

مقاله پژوهشی

بازشناسی نظام حاکم بر گذرها در شهر تاریخی قزوین*

احسان دیزانی

پژوهشگر دکتری تخصصی مرمت و احیاء بناها و بافت‌های تاریخی، دانشکده حفاظت و مرمت، دانشگاه هنر اصفهان، اصفهان، ایران.

عبسی اسفنجاری کناری**

دانشیار گروه مرمت و احیاء بناها و بافت‌های تاریخی، دانشکده حفاظت و مرمت، دانشگاه هنر اصفهان، اصفهان، ایران.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۹/۱۲ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۳/۱۳ تاریخ قرارگیری روی سایت: ۱۴۰۲/۰۶/۰۱

چکیده | شهرهای تاریخی گواه زنده فرهنگ و تمدن بشری هستند. هر چند تا شناسایی و فهم دقیق چنین لایه‌های تمدنی در شهرهای تاریخی مشرق زمین راه طولانی در پیش است. یکی از ابهامات در زمینه شهرهای اسلامی تأکید پژوهشگران بر بی‌نظمی آن است، تا آنجا که حتی برخی از محققین، چنین بی‌نظمی در شبکه معابر و گذرهای تاریخی را گواهی بر آشفتگی آن مطرح کرده‌اند. در مقابل هستند گروه دیگری از محققین که با رد بی‌نظمی پاسخ‌هایی برای اثبات نظم در گذرهای تاریخی آورده‌اند، ولیکن تاکنون نقش گذرهای شهر تاریخی به‌طور روشن مشخص و تبیین نشده است. بنابراین مسئله اصلی این پژوهش بازشناسی نقش گذرهای شهر تاریخی در نمونه مطالعاتی قزوین است. روش تحقیق در شناخت موضوع، مطالعه مروری و از طریق روش توصیفی-تحلیلی بحث و جمع‌بندی شده است. همچنین شناسایی و تحلیل ویژگی‌های گذرها در محله‌های تاریخی نمونه مطالعاتی قزوین بر اساس مورفولوژی و با به‌کارگیری نرم‌افزار GIS انجام شده است. نتایج تحقیق نشان داد گذرهای شهر تاریخی نظام‌مند بوده و دارای ابعاد ادارکی، اجتماعی، اقتصادی است.

واژگان کلیدی | گذر، نظم، بافت تاریخی، محله، قزوین.

عرض راه‌های ارتباطی با جایگاه آن‌ها در سلسله‌مراتب شبکه ارتباطی متناسب بود (سلطان‌زاده، ۱۳۶۷، ۳۱۳). شرق‌شناسان درباره بی‌نظمی شهرهای اسلامی فراوان سخن گفته‌اند و وجود خیابان‌ها و کوچه‌های تنگ و تودرتو و عدم نظم و انتظام ظاهری در کالبد شهرها را گاهاً مصداقی بر بی‌نظمی تلقی کرده‌اند (بیات، ۱۳۹۳، ۱۵۱). هشام جعیت در کتاب «کوفه پیدایش شهر اسلامی» عقیده دارد آنچه توسط شرق‌شناسان به‌عنوان تحول به‌سوی بی‌نظمی در شهرهای اسلامی معرفی شده نوعی نظم امانه از گونه هندسی روشن بوده است. همچنین وی معتقد است تمدن اسلامی سرانجام به چهره شهر گونه خاصی بخشیده، شهری که این تمدن در آن «خود را ساخته» است: ساختار پیچ‌در‌پیچ، برتری نقاط سرپوشیده و بنابراین محصور و بسته‌بودن خانه‌ها، تخصصی‌شدن محل‌های عمومی و قرارگرفتن آن‌ها در مرکز شهر و بعدها انشعاب به محله‌ها دارد (جعیت، ۱۳۷۲، ۱۶۴). شهرهای تاریخی ایران دارای بافتی نظام‌مند و بر اساس نظم ذاتی و اجتماعی است با این وجود عده‌ای از پژوهشگران

مقدمه | از دیدگاه حمل‌ونقل، سیستم‌های ارتباط شهری در چهار گونه سیستم شعاعی، سیستم شطرنجی، سیستم حلقوی و سیستم ارگانیک تقسیم‌بندی شده است. سیستم ارگانیک (آشفته) سیستمی است که در طرح و تنظیم آن اندیشه انسان‌ها به‌کار گرفته نشده است، بلکه تکوین شهر به‌طور اتفاقی انجام شده و راه‌ها، خیابان‌ها و کوچه‌های تنگ آن با پیچ‌وخم‌هایی در یکدیگر تنیده‌اند. بافت شهرهای شوشتر، رشت و لار و بافت قدیم برخی از شهرهای ایران دارای سیستم ارگانیک است (فرید، ۱۳۹۰). هر چند نمی‌توان به شبکه‌های قدیمی ایران نام آشفته داد. چراکه این شهرها در زمان شکل‌گیری و توسعه برحسب نیازمندی‌های زمانی، مکانی، فرهنگی، جغرافیایی و... به ایجاد چنین شبکه‌بندی‌هایی پرداخته‌اند (مشهدی‌زاده دهقانی، ۱۳۹۰). فضاهای ارتباطی بافت قدیمی عابر پیاده را از آفتاب و گرمای سوزنده تابستان و باد سرد و سرمای سخت زمستان تا حدی در امان نگاه می‌داشتند و از شدت عوارض آن می‌کاستند.

** نویسنده مسئول: ۰۰۳۱-۳۶۲۵۶۰۱۷ e.esfanjari@au.ac.ir

تاریخی شهری با روش توصیفی-تحلیلی و اسنادی-پیمایشی، و یا رویکرد ارتباط ساختار مورفولوژیک شهری همراه مسائل اجتماعی با روش کمی و کیفی و یا روش تجزیه و تحلیل گونه‌های ریخت‌شناسی، رویکرد بررسی روش‌شناسانه موضوع بافت تاریخی، و در نهایت نگاه‌های آسیب‌شناسی و مقایسه‌ای با به‌کارگیری روش‌های کمی، توصیفی و یا مقایسه‌ی تطبیقی مدنظر قرار گرفته‌اند (حبیبی، ۱۳۸۱، ۳۷؛ عابدینی، ۱۳۹۹؛ شجاعی، عالمی و جیحانی، ۱۴۰۰؛ پاکنژاد و لطیفی، ۱۳۹۷؛ نیک‌پور، لطفی و رضازاده، ۱۳۹۶؛ کاظمی، ۱۳۹۳؛ موسوی، ماجدی و حبیب، ۱۳۹۵؛ فارسی، شاهبوندی و ناسخیان، ۱۳۹۹؛ اسدی و پاکزاد، ۱۳۹۶، ۱؛ توسلی، ۱۳۷۶؛ حسینی و سلطانی، ۱۳۹۷، ۱۵؛ غروی الخوانساری، ۱۳۹۶، ۶۱؛ ثقه‌الاسلامی و امین‌زاده، ۱۳۹۲، ۳۳؛ Bonine, 1979; Gaube, 1979; Esfanjary, 2015, 57; YavuzKumlu, 2018; Tüdes & Keles, 2018, 328; Zhang, Zhang, Yu & Zhou, 2018; Sholeh & Yousefi Mashhour, 2019, 83, 104; Summer, 2019; Zumelzu&Barrientos-Trinanes, 2019, 897; Liang&Cavaglione, 2022 (جدول ۱). گرچه پژوهش‌های مرتبط با دسترسی‌ها در بافت تاریخی با روش‌های تحقیق غالباً تفسیری-تاریخی، توصیفی-تحلیلی، کمی و کیفی و یا گونه‌های ریخت‌شناسی وجود دارد ولیکن پژوهش مستقلی که به نظم و یا نظام آن‌ها پرداخته باشد، کمتر دیده شده است.

روش تحقیق

روش تحقیق در شناخت موضوع، مطالعه‌ی مروری و از طریق روش توصیفی-تحلیلی بحث و جمع‌بندی شده است. همچنین در شناسایی و تحلیل نمونه‌ی مطالعاتی، روش تحقیق کمی است. کنکاش در مبانی نظری برای کشف ابعاد نظام آن‌ها با استناد به منابع کتابخانه‌ای صورت گرفته، همچنین به‌صورت میدانی، شناسایی و تحلیل ویژگی‌های گذرها در سه محله‌ی تاریخی نمونه‌ی مطالعاتی با به‌کارگیری نرم‌افزار GIS انجام شده است. به منظور مقایسه‌پذیری داده‌های نمونه‌ی مطالعاتی، سه محله به‌عنوان مجموعه منظم قابل مقایسه انتخاب شده است. به دلیل امکان شبهه در برداشت داده‌ها به‌واسطه‌ی اختلاف موقعیت مکانی، سه محله در یک شهر (قزوین) و همجوار یکدیگر انتخاب شده است.

مبانی نظری

این قسمت از پژوهش ابتدا به واژگان و تعاریف نظام دسترسی می‌پردازد سپس با پرداختن به ویژگی‌های معابر در شهرهای تاریخی به‌ویژه در محله‌های تاریخی به دنبال ابعاد مختلف شهرشناختی در نظام دسترسی‌های بافت‌های تاریخی خواهد بود. نظام در لغت (از ریشه‌ی نظم) به معنی نظم‌دادن، آراستن، به رشته کشیدن مروارید، روبه، عادت و روش، آمده است (عمید، ۱۳۸۹). واژه «System» در فرهنگ لغت انگلیسی به معنی

(داخلی مانند: قریب، فرید و خارجی مانند: دوپلانول، برونشوئیگ، ورث) شکل‌گیری معابر در آن‌ها را بدون نظم و خودبه‌خودی یا آشفته می‌دانند. به نظر می‌رسد مقایسه‌ی فرمال معابر تودرتو و پیچ‌درپیچ شهرهای متراکم اسلامی با معابر باز و مستقیم شهرهای یونانی و قرون وسطایی، همچنین عدم توجه به نظم درونی معابر شهرهای اسلامی نقش به‌سزایی در دیدگاه بی‌نظمی دارد. حاصل خوانش نادرست مذکور، باعث برنامه‌ریزی‌های نامناسب در دسترسی‌های شهرهای تاریخی و به تبع آن ایجاد آسیب‌هایی جدی در بافت‌های تاریخی بوده است. بدین ترتیب شناخت ابعاد و ارزش‌های گذرهای تاریخی به منظور ساماندهی و بهبود تغییرات روزافزون، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر می‌نماید. از این رو هدف اصلی تحقیق پیش‌رو بازشناسی ویژگی‌های گذرها در شهر تاریخی و شناسایی ابعاد آن‌هاست. مسئله‌ی اصلی تحقیق اینجاست که گذرهای شهری تاریخی، دارای چه ابعادی هستند؟ آیا نظام در گذرهای بافت تاریخی نمونه‌ی مطالعاتی وجود دارد؟

پیشینه پژوهش

با توجه به نقش مهم گذرها در سازماندهی شهرهای ایرانی و اسلامی، پژوهش‌های متعددی در رابطه با این موضوع انجام شده است. توسلی از پیشگامان موضوع دسترسی در جلد اول کتاب «اصول و روش‌های طراحی شهری و فضاهای مسکونی» به مسئله‌ی طراحی در شهرهای ایران با طراحی در بخش درونی (تاریخی)، میانی (معاصر)، بیرونی (جدید) و طراحی گسترش پیشنهادی پرداخته است. همچنین اصول سازمان‌دادن به فضاهای شهری را با اصول هم‌پیوندی، محصورکردن فضا، مقیاس و تناسب، فضاهای متباین، قلمرو و اصل ترکیب معرفی کرده است. وی به‌طور ویژه به «طراحی دسترسی» در جلد دوم کتاب مذکور پرداخته است. اصول هندسی و ترسیمی طراحی دسترسی بخش‌های شهری در گسترش‌های پیشنهادی با تغییراتی از منابع غربی و عمدتاً اروپایی ارائه شده است. همچنین قواعد و ضوابط طراحی دسترسی با بررسی تجربیات جهانی و داخلی آورده شده است. وی به بیان چند اصل مانند اصل پیوستگی فضایی در سازمان کالبدی شهرهای قدیمی ایران، تجدید سازمان فضایی، ایجاد ارتباط فضاها و توجه به مقیاس و تناسب دسترسی با ترکیب بخش قدیمی پرداخته است (توسلی، ۱۳۷۶، ۶۶-۶۷). همچنین وی اظهار می‌دارد می‌توان جنبه‌های کیفی و فضایی دسترسی را در شرایط شهرهای ایران به‌طور جداگانه مطالعه کرد (همان، ۵).

در نگاه وجود نظم در گذرهای بافت‌های تاریخی، که مدنظر در این پژوهش است، رویکردهای متنوعی با روش تحقیق‌های مختلفی انجام یافته است. رویکرد توجه به شبکه‌ی ارتباطی در استخوانبندی محلات با روش تحقیق توصیفی-تحلیلی، کمی و نحوه فضا، یا رویکرد بررسی ساختار مورفولوژیک گذرهای

بازشناسی نظام حاکم بر گذرها در شهر تاریخی قزوین

جدول ۱. مطالعه نظام و ساختار محلات در پژوهش‌های پیشین. مأخذ: نگارندگان.

پژوهشگر	پیشینه پژوهش‌های مرتبط با مطالعه نظام و ساختار محلات	روش تحقیق	رویکرد مدنظر
حبیبی (۱۳۸۱، ۳۷)	طرح امکان‌الگوپذیری و سازماندهی محله از طریق شناسایی عوامل استخوانبندی محله و خلق فضاهای نو در لابه‌لای آن.	باروش تفسیری-توصیفی به‌سازماندهی استخوان‌بندی محله با اصول طراحی شهری پرداخته است.	
Zhang, Zhang, Yu & Zhou (2018)	اشاره به اهمیت و پایداری ساختار خیابان‌های اصلی در طول زمان و حفظ عملکرد آن‌ها برای ایجاد سرزندگی.	با به‌کارگیری روش نحو فضا به تجزیه و تحلیل بصری و بررسی کیفی ترکیبات فضایی خیابان‌ها و روابط آن‌ها می‌پردازد.	
عابدینی (۱۳۹۹)	ضرورت خوانش الگوی شبکه‌ارگانیک مراکز محله در محلات سنتی.	روش تحلیلی-توصیفی بوده و همراه با مطالعه کتابخانه‌ای و بررسی اسنادی.	ساختار شبکه ارتباطی در استخوان‌بندی محلات
شجاعی، عالمی و جیحانی (۱۳۶۰، ۱۴۰)	توجه به معبر و کوچه به عنوان یکی از ویژگی‌های مهم شخصیت‌دهنده به شهر تاریخی.	روش توصیفی-تاریخی به منظور آسیب‌شناسی و دست‌یابی به چارچوب حفاظت صورت گرفته است.	
Summer (2019)	اهمیت و نقش کوچه‌ها در توسعه شهری و ضرورت درک تحولات آن‌ها در گذشته برای ارزیابی انتقادی تحولات امروز.	باروش کیفی و به کمک توصیفات تاریخی به اهمیت نقش تغییر و تحولات کوچه‌ها در سیاست‌ها و رویکردهای توسعه شهری می‌پردازد.	
پاکزاد و لطیفی (۱۳۹۷، ۵۱-۵۲)	شناسایی ساختار شطرنجی و منظم، با پراکندگی بیشتر کاربری‌ها و فعالیت‌ها در سطح محله و ساختار ارگانیک با تجمع فعالیت‌ها که به واسطه محدودیت‌های کالبدی زمینه‌ساز شکل‌گیری الگوهای رفتاری متنوع هستند.	نوع پژوهش در این مقاله، توصیفی-تحلیلی و تطبیقی است. با انجام مطالعات کتابخانه‌ای به تبیین چارچوب نظری پرداخته شده است. عکس‌های هوایی با نرم‌افزار GIS دقیق و با نرم‌افزار Depthmap تحلیل شده است.	
نیک‌پور، لطفی و رضازاده (۱۳۹۶، ۸۵)	اشاره به رابطه مستقیم و معنادار بین فرم فشرده و دسترسی و اینکه فشرده‌گی تأثیر مستقیمی بر افزایش میزان دسترسی هادارد.	از روش‌های توصیفی-تحلیلی و اسنادی-پیمایشی استفاده و همچنین برای گردآوری دیدگاه‌ها، نظریات و تجربیات موجود از روش اسنادی و مطالعه کتابخانه‌ای استفاده شده است.	ساختار مورفولوژیک محلات
Sholeh & Yousefi Mashhour (2019, 83, 104)	اشاره به ضرورت نگاه گونه‌شناسانه و لزوم گونه‌بندی کالبدی و محتوایی در بافت‌های تاریخی به منظور مداخله آگاهانه و همگن.	از روش‌های تفسیری-تاریخی و استدلال منطقی بهره گرفته و گردآوری اطلاعات به صورت اسنادی و میدانی انجام شده است.	
Esfanjary (2015, 57)	تقسیم‌بندی شبکه معابر بافت تاریخی انواع مختلفی همچون: الگوی پیچ‌در‌پیچ (ارگانیک)، الگوی متعامد (خطی) و سیستم هندسی و ارائه توضیحاتی در خصوص منطق شکل‌گیری هر یک از آن‌ها.	روش توصیفی-تحلیلی با مورد پژوهی ریخت‌شناسی شهر میبدا در دوران باستان تا قرن پانزدهم انجام یافته است.	
Bonine (1979)	مورفولوژی اساسی شهرهای سنتی ایران بر اساس شبکه آبیاری و با ساختن خانه‌ها در مزارع مستطیل شکل و باغ‌ها ایجاد شده است.	به نظر می‌رسد بیشتر از روش توصیفی-تحلیلی همراه با مطالعات میدانی و مستندنگاری استفاده شده است.	
Zumelzu & Barrientos-Trinanes (2019, 897)	با استفاده از روش‌های کمی و کیفی به کشف عناصر ریخت‌شناسی مؤثر بر میزان سرزندگی فعالیت‌های انسانی می‌پردازد.	به‌کارگیری روش‌های کمی و کیفی جهت بررسی تأثیر فرم شهری بر سرزندگی محله.	ارتباط ساختار مورفولوژیک با مسائل اجتماعی
Liang & Cavaglion (2022)	نگاه فرهنگی به خیابان در دو مقیاس: مقیاس محله و بلوک به عنوان یک تداوم فضایی، و مقیاس ساختمان به عنوان یک کاتالیزور اجتماعی.	به روشی ترکیبی و دوگانه-تجزیه و تحلیل گونه‌های ریخت‌شناسی و نمایش تصاویر فرهنگی (حس مکان)-تأثیر تغییرات فرهنگی بر هویت شهری و ادراک ساکنین بررسی می‌شود.	
کاظمی (۱۳۹۳)	مطالعه روش‌شناسانه درباره بازشناسی و بازخوانی معانی محیطی به‌ویژه در بافت‌های تاریخی	روش‌های بازخوانی معانی تاریخی شامل: ۱- شناخت ویژگی‌های فضا، ۲- شناخت نسبت زمینه و زمان و ۳- شناخت تغییرات در نظام بیان	روش‌شناسانه
موسوی، ماجدی و حبیب (۱۹۰۱۳۹۵)	بررسی عدم شناخت دقیق ماهیت بافت قدیم شهر تاریخی برای تطبیق با شرایط معاصر.	روش تحلیلی-توصیفی و برای جمع‌آوری اطلاعات، از روش اسنادی استفاده شده است.	
فارسی، شاهپوندی و ناسخیان (۱۳۹۹)	اشاره به نبود برنامه و نگرش حفاظتی در ساماندهی به معابر بافت تاریخی	روش آمیزه‌ای (کیفی-کمی) بوده و متدولوژی آن، قیاسی از نوع الگوپردازی قیاسی و آینده‌نگر است.	
اسدی و پاکزاد (۱۳۹۶، ۱)	ذکر ناکارآمدی شبکه‌ارتباطی-معابر کم‌عرض، در هم‌تنیده، غیرهندسی و ناهماهنگ بانی‌های دسترسی-به‌عنوان مهم‌ترین معضلات بافت قدیمی شهر.	روش تحقیق توصیفی-تحلیلی است و اطلاعات مورد نیاز از دو روش کتابخانه‌ای و میدانی است.	آسیب‌شناسی
توسلی (۱۳۷۶)	ضعف دسترسی سواره عمده‌ترین مشکل کالبدی شهرهای قدیمی ایران-طراحی دسترسی در نواحی مسکونی و در بخش قدیمی-بررسی تجربیات بین‌المللی داخلی.	روش ترجمه و تفسیر به همراه تغییراتی از منابع غربی و عمدتاً اروپایی است.	

پژوهشگر	پیشینه پژوهش‌های مرتبط با مطالعه نظام و ساختار محلات	روش تحقیق	رویکرد مدنظر
حسینی و سلطانی (۱۵، ۱۳۹۷)	مزیت شکل‌گیری تدریجی محلات قدیمی و عدم موفقیت قطعی در الگوهای از پیش طراحی شده معاصر.	با روش توصیف و تحلیل اطلاعات و داده‌های اسنادی و کتابخانه‌ای صورت گرفته و پژوهشی خطی-تحلیلی است.	رویکرد مدنظر
غروی‌الخوانساری (۶۱، ۱۳۹۶)	اهمیت دو مرحله «بازشناسی» و «تشخیص» در فرایند ادراکی از هویت و مقایسه محلات معاصر و قدیمی.	توصیفی-تحلیلی است در بخش تحلیلی، مقایسه بین محله سنتی و حوزه‌های مسکونی جدید صورت گرفته است.	
ثقه الاسلامی و امین‌زاده (۳۳، ۱۳۹۲)	شناخت محله در شهرنشینی ایرانی به عنوان قلمرویی اجتماعی برای سکونت و واحد همسایگی غرب به عنوان قلمرویی کالبدی برای برخی مفاهیم اجتماعی.	روش تحقیق مقایسه تطبیقی است که پس از تحلیل مفاهیم محله و واحد همسایگی، به بررسی دواصل مرکزیت و قلمرو با استفاده از بررسی دو مطالعه موردی می‌پردازد.	رویکرد مقایسه‌ای
Gaube (1979)	مقایسه شهرهای ساسانی پیش از اسلام و شهرهای پس از اسلام- گسترش شهرها با ایجاد مساجد و بازار در توسعه محله‌ها در پس از اسلام	به نظر می‌رسد با روش تفسیری- تاریخی با مطالعات کتابخانه‌ای، شواهد باستان‌شناسی و اسناد مرتبط انجام یافته است.	
Yavuz Kumlu, Tüdes & Keles (2018, 328)	پیشنهاد روشی در مقیاس واحد همسایگی برای تجزیه و تحلیل عددی محیط ساخته شده و بررسی ارتباط بین تصمیمات برنامه‌ریزی با پایداری اقتصادی، محیطی و اجتماعی.	با روش کمی و تجزیه و تحلیل عددی در مقیاس واحد همسایگی تأثیر عواملی همچون تنوع کاربری زمین، وضعیت تراکم و میزان تحقق معیارهای طراحی بر پایداری اقتصادی، زیست‌محیطی و اجتماعی بررسی می‌شود.	

کلی افراد در دستیابی به خدمات و فعالیت‌های دلخواه، وقت و هزینه اختصاص داده شده به حمل و نقل توسط مردم و مشاغل، بازمی‌گردد (Litman, 2012). بر اساس تعاریف فوق می‌توان نظام دسترسی را مجموعه‌ای از اجزا یا عناصر پیوسته دانست که برای دستیابی افراد به خدمات، کالاها، فعالیت‌های دلخواه و یا نقاط شهری فعالیت می‌کند. به دیگر سخن نظام دسترسی مجموعه منظمی از واحدها یا عناصر به هم مرتبط است که برای دستیابی افراد به نیازهایشان با هم در تعامل هستند. اگرچه نظام دسترسی بیشتر در بستر معابر برقرار است ولیکن نقش نظام دسترسی فراتر از جابه‌جایی از نقطه‌ای به نقطه‌ای دیگر و یا پیشنهاد برای کوتاهی مسیر یا زمان تردد افراد است. نظام دسترسی جایگاه ویژه‌ای در شهر دارد و برای شناخت آن می‌بایست ابعاد نظام دسترسی در تعامل با شهر روشن شود. بدین منظور در ادامه با محور قرار دادن شناخت محله‌های تاریخی به مثابه مجموعه منظم کوچک شهری به کنکاش ابعاد نظام دسترسی پرداخته شده است.

یکی از ویژگی‌های مهم بافت قدیم شهرهای ایران، تقسیم آن به تعدادی محله است زیرا شهر تاریخی به مثابه یک کل، مرکب از اجزایی به صورت محله بوده است (موسوی، ماجدی و حبیب، ۱۳۹۵، ۲۳). از طرفی شهرهای دوران اسلامی دارای سازمان ویژه‌ای هستند که بر برابری شهروندان و امکان دسترسی یکسان آنان به خدمات شهر استوار است و این سبب می‌شود که سازمان فضایی در شهرهای این دوران مبتنی بر تعریف مرکز خدمات عمومی، زیرسیستم‌ها، شامل محله‌های نیمه‌مستقل و مجموعه‌های خدماتی و ساختاری باشد که در پیوند با یکدیگر قرار می‌گیرند (مولایی، ۱۳۹۶، ۸۶۰). نظریات متعددی به اهمیت

«مجموعه منظمی از عناصر به هم پیوسته که برای رسیدن به هدف مشترکی با هم در تعامل هستند» تعریف شده است. واژه «System» که به نظام ترجمه شده است به مجموعه‌ای از واحدها یا عناصر مرتبط به هم اشاره دارد که به منظور تأمین اهداف از پیش تعیین شده در ارتباط و تعامل با یکدیگر فعالیت می‌کنند (توکلی، ۱۳۸۳، ۴۸). نظام یعنی «مجموع عناصر دارای کنش و واکنش»، «مجموعه هدف‌ها با روابط میان هدف‌ها و میان خواص آن‌ها» و «هر مجموعه از عناصر که بتواند به نحوی به طور متداخل با یکدیگر عمل کند، می‌تواند به صورت یک سیستم نگریسته شود» (عالم، ۱۳۸۳، ۱۴۹). واژه دسترسی در فرهنگ عمید به معنای ۱. قدرت؛ توانایی؛ قدرت دست یافتن به چیزی و ۲. توانگری آمده است. برای دسترسی یا قابلیت دسترسی تعاریف مختلفی شده است از جمله: شبکه ارتباطی و شبکه دسترسی شهری (قریب، ۱۳۸۵، ۱۴)، پتانسیل فرصت‌های تعامل (Hansen, 1959)، سهولت دستیابی به هرگونه کاربری زمین از یک مکان با استفاده از یک سیستم حمل و نقل خاص (Dalvi & Martin, 1976)، آزادی افراد در تصمیم‌گیری در رابطه با اینکه در فعالیت‌های مختلف شرکت کنند یا نه (Burns, 1979)، و مزایای ارائه شده توسط سیستم حمل و نقل/ کاربری زمین (Ben-Akiva & Lerman, 1979)، چیزی که به افراد یا گروه‌هایی از افراد، فرصت شرکت در فعالیت در مکان‌های مختلف می‌دهد (Geurs & Van Wee, 2004)، سهولت ساکنان در بازدید از مقصد برای تأمین نیازهای آن‌ها (Krizek, 2010)، قابلیت دسترسی به توانایی کلی افراد برای دستیابی به کالا، خدمات، فعالیت‌ها و نقاط شهری مورد نظر برمی‌گردد (سیف‌الدینی و شورجه، ۱۳۹۳، ۴۸۴). دسترسی (قابلیت دسترسی) به توانایی

و پورجعفر، ۱۳۹۲، ۷۱). ارتباطات اجتماعی شهروندان در معابر شهری شکل می‌گیرد. فضای عمومی و اجتماعات شهر در معابر شهری به‌وجود می‌آید و معابر شهری همواره محل ابراز نقش اجتماعی شهروندان است. از این‌رو بُعد اجتماعی از مهمترین ارکان شهرشناختی و به‌طور ویژه نظام دسترسی در شهرهای تاریخی است.

انواع راه‌ها را از لحاظ کارکردی می‌توان به دو گروه طبقه‌بندی کرد. نخست راه‌هایی که از میان محله‌ها و برخی از فضاها و بناهای معماری و شهری می‌گذرند و ضمن آنکه کارکرد حرکتی و عبوری دارند، دسترسی به سایر بناها را نیز میسر می‌سازند. این‌گونه راه‌ها را معبر می‌نامند. البته در مناطق و شهرهای گوناگون نام‌ها و اصطلاحات مختلفی برای نامیدن این معابر وجود داشته است، چنانکه آن‌ها را کوی، کوچه، راسته، گذر و غیره می‌گفته‌اند. گروه دوم راه‌هایی هستند که ضمن دارا بودن کارکرد حرکتی و عبوری، از جهت اقتصادی و اجتماعی نیز اهمیت بسیار داشتند و در واقع مرکز اقتصادی و اجتماعی شهر به شمار می‌آمدند، زیرا همه یا اغلب بناهای مهم اقتصادی و اجتماعی در کنار آن‌ها ساخته می‌شدند. این راه‌ها بازار نامیده می‌شوند (سلطان‌زاده، ۱۳۸۵، ۲۴). در اصفهان فضاها و اقتصادی-تجاری بر مبنای اصل سلسله‌مراتب، در صورتی که کارکردی با مقیاس شهری و بالاتر از آن دارند، در مرکز شهر و در بازار اصلی شکل گرفته‌اند و در حالتی که کارکردی با مقیاس درون‌شهری و محله‌ای می‌یابند، در بازارچه‌های محلات جای می‌گیرند (اهری، ۱۳۸۵، ۱۱۵). فضاها و مراودات اقتصادی شهر بیشتر از شکل‌گیری راه آغاز می‌شود. وجود بازار به‌مثابه معبر اقتصادی شهر است که در غالب شهرهای تاریخی در معابر اصلی شهر شکل گرفته و رشد یافته است. همچنین مغازه‌های کنار خیابان‌های شهر ایرانی نیز شکل‌دهنده بدنه معبر هستند. بدین ترتیب بُعد اقتصادی شهر با نظام دسترسی درهم تنیده است.

بافت قدیم شهرهای سنتی در ایران دارای هندسه‌ای نرم، طبیعی و آزاد هستند و هرگز از اشکال و ابعاد تکراری، هم‌شکل و یکنواخت در ساخت آن‌ها استفاده نشده است. آنچه که این‌گونه بافت‌ها را هماهنگ و وحدت‌یافته می‌کند یکسان بودن روحیه کلی حاکم بر ساخت شهر و الگوهای فرهنگی و فنی حاکم بر معماری آن‌هاست، که به‌صورت تدریجی شکل گرفته است (موسوی، ماجدی و حبیب، ۱۳۹۵، ۲۴). در این بافت الگوی محلات، در بعضی مواقع دارای مرزهای مشخص و در برخی مواقع فاقد مرزهای کالبدی مشخص است (ثقه‌الاسلامی و امین‌زاده، ۱۳۹۲، ۳۸). سیستم‌های خیابانی در شهرهای ایران با توجه به محیط و اقتصاد پیش از صنعت به‌طور منطقی ساخته شده بودند. یک الگوی شبکه‌ای از خیابان‌های اصلی در ارتباط با سیستم کانال‌هایی که برای آبیاری زمین‌های کشاورزی

معابر اشاره دارند، به‌عنوان مثال، کانزن در نظریه مورفولوژی شهری خود، کاربری اراضی، ساختار ساختمان‌ها، الگوی قطعات و الگوی خیابان را به‌عنوان عناصر اصلی مورفولوژی شهری معرفی می‌کند که در این میان الگوی شبکه خیابان‌ها از پراهمیت‌ترین و ماندگارترین این عناصر محسوب می‌شود (پاکنژاد و لطیفی، ۱۳۹۷، ۳۵-۳۶). اما خیابان مهمترین عنصر ادراک شهروندان از شهر به حساب می‌آید (آتشین‌بار، ۱۳۹۲، ۲). ادراک شهر از طریق خیابان‌ها و کوچه‌هاست و ابنیه شهر در پرده بعدی ادارک شهروندان هستند. فضای تهی معابر شهری است که بیشتر مرز ادراکی فضای کالبدی و پر شهر را مشخص می‌کند. همچنین ابنیه شهری در طی زمان تجدید می‌شوند ولی معابر شهری با تغییراتی در شهر تاریخی ماندگار هستند، بدین ترتیب سهم بزرگی از حافظه تاریخی شهروندان و ادارک آن‌ها از شهر از طریق نظام دسترسی پدید می‌آید.

نظام و ساختار محله‌ای شهر در سرزمین‌های اسلامی بیش از آنکه متأثر از جهان‌بینی، تعالیم و احکام اسلامی باشد متأثر از ویژگی‌های سرزمینی و بازتابی از مجموعه شرایط و عوامل اثرگذار فرهنگی و اجتماعی پیش-اسلامی است (شیخی، ۱۳۸۲، ۶۵). در محلات بزرگتر با ایجاد یک مرکز اصلی در سطح محله و شبکه‌ای از مراکز فرعی که یادآور مرکز اصلی هستند، می‌توان حرکت تعاملی و نیروهای پیوند دهنده در مرکز اصلی را به تمامی محله گسترش داد. به این ترتیب ساکنان محله خود را در نظمی سهیم می‌یابند که توسط استخوانبندی محلی ایجاد شده است (عابدینی، ۱۳۹۹، ۴). در این محلات گذر اصلی از پیدایش هسته اولیه و تکوین محله به‌وضوح تعریف شده و همراه با بالندگی محله، رشد یافته و کلیه جریان‌های هنجاری و رفتاری محله را در خود جای داده است و نه تنها سازمان فضایی، که نظم زیربنایی محله را نیز سامان داده و می‌دهد (حبیبی، ۱۳۸۱، ۳۴). محلات شهری این امکان را فراهم می‌کردند که قشرها، گروه‌ها، فرقه‌ها و مذاهب مختلف در محدوده‌های «خودی‌شده» هویت خود را بازیافته، آداب و رسوم، عادات و مراسم خود را در چارچوب شهر بازسازی کنند (شیخی، ۱۳۸۲، ۴۰). از آنجا که در این محلات طراحی گذرها بر اساس الگوی محرمیت شکل گرفته است، الگوی حرکتی پریچرخم به گونه‌ای است که با تغییر عرض گذر، سلسله‌مراتب فضایی از پهنه عمومی، نیمه عمومی، نیمه خصوصی و خصوصی حفظ شود. بدین ترتیب علاوه بر ایجاد انسجام در بافت متراکم شهر، شبکه اجتماعی منسجمی نیز تنیده شود (Sholeh & Yousefi Mashhour, 2019, 86). ساختار ارتباطی در محدوده بافت‌های قدیم شهری با در نظر داشتن مقیاس انسانی و به‌صورت ارگانیک شکل گرفته است. دسترسی‌های کوتاه و در مقیاس پیاده با نقش برجسته اجتماعی، پیچیدگی معابر به تبع شرایط آبه‌هوایی و امنیت شهری از جمله ویژگی‌های بارز در ساختار شبکه ارتباطی محله‌های قدیمی است (اسمعیلیان

که باعث تعیین مرز محله‌های پهنه انتخابی نسبت به دیگر محلات شرقی و محدودبودن به لبه باغستان در قسمت غربی و جنوبی شده است. مراکز محله با داشتن ویژگی‌های متمایزی از زیرمحله در پهنه شاخص‌اند و با وجود ویژگی‌هایی مانند



تصویر ۱. موقعیت مکانی محدوده بافت تاریخی شهر قزوین و توسعه معاصر آن. مأخذ: نگارندگان.

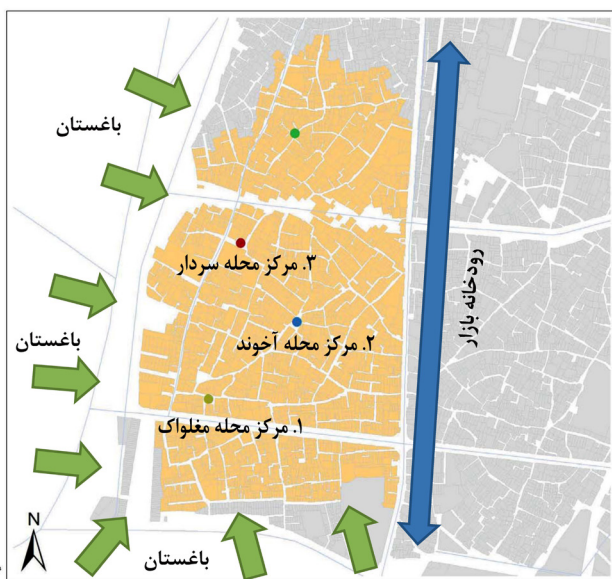
استفاده می‌شود، ایجاد شده بود. جهت‌گیری این شبکه بر اساس نیاز به چیدمان مزارع مستطیل‌شکل و باغات میوه تا شیب زمین مشخص شده بود. خیابان‌های اصلی و همچنین بسیاری از بن‌بست‌ها، پیش از گسترش خانه‌ها در این مناطق، از قبل در الگوهای مزرعه وجود داشتند. در توپوگرافی نامنظم، جوی‌ها، الگوهای مزرعه و خانه‌ها نیز نامنظم هستند. بنابراین، توپوگرافی و آب، اصول اولیه جغرافیای سکونتگاهی ایران را تشکیل می‌دهند (Bonine, 1979). به‌عنوان مثال آب این مایه حیات یکی از عوامل مهم و مؤثر در مورفولوژی شهرهای تاریخی کم‌آب ایران است و عاملی شکل‌دهنده به سه عنصر نظام شبکه ارتباطی، نظام قطعات و نظام ساختمان، محسوب می‌شود (ایران‌منش، پورجعفر، خطیبی و زیاری، ۱۴۰۰، ۳۳ و ۴۴). سلسله‌مراتب دسترسی از فضای عمومی به فضاهای خصوصی نیز از ویژگی‌های بارز معابر شهرهای تاریخی است.

جمع‌بندی مبانی نظری

به‌طور کلی نظام دسترسی مجموعه منظمی است که به افراد فرصت دستیابی به نیازهایشان را می‌دهد. انسان‌ها شهر را بیشتر از طریق نظام دسترسی ادراک می‌کنند. فضاهای باز شهری و به‌ویژه معابر شهری مرکز تعاملات اجتماعی شهروندان است و بُعد اجتماعی از مهمترین ابعاد نظام دسترسی است. بازار به‌عنوان معبر اقتصادی شهر و وجود مغازه‌های پیوسته به‌مثابه حاشیه خیابان‌ها و وجود آن‌ها به‌صورت پراکنده در کوچه‌های اصلی و تمرکز آن‌ها در مراکز محلات نشان‌دهنده وجه اقتصادی نظام دسترسی در شهر است. عوامل اقلیمی، اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و فرهنگی مؤثر بر شکل‌گیری، توسعه و شکل معابر شهری است و گذرهای شهری به‌مثابه بستر نظام دسترسی است. در ادامه با معرفی نمونه مطالعاتی به ارزیابی ابعاد نظام دسترسی‌ها در نمونه مطالعاتی پرداخته شده و برای شناخت نظام موجود در آن‌ها از ابزار کیفی و کمی بهره‌گیری شده است.

شناخت و تحلیل نمونه مطالعاتی

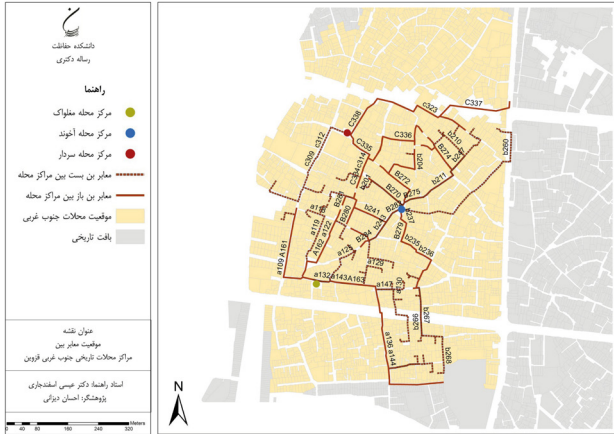
شهر قزوین در دوران ساسانی بنیان شد و تغییرات آن در دوران پس از اسلام با نشیب و فراز فراوانی همراه بوده است. پایتختی آن در دوران صفوی نقطه عطفی در تاریخ این شهر است. کامل‌ترین و قدیمی‌ترین نقشه موجود این شهر نقشه مربوط به سال ۱۳۰۶ شمسی است که در آغاز تغییرات شهری دوره پهلوی است. محدوده نقشه مذکور در جنوب شهر امروزی قزوین قرار گرفته است (تصویر ۱). محدوده مطالعاتی، پهنه سه محله تاریخی در جنوب‌غربی شهر است. محدوده مذکور از شرق با رودخانه بازار از جنوب و غرب با باغستان و از شمال با محله دیمج محدود شده است. مزیت محدوده انتخابی، محیط شدن آن با عامل طبیعی رودخانه بازار در قسمت شرقی است



تصویر ۲. پهنه محلات جنوب‌غربی قزوین که توسط باغستان و رودخانه بازار تحدید شده‌اند. مأخذ: نگارندگان.

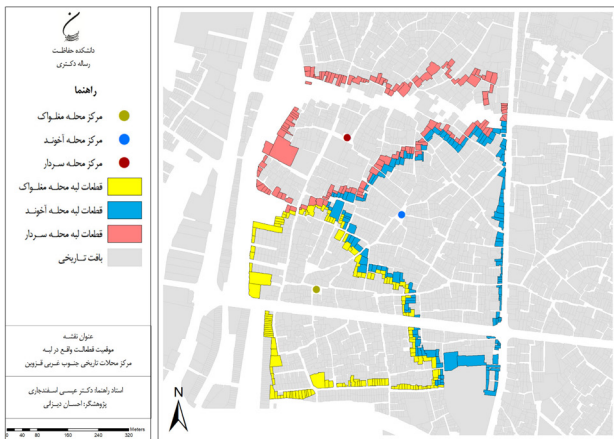
به عبارتی تعیین پلاکی که نزدیکترین دسترسی به مرکز محله را نسبت به دیگر مراکز محله‌های همجوار دارد. پس از مرزبندی محله‌ها داده‌های کمی معابر و قطعات استخراج شده پس از مقایسه تطبیقی و تحلیل، جمع‌بندی صورت گرفته است. برای تعیین مرز محلات ابتدا معابر بن‌بست و یا بن‌بازی که به مراکز

معايير اصلی، واشدگاه، وجود درخت کهنسال، وجود کاربری‌های خدماتی محلی مانند مسجد، حمام، آب‌انبار، نانوايي، بقالی، آرایشگاه و ... شناسایی شده‌اند. ویژگی‌های مذکور باعث ادراک مرکزیت در مراکز محله‌های نمونه مطالعاتی است. مراکز محله پهنه شامل مرکز محله مغلواک (۱)، مرکز محله آخوند (۲) و مرکز محله سردار (۳) است (تصویر ۲). تغییرات تاریخی معاصر پهنه منتخب بر اساس نقشه ۱۳۰۶ خورشیدی و عکس هوایی سال ۲۰۲۱ میلادی نشان می‌دهد که دو خیابان کشتی شرقی- غربی در شمال و جنوب محدوده باعث گسست معابر تاریخی بین‌محله‌ای شده‌اند. همچنین توسعه‌هایی در جنوب و غرب پهنه روی باغستان شکل گرفته است و معابر بن‌بست جدیدی برای دسترسی به پلاک‌های افزای شده جدید ایجاد شده است. همچنین تعریض در معابر مشهود است ولیکن محور وسط (آکس) معابر تاریخی وجود داشته و بیشتر معابر شکل تاریخی خود را حفظ کرده‌اند (تصویر ۳).

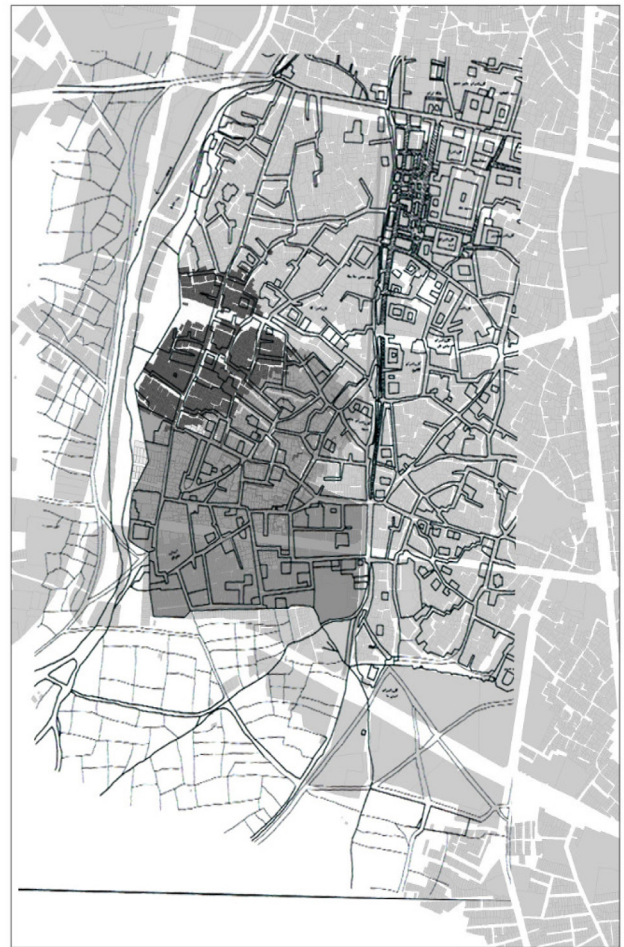


تصویر ۴. کدگذاری معابری که به سه مرکز محله محدود انتخابی دسترسی مستقیم دارند. مأخذ: نگارندگان.

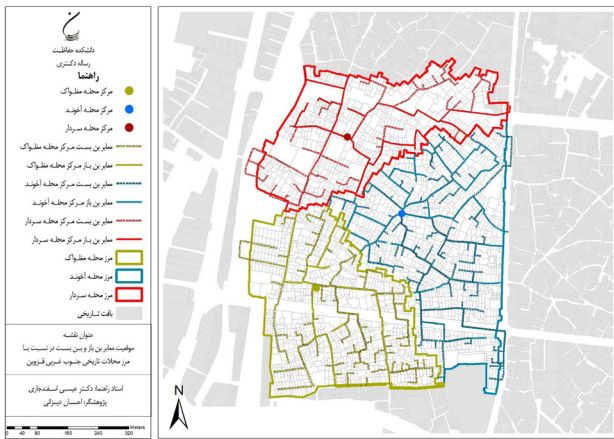
تعیین مرز محله به‌عنوان محدوده یک مجموعه منظم مستقل، دارای اولویت است. تعیین مرز محله با تعیین آخرین پلاک که نزدیکترین دسترسی را به مرکز محله دارد صورت گرفته است.



تصویر ۵. دورترین پلاک‌های هر محله که نزدیکترین دسترسی را از طریق معابر به مرکز محله نزدیک خود دارند. مأخذ: نگارندگان.



تصویر ۳. تطبیق پهنه محلات جنوب‌غربی در نقشه تاریخی سال ۱۳۰۶ شمسی با وضع موجود. مأخذ: نگارندگان.



تصویر ۶. مرزبندی سه محله بر اساس آخرین پلاک‌هایی که نزدیکترین دسترسی را به مرکز محله دارند. مأخذ: نگارندگان.

محلّه دسترسی دارند کدگذاری شده است (تصویر ۴). سپس طول دسترسی هریک و نزدیکترین دسترسی برای پلاک‌هایی که مابین دو محلّه قرار گرفته‌اند تعیین شده است (تصویر ۵). پشت محدوده آخرین پلاک که نزدیکترین دسترسی را از معبر بن‌بست یا بن‌باز به مرکز محلّه دارد به‌عنوان مرز محلّه تعیین شده است (تصویر ۶). پس از مشخص شدن مرز محلات سه‌گانه مغلوک، آخوند و سردار تمامی دسترسی‌های آن کدگذاری شده و طول آن‌ها استخراج شده است (تصویر ۷). طول معابر هریک از محلّه‌ها با رنگ جداگانه با طیف‌های کم‌رنگ تا پررنگ در تصویر ۸ نمایش داده شده است.

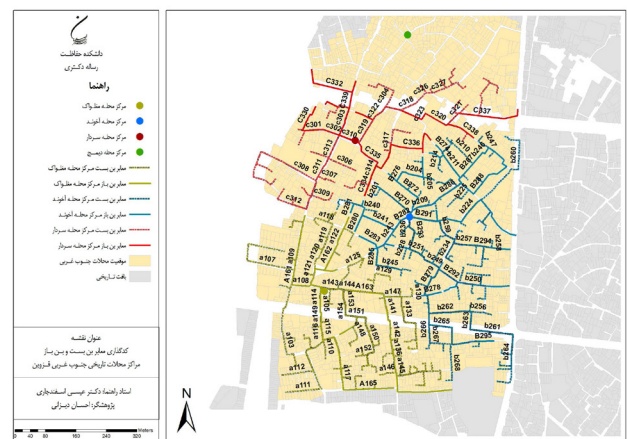
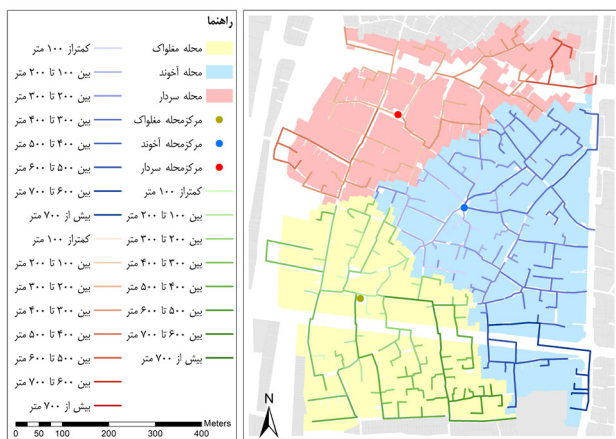
یافته‌ها نشان داد دانه‌بندی قطعات (تصویر ۹) در پنج دسته متمایز محلات سه‌گانه وجود داشته، فراوانی و مساحت آن‌ها با اختلاف کمتر از ۱۵ درصد است (جدول ۳). مجموع دانه‌بندی قطعات و میانگین مساحت آن‌ها در هریک از محلّه‌های سه‌گانه حاکی از نزدیکی میانگین مساحت قطعات به‌ویژه در سه دسته نخست دانه‌بندی قطعات است (جدول ۴). از این‌رو در محلّه‌های سه‌گانه نمونه مطالعاتی تنوع مساحت قطعات، در پنج دسته وجود دارد. مساحت متنوع قطعات، گویای نظمی در بافت تاریخی است که از بُعد اقتصادی امکان تهیه زمین مسکونی برای شهروندان با سطوح مختلف اقتصادی را فراهم می‌کرده است. تعیین تعداد و مساحت معابر محلات نمونه مطالعاتی نشان داد تعداد آن‌ها متفاوت است. مجموع معابر بن‌بست و بن‌باز محلّه اول ۶۱، محلّه دوم ۹۴ و محلّه سوم ۳۷ عدد است و به همین ترتیب مساحت معابر محلّه‌های مذکور نیز متفاوت است (جدول ۲ و ۵).

تعیین تعداد و مساحت معابر محلات تعیین‌شده نشان داد تعداد آن‌ها نسبت مشخصی ندارند ولی میانگین درصد اشغال

در این قسمت یافته‌های نمونه مطالعاتی بر مبنای ویژگی‌های بنیادین یک نظام آورده شده است. ویژگی‌های بنیادین نظام به‌طور خلاصه شامل پنج مورد است که در ادامه ابتدا ویژگی نظام، سپس یافته‌های نمونه مطالعاتی تدوین شده است. نخست اینکه نظام از اجزایی متفاوت ساخته شده است که با همراهی، آن را به‌وجود می‌آورند (عالم، ۱۳۸۳، ۱۴۹). تعداد قطعات ۱ محلّه اول ۸۳۹ عدد، محلّه دوم ۹۵۷ عدد، محلّه سوم ۵۰۱ عدد و میانگین آن تعداد ۷۶۵ قطعه است. البته روند تغییرات بافت تاریخی مانند توارث، خیابان‌کشی، تغییر کاربری، افزایش جمعیت و ارزش زمین در تقسیم‌بندی به قطعات کوچکتر مؤثر

جدول ۲. قطعات و معابر بلوک منتخب در وضع موجود منهای خیابان‌کشی‌های جدید. مأخذ: نگارندگان.

محلّه	مساحت محلّه	مساحت خیابان کشی	قطعات		معابر	
			مساحت	درصد(مساحت)	مساحت	درصد
۱- محلّه مغلوک	۱۵۲۳۱۷	۱۱۲۵۰	۱۲۸۳۸۸	۸۴/۲۹	۲۳۹۲۹	۱۵/۲۱
۲- محلّه آخوند	۱۸۴۷۳۷	۶۱۵۰	۱۵۸۴۸۶	۸۵/۷۹	۲۶۲۵۱	۱۴/۲۱
۳- محلّه سردار	۱۲۰۲۳۸	۲۰۵۰۰	۱۰۲۴۸۷	۸۵/۲۴	۱۷۷۵۱	۱۴/۷۶
مجموع	۴۵۷۲۹۲	۳۷۹۰۰	۳۸۹۳۶۱	۸۵/۱۴	۶۷۹۳۱	۱۴/۸۶
میانگین	۱۵۲۴۳۱	۱۲۶۳۳	۱۲۹۷۸۷	۸۵/۱۴	۲۲۶۴۴	۱۴/۸۶



تصویر ۸. طیف‌بندی معابر هر محلّه بر اساس طول آن. مأخذ: نگارندگان.

تصویر ۷. کدگذاری کلیه معابر بن‌بست و بن‌باز هریک از محلات سه‌گانه. مأخذ: نگارندگان.

بازشناسی نظام حاکم بر گذرها در شهر تاریخی قزوین

جدول ۳. دانه‌بندی قطعات هریک از محله‌های سه‌گانه. مأخذ: نگارندگان.

دانه‌بندی قطعات	محله ۱		محله ۲		محله ۳	
	تعداد	مساحت	تعداد	مساحت	تعداد	مساحت
۱۰۰-۰	۳۰۰	۲۱۲۶۲	۲۶	۱۶۴۷۲	۲۳	۷۹۱۶
۲۰۰-۱۰۰	۳۸۰	۵۳۸۴۱	۵۰	۶۹۵۶۴	۴۵	۳۱۹۵۷
۳۰۰-۲۰۰	۱۰۵	۲۴۵۵۹	۱۵	۳۵۲۰۳	۱۷	۲۰۵۱۲
۵۰۰-۳۰۰	۳۵	۱۳۴۰۸	۷	۲۴۹۵۶	۱۰	۱۷۹۵۱
۵۰۰ به بالا	۱۹	۱۵۳۱۸	۱	۱۲۲۹۱	۵	۲۴۱۵۱
کل محله	۸۳۹	۱۲۸۳۸۸	۹۵۷	۱۵۸۴۸۶	۱۰۰	۱۰۲۴۸۷

جدول ۴. مجموع دانه‌بندی قطعات و میانگین مساحت آن‌ها در هریک از محله‌های سه‌گانه. مأخذ: نگارندگان.

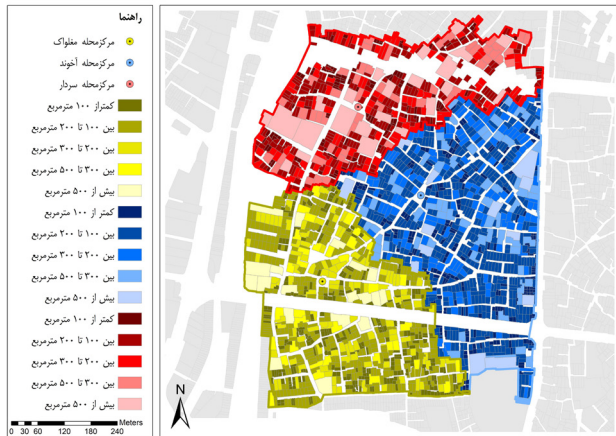
دانه‌بندی قطعات	محله ۱		محله ۲		محله ۳	
	تعداد	مساحت	تعداد	مساحت	تعداد	مساحت
۱۰۰-۰	۳۰۰	۲۱۲۶۲	۲۶	۱۶۴۷۲	۲۳	۷۹۱۶
۲۰۰-۱۰۰	۳۸۰	۵۳۸۴۱	۵۰	۶۹۵۶۴	۴۵	۳۱۹۵۷
۳۰۰-۲۰۰	۱۰۵	۲۴۵۵۹	۱۵	۳۵۲۰۳	۱۷	۲۰۵۱۲
۵۰۰-۳۰۰	۳۵	۱۳۴۰۸	۷	۲۴۹۵۶	۱۰	۱۷۹۵۱
۵۰۰ به بالا	۱۹	۱۵۳۱۸	۱	۱۲۲۹۱	۵	۲۴۱۵۱
کل محله	۸۳۹	۱۲۸۳۸۸	۹۵۷	۱۵۸۴۸۶	۱۰۰	۱۰۲۴۸۷

جدول ۵. تعداد و طول معابر (بن‌بست‌ها و بن‌بازها) و میانگین آن‌ها. مأخذ: نگارندگان.

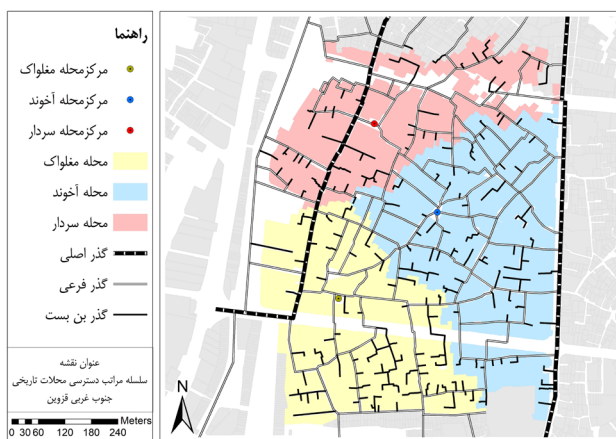
محله	بن‌بست		بن‌باز		مجموع	
	تعداد	طول	تعداد	طول	تعداد	طول
۱- محله مغلواک	۵۵	۱۵۹۹۵	۶	۱۸۹۴	۶۱	۱۷۸۸۹
۲- محله آخوند	۶۸	۱۸۹۶۵	۲۶	۶۶۱۷	۹۴	۲۵۵۸۲
۳- محله سردار	۲۷	۸۳۳۸	۱۰	۲۷۵۱	۳۷	۱۱۰۸۹
مجموع	۱۵۰	۴۳۲۹۸	۴۲	۱۱۲۶۲	۱۹۲	۵۴۵۶۱

دوم اینکه نظام، جمع‌شدن صرف اعضا نیست، بلکه این اجزا باید به روالی منظم سامان یافته باشند. باید میان آن‌ها رابطه منظم وجود داشته باشد (همان، ۱۴۹). امکان دسترسی به مرکز محله وابسته به میزان ارتباطی است که می‌توان بین استفاده از مرکز و جمعیت محله به وجود آورد. این عملکرد بیشتر وابسته به بخشی از ساکنانی است که در فاصله پیاده‌روی از مرکز محله سکونت دارند. تعداد جمعیت پیاده باید

مساحت معابر از کل محله ۱۴/۸۶ درصد با اختلاف کمتر از ۱ درصد در هر سه محله است. گذرهای محله‌های مورد مطالعه به‌مثابه اجزای نظام در تعداد، طول و مساحت متفاوتند ولیکن نسبت درصد اشغال مساحت آن‌ها در سه محله نزدیک به هم است. از این‌رو گذرها در محله‌های شهر تاریخی از اجزای متفاوت تشکیل یافته است که با همراهی نظامی را به وجود آورده‌اند.



تصویر ۹. دانه‌بندی هریک از محلات سه‌گانه مأخذ: نگارندگان.



تصویر ۱۰. سلسله مراتب دسترسی محلات سه‌گانه مأخذ: نگارندگان.

تاریخی دارای اجزای مختلفی مانند خیابان، بازار، بازارچه، کوچه، گذر سواره، گذر پیاده، عرابه‌رو، بن‌بست، بن‌باز، دربند و... هستند. میان دربند به‌مثابه کوچکترین عضو نظام دسترسی که بیشتر گذری خصوصی است و خیابان به‌مثابه بزرگترین که گذر عمومی شهری است ارتباط وجود داشته و سلسله‌مراتب دسترسی شهر را ایجاد می‌کنند. انواع معابر به‌مثابه سلسله‌مراتب دسترسی شامل: معابر اصلی، معابر فرعی، معابر بن‌بست و کوچه‌باغ‌ها هستند (سلطان‌زاده، ۱۳۸۵، ۲۶). وجود انواع معابر در نمونه مطالعاتی (تصویر ۱۰) به جز کوچه‌باغ وجود دارد، البته در گذشته وجود داشته و در طی زمان از میان رفته است. جمعیت واحد همسایگی در شهرهای کوچک یا نواحی شهری با تراکم کم در حدود چهارهزار نفر و در نواحی پرجمعیت کلانشهر به بیست‌هزار نفر و در بخش‌های میانی شهر با تراکم متوسط به ده‌هزار نفر بالغ می‌گردد (سعیدنیا، ۱۳۹۹، ۶۶). اگر بُعد خانوار را چهار نفر در نظر گرفته شود در نواحی شهری با تراکم کم، تعداد هزار خانوار در واحد همسایگی یا یک محله وجود دارد. نمونه‌ای دیگر از استاندارد تعداد خانوار برای یک محله ۷۰۰ تا ۱۲۵۰ خانوار است (حبیبی و مسائلی، ۱۳۷۸، ۷). تعداد خانوار در یک قطعه

آن قدری باشد که منبع دائمی تقاضا برای خدمات و کالاهای خرده‌فروشی مرکز را فراهم سازند (سعیدنیا، ۱۳۹۹، ۷۷). اگرچه ممکن است استانداردهای شهرهای جدید با شهرهای سنتی متفاوت باشد ولیکن برای شناخت استفاده می‌شود. قابلیت پیاده‌روی افراد ساکن محله و موقعیت مراکز محله، نظامی ساختاری در دسترسی‌های محلی تعریف می‌کند. میانگین طول معابر محله‌های سه‌گانه نمونه مطالعاتی ۲۸۴ متر است (جدول ۵)، با سرعت راه‌رفتن انسان (به‌طور متوسط حدود ۵ کیلومتر در ساعت) میانگین زمان پیاده‌روی در گذرهای نمونه مطالعاتی کمتر از چهار دقیقه است. بدین ترتیب جمعیت ساکن هر محله در نمونه مطالعاتی بیشتر با پیاده‌روی به مرکز محله‌ای که در آن سکونت دارند می‌رسند و این جمعیت منبع دائمی تقاضا برای نیازهای آیینی، خدمات و خرده‌فروشی در مرکز محله است. پیاده‌محور بودن معابر محلی نمونه مطالعاتی علاوه‌بر وجه اقتصادی، نشان‌دهنده ایجاد بستر تعاملات اجتماعی در نظام دسترسی محلی است. از این‌رو رابطه منظم پیاده در محله‌های نمونه میان جمعیت محله‌ها و میزان دسترسی به مراکز محله آن‌ها وجود دارد. سومین ویژگی هر نظام این است که از نظم و ترتیب این اجزا باید یک الگو به‌وجود بیاید (عالم، ۱۳۸۳، ۱۵۰). الگو در واقع تولید هر چیزی است که با تکرار همراه و سررشته شده باشد. تحلیل نمونه مطالعاتی نشان داد نظم و ترتیب گذرهای محله‌ها در شعاع دسترسی و طول معابر با مقادیر نزدیک به هم تکرار شده‌اند. مسافت بین مراکز محلات اول و دوم ۳۳۵ متر، اول و سوم ۴۲۸ متر و دوم و سوم ۲۷۲ متر است که در مجموع میانگین فاصله هر سه محل حدود ۳۴۵ متر است. اگر حدود نصف این فاصله در هر محله قرار داشته باشد میانگین نصف فاصله آن‌ها ۱۷۲/۵ متر است. مقایسه در بین سه محله، حدود کمتر از ۲۰ درصد اختلاف را نشان می‌دهد. انتظام پراکنش مرکز محله‌ها به منظور دسترسی برابر ساکنان به فعالیت‌های خرد اقتصادی موجود در مرکز محله و همچنین فعالیت‌های اجتماعی محلی در آن است. تحلیل طول معابر (جدول ۵) محلات نمونه مطالعاتی نشان داد میانگین طول معابر محلات مورد مطالعه به میزان ۲۸۴ متر است که با میانگین طول معابر، محله یک +۹ متر، محله دو -۱۲ متر و محله سه +۱۶ متر تفاوت دارند که هر سه تغییرات کمتر از ۱۰ درصد میانگین کلی طول معابر دارند. مقایسه تطبیقی شعاع دسترسی هر محله و میانگین طول معابر آن‌ها نشان داد مقادیر مستخرج هر سه محله نزدیک به هم بوده و تکرار شده است.

چهارمین ویژگی نظام این‌که میان اجزای نظام رابطه بنیادینی وجود دارد. هر جز وظیفه خاصی برای اجرا دارد. نظام با هر جزء و هر جزء با نظام ارتباط دارد (همان، ۱۵۰). گذرهای

فعالیت‌های مورد نیاز ساکنان در مرکز محله و امکان دسترسی پیاده برای آن‌ها باعث مرادوات اجتماعی در مقیاس محلی است. بررسی موقعیت مراکز محله نسبت به یکدیگر نشان داد فاصله مراکز محله نسبت به هم در موقعیتی متوازن هستند. وجود خرده‌فروشی‌های کالا و خدمات در مرکز محله و تناسب آن با جمعیت و امکان دسترسی پیاده به آن‌ها، از ابعاد اقتصادی نظام دسترسی محلی است. گرچه معیارهای شهرهای تاریخی متنوع است و با استانداردهای طرح‌های توسعه شهری جدید تفاوت زیادی دارد ولیکن برای به‌وجود آمدن امکان مقایسه در نمونه از آن‌ها استفاده شد. مقایسه استانداردها در محله (واحد همسایگی) با نمونه مطالعاتی نشان داد که هم از لحاظ تعداد قطعات و هم از لحاظ شعاع دسترسی نمونه مطالعاتی به کمینه هر دو شاخص نزدیک و متوازن است. در نگاه نخست تحلیل دانه‌بندی و مساحت قطعات بافت، بی‌ربط به نظام معابر به نظر می‌آید زیرا مسئله کاربری قطعات در شکل‌گیری معابر نقش مهمتری دارند ولیکن تغییر کاربری‌های مکرر قطعات بافت در طی زمان و عدم وجود اسناد برای ارجاع کاربری‌ها در دوره‌های مختلف باعث می‌شود که امکان مقایسه مناسبی فراهم نشود. مساحت و دانه‌بندی قطعات بافت نیز با سرعت کمتری تغییر یافته است ولیکن امکان استناد و مقایسه تطبیقی بین آن‌ها از طریق اسناد وجود دارد. مقایسه محله‌های سه‌گانه با یکدیگر نشان داد تغییرات میانگین طول معابر در محله‌های مورد مطالعه کمتر از ده درصد میانگین آن بوده است. تغییرات درصد اشغال مساحت قطعات و معابر هریک از محله‌ها نیز کمتر از یک درصد مساحت کلی است. تکرار مقادیری نزدیک از ویژگی‌های گذرها و قطعات حاکی از وجود تناسبات و توازن آن‌ها در محله‌های سه‌گانه است. به‌طور خلاصه تطبیق پنج ویژگی بنیادین نظام با ویژگی‌های محله‌های تاریخی نمونه نشان داد هر پنج ویژگی مذکور در آن‌ها وجود داشته و گذرهای نمونه مطالعاتی دارای نظام است.

نتیجه‌گیری

مطالعه پژوهش‌ها در مورد ساختار بافت‌های تاریخی نشان داد برخلاف ادعای وجود بی‌نظمی، گذرهای بافت تاریخی دارای نظامی مستحکم هستند. شبکه گذرها دارای سلسله‌مراتب عملکردی و کلیت انتظام‌یافته‌ای هستند و دارای بالاترین اهمیت در ادراک شهروندان از شهر و در مقیاسی کوچکتر گذرها، کوچه‌ها، بن‌بازها، بن‌بست‌ها و دربندها مبنای ادارک شهروندان از محله‌های شهر هستند. در واقع ادارک شهروندان از شهر بیشتر بر اساس ادارک نظام دسترسی‌هاست. ارتباطات روزمره شهروندان، گردشگران و مراجعین به شهر در فضاهای عمومی شهری و در معابر شهری شکل می‌گیرد. گذرها به‌مثابه بستر نظام دسترسی محل ابراز عقیده شهروندان به

ممکن است در طبقات لحاظ شود ولیکن بیشتر قطعات نمونه مطالعاتی یک طبقه است. تعداد میانگین قطعات محله‌ها در نمونه مطالعاتی به تعداد ۷۶۵ قطعه، نزدیک به مقدار کمینه تعداد خانوار در کتاب سرانه‌های شهری است. تناسب مقدار کمینه در شعاع دسترسی نیز وجود دارد به‌طوری که کمینه استاندارد ۳۰۰ متر (همان) و میانگین نمونه مطالعاتی ۲۸۴ متر است (جدول ۵). تناسب جمعیت و شعاع دسترسی در نمونه مطالعاتی همانند سلسله‌مراتب دسترسی نشان‌دهنده ارتباط هر جز با جز دیگر در نمونه مورد مطالعه است.

پنجمین و آخرین ویژگی نظام این است که اجزاء، یک کل واحد را شکل بدهند. اگرچه هر جزئی وظایف متفاوتی دارد، اما از لحاظ کارکردی به نحوی با دیگر اجزاء ارتباط دارد که واحد جدیدی می‌آفریند. نقصانی بر هر جزء ممکن است بر کار نظام اثر گذارد (عالم، ۱۳۸۳، ۱۵۰). شهرهای کوچک فقط دارای یک مرکز یا هسته واحد هستند. اما در شهرهای متوسط هسته‌ها یا کانون‌های جدید کم‌کم در نواحی مسکونی جدید پدید می‌آیند و نیازهای محلی یا ناحیه‌ای را تأمین می‌کنند (سعیدنیا، ۱۳۹۹، ۱۵). همان‌طور که در قبل آمد در نمونه مطالعاتی میانگین شعاع دسترسی تا مرکز محله‌های سه‌گانه کمتر از ۲۰ درصد و میانگین طول معابر محلات سه‌گانه نیز کمتر از ۱۰ درصد اختلاف دارند. درصد اشغال مساحت قطعات و مساحت معابر محله‌های سه‌گانه نیز اختلافی کمتر از ۱ درصد دارند (جدول ۲). نزدیکی مقادیر در نمونه نشانگر تحدید نظامند محله بر اساس شعاع دسترسی و تعداد خانوار است و سرریز جمعیت و افزایش طول گذرها باعث زایش محله جدید است. همچنین ایجاد مرکز محله‌ای جدید، نیز تابع نظم مسافت گذرها و جمعیت محله است. نسبت مشخص وسعت قطعات با میزان دسترسی به مرکز محله، محله را به‌عنوان واحد کوچک، منظم و مستقل در شهر تعریف می‌کند. هر جزئی از نظام گذرها با دیگر اجزاء به‌صورت سلسله‌مراتبی در ارتباط بوده و نبود آن در نظام گذرها خلل ایجاد می‌کند. دو خیابان‌کشی در شمال و جنوب محدوده نمونه مطالعاتی (تصاویر ۹ و ۱۰)، آسیب‌های فراوانی در کارکرد محله‌های نمونه ایجاد کرده که خود مبحثی جداگانه نیاز دارد.

جمع‌بندی نمونه مطالعاتی

مقایسه تطبیقی نقشه‌های تاریخی و عکس هوایی نمونه مطالعاتی نشان داد با وجود تغییرات معاصر در معابر محدوده مطالعاتی، تعریض معابر نسبت به معابر نقشه تاریخی به‌وجود آمده است ولیکن محور وسط (آکس) معابر کماکان وجود داشته و شکل آن‌ها پایدار مانده است. وجود سلسله‌مراتب دسترسی در گذرهای هر سه محله و وجود مرکز محله با ویژگی‌های مذکور باعث ادراک افراد از محله است. تمرکز

مورد مطالعه به‌مثابه اجزای نظام در تعداد، طول و مساحت هر قطعه متفاوتند ولیکن نسبت درصد اشغال مساحت قطعات و معابر آن‌ها در سه محله نزدیک به هم هستند. در گام دوم مشخص شد برای پیاده‌محور بودن محله‌های نمونه مطالعاتی رابطه منظمی میان جمعیت و میزان دسترسی آن‌ها وجود دارد. مقایسه شعاع دسترسی محله‌ها و میانگین طول معابر نشان داد مقادیر مستخرج هر سه محله نزدیک به هم بوده و تکرار شده است و به‌عنوان ویژگی سوم نظام، الگو در آن‌ها وجود دارد. ویژگی بعدی نظام در نمونه مطالعاتی، وجود سلسله‌مراتب دسترسی، تناسب جمعیت و شعاع دسترسی است که نشان‌دهنده ارتباط هر جزء با جزء دیگر به‌عنوان ویژگی چهارم نظام است. آخرین ویژگی نظام با استنتاج از نمونه نشان داد با افزایش جمعیت و یا طول دسترسی‌های محلی در گذر زمان محله‌های جدید وابسته به مرکز محله جدید خود شکل یافته است. همین‌طور هر جزئی از گذرها با دیگر اجزا به‌صورت سلسله‌مراتبی در ارتباط بوده و نبود آن در نظام آن‌ها خلل ایجاد می‌کند. از این‌رو تطابق ویژگی‌های یک نظام با ویژگی‌های محله‌های نمونه مطالعاتی نشان داد گذرهای آن‌ها دارای نظام است. به‌طور کلی بازشناسی نظم حاکم بر گذرهای بافت تاریخی نشان داد گذرهای بافت تاریخی دارای نظام است و از وجوه بارز آن‌ها ابعاد ادارکی، اجتماعی و اقتصادی است.

شیوه‌های مختلف بوده از مهمترین خواستگاه‌های اجتماعی و سیاسی شهر هستند. عوامل متعددی مانند فرهنگی و اجتماعی، اقتصادی، سیاسی، نظامی، اقلیمی، توپوگرافی، شبکه آبیاری و کشاورزی، وسایل آمدوشد و مقتضیات هر دوره در شکل‌گیری گذرهای شهرهای تاریخی نقش دارند. به‌طور ویژه کاربری گذرها و حاشیه آن‌ها، نقش مهمی در تعیین وسعت، طول و شکل آن‌ها دارند. برای نمونه پهنای گذر، بر مبنای کارکرد آن در محله‌های تاریخی باعث مناسب‌سازی اقلیم و به‌وجود آمدن بافت فشرده مسکونی است. بازار به‌عنوان مهمترین پهنه اقتصادی شهر از ارکان شهر ایرانی است که شکل‌گیری و رشد آن در گذرهای اصلی شهر به‌وجود می‌آید. بدنه خیابان در شهر ایرانی را مغازه‌ها شکل می‌دهند و تعریف کاربری قطعات حاشیه خیابان‌ها، دارای وجه اقتصادی است. شناخت نمونه مطالعاتی نیز نشان داد پراکنش نیازمندی‌های خدماتی ساکنان در مرکز محله‌ها وجود دارد. همچنین تنوع مساحت قطعات مسکونی نمونه مطالعاتی باعث همسایگی شهروندان در سطوح اقتصادی مختلف شده است. از این رو از وجوه بارز نظام دسترسی‌ها وجود بُعد اقتصادی آن‌هاست.

تطبیق پنج ویژگی بنیادین نظام با بازشناسی ویژگی‌های نمونه به‌طور خلاصه مشخص کرد گذرها و قطعات محله‌های

پی‌نوشت‌ها

- * این مقاله مستخرج از رساله دکتری «احسان دیزانی» با عنوان «بازشناسی نقش دسترسی در حفاظت از شهر تاریخی (مطالعه موردی قزوین)» است که به راهنمایی دکتر «عیسی اسفنجاری کناری» در دانشکده حفاظت و مرمت دانشگاه هنر اصفهان در حال انجام است.
۱. منظور از قطعات، کلیه اجزای محله‌ها به جز معابر هستند.

- آتشین‌بار، محمد. (۱۳۹۲). *خیابان (مقایسه تطبیقی منظر خیابان در تاریخ معاصر تهران)* (رساله دکتری منتشرنشده معماری). پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه تهران.
- اسدی، مهسا و پاکزاد، شادی. (۱۳۹۶). آسیب‌شناسی نظام دسترسی در بافت قدیمی شهر قزوین، نمونه موردی: محله آخوند. *چهارمین کنفرانس ملی معماری و شهرسازی، پایداری و تاب‌آوری، از آرمان تا واقعیت*، دانشگاه آزاد اسلامی قزوین، قزوین، ایران.
- اسمعیلیان، سحر و پورجعفر، محمدرضا. (۱۳۹۲). در جستجوی معیارهای شکل‌دهنده شبکه فضاهای شهری در بافت‌های تاریخی ایران؛ نمونه‌موردی: اصفهان، در دشت، مدیریت شهری، ۱۱(۳۱)، ۶۵-۸۲.
- اهری، زهرا. (۱۳۸۵). *مکتب اصفهان در شهرسازی (دستور زبان طراحی شهری شالوده شهری)*. تهران: فرهنگستان هنر.
- ایران‌منش، نسیم؛ پورجعفر، محمدرضا؛ خطیبی، محمدرضا و زیاری، کرامت‌اله. (۱۴۰۰). نقش آب در ریخت‌شناسی شهر تاریخی قزوین (دوره قاجار). *باغ نظر*، ۱۸(۹۷)، ۳۱-۴۶.
- بیات، بهرام. (۱۳۹۳). رویکرد اسلامی به شهر؛ ویژگی‌های شهر اسلامی. *نظریه‌های اجتماعی متفکران مسلمان*، ۱(۱۴)، ۱۳۷-۱۶۷.
- پاکزاد، نوید و لطیفی، غلامرضا. (۱۳۹۷). بازشناسی و تحلیل شکل‌گیری فرم کالبدی محلات زرگنده و دروس. *برنامه‌ریزی توسعه شهری و منطقه‌ای*، ۳(۵)، ۲۹-۵۳.
- توسلی، محمود. (۱۳۷۶). *طراحی دسترسی (اصول و روش‌های طراحی شهری در ایران)*. چاپ چهارم. تهران: مرکز مطالعات و تحقیقات معماری و شهرسازی ایران.
- توکلی، عبدالله. (۱۳۸۳). اصول و مبانی مدیریت. قم: انتشارات زمزم هدایت.
- تقه‌الاسلامی، عمیدالاسلام و امین‌زاده، بهناز. (۱۳۹۲). بررسی تطبیقی مفهوم و اصول به‌کار رفته در محله ایرانی و واحد همسایگی غربی. *هویت شهر*، ۷(۱۳)، ۳۳-۴۴.
- جعیط، هشام. (۱۳۷۲). *کوفه پیدایش شهر اسلامی (ترجمه ابولحسن سروقدمقدم)*. مشهد: آستان قدس رضوی.
- حبیبی، سید محسن و مسائلی، صدیقه. (۱۳۷۸). *سرانه کاربری‌های شهری*. تهران: سازمان ملی زمین و مسکن، دفتر مطالعات زمین و مسکن.
- حبیبی، سید محسن. (۱۳۸۱). چگونگی الگوپذیری و تجدید سازمان استخوانبندی محله. *هنرهای زیبا*، ۱۳(۱۳)، ۳۲-۳۹.
- حسینی، سیدفخرالدین و سلطانی، مهرداد. (۱۳۹۷). تحلیل تطبیقی مفهوم محله در نظام سنتی شهرهای ایران با الگوهای مشابه (جایگزین) دوره معاصر. *باغ نظر*، ۱۵(۶۰)، ۱۵-۲۸.
- سعیدینیا، احمد. (۱۳۹۹). *کتاب سبز ۱۴۰۰ (راهنمای عمل شهرداری‌ها)؛ نظام مراکز شهری و فضای مسکونی*. تهران: سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهری و روستایی.
- سلطان‌زاده، حسین. (۱۳۶۷). *مقدمه‌ای بر تاریخ شهر و شهرنشینی در ایران*. تهران: انتشارات امیرکبیر.
- سلطان‌زاده، حسین. (۱۳۸۵). *فضاهای شهری در بافت‌های تاریخی ایران*. تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
- سیف‌الدینی، فرانک و شورجه، محمد. (۱۳۹۳). *برنامه‌ریزی هوشمندانه زمین و حمل‌ونقل شهری*. تهران: انتشارات مدیران امروز.
- شجاعی، شیرین؛ عالمی، بابک و جیحانی، حمیدرضا. (۱۴۰۰). حفاظت از ارزش‌های شهری گذرها در تاریخی با تکیه بر آسیب‌شناسی گذر محله بالا در شهر نراق. *اقتصاد و برنامه‌ریزی شهری*، ۲(۳)، ۱۳۴-۱۴۶.
- شیخی، محمد. (۱۳۸۲). *ساختار محله‌ای شهر در سرزمین‌های اسلامی*. علوم اجتماعی، ۳۹-۶۸.
- عابدینی، حامد. (۱۳۹۹). تحلیل ساختار فضایی در محلات سنتی شهری براساس نظام مراکز محله (نمونه موردی: محله سنگلج، تهران). *معماری‌شناسی*، ۳(۱۴)، ۱-۸.
- عالم، عبدالرحمن. (۱۳۸۳). *بنیادهای علم سیاست*. چاپ دوازدهم. تهران: نشرنی.
- عمید، حسن. (۱۳۸۹). *فرهنگ عمید (سرپرست تألیف و ویرایش: فرهاد قربان‌زاده)* تهران: اشجع.
- غروی الخوانساری، مریم. (۱۳۹۶). از محله سنتی تا محله معاصر؛ کندوکاوی در راهکارهای احیاء هویت محلی در شهر امروز. *معماری و شهرسازی آرمانشهر*، ۲۱(۲۱)، ۶۱-۷۶.
- فارسی، طیبه؛ شاهیوندی، احمد و ناسخیان، شهریار. (۱۳۹۹). اصول ساماندهی حفاظت مبنای معابر تاریخی به روش الگوبرداری قیاسی تجارب ساماندهی ایران و سایر کشورها (موردپژوهی: سنجش وضعیت ساماندهی یک معبر تاریخی سواره و پیاده اصفهان). *مرمت و معماری ایران*، ۱۰(۲۳)، ۸۳-۱۰۰.
- فرید، یدالله. (۱۳۹۰). *جغرافیا و شهرشناسی*. تبریز: دانشگاه تبریز.
- قریب، فریدون. (۱۳۸۵). *شبکه ارتباطی در طراحی شهری*. چاپ چهارم. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- کاظمی، علی. (۱۳۹۳). روش‌شناسی بازخوانی نظام معانی محیطی در بافت‌های تاریخی نمونه موردی: محله صیقلان رشت. *معماری و شهرسازی آرمانشهر*، ۱۳(۱۳)، ۲۳۳-۲۴۲.
- مشهدی‌زاده دهقانی، ناصر. (۱۳۹۰). *تحلیلی از ویژگی‌های برنامه‌ریزی شهری در ایران*. تهران: دانشگاه علم و صنعت ایران.
- موسوی، میر سعید؛ ماجدی، حمید و حبیبی، فرح. (۱۳۹۵). بازشناسی ویژگی‌های کالبدی- فضایی بافت قدیم شهر در ایران. *هویت شهر*، ۱۰(۲۱)، ۱۹-۲۸.
- مولایی، اصغر. (۱۳۹۶). تبیین نظم شهر اسلامی براساس احکام ثابت. *فلسفه دین*، ۱۴(۴)، ۸۵۵-۸۷۸.
- نیک‌پور، عامر؛ لطفی، صدیقه و رضازاده، مرتضی. (۱۳۹۶). تحلیل رابطه میان فرم شهر و شاخص دسترسی (مورد مطالعه: شهر بابلسر). *برنامه‌ریزی فضایی (جغرافیا)*، ۷(۳)، ۸۵-۱۰۶.
- Ben-Akiva, M. & Lerman, S.R. (1979). Disaggregate travel and mobility choice models and measures of accessibility. In: Hensher, D.A., Sopher, P.R. (Eds.), *Behavioural Travel Modelling*. London: Croom Helm, 654-679.
- Bonine, M. E. (1979). The morphogenesis of Iranian cities. *Annals of the Association of American Geographers*, 69(2), 208-224.
- Burns, L.D. (1979). Transportation, Temporal and Spatial Components of Accessibility. Lexington/Toronto: Lexington Books.
- Dalvi, M.Q. & Martin, K.M. (1976). The measurement of accessibility: some preliminary results. *Transportation*, 5, 17-42.
- Esfanjary, E. (2015). The longevity of Persian urban form: Maibud from late antiquity to the fifteenth century. *International Seminar on Urban Form. Urban Morphology*, 19(1), 57-71.
- Gaube, H. (1979). *Iranian cities*. New York University Press, New York, NY.
- Geurs, K.T. & Van Wee. B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12, 127-140.
- Hansen, W.G. (1959). How Accessibility Shapes Land Use. *Journal of the American Institute of Planners*, 35(2), 73-76.
- Krizek, K.J. (2010). Measuring accessibility: prescriptions for performance measures of the creative and sustainable city. *International*

Journal of Sustainable Development, 13(1 & 2), 149-160.

- Liang, X. & Cavaglian, G. (2022). A Cultural Perspective on the Typo-Morphological Approach A Planning Proposal for Hehua Tang, China. *Intervento presentato al convegno XXVI International Seminar on Urban Form tenutosi a Nicosia*, Cyprus nel 2019 July, 91-100.
- Litman, T. (2012). *Evaluating Accessibility for Transportation Planning: Measuring People's Ability to Reach Desired Goods and Activities*. Accessed December 8, 2020. <https://azdhs.gov/documents/prevention/nutrition-physical-activity/nutrition-physicalactivity-obesity/healthy-communities/accessibility-transportationplanning.pdf>.
- Sholeh, M. & Yousefi Mashhour, S. (2019). A Typological Exploration of Pathways in Historic Urban Fabric of the Iranian Cities Case Study: Historic Urban Fabric of Shiraz (Iran). *Urban Planning Knowledge*, 3(3), 83-108.
- Summer, R. (2019). *The Urban Alley: A Hidden Landscape of Social Change in Washington, D.C.* (Published Ph.D. Thesis in Geography). UNIVERSITY OF WISCONSIN – MADISON.
- Yavuz Kumlu, K.B., Tüdes, S. & Keles, R. (2018). Proposal of a Multivariate Method to Measure the Results of Planning Decisions Which Shape the Built Environment on the Neighborhood Unit Scale. *Planning*, 28(3), 328-347.
- Zhang, J., Zhang, J., Yu, Sh. & Zhou, J. (2018). The Sustainable Development of Street Texture of Historic and Cultural Districts—A Case Study in Shichahai District, Beijing. *Sustainability*, 10, 1-12.
- Zumelzu, A. & Barrientos-Trinanes, M. (2019). Analysis of the effects of urban form on neighborhood vitality: five cases in Valdivia, Southern Chile. *Journal of Housing and the Built Environment*, 34, 897-925.

COPYRIGHTS

Copyright for this article is retained by the authors with publication rights granted to Manzar journal. This is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



نحوه ارجاع به این مقاله

دیزانی، احسان و اسفنجاری کناری، عیسی. (۱۴۰۲). بازشناسی نظام حاکم بر گذرها در شهر تاریخی قزوین. *منظر*، ۱۵(۶۴)، ۲۸-۴۱.



DOI: 10.22034/MANZAR.2023.366194.2215

URL : https://www.manzar-sj.com/article_173855.html