

مقاله پژوهشی

خوانشی بر منظر خیابان‌های جنوب شرقی آسیا در قیاس با غرب*

مریم لسان**

استادیار گروه معماری، دانشکده عمران، دانشگاه صنعتی نوشیروانی، بابل، ایران.

تاریخ دریافت: ۹۹/۰۴/۲۴

تاریخ پذیرش: ۹۹/۰۷/۲۲

تاریخ قرارگیری روی سایت: ۹۹/۱۰/۰۱

چکیده | خیابان‌ها بخش قابل توجهی از فضای عمومی آزاد در شهرها را تشکیل می‌دهند و به عنوان نمایندگان مهم فضاهای عمومی شهری شناخته می‌شوند. در تاریخ فرهنگ شرق و غرب نیز، خیابان یکی از مهمترین فضاهای عمومی بوده است. با این وجود، در حال حاضر شکاف نسبتاً عمیقی میان معنا و کارکرد خیابان در شرق و غرب وجود دارد که منجر به ایجاد مناظر شهری متمایزی میان شرق و غرب شده است. این پژوهش به بررسی تفاوت‌های منظر خیابان از جنبه‌های معنایی-ادراکی، عملکردی-فعالیتی و زیباشناختی (عناصر غیرکالبدی معماری شامل عناصر نیمه ثابت و متحرک) در خیابان در شرق (کشورهای جنوب شرقی آسیا) و غرب (آمریکای شمالی، اروپا و اقیانوسیه) می‌پردازد. روش تحقیق از نوع کیفی (کتابخانه‌ای و بر پایه مشاهدات نویسنده) است. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد با وجود آنکه منظر خیابان به عنوان پدیده‌ای عینی و ذهنی شناخته می‌شود، منظر خیابان در شرق و غرب از لحاظ نوع ادراک و جنبه‌های عینی و ذهنی با یکدیگر متفاوت هستند. منظر خیابان در شرق و غرب از جنبه‌های معنایی، عملکردی و زیباشناختی و در ویژگی‌هایی چون تنوع فعالیت، نظم، مرز میان فضای عمومی و خصوصی، الگوهای زمانی عملکردها، میزان به‌کارگیری حواس مختلف انسان و چگونگی انطباق‌پذیری و انعطاف‌پذیری فضا، با یکدیگر تفاوت‌های بارزی دارند.

واژگان کلیدی | منظر شهری، خیابان، فرهنگ، فضای اجتماعی، خیابان در شرق، خیابان در غرب.

مقدمه | منظر، پدیده‌ای است که به واسطه ادراکمان از محیط و تفسیر ذهن، توأمان حاصل می‌شود (ماهان و منصور، ۱۳۹۶، ۲۶). منظر شهری نیز، دانش شناخت مفهوم شهر در نزد شهروندانی است که در طول تاریخ در آن محیط زیسته و با کالبدهای طبیعی و مصنوعی محیط ارتباطی معنایی برقرار کرده‌اند که در تداوم حیات معقول آنها نقش اساسی دارد. اگرچه منظر شهر براساس اصالت بُعد معنایی شهر پدید آمده، اما کارکردها و کالبد شهر ابزار کنترل و هدایت منظر شهر است (منصور، ۱۳۸۹، ۳۲-۳۳). محیط و فرهنگ بر یکدیگر اثری متقابل داشته و مفهوم فرهنگ در درک چگونگی تعامل انسان با محیط‌های ساخته‌شده ضروری است. از سویی، محیط انسان‌ساخت با اجزاء تناسبات، نظم، شکل، رنگ و دیگر ویژگی‌هایش، بیانگر جهان‌بینی و فرهنگی است که آن را شکل داده است و از سوی دیگر، تأثیر محیط بر انسان و شکل‌گیری رفتارهای او از گذشته تا به امروز مورد توجه بسیاری از اندیشمندان بوده است. منظور از دوگانگی شرق و غرب از دیدگاه

جامعه‌شناسان، تفاوت درک‌شده بین دنیای شرقی و غربی است. مرزهای بین شرق و غرب عمدتاً فرهنگی هستند و نه جغرافیایی و به همین خاطر، کشورهای استرالیا و زلاندنو (با وجود اینکه از لحاظ جغرافیایی در شرق قرار دارند) در غرب گروه‌بندی می‌شوند، از لحاظ تاریخی، آسیا (به استثنای سیبری) به عنوان شرق، و اروپا به عنوان غرب شناخته می‌شود. امروزه منظور از غرب، معمولاً استرالیا، اروپا و آمریکا است. تفاوتی که میان شرق و غرب در این مقاله مورد توجه است، تفاوت جغرافیایی نیست، بلکه براساس تفاوت مبانی جهان‌بینی و فرهنگی است. حاصل این تفاوت در جهان‌بینی میان دو بستر فرهنگی، بر شکل کالبدی شهرها و نظام شکل‌دهنده آن و محیط انسان‌ساخت تأثیر می‌گذارد. فضاهای شهری به آن دسته از فضاهای باز عمومی در شهرها اطلاق می‌شود که بستر فرهنگی تعاملات اجتماعی هستند (پاکزاد، ۱۳۹۷). فضاهای شهری فعال، باعث غنابخشیدن به زندگی عمومی در شهرها می‌شوند. آنها به عنوان فضاهای تنفس شهرها عمل کرده، افراد در آنها احساس آرامش پیدا می‌کنند و به فعالیت‌های اجتماعی می‌پردازند، غذا و یا کالاهای دیگر می‌خرند، در مراسم

** m.lesan@nit.ac.ir ، ۰۱۱۳-۵۵۰۱۵۶۹

موفقیت حدود یک سوم شهر را به‌طور مستقیم طراحی کرده‌ایم و تأثیر بسیار خوبی بر سایر قسمت‌های شهر خواهیم داشت» (Jacobs, 1993, 6). بنابراین، شناخت مفهوم خیابان به عنوان عمده‌ترین فضاهای عمومی شهرها، از اهمیت به‌سزایی برخوردار است. در دهه‌های اخیر، تحقیقات وسیعی در مورد طراحی و برنامه‌ریزی خیابان‌ها صورت گرفته است. بسیاری از مطالعات و پژوهش‌های صورت گرفته، خواه پژوهش‌هایی که اساس آنها بر کاهش بار ترافیکی (Biddulph, 2012) و یا تجربه‌ی عابران پیاده (Ewing & Handy, 2009; Jones, Al-Shaheen, & Dunse, 2016) بوده، و خواه مطالعاتی که بر استفاده از خیابان به عنوان یک فضای اجتماعی و نه صرفاً کانالی جهت دسترسی و رفت‌وآمد تأکید دارند (Jacobs, 1993; Mehta, 2013, 2019)، با اتکا بر نمونه‌های خیابان‌ها در کشورهای غربی است.

علاوه بر تحقیقات وسیعی که در زمینه خیابان به عنوان فضای عمومی در حوزه غرب صورت گرفته است، دسته‌ای دیگر از مطالعات، فضای عمومی و خیابان را در کشورهای جنوب‌شرقی آسیا مطالعه کرده‌اند. محققان حوزه شهرسازی در جنوب‌شرقی آسیا معتقدند بسیاری از شهرهای این حوزه همچنان فرم‌های بومی خود را حفظ کرده‌اند و این امر در فضای عمومی شهرهای معاصر قابل مشاهده است (Chifos & Yabes, 2000). چیا (Chia, 2003) بیان می‌کند فضاهای عمومی معاصر در شهرهای جنوب‌شرقی آسیا، در اصل فضای مشترک تکامل یافته در روستاهاست که در گذشته نقش ارتباط‌دهنده خانه، مزارع و روستا را بر عهده داشته‌اند. ماتئو بابیانو و لدا (Mateo-Babiano & Leda, 2007)، به منظور افزایش میزان پایداری فضای خیابان، یک تحلیل اجتماعی-فرهنگی از کاربران خیابان‌های آسیایی با تمرکز بر رفتار، جامعه‌شناسی خیابانی و فرهنگ انجام دادند. داگلاس و دانیر (Douglass & Deniere, 2008) خاطر نشان کردند که فضای عمومی در جنوب‌شرقی آسیا غیررسمی و خودجوش است. اورانراتمنی و ساچاکول (Oranratmanee & Sachakul, 2014) با مطالعه پایلوت ۱۵ خیابان و بررسی دقیق چهار خیابان عابر پیاده در تایلند، ایده خیابان به عنوان فضای عمومی و شیوه غیررسمی استفاده از خیابان برای کارکردهای اقتصادی و اجتماعی و نقش‌های چندمتغیره خیابان در شهرهای جنوب‌شرقی آسیا را مورد ارزیابی قرار دادند. تحقیقات اخیر چی و تو (Chi & Tu, 2018) با استفاده از تئوری مکان و سرمایه فرهنگی، جنبه‌های کالبدی، عملکردی و اجتماعی خیابان Hang Buom در محله باستانی هانوی که در شکل‌گیری روح متمایز منطقه تاریخی نقش اساسی داشته) را مورد بررسی قرار می‌دهد. تحقیق سان و همکاران (Sun, Bell, Scot & Qian, 2019) روابط مکانی-زمانی بین عابران پیاده و دستفروشان خیابان در یانچنگ چین را در برمی‌گیرد. نتایج حاصل از این تحقیق نشان می‌دهد، حضور دستفروشان نقش مؤثری در سرزندگی شهری و افزایش فعالیت بدنی شهروندان دارد.

مختلف عمومی شرکت می‌کنند و یا به سادگی از بودن در محیط شهری لذت می‌برند. طبق نظر اندیشمندان و متخصصان حوزه شهری، خیابان از جمله فضاهای باز و عمومی شهرهاست و همانند سایر اجزای شهر برگرفته از فرهنگ و جهان‌بینی جامعه‌ای است که در آن پدیدار شده است. خیابان‌ها همانند واژه‌های ادبی، نشان‌دهنده ارزش‌ها و فرهنگ جمعی هر مکان است (لسان و ژند، ۱۳۸۸). به عبارت دیگر، کیفیت انتظام‌بخشی به خیابان (به عنوان یک محیط مصنوع) تابع ارزش‌ها و هنجارهای فرهنگی است؛ به صورتی که بیشترین همخوانی را با مدل آرمانی آن فرهنگ داشته باشد. معانی و کارکرد خیابان در فرهنگ‌های گوناگون و به خصوص شرق و غرب، تفاوت‌های بنیادین داشته و ماحصل آن، منظر متفاوت در خیابان‌های شرق و غرب است. در برخی فرهنگ‌ها، خیابان‌ها مناظر شهری فعال ایجاد می‌کنند و به نمونه‌ای از فضاهای عمومی شهری تبدیل می‌شوند که در آن انواع فعالیت‌های تجاری، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی انجام می‌شود (Fernando, 2006; Rapoport, 1987). در حالی که «جین جیکوبز» حال و هوای خیابان‌های غربی را ساکت و کسل‌کننده می‌داند، محققین حوزه شهری خیابان‌های جنوب‌شرقی آسیا را سرزنده توصیف می‌کنند (Oranratmanee & Sachakul, 2014). کاملاً واضح است که منظر خیابان^۱ در شهرها و کشورهای حوزه شرق نیز با یکدیگر تفاوت‌هایی دارد، اما به سبب قرارگیری در منطقه‌ای با ویژگی‌های فرهنگی مشترک، شباهت‌هایی داشته که آنها را از خیابان‌های غربی متمایز می‌کند. مباحث در این مقاله، به منظور افزایش دانش مخاطب از متنوع‌ترین نوع خیابان در شرق و غرب (یا به عبارتی دو سر طیف) در نظر گرفته شده است. هدف این پژوهش، شناخت ویژگی‌های معنایی-ادراکی و عملکردی-فعالیتی مؤثر بر تفاوت منظر خیابان در شرق (منظور خیابان‌های تجاری محله‌های سنتی در جنوب‌شرقی آسیا که ویژگی‌های سنتی خود را حفظ کرده‌اند و در ادبیات حوزه شهرسازی به خیابان‌های شرقی مشهور هستند) و غرب (خیابان‌های تجاری محلی در کشورهای اروپایی، آمریکای شمالی، استرالیا و زلاند نو) است. محقق در این پژوهش در نظر دارد به این سؤال پاسخ دهد که کدام عوامل معنایی-ادراکی و عملکردی-فعالیتی منجر به تفاوت‌های منظر خیابان در شرق و غرب شده است؟ برای پاسخ به این سؤال، ابتدا به مطالعات صورت گرفته در رابطه با خیابان در شرق و غرب پرداخته شده است.

پیشینه پژوهش

خیابان‌ها و پیاده‌روهای آنها، بخش مهمی از فضای آزاد عمومی شهری بوده و نقش مهمی در غنای زندگی عمومی شهرها دارد (Jacobs, 1961). محققان حوزه شهر معتقدند که «اگر ما بتوانیم خیابان‌ها را به شکلی زیبا و شگفت‌انگیز طراحی کنیم، مکان‌هایی برای اجتماع، مکان‌های سازنده اجتماع و جذاب برای همه افراد، با

مورد بررسی قرار می‌دهد (وحدت، سجاذزاده و کریمی مشاور، ۱۳۹۴). پاکزاد (۱۳۹۷) منظر را به عنوان فرستنده‌ای می‌داند که اطلاعات متفاوتی به انسان مخابره می‌کند و اجزای آن را به دو دسته فیزیکی/کالبدی و انسانی تقسیم می‌کند. «گلکار» منظر را بخش متجلی و ملموس فرم معرفی می‌کند که در آن تبلور بصری، کارکردی و معنایی چیزهایی که فضا را شکل می‌دهند، دیده می‌شود (گلکار، ۱۳۸۵). «منصوری» منظر شهری را فهم شهروندان از شهر می‌داند که به واسطه ادراک نمادهای آن (ابعاد عینی و کالبدی شهر) و تداعی معانی مرتبط با ابعاد ذهنی و خاطره‌ای صورت می‌گیرد و اهداف سه‌گانه منظر شهری را زیباشناختی، فرهنگی-هویتی و عملکردی معرفی می‌کند (کریمی مشاور، منصور و ادیبی، ۱۳۸۹). فیضی و اسدپور (۱۳۹۲) منظر شهر را به دو دسته عینی شامل عوامل طبیعی و مصنوع، و ذهنی طبقه‌بندی می‌کنند. در این میان، عوامل عینی در بردارنده مجموعه عوامل طبیعی و مصنوع مانند فرم ابنیه، جداره‌های شهری و طبیعی، تجهیزات شهری، فضاهای باز و پوشش‌های طبیعی بوده و عوامل ذهنی نیز شامل رویدادهای فرهنگی، حوادث تاریخی، خاطرات، روابط، تعاملات انسانی و رویدادهای فردی-جمعی هستند. وحدت و همکاران (۱۳۹۴) منظر شهری را در دو بُعد عینی و ذهنی و سه مؤلفه زیباشناختی (عینی-ذهنی)، معنایی-ادراکی (ذهنی) و عملکردی-فعالیتی طبقه‌بندی می‌کنند. اصطلاح «منظر خیابان» به عنوان تصویر بصری محیط کالبدی خیابان و عناصر گوناگون آن همانند مسیرهای عابر پیاده، دوچرخه‌سواری، ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی، مناطق سایه‌دار، رفوژ، نورپردازی و علائم خیابان تعریف شده است (Patandianan & Shibusawa, 2020). در نظر کرنکشاو (Crankshaw, 2009) و کارمونا و همکاران (Carmona, Tiesdell, Heath & Oc, 2010) منظر خیابان به وسیله دو عنصر اصلی تعریف می‌شود: عناصر تشکیل‌دهنده خیابان و فعالیت‌های مرتبط. عناصر تشکیل‌دهنده خیابان شامل عرض، ترازبندی و ویژگی‌های ساختمان‌های تشکیل‌دهنده بدنه خیابان بوده و فعالیت‌ها شامل ترافیک وسایل نقلیه و فعالیت‌های انسانی خارج از ساختمان‌ها و عملکردهای داخل آنهاست. وحدت و همکاران (۱۳۹۴) منظر خیابان را بخشی از منظر شهر در نظر می‌گیرند که شامل ابعاد عینی و ذهنی و مؤلفه‌های عملکردی-فعالیتی، زیباشناختی و معنایی-ادراکی است (جدول ۱). تمامی این مؤلفه‌ها نقش مهمی در شکل‌دهی به شخصیت کلی، ظاهر بصری و هویت خیابان ایفا می‌کنند. تمرکز پژوهش حاضر بیشتر

همچنین این مطالعات نشان می‌دهد که فضای عمومی در شرق (جنوب‌شرقی آسیا) به صورتی متفاوت درک شده و مورد استفاده قرار می‌گیرد. به عبارتی تاریخ و فرهنگ در شهرهای جنوب‌شرقی آسیا، صحنه منحصربه‌فردی از خیابان‌های تجاری سنتی ایجاد کرده که از هنجارهای غربی متمایز است. در این میان برخی صاحب‌نظران به تفاوت‌های استفاده از خیابان و فضای عمومی در کشورهای غربی پرداخته‌اند (Hass-Klau, Crampton, Dowland & Nold, 1999; Rapoport, 1987). راپاپورت (Rapoport, 1987) با انجام چندین مقایسه اشاره می‌کند که مردم برخی فرهنگ‌ها و خرده‌فرهنگ‌ها، بیشتر از سایر گروه‌ها از خیابان‌ها و میادین استفاده می‌کنند. وی در یک مطالعه، به مقایسه استفاده خیابان در یک شهر کوچک در انگلیس (Yoredale) با یک شهر در ایالات متحده (Midwest) پرداخت. یافته‌های تحقیق نشان داد که با وجود جمعیت کمتر شهر Yoredale، خیابان‌های این شهر سرزنده‌تر بودند. دسته‌های دیگر از محققان، خیابان‌ها را در کشورهای شرق و غرب مقایسه کرده‌اند تا درک دقیقی از چگونگی تأثیر فرهنگ در استفاده از خیابان‌ها داشته باشند (Edensor, 1998; Mazumdar, 2002; Mehta, 2009a; Rapoport, 1987). برای مثال، ادنسور (Edensor, 1998) در مقاله «فرهنگ خیابان در هند»، تفاوت‌های بین «خیابان هند» و «خیابان غربی» را بررسی می‌کند. «خیابان در هند» به عنوان فضایی کنترل‌نشده و پرتحرک با مرزهای باز و ترکیبی از فرم‌ها و فعالیت‌های فضایی، تجربیات حسی، ارزش‌ها و جلوه‌های متفاوت توصیف می‌شود که در آن انواع مردم برای انجام انواع فعالیت‌های فرهنگی جمع می‌شوند. در عین حال، او «خیابان غربی» را «بسیار منظم»، «تک‌منظوره» و «بیش از حد تعیین‌شده» توصیف می‌کند که در آن تعاملات انسان به جهت عملکرد خیابان قطع شده است.

مفهوم منظر شهر و خیابان

تعریف کالن (۱۳۸۲) از منظر شهر، بیشتر جنبه‌های کالبدی، بصری و عینی منظر شهری است. او منظر شهری را هنر یکپارچه‌سازی بصری و ساختاری مجموعه ساختمان‌ها، خیابان‌ها و مکان‌های سازنده محیط شهر و همچنین هنر چگونگی برقراری ارتباطات بین اجزای مختلف سازنده کالبد شهر می‌داند. «کوپن لینچ» با تأیید نظریات کالن، جنبه ادراکی را به ابعاد کالبدی و عملکردی اضافه می‌کند. «بهزادفر» اجزای تشکیل‌دهنده منظر شهری را در سه بخش عوامل کالبدی، غیر کالبدی و فعالیت‌های انسانی

جدول ۱. ابعاد و مؤلفه‌های ارزیابی منظر خیابان‌های شهری. مأخذ: وحدت و همکاران، ۱۳۹۴.

ابعاد و مؤلفه‌های منظر خیابان‌های شهری		
عوامل عینی	عوامل عینی و ذهنی	عوامل ذهنی
عملکردی-فعالیتی	مؤلفه زیباشناختی	مؤلفه معنایی-ادراکی

مردم موتور سیکلت یا دوچرخه خود را در وسط خیابان متوقف می‌کنند تا با افراد پیاده گپ بزنند و این یک فعالیت فرهنگی محسوب می‌شود. عابران پیاده در انواع مختلف فعالیت‌هایی مانند نشستن، ایستادن، چمباتمه‌زدن، دراز کشیدن، خوابیدن، پخت و پز، غذا خوردن، ساخت مصنوعات و صنایع دستی، آویختن لباس‌های شسته‌شده، شعار دادن، چانه‌زنی و حتی نماز خواندن مشاهده می‌شوند (Chi & Tu, 2018; Mazumdar, 2002; Mehta, 2009a; Rapoport, 1987). ارناترمانی (Oranratmanee, 2012) عملکردهای دیگری در خیابان‌های جنوب شرقی آسیا شناسایی کرده و معتقد است آنها علاوه بر رفت‌وآمد، عملکردهای مختلف اجتماعی و فرهنگی نیز دارند. خیابان یک فضای تجاری دائم و موقت است؛ پایگاهی برای گفت‌وگو سیاسی و مذهبی، مکانی مشترک برای بیان عمومی عقاید، فضای تجمع برای خانواده‌ها و دوستان و گاهی اوقات یک اتاق نشیمن یا یک اتاق غذاخوری برای ساکنان شهر. استفاده چندمنظوره از خیابان، جنبه‌ای دیگر از فرهنگ جنوب شرقی آسیا را نشان می‌دهد که پرسه‌زدن در جمعیت را نوعی تفریح می‌داند. دراموند (Drummond, 2000) توضیح می‌دهد که خیابان‌های جنوب شرقی آسیا (همچون ویتنام)، اگرچه به صورت غیرسازمان‌یافته و متناقض ظاهر می‌شوند، اما فعالیت‌های بیشتری در طول شبانه‌روز ارائه کرده و نسبت به خیابان‌های غربی به افراد بیشتر و در مدت زمان طولانی‌تر خدمات‌رسانی می‌کنند (تصاویر ۳ و ۴). می‌توان نتیجه گرفت که استفاده موقت از فضای عمومی در جنوب شرقی آسیا در مقایسه با کشورهای غربی بسیار فشرده‌تر است.

نظم عملکردی و بصری

ترکیب‌های متفاوت از نظم خیابان در شرق و غرب، مناظر متفاوتی از خیابان را رقم زده است. خیابان‌های غربی دارای نظم قطعی هستند. به این معنا که عناصر خیابان از قانونی واحد تبعیت می‌کنند که محصول آن وحدت اشکال و عملکردهاست و به نوعی نشان از به تصویر کشیدن قدرت حاکم در اداره محیط دارد.

بر مقایسه جنبه‌های معنایی-ادراکی و عملکردی-فعالیتی خیابان در شرق و غرب با توجه به عناصر متحرک و نیمه ثابت خیابان است. جنبه‌های عینی و ذهنی زیباشناسانه عناصر ثابت، همانند فرم و سیمای ساختمان‌ها و بدنه‌های شهری، خوانایی، محصوریت و ... مورد بحث قرار نمی‌گیرد.

روش تحقیق

پژوهش حاضر از نظر ماهیت و روش کار، پژوهشی توصیفی-تحلیلی است که در آن مشاهدات نویسنده و منابع نوشتاری و تحقیقات وابسته به نمونه‌های موردی خیابان‌های غربی و شرقی (دو سر طیف) برای تعیین شاخص‌های مؤثر بر تفاوت‌های منظر شهری خیابان در شرق و غرب بررسی شده است.

تنوع و تراکم فعالیت‌ها

مازومدار (Mazumdar, 2002) نشان می‌دهد خیابان‌های منطقه آسیا و اقیانوسیه از خیابان‌های غربی متمایز هستند. نوع فعالیت‌ها در خیابان بین شرق و غرب متفاوت است. خیابان‌های غرب اغلب نقش عملکردی داشته و برای اهداف حمل‌ونقل مورد استفاده قرار می‌گیرند. خرید کردن و بسیاری از فعالیت‌های تفریحی مرتبط در فضای داخلی ساختمان‌ها به‌وقوع می‌پیوندد (Mehta, 2009b). فضای خیابان در زمان مشخص برای فعالیت‌های مشخص و از پیش تعیین‌شده مورد استفاده قرار می‌گیرد و کنترل زیادی بر نوع فعالیت‌ها وجود دارد (تصویر ۱).

در مقابل، خیابان‌های شهرهای آسیایی برای کارکردهای متعددی مورد استفاده قرار می‌گیرند. خیابان در شرق سرشار از حضور مردم در انواع مختلف لباس، حیوانات، دوچرخه‌ها، کامیون‌ها و اتوبوس‌هاست. پیاده‌روها توسط مغازه‌داران برای نمایش کالاهای خود، آویزان کردن آگهی‌ها و نشانه‌گذاری استفاده می‌شود. فروشندگان کالاهای خود را در پیاده‌روها پخش می‌کنند که بعضی اوقات منجر به ازدحام و افزایش ترافیک عابر پیاده می‌شود (تصویر ۲). بنابراین، عابران پیاده نمی‌توانند به‌سرعت و در یک خط مستقیم حرکت کنند.



تصویر ۲. خیابانی در بنگلر هند. مأخذ: <http://www.lajournal.in/43-1.asp>



تصویر ۱. خیابانی در پاریس فرانسه. مأخذ: آرشیو پژوهشکده نظر، ۱۳۸۵.



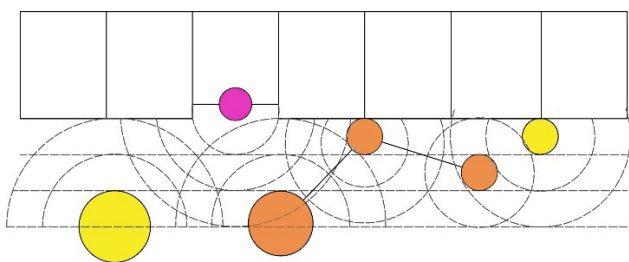
تصویر ۴. خیابان‌های جنوب‌شرقی آسیا فعالیت‌های بیشتری در طول شبانه‌روز ارائه می‌کنند. عکس: مریم لسان، ۱۳۹۳.



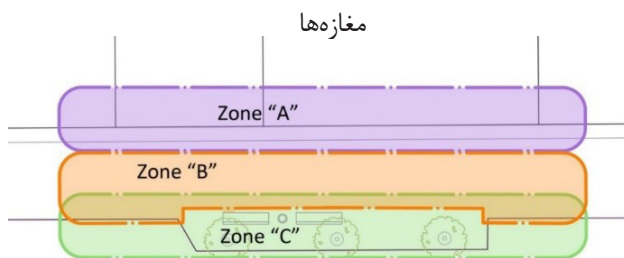
تصویر ۳. تنوع فعالیت‌ها در خیابان‌های هندو در کوالامپور. عکس: مریم لسان، ۱۳۹۳.

موقعیت و مکان فعالیت‌ها و استفاده از خیابان در شرق متغیر است و متناسب با نیاز کاربران خیابان تعریف می‌شود (تصویر ۶) (Mehta, 2009b). به عبارت دیگر، نظم در خیابان‌های شرقی توسط محدودیت انطباق‌پذیری فضای خیابان و پیاده‌راه برای فعالیت‌های گوناگون و از طریق مذاکرات بین اشخاص تعریف می‌شود تا توسط قوانین از پیش تعیین‌شده مسؤلین دولتی (ibid). این مسئله باعث به‌وجود آمدن مناقشه دائمی بین گروه‌هایی می‌شود که به زیبایی و نظم خیابان توجه کرده و آنهایی که سرزندگی و فعالیت‌های گوناگون خیابانی را مدنظر دارند (Appleyard, 1987). برای مثال، علی‌رغم وجود ابزارهای قانونی قدرتمند (همچون قانون حمل‌ونقل پیاده‌راه ممنوع می‌داند، دولت به‌طور مستمر تلاش در آزادسازی فضای پیاده‌راه برای عابران پیاده داشته و مذاکرات «زیر میزی» بین افراد محلی و مقامات محلی برای حفظ فعالیت‌های تجاری غیر رسمی به‌طور مداوم به وقوع می‌پیوندد (Chi & Tu, 2018). می‌توان نتیجه گرفت تفاوت در نظم خیابان در شرق و غرب تا حد زیادی منوط به قدرت‌های شکل‌دهنده و مدیریت فضای خیابان است. زیبایی و عناصر کالبدی شهر از جمله عواملی هستند که در میزان رضایت و جذب مردم به‌سوی فضاهای شهری نقش مؤثری دارند. زیبایی در معماری در ارتباط با محیط و پیرامون معنا می‌یابد و بخش مهمی از ادراک زیبایی یعنی ادراک معنا،

در مقابل، کیفیت فضایی به ظاهر آشفته خیابان در شرق، ویژگی منحصربه‌فردی است که در اغلب خیابان‌های اروپایی و آمریکایی با آن روبرو نمی‌شویم. برخلاف نظم در خیابان‌های غربی که به وسیله قواعد و قوانین از پیش تعریف‌شده قدرت‌های مرکزی (مسؤلین و شهرداری‌ها) تعیین می‌شود، خیابان در شرق دارای نظم استنباطی است. «این نوع نظم، خودجوش بوده و شکل‌گیری آن ناشی از عناصر سیستمی است که در واکنش به شرایط محیطی از قواعد پیروی می‌کند» (آتشین‌بار، منصوری و شیبانی، ۱۳۹۱، ۹۸). نظم استنباطی به دنبال ایجاد تنوع در منظر شهری است و به‌رغم ظاهر غیرمنطقی خود، با یک الگوی طبیعی مطابقت دارد و حاکی از اهمیت اجتماع و مالکان در برابر قدرت حاکم و مرکزی است (همان). خیابان‌ها در کشورهای جنوب‌شرقی آسیا در عین سرزنده‌بودن، همانند نمونه‌های غربی سازماندهی مشخصی نداشته و در نگاه اول مغشوش و پر از هرج‌ومرج به نظر می‌آید. این هرج‌ومرج علاوه بر بدنه‌های خیابان در عملکردهای آن نیز قابل مشاهده است؛ برای مثال جداسازی مسیر پیاده و سواره اغلب با چالش همراه است. مغازه‌داران و دستفروشان پیاده‌راه را اشغال می‌کنند. فضای خیابان اغلب شلوغ، پرازدحام، کثیف و برخی اوقات پر از زباله است (Dayaratne, 2010). در خیابان‌های غربی، مکان فعالیت‌ها و رفتارها (نشستن، ماندن و حرکت کردن) و محل ریختن زباله از پیش تعیین شده است (تصویر ۵). در مقابل،



تصویر ۶. دامنه گسترش فعالیت مکانی در خیابان در شرق که مجموعی است از فعالیت‌های ثابت (مغازه‌ها)، نیمه ثابت (دستفروشان محلی و ساکنین) و متحرک (دستفروشان که سبزی و مواد غذایی را با چرخ و موتور به خیابان می‌آورند). تفاوت نظم عملکردی بین دو طیف خیابان در شرق و غرب مشهود است. مأخذ: برگرفته از Chi & Tu, 2018.



تصویر ۵. زون‌های تعریف‌شده و مشخص برای فعالیت‌ها در خیابان تجاری محلی در غرب. زون B برای فعالیت پیاده‌روی بوده و در زون C مبلمان شهری قرار می‌گیرد. مأخذ: برگرفته از Mehta, 2006.

فضای عمومی خیابان به‌طور معمول توسط فعالیت‌های خصوصی مورد استفاده قرار می‌گیرد (Mongol & Idid, 2016)؛ برای مثال، مغازه‌داران کالاهای خود را در پیاده‌رو پخش می‌کنند (ن.ک. به تصاویر ۳ و ۴) و رستوران‌داران از کوچه‌های پشتی محل کسب خود جهت کار و فضای انبار استفاده می‌کنند. عدم تفکیک مرز بین فضای خصوصی و عمومی در خیابان‌های شرقی، می‌تواند در ارتباط با مالکیت‌های کمتر تعریف‌شده و نحوه اجرای قانون باشد. به‌صورتی که مقامات در مورد اجرای قوانین مرزبندی فضاها سختگیری کمتری اعمال می‌کنند و این عوامل ممکن است ریشه در تاریخ و فرهنگ سیاسی این کشورها (مانند کنفوسیونیسم که ترویج هارمونی و تفکر کل‌نگر است) داشته باشد. به‌طور کلی می‌توان نتیجه گرفت که در شهرسازی آسیای شرقی مرز مبهمی بین فضای عمومی و خصوصی وجود دارد (Miao, 2001).

الگوهای عملکردی در فضای خیابان

همان‌گونه که گفته شد، یکی از خصوصیات منحصر به فرد در خیابان‌های شرقی، نحوه استفاده از فضا در زمان‌های متفاوت و در طول شبانه‌روز است. به این صورت که فضا و استفاده از فضا در طول زمان تغییر می‌کند. به عنوان مثال، همان فضایی که فروشنده تاهو (توفو) محصول خود را صبح‌ها روبه‌روی مرکز اجتماعات به فروش می‌رساند، در اواخر بعدازظهر به عنوان زمین بازی محله برای کودکان استفاده می‌شود و این مکان می‌تواند عصرها و غروب محل اجرای موسیقی (و یا فروش غذای سریع-فست فود) نیز باشد (Mateo-Babiano & Leda, 2007). چنین فعالیت‌های متنوع و وابسته به زمان در خیابان‌های غربی با الگوی تک-فضا-تک عملکرد دیده نمی‌شود (Chi & Tu, 2018). یک مدل ساده نشان می‌دهد که در غرب فعالیت‌ها به صورت افقی و وابسته به فضا تعریف شده و رابطه تک-فضا-تک عملکردی دارد و هر فضا و فعالیت‌های مربوط به آن، کاملاً از سایر فضاها مجزا هستند. برخلاف ساختار غربی خیابان، مفهوم فضا در خیابان‌های شرقی (برای مثال در ژاپن) بُعدی ذهنی، عمودی و وابسته به زمان دارد. زمان به عنوان فاصله و یا «ma»

نشانه‌ها و نمادها، علاوه بر آنکه در ترجیحات زیبایی‌شناسی واجد اهمیت خاصی هستند، مشخص‌کننده خصوصیات ارتباط بیننده با مکان نیز به‌شمار می‌روند (امین‌زاده، ۱۳۸۹، ۵). کریس و شورتل (Krase & Shortell, 2011) استدلال می‌کنند داده‌های بصری (همچون نشانه‌ها، ویژگی‌های معماری، گرافیتی) معانی اجتماعی یک محله را نشان می‌دهند که محصول تحولات قومی و طبقاتی است. پیچیدگی مربوط به تعداد تفاوت‌های محسوسی است که بیننده در واحد زمان در معرض آنها قرار می‌گیرد (Rapoport, 1990). عابران پیاده به موارد جالب‌توجه برای مشاهده و در نتیجه سطح بالایی از پیچیدگی نیاز دارند. ساختمان‌های باریک با اندازه‌ها، شکل‌ها، رنگ‌ها، مواد، درها و پنجره‌های مختلف به این پیچیدگی می‌افزایند. به همین ترتیب، فعالیت‌های مرتبط با خوردنی‌ها در فضای باز باعث افزایش حضور افراد و فعالیت‌هایی می‌شود که تنوع ایجاد می‌کنند. تابلوها و علامت‌ها، هنرهای عمومی و ترکیب کاربری‌ها باعث ایجاد جذابیت بصری شده و افراد بیشتری را به خیابان دعوت می‌کنند (Tandon & Sehgal, 2017). خیابان‌های جنوب شرقی آسیا نسبت به نمونه‌های غربی خیابان، از پیچیدگی بصری بیشتری برخوردارند. این پیچیدگی بصری به دلیل حضور مردم، فعالیت‌های آنها، کاربردهای مختلف ساختمان، تابلوهای مختلف، فعالیت‌های رسمی و غیررسمی متفاوت در خیابان و وجود رنگ‌های زنده در ویتترین خیابان‌هاست.

مرز بین فضای عمومی و فضای خصوصی

مفاهیم عمومی و خصوصی به عنوان مفاهیم سازماندهی عمیقاً مهم در زندگی اجتماعی جوامع غربی دیده می‌شوند (Benn & Gaus, 1983). تصویر ۷ نشان می‌دهد که مرز بین فضای عمومی و خصوصی و همچنین زون‌های تعریف‌شده و مشخص برای فعالیت‌ها در خیابان وجود دارد. هرچند شهروندان و دولت‌های آسیایی توجه کمتری به ایده جداسازی واضح مرز میان فضاهای عمومی و خصوصی در غرب نشان داده‌اند. فعالیت‌های تجاری در خیابان‌های آسیایی هیچ‌گاه محدود به فضای داخلی لبه‌های تجاری خیابان نبوده و



تصویر ۷. راست: خیابانی در ایالت واشنگتن در آمریکا، چپ: خیابان کوبن در آکلند زلاند نو. تصاویر نشان می‌دهد که مرز بین فضای عمومی و خصوصی و همچنین زون‌های تعریف شده و مشخص برای فعالیت‌ها در خیابان وجود دارد. عکس: مریم لسان، ۱۳۹۲.

در آن را تصویر کرده و شکل می‌دهد، تأثیرگذار است. در مدل پیشنهادی آموس راپاپورت، فرهنگ به عنوان جهان‌بینی گروهی از مردم (روشی خاص برای نگاه به جهان) تعریف می‌شود و یک سیستم ارزشی مشترک میان آنها ایجاد می‌کند. این ارزش‌ها از طریق فرایندی تدریجی به اعضای مختلف گروه منتقل شده و دربرگیرنده ایده‌آل‌ها، آرمان‌ها، برنامه‌ها و معانی است. همچنین شامل هنجارها و قوانینی شده و نوعی روش زندگی را شکل می‌دهد که فعالیت‌ها براساس آنها شکل می‌گیرد. هویت فرهنگی نیز نقش مهمی در فضاهای شهری داشته و بر نحوه درک، ترتیب و استفاده مردم از محیط ساخته‌شده اثرگذار است. بزرگترین تفاوت بین خیابان در غرب و شرق، در ساختار اجتماعی فضا و در استفاده و معنای آن نهفته است. خیابان در غرب عمدتاً یک فضای حرکت است - یک مسیر - در حالی که در شرق یک مکان است، مکانی برای ماندن (Mehta, 2009b). نوع فعالیت‌ها در خیابان نیز یک پدیده فرهنگی است. به‌طور کلی، آسیایی‌ها افرادی اجتماعی هستند که معمولاً به‌تنهایی بیرون نمی‌روند، بلکه اغلب فعالیت‌های آنها در خیابان و فضاهای عمومی به صورت جمعی است (Mateo-Babiano & Leda, 2007). در این گروه‌های اجتماعی، خیابان‌ها به مقصد تبدیل می‌شود؛ یعنی مکانی جهت خرید، غذا خوردن، و ملاقات دوستان. حضور متنوع افراد و گروه‌ها بر میزان سرزندگی خیابان‌های شرقی می‌افزاید. می‌توان گفت خیابان‌ها در شرق به عنوان رابطی میان فعالیت‌های تجاری و اجتماعی عمل می‌کنند (Fernando, 2006). در اینجا، کاربران فضای خیابان میان فضای عمومی و خصوصی تمایز قایل نمی‌شوند و فضای عمومی خیابان را امتدادی از فضای خصوصی زندگی قلمداد کرده و به مبادله و معاشرت مشغول می‌شوند. اما در غرب خیابان نقش غالب عملکردی دارد که در سال‌های اخیر به نقش اجتماعی آن توسط اندیشمندان توجه بیشتری صورت گرفته است. استفاده از فضای نشستن در بیرون کافه‌ها و رستوران‌ها در پیاده‌راه، از نمونه اقدامات نسبتاً جدید شهرهای غربی در این زمینه است.

تطبیق‌پذیری و انعطاف‌پذیری خیابان

واژه «open-endedness» اولین بار توسط آموس راپاپورت (Rapoport, 1968) برای محیط‌های مسکونی به کار رفت که ساکنین آن فضاهای محیط را تحت کنترل داشته و آنها را شخصی‌سازی می‌کنند (Fernando, 2006). او این ویژگی را توانایی کلی یک فضا جهت پاسخ به طیف گسترده‌ای از نیازها و خواسته‌های کاربران فضا در یک زمان یا در طول زمان تعریف می‌کند. بنا بر نظر راپاپورت «open-endedness» به قابلیت تطبیق‌پذیری و انعطاف‌پذیری محیط بازمی‌گردد (ibid). محیط‌های تطبیق‌پذیر بدون تغییر و سازماندهی مجدد بسیاری از فعالیت‌ها را تأمین می‌کنند. به عبارت دیگر، یک فضای شهری تطبیق‌پذیر فضایی است که بدون نیاز به تغییرات کالبدی الگوهای جاری رفتار در زمان‌های متفاوت را تأمین کند

میان دو عملکرد عمل می‌کند. ما (ma) به صورت فاصله زمانی بین دو پدیده مختلف یا بین دو رویداد گسسته تعریف شده است (Kurokawa, 1988). رویدادها تقریباً مستقل از فضا و براساس زمان روز اتفاق می‌افتد (Kurokawa, 1988; Mateo-Babiano & Leda, 2007). بنابراین عملکردهای خیابان در شرق برخلاف غرب که عینی است، پدیده‌ای عینی-ذهنی است.

میزان به‌کارگیری حواس مختلف انسان

با وجود آنکه بینایی مهمترین حس از حواس در ادراک فضا است، ادراک خیابان به عنوان فضای شهری را نمی‌توان تنها یک فرایند بصری قلمداد کرد. یک فضای شهری توسط کلیه حواس احساس شده و علاوه بر حس بینایی، حواس شنیداری، بویایی و لامسه نیز نقش مهمی در فرایند ادراک فضاهای شهری ایفا می‌کند (پاکزاد، ۱۳۹۷). در فرایند ادراک و احساس فضای شهری، هرچه اندام‌های حسی بیشتر شوند، تأثیرگذاری فضا بیشتر خواهد بود (لطفی و زمانی، ۱۳۹۳)؛ اگرچه خیابان‌ها در شرق و غرب در اغلب موارد در محصوریت فیزیکی ساختمان‌هایی که آنها را احاطه می‌کنند، مشابهت دارند. خیابان در غرب عمدتاً توسط ویژگی‌های بصری خود ادراک شده و هویت می‌یابند؛ اما خیابان در شرق در درجه اول با صدا و بوی آن مشخص می‌شود، به عبارتی ویژگی‌های غیربصری همچون بو و صدا، ویژگی‌های بصری را تحت تأثیر قرار می‌دهند (Mehta, 2009b). صداهای گوش‌خراش و نامطلوب، مناظر، بو، طعم و... به صورت هم‌زمان در فضای خیابان‌های آسیایی تجربه می‌شود. اما در غرب، فروش غذاهای خیابانی (به جز در زمان فستیوال‌های خاص) بدون مجوزهای بهداشتی مقدور نیست. علاوه بر آن در بسیاری از خیابان‌های آسیایی، به عنوان مثال هند، به واسطه تراکم بالای جمعیتی در خیابان، حفظ فاصله فیزیکی و اجتماعی امکان‌پذیر نیست و طبق گفته ادنسون (Edensor, 1998) این خود به یک جغرافیای لامسه در منظر خیابان می‌انجامد. می‌توان نتیجه گرفت که ادراک خیابان‌های شرقی به سبب درگیری بیشتر اندام‌های حسی در افراد، عمیق‌تر بوده و احتمال نقش‌انگیزی و خاطره‌انگیزی فضا در آنها نسبت به نمونه‌های غربی بیشتر است.

تفاوت‌های فرهنگی در معنای خیابان

رابطه میان محیط مصنوع و فرهنگ به عنوان یک رابطه دوطرفه قلمداد می‌شود. فرهنگ، در ساخت محیط مصنوع مشارکت دارد و توسط آن پشتیبانی می‌شود. از یک‌سو، انتخاب‌ها، تصمیمات و ترجیحات مردم در محیط ساخته‌شده براساس ارزش‌های فرهنگی آنهاست و از سوی دیگر، محیط‌های ساخته‌شده از رفتار انسان در رابطه با پیشینه‌های فرهنگی حمایت کرده یا به عنوان مانع عمل می‌کنند (Barker, 1963; Rapoport, 1976). برداشت‌ها و انتخاب‌های هر جامعه توسط فرهنگ پرورش می‌یابد. این موضوع بر شیوه‌هایی که یک جامعه محیط‌های ساخت شده ساکن

گذشته تا به امروز، خیابان در شهرها به عنوان فضاهایی جهت پاسخ‌دهی به نیازهای زیستی، ارتباطی و تفریحی و عملکردهای سیاسی، مذهبی، تجاری، مدنی و اجتماعی به کار می‌رفته‌اند. خیابان‌های هر شهر و منطقه، برگرفته از فرهنگ و جهان‌بینی جامعه‌ای است که در آن پدیدار شده است. این مقاله به بررسی عوامل مؤثر بر تفاوت‌های منظر خیابان در شرق و غرب پرداخته است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد خیابان در شرق و غرب از لحاظ معنا، زیباشناختی (در اینجا منظور نظم و آشفتگی ظاهری، عناصر نیمه ثابت و متحرک موجود در جداره‌ها و پیاده‌راه‌ها)، و عملکرد با یکدیگر تفاوت‌های قابل توجهی داشته که باعث ایجاد تفاوت در منظر شهری خیابان می‌شود. می‌توان نتیجه گرفت که بزرگترین تفاوت بین خیابان در غرب و شرق در ساختار اجتماعی فضا و در استفاده و معنای ذهنی از خیابان نهفته است که به واسطه خصوصیت تطبیق‌پذیر خیابان ایجاد شده و حد و حدود انطباق‌پذیری به واسطه نوع قدرت شکل‌دهنده و مدیریت خیابان (دولت و شهرداری‌ها و یا اجتماع) و نحوه اجرای قوانین تعریف می‌شود. ترکیب متنوعی از ویژگی‌های عینی و ذهنی همچون نوع و تنوع فعالیت‌ها، نوع نظم عملکردی و بصری خیابان، مرز میان فضای عمومی و خصوصی، الگوهای زمانی، میزان به کارگیری حواس مختلف انسان و چگونگی انطباق‌پذیری و انعطاف‌پذیری فضا، منظر متفاوتی از خیابان را در شرق و غرب رقم زده که ارتباط زیادی با نحوه مدیریت فضا (قوانین مربوطه)، اداره‌کنندگان خیابان و معنای خیابان نزد استفاده‌کنندگان آن دارد (تصویر ۱۰).

پیشنهادات برای پژوهش‌های آتی

پژوهش‌های آتی می‌تواند به دنبال پاسخ به سؤال‌های فوق باشد: شباهت‌ها و تفاوت‌های منظر خیابان در ایران با شرق و غرب در کدام است؟ هریک از انواع خیابان در شرق و غرب چه درسی برای برنامه‌ریزی و طراحی خیابان در ایران می‌تواند داشته باشد؟



تصویر ۹. انعطاف‌پذیری و تطبیق‌پذیری خیابان، سانتا پاراید، ولینگتون، زلاند نو. عکس: مریم لسان، ۱۳۹۱.

(لنگ، ۱۳۹۸). پیاده‌راه‌ها در خیابان‌های شرقی به جهت فعالیت‌های گوناگون در طی شبانه‌روز و در طول سال، فضاهایی تطبیق‌پذیر هستند. عناصر کالبدی فضای عمومی که به آسانی سازماندهی می‌شوند، نقش کلیدی در انطباق‌پذیری خیابان جهت فعالیت‌های گوناگون ایفا می‌کنند (Fernando, 2006). محیط‌های انعطاف‌پذیر برای تأمین فعالیت‌های مختلف به آسانی قابل تغییر هستند (لنگ، ۱۳۹۸). ابهام موجود میان فضای عمومی و خصوصی رویکردی منعطف در رابطه با فضاهای عمومی شهرهای مترکم فراهم می‌کند. یکی از مواردی که اغلب در منطقه شرق آسیا با آن مواجه هستیم، الگوهای اشتراک فضا در زمان‌های متفاوت و برای کارکردهای متفاوت است. برای مثال، خیابان به عنوان شریان ترافیکی در طی ساعات کاری مورد استفاده قرار می‌گیرد در شب‌ها و پایان هفته برای فعالیت‌های دیگری چون بازارهای شبانه یا فستیوال‌ها به کار می‌رود (Hidaka & Tanaks, 2001). حتی در محله‌های قدیمی‌تر شهرها، خانواده‌ها ممکن است بخشی از خیابان‌های پررفت‌وآمد را به منظور برگزاری مراسم جشن یا عزا بدون هرگونه مجوز از مقامات دولتی ببندند. در غرب نیز خیابان‌ها در روزهای خاصی از سال جهت برگزاری بازارچه‌ها و جشنواره‌های خیابانی به روی اتومبیل‌ها بسته می‌شود، اما اغلب از پیش تعیین شده و با مجوزهای مقامات دولتی و شهرداری صورت می‌گیرد (Mehta, 2009b). تصاویر ۸ و ۹ نمونه‌هایی از این جشنواره‌ها را در کشور زلاند نو نشان می‌دهد. به عبارتی خیابان ذاتاً فضایی انطباق‌پذیر است که حد انطباق‌پذیری آن جهت فعالیت‌های گوناگون با حد و حدود قانونگذاری و نحوه اجرای آنها تعریف می‌شود. خیابان‌های سنتی در شرق و خیابان‌های حکومتی در غرب را می‌توان دو سر این طیف به شمار آورد. در جدول ۲ خلاصه‌ای از مؤلفه‌های تأثیرگذار بر تفاوت‌های منظر خیابان در شرق و غرب نشان داده شده است.

بحث و نتیجه‌گیری

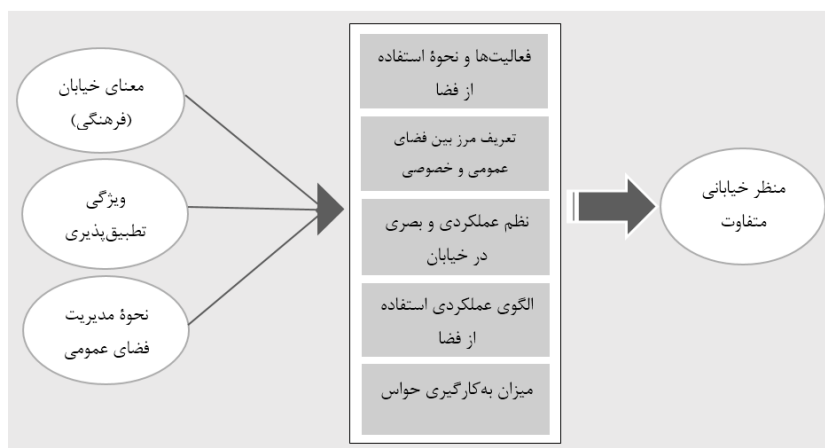
خیابان‌ها در زمره مهم‌ترین فضاهای عمومی شهری هستند. از



تصویر ۸. فستیوال نیوتاون، ولینگتون، زلاندنو. عکس: مریم لسان، ۱۳۹۴.

جدول ۲. مؤلفه‌های مؤثر بر منظر فرهنگی خیابان در شرق و غرب. مأخذ: نگارنده.

مؤلفه	ابعاد	خیابان شرقی	خیابان غربی
معنای خیابان	معنایی-ادراکی	خیابان مکانی است برای ماندن و انجام فعالیت‌های متنوع	عمدتاً یک فضای حرکت است - یک مسیر
نظم عملکردی	عملکردی-فعالیتی	پیچیدگی و نظم استنباطی (نظم پنهان) در خلال بی‌نظمی و هرج‌ومرج آشکار	نظمی قطعی و آشکار در ساختار خیابان به واسطه کنترل‌های شدید بر فضای عمومی
نظم بصری	زیباشناختی	تنوع و پیچیدگی بیشتر	تنوع و پیچیدگی کمتر
مرز بین فضای عمومی و خصوصی	معنایی-ادراکی	مرز مبهم بین فضای عمومی و خصوصی وجود دارد (عینی و ذهنی)	مرز شفاف و تعریف‌شده بین فضای عمومی و خصوصی و تفکیک واضح عملکردها و عرصه‌ها (عینی)
الگوهای عملکردی در خیابان	عملکردی-فعالیتی	بعد عمودی ذهنی و وابسته به زمان-فضا و استفاده از آن در زمان‌های گوناگون متغیر است.	افقی و تک-فضا-تک عملکردی
فعالیت‌ها، عملکردها	عملکردی-فعالیتی	تنوع و تکثر فعالیت‌های گوناگون در کنار یکدیگر	رابطه تک-فضا-تک عملکردی
میزان به‌کارگیری حواس	معنایی-ادراکی	عدم غلبه ویژگی‌های بصری-به‌کارگیری حواس مختلف	غلبه ویژگی‌های بصری
تطبيق پذیری و انعطاف	عملکردی-فعالیتی	خیابان فضایی منعطف است- فعالیت‌های متنوع و گوناگون بدون نیاز به مداخله در ویژگی‌های کالبدی فضا در بستر خیابان رخ می‌دهد.	انعطاف‌پذیری خیابان تنها با رعایت نظم و در مواقع خاص برای مثال فستیوال‌ها و مراسم مجوزهای دولتی امکان‌پذیر است.
مدیریت و کنترل فضای عمومی	عملکردی-فعالیتی	اجتماع و مردم و مقامات محلی نقش پررنگی در اداره خیابان دارند (تفکر کل‌نگر).	نقش مهم دولت و شهرداری‌ها در قانونمند کردن خیابان‌ها



تصویر ۱۰. دیاگرام عوامل مؤثر بر تفاوت‌های منظر خیابان در نمونه‌های شرقی و غربی. مأخذ: نگارنده.

پی‌نوشت‌ها

* لازم به ذکر است که شرق و غرب واژه‌هایی کلی بوده و در این مقاله هر کجا واژه شرق یا شرقی به کار رود مقصود کشورهای جنوب‌شرقی آسیا (هند، سریلانکا، تایلند، ویتنام و...) است و در مقابل غرب نیز کشورهای آمریکای شمالی، اروپا، استرالیا و زلاند نو را دربر می‌گیرد.

1. Streetscape

2. Haptic geography

فهرست منابع

- آتشین‌بار، محمد؛ منصور، سیدامیر و شیبانی، مهدی. (۱۳۹۱). نظم، عنصر اصلی در تحلیل علمی منظر خیابان. *باغ نظر*، ۹۳(۲۳)، ۱۰۲-۱۰۷.
- امین‌زاده، بهناز. (۱۳۸۹). ارزیابی زیبایی و هویت مکان. *هویت شهر*، ۴(۷)، ۳-۱۴.
- پاکزاد، جهان‌شاه. (۱۳۹۷). *مبانی نظری و فرایند طراحی شهری*. تهران: انتشارات شهیدی.
- فیضی، محسن و اسدپور، علی. (۱۳۹۲). فرایند بازآفرینی منظر میدانی شهر تهران با هدف ارتقای تعاملات اجتماعی شهروندان. *مطالعات شهری*، ۲(۷)، ۳-۱۴.
- کریمی‌مشاور، مهرداد؛ منصور، سیدامیر و ادیبی، علی‌اصغر. (۱۳۸۹). رابطه چگونگی قرارگیری ساختمان‌های بلندمرتبه و منظر شهری. *باغ نظر*، ۷(۱۳)، ۸۹-۹۹.
- لسان، مریم و ژند، سپهر. (۱۳۸۸). پنج اصل طراحی خیابان موفق. *منظر*، ۲(۱)، ۲۱-۳۱.
- ۲۸-۳۱. لطفی، افسانه و زمانی، بهادر. (۱۳۹۳). نقش مؤلفه‌های منظرحسی در کیفیت محورهای مجهز محلی. *مطالعات شهری*، ۴(۱۳)، ۴۳-۵۶.
- لنگ، جان. (۱۳۹۸). *آفرینش نظریه معماری: نقش علوم رفتاری در طراحی محیط* (ترجمه علیرضا عینی فر). تهران: دانشگاه تهران.
- ماهان، امین و منصور، سیدامیر. (۱۳۹۶). مفهوم منظر با تأکید بر نظر صاحب‌نظران رشته‌های مختلف. *باغ نظر*، ۱۴(۴۷)، ۱۷-۲۸.
- منصور، سیدامیر. (۱۳۸۹). چيستی منظر شهری. *منظر*، ۲(۹)، ۳۰-۳۳.
- کالن، گولدن. (۱۳۸۲). *گزیده منظر شهری* (ترجمه منوچهر طبیبیان). تهران: دانشگاه تهران.

- گلکار، کوروش. (۱۳۸۵). مفهوم منظر شهری. آبادی، ۱۶(۵۳)، ۳۸-۴۸.
- وحدت، سلمان؛ سجادزاده، حسن و کریمی‌مشاور، مهرداد. (۱۳۹۴). تعیین ابعاد مؤثر بر منظر خیابان در جهت ارتقای خوانش منظر فضاهای شهری. مطالعات شهری، ۱۴(۱۵)، ۱۷-۳۶.
- Krase, J. & Shortell, T. (2011). On the spatial semiotics of vernacular landscapes in global cities. *Visual Communication*, 10(3), 367-400.
- Kurokawa, K. (1988). *Rediscovering Japanese space*. New York and Tokyo: John Weatherhill.
- Mateo-Babiano, I. & Leda, H. (2007). Street space sustainability in Asia: The Role of the Asian pedestrian and street culture. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 7, 1915-1930.
- Mazumdar, S. (2002). Environmental design research in Asia-Pacific region: Cultural and qualitative approaches. *Journal of Asian Urban Studies*, 3(3), 37-49.
- Mehta, V. (2009a). Look closely and you will see, listen carefully and you will hear: Urban design and social interaction on streets. *Urban Design*, 14(1), 29-64.
- Mehta, V. (2009b). A tale of two streets: Comparative experiences on streets in the East and West. *Design Principles and Practices: An International Journal*, 3(5), 231-242.
- Mehta, V. (2013). *The street: A quintessential social public space*. London: Routledge.
- Mehta, V. (2019). Streets and social life in cities: a taxonomy of sociability. *Urban Design International*, 24(1), 16-37.
- Miao, P. (2001). The subject matter: Urban public places. In P. Miao (Ed.), *Public places in Asia Pacific Cities*. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers.
- Mongol, K. & Idid, S. Z. A. (2016). From trade routes to street cultures - An overview of the significance and characteristics of Southeast Asian traditional streets. *Journal of the Malaysian Institute of Planners*, 4, 31-44.
- Oranratmanee, R. (2012). *The use of public space for pedestrian streets in Thailand*. Bangkok: Thailand Research Fund.
- Oranratmanee, R. & Sachakul, V. (2014). Streets as public spaces in Southeast Asia: Case studies of Thai pedestrian streets. *Journal of Urban Design*, 19(2), 211-229.
- Patandianan, M. V. & Shibusawa, H. (2020). Importance and performance of streetscapes at a tourism destination in Indonesia: The residents' perspectives. *Frontiers of Architectural Research*, 9(3), 641-655.
- Rapoport, A. (1968). The personal element in housing: An argument for open-ended design. *RIBA Journal*, 76, 300-307.
- Rapoport, A. (1976). Sociocultural aspects of man-environment studies. In A. Rapoport (Ed.), *The mutual interaction of people and their built environment*. Chicago: The Hague: Mouton.
- Rapoport, A. (1987). Pedestrian street use: culture and perception. In A. Vernez-Moudon (Ed.), *Public streets for public use*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Rapoport, A. (1990). *History and precedent in environmental design*. New York: Plenum Press.
- Sun, Z., Bell, S., Scott, I. & Qian, J. (2019). Everyday use of urban street spaces: the spatio-temporal relations between pedestrians and street vendors: a case study in Yuncheng, China. *Landscape Research*, 45(3), 292-309.
- Tandon, M. & Sehgal, V. (2017). Traditional Indian religious streets: A spatial study of the streets of Mathura. *Frontiers of Architectural Research*, 6(4), 469-479.
- Appleyard, D. (1987). Foreword -Public streets for public uses. In A. V. Moudon (Ed.), *Public streets for public uses*. Portland: VNR.
- Barker, R. G. (1963). On the nature of the environment. *Journal of Social Issues*, 19(4), 17-38.
- Benn, S. I., & Gauss, G. F. (1983). The public and the private. In S. I. Benn & G. F. Gauss (Eds.), *Public and Private in Social Life*. New York: St. Martin's Press.
- Biddulph, M. (2012). Street design and street use: Comparing traffic calmed and home zone streets. *Journal of Urban Design*, 17(2), 213-232.
- Carmona, M., Tiesdell, S., Heath, T. & Oc, T. (2010). *Public places, urban spaces*. Oxford: Elsevier Ltd.
- Chi, L. Q. & Tu, N. T. (2018). Street in Hanoi ancient quarter as cultural place: A case study of Hang Buom street. *Journal of Science and Technology in Civil Engineering*, 12(3), 102-112.
- Chia, L. S. (2003). *Southeast Asia transformed*. A geography of change. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Chifos, C. & Yabes, R. (2000). *Southeast Asian urban environments: Structured and spontaneous*. Tempe: Arizona State University.
- Crankshaw, N. (2009). *Creating vibrant public spaces: Streetscape design in commercial and historic districts*. Washington: Island Press.
- Dayaratne, R. (2010). An insight into the Asian streets: Streets in Sri Lanka and their transformations. In H. C. Kiang, L. B. Liang, & H. Limin (Eds.), *On Asian streets and public space*. Singapore: Ridge Books.
- Douglass, M. & Deniere, A. (2008). *The politics of civic space in Asia: Building urban communities*. London: Routledge.
- Drummond, L. B. W. (2000). Street scenes: Practices of public and private space in urban Vietnam. *Urban Studies*, 37(12), 2377-2391.
- Edensor, T. (1998). The culture of the Indian street. In N. R. Fyfe (Ed.), *Images of the street: planning, identity and control in public space*. London: Routledge.
- Ewing, R. & Handy, S. (2009). Measuring the unmeasurable: Urban design qualities related to walkability. *Journal of Urban Design*, 14(1), 65-84.
- Fernando, N. A. (2006). Open-ended space: urban streets in different cultural contexts. In K. A. Franck & Q. Stevens (Eds.), *Loose space: possibility and diversity in urban life*. New York: Routledge.
- Hass-Klau, C., Crampton, G., Dowland, C. & Nold, I. (1999). *Streets as living space: Helping public places play their proper role*. London: Landor.
- Hidaka, T. & Tanaks, M. (2001). Japanese public space as defined by event. In P. Miao (Ed.), *Public places in Asia Pacific cities: Current issues and strategies*. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers.
- Jacobs, A. (1993). *Great Streets*. Cambridge, MA: The MIT Press.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American Cities*. New York: Vintage Books.
- Jones, C., Al-Shaheen, Q. & Dunse, N. (2016). Anatomy of a successful high street shopping centre. *Urban Design*, 21(4), 495-511.

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

لسان، مریم. (۱۳۹۹). خوانشی بر منظر خیابان‌های جنوب‌شرقی آسیا در قیاس با غرب. منظر، ۱۲(۵۳)، ۵۴-۶۳.



DOI: 10.22034/manzar.2020.237198.2068

URL: http://www.manzar-sj.com/article_119460.html