

روایت شهرها:

مهندس گمنام بارسلون، مبدع علم «شهرسازی»

مترجم: سارا کریمی

معماران - به تازگی سایت گاردین در سلسله مطالبی، روایت شهرهای دنیا را منتشر می‌کند. روایت‌های شهری بخشی از داستان‌های فراموش شده‌ای است که هویت و هستی شهرهای امروز را رقم زدند. با خواندن این روایت‌ها می‌توان دلایل موفقیت‌ها و شکست‌های امروز را بهتر درک کرد. معماریت قصد کرده برخی از این روایت‌ها را به زبان فارسی در دفتر روایت شهری بازتاب دهد. همچنین روایت‌های شهرهای منطقه را به آنها بیفزاید. در این راستا از همکاری مخاطبان برای گردآوری داستان‌های کمتر شنیده شده شهرها استقبال می‌کند.

این روزها اصطلاح بازآفرینی در حال تبدیل شدن به گفتمانی است که انتظار می‌رود برنامه‌ریزی‌های آینده ما را متاثر سازد. در تجربه جهانی این رویکرد به شهر می‌خوانیم که بارسلون و آمستردام نخستین نمونه‌های این بازاندیشی در برنامه‌ریزی شهری بودند. تا حدی که انگلیسی‌ها خود را چند دهه عقب‌تر از آنها می‌بینند. اما ریشه‌های نگاه بازآفریننده فضاها برای کاهش نابرابری و استفاده از همکاری به جای رقابت کجای سرنوشت این شهرها بوده است؟ چگونه شهروندان به این درجه از درک رسیدند که رقابت تنها یک برنده دارد اما در همکاری همگان برنده اند؟ اساس بازآفرینی شهری از بازتفسیر کجای تاریخ ناشی می‌شود؟ برای شروع از روایت بارسلون آغاز می‌کنیم و آن چه بر آن گذشته.

بارسلون، شهری خفه کننده و فشرده در میان دیوارهای قرون وسطایی خود بود- تا آن که مهندس گمنامی به نام «ایلدفونس سردا»^۱ با طرح رادیکالی برای توسعه از راه رسید. معماران رقیب او را دست کم گرفتند، در حالی که رویکرد علمی او نحوه اندیشیدن ما به شهرها را تغییر داد.

^۱ Ildefons Cerdà



منطقه‌ای در بارسلون، عکس از آموس چاپل

در میانهٔ دهه ۱۸۵۰، بارسلون در آستانه فروپاشی قرار گرفت. شهری صنعتی با بندری شلوغ، که تراکم اش به خاطر انقلاب صنعتی با سرعت افزایش می‌یافت، روندی که با توسعهٔ محلهٔ نساجی همراه بود.

زندگی در این شهر از بقیهٔ اسپانیا سرعت بیشتری داشت و برای پایتختی اروپا آماده بود. در حالی که جمعیت ۱۸۷ هزار نفری آن هنوز در منطقه‌ای محدود زندگی می‌کردند که میان دیوارهای قرون وسطایی محصور شده بود.

با تراکم ۸۵۶ نفر در هر هکتار (پاریس در این زمان تراکمی کمتر از ۴۰۰ نفر داشته)، روند افزایش نرخ مرگ و میر بیش از پاریس و لندن شد. امید به زندگی هم به ۳۶ سال برای ثروتمندان و فقط ۲۳ سال برای طبقات کارگری نزول کرد. این دیوارها تبدیل به خطری برای سلامتی شدند که در معنای واقعی کلمه، مردم بارسلون را خفه می‌کردند- خطری که صراحتاً در بیانیهٔ شورای شهر در ۱۸۴۳ به آن اشاره شد:

«{شعار} مرگ بر دیوار! از سوی این شورا سر داده می‌شود و بدون شک (این شعار) مرگ بر دیوار! از طرف شما ساکنان شهر پاسخ داده می‌شود، چرا که این جامعه اهمیت از بین بردن کمربندی فشرده بر گلوی ما را درک می‌کند.»

بالاخره کار تخریب یکسال بعد شروع شد. حالا حاکمیت محلی بارسلون و دولت مرکزی اسپانیا می‌بایست توزیع مجدد جمعیت لبریز شده را مدیریت و طراحی می‌کردند. تصمیمی بسیار سیاسی و بحث برانگیز که نهایتاً به مهندس گمنام اهل کاتلان، به نام

ایلدفونس سردا امکان داد تا برنامه توسعه رادیکال و شطرنجی را برای منطقه بزرگی در خارج از دیوارهای قدیمی ارائه کند؛ منطقه‌ای که «ایزمپل»^۲ (واژه ادبی معادل توسعه) نام گرفت. در این فرآیند، سردا واژه و دانش «شهرسازی»^۳ را ابداع کرد.



سربازان فیلیپ دوم از دیوارهای بارسلون در ۱۷۱۴ رد شدند؛ نقاشی از پی. ریگارد و گراور از ام. انگلبرگ در ۱۷۲۲. تصویر از: موزه تاریخی بارسلونا

در اواخر قرن نوزدهم، محله‌های قدیمی درون دیوارهای بارسلون خیلی فرسوده شده بودند؛ به طوری که طبقات کارگری، جامعه بورژوا و کارخانجات همگی در همان فضا به سر می‌بردند. نویسندگان روزنامه نگار، لوئیس پرمانیر، نویسنده کتاب «ایزمپل: ۱۵۰ سال تاریخ» درباره تاریخچه آن دوره، می‌گوید: «همگان از عواقب ناشی از تراکم بالا رنج می‌بردند.»

چون زمین بیشتری درون دیوارهای شهر باقی نمانده بود، همه نوآوری‌های ممکن در ساختن خانه‌ها به کار گرفته می‌شدند، تا در فضاهای خالی جای بگیرند. طاق‌هایی در میانه معابر ساخته می‌شد تا روی آنها بنایی قرار گیرد (ساباط) و با تکنیکی که «نمای عقب نشسته»^۴ نام گرفت، خانه‌هایی مشاهده می‌شدند که همانطور که ارتفاع پیدا کرده بودند، جبهه‌هایشان در خیابان به سمت بیرون پیشروی داشت — تا جایی که به ساختمان روبرو می‌رسیدند (این کار در ۱۷۷۰ ممنوع شد، چرا که از گردش هوا جلوگیری می‌کرد).

^۲ Eixample

^۳ Urbanization . البته بهتر است شهرگرایی ترجمه شود. اما چون این بحث از حوصله این مطلب خارج است، از غلط مصطلح شهرسازی Urbanization استفاده می‌کنیم تا مخاطبان در درک معنی با مشکل مواجه نشوند.

^۴ Retreating Façades



نماهای عقب نشسته، عکس گرفته شده در محله ایزمپل: ۱۵۰ سال تاریخ

مشکل دیگر، حمل و نقل در این روزها، با استفاده از گاری‌های اسبی بود: باریک‌ترین خیابان شهر (که اکنون از بین رفته) فقط ۱,۱۰ متر پهنا داشت، در همان حال حدود ۲۰۰ خیابان، کمتر از سه متر عرض داشتند. وقتی این مسئله با سبک زندگی ساکنان مدیترانه‌ای همراه می‌شد مشکل عدم بهداشت در شهر را تشدید می‌کرد، چرا آنها تا هوا روشن بود در خیابان می‌نشستند و این در مورد برخی از صنعتگران حرفه‌ای که در خیابان کار می‌کردند نیز صدق می‌کرد.

بیماری‌های مسری در بارسلون ویرانگر بود: طبق گفته مونستریت پالارس باربر^۵، استاد شهرسازی و جغرافیای دانشگاه اتونوما دی بارسلونا، هر بار اهالی بارسلون دچار بیماری مسری می‌شدند، سه درصد از جمعیت می‌مردند. تنها وبا بیش از ۱۳ هزار تن را در فاصله سال‌های ۱۸۳۴ تا ۱۸۶۵ کشت.



گاری اسبی وسیله حمل و نقل در بارسلون کهن

سردا به این شهر آمد. طرح او بر شبکه‌ای از خیابان‌ها تکیه داشت که شهر کهن را به هفت روستای اطراف متصل می‌کرد (روستاهایی که بعدها محلات بهم پیوسته بارسلون مانند گراسیا و ساریا^۶ را تشکیل دادند). این مناطق به هم پیوسته تقریباً چهار برابر اندازه شهر کهن بودند (چیزی نزدیک به دو کیلومتر مربع) و به نام ایزمپل شناخته شدند.

^۵ Montserrat Pallarès-Barberà

^۶ Universitat Autònoma de Barcelona

^۷ Gràcia and Sarrià

این مهندس گمنام هم در پیش بینی و هم در چگونگی انجام این پیش بینی انقلابی به پا کرد. سردا تصمیم گرفت که با انجام یک مطالعه جامع درباره نحوه زندگی طبقات کارگری در شهر کهن از تکرار خطاهای گذشته جلوگیری کند. پرمانی^۸ می‌گوید «او فکر می‌کرد که همه اینها را در کتاب‌های شهرسازی بیابد، اما چنین چیزی وجود نداشت.» بنابراین او مجبور شد خودش این کار را انجام دهد.

مشاهده سردا همانقدر که دقیق بود، شگفت‌انگیز هم بود. مطالعه او نخستین پژوهش علمی دقیقی بود که هم به دنبال چیهستی یک شهر مدرن بود و هم می‌خواست بداند چطور می‌تواند فضای همزیستی کارآمدی به وجود بیاورد، که در عین حال منبعی برای حال و احوال خوب باشد (نه یک مفهوم ساده و سراسر در پس آن).

او حجم هوایی را که هر شخص برای درست نفس کشیدن لازم داشت به حساب آورد. مشاغلی را که جمعیت باید برعهده می‌گرفت به تفصیل شرح داد و خدماتی را که آنها نیاز داشتند برنامه‌ریزی کرد؛ خدماتی مانند مراکز خرید، مدارس و بیمارستان‌ها. او پی برد که خیابان‌های باریک شهر، بیش از دیگر عوامل موجب مرگ و میر می‌شدند.

کوتاه سخن آن‌که، سردا «شهرسازی» را اختراع کرد- واژه یا رشته‌ای که در اسپانیا یا کاتلان، انگلیس یا فرانسه نبود؛ چیزی که او در «[نظریه عمومی شهرسازی](#)» در ۱۸۶۷ تدوین نمود. این اثر او تا به امروز در مدارس کاتلان مطالعه می‌شود. پالارس-باربرا در مقاله اخیرش در مورد این منطقه نوشته «نرخ‌های بالای مرگ و میر در میان طبقات کارگری، سلامتی فقرا و وضعیت آموزش، سردا را به طراحی نوع جدیدی از برنامه‌ریزی شهری رهنمون ساخت.»

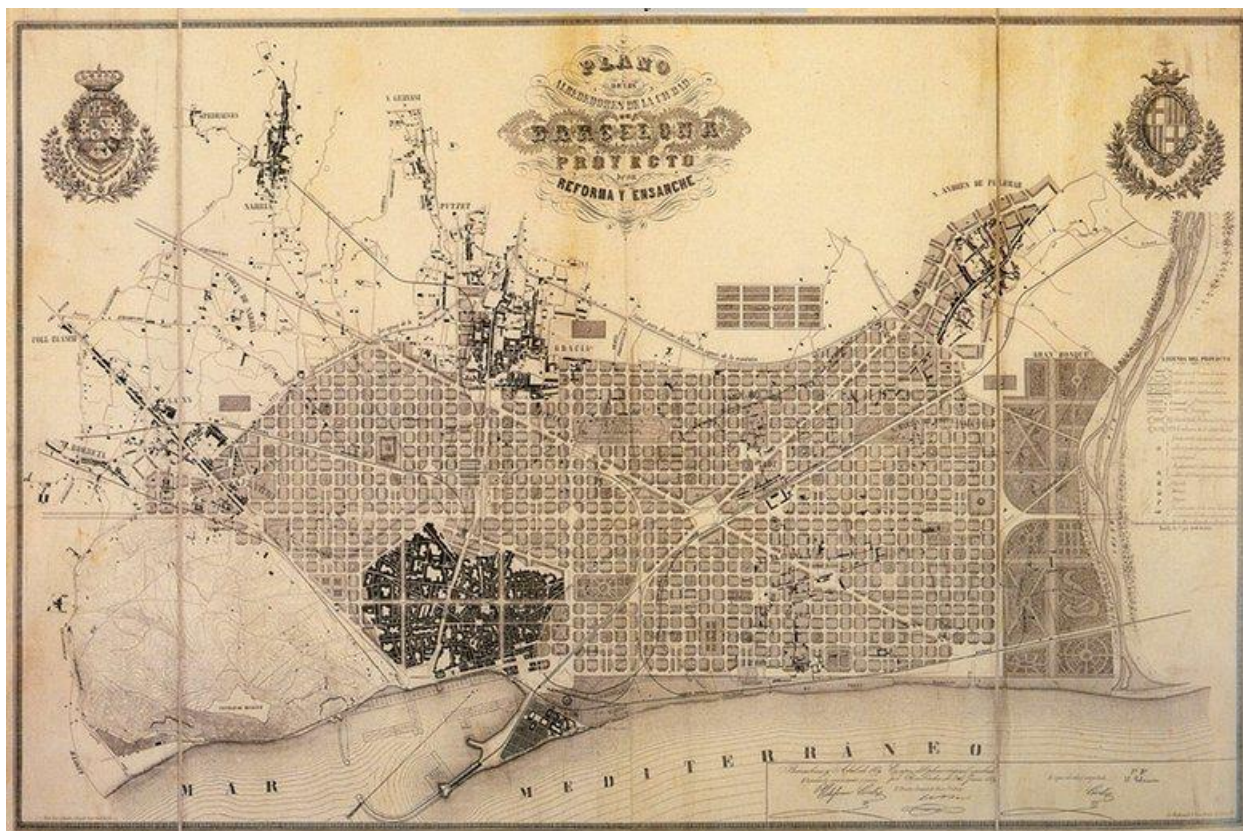
باغ‌هایی در مرکز هر بلوک خیابانی، دسترسی فقیر و غنی به خدمات یکسان و هموار کردن جریان ترافیک، جزئی از انقلاب او بود. حتی ایده‌هایی به نظر تخیلی که بسیاری از آنها حداقل تا حدودی محقق شدند (غیر از باغ‌های مرکزی).

^۸ Permanyer



طراحی فضایی سردا برای محله‌های بارسلون کهن

ایزمپل بخشی برجسته از تصویر بارسلون امروز است که به جا مانده: با بلوک‌های هشت ضلعی، با گوشه‌های پخ که ایدهٔ منحصر بفرد او برای حل مشکل ترافیک بود و به رانندگان اجازه می‌داد که به راحتی ببینند در راست یا چپ چه اتفاقی می‌افتد. در آن زمان هنوز خودروها اختراع نشده بودند، اما سردا به احتمال شکل گرفتن خطوط ریلی پی برده بود؛ پرمانی‌ر توضیح می‌دهد که «او فهمید که نوعی از ماشین‌های کوچک به وجود خواهند آمد که با بخار حرکت کنند و هر راننده‌ای بتواند جلوی در منزل خود توقف کند.» حتی امروز چنین طراحی، گردش ترافیکی در ایزمپل را به طرز قابل توجهی آسان می‌کند.



طرح توسعه ایزمپل در بارسلون (۱۸۵۹) توسط ایلدفونس سردا. منبع تصویر: آرشیو سلطنتی آراگون، بارسلون.

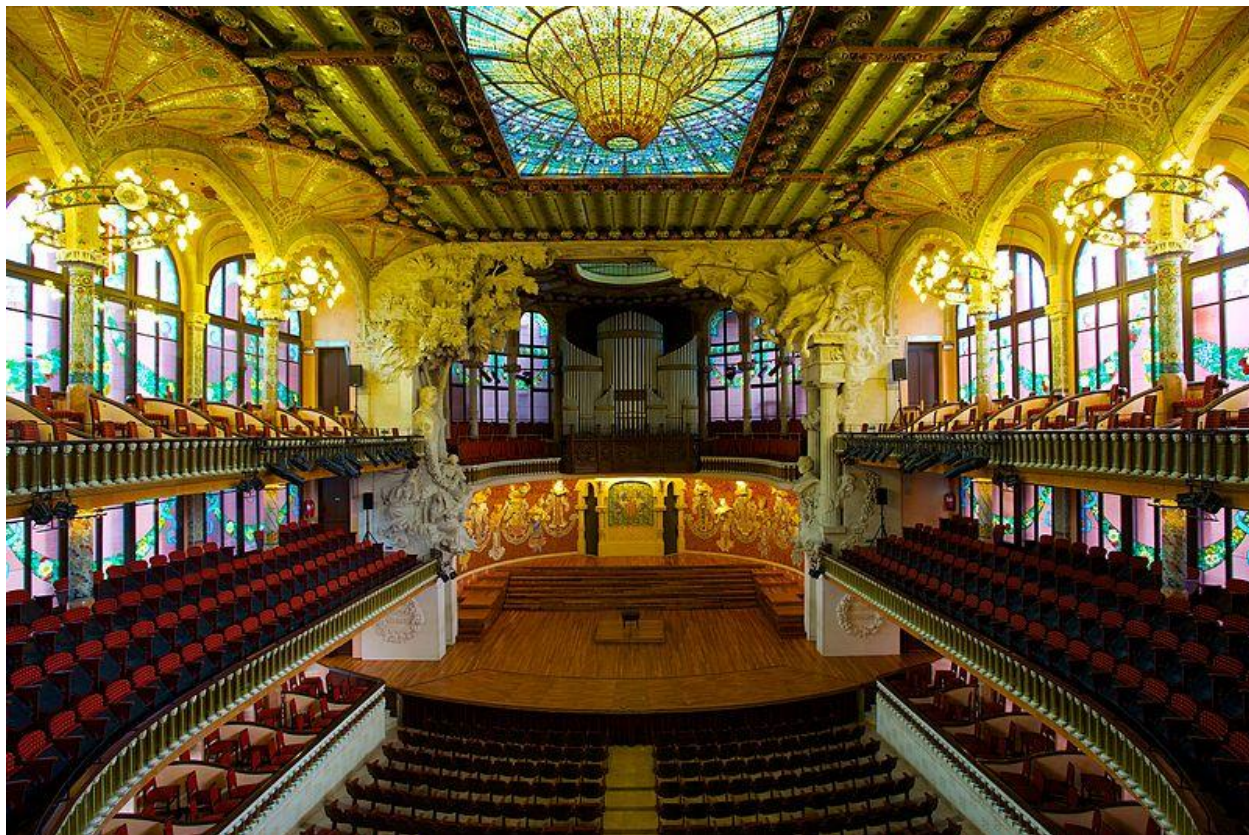
با این حال، در زمان سردا هیچکدام از این ایده‌ها در بارسلون به خوبی درک نشد و مورد قدردانی قرار نگرفت. در واقع، هنگامی که شورای شهر مسابقه‌ای عمومی را برای ارائه طرح توسعه در ۱۸۵۹ به راه انداخت، پروژه را به معمار ارشد خود، آنتونی روویرا^۹، واگذار کرد. اما مداخله غیرمنتظره دولت اسپانیا، از طرق ایجاد وزارت خانه جدیدی برای آثار عمومی (که بر شوراهای شهر مسلط شد)، سردا را به نشانه تنش تاریخی میان حکومت مرکزی اسپانیا و دولت کاتلان به شورای شهر بارسلون تحمیل کرد. این موضوع برای همیشه میراث سردا را در بارسلون لکه‌دار کرد. مهندس بسیار سفر کرده اما کمتر شناخته شده، هنگامی که کارش را در پروژه مصوب آغاز کرد، بلافاصله اما و اگرهایی از طرف معماران بارسلون مطرح شد، کسانی که در وسط میدان رقابت تنگاتنگ با مهندسان بودند. چون مخالفت با آنچه از مادرید دستور داده می‌شد غیر ممکن بود، مخالفان تلاش کردند که او را از جهت ایدئولوژیکی و فکری بی‌اعتبار سازند.

اما معماران برجسته‌ای چون دومنیک ای مونتائر^{۱۰} (طراح سالن مشهور کنسرت شهر) و جوزف پیوژای کادافالچ^{۱۱} از این حرکت جدا شدند و از گسترش عرض خیابان‌ها، یکنواختی شبکه معابر و الگوی تکرارشونده قطعات مربع مانند با فضایی اشتراکی حمایت کردند.

^۹ Antoni Rovira

^{۱۰} Domènech i Montaner

^{۱۱} Josep Puig i Cadafalch



سالن مشهور کنسرت در بارسلون به نام Palau de la Música

به گفته کادافالاج «او طرح اش را آرام آرام جوید و همه باغها و فضاها را برای رسیدن به ساختمان‌هایی عمومی در یکنواختی شهری آمریکای حذف کرد. این کار را با هدف راضی کردن جماعتی پرمدها که آرمانی بیشتر از ازدحام خانه‌هایی برای خوردن، نوشیدن و خوابیدن نداشتند، انجام داد.»



منطقه ایژمیل با الگوی شبکه‌ای منظم و تقاطع‌های هشت ضلعی‌اش تشخیص پیدا کرده است. عکس از: دیجیتال گلوب

اما اگر معماران رقیب بارسلونی به سنت سردا پایبند بودند، شهر بورژوازی نمی‌شد، حداقل نه همه آن. برخی نخست به دنبال سود (و پولی که خرج می‌شد) در منطقه جدید شهر بودند، که در آن خانواده‌های مرفه، معمارانی چون آنتونی گائودی^{۱۲} را می‌آزمودند و به کار طراحی می‌گماشتند تا خانه‌هایشان را به بناهایی ارگانیک و زیبا که نمودی از طبیعت بودند تبدیل کنند.

با وقوع این گونه مدرنیسم، رقابت‌هایی ناگفته در شهر ظهور کرد. طبق گفته پرمانییر، صاحبان ملک و همچنین معماران می‌خواستند «بزرگترین، بلندترین و جذاب‌ترین خانه را بسازند. به همین دلیل چنین تنوعی در معماری این منطقه پدید آمد- چیزی که با آنچه آنارشیست‌ها، بورژوازی محلی می‌نامند مطابقت دارد.»

این روند به نحو متفاوتی در حکایت سالوادور دالی به نقل از پرمانییر، به تصویر کشیده شده است. طبق گفته‌های دالی، هنگامی که او از یکی از افراد بورژوا پرسید چطور او چنین خانه‌ای را می‌خواهد، طرف پاسخ داد: «من فقط یک چیز می‌خواهم: چیزی که بلندتر از مال همسایه‌ام باشد و من بتوانم بر آن ادرار کنم.»

به هر جهت طرح سردا، آن طور که پرمانییر می‌نویسد، «آزادی برای همگان» بود. این مهندس یک سوسیالیست تخیلی بود و در درون شهرسازی‌اش حس عمیقی از برابری و ایدئولوژی مردم‌گرایی به چشم می‌خورد.

^{۱۲} Antoni Gaudí

او محله‌ای بدون تمایز طبقاتی ایجاد کرد که براساس دلایل ایدئولوژیکی و سلامت عمومی، جمعیت به نحو برابری در آن توزیع می‌شد و منطقه مخصوصی برای فقیر و غنی وجود نداشت. طی دهه‌ها، ایزمپل با ساختمان‌های مدرن باشکوهی در کنار خانه‌های کارگری ارزان قیمت رشد کرده، آنقدر متراکم که انگار گونه‌هایشان به هم چسبیده است.

رومن کاساس، نقاشی که در شهر کهن پرورش یافت، از هنرمندان مدرنیستی بود که به این منطقه تازه نقل مکان کرد و توانست فیگورهای فرهنگی در حال قدم‌زدن‌ها و دوچرخه‌سواری را در خیابان‌ها ببیند. ترکیب پالت رنگ او با درخشش تازه‌بالکون‌های ایزمپل که همه شهر را آماده برای خودنمایی و برون‌گرایی نشان می‌داد، تغییر کرد.



رومن کاساس و پیر رومئو در تاندم - نقاشی شده در ۱۸۹۷

تا این زمان به ندرت در کتاب‌های شهرسازی که در غیر از اسپانیا یا کاتلان درباره بارسلون نوشته شده بود، به سردا استناد شده بود، تا اینکه در دهه‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰، وقتی که معماران کاتلان او را شناختند و به بازنگری تاریخ پرداختند، از سوی

هموطنان‌اش و حتی در سطح بین‌المللی مورد تحسین قرار گرفت؛ جریانی که هنگام انتخاب بارسلون به عنوان مکان المپیک ۱۹۹۲ صورت رسمی به خود گرفت.

این روزها، بارسلون به عنوان یک روایت موفق شهری تحسین می‌شود. در حالی که فرصت‌هایش به نحو جدایی‌ناپذیری به کار سردا وابسته است، کاری که این شهر را در این عبارت پرمایه خلاصه می‌کند: «از شهری ایالتی، جایی که زندگی در آن سخت بود، به یک شهر واقعا مدرن.»

منبع: [سایت گاردین](#) با استفاده از مقاله [خانواده ساگرادا](#) توسط آنتونی گائودی به عنوان پیش‌زمینه