خرید زمین‌ها و سلب مالکیت خانه‌ها جهت ساخت خیابان‌های نفوذی افزایش می‌یافت و زمان انجام اقدامات اداری این فرآیند به حداقل می‌رسید (Pinon, 2002: 73). وی در خاطراتش تأکید می‌کند احداث خیابان نفوذی را به «خطی کردن» یا حتی «تعریض» ترجیح می‌دهد. البته پیشینه ساخت خیابان نفوذی در پاریس به سال ۱۶۰۸ و خیابان «دوفین»^{۲۶} در زمان «هنری چهارم» بازمی‌گردد. همچنین در اواسط قرن «هجدهم، ولتر»^{۲۷} - فیلسوف و نویسنده - و «پیریت»^{۲۸}، معمار از پیشنهاددهندگان خیابان نفوذی برای زیبایی پاریس بودند. بعد از ۱۸۷۰ نیز اجرای طرح‌های خیابان نفوذی مطابق برنامه پیش‌بینی شده در امپراتوری دوم ادامه یافت.

اولین مرحله از این فرآیند تهیه نقشه ۱/۵۰۰ خیابان مورد نظر در سرویس طراحی بود که توسط یک «نقشه‌بردار»^{۲۹} انجام می‌گرفت. در این نقشه می‌بایست یک خط‌شدن لبه خیابان، پلاک‌های مورد نیاز برای انجام این امر و زیرساخت‌های لازم مشخص می‌شد و دست آخر به تایید شهردار می‌رسید. ساختمان‌های این دوره نقشی مهم در منظر شهری پاریزین بر عهده دارند که در نگاه «آلفرد لولو»^{۳۰} - روزنامه‌نگار و نویسنده به «سردخانه‌های بی‌رنگ، منظم همچون سربازخانه، غمگین همچون زندان، هندسه یکدست همچون پیاده‌نظام، کشیده شده مثل طناب، که اسفناک هستند» تشبیه شده است (Ibid: 78). البته سبک معماری مشخصی از سوی مدیریت شهری به مالکان تحمیل نمی‌شد اما به مرور زمان، عرف ساخت و ساز غالبی از طریق مجله‌ها و دفاتر معماری به مشتریان القا شد. خیابان‌های نفوذی پاریس در محله‌های از هم‌گسسته یا غیرقابل نفوذ، شهر را از نقطه‌ای مشخص تا نقطه دیگری می‌شکافتند (تصویر ۲). این نقاط می‌توانستند عناصر، تجهیزات، دروازه، میدان، پل و یا یک تقاطع مهم از خیابان‌های قدیمی باشد.

منظر خیابان نفوذی آپرا

ضرورت طرح: در راستای تکمیل طرح خیابان‌های نفوذی پاریس، در تاریخ ۲۱ ژانویه ۱۸۵۴ طرحی از سوی هوسمان پیشنهاد شد که در مدت کمتر از سه ماه به تصویب وزیر

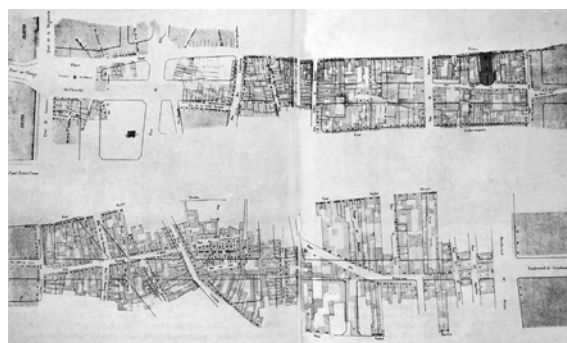
تصویر ۲
Pic2



تصویر ۵: نقشه‌های پروژه خیابان نفوذی اپرا. مأخذ: Tournain, 1971 :101.

Pic5: Opera piercing maps. Source: Tournain, 1971 :101.

تصویر ۵
Pic5



تصویر ۶
Pic6

تصویر ۶: بین سال‌های ۱۸۹۷ و ۱۸۹۹ «کامیل پیسارو» - نقاش فرانسوی سبک امپرسیونیسم - در یکی از اتاق‌های هتل بزرگ لوور ۱۱ تصویر با زوایای مختلف از خیابان اپرا نقاشی نمود که در موزه بلگراد نگهداری می‌شود: «فراموش کردم خبر دهم که اتاقی در هتل بزرگ لوور با دید عالی به خیابان اپرا یافته‌ام. خیلی عالیست. شاید خیلی زیبا نباشد اما خوشحالم می‌توانم از خیابان‌های پاریس که عادت کرده‌ایم بگوییم زشت هستند، نقاشی کنم. بعضی از آن‌ها درخشان، روشن و زنده هستند. اپرا متفاوت از یک بولوار و کاملاً مدرن است»، برف در خیابان اپرا، رنگ روغن در ابعاد ۵۴*۶۵. مأخذ: Pissarro, 1950:441.

Pic6: Between 1897 and 1899, the French expressionist painter Camille PISSARRO, created eleven artworks of Opera piercing from a room in Grand Hotel du Louvre which are kept in Belgrade museum: "I forget to tell you that I found a room in the Grand Hotel du Louvre with great views of Avenue de l'Opera and the corner of the Place du Palais Royal! It's very nice to do! It is perhaps not very aesthetic, but I'm delighted to try to make the streets of Paris that was used to say ugly, but are so silver, so bright and so alive. This is different from the boulevards. It is modern in full!" Snow in Opera Avenue, oil painting, 65*54. Source: Pissarro, 1950:441.



«هوسمان» رواج یافت که محصول پافشاری مدیریت شهری بر حفظ سیمای تاریخی^{۲۵} شهر منطبق بر نظم حداکثری بود و از شاخصه‌های آن می‌توان قانون یک‌خط‌بودن لبه‌ها، نمای سنگی در چهار یا پنج طبقه، طبقه همکف غیر شفاف با سنگ‌هایی در ابعاد بزرگ، اتصال با طبقه‌های بالاتر از طریق یک بالکن کنسول شده، تزیین فضای خالی میان پنجره‌ها و امضای معمار هر ساختمان را نام برد. معماری هوسمان به نظر اکثریت منتقدین از جمله «شارل گارنیه» - معمار ساختمان اپرا - معماری یکنواخت و سردی بود که برای اطمینان خاطر طبقه اشرافی، نوآوری دربر نداشت (تصویر ۶). پروژه خیابان نفوذی اپرا در ترکیب با لوور و تئاتر فرانسه، به نمادی از فضای روشنفکری پاریزین تبدیل و معماری آن نیز پیش‌زمینه‌ای برای ورود معماری مدرن فرانسه شد؛ همچنین در ترکیب با ساختار پاریس نقش مهمی را در شکل شهر بر عهده گرفت. مجموعه این عوامل خیابان اپرا را به قطب فعالیت‌های هنری، روشنفکری و اقتصادی پاریس بدل کرده است (تصویر ۷).

بعد اقتصادی: براساس حکم مورخ ۲۷ ژوئن ۱۸۷۶ برای اجرای خیابان نفوذی اپرا، ۱۶۸ خانه به مساحت ۳۷۲۰۰ مترمربع سلب مالکیت و تخریب شدند که ۱۵۰۰۰ مترمربع از آن در تعریض خیابان استفاده شد و هزینه‌ای بالغ بر ۶۶ میلیون فرانک را در پی داشت که می‌بایست به واسطه فروش املاک جدید جبران می‌شد (Tournain, 1971 : 85). در خصوص این‌که آیا فروش خانه‌های مسکونی جدید در دوران هوسمان توانسته‌اند هزینه‌های تحمیلی اجرای خیابان را جبران کنند یا نه اطلاع دقیقی در دست نیست، اما کاربری‌های خیابان اپرا - علی‌رغم اینکه از رونق خوبی برخوردار بوده و هستند - منطبق بر سیاست‌های اصلی این خیابان به مثابه قطب هنری پاریس پایه‌ریزی نشده‌اند؛ به‌جز تعداد محدودی آژانس مسافرتی در اطراف تئاتر فرانسه، رستوران‌ها و مراکز خرید البسه که در دو طرف خیابان تقسیم شده‌اند، انطباقی با فضای موجود ندارد. بعد زیباشناسانه: با تحقق جریان خیابان‌های نفوذی در پاریس، سبک معماری با نام

جدول ۱: ماتریس تحلیل تفسیری منظر خیابان آپرا. مأخذ: نگارنده.

Table 1: Street landscape analyzing matrix for Opera piercing in Paris. Source: Author.

بعد منظرین ارزش منظرین	زیباشناسانه	عملکردی	اقتصادی	فرهنگی
نمادین	مؤثر	مؤثر	غیر مؤثر	مؤثر
شکلی	غیر مؤثر	مؤثر	مؤثر	مؤثر
فعالیتی	مؤثر	مؤثر	غیر مؤثر	مؤثر

در ایران نیز خیابان نفوذی سرمنشأ تحول شهرها شد. در دوره قاجار و پهلوی در پی گسترش روابط با غرب که در حال تجربه خیابان‌های نفوذی بود، قدرت سیاسی حاکم ایران تصمیم به تغییر چهره پایتخت گرفت. طی دوره قاجار ساخت خیابان‌های نفوذی بیشتر به تعریض معابر یا طولانی کردن یک گذر محدود شد، اما در دوره پهلوی، با ابلاغ نقشه «خیابان‌ها»، ساخت خیابان‌های نفوذی به سیاست اصلی حکومت در مدرنیزاسیون شهرها بدل شد. کانسپت اصلی این نقشه، جایگزینی مراکز سنتی شهر در تقاطع خیابان‌های چلیپایی بود که اکثراً نفوذی بودند. در دوره پهلوی دوم با رویکرد منشور آتئی مدیریت شهری، خیابان‌های نفوذی در اولین طرح جامع در سال ۱۳۴۶ به کار گرفته شدند. نواب از خیابان‌های نفوذی تهران است که در زمان پهلوی دوم پیش‌بینی و پس از انقلاب احداث شد و اجرای آن به تنزل کیفیت فضایی محله و منظر شهری انجامید.

جمع‌بندی | خیابان نفوذی از جمله مهمترین مؤلفه‌های مؤثر بر منظر شهری است و فرآیند تحقق آن شامل تصمیم سیاسی مدیریت شهری، تأمین اعتبار مالی، توسعه مهندسی، مصادره یا خرید املاک و زمین‌ها، ساخت پلاک‌های جدید و فروش مجدد املاک می‌شود. ارزیابی منظرین این خیابان حاکی از کیفیت و کمیت میل رسیدن به آرمان شهر یا توقف در واقعیت موجود است. در اواسط قرن نوزدهم، مدرنیسم از بالا و به خواست دولت وارد جامعه فرانسه شد و خروج از ساختار سنتی شهرها با شعار نوسازی شهری که دستور کار مدیریت شهری بود، مقتدرانه هرچه سر راهش بود را می‌برد: خیابان نفوذی به مثابه نماد ظهور حکومت مدرن. این خیابان‌ها چه به صورت تکی و چه به صورت مجموعه‌ای، تأثیر عمیقی در ماندگاری منظر شهری پاریس داشته‌اند. خیابان آپرا از نمونه‌هایی است که توانسته مطابق با ذهنیت مخاطب از پاریس، در ارتقای کیفیت فضایی شهر نقش داشته باشد (جدول ۱).

پی‌نوشت

۱۴. ریولی (Rivoli) از معروف‌ترین خیابان‌های پاریس است که توسط پرسپه (Percier) و فونتین (Fontaine) در اوایل قرن نوزدهم ساخته شد.
۱۵. لوور (Louvre) مهمترین موزه هنری پاریس است که در قصر لوور واقع شده و تاریخ آن به سال ۱۷۹۳ بازمی‌گردد.
۱۶. تویلری (Tuileries): در ابتدا محله‌ای بین قصر لوور و خیابان ریولی بود که در سال ۱۵۶۴ قصری در آن ساخته شد. سپس در سال ۱۶۶۴ به دستور پادشاه لویی چهاردهم توسط آندره لوئتر (André Le Nôtre) به باغ سلطنتی تبدیل شد.
۱۷. Butte des Moulins
۱۸. Gare Saint-Lazare
۱۹. Revue Municipale
۲۰. Rive gauche
۲۱. Rive droite
۲۲. Théâtre-Français
۲۳. Opéra
۲۴. Saint Honoré
۲۵. Physionomie historique
۲۶. Camille Pissarro

- * مقاله حاضر، برگرفته از پژوهش پست دکتری نگارنده در گروه مورفوسیتی زیر نظر پروفسور استفان دوآدی است.
۱. Morphocity
۲. Alberti
۳. Monument
۴. بن از مفاهیم بکار گرفته شده توسط مهندس مهدی شیبانی در توسعه مفهوم منظر خیابان است. برای مطالعه بیشتر رجوع کنید به: آتشین‌بار، ۱۳۹۲.
۵. PapeSixte V
۶. Domenico Fontana
۷. (Duc de Sully (1559-1641
۸. ژرژ اوژن بارون هوسمان (Georges Eugène Baron Haussmann)، سال ۱۸۰۹ در پاریس متولد شد. وی به مدت ۱۷ سال از ۱۸۵۳ تا ۱۸۷۰ با پشتیبانی کامل ناپلئون سوم در امپراتوری دوم فرانسه، شهردار پاریس بود و عملیات توسعه‌ای وی پاریس را به مدت یک قرن تحت ساخت و ساز قرار داد.
۹. Rue Dauphine
۱۰. (Voltaire (1694-1778
۱۱. (Pierre Patte (1723-1814
۱۲. Géomètre
۱۳. Alfred DELVAU

فهرست منابع

- Bardet, G. (1941). *Problèmes d'urbanisme*. Paris: Dunod (1ère éd).
- Bonnin, Ph. (2000). Dispositifs et rituels du seuil. in *Communications*. 70: 65-92.
- Des Cars, J. & Pinon, P. (1991). *Paris-Haussmann: le pari d'Haussmann*. Paris: Pavillon de l'Arsenal: Picard.
- Douady, S. (2014). Une modélisation de la morphogenèse urbaine. in *De la trace à la trame. La voie, lecture du développement urbain*, Paris: Harmattan: 147-151.
- Freminville, Edme de la Poix. (1758). *Dictionnaire ou traité de la police générale des villes, bourgs, paroisses et seigneuries de la champaigne*. Paris: Gissey.
- Giedion, S. (1990). *Espace, temps, architecture*. trad. par Irmeline Lebeer et Françoise-Marie Rosset. Paris: Denoël.
- Harouel, J.L. (1995). *Histoire de l'urbanisme*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Heran, F. (2011). *La ville morcelée: Effets de coupure en milieu urbain*. Paris: Economica.
- Lacaze, J.P. (2007). *Les méthodes de l'urbanisme*. Paris: PUF. 4e édition.
- Lazare. (1852). *Revue Municipale*. Le 6 décembre.
- Leniaud, J.M. (2003). *Charles Garnier*. Paris: Patrimoine.
- Mangin, D. & Panerai, Ph. (1999). *Projet Urbain*. Marseille: Parenthèses.

- آتشین‌بار، محمد؛ منصور، سیدامیر و شیبانی، مهدی. (۱۳۹۲). نظم، عنصر اصلی در تحلیل علمی منظر خیابان، مجله باغ نظر، ۹ (۲۳): ۹۳-۱۰۲.
- آتشین‌بار، محمد. (۱۳۹۲). مطالعه تطبیقی منظر خیابان در تاریخ معاصر تهران (قرن ۱۳ و ۱۴ شمسی). رساله دکتری به راهنمایی دکتر سید امیر منصور و مشاوره مهندس مهدی شیبانی. تهران: پردیس هنرهای زیبا. دانشگاه تهران.
- Pinon, P. (2002). *Atlas du Paris haussmannien: la ville en héritage du Second Empire à nos jours*. Paris: Parigramme.
- Pissarro, C. (1950). *Lettres de Camille Pissarro à son fils Lucien*. Présentées avec l'assistance de Lucien Pissarro, par John Rewald. Paris: Albin Michel.
- Ragon, M. (1995). *L'homme et les villes*. Paris: Alban Michel.
- Riboud, J. (1981). *La Ville heureuse*. Paris: Moniteur.
- Sennett, R. (1990). *The conscience of the Eye: the Design and social life of cities*, New York: Knopf.
- Toutain, P.A. (1971). *Haussmann, artisan du Second Empire: créateur du Paris moderne*, Paris: Gründ.
- Zola, E. (1970). *Lettres Parisiennes*. in *Œuvres Complètes*. vol. XIV. Paris: Cercle du livre Précieux.



تصویری: خیابان اپرا، اواسط قرن بیستم (سمت چپ) و اوایل قرن بیست و یکم (سمت راست).
 مأخذ: http://en.wikipedia.org/wiki/Avenue_de_l'Opéra

Pic7: Opera piercing in the middle of the XXth century (left) and beginning of XXIth century (right).
 Source: http://en.wikipedia.org/wiki/Avenue_de_l'Opéra

تصویری
 Pic7

Reference list

- Atshinbar, M; Mansouri, S.A. & Sheibani, M. (2013). Order: the main element in the scientific analysis of street landscape. in *Bagh-e Nazar*, 9 (23): 93-102.
- Atashinbar, M. (2013). A comparative study of street landscape in the contemporary history of Tehran. Doctoral thesis. Director: Seyed-Amir Mansouri. Co-Director: Mehdi Sheibani. Tehran: Faculty of Fine Arts, University of Tehran.
- Bardet, G. (1941). *Problèmes d'urbanisme*. Paris: Dunod (1ère éd).
- Bonnin, Ph. (2000). Dispositifs et rituels du seuil. in *Communications*. 70: 65-92.
- Des Cars, J. & Pinon, P. (1991). *Paris-Haussmann: le pari d'Hausmann*. Paris: Pavillon de l'Arsenal: Picard.
- Douady, S. (2014). Une modélisation de la morphogenèse urbaine. in *De la trace à la trame. La voie, lecture du développement urbain*, Paris: Harmattan: 147-151.
- Fremenville, Edme de la Poix. (1758). *Dictionnaire ou traité de la police générale des villes, bourgs, paroisses et seigneuries de la champagne*. Paris: Gissey.
- Giedion, S. (1990). *Espace, temps, architecture*. trad. par Irmeline Lebeer et Françoise-Marie Rosset. Paris: Denoël.
- Harouel, J.L. (1995). *Histoire de l'urbanisme*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Heran, F. (2011). *La ville morcelée: Effets de coupure en milieu urbain*. Paris: Economica.
- Lacaze, J.P. (2007). *Les méthodes de l'urbanisme*. Paris: PUF. 4e édition.
- Lazare. (1852). *Revue Municipale*. Le 6 décembre.
- Leniaud, J.M. (2003). *Charles Garnier*. Paris: Patrimoine.
- Mangin, D. & Panerai, Ph. (1999). *Projet Urbain*. Marseille: Parenthèses.
- Pinon, P. (2002). *Atlas du Paris haussmannien: la ville en héritage du Second Empire à nos jours*. Paris: Parigramme.
- Pissarro, C. (1950). *Lettres de Camille Pissarro à son fils Lucien. Présentées avec l'assistance de Lucien Pissarro, par John Rewald*. Paris: Albin Michel.
- Ragon, M. (1995). *L'homme et les villes*. Paris: Alban Michel.
- Riboud, J. (1981). *La Ville heureuse*. Paris: Moniteur.
- Sennett, R. (1990). *The conscience of the Eye: the Design and social life of cities*, New York: Knopf.
- Touttain, P.A. (1971). *Hausmann, artisan du Second Empire: créateur du Paris moderne*, Paris: Gründ.
- Zola, E. (1970). *Lettres Parisiennes*. in *CŒuvres Complètes*. vol. XIV. Paris: Cercle du livre Précieux.

Impacts of Piercing Streets on Paris Urban Landscape

Mohammad Atashinbar, Ph.D in Landscape Architecture, option Urban Landscape. Researcher of Morphocity multidisciplinary group
Babak.atashinbar@gmail.com



Abstract | The piercing street is the result of transforming the street from a simple element to a complex one in the primary aim to provide access in an intense neighborhood; but before being a business -way, this is a special infrastructural business bounded to certain factor including allotments. The piercing street is the most efficient space in the urban perception of the city by users and therefore, has a role in the qualitative improvement or reduction of urban landscape.

It seems that the existential philosophy of piercing streets is to control social relations by the government, which is realized by reconnecting urban principal points.

Constructing a piercing street is considerate as a huge landscape achievement capable of transforming the city's spatial quality.

The present article constitute a practical research in analyzing the street landscape and follows a creative method which is "the street landscape analyzing matrix", derived from the author's Ph.D. thesis. It studies the qualitative impact of piercing streets on urban landscape. The quantitative evaluation of this impact results from the sum of the mentioned matrix which will be completed in MORPHOCITY multidisciplinary research group.

This article attempts to present a qualitative assessment of the impacts of piercing on the urban landscape through an innovative model by explaining the aspects and interpretive analysis of its landscape values in studying the case of Paris.

The evaluation of piercing street indicates the quality and quantity of the desire to attempt utopia or to stay in the existing fact. In the middle of nineteenth century, modernism appeared in the French society through a governmental decision and by an authoritarian approach, cut everything in its way for leaving behind the traditional urban structure with a renovation slogan which was ruled by the municipality: piercing streets as the symbol of a modern government appearance. These streets, whether single or multiple, had a deep influence on Paris's persistence urban landscape. The actual Opera Avenue is one of this piercings that has succeeded in promoting the urban spatial quality in adapting with user's subjectivity of Paris

Keywords | Urban Landscape, Piercing Street Landscape, Paris.