

# قلب پیاده شهر

## بازسازی خیابان مرکزی شیکاگو برای تجارت و زندگی پیاده



زهرا نیری، کارشناس ارشد معماری منظر، دانشگاه تهران. zahra.nayeri@ut.ac.ir



Pic 1

تصویر ۱



Pic 2

تصویر ۲

### معرفی فضا

خیابان استیت (State Street) به‌عنوان یک خیابان بزرگ شمالی-جنوبی، شریان اصلی شهر شیکاگو و از برترین نشانه‌های تاریخی این شهر محسوب می‌شود. شهرت اصلی این خیابان به‌عنوان یک مرکز برجسته ارائه‌کننده خدمات تجاری و اقتصادی جهانی در سال‌های مختلف عمر آن مطرح شده است. سه بازه زمانی به‌عنوان الگوی اقتصادی و سرمایه‌داری جهانی و در مقیاس کوچک‌تر نقش تجاری خیابان، در روند توسعه و تحول فضای این خیابان قابل تبیین است.

### سیر تحول فضا

#### • دوره اول: استقرار کمپانی‌های تجاری در خیابان (۱۷۹۲ تا ۱۹۶۰)

خیابان استیت در دهه ۹۰ با فروشگاه‌های تجاری بسیار به یک مسیر خرید تبدیل شد. در سال‌های ۱۸۸۰ تا ۱۹۲۰ درشکه و تراموا بیشترین بار حمل و نقل در خیابان را بر عهده داشت (تصاویر ۱ و ۲). از ۱۹۲۰ به بعد، اتومبیل‌ها جایگزین درشکه شدند. در ۱۹۴۳ خط قرمز مترو شیکاگو با عبور از زیر خیابان استیت افتتاح شد که در حال حاضر با استقرار ایستگاه‌های متعدد در طول این خیابان، شمال شهر را به جنوب وصل می‌کند.

احداث اولین فروشگاه‌ها و بناهای تجاری در این دوره، در واقع نخستین قدم برای تبدیل خیابان به یک مرکز تجاری در شهر بود. فروشگاه‌هایی مانند مارشال فیلد در راستای ارتقای بعد تجاری خیابان، باعث مطرح شدن آن در سطح جهانی شد.

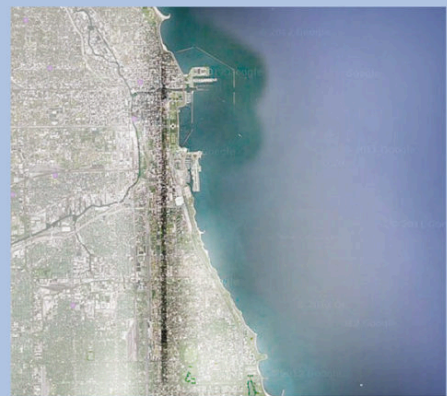
#### • دوره دوم: سردمدار تجارت جهانی (۱۹۶۰ تا ۱۹۸۰)

خیابان استیت در این دوره به بزرگترین قطب تجاری جهان تبدیل شد، به طوری که بسیاری از فروشگاه‌ها و مراکز تجاری معروف دهه ۴۰ و بعد از آن در این محور مستقر شد و کاربری‌های اصلی آن را نیز همین فروشگاه‌ها و کمپانی‌های بزرگ تجاری تشکیل می‌داد. خطوط تراموا نیز در ۱۹۷۰ از خیابان حذف، و اتوبوس وارد عرصه حمل‌ونقل عمومی شد (تصویر ۳).

#### • دوره سوم: عامل بهبود وضعیت تجارت جهانی (۱۹۸۰ تا به امروز)

پس از رکود اقتصادی در سال ۱۹۸۰ میلادی، مراکز تاریخی شهرهای بسیاری از جمله شیکاگو خالی و غیر فعال شد. بنابراین طراحان شهری با امید بهبود وضعیت اقتصادی این مراکز و رقابت بهتر آنها با فروشگاه‌های حومه، طرحی دادند که در آن سواره شخصی از خیابان حذف می‌شد. شهر شیکاگو و خیابان استیت نیز مشمول این طرح شدند. شهردار «برنی»، شهردار وقت شیکاگو، ورود اتومبیل را به

نام پروژه	خیابان استیت
کارفرما	شهر شیکاگو، وزارت حمل‌ونقل، اداره برنامه‌ریزی و توسعه شیکاگو، شورای خیابان استیت و کمسیون خیابان استیت
طراح	گروه اس.اوام (اسکید مور، اووینگز، مریل)؛ (S.O.M)
مساحت پروژه	۵۴۰۰۰ مترمربع
سال بهره‌برداری	۱۹۹۶ میلادی
شهر	شیکاگو
ایالت	ایلی نویز
کشور	آمریکا



تصویر ۳: دید از خیابان راندولف (Randolph)، ورود اتوبوس‌های عمومی به خیابان؛ از ۱۹۲۰ اتومبیل‌های شخصی جایگزین درشکه‌ها شده و در سال‌های بعد اتوبوس‌های عمومی به جای تراموا وارد عرصه حمل‌ونقل شدند. مأخذ: [www.flicker.com](http://www.flicker.com)

Pic3: Looking from Randolph, entering buses to the street, personal cars were replaced by carriage from 1920 and then public buses were entered to the transportation system instead of trams. Source: [www.flickr.com](http://www.flickr.com)

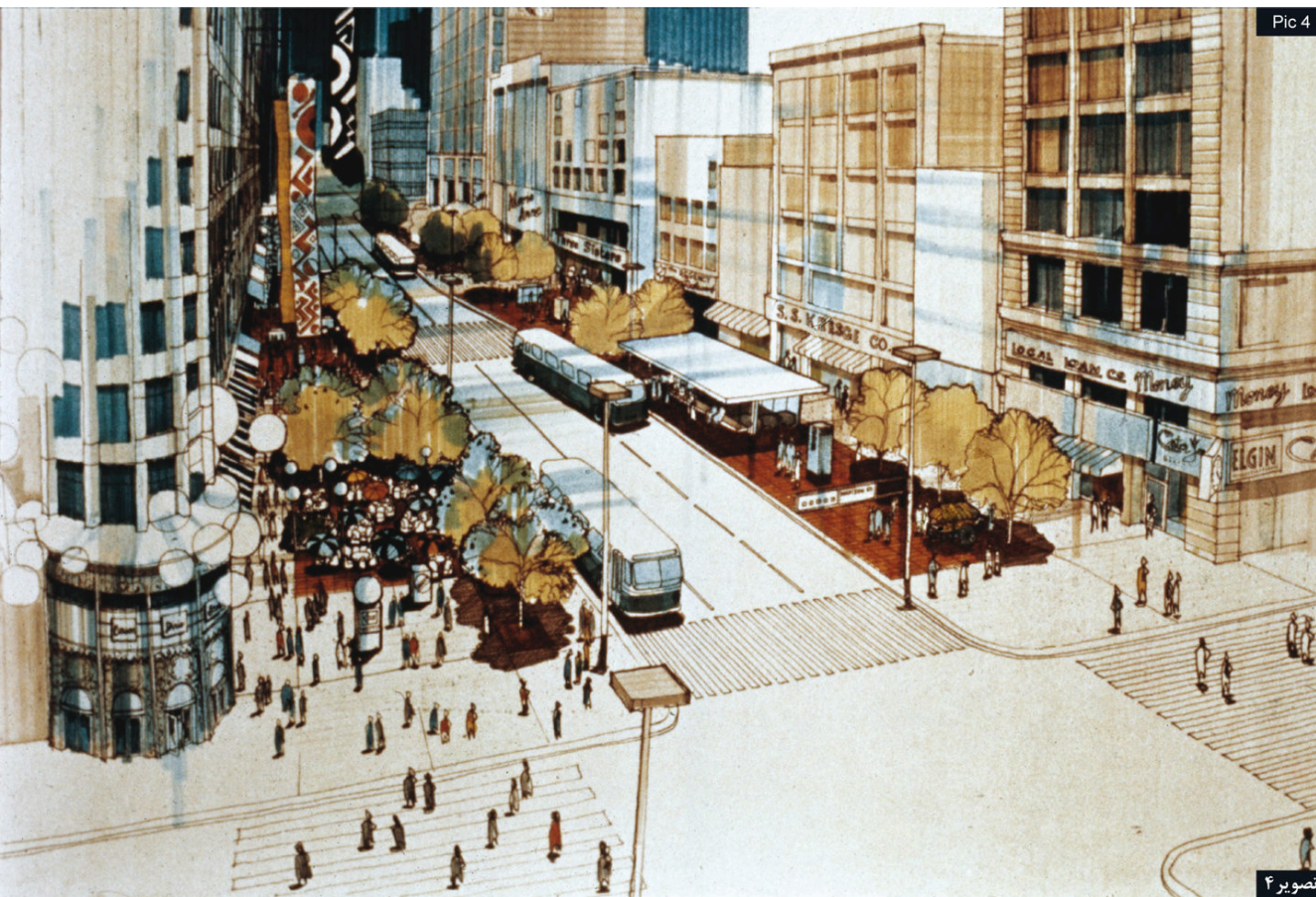
تصویر ۱: بعد فعال تجاری در خیابان استیت شمالی. دید از خیابان مدیسون به مغازه‌ها، وترین‌ها، دستفروشان، درشکه‌ها در مرکز خیابان. روزانه جمعیت زیادی در ساعات مختلف از فروشگاه‌ها و مراکز خرید خیابان بازدید کرده و این خیابان را به یکی از شلوغ‌ترین خیابان‌های شهر تبدیل می‌کردند. مأخذ: [www.flicker.com](http://www.flicker.com)

Pic1: State street North looking from Madison Street, view of shops, storefronts, vendors and horse drew wagons on downtown State Street, large crowds visiting stores and shopping malls during the day which had turned it into one of the busiest streets. This photo shows the active trading in the State Street. Source: [www.flickr.com](http://www.flickr.com)

تصویر ۲: از ۱۸۸۰ تا ۱۹۲۰ از تراموا و درشکه و از ۱۸۸۰ تا اوایل دهه ۲۰، اتوبوس‌های برقی، درشکه‌ها و خطوط تراموا به‌عنوان وسایل نقلیه جهت عبور و مرور در خیابان استفاده می‌شد. مأخذ: [www.flicker.com](http://www.flicker.com)

Pic2: Trams and wagons crossing, Trolley Car, Carriage and tram lines were used as the vehicles to cross the street during 1880 to 1920. Source: [www.flickr.com](http://www.flickr.com)





Pic 4

تصویر ۴: خیابان استیت به‌عنوان یک پیاده‌راه تجاری از ۱۹۷۹ تا ۱۹۹۶؛ این طرح برای بهبود وضعیت اقتصادی خیابان پس از رکود دهه ۷۰ اجرا شد ولی متأسفانه پس از ۱۷ سال که خیابان صرفاً یک محور پیاده‌راه بود، با شکست مواجه شد. مأخذ: [www.flickr.com](http://www.flickr.com)

Pic4: State St. as a pedestrian mall since 1979 to 1996, this project was done to improve street economical condition after the recession of the 70s, but unfortunately it failed after 17 year- pedestrian axis. Source: [www.flickr.com](http://www.flickr.com)

تصویر ۴



Pic 5

تصویر ۵: دید از خیابان آدامز به شمال خیابان استیت؛ با ورود مجدد سواره شخصی به خیابان در ۱۹۹۶، وجهه اقتصادی-تجاری آن دوباره رونق گرفت و تردد عابرین در این محور افزایش یافت. مأخذ: [www.flickr.com](http://www.flickr.com)

Pic5: State St. North looking from Adams St., The economical-trading aspect of street was improved by reentrance of private cars since 1996, and pedestrian crossing was increased. Source: [www.flickr.com](http://www.flickr.com)

تصویر ۵

خیابان استیت ممنوع کرد و خیابان به مدت ۱۷ سال به یک مرکز خرید صرفاً پیاده تبدیل شد، به طوری که تنها خطوط اتوبوس به عنوان حمل و نقل عمومی، اجازه عبور و مرور را داشت تا بتواند موقعیت تجاری خود را حفظ کند. به موازات این طرح، پیاده‌روها برای احیای این منطقه گسترده‌تر شدند (تصویر ۴). متأسفانه پروژه پیاده‌راه در محور خیابان استیت با شکست روبه رو شد و در این مدت بسیاری از فروشگاه‌های معتبر و تاریخی تعطیل شده و در ادامه هویت اصلی خیابان به عنوان بزرگترین مرکز تجاری شهر مختل شد. بنابراین در ۱۹۹۶ شهردار شیکاگو طی پروژه شهری جدیدی با نام «تجدید حیات خیابان استیت»، مجدداً اجازه ورود اتومبیل به خیابان را صادر کرد. با باز شدن خیابان بر روی خطوط حمل و نقل سواره شخصی، شهرت تجاری خیابان دوباره رونق گرفت (تصویر ۵).

با توجه به وجه فعال تجاری-تاریخی خیابان، بناهای مهمی با سبک معماری مکتب شیکاگو و مدرن مانند مارشال فیلد به عنوان بزرگترین شرکت تجاری و بازرگانی جهان در ۱۹۰۲، کارسون پیر اسکات به عنوان مهم‌ترین نشانه شهری شیکاگو در ۱۹۷۰، تئاتر شیکاگو، ساختمان شیکاگو، معبد مسونیک به عنوان بزرگترین آسمان خراش زمان خود در جهان در ۱۸۹۲، کتابخانه عمومی هارولد واشنگتن و پل یادبود باتان-کریدور (Memorial Bridge Bataan-Corregidor) به عنوان المان یادبود جنگ جهانی دوم، در تقاطع خیابان استیت با رودخانه شیکاگو، در راستای این محور بزرگ مستقر شدند (تصاویر ۶ و ۷). اهمیت خیابان استیت تا حدی است که نویسنده‌های مشهور دنیا کتاب‌های زیادی در مورد آن تألیف کرده‌اند. از جمله کتاب «کریسمس در خیابان استیت دهه ۴۰ به بعد» و کتاب «رژه کریسمس خیابان استیت شیکاگو»، درباره تاریخ این خیابان و خاطرات مردم از آن توسط لیدرمن رابرت (Robert P. Ledermann) نوشته شده است. همچنین در ۱۹۲۲ در شعر معروف و انقلابی شیکاگو، نام مستعار «خیابان بزرگ» (State Street, That Great Street) را به خود می‌گیرد که خود بیانگر اهمیت تاریخی-تجاری آن بوده است. خیابان استیت مکانی است که خاطرات مردم شیکاگو در آن ساخته و ماندگار شده است. سالانه جشن‌ها و وقایع تاریخی مهمی مانند سان کریسمس، عبور کارناوال‌ها، رژه‌های نظامی، تجمع‌های گوناگون مردمی و ده‌ها مراسم آیینی، در این خیابان برگزار می‌شود و خاطرات زیادی از بخش بخش خیابان در ذهن مردم شیکاگو بر جای می‌گذارد (تصویر ۸).

### طرح بازسازی خیابان استیت و نقش جدید آن

این خیابان که از نظر تاریخی مرکز ثقل خرده‌فروشی شهر بوده است در ۱۹۷۹ تبدیل به یک مجتمع تجاری عابری پیاده شد تا با مراکز تجاری حومه به رقابت بپردازد (تصویر ۹). لیکن فقدان رفت‌وآمد سواره، خیابان استیت را از یک منطقه فعال و رو به رشد مرکز شهر در آورده و به جای هویتی که زمانی تنها وابسته به وجود فروشگاه‌ها، خصوصاً فروشگاه زنجیره‌ای مارشال فیلد بود، رو به انزوا قرار داد. در ۱۹۹۶، گروه اس.اوم. برای طراحی یک حلقه (Project Loop) تاریخی چندعملکردی در مرکز شهر شیکاگو انتخاب شدند که قسمت بزرگی از مسیر خیابان استیت نیز در این حلقه واقع شده بود. طرح این گروه با موافقت شهردار منطقه به اجرا درآمد. هدف آنها از اجرای این طرح و بازسازی خیابان، علاوه بر استقرار خرده‌فروشی‌ها به دلیل حضور مؤسسات آموزشی و کاربری‌های تفریحی، ایجاد هویت گسترده‌تری برای خیابان به عنوان «مرکز بزرگ تجاری» شیکاگو در حلقه

Pic 6



تصویر ۶

Pic 7



تصویر ۷

**تصویر ۷: ساختمان تئاتر شیکاگو، از اولین بناهای ساخته شده در خیابان استیت. این بنا در کنار سایر فروشگاه‌های بزرگ خیابان، باعث جذب افراد از سایر نقاط شهر به این محور شده و نقش مهمی در شکل‌گیری هویت خیابان دارد. مأخذ: www.filckr.com**

**تصویر ۶: دید از رودخانه شیکاگو به پل تاریخی باتان کریدور به عنوان بنای یادبود جنگ جهانی دوم، این پل به‌طور تقریبی در حد فاصل شمال و جنوب خیابان واقع شده و جزو عناصر تاریخی آن محسوب می‌شود. مأخذ: www.filckr.com**

**تصویر ۷: ساختمان تئاتر شیکاگو، از اولین بناهای ساخته شده در خیابان استیت. این بنا در کنار سایر فروشگاه‌های بزرگ خیابان، باعث جذب افراد از سایر نقاط شهر به این محور شده و نقش مهمی در شکل‌گیری هویت خیابان دارد. مأخذ: www.filckr.com**

**Pic6: Bataan-Corregidor Memorial Bridge in honor of the World War II, looking from Chicago river, which is located between State street North and State street South, also it's the street's historical element. Source: www.filckr.com**



Pic 8

تصویر ۸

تصویر ۸: سان نظامی روز یادبود به همراه شهردار شیکاگو در ۲۰۰۸. خیابان استیت مکانی است که خاطرات مردم شیکاگو در آن شکل گرفته است. عبور کارناوال‌ها، مراسم یادبود و جشن‌های کریسمس از دیگر وقایع مهم سالانه مردم در راستای این محور به شمار می‌رود. مأخذ: [www.flickr.com](http://www.flickr.com)

Pic8: Army officials Memorial Day parade on State Street with the presence Chicago Mayor during 2008, here is where people's memories were made and kept. Other grand annual events on this street were passing carnivals, memorial ceremony and Christmas celebrations. Source: [www.flickr.com](http://www.flickr.com)



Pic 9

تصویر ۹

تصویر ۹: اکتبر ۱۹۷۹، افتتاح خیابان به عنوان مجتمع تجاری عابرین پیاده؛ در این تاریخ محور خیابان بر روی سواره شخصی بسته شد و فقط اتوبوس‌های عمومی اجازه عبور و مرور پیدا کردند. مأخذ: [www.flickr.com](http://www.flickr.com)

Pic9: The opening of the State Street Mall in 1979, since then the private cars were forbidden to cross the street and only bus lanes run through it. Source: [www.flickr.com](http://www.flickr.com)

تاریخی مذکور بود (تصویر ۱۰). به علاوه با تقویت مجدد برنامه‌ای برای اداره کردن و بازاریابی خیابان استیت به عنوان یک مقصد مهم، ترکیبی از ساکنین شیکاگو و گردشگران را بنا به دلایل گوناگون به مرکز شهر دعوت کردند.

### راهبردهای طرح

برنامه گروه «اس.او.ام» در بازسازی خیابان استیت سه راهبرد اصلی را در برداشت:

۱. تجدید نظر در وضعیت رفت‌وآمد
۲. ایجاد یک فضای جدید مخصوص عابرین پیاده در ۹ بلوک و درون حلقه مرکز شهر
۳. حذف برخورد میان سواره و پیاده

پروژه بازسازی خیابان استیت، با وارد کردن مجدد حمل‌ونقل موتوری به خیابان، شهرت خیابان تجاری شیکاگو را مجدداً به آن برگردانده و فرصت ایجاد یک خیابان مطلوب برای عابر پیاده‌ای فراهم می‌کند که تاریخ شهر و سرزندگی کنونی آن را پاس می‌دارد. این پروژه با ایجاد باغچه‌های پهن درختکاری شده و بهسازی پیاده‌راه‌ها به عنوان عناصر مطلوب عابرین، و همچنین با طراحی عناصر تاریخی همچون چراغ‌ها و ایستگاه‌های ورودی مترو و ترکیب آنها با عناصر نوآورانه مانند مسیر فرهنگی که نشان‌دهنده ورود مؤسسات عمده آموزشی و فرهنگی به خیابان است، شأن تاریخی-تجاری خیابان محفوظ نگاه داشته می‌شود (تصاویر ۱۱ و ۱۲).

### اقدامات طرح

طرح «اس.او.ام» از پنج عنصر اصلی تشکیل می‌شود که به برجسته کردن نقش آتی خیابان استیت در حمایت از حلقه شهر می‌انجامید:

۱. اصلاح عرض پیاده‌روهای تاریخی که عابران پیاده را به فروشگاه‌ها و سایر فعالیت‌ها نزدیکتر کرده و "یک حس قوی حرکت و انرژی را در خیابان" به وجود می‌آورد (تصاویر ۱۳ تا ۱۵). برای این منظور مقطع عرضی برابر و متداوم برای پیاده‌روها و خیابان ایجاد کردند و پیاده‌روها را به دو منطقه «عابرین» و منطقه «منعطف» تقسیم کردند. استفاده از حداقل ارتفاع برای جدول‌ها، طراحی بیرون آمدگی‌های پیاده‌رو در تقاطع‌ها، از جمله راهکارهای دیگری برای این منظور بود.

۲. کف‌سازی جدید که خیابان استیت را از نظر بصری به حلقه شهر متصل می‌کند. این کف‌سازی متناسب با حلقه مرکز شهر طراحی شد.

۳. نصب چراغ‌ها و دکل‌هایی که مایه تاریخی داشته و دارای مقیاس انسانی باشد، که این امر حاکی از احترام به معماری تاریخی خیابان و همچنین احیای حس شأن، منزلت و اهمیت آن است.

۴. ایجاد یک مسیر «پیاده‌روی فرهنگی» که گذشته غنی و معماری تاریخی خیابان را منعکس کرده و ارج می‌نهد.

### جمع‌بندی

خیابان استیت نه تنها یک مکان خرید، تفریح و سرگرمی است، بلکه یک پیاده‌راه تاریخی و جاذبه گردشگری به شمار می‌رود که بسیاری از مردم را برای پیاده‌روی در میان یک نشانه تاریخی شهری به سوی خود می‌کشاند. حذف عبور و مرور از خیابان موجب انزوای آن و خروج زندگی فعال از خیابان شد. این امر نتایج منفی به بار آورد. در این پروژه، با ورود مجدد ماشین از ۱۹۹۶ به خیابان، رونق تجاری و حضور فعال عابرین نسبت به زمانی که فقط مختص تردد عابرین پیاده بود، بیشتر شده و کاربری‌های متنوع‌تری در



تصویر ۱۰



تصویر ۱۱



تصویر ۱۲

تصویر ۱۰: خیابان استیت پس از طرح بازسازی گروه اس.او.ام در ۱۹۹۶، با افزایش عبور و مرور عابرین پیاده و بازگشت وجه تجاری گذشته خود، به یک مکان خرید، تفریح و سرگرمی تبدیل شد. مأخذ:

www.flickr.com

Pic10: State St. was turned into shopping, amusement and entertainment place after SOM's reconstruction project in 1996 by increasing pedestrian transition while supporting its past trading aspect. Source: www.flickr.com

تصویر ۱۱: باغچه‌های پهن درختکاری شده و ترکیب آنها با پیاده‌روها که از اقدامات گروه اس.او.ام برای ایجاد یک مسیر فرهنگی و یک پیاده‌راه تاریخی و جاذبه توریستی در محور خیابان به شمار می‌روند. مأخذ:

www.flickr.com

Pic11: Wide planting gardens combined with sidewalks are one of SOM's plans to create cultural path, historic sidewalk and tourist attraction on the street. Source: www.flickr.com

تصویر ۱۲: سردر تاریخی متروها و پیاده‌روهای بهسازی شده عناصر مطلوب عابرین پیاده بوده به طوری که بسیاری از مردم برای پیاده‌روی در میان یک نشانه تاریخی شهری به این خیابان می‌آیند. مأخذ:

www.flickr.com

Pic12: The historic subway entrances and reformed sidewalks are pedestrian's favorite; also lots of people come to this street to walk through the city's historical landmark. Source: www.flickr.com

Pic14: During 1979 to 1996, considering pedestrian mall project at state St., the sidewalk width was extended to achieve the goal of reviving this region but the number of pedestrian traffic was decreased and these wide sidewalks became unusable due to people reluctance. Source: www.flicker.com

تصویر ۱۴: در بازه زمانی ۱۹۷۹ تا ۱۹۹۶، با توجه به طرح مجتمع عابرین پیاده در خیابان استیت، عرض پیاده‌روها برای احیای این منطقه گسترده‌تر شد ولی به دلیل عدم استقبال مردم از این طرح، تعدد عبور و مرور عابرین کاهش یافت و این پیاده‌روهای وسیع بلااستفاده ماندند. مأخذ: www.flickr.com



Pic 14

تصویر ۱۴

Pic15: Controlling pedestrian and vehicular traffic on the Street and adapting it to residential needs. Not only this street has faced traffic problem, but also the number of people is increasing day by day and its commercial aim has been provided. Photo by: Edmund Dante Hamilton, 2010

تصویر ۱۵: کنترل حرکت سواره و پیاده در خیابان و تطبیق آن با نیاز ساکنین شهر؛ با ورود مجدد سواره، این خیابان نه تنها از لحاظ عبور و مرور دچار مشکل نشد، بلکه روز به روز بر تعداد افراد استفاده‌کننده از آن افزوده شد و توانست وجهه تجاری خود را دوباره بازیابد. مأخذ: www.flickr.com



آن شکل گرفته است که از نقاط مثبت پروژه به شمار می‌رود. در طرح بازسازی و تجدید حیات، گروه اس.اوم، مطابق با طرح پیشنهادی خود، خیابان استیت را مجدداً به مرکز زنده شهر پیوند داده و آن را به جایگاه خود به عنوان بخشی از حلقه مرکز شهر شیکاگو برمی‌گرداند که از نظر اقتصادی و معماری و تاریخی حائز اهمیت است. به‌علاوه این طرح، پیرو طرح جامعی بود که در آن کاربری‌های تجاری، مسکونی، فرهنگی و تاریخی در خیابان به خوبی با هم ترکیب شده و باعث تجدید حیات مرکز تاریخی شیکاگو می‌شدند. طرح مذکور پس از اجرا، دوباره همان چهره فعال اقتصادی تجاری گذشته خیابان را احیا کرد، پاسخگوی نیازهای تجاری ساکنین شیکاگو شد و به صورت کاملاً هماهنگ با بافت اطراف و حلقه‌ی مرکز شهر ارتباط برقرار کرد

تصویر ۱۳: عرض مناسب پیاده‌روها پس از اجرای طرح گروه اس.اوم؛ عرض پیاده‌روها و خیابان کاملاً جوابگوی نیاز عابرین پیاده و وسایل نقلیه شد. همان‌طور که در تصویر مشخص شده این عرض دقیقاً متناسب با تعدد عبور و مرور است. مأخذ: [www.flickr.com](http://www.flickr.com)

Pic13: Appropriate width of sidewalks after SOM's project, the sidewalk and the street completely responded to the pedestrian and vehicular need. The width is also exactly to the amounts of traffic as conveyed the image. Source: [www.flickr.com](http://www.flickr.com)

Pic 13



تصویر ۱۳

# The Pedestrian Heart of the City

## Reconstruction of Central Street in Chicago for Trade and Pedestrian Life

Zahra Nayeri, M.A in Landscape Architecture, University of Tehran, Tehran, Iran.  
[zahra.nayeri@ut.ac.ir](mailto:zahra.nayeri@ut.ac.ir)

Not only State St. in Chicago is a shopping, leisure and entertainment place, but it is also a historic sidewalk for attracting tourists which makes many people to come and walk through the city historic landmark. Removal of traffic from the street has led to the isolation and has concluded to negative results. Comparing to the time when only pedestrian crossing was allowed, business flourishing and pedestrian crossing were increased by the reentrance of private cars since 1996. Therefore more variety usages were formed which are totally considered as positive points in this project. During the reconstruction based on the revival plans, SOM's project re-linked State St. to the live downtown and returned its Status as being a part of Chicago loop, which is significant from economical and architectural and historical aspect. In addition to that, by following the master plan in which the commercial, residential, cultural and historical usages were well combined in, this project revived Chicago historical downtown. State St.'s past economical-commercial aims were revived and commercial needs of Chicago residents were fully responded by the plan implementation and its complete adaptation to the surrounding and Chicago loop.

Pic 15



تصویر ۱۵