

# تجربه‌های تاریخی در منهن



## احیای "های لاین" رویکردی در تداوم منظر شهری



محمدحسین عسکرزاده،  
کارشناس ارشد معماری  
دانشگاه آریزونا  
Mohammad\_askarzade@yahoo.com

چکیده: شکلی ساده از تعریف زندگی یک شهر، همنشینی کالبد شهر و ساکنین و شهروندان است. از آنجایی که هر کدام از این دو طول عمر مساوی و برابر یکدیگر ندارند لذا نسل‌هایی از هر کدام با دیگری هم عصر می‌شود و همپوشانی زمانی اتفاق می‌افتد. بدان معنی که نسلی از انسان‌ها، زندگی نسلی و گروهی از ساختمان‌ها و عناصر شهری را تجربه می‌کنند. آن نسل از ساختمان‌ها بعد از مدتی فرسوده یا تغییر شکل و کاربری داده می‌شود و یا به طور کلی بازسازی می‌شود. در مقابل، ساکنین نیز جای خود را به فرزندان و یا مهاجرین می‌دهند. در طول زمان ارتباط این دو فرایند در حال تغییر، زندگی شهر را تحقق می‌بخشد. کیفیت این ارتباط و نوع تصمیم‌گیری شهروندان در رابطه با نحوه ارتباط با کالبد شهر خود، منظر شهر را ساماندهی می‌کند و رویکردهای متفاوت تصمیم‌گیری که در حالت ایده‌آل می‌بایست بر مبنای شناخت انسانی باشد، کیفیت‌های مختلفی از زندگی شهری را ارائه می‌دهد. در تجربیات شهری همواره مباحثی چالش‌برانگیز، مبنی بر چگونگی ارتباط کالبد شهر و شهروندان در جریان بوده است. این مقاله بر آن است تا از طریق بررسی تاریخی تجربه‌های در منهن که بار تغییرات این دو متغیر در مقابل یکدیگر را آزموده است، رویکردهای مختلف تصمیم‌گیری در هر دوره را بیان کند.

واژگان کلیدی: های لاین، سکوی هوایی راه آهن، دوستان های لاین، خاطره جمعی، فضای جمعی، نسل کالبد شهر.

## صورت مسئله پیش از ایده طرح پارک

در سال ۲۰۰۰ شهر نیویورک با عناصر فضایی منحصر به فردی در منهنن مواجه شده، اما اکنون سکوی خط هوایی قطارهای باربری جنوب منهنن تبدیل به سازه کهنه و فرسوده و رو به تخریب شده است. برای ۲۰ سال هیچ قطاری از آن عبور نکرده و بلااستفاده و منزوی، گوشه‌ای از منهنن را اشغال کرده است. خطر ریزش مصالح و سازه‌ی فرسوده‌ی بنا از یک سوی و فضای خلوت و سکوت رعب‌انگیز به وجود آمده ناشی از آن از سویی دیگر از ارزش اراضی اطراف آن کم می‌کند. این در حالی است که منهنن، منطقه‌ای با تراکم شهری بالای کم‌نظیر در دنیا، از کوچک‌ترین زمین‌های خود نهایت استفاده را می‌برد و تبدیل به جایگاهی برای بزرگ‌ترین نمایندگی‌ها و شرکت‌های غول‌آسای تجاری دنیا شده است. در این برهه از زمان، لزوم تصمیم‌گیری در مورد سیاست‌گذاری و طرح‌های لاین به واسطه شهرداری و گروه‌های تجاری ذی‌نفع جدی‌تر پیگیری می‌گردد و در این زمان موضوع‌های لاین به یکی از مباحث چالش‌برانگیز شهری نیویورک تبدیل می‌شود. دو سیاست کلی در طرح مسئله پیش روی شهر قرار می‌گیرد. گروه اجتماعی غیر انتفاعی دوستان‌های لاین<sup>۱</sup>، بر این باور بودند که این خط هوایی می‌تواند به پارکی در ارتفاع تبدیل شود و این فضا که در گذشته فضایی عمومی برای کل شهر بوده، می‌بایست دوباره به خدمت شهر درآید. در مقابل، گروهی از بنگاه‌های اراضی منطقه‌ای به نام «چلسی»<sup>۲</sup> که با انگیزه سرمایه‌گذاری، اراضی حریم‌های لاین را با قیمت پایین ناشی از رکود قیمت زمین‌های منطقه خریده بودند و با تکیه بر این استدلال که سکوی هوایی فرسوده عامل افسردگی فضای شهری در این محدوده است، خواستار تخریب و تبدیل آن به ساختمان‌هایی با کیفیت سایر ساختمان‌های منهنن شده بودند (تصویر ۱)؛ (Greenstein, 2002).

## قطار در آسمان

پس از تحولات انقلاب صنعتی و به تبع آن آغاز به کار و رونق گرفتن کارخانجات و صنایع در منهنن، نیاز به حمل و نقل باری در این جزیره صنعتی و اقتصادی، تصمیم‌گیران منطقه‌ای را به فکر طرح مسیر قطاری باری در جنوب غرب انداخت. این مسیر در سال ۱۸۴۷ افتتاح و با رونق بالا شروع به کار کرد. اما برای شهروندان، پس از مدتی مشکلی جدید آغاز شد. تقابل ترافیک پیاده و قطار، این مسیر را آبدستن حوادث تلخ بسیاری از تصادف‌های درون شهری کرد، تا جایی که پس از ۸۰ سال استفاده از سیستم حمل و نقل باری با قطار در شهر، خیابان دهم را که محل تلاقی مسیر قطار با مسیر پر رفت‌وآمد گاری، ماشین و عابرین بود را خیابان «مرگ» لقب دادند.

مجموع این حوادث ناگوار در سال ۱۹۳۴ دست‌اندرکاران شهری را به فکر به وجود آوردن اختلاف سطح و بالابردن بخشی از مسیر قطارهای باری در مسیری به طول ۱۳ کیلومتر انداخت. این طرح را «معامله با شیطان» نامیده<sup>۳</sup> بودند. نکته حائز اهمیت در طرح این مسیر اینجا بود که مسیر قطار از روی خیابانی نمی‌گذشت که سابق، قطار از آن عبور می‌کرد. قطار در ارتفاع ۳۰ پایی، از بالا و گاه از میان ساختمان‌های انبارهای ذخیره کالا عبور می‌کرد که در مجاورت آن خیابان قرار داشت (تصویر ۲) و آنها را مستقیماً و در انتها به کارخانه‌های تولیدی متصل می‌کرد. بلوک‌های مجاور خیابان مذکور، غالباً انبارهایی بود که بارانداز آنها در طبقه بالا و در کنار مسیر قطار تعبیه شده بود. (تصویر ۳) حدود ۲۰ سال، قطار باری، یکه‌تاز حمل و نقل صنعتی منطقه بود.

در دهه ۵۰ دوران طلایی راه‌آهن رو به پایان بود. وجود کامیون‌ها و باربرهای شخصی و هزینه بالای استفاده از قطار، ادامه کارکرد آن را غیر مقرون به صرفه کرده بود. در ۱۹۶۰ بخش جنوبی‌های لاین فرو ریخت و تا سال ۱۹۸۰ استفاده از قطار هر روز کم و کم‌تر می‌شد. آخرین قطار باری در همان سال بر روی‌های لاین حرکت کرد و پس از آن زندگی‌های لاین به شکل تصویری از یک فیلم ثابت ماند. در همان سال‌ها تلاش‌ها برای تخریب‌های لاین آغاز شد و شرکت‌های تجاری، فعالیت‌های زیادی برای تصاحب‌های لاین انجام دادند.

در سال ۱۹۹۹ گروهی از فعالان اجتماعی به نام دوستان‌های لاین شکل می‌گیرد که سعی در محافظت و برگرداندن ساختار ریل‌های هوایی قطار در خدمت فضای شهری داشتند. پس از درگیری‌های زیاد مابین دوستان‌های لاین و طرفداران تخریب که در آن زمان مالک زمین‌های اطراف نیز شده بودند، در سال ۲۰۰۲، دوستان‌های لاین با انجام پژوهشی می‌توانند ثابت کنند که باززنده‌سازی مجموعه از لحاظ اقتصادی به سود

## مقدمه

«های‌لاین»<sup>۱</sup> پارکی خطی در جنوب غربی منهنن<sup>۲</sup>، رویکرد و شکل منحصر به فردی از طراحی یک پارک است. این فضای اجتماعی شهری نتیجه یک و نیم مایل باز زنده‌سازی مسیر هوایی قطارهای باربری شهر نیویورک است که برای مجزا کردن ترافیک سواره و قطار، در ارتفاع ۳۰ پایی کشیده شده است. های‌لاین که پس از رکود عصر قطارهای باربری شهر به فضایی متروک و ناامن برای حوزه نفوذ خود تبدیل شده بود، برای دوره‌ای ۲۰ ساله موضوعی چالش‌برانگیز در عرصه مدیریت شهری نیویورک قلمداد می‌شد. تداوم فعالیت گروه‌های اجتماعی خواستار نگهداری و محافظت از این مسیر، به عنوان ردپایی از تاریخ نه‌چندان طولانی نیویورک، منجر به پیروزی آنان بر کمپانی‌های ثروتمند خواستار تخریب آن می‌شود و پس از برگزاری مسابقه بین‌المللی طرح ایده برای آن، تصمیم به احیای این مجموعه تحت عنوان فضای اجتماعی و تفرجگاهی شهری گرفته می‌شود. های‌لاین پارکی که ۱۵۰ سال از تاریخ نیویورک را در خود جای می‌دهد، عنصری خاطر‌انگیز، مکانی با کیفیت فضایی منحصر به فرد و منظرگاهی به بسیاری از نقاط شهر است.

## فرضیه

شهرها از یک سو از کالبد و ساختمان‌ها و از سویی دیگر از شهروندان و ساکنان و کارمندان همان ساختمان‌ها تشکیل می‌شوند. هر کدام از این دو دسته در جای جای شهر با هویت‌های گوناگونی که همواره در بستر زمان سیال و متغیر هستند. ارتباط بلامنازع این دو در قالب مکان و زمان نیز دستخوش سیالیت هویتی هر دو گونه بوده و دائماً در حال بازتعریف خود و تطابق با بستر جدید است. سوق دادن مدرانه و برپایه شناخت انسانی این رابطه پویا و انعطاف‌پذیر کلیدی برای رسیدن به شهری موفق است.



تصویر ۱: سکوی هوایی فرسوده عامل افسردگی فضای شهری. مأخذ: [www.thehighline.org](http://www.thehighline.org)

منافع شهر در بلندمدت است و در نتیجه موفق به جلب نظر شهرداری و شورای شهر برای احیای های لاین می‌شوند.

### برگزاری مسابقه

در سال ۲۰۰۳ مسابقه ای بین‌المللی برای ایده‌پردازی در طرح های لاین برگزار می‌شوند و ۷۲۰ تیم از ۳۶ کشور جهان در آن شرکت می‌کنند. مسابقه صرفاً برای ایده‌پردازی بود و طرح برنده لزوماً طرح برای اجرا نبود. بدان معنی که هیئت برگزارکننده به دنبال جذب و مطالعه تمامی رویکردهایی بودند که امکان استفاده مجدد به سکوی هوایی را در خدمت شهر می‌داد. برای این کار هیئت قضاوت ۱۱ نفره‌ای متشکل از معماران منظر، معماران و طراحان شهری به شرح ذیل تشکیل شد: سه نظر «ژولیا برگمن»<sup>۷</sup> معمار منظر و استاد معماری منظر دانشگاه «ویرجینیا»، ویشان چاکرabortی<sup>۸</sup> مدیر اداره منهن در بخش برنامه‌ریزی شهری شهرداری نیویورک، «جان لی کامپتون»<sup>۹</sup> رئیس کمیته برنامه‌ریزی و حفاظت شهری چلسی در بخش منهن، «لین کوک»<sup>۱۰</sup> سرپرست بنیاد هنر نیویورک، «استیون هال»<sup>۱۱</sup> معمار، «مورای موس»<sup>۱۲</sup> صاحب برند موس، «مارلین جردن تیلر»<sup>۱۳</sup> معمار و طراح شهری، «ساین ناپلسن»<sup>۱۴</sup> معمار منظر و طراح شهری، «برنارد شومی»<sup>۱۵</sup> رئیس دانشکده معماری دانشگاه کلمبیا، «رابرت هاموند»<sup>۱۶</sup> مدیر و تشکیل‌دهنده گروه دوستان های لاین، «ریس کرولف»<sup>۱۷</sup> معمار و سرپرست مسابقه.

در سپتامبر ۲۰۰۴ دوستان های لاین و شهرداری نیویورک گروهی برای طراحی نهایی های لاین انتخاب کردند. گروه منتخب متشکل بود از «فیلد اپریشن»<sup>۱۸</sup> دفتر معماری منظر «جیمز کرن» به عنوان یک گروه معماری منظر، «دیلا اسکوفیدیو» و «رنفرو»<sup>۱۹</sup> به عنوان گروه معمار و جمعی از متخصصین فضای سبز، مهندسی، امنیتی، حفاظت، هنر مردمی و چندین گرایش دیگر. پیش از شروع به اجرای طرح های لاین نمایشگاهی از طرح در محل موزه هنرهای مدرن نیویورک برای بازدید شهروندان به نمایش درآمد. اعلان پروژه قبل از اجرا به شهروندان این اجازه را می‌داد که برای انجام اتفاق بزرگی در شهر آمادگی پیدا کنند و در عین حال امکان دریافت نظرات آنها و احتمالاً همکاری لازم در انجام پروژه را برای شهر فراهم می‌آورد. در طول اجرای پروژه نیز بیلبوردهایی بزرگ در سطح شهر نماهایی از بخش‌های اجرا شده پروژه را به شهروندان نشان می‌داد.

### ایده‌های طرح

این مقاله سه ایده اصلی در طرح های لاین را بیان می‌کند. ایده اول، استفاده از ساختار و سازه کهنه و تاریخی و بازسازی آن به عنوان قالب طرح که گویای خاطرات ۱۵۰ سال گذشته این منطقه است و امکان ارتباط ساکنان و بازدیدکنندگان را با گذشته این مکان فراهم می‌کند. زنده نگه‌داشتن هویت و حفظ ردپای تاریخی در این بخش از منهن مهم‌ترین ایده شکل‌دهنده پروژه بود که به عنوان خواسته اصلی از طراحان توسط گروه دوستان های لاین و شهرداری مطرح شد. عابران از پله‌ها و یا آسانسورهای پارک بالا آمده و برای مدتی سفری به تاریخ شهرشان می‌اندازند، از کنار ریل‌های قطار گذر می‌کنند و منظر لوکوموتیوها و باربران را در طی سالیان متمادی از شهر نظاره می‌کنند. در بخش بزرگی از پروژه ریل‌های قطار به عنوان عنصر تاریخی حفظ می‌شود و در بسیاری موارد ریل‌های فرسوده جایگزین می‌شود (تصویر ۴).

ایده دوم، سعی در به وجود آوردن فضایی در خدمت شهر، با هدف ایجاد تعاملات اجتماعی و زندگی جمعی است. قرار گرفتن در ارتفاع، این امکان را به های لاین می‌دهد که استفاده‌کننده آن در مسیری طولانی جدا از ترافیک سواره و سایر معضلات و مشکلات خیابان‌ها و پیاده‌روهای منهن گذر کنند. تجربه‌ای که در حالت عادی برای نیویورک امروز، امری غیر ممکن به نظر می‌رسد. از سویی، در شهر تراکمی که ساکنین آن به طی مسیرهای عمودی همچون طی مسیرهای افقی عادت کرده‌اند، بالا آمدنی ۳۰ پایی برای رسیدن به فضایی جمعی و به دور از شلوغی و آشوب شهری نیویورک امری عادی است و فضای به وجود آمده، واجد کیفیتی آرام و ارزشمند برای مخاطبان است (تصویر ۵)؛ (David and Hammond, 2011).

ایده سوم، سعی در ایجاد تباین فضایی و القای حس رمزآلودگی به حال و هوای پارک مرتفع است. ۷۰ سال ساختمان‌سازی در کنار سکویی برای عبور قطارهای باری و با سیما و صدایی نه چندان دل‌چسب در تحلیل سایت و نحوه رویکرد ساختمان‌های

تصویر ۳: قطار نه از بالای خیابان، بلکه از میان بلوک‌های ساختمانی مجاور آن می‌گذرد. مأخذ: [www.thehighline.org](http://www.thehighline.org).



«های لاین» خط راه آهنی متوقف شده بود که در طول زمان براساس فرسودگی و نداشتن عملکرد مناسب تغییر شکل و کاربری داد تا بتواند از لحاظ بصری و عملکردی مورد استفاده قرار گیرد. اکنون سکوی خط هوایی قطارهای باربری در جنوب منهن از خلوت و سکوت تبدیل به فضای زیبا در جهت رشد و ارتقای شهروندی شده و از دیدگاه زیبایی‌شناسی، شهر را تحت تاثیر خود قرار داده است. در حقیقت، های لاین به عنوان شکل منحصر به فردی از طراحی پارک با طراحی و برنامه‌ریزی مدیران شهری و تبدیل به فضای جمعی متناسب با پیاده‌راه باعث حرکت، پویایی و سرزندگی شهر منهن شده است.



تصویر ۲: حفظ ریل‌های قطار  
به عنوان عناصر تاریخی  
و سعی در ایجاد هم‌نشین  
مناسب گیاهی. مأخذ:  
[www.thehighline.org](http://www.thehighline.org)



تصویر ۴ : تلفیق ریل‌های  
گذشته با فضای احیاء شده.  
مأخذ :  
dlle magazine, 2011:30



تصویر ۵ : تجربه فضایی آرام  
در منهن. مأخذ :  
dlle magazine, 2011:43

اطراف به سکو بسیار تأثیرگذار بود. شالوده‌ای ناخوشایند در طی ده‌ها سال، موجب شده است که ساختمان‌ها به آن پشت کرده و سکوی مسیر قطار را به فضایی منزوی و افسرده و گاه ترسناک تبدیل کند. طراحان مجموعه این خصیصه را به عنوان پتانسیلی در خلق فضایی رمزآلود و مملو از کنج‌هایی به کار می‌گیرند که حس کنجکاوی را در مخاطب به وجود می‌آورد. با حرکت در طول مسیر پارک و عبور از کنار و بعضاً از میان ساختمان‌ها، فضاهایی متباین را می‌توان پشت سر گذاشت و رودخانه هودسون<sup>۱۹</sup>، خط آسمان یونیون<sup>۲۰</sup> و جرسی<sup>۲۱</sup>، اسیتن آیلند<sup>۲۲</sup>، مجسمه آزادی و بسیاری از نقاط دیگر اطراف شهر گاه از پشت ساختمان‌ها به چشم می‌آیند و در هر گوشه و کنجی منظره‌ای غیرقابل پیش‌بینی منتظر بیننده است، تا با حضور در محل غافلگیرش کند (High Line History, 2011).

### نتیجه‌گیری

در طول تاریخ یک شهر، نیازهای ساکنین در ارتباط با اجزای عناصر کالبدی شهری دائماً در حال تغییر است. شرح تجربه‌های لاین ذکر شده بیان می‌دارد که در دوره‌ای از تاریخ، شهروندان بر اساس تأمین خود، با هزینه‌های بالایی عناصری خدماتی را در شهر بنا می‌کنند که پس از گذشت زمان و تغییر نیازمندی‌های جامعه و شهروندان کاربرد آن از بین رفته و یا به شکلی دیگر تغییر پیدا می‌کند. در این برهه زمانی، عنصر شهری که ارتباط خود را با شهروندان به شکل گذشته از دست داده، می‌تواند مورد بازبینی واقع شده و با توجه به شناخت نیازهای جدید جامعه و شهر، کاربری و ارتباط جدیدی با شهروندان به عهده‌اش گذاشته شود. شکل پویای این ارتباط و بازبینی داریم آن در جهت شناخت تغییرات اجزاء و عناصر شهری و شهروندان از عوامل مهم تأثیرگذار بر کیفیت منظر شهری است. این پویایی می‌بایست برای همیشه پایدار بماند و صرف یک تصمیم‌گیری موفق در یک برهه زمانی، ضامن موفقیت آن نیست. چه بسا در آینده‌ای نه چندان دور، شهر نیویورک نیازی به پارکی خطی به شکل امروزی آن نداشته باشد و یا اینکه ساختار سازه فرسوده پارک به آن اجازه ادامه حیات ندهد. در آن زمان، تصمیمی موفقیت‌آمیز خواهد بود که با شناخت صحیح از ساختار موجود و شهروندان همان دوره، بتواند ارتباطی در خور را در این بین ایجاد کند و پویایی و زندگی را به شهر بازگرداند ■

### پی‌نوشت‌ها

۱. Highline . ۲. Manhattan Friends of Highline, non-profit . ۳. Chelsea Property . ۴. John . ۵. OwnersGroup . ۶. Deal with devil . ۷. Julie Bargmann . ۸. VishaanChakrabarti . ۹. Lee Compton . ۱۰. Lynne Cooke . ۱۱. Steven Holl . ۱۲. Murray Moss . ۱۳. dan Taylor . ۱۴. Signe Nielsen . ۱۵. Bernard Tschumi . ۱۶. Robert Hammond . ۱۷. Hudson . ۱۸. James Corner Field Operations . ۱۹. Diller Scofidio + Renfro . ۲۰. River . ۲۱. Union City . ۲۲. Jersey City Staten Island

### منابع

- Bighorse, A. (2010, 5 10). The Highline: past and present. Retrieved from Harvard University, Graduate School of Design: (<http://www.gsd.harvard.edu/pbcote/courses/archive/2010/gsd6447/bighorse/index.htm>).
- David, J., & Hammond, R. (2011). High Line : the inside story of New York City's park in the sky. New York: Farrar, Straus and Giroux.
- Friends of the High Line. (2011). Retrieved from The official Web site of the High Line and Friends of the High Line: <http://www.thehighline.org/about/friends-of-the-high-line>.
- Greenstein, J. (2002). The rise and fall of Manhattan's High Line. INFORM Trade & Industry, 54.
- Jury. (2003). Retrieved from The official Web site of the High Line and Friends of the High Line: (<http://www.thehighline.org/competition/jury.php>).
- High Line History. (2011). Retrieved from The official Web site of the High Line and Friends of the High Line: (<http://www.thehighline.org/about/high-line-history>).
- dlle magazine, The High Line, Jae Hong Lee, Korea, 2011.

