

منظر حرکت

فرایند بومی شدن وسایل نقلیه مکانیزه در شهرهای هند

سمانه رحمدل

کارشناس ارشد معماری منظر

Samaneh_rahmdel@yahoo.com

چکیده

نگاه عمومی نسبت به وسایل نقلیه به عنوان یکی از ارکان منظر حرکت شهرهای معاصر، بیان گر این است که تجهیزات مذکور در همه شهرها عناصری کامابیش مشابه اند و تنها به ایفای نقش عملکردی خود، یعنی جابه جایی در شهر می پردازند. در بیشتر جوامع شهری وسایل نقلیه تنها جنبه عینی داشته و فاقد هرگونه نشانه مؤثر در خوانایی شهر هستند. از آنجا که در هند زندگی شهری با حیات بومی و بدوی درآمیخته و مردم، هر پدیده ای را از فیلتر بومی گرایبی عبور داده و «هندی» می کنند، این سؤال مطرح می شود که آیا هندی ها توانسته اند حمل و نقل مکانیزه را، به عنوان یکی از ارکان ساختار شهری و در عین حال پدیده ای وارداتی، بومی کنند؟ و در صورت مثبت بودن جواب، در قالب چه الگویی به این مهم دست یافته اند؟ تأمل در نظام حرکت در شهرهای هند، این فرضیه را مطرح می کند که الگوی وسیله نقلیه ای تحت عنوان «اتو-ریکشا» توانسته با استفاده از ویژگی های فیزیکی خود و تعامل با جامعه، از چارچوب های عملکردی وسایل نقلیه فراتر رفته و به جایگاه مکانی منظرین برسد. در این نوشتار با انتخاب «اتو-ریکشا» به عنوان نمونه موردی، تلاش می شود فرضیه مطرح شده به اثبات برسد. روش شناسی تحقیق، بر مبنای قرائت و تفسیر منظر حرکت در شهرهای امروز هند استوار است. هرچند هم خوانی ریکشا با نیازهای عملکردی جامعه در پذیرش آن از سوی مردم مؤثر بوده، ولی جایگاه منظرین آن از انطباق با فرهنگ کسب و کار هندی و تبدیل شدن به مکان کار-زندگی به دست آمده است. ورود نشانه های آشنا به ریکشا موجب تغییر کاراکتر آن از ابزاری وارداتی به مکانی متأثر از نشانه های معنادار فرهنگ هندی، و تأثیرگذاری ریکشا در خوانایی شهر هندی شده است.

واژگان کلیدی

اتو-ریکشا، منظر حرکت، جامعه شهری هند، بومی سازی، فرهنگ کسب و کار هندی.

پرتکرار با یکدیگر یاد کرد؛ زیرا «تکرار» عواملی از منظر شهر، در کنار «مشابهت» آنها، درک بصری مظاهر جسمی یک مجتمع شهری را آسان می‌کند (لینچ، ۱۳۸۹: ۱۹۴-۱۹۳). برای تبدیل وسایل نقلیه به نشانه شهری، بومی‌شدن آنها اجتناب‌ناپذیر است. لازم است این عناصر پرتکرار ولی بی‌خاطره، به گونه‌ای با شرایط جغرافیایی، فرهنگی، اقتصادی و... یک سرزمین به تعامل بپردازند که قادر به راه‌یابی به خاطرات مشترک مردم با عوامل یادشده باشند. جامعه هند به‌رغم پذیرش برخی جنبه‌های مدرنیته و به‌ویژه گام برداشتن در جهت توسعه اقتصادی، در عرصه زندگی اجتماعی شهری به حیات بومی و بدوی وفادار مانده و فرهنگ سنتی و مذهب-محور را حفظ کرده است. خاستگاه فرهنگی مردم هند چنان قوی است که کلیه مظاهر مرتبط با زندگی مدرن شهری را بدون عبور از فیلتر فرهنگ بومی و «هندی» کردن آن نمی‌پذیرند. در این راه حتی ممکن است آن پدیده را از هدف اولیه خود دور کرده یا کارکردهای جدیدی به آن بیفزایند. اکنون این سؤال مطرح می‌شود که آیا جامعه هند توانسته حمل و نقل مکانیزه را به‌عنوان یکی از ارکان ساختار شهری معاصر، بومی کند؟ و اگر جواب مثبت است، این بومی‌سازی در قالب چه الگویی حاصل شده است؟ در این تحقیق تلاش می‌شود با انتخاب الگوی وسیله نقلیه «اتو-ریکشا» (Auto-Rickshaw) به‌عنوان نمونه موردی و تحلیل جایگاه آن در جامعه شهری معاصر هند، به سؤال مطرح شده پاسخ داده شود. ابتدا براساس مجموعه مطالعات میدانی و کتابخانه‌ای به معرفی اتو-ریکشا پرداخته و در ادامه، براساس دریافت‌های حاصل از خوانش این عنصر در شهرهای هند، سعی در اثبات فرضیه خواهیم داشت.

کریدورهای حرکتی و تجهیزات حمل و نقل، که تحت عنوان منظر حرکت یا منظر حمل و نقل از آنها یاد می‌شود، از عمده‌ترین اجزای سازنده منظر معاصر شهرها به شمار می‌روند. جایگاه این اجزا می‌تواند از ابزارهای صرفاً عملکردی تا عناصر مؤثر در خوانایی شهر متغیر باشد. اهمیت منظر حرکت در شناخت شهر، هنگامی درک می‌شود که کریدورهای حرکتی را «تهی» ندانسته و برای آنها کیفیتی مستقل از جداره‌های شهری قایل باشیم. برای رسیدن به این کیفیت، ضروری است عناصر تشکیل‌دهنده این منظر دارای ویژگی‌هایی فراتر از سودمندی باشند، تا از عناصری کمی به کیفی ارتقاء یابند. تبدیل یک عنصر کالبدی به عنصر منظر در صورتی امکان‌پذیر است که قادر به پاسخ‌گویی به اهداف سه‌گانه منظر، شامل سودمندی، زیبایی و معنابخشی باشد. وسایل نقلیه موتوردار، عموماً تجهیزاتی کمابیش هم‌سان هستند که سیمایی بین‌المللی داشته و نمی‌توان آنها را نماد سرزمین خاصی دانست. به‌علاوه، پیامدهای حضور وسایل نقلیه مکانیزه در شهر^۱ باعث کمرنگ‌شدن نقش آنها در آفرینش شهرهای انسان‌مدار شده است. در تعارضات شهری میان انسان و اتومبیل، راه‌حل پیشنهادی عموماً حکم به دور کردن وسایل نقلیه از محیط انسانی و انتقال آنها به مسیرهای زیرزمینی و مانند آن می‌دهد (Waldheim, 2006: 173). حذف ماشین‌ها از بافت‌های تاریخی گواه نامطلوبی آنهاست، در این مورد ابعاد بزرگ مزید بر علت می‌شود. در این بین آنچه نادیده انگاشته می‌شود، قابلیت بالقوه وسایل نقلیه برای تبدیل‌شدن به نشانه شهری و کمک به خوانایی شهر است، به‌ویژه باید از دو صفت تکرارپذیر بودن آنها در زمان و مکان و نیز مشابهت این عناصر

دارند. نخستین ماشین سه‌چرخه در هند، شکل چهار نفره مسافرب بود که به نام «اتو-ریکشا» وارد بازار شد. هرچند در طول زمان مدل‌های متنوعی با عملکردهای گوناگون با استفاده از الگوی سه‌چرخه‌ها تولید شد، ولی الگوی کلی این وسایل نقلیه کماکان به‌عنوان الگوی ریکشا شناخته می‌شود. خاستگاه اصلی ریکشا را ژاپن می‌دانند. نخستین گونه ریکشا، موسوم به «جین ریکی‌شا»^۲ (Jinrikisha) در ۱۸۶۹ در ژاپن و با تأثیرپذیری از درشکه‌های ویکتورین اختراع شد (Warren, 1997: 4). ریکشای سنتی، دوچرخه‌ای کابین‌دار بود که توسط نیروی انسانی کشیده می‌شد، به همین سبب به نام ریکشای کشیدنی (Pulled-Rickshaw) شناخته می‌شود. به تدریج نیروی انسانی جایش را به نیروی مکانیکی

فرضیه: به نظر می‌رسد الگوی وسیله نقلیه‌ای تحت عنوان «اتو-ریکشا» توانسته با تلفیق حمل و نقل مدرن با ویژگی‌های بومی هند، از نقش اولیه خود به‌عنوان عنصر خدماتی فراتر رفته و به جایگاه عنصر منظرین ارتقا پیدا کند. به‌علاوه می‌توان ادعا کرد که این وسیله نقلیه با تأثیرپذیری از جامعه شهری هند به‌عنوان مخاطب منظر، از ابزار به مکان تبدیل شده است.

از جین‌ریکی‌شا تا اتو-ریکشا

میان سه الگوی اصلی حمل‌ونقل رایج هند^۳، وسایل نقلیه سبک سه‌چرخه (Three-Wheeler Scooters) سهم عمده‌ای

تولید شده و فرایند عرضه این وسایل نقلیه سبک، تا امروز با روندی فزاینده ادامه داشته است (تصویر ۱).

تعامل با جامعه، رمز دوام ریکشا در هند

امروزه کارخانه‌های متعدد داخلی و خارجی به تولید و عرضه ماشین‌های سه‌چرخه سبک در هند می‌پردازند. انواع اتو-ریکشاها تأمین‌کننده بخش اصلی نیاز حمل و نقل جامعه شهری هند بوده و جزء پرتکرارترین عناصر سیمای شهر به‌شمار می‌روند (تصویر ۲). در کنار اتو-ریکشا، ریکشای رکابی نیز همچنان در برخی شهرهای هند، مانند کلکته و دهلی، از ارکان حمل و نقل است (تصویر ۳). این در حالی است که استفاده از این دو گونه ریکشا در کشورهای سازنده‌شان سال‌هاست منسوخ شده و این تجهیزات، با نمونه‌های مدرن جایگزین شده‌اند. آگاهی از این مطلب، موجب طرح چنین سؤالی می‌شود که چگونه پدیده وارداتی اتو-ریکشا قادر به ایجا در زمینه‌ای بیگانه است، در حالی که در زمینه اصلی‌اش مطرود است؟ به‌ویژه اینکه هرگونه تغییر، در تباهی یا دوام

داده و ریکشای سنتی با ریکشای رکابی (Cycle-Rickshaw) جایگزین شد. صدور ریکشا به کشورهای شرق و جنوب آسیا از دهه ۱۸۷۰ آغاز و تا اوایل ۱۹۰۰ ریکشای رکابی تبدیل به یکی از ارکان حمل‌ونقل در این مناطق شد. زیرا پاسخ‌گوی مناسبی برای تردد در گذرهای باریک این سرزمین‌ها به حساب می‌آمد (Hasan khan, 2012: 311).

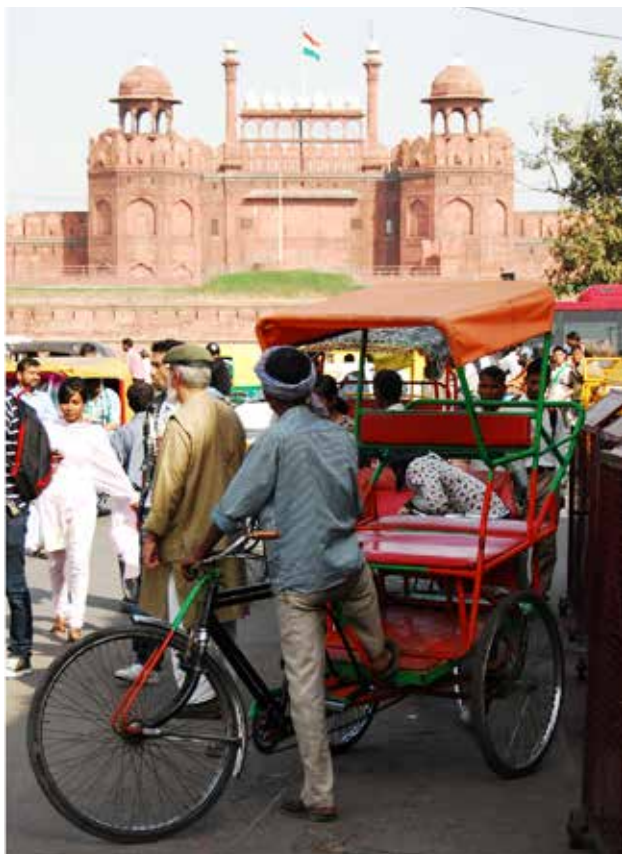
در نخستین سال‌های بعد از پایان جنگ جهانی دوم، به سبب کمبود وسایل نقلیه و ضعف اقتصادی جامعه، ایده طراحی یک موتور سه‌چرخه کابین‌دار برای جابجایی بار^۵ مورد استقبال کمپانی ماشین‌سازی پیاجوی ایتالیا (Piaggio) قرار گرفت و در ۱۹۴۸ اولین گونه این وسیله با نام آپی (Ape) وارد بازار شد (Mort, 2008: 61). در ۱۹۵۶ یکی از مدل‌های جدید آپی که به جابجایی مسافر اختصاص داشت، مورد توجه کمپانی هندی بجاج (Bajaj) واقع شده و به دلیل شباهت‌هایش با ریکشای سنتی، با نام «اتو-ریکشا» و تحت لیسانس پیاجو به تولید آن در هند پرداخت. تا دهه ۱۹۷۰ تنها مدل متداول ریکشا، ریکشای چهار نفره بود. از این زمان انواع مدل‌های سه‌چرخه ارائه‌کننده خدمات با پیروی از الگوی اتو-ریکشا



تصویر ۱. ون-ریکشا در ادیپور. یکی از مدل‌های جدید ساخته شده براساس الگوی اتو-ریکشای ۴ نفره. عکس: سمانه رحمدل، آرشیو پژوهشکده نظر، ۱۳۹۱.



تصویر ۲. ترافیک اتو-ریکشا در واراناسی (بنارس). اتو-ریکشاها از پرتکرارترین عناصر شهری هند هستند.
عکس: سمانه رحمدل، آرشیو پژوهشکده نظر، ۱۳۹۱.



شهر مؤثر است (Giro, 2006: 91). پاسخ را باید در قابلیت پاسخگویی اتو-ریکشا به نیازهای بومی جامعه شهری هند جستجو کرد.

در ادامه، فرایند بومی‌سازی ریکشا و سیر تحول آن، از عنصر عملکردی مطلق به نشانه شهری، در قالب بررسی چگونگی پاسخ‌دهی آن به نیازهای عملکردی و فرهنگی جامعه هند مورد مطالعه قرار می‌گیرد.

اتو-ریکشا و پاسخگویی به نیازهای عملکردی

نخستین گام برای پذیرش پدیده‌ای نوظهور در جامعه، این است که پدیده مذکور قادر به پاسخگویی به عملکرد متصور

تصویر ۳. ریکشای رکابی در دهلی. این وسیله در بعضی از شهرهای هند همچنان به‌عنوان یکی از وسایل نقلیه مؤثر مورد استفاده قرار می‌گیرد.
عکس: آیدا آل‌هاشمی، آرشیو پژوهشکده نظر، ۱۳۹۱.

بیش از حد فضای داخلی، برای آن امتیازی مقابل ساختار بسته و گلخانه‌ای وسایل نقلیه استاندارد ایجاد می‌کند.

گذر ریکشا از شیء به مکان

انطباق اتو-ریکشا با نیازهای عملکردی جامعه شهری هند، به تنهایی نمی‌تواند ضامن تداوم این عنصر در این جامعه باشد. اجتماعی با ساختار وابسته به ارزش‌های بومی که به‌سختی قادر به سازگاری با پدیده‌های مدرن است. آنچه باعث دوام ریکشا در چنین بستری است، ورود آن به خاطره جمعی مردم و یکپارچه‌شدن با ادراک مردم از توده شهر است. این فرایند را باید حاصل انطباق ریکشا با خواست‌های فرهنگی زمینه دانست. چگونگی دستیابی ریکشا به این جایگاه در رابطه متقابل آن با بستر و تأثیرپذیری این دو از یکدیگر نهفته است.

مطلوبیت ساختاری، زمینه‌ساز پذیرفته‌شدن به عنوان فضا

ریکشا اساساً کالبدی حداقلی دارد. گشودگی‌های وسیع و بدون درب، ساختاری نیمه‌باز برای ریکشا ایجاد کرده که باعث ایجاد رابطه بی‌واسطه با محیط پیرامون، یعنی شهر می‌شود. نیمه‌باز بودن بدنه ریکشا، هرچند ریشه در ملاحظات اقتصادی دارد، کارکردی ثانویه پیدا کرده و باعث پذیرش آن به‌عنوان فضایی قابل انطباق با زندگی خیابانی و برون‌گرا در شهر هندی شده است. خیابان در هند، بخشی از یک سازمان فضایی پیچیده است که عرصه برخورد انواع مختلف فعالیت‌های اجتماعی را فراهم می‌کند. ساختار چندعملکردی خیابان، آمیزه‌ای از فضاهای هم‌پوشاننده فراهم می‌کند که باعث ترکیب عرصه‌های فعالیتی می‌شود (Edensor, 2006: 201-202). اقتصاد غیررسمی (کیم، ۱۳۸۹: ۲۰۹)، شامل تجارت و خدمات سیار و موقت، بخش اصلی فعالیت در خیابان هندی را شامل می‌شود. این‌گونه امرار معاش در فضای غیرمحصور، در راستای زندگی اجتماعی برون‌گرا و نمایان شهروندان هندی توجیه می‌شود. چنین برخوردی با شهر، ریشه در طبیعت‌گرایی هندوان دارد. روح جهان‌بینی هندی، نگاهی تقدس‌آمیز به ارتباط انسان با طبیعت دارد (چدهوری، ۱۳۸۸: ۱۰۹). در این نگرش، تکیه کردن بر طبیعت در مسیر به فعلیت‌رساندن استعداد معنوی ضروری است (نصر، ۱۳۸۷: ۱۱۸). زندگی خیابانی، واکنش مردم به شهرنشینی اجتناب‌ناپذیر است؛ به‌گونه‌ای تلاش می‌شود با الگوهای غربی توسعه که مبتنی بر تفکیک محیط زیست طبیعی و مصنوع است مقابله شود^۵. در چنین اندیشه‌ای، فضاهایی که ارتباط بی‌واسطه با محیط زیست دارند، امکان سازگاری با الگوهای زیبایی‌شناسانه را می‌یابند.

بر آن در بستر جدید باشد. این در صورتی رخ می‌دهد که عنصر تازه، در ذات خود قابلیت سازگاری با مجموعه‌ای از عوامل اصلی تشکیل‌دهنده زیرساخت‌های جامعه مقصد را داشته باشد. در بستر شهر و در ارتباط با پدیده حمل و نقل مکانیزه، عواملی چون اقتصاد، بافت شهری و اقلیم ضروری است در طراحی وسایل نقلیه مورد توجه قرار گیرند.

استفاده گسترده از اتو-ریکشا در شهرهای هند، گواه موفقیت این وسیله نقلیه در ایفای نقش ابزار تردد در شهر است. علت در عواملی نهفته که منجر به شکل‌گیری ساختار فیزیکی ریکشا شده‌اند. به‌رغم اینکه ریکشا عنصری بیگانه و برخاسته از فرهنگی متفاوت و حتی متضاد با هند به‌شمار می‌رود، ولی تأمل در خاستگاه زمانی و مکانی این پدیده و انگیزه طراحی آن، حکایت از شباهت‌هایی میان جوامع مبدأ و مقصد دارد. مدل وسیله نقلیه سه‌چرخه محصول شرایط ویژه ایتالیایی بحران‌زده بعد از جنگ بود (Mort, 2008: 61). مدلی که قادر به هماهنگی با اقتصاد شکننده جامعه از یک‌سو، و نیاز شهر به تجهیزات مناسب حرکت در بافت فرسوده از سوی دیگر باشد. اشتراک جامعه شهری ایتالیا و هند در دو عامل اقتصاد ضعیف و ساختار ارگانیک شهری، زمینه‌ساز پذیرش Ape در هند شد. چگونگی پاسخ‌دهی ریکشا به نیازهای عملکردی شهرهای هند، در سه مورد اصلی قابل ذکر است:

۱. پاسخگویی به نیازهای اقتصادی: مهم‌ترین علت برای توجیه ساختار فیزیکی ریکشا ضعف اقتصادی جامعه مبدأ آن است. ضعفی که از خصوصیات آشکار جامعه شهری هند نیز به‌شمار می‌رود. ابعاد کوچک، استفاده از موتور سبک و مصرف سوخت نسبتاً کم، موجب کاهش هزینه‌های تولید، نگهداری و بهره‌برداری از ریکشا هستند که در طراحی لحاظ شده‌اند.
۲. پاسخگویی به نیازهای کاربردی و ساختار شهری: ویرانی‌های باقی‌مانده از جنگ در بافت سنتی شهری، نیاز به وسیله‌ای کوچک و انعطاف‌پذیر را برای جابجایی بار^۶ بر جامعه جنگ‌زده ایتالیا آشکار کرد. ساختار سنتی و رشد نیافته راه‌های این کشور شباهت قابل توجهی به نظام راه‌ها در هند داشت. نگاهی به مسیرهای ارگانیک، کم‌عرض و غیرخطی شهرهای هند، ضرورت استفاده از وسیله نقلیه‌ای با خصوصیات اتو-ریکشا را ثابت می‌کند. از علل اصلی مقبولیت ریکشا، سه‌چرخه بودن، پلان مثلثی و بدنه باریک است؛ عواملی که اتو-ریکشا را تبدیل به وسیله مناسبی جهت تردد در محیط شهری و راه‌های متراکم و باریک هند می‌کند (Atluri&Ghosal, 2011: 2). کم‌بودن سرعت ریکشا باعث قابل کنترل بودن آن و کاهش خطرات در تداخل حرکتی با مردم، به‌ویژه در بافت مسکونی می‌شود (تساویر ۵و۴).
۳. پاسخگویی به نیازهای اقلیمی: ساختار نیمه‌باز و سقف غیرفلزی ریکشا^۸ با امکان ایجاد کوران و جلوگیری از گرم‌شدن



تصویر ۴. تردد ریکشا میان مردم در اجمیر. سرعت کم ریکشا در کنترل آن در مواجهه با بافت انسانی شهر مؤثر است.
عکس: احسان دیزانی، آرشیو پژوهشکده نظر، ۱۳۹۱.

کالبد نیمه‌باز ریکشا، آن را در کنار سایر فعالیت‌های اقتصادی غیر محصور و خیابانی، به‌عنوان فضای کسب و کار مطلوب بخش قابل توجهی از جامعه، قرار داده و در کنار سودمندی، زمینه‌ساز پذیرش «رانندگی ریکشا» به‌عنوان شغل می‌شود (تصویر ۶).

دستیابی به معنا در پی تعامل با اجتماع

مکان پدیده‌ای فیزیکی - معنوی است که از ظهور رخدادی (محصول تجربه تاریخی انسان) در جایی (تعبیر مادی فضا) به‌وجود می‌آید. ماده و معنا، دو صفت غیرقابل تفکیک مکان هستند (منصوری، ۱۳۸۹: ۳۱). وقتی فضا محتوای فرهنگی پیدا کند تبدیل به مکان می‌شود (تولایی، ۱۳۸۶: ۱۳۶).

تصویر ۵. ریکشا در بافت سنتی احمدآباد. ساختار فیزیکی ریکشا انعطاف‌پذیری کافی را برای تردد در بافت سنتی و ارگانیک فراهم آورده است.
عکس: زهره شیرازی، آرشیو پژوهشکده نظر، ۱۳۹۱.



ریکشا نیز می‌شود. وابستگی به زندگی خیابانی و نمایان، باعث می‌شود رانندگان ریکشا زمان زیادی را در وسیله نقلیه خود صرف کنند. این وسیله برای این افراد، به‌عنوان بخشی از جامعه مخاطب ریکشا، تنها ابزاری برای کسب درآمد نیست، بلکه یک «مکان» برای زندگی است (تصویر ۷). در فرایند شخصی‌سازی ریکشا، باورهای مذهبی راننده به‌عنوان فرد تربیت‌شده در جامعه آیینی-مذهبی، نقش مهمی دارد. به این ترتیب تزیینات و تجهیزات اضافه‌شده به فضای داخلی و بدنه خارجی ریکشا، نمایانگر باورهای صاحب آن بوده و برای هر ریکشا کاراگر متفاوتی خلق می‌کند (تصویر ۸).

• جامعه دوم: توده مردم شهر

علت اقبال عمومی شهروندان هندی به اتو-ریکشا را باید سازگاری آن با فرهنگ جامعه دانست. استفاده از وسیله نقلیه شخصی، در بیشتر جوامع شهری به ابزاری برای تفاخر تبدیل شده است؛ در حالی که ساده‌زیستی و قناعت هندی‌ها، مانع استفاده از این ابزار برای خودنمایی می‌شود (تصویر ۹). این باعث گرایش آنان به وسایل نقلیه عمومی و در رأس آن ریکشا شده که فراوان، ارزان و کاربردی است. شخصی‌سازی ریکشا، به‌ویژه استفاده از عناصر مذهبی نیز برای جامعه سنتی هند خوشایند بوده و باعث می‌شود ریکشا به‌عنوان یک مکان «هندی» و متأثر از اعتقادات مردم شناخته شود؛ زیرا فضا سازی در هند وابسته به عناصری است که بازتاب باورهای مذهبی ساکنان باشد.^{۱۰}

کارکرد ثانویه برخی ویژگی‌های بالقوه ریکشا، باعث افزایش ارزش آن در ذهن مخاطب شده؛ علت را باید در آشنا بودن این ویژگی‌ها در ذهن مخاطب هندی جستجو کرد. آشنایی زیاد، موجب ایجاد حس مکان می‌شود. هنگامی که شکل و آشنایی ادغام شوند، تأثیرگذاری آن بسیار قوی خواهد شد (لینچ، ۱۳۸۷: ۱۶۹-۱۶۸). از مهم‌ترین این ویژگی‌ها رنگ ریکشاست؛ استفاده از رنگ‌های خاص و غیرمتالیک در بدنه ریکشا، هرچند به خاطر ملاحظات اقتصادی یا قانونی بوده،^{۱۱} ولی به دلیل تداعی کردن رنگ‌های نمادین ملی و مذهبی هند، کارکردی آیینی پیدا کرده است. هنر و رنگ در هند، همواره ابزارهایی برای بیان نمادین مفاهیم قدسی بوده زیرا انسان مذهبی از طریق نماد، در محیط کیهانی پیرامون به جستجوی معنا می‌پردازد (نصر، ۱۳۸۷: ۱۷۸). در میان سه جنبه نمادی، احساسی و بصری رنگ (ایتن، ۱۳۸۲: ۱۵) جنبه نمادین آن بیشترین تأثیر را بر مخاطب هندی می‌گذارد. تقدس رنگ، منجر به معنابخشی به ریکشا و پیوند دادن آن به مذهب شده است^{۱۲} (تصویر ۱۰). منظر شهری تابعی است از مجموعه عناصر مرتبط با شهر در بستر یک اجتماع مدنی. افزایش تعداد عناصر مذکور، در صورت



تصویر ۶. تجارت خیابانی در چیپور. نیمه‌باز بودن و قابلیت ارتباط مستقیم با محیط، از خصوصیات مهم فرهنگ کسب و کار در هند است.
عکس: هدی کاملی، آرشیو پژوهشکده نظر، ۱۳۹۱.

تبدیل فضا به مکان، در گروهی انعطاف‌پذیری آن برای تعامل با جامعه مخاطب و پذیرش مطالبات فرهنگی-معنوی آن است. جامعه مخاطب ریکشا به دو گروه رانندگان ریکشا و توده مردم شهر تقسیم‌پذیر است. تأثیرات متقابل دو گروه با ریکشا منجر به تغییر جایگاه این عنصر به مکان منظرین در شهر هندی شده است.

• جامعه نخست: رانندگان ریکشا

مقبولیت ریکشا به‌عنوان ابزار کار، زمینه را برای تأثیرپذیری آن از جامعه فراهم می‌کند. با بررسی فضاهای کسب و کار در هند، درمی‌یابیم که هندیان برای محیط کار خود ارزش زیادی قایل بوده و آن را مکان اصلی زندگی روزمره و معرف شخصیتشان می‌دانند. به این علت، فضای کار خود را متناسب با علایق و اعتقادات خود تغییر داده و شخصی می‌کنند. این نوع نگرش به فضای اشتغال، شامل رانندگان



تصویر ۷. جلوه مینیمال زندگی هندی در ریکشا، ادیپور. عکس: سمانه رحمدل، آرشیو پژوهشکده نظر، ۱۳۹۱.

تصویر ۸. حضور نقوش و عناصر آیینی در فضای کسب‌وکار، بازتابی از اهمیت مذهب در زندگی هندی‌ها. ادیپور و اجمیر. عکس: سمانه رحمدل، آرشیو پژوهشکده نظر، ۱۳۹۱.



تهدیدکننده ساختار سنتی زندگی، به سختی امکان پذیرش می‌یابند. ولی بررسی موقعیت اتو-ریکشا در جامعه شهری هند، نشان از موفقیت آن در راه‌یابی به خاطره جمعی مردم از شهرشان دارد (تصویر ۱۱). این جایگاه حاصل قابلیت‌های بالقوه ریکشا برای انطباق با شرایط بومی است (جدول ۱). انطباق ساختار فیزیکی ریکشا با دو معیار ضعف اقتصادی

هماهنگی با معیارهای زیستی جامعه، بر خوانایی شهر مؤثر است. در جامعه سنتی و غیرمنعطف هندی، عناصری امکان مقبولیت ذهنی و تداوم کالبدی می‌یابند که با معیارهای روستایی- مذهبی زندگی در ستیز نبوده و قادر به هماهنگی با حیات بومی باشند. بر این اساس، مظاهر کالبدی و فرهنگی مدرنیته از جمله وسایل نقلیه موتوردار، به‌عنوان پدیده‌های



تصویر ۱۰. کارکرد معنایی رنگ بدنه ریکشا، به دلیل شباهت با رنگ‌های مقدس، دهلی. عکس: زهرا عسکرزاده، آرشیو پژوهشکده نظر، ۱۳۹۱.



تصویر ۹. وسیله نقلیه در هند امکانی است برای حمل و نقل ساده و ارزان، نه ابزار تشخیص. مأخذ: www.Flickr.com

نتیجه‌گیری

پاسخگویی به سه نیاز اصلی منظر، از ابزار به مکان تبدیل شود. جایگاه کیفی ریکشا به‌عنوان بخشی از توده منظر را باید محصول «فرهنگ کسب‌وکار» هندی دانست. در این فرهنگ، سودمندی و زندگی غیرقابل تفکیک بوده و فضای کار همان فضای زندگی است. به‌علاوه فرهنگ کسب‌وکار به‌عنوان بخشی از فرهنگ زندگی اجتماعی طبیعت‌گرای هند، مشوق کسب و کار نمایان بوده و کالبدهای برون‌گرا همچون ریکشا، قابلیت انطباق با این خصوصیت فرهنگی را دارند. بنابراین اتو-ریکشا علاوه بر عنصر «منظر حرکت»، عنصر «منظر کسب‌وکار» نیز به‌شمار می‌آید. این کارکرد معنایی دوگانه، باعث افزایش تأثیر ریکشا در خوانایی شهر هندی شده است. نفوذ نشانه‌های فرهنگی هند در هولوگرام ریکشا از یک‌سو و نوظهوربودن

جامعه و شبکه ارگانیک راه‌ها، در «سودمندی» آن به‌عنوان «ابزار» تأثیرگذار بوده؛ ولی سازگاری این ساختار با الگوهای بومی اشتغال، نقش اصلی را در «مطلوبیت» آن به‌عنوان «فضای کار شهری» داشته است. اهمیت شخصی‌بودن فضای کار در هند، باعث تأثیرپذیری ریکشا از فرهنگ و باورهای رانندگان و ورود نشانه‌های زندگی هندی به آن شد؛ این نشانه‌های آشنا باعث «معنادار شدن» ریکشا و ارتقای آن از فضا به «مکان» شدند. تأثیرگذاری متقابل ریکشا و جامعه هندی منجر به خلق کاراکتر بومی- مذهبی برای این مکان نوظهور شده؛ ریکشا با کاراکتر «جدید» توانسته خود را به هویت دین- محور جامعه پیوند داده و در کنار سایر ارکان منظر شهری قرار بگیرد. به این ترتیب، اتو-ریکشا توانست با

را به خصوصیات ثانویه آن اضافه کرده؛ به‌علاوه حامل این پیام است که منظر حرکت، در صورت تعامل با الگوهای بومی جامعه، قابلیت یکپارچه‌شدن با توده منظر شهر را دارد.

پدیده بومی‌شدن وسایل نقلیه از سوی دیگر، باعث تأثیرگذاری اتو-ریکشا در سطح بین‌المللی است به‌گونه‌ای که جزء عناصر اصلی شناخت «شهر هندی» در دنیا و بخشی از هویت این شهر شده است. موقعیت جهانی ریکشا، کاراکتر «توریستی»

جدول ۱. چگونگی انطباق اتو-ریکشا با معیارهای اصلی شکل‌دهنده جامعه شهری هند. مأخذ: نگارنده.

ردیف	معیار	شاخص‌های مؤثر در انطباق
۱	اقتصاد	- هزینه اندک ساخت، تهیه و نگهداری ریکشا - مناسب‌بودن هزینه کرایه به نسبت سایر وسایل نقلیه عمومی
۲	ساختار شهر	- ابعاد کوچک، سه‌چرخه بودن، پلان مثلثی، سرعت پایین - سازگاری با ساختار ارگانیک شهر
۳	اقلیم	- ساختار نیمه‌باز، سقف پارچه‌ای - امکان ایجاد کوران و سایه، جلوگیری از ایجاد اثر گلخانه‌ای
۴	فرهنگ	- انطباق کالبد نیمه باز با اقتصاد خیابانی رایج در جامعه - تأثیرپذیری از باورها و الگوی زندگی راننده و ارتقا به جایگاه مکان منظرین - هماهنگی با قناعت و ساده زیستی مردم (پرهیز آنها از استفاده از وسایل نقلیه شخصی) - آشنا بودن رنگ بدنه (زرد، سبز، مشکی) و تداعی کردن رنگ‌های مقدس

پی‌نوشت

۱. عمده‌ترین پیامدهای منفی وسایل نقلیه، آلودگی هوا، خطرات ناشی از سرعت بالا، تداخل با حرکت پیاده، آلودگی صوتی و... است.
۲. سه‌الگوی اصلی برای وسایل نقلیه موتوردار موجود در بافت شهری هند قابل شناسایی است: الف. اتومبیل‌های وارداتی، که عمدتاً شامل تولیدات لوکس کمپانی‌های برجسته بین‌المللی بوده و به صورت پراکنده و کم‌تعداد به‌عنوان وسیله نقلیه شخصی مورد استفاده قرار می‌گیرد.
ب. وسایل نقلیه استاندارد، که توسط کمپانی‌های داخلی نظیر تاتا (Tata) و ایچر (Eicher) تولید شده و شامل طیفی گسترده، از تجهیزات سنگین جایجایی بار تا خودروی نانو (کم‌مصرف‌ترین خودروی جهان از تولیدات تاتا)، هستند.
پ. وسایل نقلیه سبک سه‌چرخه، این گونه تجهیزات هم از لحاظ عددی و هم از نظر کارایی، بخش مهمی از صنعت حمل و نقل موتوردار را به خود اختصاص می‌دهند. سه‌چرخه‌های کابین‌دار قابل تفکیک به دو گروه باربری و مسافربری‌اند. ویژگی اصلی آنها بهره‌مندی از تناسبات کوچک و موتور سبک است که باعث سهولت در حرکت و صرفه‌جویی در هزینه می‌شود.
۳. در زبان ژاپنی، جین-انسان، ریکی-نیرو، شا-وسيله نقلیه و ترکیب آن به معنای وسیله نقلیه‌ای است که با نیروی انسانی کار می‌کند.
۴. هزینه اندک نگهداری در کنار کوچک‌بودن و انعطاف‌پذیری فرم، عوامل اصلی در پذیرفته شدن ریکشا در جوامع جنوب و شرق آسیا مانند چین، هند، اندونزی و... بودند.
۵. ایده موتور سه‌چرخه به کورادینو دی‌اسکانیو (Corradino D'Ascanio)، مخترع موتور وسپا (Vespa) تعلق دارد. نخستین موتور سه‌چرخه در اصل یک موتور وسپای سه‌چرخه با کابین تخت و بدون جداره در عقب بود. به تدریج اتاقک راننده برای افزایش ایمنی به آن اضافه شده و کابین عقبی نیز ساختار فیزیکی کامل‌تری پیدا کرد.
۶. برای انتقال مصالح ساختمانی ضروری جهت بازسازی ویرانی‌ها به ویژه در بافت قدیم

شهر، نیاز به وسیله نقلیه‌ای کوچک بود تا به راحتی قادر به حرکت و توقف باشد.
۷. به دلیل استفاده از موتور سبک، سرعت بیشینه اتو-ریکشاها ۵۰ و سرعت متوسط آنها ۳۵ کیلومتر در ساعت است.
۸. سقف ریکشا از جنس نوعی پارچه ضدآب است.
۹. این تلاش برای زندگی طبیعت‌گرا در شهر، تا حدی که با نیازهای اقتصادی و التزامات شهرنشینی تعارض نداشته باشد امکان‌پذیر است.
۱۰. لازم به ذکر است در شهرهایی مانند بمبئی که تحت تأثیر استعمار، با ساختاری مدرن و اقتصاد-محور ساخته شده و مذهب و بومی‌گرایی نقش کم‌رنگی در شکل‌گیری جامعه دارد، استفاده از اتو-ریکشا به گونه‌ای چشم‌گیر کمتر از سایر شهرهای بزرگ بوده و این عناصر غالباً با تاکسی‌هایی به سبک انگلیسی جایگزین شده‌اند. این ویژگی را می‌توان با کم بودن تعداد معابد در این شهر نیز مقایسه کرد.
۱۱. برای مثال رنگ مشکی اتو-ریکشا معرف بنزین‌سوز بودن و رنگ سبز نشانه گازسوز بودن آن است. عدم استفاده از رنگ‌های غیرمتالیک نیز به علت گران بودن آن رنگ‌ها و به مقصود کم‌کردن هزینه تمام‌شده ریکشاست.
۱۲. در فرهنگ هندی و به‌ویژه آیین هندویسم، رنگ دارای ارزش فرهنگی و مذهبی بسیار بالایی بوده که اهمیت آن را از ابزاری تزئینی فراتر می‌برد. رنگ‌های سیاه، زرد، سبز و آبی که رنگ‌های پرکاربرد در بدنه اتو-ریکشا هستند، هر یک در فرهنگ هندی دارای معنای خاصی هستند. زرد نماد دانایی و رنگ لباس ویشنو خدای هندوست؛ ضمن این‌که به رنگ زعفرانی (مقدس‌ترین رنگ هندی، نماد عشق و از رنگ‌های پرچم هند) نزدیک است. سبز نماد زندگی و شادی و از رنگ‌های پرچم ملی است. آبی رنگ جوانمردی، شجاعت و اراده بوده و خدایان راما و کریشنا در تصاویر مذهبی به این رنگ هستند. سیاه نیز نماد شیوا (دیگر خدای هندو) است.



تصویر ۱۱. کشیدن تصویر ریکشا در کنار مسجد جامع و جشنواره بادبادک بازی به عنوان عناصر هویت شهر در نقاشی دیواری. احمدآباد. مأخذ: <http://kishnakathad.blogspot.com>

فهرست منابع

- Edensor, T. (1998). *The Culture of the Indian Street*. In Fyfe, N. R. (Ed.), *Images of the Street – Planning, Identity and Control in Public Space*. London/New York: Routledge. (205-221).
- Ghosal, A. & Atluri, V. P. (2011). *Architectural Study of Hybrid Electric Propulsion Systems for Indian Cities*. 13th World Congress in Mechanism and Machine Science. México, Guanajuato.
- Girot, Ch. (2006). *Vision in Motion: Representing Landscape in Time, The Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton Architectural Press. (87-104)
- Hasan, T. & Hasan Khan, J. (2012). Socio-Economic Profile of Cycle Rickshaw Pullers: A Case Study. *Journal of European Scientific*, 8 (1): 310-330.
- Mort, N. (2008). *Micro Trucks: Tiny Utility Vehicles from Around the World*. London: Veloce Publishing Ltd.
- Warren, N. (1997). *The Story of Rickshaw: A Loanword Case Study*. Fukuoka: Fukuoka International University.
- ایتن، یوهانس. (۱۳۸۲). هنر رنگ. ترجمه: عربعلی شروه. تهران: انتشارات یساولی.
- تولایی، نوین. (۱۳۸۶). شکل منسجم شهر. تهران: امیرکبیر.
- چدهوری، ایندرا ناث. (۱۳۸۸). طبیعت، هنر هندی، فرهنگ ادبی و فرهنگ توسعه: زیبایی‌شناسی، راه‌گشای بوم‌شناسی فرهنگی. ترجمه: پروین مقدم، مجموعه مقالات همایش بین‌المللی طبیعت در هنر شرق. تهران: فرهنگستان هنر جمهوری اسلامی ایران.
- کیم، یونگ هیون. (۱۳۸۹). شهرها و نظام‌های اقتصادی. ترجمه: ابوالفضل مشکینی. تهران: مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری.
- لینچ، کوین. (۱۳۸۷). تفروری شکل شهر. ترجمه: سید حسین بحرینی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- لینچ، کوین. (۱۳۸۹). سیمای شهر. ترجمه: منوچهر مزینی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- منصور، سیدامیر. (۱۳۸۹). چیستی منظر شهری: بررسی تاریخی تحولات مفهومی منظر شهری در ایران. مجله منظر (۹): ۳۳-۳۰.
- نصر، سیدحسین. (۱۳۸۷). انسان و طبیعت: بحران معنوی انسان متجدد. ترجمه: عبدالرحیم گواهی، تهران: دفتر نشر فرهنگ اسلامی.