

# نکاتی چند در باره مسدود شدن ساری

مهندس پرویز مؤیدعهد  
استاد دانشگاه تهران

شهرسازی بمعنای امروز، همزمان پیدایش معماری نو، یعنی در حدود اولین سالهای قرن اخیر بوجود آمده است و در مدتی کوتاه تکامل یافته، بطوریکه تا این تاریخ توانسته است اساس مدنیت قدیم را بوضع اعجاب آوری دگرگون سازد. هدف شهرسازی یا عبارت دقیق تر، معماری شهر، تنسيق و تنظیم و یا ایجاد مجموعه‌ای از بناها و فضاهای آزاد و خطوط مرتبطه بین آنهاست، بدانگونه که برای تجمع و سکونت و کار گروهی از افراد انسان مناسب باشد و آنان در عین آسایش و آرامش بتوانند از تمام امکانات بهداشتی و تفریحات ضروری برخوردار شده و در وضعی موافق با کیفیات زمان و مکان زندگی مادی و معنوی خود را رشد دهند.

شهرسازی نمیتواند به تنهایی در قلمرو کارمعماران قرار گیرد، بلکه محتاج به همکاری گروه مشترکی از مهندسان و سیاحان و حقوقدانان و جامعه‌شناسان و بالاخره پزشکان نیز میباشد. و با معاضدت ایشان است که معمار شهر ساز میتواند به تنظیم هیئت خارجی و صوری شهر و ترکیب طرح بناها و ترتیب فضاهای سرسبز، و تفکیک مناطق دست زنده و هر یک از این عناصر را بر حسب وظیفه خاص آنها استقرار دهد، و بالاخره بر اندام شهر تناسب و زیبایی بخشد.

گرچه شهرسازی امروز یکی از پدیده‌های تمدن جدید است، ولی باید گفت که شهرسازی بطور کلی در ازمینه قدیم نیز وجود داشته است. شهرهای هلنیستیک و اتروسک و روم قدیم از نظر شهرسازی شاهکارهایی بوده‌اند. معماران قرون وسطی نیز به فن شهرسازی آشنایی داشته و بسیاری از شهرهای آن دوران طبق طرح پیش‌بینی شده بنا گردیده یا توسعه یافته است.

پیدایش و تحول شهرهای کهن در هر زمان بر حسب عوامل و مقتضیات خاص آن زمان بوده است و تا وقتی این عوامل وجود داشته است، شهر به زندگی و گسترش خود ادامه میداده، و با از بین رفتن آن عوامل شهر نیز روبانحطاط و زوال مینهاده است.

با بررسی تاریخچه شهرها، قبل از هر چیز نقش عوامل بوجود آورنده آن مورد توجه قرار میگیرد. مانند عوامل: بازرگانی - مذهبی - نظامی - سیاسی - صنعتی و بالاخره موقع جغرافیایی که خاصه در تعیین شکل و نوع ترکیب طرح شهرها دخالت داشته است. این عوامل بصورت مطلق یا مختلط، هر یک بنابه خصوصیات خود وظیفه‌ای جداگانه در امر ایجاد و تطور شهرها داشته‌اند. لکن در این مختصر نمیتوان شرح کامل و رسایی در کیفیت آنها بیان داشت. بنابراین بذکر خلاصه‌ای راجع به نقش این عوامل در بنیاد شهرها اکتفا میشود.

## الف - بازرگانی:

فعالیت‌های تجارتهای یکی از قدیمترین و مؤثرترین عوامل ایجاد شهرها بوده است. از دوره‌های تاریک قرون، رسم سوداگری معمول بوده است چنانکه شهر اور Our از سی قرن قبل از میلاد مرکز بزرگ دادوستد بین اقوام مصر و آشور و آسیای صغیر تا دامنه‌های قفقاز و قبایل آسیای مرکزی تا سرزمین هند بوده است.

بازرگانان از نظر تأمین جان و مال خود همواره بطور دسته‌جمعی و بصورت کاروان سفر

میکردند. در همین مسیر کاروانهای تجارتي بوده که بنا بر رورياتي خاص موجبات پي ريزي اغلب شهرها فراهم شده است. مثلاً در محل تلاقي دو يا چند راه تجارتي قافله های مختلف چند گاهي را اطراق میکردند تا به دادوستد کالاهاي خود پردازند. بتدريج با تأسيس انبارها و مراکز تجمع و تشکيل بازارهاي مکاره هسته اوليه شهري را بوجود آورده اند.

همچنين ايجاد شهرهاي کوهستاني غالباً بدینصورت بوده که، کاروانها وقتی در مسیر خود به يك منطقه کوهستاني برخورد میکردند، بمنظور تبديل وسيله نقلیه و آماده کردن خود برای گذشتن از راههاي کوهستاني ناگزير بوده اند مدتي توقف کنند. و در چنین نقاطی بوده که شالوده اینگونه شهرها ريخته شده است.

شهرهاي صحرايي نیز با وضعی تقريباً مشابه با آنچه ذکر شد تشکيل گريده است. در مسیر صحراهاي نامسکون، از طرفی طولانی بودن راه و از سوی ديگر بی آبی و گرمای سوزان باعث شده است که قافله بازرگانان برای خود منزلگاههاي بوجود آورند. محل توقف و تمرکز ایشان رباطها و کاروانسراهي بوده است که بتدريج به شهرهاي صحرايي تبديل گريده، بطوریکه شهرهاي بزرگی چون بغداد و دمشق در اصل کاروانسراهي بوده اند.

صومعهها يا قصرهاي فتودالی نیز که در مسیر خطوط تجارتي واقع شده بوده اند، باعث جلب بازرگانان در پناه قدرتهای معنوی و مادی خود گشته و این امر موجب شده است که در طول ایام در جوار چنین نقاط شهری بوجود آید که نمونه های آن بسیار زیاد است.

#### ب - مذهب :

مذهب را بعنوان مهمترین عامل در تمدن اعصار قدیم باید شناخت. از نظر شهرسازی مذهب علاوه بر نقشی که در تشکيل و تحول و سرنوشت شهرها داشته است، در معماری بناها و خطوط ناظم شهر نیز سرچشمه الهام بوده است. در شهرهاي مصر قدیم راههاي اصلی در جهات و نقاطی قطع میشده اند که بوسیله ارقام مقدس تعیین شده بود.

با آفتاب سوزان مصر قاعدتاً میبایستی خیابانها مانند اغلب شهرهاي مشرق زمین کم عرض و تنگ بنا میشد، تا در نتیجه، سطح معابر در سایه بیشتری قرار گیرد. در صورتیکه برخلاف، خیابانها بسیار عریض (در حدود ۶۰ متر) بوده است. بنحوی که تابش آفتاب و بادهاي آتش زای بیابانهای مصر، این خیابانهای وسیع و مستقیم را بصورت جهنمی غیر قابل تحمل در میآورد. ولی در عوض وسعت معابر، حرکت دسته های بزرگ مذهبی را در اعیاد و سوگواریها آسان میساخته است.

همچنین در شهرهاي آشور و اتروسک، طول و عرض معابر تعداد شوارع اصلی، فاصله خانهها از حصار شهر، ابعاد میادین و بالاخره مساحت و حدود شهر، همه طبق ارقام و اعدادی بوده که در نظر آنها قدرت جادویی داشته است.

شهر لورد Lourdes واقع در منطقه پیرنه علیا، یکی از مهمترین شهرهاي است که بر اثر عامل مذهبی ايجاد شده بدین معنی که: روزی دختر آسیابانی جلوه مریم را در تاریکی مغاره ای رؤیت کرد. از برکت این معجزه ا شفای بیماران آغاز شد، و در مدتی کوتاه زیارتگران بیشماری بدین مکان روی آوردند و کلیسای جامعی در جوار مغاره بنا نهادند. امروز این منطقه بصورت شهری بزرگ درآمدی است که هر ساله نزدیک به هفتصد هزار نفر زائر بسوی آن روی می آورند.

سایر شهرهاي مذهبی نیز هریک بر اثر عامل خاص مذهب تکوین یافته است. مکه، بیت المقدس، قم و مشهد همه در عداد این قبیل شهرها میباشند که در تمام آنها مذهب بر سایر عوامل مسلط بوده و استواری شهر معلول قدرت و فعالیتهاي مذهبی است.

### پ - سیاست :

نفوذ سیاست نیز در موقع خود کمتر از سایر عوامل نبوده است. شهرهای : ورسای ، کالسروخ ، مانهایم و تهران بمقتضای سیاست روز یا بفرمان سلاطین عصر پی‌ریزی ویا تشکیل شده است. مردم آمریکا بعد از تحصیل استقلال و تشکیل ممالک متحده ، بمنظور پایتخت و مرکز حکومت ، شهر واشنگتن را بنا نهادند .

چه بسیار بوده‌اند پایتخت‌هایی که هر چند یکبار تغییر محل داده ، زمانی در جوار مرزها ووقتی در مرکز مملکت قرار یافته‌اند. واین امر بستگی به سیاست خاص هر دوره داشته است ، بدینمعنی که دروضع اول تسلط بر مرزها و دروضع دوم نگرانی تمام نقاط کشور منظور بوده‌است. دراین قبیل شهرها عامل سیاسی بطورمطلق حکمروایی داشته و تا زمانی که شهر محل اقامت سلطان یا مقر حکومت بوده است توسعه آن بسرعت ادامه یافته است ، ویا تغییر سیاست یا تعویض مرکز حکومت شهر از رشد واز رونق بازمانده ، مگر در موردی که عامل یا عوامل دیگر جانشینی سیاست ادامه حیات شهر را تضمین کرده باشد .

### ت - نظام جنگی :

این عامل در هر دوره بنا بقضای تکنیک جنگی روز ، طرح شهر را بشکل ووضع خاصی درآورده است ، چه از نظر انتخاب محل وچه از لحاظ راههای ارتباطی شهر ، نقاطی که جنبه مهم دفاعی داشته‌اند ، اغلب باعث ایجاد شهرهای عظیمی گردیده‌اند. مانند جزایری که در میان رودهای بزرگ واقع بوده و درعین حال در مسیر شاهراه نظامی نیز قرار داشته‌اند.

شهرهایی چون پاریس ، برلن و لنین گراد در چنین جزیره‌هایی پایه گذاری شده‌اند. قبل از امپراطوری روم و بعد از سقوط آن و در تمام دوران قرون وسطی ، شهرها تقریباً وضع دفاعی بخود گرفته و عامل نظامی یا بطور مطلق یا همراه با عوامل دیگر شهر را در قلمرو و سلطه خود داشته و بنای شهرها بر اصول تکنیک نظامی پی‌ریزی شده‌است . چنانکه معایرتنگ و پریپچ و خم شهرهای قدیم یونان برای جلوگیری از نفوذ سپاهیان دشمن به قلب شهر ، و طرح شطرنجی شکل در شهرهای اتروسک ، با دو خیابان بزرگی که شهر را به چهار منطقه تقسیم میکرده است ، بمنظور سهولت خروج سربازان از دروازه‌های شهر بوده‌است . همچنین طرح ستاره‌ای شکل در شهرهای قرن هفدهم برای امکان تمرکز توپخانه و تیراندازی به جهات مختلف ، ابداع شده است . امروز نیز برای مقابله با سلاحهای تازه جنگی ، با پیشرفتهایی که بشر در قلمرو علم کرده است ، بعید بنظر نمیرسد که طرحهایی بمنظور ایجاد شهرهای زیرزمینی تهیه و بموقع اجرا گذارده شود . چنانکه بعضی از دولتها ، از هم‌اکنون در این امر گامهای مؤثری برداشته و موفقیت‌هایی نیز بدست آورده‌اند . اتم گراد شوروی را شاید بتوان بعنوان نمونه نام برد . یا کوی‌های صنعتی زیرزمینی ، واقع در کشور سوئد که مجهز به وسایلی است که میتواند زندگی عادی و سالمی را در وضعی کاملاً مصنوعی برای کارگران و ساکنان خود تأمین کند و چه بسا که همین کوی‌های صنعتی ، در آینده سرمشق برای شهرهای زیرزمینی گردند.

### ث - صنعت :

عامل صنعت در گذشته چندان نقش عمده‌ای در سرنوشت شهرها نداشته است . لکن از اواسط قرن نوزدهم با ظهور ماشینیسیم ، صنعت صورتی دیگر بخود گرفت و بر اثر آن تحولی عظیم در اوضاع اقتصادی پدید آمد. خاصه آنکه در این مدت جمعیت بیشتر کشورهای بطور حیرت‌آوری رو بترapid نهاد . چنانکه از ۱۸۰۰ تا ۱۹۱۴ یعنی در مدتی حدود یک قرن ، تنها جمعیت اروپا از ۱۸۰ میلیون به بیش از ۴۶۰ میلیون نفر رسید. در حالیکه پیش از آن در طی ۱۲ قرن یعنی از قرن

هفتم تا نوزدهم این جمعیت هیچگاه از ۱۸۰ میلیون تجاوز نکرده بود.

با توسعه صنعت، مردم روستایی و شهرنشینانی که در زادگاههای خود بیکار و معطل مانده بودند، در جستجوی کار برآمده و به شهرهای عمده و مراکز صنعتی هجوم آوردند. هر روز بر تراکم این توده عظیم افزوده میشد. بتدریج حصار شهرهای قدیمی فرو ریخت و مناطق مسکونی با سرعتی زاید الوصف توسعه یافت.

شهرهایی که بموازات پیشرفت بطنی تمدن قرون گذشته به کندی تحول یافته و جز پذیرش ساکنان محدود خود ظرفیت بیشتری نداشتند، ناگهان با هجوم سیل خانه براهکن مردمی بی‌خانمان روبرو گشتند.

با تکثیر جمعیت، فضاهای آزاد را بناهایی مرتفع و درهم فشرده اشغال کرد. کوچه و خیابانهایی که برای عبور و مرور مردم پیاده و چارپایان بنا شده بود، جای خود را به وسایل نقلیه سریع السیر موتوری داد. هیئت شهرها بوضعی آشفته درآمد و تار و پود آن از هم گسیخته شد. خلاصه جنبشی سریع و غیر مترقبه و فعالیتهایی مختلف و بی‌سابقه آغاز شده و مشکلاتی نوظهور و درهم پیچیده یکی پس از دیگری برگرفتاریهای اقتصادی دولت‌های وقت اضافه گردید. برای سامان دادن باین وضع درهم و تعدیل آشفتگی شهرها، اولیاء امور بتکاپو افتاده و در اندیشه چاره‌جویی برآمدند. با آنکه از بدو تحولات صنعتی و آغاز دوره ماشینیسم علمای صاحب‌نظر و جامعه‌شناسان، پیشینی چنین اوضاعی را کرده و طرحهایی نیز در این زمینه عرضه داشته بودند، معذالک مشکل شهرها لاینحل بنظر میرسید. مسئله بهداشت شهر قبل از هر چیز مورد توجه قرار گرفت. تا بالاخره از اوایل قرن اخیر کنگره‌های بزرگ بهداشتی بطور پی‌درپی در شهرهای بزرگ اروپایی تشکیل یافت، همچنین سال ۱۹۱۰ چند نمایشگاه بزرگ بین‌المللی برای نشان دادن طرح و وضع شهرها، در برلن، دوسلدرف و لندن تأسیس گردید و برای اولین بار وضع شهرهای مختلف در مقام مقایسه قرار گرفت.

در کنگره مشهور لندن که در همان سال ۱۹۱۰ تشکیل شد، عده‌ای از معماران بزرگ و پیشوایان و علوم اجتماعی و متخصصان امور اداری شهرها دور هم گرد آمدند و مشکل تنسيق و اصلاح شهرها و تطبیق آن با وضع دنیای جدید را بصورت جدی‌تری مطرح کردند و برای اولین بار کلمه «اوربانیسم» یا شهرسازی بمعنای امروز بر سر زبانها افتاد.

بدنبال تشکیل این کنگره، موزه علوم اجتماعی فرانسه بمعاضدت شوراهای بهداشت شهری و روستایی، دست بفعالیت‌های دامن‌داری زدند. تا آنکه در سال ۱۹۱۲ مقدمات تدوین مقرراتی را فراهم کردند که بعدها با همکاری جمعیت معماران شهر ساز، در سال ۱۹۱۹ بعنوان اولین قانون شهرسازی بدولت وقت تکلیف شد و مورد تصویب قرار گرفت. این اولین گام در امر شهرسازی بود.

حاصل آنکه از سالهای اول بعد از جنگ ۱۸-۱۹۱۴ بتدریج اصول و مقررات شهرسازی تکمیل شد و در کشورهای متمدنی جهان معمول گردید.

بزرگترین کنگره‌ای که تا کنون برای رسیدگی به مسائل مربوط به امر شهرسازی، با شرکت معماران و شهرسازان و جامعه‌شناسان کشورهای مختلف، هر چند سال یکبار تشکیل گردیده است.

کنگره ایست بنام سیام (Congris international des architectes modernes C.I.A.M)

مهمترین جلسه این کنگره در سال ۱۹۳۳ در شهر آتن تشکیل شد و برنامه کار، بررسی وضع ۳۳ شهر بزرگ اروپایی بود. نتیجه مطالعات این کنگره بصورت منشوری پخش شد که در دستور زیر بطور خلاصه بذکر قسمتهای غیر فنی آن مبادرت میشود:

### منشور آتن

۱- اغلب شهرها وضع درهم و هرج و مرجی دارند بطوریکه دیگر قادر برفع احتیاجات

حیاتی و روانی ساکنان خود نیستند.

۲ - این وضع میتواند بخوبی توسعه روزافزون منافع خصوصی را از ابتدای ظهور ماشینیسیم آشکار کند.

۳ - اعمال نفوذهاییکه روی منافع خصوصی میشود از طرفی باعث عدم تعادل قدرتهای اقتصادی و از طرف دیگر موجب ناتوانی مقامات مسئول و ضعف تعاون اجتماعی میگردد .

۴ - منافع خصوصی باید تابع منافع اجتماعی گردد تا باین ناسامانیها خاتمه داده شود .

۵ - شهر باید روی پلان مادی و معنوی خود آزادی فردی و منافع اجتماعی را تأمین کند.

۶ - ضروریترین قانون برای تنسيق هر شهر، طرح پروگرام و تدوین قوانینی است که اجرای آنرا میسر سازد .

۷ - پروگرام باید روی بررسی متخصصان فن طرح و در آن شرایط زمان و مکان پیش بینی شده باشد. ضمناً باید با مسائل طبیعی و موقع جغرافیایی منطقه مورد نظر همچنین با مفروضات اقتصادی و نیازهای اجتماعی و ارزشهای معنوی آن تطبیق کند.

۸ - کلید شهرسازی در این چهار عامل اصلی است :

۱ - سکونت

۲ - کار

۳ - تفریح سالم

۴ - عبور و مرور

### اصل اول : سکونت

کنگره احتیاجات اولیه شهرسازی را در مناطق سکونی در این سه عامل حیاتی خلاصه کرده است : آفتاب - سیزه - فضا . متأسفانه بناهای مسکونی طوری در شهر تقسیم شده اند که با احتیاجات بهداشتی در تضادند. محله‌های پر جمعیت در نقاطی از شهر واقع شدند که از نظر موقعیت دارای شرایط مناسب نیستند. بعکس محله‌های کم جمعیت و بناهای لوکس نقاط مناسب‌تر و خوش آب و هوا تر را اشغال کردند.

موافقتنامه آتن میگوید : ما حق نداریم که در شهرها فقط برای افرادی که از ثروت بهره‌مند هستند نقاط مناسب و شرایط زندگی سالم و آسوده‌تری در نظر بگیریم . باید قانون و نظامنامه‌ای برای ارگانیسیم شهر تدوین کرد تا همه افراد بتوانند از سیزه و هوای سالم و روشنایی استفاده کنند . محله‌ها و بناهای مسکونی باید بهترین نقاط شهر را اشغال کرده و در فضاهای وسیع و سبز و مشجر و نزدیکی گردشگاهها و زمینهای بازی و ورزش و مراکز تفریح و استراحت قرار گیرد . تراکم مناسب جمعیت باید بستگی داشته باشد به شکل و ترکیب خانه‌های مسکونی که در نتیجه وضع زمین و موقع جغرافیایی آن مشخص شده است .

منابع تکنیک مدرن باید اقدام به ساختن بناهای مرتفع که در فاصله‌های دور از یکدیگر هستند بکند و در نتیجه زمینهای وسیعی برای فضاهای سبز و مشجرو سایر تأسیسات بهداشتی و ورزشی باقی گذارد .

مقامات رسمی و مسئول امور شهرسازی با ایجاد يك رابطه صحیح بین محله‌های مسکونی و فضاهای آزاد و تعیین مساحت ثابت شهر برای مدتی در حدود پنجاه سال و تدوین اساسنامه‌ای در این زمینه میتوانند توسعه شهر را در آینده در شرایطی مناسب و اساسی تأمین کنند و در حدود مقررات این اساسنامه همه‌گونه آزادی به ابتکار و ابداع هنرمندان معمار و شهرساز برای تنسيق شهر بدهند .

ایجاد فضاهای سبز و خرم تنها وسیله ایست برای مقابله با خطرهای حاصله از تمدن مکانیکی و ماشینی و باغها و گلستانهای عمومی همیشه اثر شفا بخش روی جسم و روح مردم دارد و مهمتر از همه تأثیر آن روی وضع روانی و عصبی ساکنان شهر است. وجود فضاهای مشجر ضروری ترین عامل برای شهرهای بزرگ و پر جمعیت میباشد تمام محله های مسکونی باید در آینده زمینهای سبز و وسیعی برای ساختن تأسیساتی از قبیل زمینهای بازی و ورزش برای کودکان و جوانان در اختیار داشته باشند. مجموعه خانه های ناسالم باید خراب شود و جای آنها بوسیله سبزه و درخت اشغال شود. بهداشت عمومی برای محله های قدیمی و ناسالم جز کلنگ علاج دیگری در نظر نمیگیرد. برای هر یک از محله های مسکونی باغ اطفال و باشگاه جوانان، مراکز اجتماعی تهیه شود. مساحت باغها و پارکها و فضاهای آزاد و مشجر طبق بررسی دقیقی که بعمل آمده است بر حسب تعداد جمعیت شهر تعیین شده است. برای شهرهای بزرگی که از اطراف بوسیله جنگلهای طبیعی و مصنوعی محصور هستند باید برای هر نفر پنج متر مربع زمین سبز و مشجر در نظر گرفت ولی برای شهرهایی که فاقد جنگل و مناطق سبز هستند باید مساحتی معادل بیست متر مربع برای هر نفر حساب آورد.

### اصل سوم: کار

فاصله بین مراکز کار و خانه های مسکونی باید بحد اقل اندازه برسد. منطقه صنعتی باید بوسیله یک منطقه وسیع مشجر از مناطق مسکونی جدا شود. مراکز حرفه ای میتوانند در محوطه داخلی شهر ولی در نقاط مشخص قرار گیرند. مراکز معاملات و امور تجاری باید دارای ارتباط آسان با مناطق مسکونی همچنین مراکز صنعتی و مراکز حرفه ای داشته باشند.

### اصل چهارم: عبور و مرور

بیشتر راههای ارتباطی در بدو امر برای عبور و مرور و پیاده روی و با اراجه ها و چهارپایان پیش بینی شده است نه برای حرکت وسایل موتوری، فاصله نقاط برخورد وسایل ارتباطی بسیار کم است فاصله اغلب کوچه هاییکه مسیر وسایل نقلیه هستند از یکدیگر در حدود صد یا پنجاه یا هریست یا ده متری است در حالیکه لاقل این فاصله باید در حدود دویست یا چهار صد متر باشد. در مقابل سرعتهای مختلفی که وسایل نقلیه دارند شبکه عبور و مرور شهرها کاملاً ناقص و فاقد ارزش میباشد هر دسته از وسایل نقلیه اعم از اتوبوس - اتومبیل - کامیون - دوچرخه - اراجه و غیره بر حسب سرعت مسیر و هدفی که دارند باید تقسیم بندی شده و برای آنها پیست های جداگانه ای در نظر گرفت. مشکل نقاط تقاطع راههایی که اشباع از ترافیک هستند باید بوسیله ایجاد اختلاف سطح حل شود بخصوص وسایط نقلیه ترانزیت نباید مجبوره توقف در نقاط مختلف شهر گردند با ایجاد اختلاف سطح در نقاط برخورد میتواند حرکت پیوسته وسایط نقلیه را تأمین کرد. پیاده روی و پیاده روی باید مسیری کاملاً جدا از خط سیر اتومبیلها داشته باشند. راههای ارتباطی باید بر حسب وضع و هدفی که دارند تقسیم بندی گردند مثل راههای ارتباطی محله های مسکونی و راههایی که فقط برای گردش و پیاده روی در نظر گرفته شده است راههای ترانزیت و شاهراههای اصلی داخل شهر که بر راههای خارج از شهر متصل میشود و همیشه یک فضای وسیع و مشجر باید بصورت دیوار محافظی، راههای بزرگ عبور و مرور را از دیگر قسمتهای شهر جدا کند.