

شناسایی لایه‌های معنایی با رویکرد منظر در مواجهه با پدیده راه

سعید غلام‌پور^۱، آذین هادی‌زاده^{۲*}

۱- استادیار، گروه معماری و معماری داخلی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه علم و فرهنگ، تهران، ایران.
saeedgholampour65@gmail.com

۲- دانشجوی دکتری معماری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران. (نویسنده مسئول)
ahdzh85@gmail.com

تاریخ پذیرش: [۱۴۰۳/۸/۲۸]

تاریخ دریافت: [۱۴۰۳/۵/۷]

چکیده

در برداشت سطحی‌تر و البته نگاه متداول امروز به پدیده راه، تنها بر نقش ارتباطی آن تأکید می‌شود. این در حالی است که راه‌ها زمانی پیوند عمیقی با زندگی انسان برقرار می‌نمایند؛ و می‌توانند به عنوان مقصد مسافران انتخاب شوند. خلأ موجود در بحث مطالعه راه همین عدم توجه به ابعادی است که با زندگی انسان در گذر زمان پیوند عمیقی برقرار کرده است. مطالعات انجام شده در دوران مدرن، حاکی از آن است که با سرعت گرفتن جریان زندگی، سرعت حرکت و به تبع آن ایمنی مسیر در اولویت اول برنامه‌ریزان، طراحان و مهندسان راه قرار گرفته است. این نوع نگاه تک‌بعدی و کالبدی به مقوله راه از مشخصه‌های اصلی علوم مهندسی است. گذشته از آسیب‌شناسی اقدامات انجام گرفته توسط علوم مهندسی در جهت تسهیل و تسریع هرچه بیشتر، هدف از مطالعه راه می‌تواند فراتر رود. دانش منظر به کمک فنون مهندسی آمده و با نگاهی کل‌نگر به مفهوم پدیده راه و توجه هم‌زمان به تمام ابعاد ملموس و ناملموس راه، گام‌های مؤثری در جهت ارتقاء کیفیت آن به‌وسیله احیاء معانی نهفته در راه و با هدف تبدیل آن به مقصد گردشگران بردارد. اگرچه با این زاویه نگاه و در رویکرد منظر، سیاست‌گذاری راه متفاوت از وضع موجود خواهد شد. این پژوهش از نوع کیفی و بر پایه تحلیل محتوای کیفی بوده که سعی دارد تا با بررسی اسناد کتابخانه‌ای، مرور نظریات پیشین اهل فن، همچنین مشاهده و تحلیل شرایط ضمن تأکید بر ضرورت کیفیت راه‌ها، به بررسی تأثیر و نقش بسزای رویکرد منظر در سطوح مختلف مطالعاتی پدیده راه بپردازد.

واژگان کلیدی: منظر راه، معنا، راه، فرهنگ.

۱- مقدمه

فلسفه وجودی راه در برخورد اول، ساده‌ترین ابزار جابه‌جایی است. جابه‌جایی در ابتدا با هدف کشف، سیاحت و تصور بهتر مقصد، به وسیله مسیر سفر پیش رو آغاز شده و می‌تواند منجر به فهم عمیق‌تر سفر گردد. فهم سفر از سویی ریشه در ذهن مسافر و از سوی دیگر متأثر از سیما و معنای نهفته در وجود راه است. زمانی انسان ارتباط با راه را در تجربه مفاهیمی مانند تجارت، سیاست، زیارت، تفریح، اکتشاف و موارد مشابه دیگر، آغاز کرده است. در زمانی دیگر پیشرفت تکنولوژی و میل به سرعت، نیاز او را دگرگون و منجر به افزایش سرعت با حفظ ایمنی می‌شود. این مسئله، دلیلی برای نزول ارزش‌های زیبایی‌شناختی در مفهوم محدودی از راه‌های مواصلاتی امروزی است. راه‌های مواصلاتی تبدیل به مسیرهای تندروی برون‌شهری می‌شوند. محققین معتقدند که در دوران مدرن همه ارکان زیبایی‌شناسی راه تحت تأثیر افزایش سرعت در ترابری قرار گرفت و به این ترتیب تمام ملاحظات مناسب با صورت‌های کندتر تردد در این مسیرها به تدریج رنگ باختند (رضوی و مفرد، ۱۳۹۶). با افزایش سرعت حرکت در راه و نیاز به تأمین ایمنی و خدمات ضروری مسافران با تکیه بر دانش مهندسی، گسترش روزافزون شبکه‌های حمل‌ونقل محقق شد. البته هم‌زمان با توسعه شبکه راه‌های ارتباطی به ویژه در دوران اخیر تا حدودی نیز به ابعاد زیبایی‌شناسی متأثر از نیاز انسان امروز پرداخته شد؛ اما نوع نگاه متأخر به راه، متمرکز بر افزایش ایمنی و توسعه خدمات بوده و توجه به ابعاد زیبایی‌شناسی راه کافی نیست. تصمیم‌گیری در حوزه راه امروز مستلزم توجه ویژه به ابعاد معنایی - اجتماعی در راه است. راه به مانند سایر فضاهای زیستی بشر هم‌چون شهر و خانه، با ثبت خاطرات جمعی اهمیت می‌یابد. بی‌شک تنها اکتفا به تزریق کارکردهای خدماتی، هرچند ضروری و ارتقای ایمنی، راه را به فضای مطلوب فرهنگی تبدیل نمی‌کند. مطابق آمار منتشر شده از سوی سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای وزارت راه و شهرسازی، میزان کل نفر-کیلومتر مسافر جابه‌جا شده در کشور طی یک سال در حدود شصت میلیارد است. این آمار حجم بالایی از سفرهای جاده‌ای را نشان داده و بر میزان حضور انسان در راه‌ها تأکید می‌کند. هم‌چنین با یک محاسبه ساده و احتساب حاصل ضرب طول تنها راه‌های اصلی، فرعی و روستایی موجود کشور در عرض حریم قانونی راه‌ها مطابق با قوانین حاکمیتی وزارت راه و شهرسازی، مساحت تقریبی در حدود چهار هزار کیلومتر مربع به عنوان مساحت پهنه مستقیم در اختیار راه‌های کشور و قابل توجه است. این میزان در حدود دو برابر مساحت مسکونی است؛ بنابراین اهمیت مطالعه و برنامه‌ریزی برای این سطح قابل توجه از بستر زندگی و حضور انسان بیش از پیش ضرورت می‌یابد. اغلب مسیر یک هدف از خود هدف مهم‌تر است و بدین سبب است که سازمان‌دهی نحوه ساخت راه اهمیت فوق‌العاده می‌یابد (گروتر، ۱۳۸۸). گسترش روزافزون شبکه آزادراه‌ها به‌ویژه با دغدغه تکنولوژی و تسریع حرکت علاوه بر این‌که منظر سرزمینی را به نابودی می‌کشاند، فرصتی برای تجربه زیست مسافر نیز به جا نخواهد گذاشت. منظر با رویکردی کل‌نگر به پدیده‌ها، ضمن تأکید به اهمیت نقش راه در زندگی جوامع انسانی امروز، می‌تواند موجب ارتقای کیفیت راه‌ها با تکیه بر فرهنگ جوامع شود. هرچند تحقق این امر مستلزم شناخت و تأکید بر تمام ابعاد کالبدی و معنایی راه بوده و فرضیه مشخص این تحقیق است. هم‌چنین این تحقیق به دنبال پاسخ به این سؤال است که دانش منظر چگونه می‌تواند به کمک علوم مهندسی آمده و ضمن افزایش کیفیت راه‌ها و صیانت از گنجینه منظر سرزمینی، راه را به فضایی زیست‌پذیر تبدیل نماید؟

۲- مرور مبانی نظری و پیشینه

افراط در توسعه شبکه زیرساخت راه‌های منطبق با رویکردهای جدید علوم مهندسی و اهمیت حفظ گنجینه منظر سرزمینی، به ویژه طی سال‌های اخیر گروه‌های دغدغه‌مند زیادی را بر آن داشته تا به فکر افتاده و در این مهم گام‌های مؤثری بردارند. این مسئله دلیل برگزاری نشست‌های علمی متعدد، تدوین ضوابط و چاپ نشریات علمی بوده است. البته مطالعه اسناد و خروجی آن‌ها نشان از آن دارد که برخی مسیری درست‌تر را انتخاب نموده و برخی دیگر نیز به بیراه رفته‌اند. از جمله مستندات علمی معتبر موجود که طی سالیان اخیر به طور

ویژه به بیان و بررسی مسئله منظر راه پرداخته است؛ می‌توان به نشریه علمی منظر شماره ۳۶ اشاره داشت. در این تحقیق سعی شده تا ضمن بررسی دقیق مبانی و رویکردهای مطرح مقالات این ویژه‌نامه، موضع مشخص این تحقیق بیان گردد. منصورى با نفي تمرکز بر کوتاهی مسیر، راه را به مثابه منظر و مقصد سفر دانسته و بر ضرورت توجه به خاطرات ذهنی مسافران تأکید دارد (منصوری، ۱۳۹۵). قوام‌پور سعی در شناسایی جایگاه منظر در سطوح برنامه‌ریزی و طراحی راه دارد و ضمن نفي تمرکز بر علوم مهندسی راه، عدم توجه به طبیعت حاشیه مسیر و عرصه‌های سکونت پیرامون راه را از چالش‌های موجود بر سر طراحی راه معرفی می‌نماید (قوام‌پور، ۱۳۹۵). لسان در جایی حضور پررنگ راه‌ها را دلیل تخریب زیستگاه‌های طبیعی و تهدیدی برای حیات‌وحش می‌داند (لسان، ۱۳۹۵). رحم‌دل با اشاره به سیر تاریخی شکل‌گیری منظر راه به بیان کتاب راه و رباط، از ساختارهای جانبی شکل گرفته در ارتباط با راه به‌عنوان منظر راه یاد می‌کند (رحم‌دل، ۱۳۹۵). هم‌چنین طالبیان نیز راه را مکان زیستن می‌داند و ضمن تأکید بر رابطه تعاملی انسان با مسیر، تعبیر عناصر میراث ملموس و عناصر میراث ناملموس راه را معرفی و به کار برده است (طالبیان، ۱۳۹۵). به طور مشخص از مقالات بررسی شده این مفاهیم قابل برداشت است که آسیب‌های متعددی در سطوح خرد و کلان، علوم مدرن به راه وارد کرده و تداوم مطالعه عمیق‌تر آن ضروری به نظر می‌رسد. ایده راه مدرن دارای اشکال بوده و راه نمی‌تواند تنها مسیر واصل مبدأ و مقصد باشد. در سطوح مختلف برنامه‌ریزی و طراحی راه، کمترین میزان توجه به بستر و معنای راه شده و همین امر دلیل تخریب منظر سرزمینی است. زمانی که مسیر راه در تعامل با محیط پیرامون موضوع مطالعه قرار می‌گیرد، تنها ابعاد عینی و بعضاً کالبدی مدنظر بوده است. در مقاله دیگری که توسط یکی از نویسندگان این پژوهش در شماره ۵ نشریه علمی گردشگری فرهنگ به چاپ رسید نیز، با تأکید بر لزوم توجه به مسیر راه به‌عنوان یک هدف فضایی و انتخاب رویکرد کل‌نگر منظر با توجه به موضوعیت هم‌زمان کالبد و معنای راه، این مهم را در تحقق گردشگری فرهنگی مؤثر می‌داند. این تحقیق نیز در ادامه این مطالعات انجام شده و جنبه بداعت آن در تمرکز بر جنبه مغفول معنایی راه با انتخاب رویکرد جامع‌نگر منظر در مطالعه این پدیده است. فهم ابعاد معنایی و تأکید بر زمینه‌های فرهنگی راه، موضوع اصلی پژوهش نویسندگان است که باید در مطالعه، برنامه‌ریزی و طراحی پدیده راه ملاک عمل قرار گیرد. هرچند اقدامات امروز با اهداف این پژوهش در تناقض بوده و بر جنبه‌های کالبدی راه و تسریع هرچه بیشتر در امر سفر تأکید دارند.

جدول ۱: پیشینه پژوهش در مواجهه با پدیده راه

پیشینه پژوهش	
منصوری	نفي تمرکز بر کوتاهی مسیر، راه را به مثابه منظر و مقصد سفر دانسته و بر ضرورت توجه به خاطرات ذهنی مسافران تأکید دارد
قوام‌پور	عدم توجه به طبیعت حاشیه مسیر و عرصه‌های سکونت پیرامون راه را از چالش‌های موجود بر سر طراحی راه معرفی می‌نماید.
لسان	حضور پررنگ راه‌ها را دلیل تخریب زیستگاه‌های طبیعی و تهدیدی برای حیات‌وحش می‌داند.
رحم‌دل	اشاره به سیر تاریخی شکل‌گیری منظر راه به بیان کتاب راه و رباط
طالبیان	راه را مکان زیستن می‌داند و ضمن تأکید بر رابطه تعاملی انسان با مسیر، تعبیر عناصر میراث ملموس و عناصر میراث ناملموس راه را معرفی و به کار برده است.

۳- روش‌شناسی

پژوهش حاضر از نظر هدف کاربردی و از نظر روش توصیفی-تحلیلی است. در راستای گردآوری داده‌ها از روش کتابخانه‌ای و میدانی استفاده شد. استراتژی پژوهش نیز از نوع پدیدارشناسی است؛ چیزی که امروز بیش از هر چیز نیاز است، آگاهی و فهم بهتر از جهان

است. فهم در معنای اصیل آن و این طریق فهم را می‌توان فهم پدیدارشناختی نامید. حواس دیداری، بساوابی، بویایی و شنیداری اجزای اندام‌های غریزی درک و دریافت محیط و منظر هستند. مطالعه پدیده راه مستلزم نگاهی کل‌نگر و فارغ از توجه به جزئیات بایستی توجهی دوباره به کیفیات حسی تمامی عناصر تشکیل‌دهنده آن داشت. پدیدارشناسی مدعی نیازمندی درک و دریافت معنا به یک بُعد متافیزیکی است. این بُعد «حضور هستی و حضور امر نامرئی را در دوران جهان روزانه آشکار می‌سازد». هدف پژوهش پدیدارشناسی، توصیف صریح و شناسایی پدیده‌ها است. آن‌گونه که در موقعیتی خاص از سوی افراد ادراک می‌شوند. در واقع پدیدارشناسی به توصیف معنایی یک مفهوم یا پدیده از دیدگاه عده‌ای از مردم و برحسب تجارب زیسته آنان در آن مورد می‌پردازد.

۴- یافته‌ها

۴-۱- نقش معنایی راه در منظر فرهنگی ایران

با بررسی اسناد تاریخی مشخص می‌شود که راه‌های قدیم ایران به ویژه از دید سایر ملل از جهت ابعاد سیاسی و اقتصادی به شدت حائز اهمیت بوده است. راه‌های ایران شرق را به غرب و شمال را به جنوب پیوند می‌داده است. اگر راه‌های ایران نبود، کشتی‌های فنیقی که در ساحل مدیترانه آماده حمل‌ونقل بودند، کالایی برای بردن نداشتند و یونانی‌ها و سپس روم نمی‌توانست با امتعه چین و هند آشنا شوند و مردم مشرق زمین نیز نمی‌توانستند از کالاهای یونان و روم استفاده نمایند. در زمان قاجار، حکومت بریتانیا و کمپانی لینچ به‌منظور رونق تجارت با هدف برقراری ارتباط و افزایش نفوذ به نواحی مرکزی ایران و ممانعت از تسلط بیشتر روس‌ها، به دنبال احداث جاده‌ای در میان کوهستان بودند. جاده‌ای کاروان‌رو بین مراکز تجاری ساحل رودخانه‌ی کارون و اصفهان، یک طرح نواستعماری برای احیای یکی از مسیرهای باستانی بازرگانی ایران که از آن به عنوان نوعی اقدام مدنی تلقی می‌کردند. اقدامی که باعث کاهش خشونت قبایل، پایان بخشیدن به کوچ آنان و کشاندن این مردمان به دنیای نوین می‌شد. زمانی که یک محل دارای جاده می‌شود، دیگر نمی‌توان آن را بکر تلقی کرد. برای بریتانیا، بازسازی این جاده، زمینه‌ساز تجارت و ارتباط در سرزمین قبیله‌ای بود. آنان در صدد ایجاد یک جاده تجاری هموار در کوهستان‌های ایران بودند. ساخت جاده بختیاری گامی به سوی جذب و یکجانشینی قبایل بختیاری در ساختار اجتماعی نوین بود (خازنی، ۱۳۹۸). دسترسی‌ناپذیری و صعب‌العبور بودن مسیر، برای اقوام بختیاری عاملی جهت خودمختاری اقتصادی و سیاسی در برابر عوامل بیرونی بود. بهبود جاده می‌توانست یکی از موانع طبیعی در راه دفاع از کشور را از میان بردارد. چنان‌که «دوباکس» جهانگرد فرانسوی اظهار داشته است: «ایرانیان ایده‌ای از آنچه ما بزرگراه می‌نامیم ندارند؛ بدان دلیل که این راه‌های ارتباطی در کشوری که از وسایل چرخ‌دار استفاده نمی‌شود، کاربردی ندارد. البته آنان از امتیازات کاربرد چنین جاده‌هایی آگاه‌اند، اما به‌هیچ‌وجه آماده پذیرش شرایطی که حمله غریبه‌ها را تسهیل کند، نیستند» (خازنی، ۱۳۹۸). در نهایت این جاده احداث و کوهستان‌های زاگرس را به حجم عظیمی از تجارت گشود. جمع‌آوری عوارض از کالاهای عبوری از این مسیر، سود قابل توجهی به جیب خوانین وارد کرد. با افزایش میزان مالیات جمع‌آوری شده توسط خوانین، شکاف طبقاتی بین خوانین و رعایای آنان را بیشتر کرد. هرچند طبیعت، زیر بار این تغییرات نرفته و شرایط طبیعی کوهستان منجر به تخریب تدریجی جاده شد. از سوی دیگر در کنار احداث راه، رواج رفتارهای وابسته به راه، اگرچه منفی، راهزنی رواج یافته و منجر به ناامنی مسیر شد. سرانجام معلوم شد که این جاده انتظارات بریتانیا را به گونه‌ای که از آغاز در نظر داشت، برآورده نکرد. موضوع جاده بختیاری نشان‌دهنده عدم اطمینان از فرایند نوسازی ایران قرن بیستم است. این جاده اقتصاد جهانی را به جمعیتی قبیله‌ای پیوند داده و هشدار می‌دهد که تغییرات بیشتری در راه است. بدون اینکه استقلال و قدرت قبایل از دست روند.

شناخت راه‌های گسترده ایران، نشان می‌دهد که علاوه بر بازرگانان، گردشگران نیز از این مسیرهای گسترده استفاده می‌کردند و جاده‌های ایران موجب تبادل دانش بشری و گفتگوی تمدن‌ها و پیشرفت ملل عالم و توسعه تمدن و مدنیت می‌گردید. این راه‌ها موجب مبادله اطلاعات در مورد آداب، سنن، فرهنگ و هنر می‌گردید در مثالی، در شمال ایران، جاده چالوس وجود دارد پر از مفاهیم وابسته به آن؛ جاده‌ای به نام جاده ۵۹ که قسمت‌های مختلف آن نام‌های متفاوتی داشته است: مانند پل زنگوله، آخر آسفالت، پیش سرهنگ، پل زغال و هفت برادران که هر کدام بخشی از جاده هستند و داستان‌های مختلفی در دل خود دارند. در پنج کیلومتری جنوب شهر چالوس، بنایی چسبیده به رودخانه چالوس است که گویا جای خوران رضاشاه بوده است و در سال ۱۳۱۴ ساخته شده است. این کاخ چند باغ بزرگ جای داشته که پیوست کارخانه چای کلارآباد بودند. پس از این کاخ، در فاصله چهل کیلومتری چالوس و در کنار رودخانه چالوس عمارت نهارخوران کندوان در منطقه دزدبن واقع شده است (عالی قدر، ۱۴۰۰). نام‌هایی و ام‌دار فعالیت‌های وابسته به راه که در طول زمان ترجمانی یافته که تأیید معنای عمیق حیات راه در طول زمان و در پیوند با فهم مسافران خویش است. در تأثیر فرهنگی راه بر دامنه واژگان می‌توان اشاره داشت که ماشین‌ها و جاده چالوس آن‌قدر در فرهنگ اهالی جاده مؤثر بود که ادبیات و اصطلاحات خاص خود را در بین آن‌ها ایجاد کرد. در بین مسن‌ترهای چالوس و شمالی‌ها استفاده از کلمه اَترَنَش هنگامی رایج است که می‌خواهند از چیزی بدقامت و خسته‌جان نام برند. این کلمه به محصولات اتوبوس و کامیون اینترنت‌شال به دلیل وزن زیاد و حرکت آرام در سربالایی‌های جاده‌ی چالوس اشاره دارد (عالی قدر، ۱۴۰۰).

در خوانش دیگری از پدیده راه و فهم این مقوله در مکتب اسلامی، دستورات متعدد اسلام برای حفظ حریم راه و پاکیزگی آن در کنار ثواب روشن کردن و آب‌پاشی راه نخستین نشانه‌های اهمیت راه است. در حدیثی از پیامبر ﷺ آمده «مردی را در بهشت دیدم که او در دنیا درختی را کنده بود که مزاحم راه انسان‌ها بود» (منصوری، به نقل از جوانشیر، ۱۳۹۲). مسجد به‌عنوان مقدس‌ترین مکان برای مسلمانان تحت هیچ عنوان تخریب نمی‌شود مگر آنکه راهی از مسیر آن عبور کند. نوع نگاه به راه که آن را از فضایی تک عملکردی به مکانی چندبعدی ارتقا می‌دهد در جامعه سستی بدون گره خوردن با اندیشه دینی نمی‌تواند اعمال شود (منصوری، ۱۳۹۲).

در کتاب راه‌های باستانی ناحیه اصفهان و بناهای وابسته به آن‌ها آمده است؛ گاهی فلسفه وجودی و کارکرد عمومی یک شهر یا منطقه با وجود راهی معنا می‌یابد. مورچه‌خورت از شهرهای استان اصفهان خیلی زود یک شهر کاروانی شد. غالباً در این نقطه کاروان‌ها صورت قطعی به خود می‌گرفتند. اگر در اینجا فقط یک کاروانسرا آن‌هم به ابعاد کوچک از عهد صفویه در بیرون از مجموعه آبادی باقیمانده نباید تعجب کرد؛ زیرا در حقیقت زندگی قصبه تماماً بسته به حمل‌ونقل و فروش آذوقه بوده. این کاروانسرا را امروز نمی‌توان بازدید کرد چون تبدیل به ژاندارمری شده است (سیرو، ۱۳۵۷).

در ایران دوره ناصری، روشنفکران راه‌سازی را از اولین اولویت‌های اساسی حکومت می‌دانستند و به صراحت ساخت راه را تنها راه‌حل خروج از عقب‌ماندگی می‌دانستند. عواملی که ناصرالدین‌شاه را ترغیب به توسعه راه در ایران نمود (وزین افضل و دیگران، ۱۳۹۵). اگرچه دو واهمه خارجی و داخلی بر سر توسعه راه‌سازی وجود داشت. علاوه بر امکان نفوذ قدرت‌های خارجی نظیر انگلیس و روسیه، شاه قاجار از ایلات و قبایل قدرتمند داخلی از جمله بختیاری‌ها، بلوچ‌ها، ترک‌ها و دیگر ایلات نیز واهمه داشت. او معتقد بود که راه‌های داخلی، تسلط نظامی ایلات داخلی را بر پایتخت آسان خواهد کرد و این یعنی یکی از جوانب مهم راه، ابزار تسلط سیاسی که در بالا نیز به آن اشاره شد. از دیگر جوانبی که راه در آن ایفای نقش می‌کند؛ توجه و توسعه زمینه‌های کشاورزی به واسطه راه است. راه‌ها موجب شدند که گیاهان و محصولات کشاورزی بین ملل شرق و غرب مبادله گردد و مردمان با محصولات و غذاها و گیاهان جدید آشنا شوند. موضوع مهم دیگر، آشنایی با بزرگانی است که در این راه‌ها طی طریق کرده‌اند که به عده‌ای از آن‌ها اشاره گردید. این امر برای علاقه‌مندان به تاریخ موجب می‌شود که به هنگام عبور از این راه‌ها احساس هم‌سفر بودن با اجداد خود را بکنند و حوادث

تاریخی را که در این جاده‌ها رخ داده، به طور ملموس‌تری در ذهن خود تداعی نمایند، از جمله رهسپاری فریدون از جاده آمل به گرگان، عزیمت بهرام گور از آذربایجان به گیلان (کادوسیان)، مازندران (تپورستان) و سپس رسیدن به طوس و سرخس جهت دفع لشکر چین که مرو را گرفته بود، طی طریق شاه عباس و نادر از همین مسیر و صدها واقعه تاریخی دیگر که با شناخت جاده‌های ایران، مسلماً جذابیتی افزون برای ایرانیان خواهد داشت (بهمنی قاجار، ۱۳۹۶).

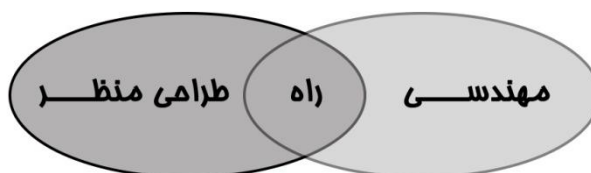
جدول ۲: جوانب معنایی راه

راه، فراتر از کارکرد ارتباط		
جوانب نهان راه	مصادیق ذکر شده	بازخوردها و اهداف
ابزار تسلط سیاسی		نفوذ بیشتر و حاکمیت سیاسی
اقدامات مدنی		تغییر در روش زندگی
رواج ناملايمات و ابعاد اجتماعی	جاده کوهستانی لینچ	رواج راهزنی - اختلاف طبقاتی نتیجه سودآوری برای طبقه خاص
ابزار مداخله و تغییرات در طبیعت		عدم بکر ماندن محل احداث جاده، گاهی طبیعت مقاومت کرده و تغییرات به وجود آمده را به مرور زمان از بین خواهد برد.
رفتارشناسی راه	جاده چالوس	فعالیت‌های وابسته به راه: جای‌خوران، نهارخوران
زبان و دامنه لغات		آنترنش: بدقامت و خسته جان، برگرفته از محصولات اتوبوس و کامیون اینترنشنال
جایگاه دینی و نقش مذهبی	راه مکتب اسلام	حفظ حریم، پاکیزگی راه، تسهیل مسیر حتی به قیمت تخریب مسجدی
فلسفه وجودی یک ناحیه جغرافیایی	مورچه خورت	با وجود راه، فلسفه حیات قصبه‌ای وابسته به خدمات حمل‌ونقل و اقامت تعلق می‌یابد.
ابزار تجدد	راه ناصری	راه، به‌عنوان راه‌حلی جهت خروج کشور از عقب ماندگی
انتقال علم و محصول	راه‌های انتقال محصول و دانش	<ul style="list-style-type: none"> زمینه آشنایی با محصولات کشاورزی، گیاهان و غذاهای غیر بومی مراودات میان سرزمینی و زمینه آشنایی با علوم سایر ممالک
بُعد تاریخی راه	راه‌های با سابقه تاریخی	احساس هم‌سفر بودن با نیاکان و لمس و مرور حوادث تاریخی

۴-۲- واکوی پدیده راه با رویکرد منظر و تأکید بر ابعاد معنایی آن

در مدل ارائه شده از مؤلفه‌های مؤثر پدیده راه، به دو بُعد اصلی راه اشاره شده است؛ بُعد فیزیکی و عیان راه و بُعد بیولوژیکی و نهان راه. اجزای اصلی بُعد فیزیکی راه همگی کالبدی و ملموس هستند. همین امر دلیل توجه بیشتر علوم جزءنگر فنی و مهندسی به اجزاء کالبدی بُعد فیزیکی راه است. مطالعه عمیق‌تر در مفهوم پدیده راه، نیازمند نگاهی کل‌نگر به آن است. راه به‌عنوان پدیده‌ای فرهنگی مطرح بوده و هر نوع برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری در سطوح خرد تا کلان مستلزم توجه هم‌زمان به ابعاد فیزیکی و بیولوژیکی آن است. درست در نقطه مقابل رویکرد جزءنگر علوم فنی و مهندسی به راه که برای حصول اهدافی چون سرعت و ایمنی بیشتر، بر بُعد کالبدی راه و هندسه مسیر تمرکز دارند. رویکرد منظر علاوه بر تمرکز به زمینه‌های زیستی و فرهنگی راه و رویکردی کل‌نگر به راه سعی دارد تا همه جوانب و مؤلفه‌های مؤثر در راه را مدنظر قرار دهد. منظر کل‌نگر ابعاد گوناگونی از وجود انسان را در نظر دارد: ذهن، چشم، تخیل، بدن

و دست (عمل) (پوردیهیمی و سیدکلال به نقل از سوافیلد، ۱۳۹۱). منظر با تعهد به بستر و ویژگی‌های طبیعی آن، انسان و ارتباط او با محیط را موضوع مطالعه خود قرار داده و به دنبال برقراری ارتباطی بهینه میان مسافر و زمینه است.



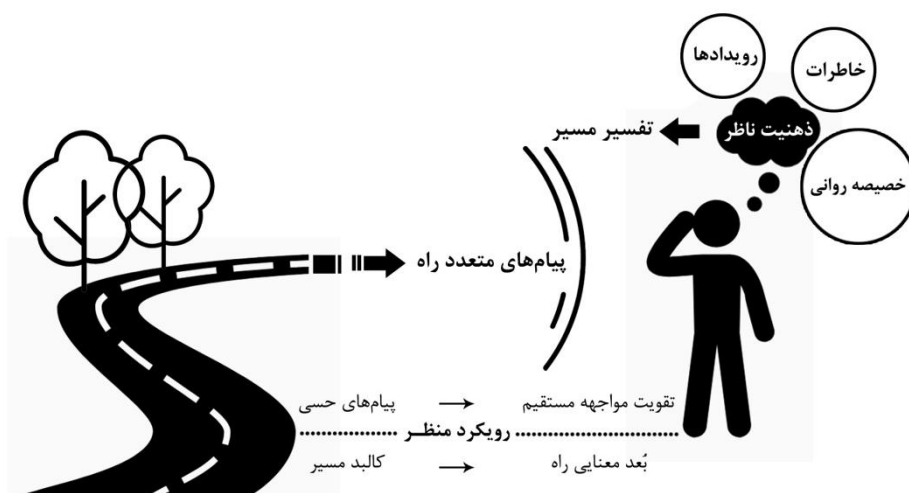
نمودار ۱: راه در بهینه‌ترین حالت؛ تلاقی علوم فنی و علم منظر راه



نمودار ۲: منظر با رویکرد کل‌نگر در مواجهه با پدیده راه، به ابعاد گوناگون ارتباط انسان با محیط توجه دارد.

زمینه‌های انسانی راه به عنوان یکی از مهم‌ترین ارکان بُعد بیولوژیکی راه مطرح است. این جزء متافیزیکی راه، بر رابطه انسان با محیط تأکید دارد. ارتباط انسان با محیط در سطوح پایه بر اساس حواس و موضوع علوم با رویکرد جزء‌نگر است؛ اما این ارتباط در سطوح متعالی خود حاوی معناست. معنایی که منجر به شناخت بهتر مسیر می‌شود. رویکرد منظر به راه، بر ضرورت توجه به ابعاد معنایی و ادراکی مسافر حین تجربه مسیر اشاره داشته و ادراک فضا تنها زمانی ممکن است که انسان حرکت کند و هر حرکتی احتیاج به یک راه دارد، راه‌ها به بیننده امکان می‌دهند که قدم به قدم محیط را شناسایی و با خصوصیات آن آشنا شود. (گروتر، ۱۳۸۸). وقتی فرد در محیط حرکت می‌کند، مناظر یکی پس از دیگری دیده می‌شوند؛ در مسیر تفسیر دنیای بیرون، ذهنیت ناظر نقش اصلی را دارد که برگرفته از منابع گوناگون الهام مانند تاریخ، رویدادها، تأملات، ویژگی‌های روانی و خاطره‌ها به خوانش فضا به مثابه یک متن می‌پردازد و پس از آن، در فضایی که می‌فهمد زندگی می‌کند (منصوری، ۱۳۹۹). از طرفی شکل یک جاده نیز می‌تواند پیامی را منتقل کند. البته رویکرد منظر در برخورد با پدیده راه و درک مسیر، مواجهه مستقیم با راه است؛ یعنی خود مکان‌ها، صداها، بوها، رنگ‌ها، چینی‌جاها، دیدها، ارتباطات و توالی‌های فضایی، حس کردن آفتاب و باد (اسپیرن، ۱۳۸۴). زیبایی‌شناختی ادراکی نیز تصورات ذهنی مسافران در مورد ارزش و اهمیت هر یک از مؤلفه‌ها است (فیلیپس و همکاران، ۲۰۱۳). از این زاویه، ارزیابی زیبایی مناظر گردشگری بر پایه ذهنیت مسافران استوار است. ادراک زیبایی یک منظر اعم از زیبایی طبیعی یا زیبایی انسانی به ذهن فرد و عوامل وابسته به فرد نسبت داده می‌شود. ذهنیت افراد نیز ریشه در فرهنگ و ذهنیت جمعی دارد. روان‌شناسی بوم‌شناختی، به جای مطالعه روان فرد، رفتارهای انسان را با تمام تعلقات محیطی و پیشینه ذهنی و فرهنگی مطالعه می‌کند (لنگ، ۱۳۹۰). آسیب علوم مهندسی متأثر از تصمیم‌سازی‌های دوران اخیر، بر خورد ظاهری و عدم توجه صحیح به فرهنگ و ذهن جمعی است. به همین دلیل است که هایدگر می‌گوید: واقعه بنیادین دوران مدرن، تنزیل عالم هستی به جوهر تصویر است. سکونتگاه‌هایی که انسان‌ها می‌سازند چیزی بیش از مصنوعات صرفاً فیزیکی قابل

اندازه‌گیری و نظم‌دهی عینی هستند (پرتوی، ۱۳۹۴). به گفته برنتانو پدیده‌های فیزیکی، «ادراک بیرونی» ما را درگیر می‌کنند، در حالی که پدیده‌های ذهنی، «ادراک درونی» ما را به خود مشغول می‌دارند (هال، پالاسما و پرزگومز، ۱۳۹۵). ادراک متأثر از فرهنگ و در ارتباط با روح مکان است. حرکت به انسان فرصت تحلیل و مرور در ذهن می‌دهد. «بدن ما حقیقتاً مرکز جهان ادراکی من است، نه از نقطه نظر بینایی مرکزی، بلکه به عنوان مکان واقعی مراجع، تصورات، خاطرات و کلیت ما» (پالاسما، ۲۰۰۵). مرلوپونتی می‌گوید: «ادراک من مجموعه‌ای از داده‌های بصری، بساوایی و شنوایی نیست، من در مجموعه با تمام هستی خودم را درک می‌کنم» (شاه‌چراغی و بندرآباد، ۱۳۹۴).



نمودار ۳: فرایند تفسیر مسیر بر پایه ذهنیت مسافر و رویکرد منظر در تقویت مواجهه مستقیم با راه

اگرچه از نظر بُعد فیزیکی، جنبه کارکردی راه هدفی جزء ارائه خدمات ضروری مسافران و افزایش امنیت ندارند؛ اما به‌عنوان یکی از ارکان بُعد بیولوژیکی؛ راه در هر سطح کارکردی، یکی از همین مصادیق منظر فرهنگی است. راه کریدور زندگی و یک فضای زیسته است. فضای زیسته‌ای که در آن همه تجربیات، تصاویر و خاطرات و یادآوری‌ها در هم می‌آمیزند. فضای زیسته یک «فضای وجودی» است که در تقابل با فضای فیزیکی و هندسی قرار می‌گیرد. این فضای وجودی زیسته بر مبنای خاطره و تجربه فردی، گروهی و اجتماعی‌ای ساخته می‌شود (شیرازی، ۱۳۸۹). منظر به عنوان نمودی ذهنی و شاعرانه در ذهن ناظر تلقی می‌شود و منظر را در اندیشه و ذهن بیننده جستجو می‌کند (ماهان و منصور، ۱۳۹۶). منظر دارای ماهیت مکانی و محصول تجربه انسان در فضا تعریف می‌شود.

ضمن قیاس رویکردهای جزءنگر علوم فنی و مهندسی در خلق هندسه مستقیم‌الخط سریع و ایمن راه و رویکرد کل‌نگر منظر، در مطالعه راه به‌عنوان مصداق یک منظر فرهنگی می‌توان گفت؛ همبستگی، پیچیدگی و مرموز بودن را باید در بازتاب خصوصیات خاص هر منظر یافت. راه‌های پر پیچ و خم فرصتی برای کشف نحوه دستیابی به حس کامل همبستگی و الگوی منظر است که باید مورد بررسی دقیق قرار گیرد. در نقطه مقابل راه‌های شطرنجی و هندسی قابلیت پیش‌بینی دارند؛ ما می‌توانیم امتداد راه را ببینیم، در نتیجه هیچ معمایی وجود ندارد (بل، ۱۳۸۶). دنیای امروز با هدف توسعه زندگی ماشینی و تسریع حرکت، نابودی ذهن جمعی را نشانه رفته است. جیمز کرنر در کتاب منظر در حال التیام می‌گوید: باید استفاده از منظر را به مثابه رسانه و ابزاری استراتژیک در تغییر فرهنگی به رسمیت شناخت، شکلی از مقاومت در برابر یک‌رنگ‌سازی جهانی محیط با بازگشت به خاص بودن سایت، استفاده از منظر برای توجه دادن به بحث‌های محیطی؛ استفاده از منظر به مثابه رسانه‌ای برای گسترش پاسخ‌های ابتکاری به اثرات ناصنعتی شدن، استفاده از تفکر به مثابه

راهی در شکل دادن به زیرساخت‌های کلان‌شهر مدرن (پوردیهیمی، سیدکلال به نقل از کرنر، ۱۳۹۱). انسان امروز نیازمند مواجهه و مکاشفه فرهنگ نهفته در ذهن خود است. انسان برای فهم خود نیازمند نگاه جست‌وجوگرانه به منظرها به عنوان کلید رسیدن به فرهنگ است (خادمی و مهدوی مقدم، ۱۳۹۳). منظر مرکز حسی خاطرات جمعی و فردی ماست، منظر و خاطره جدایی ناپذیرند. قطعاً پاسخ اندیشه مدرن به سیاست‌گذاری در مورد پدیده راه نمی‌تواند پاسخگوی نیاز بشر در درازمدت باشد. تفکر مدرن با تزریق نگرش مردود تعمیم مسیرهای عریض و سریع به راه، ذهنیت جوامع و مناظر فرهنگی را نابود می‌کند. راه یک پدیده فرهنگی و نیازمند توجه بیشتر است. راه ابزار ارتباط و بستر معرفی فرهنگ‌هاست. راه در جان و زبان مردمان رخنه کرده و در ارتباطی دوسویه با زندگی ایشان در طول زمان معنا پیدا کرده است. در این میان، منظر راهگشا است. منظر محصول تجربه گردشگر فرهنگی در فضا بوده و راه نیز به او فرصت تجربه می‌دهد. منظر در ذهن ناظر است. منظر خودشناسی و فهم ذهنی گردشگر است. مفهوم منظر راه نیز یک دیالکتیک زیربنایی برای تجربه گردشگری فرهنگی و رفتار جمعی تردد میان مبدأ و مقصد است. منظر راه این همانی ذهن گردشگر ناظر و بستر با شرایط مرور خاطرات و خاطره‌سازی است. بدین ترتیب در مطالعه، برنامه‌ریزی و هرگونه سیاست‌گذاری راه، ملاک قرار دادن رویکرد منظر نه تنها کمک‌کننده بلکه ضروری است. منظر راه رویکردی کل‌نگر در مطالعه پدیده راه است و بر تمامی ابعاد کالبدی (ملموس) و معنایی (ناملموس) راه، دلالت دارد.



نمودار ۴: رویکرد منظر در پذیرش الگوهای طبیعی و تقویت خاطرات ذهنی مسافران

۵- بحث و نتیجه‌گیری

مفهوم راه چیزی فراتر از ابزار ارتباط میان مبدأ و مقصد است. راه پیوند عمیقی با ذهنیت بشر از گذشته تا امروز برقرار کرده است. گاهی تبدیل به ابزار حاکمیت شده و گاهی دلیل سقوط دولت‌ها شده است. گاهی منفعتی برای مردمان داشته و گاهی ایشان را متضرر کرده است. گاهی دلیل پیشرفت بوده و گاهی هویت را نشانه رفته است. زمانی مردمان واژگان خویش را از راه وام گرفته و گاهی چهارچوب، مدل زندگی و رفتارهای ایشان را تعریف کرده است. گاهی با طبیعت و عرصه‌های سکونت همسو شده و گاهی دست به تخریب هر آنچه بر سر راهش بوده، زده است. گاه دلیل شایسته‌ای برای ارتقای فرهنگ اهالی منطقه‌ای بوده و زمان دیگر مسبب بدترین رفتارها شده است. از همه مهم‌تر اینکه راه‌ها فضای زیست مردمانی با همه خوبی‌ها و بدی‌ها بوده و روایت‌های زیادی را با خود یدک می‌کشند. در طول تاریخ راه در ذهن مردمان ریشه دوانده و لایه‌های معنایی فراوانی دارد که نیازمند تأمل هرچه بیشتر برای انسان متفکر امروزی است. تنها با این زاویه نگاه، راه می‌تواند تبدیل به مقصد مسافران خویش شود. راهی که مسافران ضمن انجام سفر با دریافت معانی نهفته آن، برای ساعاتی بتوانند خود را نیز به‌جای گذشتگان گذاشته و احساس هم‌سفر بودن با نیاکان‌شان را کنند. سیاست‌گذاری راه نیازمند این نوع نگاه کل‌نگر به پدیده راه است. اگرچه که ترفندهای تک‌بعدی مدیران و مهندسان امروز، مجال برای توجه به این مهم باقی نگذاشته است. جوانب نهفته راه که موضوع این مقاله بود، دقیقاً همان زاویه نگاه متخصصین منظر است. یا به تعبیری دیگر،

راه همان منظر است و از این‌رو رویکرد منظر می‌تواند در سیاست‌گذاری راه، ملاک عمل قرار گرفته و برنامه‌ریزی، طراحی و سیاست‌گذاری راه با هدف تبدیل آن‌ها به مقصد گردشگری باشد.

۶- منابع

- ۱- اسپیرن، آن ویستون (۱۳۸۴). زبان منظر. ترجمه سید حسین بحرینی و بهناز امین‌زاده، انتشارات دانشگاه تهران.
- ۲- بل، سایمون (۱۳۹۲). منظر. الگو، ادراک و فرآیند. ترجمه بهناز امین‌زاده. انتشارات دانشگاه تهران.
- ۳- بهمنی قاجار، محمد (۱۳۹۶). تاریخچه راه‌های ایران، درگاه اینترنتی مرکز دایره‌المعارف بزرگ اسلامی، آذرماه ۱۳۹۶.
- ۴- پالاسما، یوهانی (۲۰۰۵). چشمان پوست: معماری و ادراکات حسی. ترجمه رامین قدس، انتشارات گنج هنر، چاپ اول، ۱۳۸۸.
- ۵- پرتوی، پروین (۱۳۹۴). پدیدارشناسی مکان. تهران، مؤسسه تألیف، ترجمه و نشر آثار هنری «متن».
- ۶- پوردیهیمی، شهرام؛ و سیدکلال، ساسان (۱۳۹۱). فضای منظر: پیوندگاه فرهنگ و طبیعت. مسکن و محیط روستا، شماره ۱۳۸، تابستان ۹۱: ۱۷-۲۸.
- ۷- خادمی، مسعود؛ و رفیعی جوزم، رضا (۱۳۸۸). بررسی مؤلفه‌های کیفیت محیط در فضای ورودی شهرها. نشریه آبادی، شماره ۶۱ و ۶۲، ۸۴-۸۹.
- ۸- خازنی، آرش؛ و برات‌وند، محمود (۱۳۹۸). روابط بختیاری‌ها و حکومت در عصر قاجار. تهران: انتشارات منشور صلح.
- ۹- رحم‌دل، سمانه (۱۳۹۵). منظر راه در جغرافیای تاریخی ایران. نگاهی به کتاب راه و رباط با رویکرد منظرین، شماره ۳۶، پاییز ۱۳۹۵: ۵۷-۵۲.
- ۱۰- رضوی، نیلوفر؛ و مفرد، فهیمه (۱۳۹۶). نقش و ضرورت گونه‌بندی منظر در برنامه‌ریزی منظر راه. اولین کنفرانس بین‌المللی منظر راه‌های شهری و برون‌شهری با رویکرد بومی‌سازی، دانشگاه علم و صنعت ایران.
- ۱۱- سیرو، ماکسیم (۱۳۵۷). راه‌های باستانی ناحیه اصفهان و بناهای وابسته به آن‌ها. ترجمه مهدی مشایخی، انتشارات سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.
- ۱۲- شاه‌چراغی، آزاده؛ و بندرآباد، علیرضا (۱۳۹۴). محاط در محیط: کاربرد روان‌شناسی محیطی در معماری و شهرسازی. تهران: انتشارات سازمان جهاد دانشگاهی تهران.
- ۱۳- شیرازی، محمدرضا (۱۳۸۹). معماری حواس و پدیدارشناسی یوهانی پالاسما، تهران: رخ داد نو.
- ۱۴- طالبیان، محمدحسن (۱۳۹۵). منظر راه در ایران، شماره ۳۶، پاییز ۱۳۹۵: ۷۲-۷۷.
- ۱۵- عالی‌قدر، مریم (۱۴۰۰). پیچک صعب‌العبور. زندگی جاده چالوس از ابتدا تا امروز. تهران مجله دالان، ویژه‌نامه دریا در خواب، جاده چالوس.
- ۱۶- قوام‌پور، انسیه (۱۳۹۵). جایگاه منظر در برنامه‌ریزی و طراحی جاده‌ها، مجله منظر، شماره ۳۶، پاییز ۱۳۹۵: ۳۶-۴۱.
- ۱۷- گروتز، یورگ کورت (۱۳۸۸). زیبایی‌شناسی در معماری، ترجمه جهان‌شاه پاکزاد، عبدالرضا همایون، انتشارات دانشگاه شهید بهشتی، چاپ پنجم.
- ۱۸- لسان، مریم (۱۳۹۵). گذرگاه حیات‌وحش در منظر راه. مجله منظر، شماره ۳۶، پاییز ۱۳۹۵: ۴۲-۵۱.
- ۱۹- لنگ، جان (۱۳۹۰). آفرینش نظریه معماری، نقش علوم رفتاری در طراحی محیط، ترجمه علیرضا عینی‌فر، انتشارات دانشگاه تهران.
- ۲۰- ماهان، امین؛ و منصوری، سیدامیر (۱۳۹۶). مفهوم منظر با تأکید بر نظر صاحب‌نظران رشته‌های مختلف، باغ نظر، ۱۴ (۴۷)، ۱۷-۲۸.
- ۲۱- منصوری، سید امیر (۱۳۹۵). راه به مثابه منظر. مجله منظر، شماره ۳۶، ۳-۳.

- ۲۲- منصور، سیدامیر. (۱۳۹۲). سازمان فضایی در شهر اسلامی ایران. فصلنامه هنر و تمدن شرق. سال اول. شماره اول. پاییز ۱۳۹۲.
- ۲۳- منصور، سیدامیر (۱۳۹۹)، منظر ایرانی، جمع حقیقت و مجاز. منظر، ۱۲(۵۰)، ۵.
- ۲۴- وزین افضل، مهدی؛ نورایی، مرتضی؛ و جعفری، علی‌اکبر (۱۳۹۵). سیاست‌ها و چالش‌های ناصرالدین‌شاه در توسعه راه شوسه مازندران. مجله پژوهش‌های تاریخی ایران و اسلام، ۱۹، ۲۳۵-۲۶۰.
- ۲۵- هال، استیون؛ پالاسما، یوهانی؛ و پرزگومز، آلبرتو (۱۳۹۵). پرسش‌های ادراک، پدیدارشناسی معماری. ترجمه. مرتضی نیک‌فطرت و سیده صدیقه میرگذار و احسان بیطرف، تهران: انتشارات فکر نو. چاپ سوم.
- 26- Philips, W. J., Wolfe, K., Hodur, N., Leistritz, L. (2013) Tourist word of mouth and revisit intentions to rural tourism destination: A case of North Dakota, USA, International journal of tourism research, 15(1), pp. 93-104. doi:10.1002/jtr.879

Identifying Semantic Layers with a Landscape Approach in Confronting the Road Phenomenon

Saeed Gholampour¹, Azin Hadizadeh^{2*}

1- Assistant Professor, Department of Architecture and Interior Architecture, Faculty of Art and Architecture, University of Science and Culture, Tehran, Iran.

saeedgholampour65@gmail.com

2- Ph.D. Candidate in Architecture, Faculty of Architecture and Urban Planning, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran. (Corresponding Author)

ahdzdh85@gmail.com

Abstract

In the contemporary and rather superficial perception of the road phenomenon, emphasis is placed solely on its communicative function. However, roads establish a profound connection with human life and can even be chosen as destinations for travelers. The existing gap in road studies stems from neglecting the dimensions that have historically been deeply intertwined with human life over time. Modern studies indicate that with the acceleration of life's pace, movement speed and, consequently, road safety have become the primary concerns of planners, designers, and engineers. This one-dimensional and physical perspective on roads is a defining characteristic of engineering sciences. Beyond assessing the shortcomings of engineering interventions aimed at facilitating and accelerating movement, road studies can extend their scope further. Landscape knowledge, in collaboration with engineering techniques, adopts a holistic perspective on the road phenomenon, considering both tangible and intangible dimensions. This approach plays a crucial role in enhancing road quality by reviving its inherent meanings, ultimately transforming roads into destinations for tourists. However, from this viewpoint, policy-making regarding roads will differ from current practices. This qualitative research, based on qualitative content analysis, aims to examine the significant impact of the landscape approach on different levels of road studies by reviewing library resources, analyzing previous expert theories, and observing and analyzing conditions, with a particular emphasis on the necessity of road quality enhancement.

Keywords: Road Landscape, Meaning, Road, Culture.



This Journal is an open access Journal Licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International License

(CC BY 4.0)