



Semnan University

Journal of Applied Arts

Journal Homepage: <http://aaj.semnan.ac.ir>
ISSN: 2821-0670



Scientific– Research Article

The Effective Approaches to Conservation of Iran's Railway Heritage Based on the Experiences Developed Countries

Morteza Farahbakhsh Karkan ¹, Hamid Nadimi ² (Corresponding Author),
AliReza Razeghi ³

¹ Ph.D. Student, Department of Conservation and Restoration of Historic Buildings and Urban Fabrics, Faculty of Conservation and Restoration, University of Art, Tehran, Iran.

² Professor, Department of Architecture, Faculty of Architecture and Urban Planning, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran.

³ Associate Professor, Department of Conservation and Restoration of Historic Buildings and Urban Fabrics, Faculty of Conservation and Restoration, University of Art, Tehran, Iran.

(Received: 13.05.2024, Revised: 29.09.2024, Accepted: 29.09.2024)

<https://doi.org/10.22075/aaj.2024.34124.1242>

Abstract

National railway heritage is a symbol of Iran's history of technology and modern development due to its complexity and distinction from other registered works in the country's world heritage list, as well as the activity and dynamism of the railway and the need for development in this industry based on today's needs and future perspectives, for protection and management. It needs a distinct and systematic framework. Lack of understanding of the concepts, values, rules, and specialized approaches in the protection process (recording, classification, and prioritization of intervention) is one of the challenges of the railway heritage in Iran. Presenting a practical and generalizable model at the national level plays a key role in improving the conditions of this heritage category and plays a role in improving the status of railway heritage and industrial and modern heritage in the socio-cultural environment of society. The purpose of this research is to examine the experiences through the documents, laws, policies, and approaches of the countries that have been influential in the construction of Iran's nationwide railway so that according to the findings, the field of achieving a management mechanism and providing a suitable system to promote the protection and support policies of the country's railway heritage is provided. In this regard, with document study, qualitative-descriptive document research, and analysis of the experiences of these countries, data was collected and after implementation in an inductive form and with a descriptive method, an interpretation along with the analysis of categories such as conceptual approach, managerial approach, social participation and the position of the structure were analyzed about the railway heritage, as a result of which it was recommended to combine the two methods of dealing with England and Japan as more efficient methods in comparison with other cases for the national railway heritage of Iran.

Keywords: Iran's Railway Heritage, Conservation, Development, Approach, Industrial Heritage.

1- Email: m.farahbakhsh@student.art.ac.ir

2- Email: ha-nadimi@sbu.ac.ir

3- Email: razeghi@art.ac.ir

How to cite: Farahbakhsh Karkan, M., Nadimi, H. and Razeghi, A.R. (2026). The Effective Approaches to Conservation of Iran's Railway Heritage Based on the Experiences Developed Countries, *Journal of Applied Arts*, 6(2), 95-117. Doi: 10.22075/aaj.2024.34124.1242

رویکردهای مؤثر در حفاظت از میراث راه آهن ایران بر اساس تجارب کشورهای توسعه یافته

مرتضی فرح بخش کرکان^۱حمید ندیمی (نویسنده مسئول)^۲علیرضا رازقی^۳^۱ دانشجوی دکتری، گروه مرمت و احیای بناها و بافت های تاریخی، دانشکده حفاظت و مرمت، دانشگاه هنر، تهران، ایران.^۲ استاد، گروه معماری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران.^۳ دانشیار، گروه مرمت و احیای بناها و بافت های تاریخی، دانشکده حفاظت و مرمت، دانشگاه هنر، تهران، ایران.

(تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۳/۰۲/۲۴، تاریخ بازنگری: ۱۴۰۳/۰۷/۰۸، تاریخ پذیرش نهایی: ۱۴۰۳/۰۷/۰۸)

<https://doi.org/10.22075/aaj.2024.34124.1242>

چکیده

میراث راه آهن از نمودهای مهم میراث صنعتی و بازتاب دهنده تحولات فناوری، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جوامع است. گستردگی جغرافیایی، پیوستگی شبکه ای، تنوع عناصر و تداوم بهره برداری، حفاظت از این گونه میراثی را از سایر آثار متمایز می سازد. راه آهن سراسری ایران که در فهرست میراث جهانی یونسکو ثبت شد، به عنوان نخستین میراث صنعتی کشور، واجد ارزش های تاریخی، فنی، معماری، اجتماعی و فرهنگی است. با این حال، نبود تعریف و طبقه بندی مشخص، چارچوب قانونی و مدیریتی منسجم، نظام جامع مستندسازی و اولویت بندی و مشارکت مؤثر جامعه مدنی، از چالش های اساسی حفاظت از آن است. پژوهش حاضر با هدف شناسایی رویکردهای مؤثر در حفاظت از میراث راه آهن و بهره گیری از تجارب کشورهای پیشرفته، هشت کشور انگلستان، ژاپن، فرانسه، ایتالیا، دانمارک، آلمان، بلژیک و ایالات متحده آمریکا را بررسی کرده است. پژوهش با رویکرد کیفی و روش توصیفی- تفسیری انجام شده و داده ها از طریق مطالعات اسنادی و بررسی قوانین و اسناد مرتبط گردآوری و با تحلیل محتوا و مقایسه تطبیقی در چهار محور جایگاه مفهومی و طبقه بندی، سازوکارهای مدیریتی و حفاظتی، مشارکت اجتماعی و جایگاه سیاسی تحلیل شده اند. یافته ها نشان می دهد شناسایی، مستندسازی، ثبت و اولویت بندی نظام مند، قوانین و مسئولیت های نهادی روشن، مدیریت چندسطحی و مشارکت جامعه مدنی، از عوامل مهم حفاظت پایدار میراث راه آهن است. تجربه انگلستان بر حفاظت تخصصی، فهرست برداری و مشارکت انجمن های مردمی تأکید دارد؛ ژاپن نیز الگویی نظام مند مبتنی بر شناسایی و ثبت مرحله ای، هماهنگی نهادی و مشارکت دولت، شرکت های راه آهن، دانشگاه ها و بخش خصوصی ارائه می کند. بر اساس نتایج، حفاظت از راه آهن سراسری ایران نیازمند نظامی یکپارچه و متناسب با ماهیت شبکه ای آن است. تلفیق تجربه انگلستان و ژاپن، همراه با ایجاد چارچوب قانونی و مدیریتی، مستندسازی جامع و تقویت مشارکت اجتماعی و بخش خصوصی، می تواند مبنایی مناسب برای ایجاد تعادل میان حفاظت و تداوم توسعه و بهره برداری از میراث راه آهن ایران فراهم کند.

واژه های کلیدی: میراث راه آهن ایران، حفاظت، توسعه، رویکرد، میراث صنعتی.

* این مقاله مستخرج از رساله دکتری نویسنده اول با عنوان «ره یافتی بر حفاظت از میراث راه آهن سراسری ایران- مبتنی بر نقد دوگانه توسعه- حفاظت» در دانشگاه هنر تهران است که به راهنمایی نویسنده دوم و مشاوره نویسنده سوم انجام شده است.

1- Email: m.farahbakhsh@student.art.ac.ir

2- Email: ha-nadimi@sbu.ac.ir

3- Email: razeghi@art.ac.ir

شیوه ارجاع به این مقاله: فرح بخش کرکان، مرتضی؛ ندیمی، حمید و رازقی، علیرضا. (۱۴۰۵). رویکردهای مؤثر در حفاظت از میراث راه آهن ایران بر اساس تجارب کشورهای توسعه یافته، نشریه هنرهای کاربردی، ۶(۲)، ۹۵-۱۱۷.

Doi: 10.22075/aaj.2024.34124.1242

مقدمه

در بسیاری از کشورها «پیشرفت و نوسازی خطوط راه آهن موجب شد تا بسیاری از (محورهای فعال و غیر فعال) به تدریجی از ابنیه، آثار و ساختمان های شاخص (ایستگاه ها، بخش تولید برق، مجموعه های تعمیراتی و ...) صرف نظر کرده و یا عملکرد اصلی شان را از دست بدهند» (Castresana, Azkarate & Beitia, 2013: 62). پس از انقلاب صنعتی و شکل گیری جریان مدرنیسم تغییر رویکرد از قوانین و شیوه های سنتی حفاظت به شکل مدرن آن، مورد اهتمام واقع گردید. تطور میراث فرهنگی، موجب بسط دامنه و حوزه نفوذ آن در عرصه های نوین شده و به دسته بندی هایی مانند میراث معماری مدرن، میراث صنعتی، میراث نظامی، میراث راه و سایر عناوین انجامید. این امر علاوه بر تفکیک موضوعی، ساماندهی و تخصص گرایی مقوله های میراثی نیازمند مداخله و اتخاذ رویکردهای حفاظتی متناسب، در بسیاری از کشورها چالش هایی فراوانی در ادراک، اهداف و طبقه بندی میراث فرهنگی را موجب گردید. این پدیده بیانگر عدم توجه به چارچوب نظری و ایجاد روش شناسی مناسب در حوزه علوم میراثی بوده که منجر به نابسامانی در مدیریت و حفاظت از میراث شده است (Hua, 2010: 6954). احداث راه آهن ایران به عنوان نمادی از توسعه صنعتی و مدرنیسم کشور در ابتدای قرن بیستم با ایجاد تحول در کلیه ساختارهای حکمروایی و اجتماعی، اقتصادی، آموزشی و سیاسی موجب تغییرات سریع در حرکت جامعه گردید امروزه با ثبت جهانی آن و نظر به فعالیت مستمر و پویایی آن در حوزه حمل و نقل، اطلاق آن به عنوان مقوله ای فرهنگی با چالش های مدیریتی و حفاظتی همراه است؛ میراث راه آهن به دلیل طیف متنوعی از آثار و امتداد و پراکنش جغرافیای، پویایی و سرزندگی نیازمند به یک سامانه و الگوی سازماندهی یکپارچه و متمرکز در مدیریت، برنامه ریزی، حفاظت و توسعه است. دسته بندی براساس ماهیت و عملکرد هر حوزه از میراث فرهنگی از ضرورت های حفاظت و مدیریت می توان برشمرد. تثبیت راه آهن سراسری ایران در فهرست میراث جهانی، هر چند بر اهمیت و

اعتبار آن تأکید نموده اما در حوزه نظر، کاستی در معرفی، چیستی، چگونگی مواجهه و ماهیت آن مشهود بوده و در عرصه بین المللی نیز مشاهده می شود. بنابراین بازشناسی جایگاه میراث راه آهن در بستر مفاهیم حفاظتی نیاز به پژوهش های مستدل و تطبیقی دارد به این منظور بررسی تجارب جوامع پیشرو ریلی به ویژه کشورهای مؤثر در احداث راه آهن ایران می تواند به ارائه چشم انداز و راهبردی قابل اتکاء در این حوزه کمک نماید.

در این مطالعه تلاش شده تا پاسخی برای این سؤال که ۱- رویکرد کشورهای توسعه یافته علی الخصوص کشورهایی که نقشی در احداث راه آهن سراسری ایران داشته اند، نسبت به محورهای ریلی تاریخی شان چگونه است؟ ۲- رویکرد مواجهه با میراث راه آهن ایران چگونه باید باشد؟ ارائه گردد.

پیشینه پژوهش

دامنه میراث فرهنگی از زمان تصویب کنوانسیون میراث جهانی توسط یونسکو در سال ۱۹۷۲ و برشمردن معیارهای ده گانه، زمینه را برای پذیرش سایر گونه های میراثی، به طور قابل توجهی فراهم آورد. لاندورف در مقاله «چارچوبی برای مدیریت پایدار میراث: مطالعه ای درباره محوطه های میراث صنعتی بریتانیا» (۲۰۰۹)، اشاره می نماید که فهرست میراث جهانی اکنون مراکز شهرهای تاریخی، مناظر صنعتی و مکان های مرتبط با میراث ناملموس را دربر می گیرد؛ منشور میراث معماری اروپا ۱۹۷۵ از بناهای یادبودی و ساختارهای تاریخی، باستانی، هنری، علمی، اجتماعی یا فنی صحبت می نماید. کولز و دیوال در مقاله ای به عنوان «راه آهن ها به عنوان میراث جهانی» (۱۹۹۹)، بیان می دارند که امروزه دسته بندی ها و جداسازی حوزه های میراث فرهنگی همچنان ادامه دارد و راه آهن به عنوان یک سیستم اجتماعی، از زیرساخت های تخصصی، سازمان اجتماعی و بافت تاریخی گسترده ای برخوردار است که زمینه مطالعات و اتخاذ معیارهای حفاظت جهانی را فراهم می آورد و در ادامه نسبت به معرفی چهار معیار در این راستا تلاش می نمایند و همچنین بر نقش فناوری و

تکنولوژی‌های نوین در پیدایش راه آهن و کلیه زیرساخت‌های وابسته به آن تأکید می‌کنند. راه آهن را به نوعی فرزند انقلاب صنعتی است که تخریب عمدی بخشی از ورودی ایستگاه راه آهن لندن در نیمه قرن بیستم منجر به شکل‌گیری جنبش‌های حفاظت از میراث معماری صنعتی و تأسیس «انجمن باستان‌شناسی صنعتی»^۱ در بریتانیا شد و زمینه ایجاد نهادهای مشابه در سایر کشورها را فراهم آورد. در سال ۱۹۹۹ م. «اتحادیه اروپایی انجمن‌های میراث صنعتی و فنی»^۲ باهدف حمایت از تحقیقات در حوزه حفاظت، توسعه و ارتقای میراث صنعتی شکل گرفت و در همان سال نیز «مسیر اروپایی میراث صنعتی»^۳، به عنوان یک شبکه فرهنگی که اطلاعات گردشگری میراث صنعتی در اروپا را معرفی می‌کند، ایجاد شد. در سال ۲۰۰۳ م. منشور نیژنی تاگیل درخصوص میراث صنعتی به اهمیت جایگاه حمل و نقل به عنوان بخشی از این میراث اشاره نمود و در ادامه منشور اروپایی ریگا^۴ که توسط اعضای «فدراسیون اروپایی موزه و راه آهن توریستی»^۵ (۲۰۰۵)، تدوین گردیده بود، به بیان اصولی برای حفاظت و استفاده از راه آهن‌های تاریخی در حال بهره‌برداری می‌پردازد. با شکل‌گیری یک سیستم یکپارچه به نام «هیرین»^۶ توسط شورای اروپا، بررسی تغییرات در قوانین و اقدامات به منظور اشتراک‌گذاری و ارزیابی اطلاعات حوزه میراث فرهنگی برای کشورهای اروپایی راه‌اندازی گردید (URL: 1). پژوهش‌های ذکر شده سیر تحول رویکردها در کشورهای پیشرفته به مقوله میراث راه آهن را بیان نموده و عدم وجود رویکردی مشابه و منسجم در این حوزه را با توجه به اقتضای هر سرزمین بیان می‌دارد و اهمیت پژوهش پیش‌رو در این است که با بهره‌گیری از تجارب و دانش متکثر حاصل در مطالعات فوق درصدد معرفی رویکرد و سازوکار بومی برای حفاظت و توسعه میراث راه آهن ایران برآمده است.

روش پژوهش

دامنه تحقیق محدود به انکشاف شیوه‌های حفاظت از میراث راه آهن در کشورهای مورد مطالعه بوده است که به نوعی در احداث راه آهن سراسری ایران مشارکت داشته‌اند و از ماهیت کاربردی برخوردار است و از رویکردی کیفی با تحلیل تجارب بهره می‌گیرد که با روش توصیفی-تفسیری به بررسی داده‌های پژوهش که با توجه به تازگی موضوع و ابعاد آن دارای محدودیت بوده می‌پردازد و در این مسیر با رجوع به مدارک برخط، مطالعات اسنادی و توجه به اسناد گردآوری شده نسبت به تحلیل محتوی و مقایسه تطبیقی یافته‌ها اقدام می‌گردد و به منظور دستیابی به الگوی کاربردی و تعمیم‌پذیر جهت کاربست در خصوص میراث راه آهن سراسری ایران رویکردهای ذیل مورد بررسی قرار گرفت:

- ۱- جایگاه و مفهوم میراث راه آهن در نظام طبقه‌بندی میراث فرهنگی کشورهای توسعه یافته
- ۲- سازوکار نظام مدیریتی و سلسله‌مراتب حفاظت از میراث راه آهن
- ۳- نقش و جایگاه مشارکت‌های اجتماعی
- ۴- نقش و جایگاه آن در نظام سیاسی و تصمیم‌ساز

مبانی نظری

مطالعات و بررسی‌ها

ثبت به عنوان بخش بنیادین میراث تلقی می‌گردد و آن دسته از سایت‌ها و سازه‌هایی که اهمیت‌شان تشخیص داده شده، باید با تمهیداتی قانونی حفاظت شوند (Oglethorpe & McDonald, 2012: 55-63). طبقه‌بندی و تفکیک موضوعی گونه‌های میراثی نقش کلیدی در اتخاذ رویکردهای منسجم، تدوین قوانین و حفاظت مناسب خواهد داشت. هر طبقه‌بندی نسبی است و فقط یک توضیح خاص از روابط در یک زمینه خاص است که در یک‌زمان مشخص، گروهی از افراد در مورد آن توافق کرده‌اند (Mai, 2011: 41).

⁴ The RIGA Charter

⁵ European Federation of Museum & Tourist Railways

⁶ HEREIN

¹The Association for Industrial Archaeology (AIA)

² European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage (E-FAITH)

³ European Route of Industrial Heritage (ERIH)

به دلیل پیچیدگی بنیادی و روند افزایشی حوزه‌های تحت شمول میراث فرهنگی، حفاظت از رویکردی عام به وجه تخصصی ارتقاء یافته‌است و در کلیه مراحل از فرایند شناسایی، ثبت، اولویت‌بندی و برنامه‌ریزی تا حفاظت، معرفی، آموزش، مدیریت و قانون‌گذاری نیازمند رویکرد علمی است. فیلدن و یوکیلهتو در رهنمودهای مدیریت برای محوطه‌های میراث فرهنگی، "حفاظت را جزئی از وظایف لاینفک مدیریت منابع میراث فرهنگی برشمرده‌اند که باید با اتکاء به نظر متخصصان از علوم مختلف نسبت به تصمیم‌گیری جهت مداخله‌های لازم اقدام نمایند". یونسکو با توصیف میراث فرهنگی و ارزش‌های وابسته آن به منظور سیاست‌گذاری برای حفاظت و مرمت، به ارائه توصیه‌ها و میثاق‌ها در قالب منشورها، کنوانسیون‌ها، زمینه استفاده از این قراردادها به عنوان ابزار قانونی بین دول را فراهم ساخته‌است، توصیه‌ها، به انواع خاصی از میراث اشاره دارند (فیلدن و یوکیلهتو، ۱۳۸۲: ۱۸). برای بررسی موضوع در حوزه نظری به راهنمای اجرایی کنوانسیون حمایت از میراث جهانی فرهنگی و طبیعی یونسکو (۱۹۷۲)، عهدنامه حفاظت از میراث معماری اروپا در گرانا (۱۹۸۵)، از سند «مادرید- دهلی‌نو» (Icomos, 2017)، در مورد حفاظت از میراث فرهنگی قرن بیستم، منشور نیژنی تاگیل (۲۰۰۳) و اصول دوبلین (۲۰۱۱) راهنمای تفکیکی میراث انگلستان برای حمل‌ونقل و میراث صنعتی می‌توان اشاره نمود.

جایگاه راه‌آهن در حوزه میراث فرهنگی

امروزه مفهوم میراث فرهنگی ابعاد گسترده‌تری دارد؛ بنابراین راهبردهای خاص حفاظت با توجه به زمینه، ارزش و اهمیت آن‌ها تفاوت‌های زیادی با یکدیگر دارند (فیلدن و یوکیلهتو، ۱۳۸۲: ۱۶). میراث صنعتی باید به عنوان بخشی از کلیت میراث فرهنگی قلمداد شود و برنامه‌های حفاظتی آن در سیاست‌های ملی نیز دیده شود، آگاهی از ارزش‌های میراث صنعتی دیر حاصل شد، در نتیجه صنعت‌زدایی، منجر به کاهش فعالیت، رهاشدن و زوال بسیاری از سایت‌های میراث صنعتی (Abed & Yaklef, 2020: 88)، از جمله

بخش‌هایی که زیرساخت‌های حمل‌ونقل را تشکیل می‌دادند، شد. گنجاندن بقایای راه‌آهن در حوزه میراث فرهنگی در ابتدا با دو مانع مواجه بود: عدم شناخت ارزش فرهنگی و فناوری آن، ناشی از تلقی آن به عنوان عنصری با زیرساخت‌هایی با کیفیت‌های معمولی، همچنین موانع قانونی که به آن اضافه شد (Hecker, 2008: 6). "اگرچه راه‌آهن بخشی از نوستالژی برای همه است، اما در زمینه مطالعات میراث و حفاظت کمتر مورد توجه قرار گرفته‌است" (Bhatawadekar, 2021: 174). در قرن بیستم و رویکرد به نوسازی و استفاده از فناوری‌های نوین در زیرساخت‌های راه‌آهن‌های مدرن، زوال و متروک شدن بسیاری از خطوط راه‌آهن واجد ارزش‌های تاریخی، معماری و سازه‌ای اتفاق افتاد. با ثبت آثار صنعتی در زمره دارایی‌های فرهنگی چارچوب قانونی برای حفاظت از میراث صنعتی فراهم آمد و نقش راه‌آهن در توسعه کشورها و ارزش‌های چندگانه آن به لحاظ (تاریخی، اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و فرهنگی) موجب اطلاق آن به عنوان میراث صنعتی گردید.

تبیین مفهوم میراث راه‌آهن

توسعه حمل‌ونقل ریلی ارتباط نزدیکی با انقلاب صنعتی دارد (Reeves, et al., 2020: 232). راه‌آهن به عنوان یکی از با ارزش‌ترین منابع انقلاب صنعتی، محرک اقتصادی و تغییرات اجتماعی بوده که راه جدید برای دیدن جهان و درک آن فراهم آورده‌است. آگاهی از اهمیت میراث راه‌آهن به عنوان شاهی از تکامل تکنولوژی به طور گسترده‌ای در جامعه بین‌المللی پذیرفته شده‌است (De Lima, Lourencetti, 2021: 5). میراث راه‌آهن واژه‌ای جدید است که در اواخر قرن بیستم مورد استفاده قرار گرفت (Coombes, 2021: 42). "راه‌آهن‌ها سیستم‌های اجتماعی- فنی در حال تکامل بوده که تداوم آن از طریق تغییر بخشی از چشم‌اندازها یا مکان، راه‌آهن را می‌سازند (Coulls, 1999: 7). درک راه‌آهن به عنوان میراث، پتانسیل عظیم و فرصتی عالی برای مطالعه گذشته و پیوندی بی‌وقفه با حال و آینده ارائه می‌دهد (Bhatawadekar, 2021: 176).

فدراسیون اروپایی موزه‌ها و راه‌آهن‌های توریستی، در سال ۲۰۰۳، میراث راه‌آهن را به‌عنوان «راه‌آهن‌های تاریخی، راه‌آهن‌های فعال، ترامواهای شهری، موزه‌های راه‌آهن، راه‌آهن‌های توریستی و قطارهای میراثی» تعریف کرد (1: FEDECRAI, 2005).

میراث راه‌آهن، شامل خطوط راه‌آهن و ساختمان‌های متعدد (ایستگاه‌ها، برج‌های آب، خانه‌ها، انبارها و غیره) است که در طول شبکه پراکنده شده‌اند که به‌عنوان مسیر فرهنگی می‌تواند منعکس کننده یکپارچگی و تعامل فعالیت انسانی با طبیعت باشد و به‌دلیل کارکردهای اجتماعی و اقتصادی آن در طول تاریخ نقش مؤثری در ارتقای هویت فرهنگی و توسعه پایدار مناطق خود ایفاء نموده‌اند. میراث راه‌آهن نمادی از مدرنیته بوده که هم دستاوردهای صنعتی- فناوریانه و هم تجربه‌های میراثی و چشم اندازه‌ای طبیعی- فرهنگی را ارائه می‌دهد (Sang & Piovan, 2019: 1).

میراث راه‌آهن ایران

کلنگ احداث راه‌آهن سراسری ایران که بخشی از منابع مالی آن از محل اخذ مالیات بر قند و شکر مصرفی مردم تأمین گردیده بود (راه‌آهن سراسری ایران، ۱۳۱۷: ۲۹) در سال ۱۳۰۶ هـ.ش در محل فعلی ایستگاه تهران زده شد و توسط پهلوی اول در سال ۱۳۱۷ به‌طور رسمی افتتاح گردید (روزنامه اطلاعات، ۱۳۱۷/۴/۴). احداث راه‌آهن یکی از نقاط عطف و نمادی بر تحول از دوره سنت به مدرن در این دوره می‌توان برشمرد. در سال ۱۴۰۰ هـ.ش، این اثر به‌عنوان نخستین میراث صنعتی کشور در فهرست میراث جهانی قرار گرفت. امروزه قریب نیم‌قرن از توجه به میراث صنعتی در جهان می‌گذرد اما جایگاه آن در ایران همچنان مهجور واقع شده‌است نخستین قانون با رویکرد به حفاظت از میراث صنعتی (از جمله پل‌ها و ایستگاه‌ها) در سال ۱۳۹۴ در شورای عالی شهرسازی و معماری مصوب گردید که بر تدوین سند جامع و راهبردی تأکید نموده بود (2: URL). با این وجود عدم توجه وزارت میراث فرهنگی به ارزش‌های میراث

معاصر و مدرن، فقدان قوانین، ضوابط و مقررات و تعاریف مشخص از جمله چالش‌ها در حوزه حفاظت از میراث صنعت راه‌آهن محسوب می‌شود.

بررسی تجارب و شیوه حفاظت از میراث راه‌آهن در کشورهای مورد مطالعه - انگلستان

میراث فرهنگی غیرمنقول در فهرست آثار ملی انگلیس به پنج‌دسته تقسیم می‌شوند: بناهای تاریخی، یادگارهای تاریخی، میدان‌های نبرد، پارک‌ها و باغ‌های تاریخی، کشتی‌های شکسته. این تقسیم‌بندی از آن جهت مهم است که شناسایی و ضوابط ثبت هر یک از آثار و همچنین نهادهای درگیر با حفاظت را از یکدیگر متمایز می‌نماید (حیدری، جلالی و بلیک، ۱۴۰۰: ۱۶۶).

موضوع حفاظت و حمایت از بناهای تاریخی در انگلستان، بر تلاش‌های فردی استوار بوده‌است؛ روحیه فردی حاکم بر مرمت در انگلستان را می‌توان در تأسیس «انجمن حمایت از بناهای باستانی» در سال ۱۸۷۷ م. و «بنیاد ملی»^۷ در سال ۱۸۹۵ م. یافت، که آثار و اموال فرهنگی، تاریخی دارای اهمیت را برای حفاظت تحت پوشش گرفت (یوکیلپتو، ۱۳۸۷: ۱۹۸-۲۰۶).

سیستم لیست برداری و طبقه‌بندی ساختمان‌ها در انگلستان در سراسر جهان به‌عنوان یک سیستم قوی و پاسخ‌گو مورد استقبال قرار گرفته‌است. با ارائه بیست سند راهنما تمام گونه‌های مختلف بناهای با ارزش و ساختمان‌های تاریخی را تحت پوشش قرار داده‌است برای اطمینان از ارزش و حفظ اعتبار لیست ملی، نیاز به قضاوت آگاهانه است.

انگلستان نقطه آغاز و محل تولد راه‌آهن بوده‌است، محل اولین راه‌آهن مدرن که هزینه احداث آن توسط تجار محلی تأمین گردیده و "بسیاری از شرکت‌های خصوصی، به‌طور رقابتی خطوط مشابهی را برای مسیرهای سودآور ایجاد کردند و خطوط بسیاری را حتی به شهرهای کوچک ساختند تا بازارهای جدید خود را ایجاد کنند. پس از اجرای سیاست

⁷ National Trust

۲۰۱۳ به هیئت‌امنای موزه علوم منتقل گردید (URL: 3,4,5). علاوه بر آن انجمن‌های حفاظت از راه‌آهن محلی نیز در انگلستان فعال هستند. در سند راهنما میراث انگلستان در خصوص زیرساخت حمل‌ونقل، ساختمان‌های راه‌آهن بریتانیا به‌دلیل قدمت و آن‌که جزء اولین سازه‌های راه‌آهن در جهان محسوب می‌شوند را واجد ارزش‌های بین‌المللی دانسته‌است و با تفکیک ساختارهای راه‌آهن به ۱- ایستگاه‌های راه‌آهن ۲- سوله‌های موتوری ۳- پل‌ها و ریل‌ها ۴- اتاقک‌های کنترل و تردد ۵- متروی لندن؛ حفاظت و فهرست‌نگاری میراث راه‌آهن را به‌دلیل ارزش‌های یکپارچگی و انسجام گروهی، نادر بودن، کیفیت معماری و طراحی، ارزش‌های فنی و ساخت‌وساز، ارزش تاریخی و تغییرات حائز توجه دانسته‌است (Historic England, 2017: 8-12). در سال ۱۹۹۷ با خصوصی‌سازی زیرساخت‌های راه‌آهن، خطوط متروکه و بی‌استفاده به «انجمن راه‌آهن بریتانیا»^۹ اختصاص داده شد. پس از خصوصی‌سازی فقط مدیریت کلان میراث راه‌آهن تحت شمول دولت است. رویکردهای کلی به مقوله حفاظت در جدول (۱) بیان گردیده‌است. از ویژگی خاص راه‌آهن انگلستان استفاده از تعداد بسیار زیاد نیروهای داوطلب مردمی جهت پیشبرد فعالیت‌هایش است که ناشی از سطح بالای اعتماد اجتماعی در جامعه است همچنین انجمن میراث راه‌آهن^{۱۰} انگلستان که شامل بیش از ۳۰۰ شرکت اقتصادی است، به ترویج گردشگری میراث توسط راه‌آهن می‌پردازند.

منطقی‌سازی راه‌آهن در دهه ۱۹۶۰ با کاهش جمعیت مسافر، مسیرهای اضافی به‌سرعت حذف شدند. در آن دهه بر بسیاری از خطوط و مسیرهایی که قبلاً به مرگ تجاری نرسیده بودند، «تبر زدند» و ساختمان‌های قدیمی هنگام تلاش برای ارائه تصویری مدرن از راه‌آهن مایه خجالت تلقی می‌شدند" (Lee & Chung, 2012: 174-180). تخریب خطوط قدیمی اغلب به‌عنوان وسیله‌ای برای ایجاد یک راه‌آهن با «ظاهر جدید» تلقی می‌شد، بسیاری از ایستگاه‌های باشکوه پاک‌سازی شدند تا با ایستگاه‌های کوچک‌تر که برای استفاده امروزی طراحی شده بودند جایگزین شوند، که به وضوح نشان می‌دهد. که اسب و نیروی بخار یادگاری از گذشته بود (Cornell, 2003: 36).

تخریب تاق ایستگاه لندن موجب ایجاد حساسیت نسبت به میراث معماری دوران صنعت شد؛ این تغییرات فرصتی را برای مردم بریتانیا فراهم کرد تا راه‌آهن را به‌عنوان میراث فرهنگی بشناسند. در دهه ۱۹۵۰، جنبش "حفاظت از میراث راه‌آهن" در بریتانیا ظهور کرد (Bianchi & De Medici, 2023: 4). در انگلستان میراث راه‌آهن تنها صنعتی بوده که قوانین خاصی برای حفاظت از میراث خود داشته که در سال ۱۹۹۶ تدوین شده‌است همچنین هیئت مشورتی میراث راه‌آهن^۸ نهادی بوده که تصمیم می‌گرفت کدام آثار و سوابق از نظر تاریخی به‌اندازه کافی مهم بوده تا حفاظت شوند، اعضای آن از صنعت راه‌آهن، موزه‌ها، بایگانی‌ها و بخش میراث راه‌آهن انتخاب می‌شوند، البته بخشی از وظایف آن در سال

⁹ BRB (Residuary)

¹⁰ The Heritage Railway Association (HRA)

⁸ The Railway Heritage Designation Advisory Board (RHDAB)

رویکرد میراثی	رویکرد ارزشی	رویکرد ثبتی	رویکرد مدیریتی	رویکرد سیاسی
بناهای تاریخی، یادگارهای تاریخی، میدان‌های نبرد، پارک‌ها و باغ‌های تاریخی، کشتی‌های شکسته	قدمت، نادر بودن، طراحی، فناوری و کیفیت ساخت، مصالح، فرم پلان	I ساختمان درجه یک II* ساختمان‌های مهم II ساختمان‌های با ارزش خاص	میراث انگلستان، موزه علوم، مشارکت بخش خصوصی از جمله انجمن میراث راه‌آهن، انجمن حمایت از راه‌آهن محلی	وزارت دیجیتال، فرهنگ، رسانه و ورزش

- ژاپن

اولین راه‌آهن ژاپن در سال ۱۸۷۲ احداث گردید (Sato, 2006: 7). در سال ۱۹۲۱ م. موزه راه‌آهن با هدف جمع‌آوری، حفظ و نمایش مواد مرتبط با راه‌آهن، تقویت آموزش کارکنان راه‌آهن، در عین حال گسترش دانش راه‌آهن به عموم مردم احداث شد. به این ترتیب، موزه راه‌آهن، پیشگام و بنیان حفاظت از میراث راه‌آهن در ژاپن بود (همان). آژانس امور فرهنگی آثار میراث معماری را براساس نوع و کارکرد در هفت گروه شامل «قلعه‌ها»، «اقامتگاه‌های مدرن و تاریخی معماری مسکونی»، «ساختارهای وابسته به صنعت، حمل‌ونقل و فعالیت‌های عمومی»، «مدرسه‌ها»، «زیارتگاه‌های شینتو»، «معابد بودایی» و «ساختمان‌های متفرقه» دسته‌بندی کرده‌است (Kakiuchi, 2017: 18-21). در ژاپن، میراث راه‌آهن به‌عنوان "میراث صنعتی مدرن مرتبط با راه‌آهن" تعریف می‌شود و میراث صنعتی به‌طور کلی به سه دسته طبقه‌بندی می‌شود: خرابه‌های صنعتی، بقایای ساختمان‌های صنعتی قدیمی، و آثار صنعتی (Noguchi, 2019: 16). همچنین مقررات حفاظت از اموال فرهنگی ثبت شده راه‌آهن تدوین شده‌است و فهرستی به‌منظور ثبت مقدماتی اموال و آثار ارزشمند راه‌آهن وجود داشته که پس از ثبت این‌گونه آثار توسط مسئولین امر، به‌تدریج این آثار در فهرست اصلی قرار می‌گیرند. معرفی، ثبت و ارزش‌گذاری اموال فرهنگی در قالب پنج‌گروه مطرح می‌شود گروه اول سیستم اموال فرهنگی مهم که به‌شکل (ملی) معرفی می‌گردند، گروه دوم، که توسط دولت‌های محلی معرفی می‌شوند، گروه سوم، یادمان‌های راه‌آهن که

توسط راه‌آهن ملی سابق اعلام می‌گردید، گروه چهارم، یادمان‌های شبه راه‌آهن و گروه پنجم، اموالی که توسط جوامع دانشگاهی معرفی می‌شوند. علاوه بر این، از سال ۲۰۰۷، آثار مرتبط با راه‌آهن به‌عنوان میراث صنعتی مدرن تحت نظارت وزارت اقتصاد، تجارت و صنعت قرار گرفتند. دولت‌های ملی و محلی، میراث راه‌آهن را از طریق سیستم‌هایی مانند «اموال فرهنگی مهم»، «مکان‌های تاریخی» و «اموال فرهنگی ملموس ثبت شده» تعیین و محافظت می‌کنند. اموال فرهنگی مهم شامل آثاری بوده که در ژاپن قرار دارند (جدول ۲). انجمن‌های دانشگاهی، همچون انجمن مهندسين عمران و مکانیک انجمن باستان‌شناسی صنعتی و سایر انجمن‌های دانشگاهی مرتبط قادر به معرفی مکان‌ها و آثار به‌عنوان میراث فرهنگی هستند (Lee & Chung, 2012: 177).

شیوه تعیین اموال فرهنگی توسط مؤسسات راه‌آهن

نخستین اقدامات برای حفاظت از طریق مؤسسه راه‌آهن با طرح موزه راه‌آهن آغاز و پنجاهمین سالگرد افتتاح راه‌آهن ژاپن در سال ۱۹۲۲ م. برگزار گردید. راه‌آهن ملی، به‌منظور حفاظت از میراث راه‌آهن در سال ۱۹۵۸ م. سیستمی جهت پاسداشت تأسیسات یادبودی راه‌آهن در سطح ملی و در سال ۱۹۶۳ م. فرایندی به‌منظور توجه به شناسایی و ثبت آثار راه‌آهن در سطح محلی ایجاد نمود. که مسئول بخش ملی رئیس راه‌آهن کشور و بخش محلی در حیطه اختیار مدیران شعب راه‌آهن قرار گرفت. راه‌آهن ملی، «مقررات حفاظت از بناهای راه‌آهن» برای تعیین، آزادسازی و مدیریت بناهای تاریخی راه‌آهن و بناهایی

گردید. در این آیین‌نامه، املاک فرهنگی ثبت شده راه‌آهن پتانسیل آن را یافته تا در آینده به‌عنوان آثار میراثی راه‌آهن و شبه راه‌آهن معرفی شوند، همچنین همانند انگلستان در ژاپن نیز «انجمن حمایت از راه‌آهن»^{۱۱} جهت ترویج و حفاظت از میراث فرهنگی با رویکرد گردشگری شکل گرفته‌است و از سال ۲۰۰۱ م. در قوانین حمایت از فعالیت‌های فرهنگی، نهادهای مردمی، شرکت‌ها، سازمان‌های غیرانتفاعی و شهروندان پیش‌بینی شده‌است (Aoki, 2002: 16-19). فعالیت‌ها در حوزه میراث فرهنگی راه‌آهن با همکاری نزدیک شرکت‌های راه‌آهن ژاپن و دولت‌های محلی و از جمله سازمان‌های خصوصی هدایت می‌شوند (جدول ۳). در ژاپن، بخش خصوصی نقش عمده‌ای در میراث فرهنگی راه‌آهن ایفاء می‌نماید و بیشتر موزه‌های راه‌آهن توسط دولت‌های محلی یا بخش خصوصی اداره می‌شوند (Lee & Chung, 2012: 179).

که به‌طور غیرمستقیم وابسته به راه‌آهن بوده را ایجاد و اجرا نمود که پس از خصوصی‌سازی راه‌آهن در سال ۱۹۸۷، هر شرکت راه‌آهن مسئولیت تعیین، آزادسازی و مدیریت بناهای تاریخی وابسته به راه‌آهن موجود را بر عهده دارد (Lee & Chung, 2012: 178). آیین‌نامه و مقررات حفاظتی علاوه بر بیان نحوه مدیریت و معرفی ساختارهای نیازمند حفاظت، شیوه تعیین بناهای ارزشمند راه‌آهن، نحوه آزادسازی، اجاره حتی در خصوص تابلوها، علائم احتیاطی و نشانه‌ها و حتی نحوه رفتار در هنگام مفقود شدن آثار راه‌آهن را پیش‌بینی کرده‌است. علاوه بر آن "مقررات حفاظت از اموال فرهنگی ثبتی راه‌آهن" وجود دارد که چگونگی ثبت ساختارها و آثار را برای نامزدی به‌عنوان یادبودهای راه‌آهن و شبه راه‌آهن به‌منظور ترویج و معرفی میراث راه‌آهن تعیین می‌کند و شیوه‌نامه فعالیت‌های فرهنگی با هدف جلوگیری از زوال میراث ارزشمند راه‌آهن و حفاظت و مدیریت آن مصوب

جدول ۲- معیار تعیین بناهای یادمانی و شبه یادمانی راه‌آهن ژاپن. منبع: (نگارندگان، ۱۴۰۲؛ مبتنی بر Lee & Chung, 2012; Aoki, 2002; Tang, 2014; Chung, 2012)

استاندارد تشخیص	طبقه‌بندی
یادمان راه‌آهن	• تأسیسات زمینی، سایر ساختمان‌ها، وسایل نقلیه، اقلام با ارزش تاریخی و فرهنگی مانند اسناد باستانی. • لباس فرم، ابزار کار، تابلوهای راهنما و سایر اشیاء که برای درک تکامل سیستم دوام نمی‌آورند. • محل اولیه احداث، سایت سابق مربوط به شرکت راه‌آهن. • اقلام با ارزش تاریخی، مانند بقایای (از جمله سنگ قبر) افراد متوفی که در توسعه راه‌آهن نقش داشته‌اند.
شبه یادمان راه‌آهن	• موارد مشابهی که به‌عنوان بناهای راه‌آهن مشخص شده‌اند. • اقلامی که ارزش تاریخی آن‌ها در حال حاضر شناسایی نشده‌است، اما ارزش آن‌ها در آینده پدید خواهد آمد و برای نام‌گذاری به‌عنوان آثار راه‌آهن مناسب هستند. • اقلامی که به‌عنوان آثار راه‌آهن تعیین نشده‌اند؛ اما از نظر منطقه‌ای ارزش تاریخی و فرهنگی بالایی دارند.

جدول ۳- نظام مواجهه با میراث و راه‌آهن تاریخی در ژاپن. منبع: (نگارندگان، ۱۴۰۳؛ براساس Lee & Chung, 2012)

رویکرد میراثی	رویکرد ارزشی	رویکرد ثبتی	رویکرد مدیریتی	رویکرد سیاسی
آثار ملموس به دو دسته گنجینه ملی و آثار فرهنگی مهم تفکیک می‌شوند. میراث معماری در قالب: قلعه‌ها، اماکن مذهبی شینتو و بودایی، سکونتگاه‌های مدرن و تاریخی، ساختارهای صنعتی (میراث صنعتی مدرن وابسته به راه‌آهن، حمل‌ونقل و ...)	ارزش خاص، ارزش برای تاریخ فرهنگی جهان، ارزش استثنایی	یادمانی شبه یادمانی	دولت مرکزی و مقامات ملی، منطقه‌ای و محلی (شهرداری‌ها و سایر)، بخش خصوصی، انجمن حمایت از راه‌آهن، گروه‌های پژوهشی وابسته به راه‌آهن	وزارت اقتصاد، تجارت و صنعت

- فرانسه

در میان کشورهای توسعه یافته، فرانسه دارای دستاوردهای غنی در ساخت راه آهن و مطالعات میراث فرهنگی است. اولین راه آهن در فرانسه در سال ۱۸۲۷ افتتاح شد و خدمات مسافری در سال ۱۸۳۵ م. شروع شد. از آن زمان، شبکه راه آهن به طور مداوم در فرانسه گسترش یافته است. پس از دهه ۱۹۶۰، که ایستگاه های راه آهن و قطارهای تاریخی برای اهداف گردشگری مورد استفاده قرار گرفتند مدیریت آنها به دلیل منافع اقتصادی مناسب در اختیار سازمان های غیرانتفاعی مانند «انجمن فرانسوی دوستان راه آهن محلی»^{۱۲} قرار گرفت و تبدیل مجدد خطوط تاریخی برای گردشگری رواج یافت (Dufetrelle, 2002: 30). در دهه ۱۹۷۰ بود که فرانسوی ها شروع به نشان دادن علاقه به ساختمان های قرن نوزدهم و بیستم و میراث صنعتی کردند (Pickard, 2001: 93). در سال ۱۹۸۳ واحد میراث صنعتی در زیرمجموعه اداره کل فهرست آثار و غنای هنری فرانسه (وزارت فرهنگ و ارتباطات) ایجاد می شود و در سال ۱۹۸۶ فهرست عمومی میراث صنعتی در ذیل فهرست عمومی میراث ملی انتشار می یابد. تعریفی که این فهرست برای مکان یابی میراث صنعتی ارائه کرد تعریفی محدود کننده بود و در صورتی شامل میراث راه آهن می شد که بخش جدایی ناپذیر از سایت تولیدی باشند (حناچی و تیمورتاش، ۱۳۹۶: ۹۵-۹۶). شرکت ملی راه آهن با وزارت فرهنگ در خصوص حفظ و ثبت آثار همکاری دارند و در سال ۱۹۸۷، «انجمن تاریخ راه آهن»^{۱۳} تشکیل شد که هدف آن جمع آوری اسناد راه آهن، سازماندهی بودجه تحقیقاتی و ایجاد پایگاه داده علمی

برای تمامی خطوط راه آهن تاریخی فرانسه بود. در سال ۱۹۹۶ م. تصمیم به اصلاحات راه آهن اتخاذ گردید که ویژگی اصلی آن، انتقال کامل اختیارات سازمانی از دولت به مقامات منطقه ای بوده که در سال ۲۰۰۲ م. عملی گردید (Batisse, 2003: 32). از دهه ۱۹۸۰، حفاظت از بناهای تاریخی ایستگاه ها و ابنیه فنی که قبلاً کمتر مورد توجه قرار می گرفت، شتاب می گیرد. حفاظت از میراث عمدتاً وظیفه دولت مرکزی بوده است که، به تدریج برخی از مسئولیت های خود را به مقامات محلی و منطقه ای منتقل کرد. به دلیل اعطای کمک های مالی، مشوق های مالیاتی برای هر اثر و محدودیت در ثبت، دولت فهرست ملی و فهرست متمم یا انتظار برای آثار را ایجاد کرده است. تخمین زده می شود که از زمان پیدایش راه آهن، ۸۰۰۰ ایستگاه در خاک فرانسه ساخته شده است و امروز ۳۰۰۰ ایستگاه توسط (شرکت ملی راه آهن دولتی فرانسه)^{۱۴} اداره می شود. ۷۰ ایستگاه به عنوان آثار تاریخی محافظت می شوند علاوه بر این، از این ۷۰ ایستگاه، ۶۰ درصد هنوز در حال بهره برداری هستند (Véronique Veston & Striffling, 2022: 8). جدول (۴) رویکردها به حفاظت و میراث راه آهن را بیان می دارد و در واقع یکی از اصلی ترین معیارهای برای حراست از یک سایت صنعتی در فرانسه را می توان «تقاضای اجتماعی» نامید، که شامل مشارکت انجمن های داوطلب و دوستداران میراث برای حفاظت از سایت های در حال تهدید می شود. توجه علمی در مورد منحصربه فرد و شاخص بودن، غالباً در نتیجه این تقاضاهای اجتماعی پدیدار می شود.

جدول ۴- نظام مواجهه با میراث و راه آهن تاریخی در فرانسه. منبع: (نگارندگان)

رویکرد میراثی	رویکرد ارزشی	رویکرد ثبتی	رویکرد مدیریتی	رویکرد سیاسی
دودسته لیست طبقه بندی وجود دارد نخست: آثار طبقه بندی شده و دوم فهرست متمم ذیل آثار عمومی	نادر بودن، ارزش زیبایی شناختی، ارزش تاریخی، کیفیت و فناوری ساخت	خطوط ریلی مرتبط با صنایع (میراث صنعتی) - سایر خطوط در دسته بندی ساختارهای عمومی - درخواست و تقاضای جامعه	مدیریت آثار به شکل دولت مرکزی و مقامات منطقه ای و محلی (شهرداری ها)، انجمن دوستداران راه آهن محلی	وزارت فرهنگ و ارتباطات

¹⁴ The Société nationale des chemins de fer français: SNCF (Fr)

¹² French Association of Friends of Local Railways

¹³ Association pour l'Histoire des Chemins de Fer (AHICF)

- ایتالیا

شبکه راه‌آهن ملی ایتالیا در سال ۱۸۶۱ م. شکل گرفت و ایستگاه راه‌آهن را به یکی از قطب‌های اصلی معماری شهری برای کمک به شکل‌گیری هویت ملی جدید تبدیل کرد (Godoli & Cozzi, 2004: 189). در سال ۱۸۸۵، دولت عملیات احداث و بهره‌برداری را به بخش خصوصی واگذار نمود. راه‌آهن به‌دلیل سیاسی، اقتصادی و اجتماعی در تاریخ ایتالیا بسیار مهم بوده‌است و بیشترین بخش از بودجه عمومی را مصرف نموده و تا سال ۱۹۸۵ م. ملی بود و از آن پس به «راه‌آهن دولتی ایتالیا» واگذار گردید سپس در ۱۹۹۲ م. با حفظ سرمایه آن توسط دولت به بخش خصوصی با نام «راه‌آهن ایتالیا» واگذار شد. بسیاری از ایتالیایی‌ها فقط آثار رومی و قرون وسطایی را از نظر تاریخی مهم می‌دانستند و بنابراین تا سال‌های اخیر فرهنگ باستان‌شناسی صنعتی وجود نداشت. در نتیجه، قطارهای قدیمی به‌عنوان قراضه در نظر گرفته می‌شدند. در طی قرن بیستم، توسعه صنعتی شهرها، بحران کاهش جمعیت در مناطق داخلی، گذار از اقتصاد کشاورزی به تولید صنعتی، سرمایه‌گذاری بر صنعت خودرو خطوط پرسرعت ریلی موجب متروکه و برچیده شدن بسیاری از خطوط راه‌آهن شد و از ابتدای قرن ۲۱ م. تلاش‌ها برای استفاده مجدد اجتماعی و زیست‌محیطی تحت‌عنوان «ایستگاه‌های جامعه» به‌منظور ارتقای تاریخی و محیطی مسیرهای ریلی قدیمی آغاز گردید (Bianchi & Medici, 2023: 5). به‌دنبال تحقق انواع مسیرهای قطارهای سریع‌السیر پیشنهادها و پروژه‌های متعددی برای استفاده مجدد از بخش‌ها تاریخی و متروکه برای مقاصد گردشگری به‌دلیل منابع طبیعی و فرهنگی مناطقی که از آن عبور می‌کنند وجود دارد. امروزه شرکت‌های محلی راه‌آهن موتورهای بخار، واگن‌های قدیمی، لوکوموتیوهای برقی و دیزلی و واگن‌های ریلی را برای گردشگری بازسازی می‌کنند.

باتوجه به گستردگی آثار و اموال هنری منقول و غیرمنقول که طیف متنوعی از فضاهای معماری و شهری، ساختارها و آرشيوهای تاریخی از باغ‌ها، ویلاها تا معادن و صنایع دریایی را دربر می‌گیرد (Council of Europe, 2014: 3-4) دولت در چهار سطح (ایالت، مناطق، استان‌ها و شهرداری‌ها) در زمینه فرهنگی مسئولیت‌های مشترک دارد. حفاظت از میراث جزو مسئولیت‌های فرهنگی دولت است که با استثنائات اندکی که در قانون ملی برای حفاظت از میراث فرهنگی ایتالیا ذکر شده، مناطق، شهرداری‌ها، کلان‌شهرها و استان‌ها در اجرای وظایف حفاظتی با وزارت فرهنگ همکاری دارند. کلیه تصمیم‌گیری‌ها در خصوص استفاده از لوکوموتیوهای تاریخی و ایجاد موزه راه‌آهن توسط بخش دولتی باید مورد تأیید قرار گیرد، هزینه‌های مالی مانع از توسعه زیرساخت‌های گردشگری راه‌آهن به‌جز در تعداد معدودی از محورها گشته‌است. شرکت راه‌آهن دولتی ایتالیا (FS) در سال ۲۰۱۳ با راه‌اندازی بخشی در زیرمجموعه خود برای ارزش‌گذاری میراث تاریخی و فنی راه‌آهن و حفاظت و مدیریت آرشيوها، موزه‌ها و مسیرهای گردشگری با مشارکت وزارت فرهنگ (کهدر سال ۲۰۱۵ ملحق شد) اقدام به واگذاری ایستگاه‌های متروکه به مقامات محلی و شرکت‌های تعاونی، انجمن‌های مردمی و جوانان به‌منظور توسعه گردشگری برای بازه ۷ ساله نمود (Italy, Low n., 2014: 106) در سال ۲۰۱۶ قوانین حفاظت و ارزش‌گذاری میراث رها شده ریلی و ایجاد شبکه منعطف تصویب گردید. که هدف آن ارائه کارکردهای خاص تفریحی برای بهبود فعالیت‌های جسمانی مردم، حفاظت و ارتقاء منظر، میراث راه‌آهن و گردشگری بوده‌است (-1640-599-72 A.C. 1747). چارچوب عوامل مؤثر در حفاظت از مقوله میراث ایتالیا را در جدول (۵) می‌توان خلاصه نمود.

جدول ۵- نظام مواجهه با میراث و راه آهن تاریخی در ایتالیا. منبع: (نگارندگان)

رویکرد میراثی	رویکرد ارزشی	رویکرد ثبتی	رویکرد مدیریتی	رویکرد سیاسی
اموال منقول و نامنقول / آثار هنری و موزه‌ای / آرشیوهای متنی با ارزش تاریخی هنری / انواع فضاهای شهری (ویلاها، پارک‌ها، باغ‌ها و سایر) / معادن، کشتی‌های تاریخی، معماری معاصر با ارزش هنری	نقش اجتماعی، زیست محیطی، تاریخی، فرهنگی و گردشگری (اقتصادی)	توجه به میراث راه آهن برای اهداف گردشگری توسط بخش خصوصی، ایجاد قوانین برای احیای خطوط متروک جهت فعالیت تفریحی، ورزشی و گردشگری	مدیریت آثار را در چهار سطح ایالت، مناطق، استان‌ها و شهرداری‌ها است / شرکت راه آهن دولتی به میراث راه آهن توجه دارد. واگذاری تأسیسات راه آهن به تعاونی‌ها و انجمن‌های مردمی	وزارت فرهنگ

- دانمارک

اولین راه آهن دانمارک در سال ۱۸۴۷ افتتاح شد خطوط اولیه توسط بخش خصوصی راه اندازی و سپس توسط دولت به نام شرکت بهره برداری راه آهن تصاحب گردید و امروزه توسط «شرکت ملی راه آهن دانمارک»^{۱۵} اداره می شود. سازمان میراث فرهنگی و بخش های تابعه آن (در ذیل وزارت فرهنگ) مسئولیت قانون گذاری و حفاظت از ساختمان ها و محیط های شهری تاریخی، ارزش گذاری و ثبت و هر گونه تصمیم را برعهده دارد (URL: 6). مسئولیت حفاظت از آثار میراث معماری در مالکیت وزارتخانه ها و سازمان های دولتی، بر عهده خود آن ها نهاده شد و طرح طبقه بندی برای این ساختمان ها توسط «آژانس کاخ ها و املاک وزارت مسکن و شهرسازی» [آژانس فرهنگ] تهیه شده است که در آن حدود مداخله باید به آژانس ارسال شود و مجوز دریافت کند (ریاحی مقدم، طالبیان و محمدمرادی، ۱۴۰۰: ۲۲۲). از سال ۱۹۱۷ دانمارک دارای قانون حفاظت عمومی بوده که بیان می دارد حفاظت و نگهداری آثار تنها محدود به صاحب و مالک اثر نبوده بلکه وظیفه جامعه نیز می باشد (Andersen, 2004: 17). دانمارک توانسته پس از انقلاب صنعتی، به دلیل مدیریت نسبتاً غیرمتمرکز، سنت خود را برای حفظ ساختمان های دارای شایستگی معماری بالا استمرار دهد. این امر به ویژه در مورد ساختمان های عمومی مانند ایستگاه های راه آهن، دادگاه های تالار شهر، مدارس و

بیمارستان ها مشهود است (Picard, 2001: 74).

فرایند شناسایی آثار میراث معماری که برای حفاظت در نظر گرفته شده بود، ابتدا توسط موزه ملی انجام می گرفت. این روش در سال های ۱۹۶۰ تا ۱۹۸۰ م. توسعه و ادامه یافت به همین ترتیب، فهرستی از ساختمان های معمولی مانند ایستگاه های راه آهن یا کار معماران خاص پدید آمد این رویکرد موضوعی موجب شاخص شدن چند ساختمان در هر دسته شد که از جمله به فهرست موضوعی آثار صنعتی می توان اشاره کرد (همان: ۷۸). طبق قانون ۱۹۹۷ (حفاظت از ساختمان ها)، وزیر محیط زیست و انرژی اختیارات خود در این زمینه به آژانس ملی جنگل ها و طبیعت محول نمود. هدف این قانون «حفاظت از ساختمان های قدیمی تر با ارزش های خاص معماری، تاریخی فرهنگی یا زیست محیطی، از جمله ساختمان هایی که شرایط ساختمان، کار و سایر شرایط تولید و سایر ویژگی های مهم توسعه اجتماعی را نشان می دهند» است (همان: ۸۰). ساختمان های فهرست شده نه تنها قلعه ها و عمارت های بزرگ، بلکه مزارع، خانه های تجار، انبارها، ویلاها، تالارهای شهر، مدارس، حمام های عمومی، زندان ها، ایستگاه های راه آهن و کارخانه ها نیز هستند (Rasmussen, 2014: 1). ساختمان هایی که شایسته نگهداری هستند با استفاده از روش «بررسی ارزش های معماری در محیط» تعیین می شوند. در جدول (۶)، ساختار کلی مواجهه با میراث و راه آهن ارائه شده است.

¹⁵ Danish State Railways

جدول ۶- نظام مواجهه با میراث و راه آهن تاریخی در دانمارک. منبع: (نگارندگان)

رویکرد میراثی	رویکرد ارزشی	رویکرد ثبتی	رویکرد مدیریتی	رویکرد سیاسی
آثار مصنوع/ محیط‌های فرهنگی/ بناهای باستانی/ ساختمان‌ها (قلعه‌ها، مدارس، زندان‌ها، ایستگاه‌های راه‌آهن، کارخانه‌ها، بانه‌های تلفن و سایر)	ارزش تاریخی، نادر بودن، ارزش معماری، ارزش زیست‌محیطی، نمادی از کار و تولید	در حوزه میراث صنعتی موزه‌ها و شهرداری‌ها اقدامات را با حمایت آژانس فرهنگ دانمارک پیگیری می‌نمایند- میراث‌های صنعتی با اهمیت ملی و محلی جهت آموزش و ترویج ارزش‌های آن حمایت می‌شوند. دسته‌بندی خاص میراث راه‌آهن ندارند.	مکان‌ها و بناهای باستانی توسط قانون موزه دانمارک که توسط آژانس فرهنگ و کاخ‌های دانمارک اداره می‌شود محافظت می‌شوند و شهرداری‌ها حافظان اصلی میراث هستند.	وزارت فرهنگ (سازمان میراث فرهنگی)

– آلمان

اولین خط ریلی این کشور در سال ۱۸۳۵ افتتاح شد و آلمان را از جامعه کشاورزی به عصر صنعتی سوق داد. با ورود جهان به قرن بیستم، این سیستم حمل‌ونقل جدید وارد دوران طلایی خود شد، عصر ساختمان‌های ایستگاهی باشکوه و لوکوموتیوهای بخار قدرتمند؛ انبوهی از اشیاء و مدل‌های اصلی و جذاب به وضوح این پیشرفت را نشان می‌دهد. پس از جنگ جهانی اول راه‌آهن ملی شد. امروزه بیش از یکصد راه‌آهن میراثی در آلمان وجود دارد که تحت حمایت انجمن‌های مردمی میراث فرهنگی قرار دارند، جنبش میراث راه‌آهن در اواسط دهه ۱۹۶۰ تحت جنبش‌های داوطلبانه آغاز گردید، هدف آن نجات تجهیزات راه‌آهن از نابودی بود و در بعضی جوامع برای نجات خطوط محدود راه‌آهن تاریخی تلاش می‌کردند. آن‌ها میراث عظیم و باارزشی از راه‌آهن را نجات داده و جمع‌آوری نمودند. بیش از ۴۴۰ موزه، سازمان و مجموعه مردمی، نزدیک به ۴۰۰۰ وسیله نقلیه راه‌آهن را تحت پوشش خود قرار داده‌اند و بسیاری از این انجمن‌ها ساختمان‌های تاریخی و میراثی راه‌آهن را در اختیار گرفته و یا اجاره نموده‌اند (Hohmann, 2002: 20). با توجه به سیستم فدرالی آلمان که از ۱۶ ایالت به نام «لوند»^{۱۶} تشکیل شده

که با سیاست‌های مالی تشویقی به حفاظت از آثار تاریخی پرداخته‌اند (Council of Europe, 2018: 1). در دهه ۱۹۷۰ بود که اکثر قوانین فدرال آلمان در مورد حفاظت از بناهای تاریخی به تصویب رسید هر چند، قوانین مختلف در خصوص حفاظت از ساختارهای تاریخی در هر ایالت ممکن است وجود داشته باشد. در حال حاضر، فقط تعدادی از ایالت‌های آلمان برای ثبت آثار حفاظت شده روند رسمی را اعمال می‌کنند و بقیه فقط یک فهرست غیررسمی و صرفاً اطلاعاتی ارائه می‌نمایند (Wolfgang, 2011: 1). مشوق‌های و حمایت‌های مالی و مالیاتی به‌عنوان ابزاری در راستای دستیابی به اهداف حفاظتی استفاده می‌شود. ساختار و شکل سازمان میراث فرهنگی و مراجع متولی حفظ آثار از ایالتی به ایالت دیگر متفاوت است. ایالت‌ها هم مسئول تصویب قوانین مربوط به حفاظت و نگهداری از بناهای تاریخی بر پایه ارزش‌های هنری، تاریخی و منافع عمومی هستند و هم به‌عنوان بالاترین مقامات حفاظت از میراث (در کنار مناطق، شهرداری‌ها و در برخی موارد ادارات محلی) برای اجرای آن‌ها قرار دارند (Council of Europe, 2018: 1). در جدول (۷)، ساختار کلی در روند حفاظت از موارث فرهنگی و جایگاه میراث ریلی بیان شده‌است.

جدول ۷- نظام مواجهه با میراث و راه آهن تاریخی در آلمان. منبع: (نگارندگان، ۱۴۰۳؛ Filho, Figueiredo& Muller, 2018: 6-89)

رویکرد میراثی	رویکرد ارزشی	رویکرد ثبتی	رویکرد مدیریتی	رویکرد سیاسی
اموال فرهنگی با اهمیت ملی بناهای یادبودی منحصربه فرد، محوطه های باستانی و سکونتگاه های تاریخی، کلیساها، قلعه ها، کاخ ها، باغ ها، ابنیه صنعتی و اداری	اهمیت هنری /تاریخی / علمی در جهت منافع عمومی	برای میراث راه آهن دسته بندی خاص ندارند.	کمیته ملی حفاظت از بناهای تاریخی، دفاتر ایالتی حفاظت از بناهای تاریخی در هر ۱۶ ایالت آلمان، کمیسریای فرهنگ و رسانه دولت فدرال، در هر ایالت در صورت تفویض اختیارات به شهرداری ها، نهادها و شرکت های عمومی مدیریت های منطقه ای مسئولیت دارند	رئیس دولت فدرال و نماینده ایالت ها (لوندنر) در مجلس سنا

– بلژیک

شبکه راه آهن را می توان به عنوان ابزاری حیاتی برای تعریف، ساخت و تنظیم دولت- ملت مدرن در نظر گرفت و «جاده آهنین»- به عنوان مظهر انقلاب صنعتی- باید با تجسم اهداف دوگانه ژئوپلیتیکی تسهیل توسعه ملی و تقویت انقلاب صنعتی از موقعیت سیاسی- اقتصادی ملتی جدید در اروپا محافظت می کرد. بلژیک به شدت در توسعه اولیه حمل و نقل ریلی مؤثر بوده و بعد از بریتانیای دومین کشور اروپایی بود که راه آهن افتتاح نمود و لوکوموتیو تولید کرد. برخلاف استراتژی اکثر کشورهای اروپایی، اولین راه آهن در بلژیک به عنوان یک چارچوب زیرساختی منسجم که حمل و نقل فراملی را تسهیل کرده و به اتحاد ملی و تقویت صنعتی شدن در مناطق کمک می نماید، احداث گردید (De Block, 2011: 703).

اولین خط بین شهری در سال ۱۸۳۵ افتتاح شد اولین کشوری بود که دارای یک سیستم راه آهن ملی شد. در سال ۱۹۱۱ قانون حفاظت از مناظر برای مقابله با آثار ناشی از صنعتی شدن با حمایت انجمن های محیط زیستی تصویب گردید و در سال ۱۹۳۱ قانون حفاظت از بناها و محوطه ها برای حفاظت از میراث غیرمنقول تصویب شد. مدل حکومتی بلژیک به صورت فدرال بوده که از سه جامعه و سه منطقه فلاندر، والون و بروکسل تشکیل شده است امور مربوط به دادگستری، وزارت دفاع و کشور، در اختیار دولت فدرال است و مدیریت امور عمومی مانند آموزش و پرورش در اختیار ایالت ها

بوده و مقامات محلی امور مربوط به قلمرو مناطق و برنامه ریزی مکانی و مدیریت راه ها و آبراه ها را بر عهده دارند. میراث غیرمنقول توسط مناطق و بخش منقول و ناملموس توسط جوامع اداره می شوند (Council of Europe, 2018: 1). در سال ۱۹۷۰، مرکز باستان شناسی صنعتی به عنوان مرکز اصلی برای بازرسی و موضوع ثبت میراث صنعتی در بلژیک شروع به فعالیت نمود. در حفاظت از امکانات حمل و نقل، برای اطمینان از یکپارچگی و اصالت میراث راه آهن و حفظ آن در یک محیط پایدار و بدون نوسازی بیش از حد، تعداد کمی از آن ها به عنوان موزه های تجربی برای عموم توسعه یافتند. علاوه بر لوکوموتیوها و واگن ها، راه آهن ها و ایستگاه ها نیز نگهداری شده اند. ارتقای صنایع سنگین منجر به توسعه شکوفایی حمل و نقل به ویژه در مورد استقرار سیستم راه آهن گردید که متراکم ترین سیستم راه آهن در اروپا محسوب می گردید. بنابراین، تأسیسات راه آهن را می توان یکی از میراث های صنعتی بلژیک دانست که بی وقفه در حال تکامل و توسعه است. در حال حاضر، تعدادی از مسیرهای راه آهن مجدداً به عنوان جاذبه گردشگری صنعتی مورد استفاده قرار گرفته و هر ساله هزاران مسافر را از سراسر جهان جذب می کند (Zhang et al., 2021: 7-19). جدول (۸)، رویکردها به مقوله میراث فرهنگی بلژیک را نشان می دهد.

جدول ۸- نظام مواجهه با میراث و راه‌آهن تاریخی در بلژیک. منبع: (نگارندگان؛ Picard, 2001: 12-40)

رویکرد میراثی	رویکرد ارزشی	رویکرد ثبتی	رویکرد مدیریتی	رویکرد سیاسی
یادمان‌ها، مجموعه بناها، محوطه‌های باستان‌شناسی، سایت‌ها	ارزش‌های باستان‌شناختی، تاریخی، علمی، هنری، نادر بودن، فناوری و کیفی	۱- آثار ثبتی با ارزش‌های خاص ۲- آثار دارای ارزش صیانت ۳- آثار فهرست برداری شده ۴- آثار مستند شده و لیست شده؛ برای میراث راه‌آهن دسته‌بندی خاصی ندارند.	دولت نقش حمایتی و وضع مقررات عمومی داشته و مستقیم در امور فرهنگی دخالت نمی‌کند/ مدیریت بر اساس قوانین مناطق سه‌گانه کلاندر، بروکسل و والون است.	وزیر محیط‌زیست و انرژی/ وزیران میراث هر سه ایالت

– آمریکا

نخستین راه‌آهن بین‌شهری آمریکا در اوایل سال ۱۸۳۰ تکمیل شد و در سال ۱۸۸۷، قانون تجارت بین‌ایالتی، راه‌آهن را به اولین صنعت کشور تبدیل کرد. اولین راه‌آهن بین قاره‌ای در سال ۱۸۷۰ تکمیل شد و امروزه انجمن لوکوموتیو اقیانوس آرام^{۱۷}، این بخش از راه‌آهن تاریخی را به‌عنوان یک موزه تاریخ زنده اداره می‌کند (URL: 7). در سال ۱۹۰۶ م. قانون حفاظت از آثار باستانی آمریکا به‌منظور حمایت قانونی از منابع فرهنگی و طبیعی به تصویب رسید (URL: 8). در سال ۱۹۱۶ قانون سازمان خدمات پارک ملی در زیرمجموعه وزارت کشور مصوب گردید که اهداف آن حفاظت از مناظر، اموال و آثار تاریخی، فرهنگی و طبیعی، همچنین پاسداشت حیات‌وحش برای نسل‌های آینده تعریف شده بود. ایالات متحده، تحت‌تأثیر مدل‌های اروپایی و ظهور جوامع تاریخی غیردولتی و سازمان‌های مشابه در قرن نوزدهم قرار گرفته و کنترل بر املاک تاریخی عمدتاً در اختیار دولت‌های استانی و ایالتی با قدرت نظارتی محدود بر اموال خصوصی بود. قانون فدرال جامع (قانون حفاظت ملی) مبتنی بر مشارکت بین دولت‌های فدرال، ایالتی و محلی در ایالات متحده به سال ۱۹۶۶ تصویب شد (Reap, 2022: 1). از دهه ۱۹۷۰ ثبت ایستگاه‌های راه‌آهن تاریخی واجد ارزش در فهرست آثار ملی آغاز شد و زمینه اقدامات قانونی برای استفاده مجدد از آن‌ها فراهم گردید و در این زمینه دولت چندین پروژه را در ایالت‌های مختلف اجرا نمود که با همکاری

سازمان‌های داوطلبانه جامعه مدنی همراه بود (Bianchi & De Medici, 2023: 4). بر اساس نظام حقوقی ایالات متحده، وزیر کشور با مشورت نظام حقوقی ایالات متحده، وزیر کشور با مشورت شورای مشورتی حفاظت از آثار تاریخی و مسئولان شورای مشورتی حفاظت از آثار تاریخی و مسئولان حفاظت تاریخی ایالت‌ها، موظف است حداقل هر چهار سال یک‌بار تهدیدهای مهم متوجه اموال تاریخی را بررسی، انواع اموال در معرض تهدید و علل تهدیدها را شناسایی و پیشنهادهای مناسب را به رئیس‌جمهور و کنگره ارائه کند (U.S.C., 2014: 302108-54). طبق قوانین مصوب ۱۹۷۶ م. و اصلاحات صورت گرفته آن، وزیر ترابری (حمل‌ونقل) بر طبق ضوابط و شرایط مجاز است تا نسبت به ارائه کمک‌های مالی، فنی و مشاوره‌ای به‌منظور:

الف) ترویج پایانه‌های مسافری ریلی به پایانه‌های حمل‌ونقل چند کارکرده. ب) حفاظت از پایانه‌های مسافری ریلی که جهت تبدیل و استفاده مجدد نگهداری می‌شوند. ج) استفاده از فضاهای مناسب ساختمان‌های با اهمیت تاریخی و معماری. د) تشویق مدیران ایالتی و محلی- مقامات حمل‌ونقل محلی و منطقه‌ای- شرکت‌های حمل‌ونقل- سازمان‌های حقوق بشری و سایر افراد مسئول جهت توسعه طرح‌های تبدیل پایانه‌های مسافری ریلی به چند کارکردی و مراکز فرهنگی و اجتماعی؛ اقدام نماید همچنین اگر «ترمینال در فهرست ملی اماکن تاریخی ثبت شده باشد» یا به‌منظور «حفظ یکپارچگی معماری آن»،

¹⁷ the Pacific Locomotive Association operates

ضمن مشاوره با اعضای انجمن مشورتی حفظ و نگهداری آثار تاریخی و ریاست موقوفات ملی برای هنر نسبت به ارائه حمایت‌های مندرج در قانون اقدام نماید. کمک‌ها باید به نحوی هزینه گردد تا احتمال

تبدیل و استفاده عمومی مستمر از پایانه‌های مسافربری ریلی را به حداکثر برساند (Federal Historic Preservation Laws, 2018: 166) (جدول ۹).

جدول ۹- نظام مواجهه با میراث و راه‌آهن تاریخی در آمریکا. منبع: (نگارندگان)

رویکرد میراثی	رویکرد ارزشی	رویکرد ثبتی	رویکرد مدیریتی	رویکرد سیاسی
مکان‌هایی که رویدادهایی با اهمیت تاریخی ملی در آن‌ها رخ داده‌است. مکان‌هایی که افراد برجسته در آن زندگی یا کار می‌کردند. نمادهای آرمان‌هایی که ملت را شکل دادند. نمونه‌های برجسته طراحی یا ساخت؛ مکان‌هایی که یک شیوه زندگی را مشخص می‌کنند. یا سایت‌های باستان‌شناسی قادر به ارائه اطلاعات هستند	اهمیت تاریخی و ملی - محلی (ایالتی) ارزش‌های نمادین ملی	برای میراث راه‌آهن دسته‌بندی جداگانه وجود ندارد.	سازمان خدمات پارک ملی مسئول حفاظت از میراث منقول و غیرمنقول فرهنگی - تاریخی بوده که با همکاری «وزارت ترابری»، «انجمن حفاظت از آثار تاریخی»، «رئیس موقوفه‌های ملی هنر» وظایف خود را انجام می‌دهد.	وزیر کشور

- تحلیل یافته‌های پژوهش

عموماً حفاظت از میراث فرهنگی در سطوح ملی توسط ساختاری متمرکز با اختیار در تعیین و تشخیص آثار ارزشمند و امکان کنترل روندهای توسعه‌ای که بر شاکله و شخصیت ذخایر میراثی تأثیر می‌گذارد، نظارت می‌شود (Reap, 2022: 2). اما در اکثر کشورها با تفویض بخشی از اختیارات و قدرت تصمیم‌گیری به جامعه مدنی همراه با قوانین شفاف، زمینه لازم در اتخاذ رویکردهای علمی در حفاظت فراهم شده و بستر مناسب برای ایجاد زمینه مشارکت اجتماعی و شکل‌گیری نهادهای مردم نهاد و توسعه گفتمان حفاظت و فرهنگ در جامعه ایجاد شده‌است. تفکیک حوزه‌ها و اهتمام در استفاده از راهبردهای مناسب در زمینه حفاظت و تشریک مساعی با نظام تصمیم‌گیری و مدیریت به‌عوامل متعددی وابسته است. درک مقوله میراث راه‌آهن، از انگلستان به سایر نقاط جهان تسری یافت که با بررسی نقش و جایگاه اجتماعی، مدیریتی و تصمیم‌گیری در آن زمینه تحلیل و مقایسه فراهم است. سیستم بریتانیایی حفاظت از میراث، گسترده و منعطف است و انعطاف‌پذیری، مشخصه‌ای از نظام برنامه‌ریزی محافظه کارانه بریتانیاست (محمدمرادی، امیرکبیریان و عبدی‌اردکانی، ۱۳۹۶: ۲۰). البته قانون حمایت از

اموال فرهنگی ژاپن به‌عنوان یکی از پیچیده‌ترین و کامل‌ترین قوانین در نوع خود اعلام شده‌است و به‌عنوان الگویی برای سایر کشورها می‌توان در نظر گرفته شود (Scott, 2003: 315). مبنای معیار ثبت و حفاظت از میراث راه‌آهن متأثر از شرایط اقتصادی، نقش تاریخی و میزان اهمیت و اعتبار راه‌آهن در نزد افکار جامعه از رویکرد مدیریت و تصمیم‌گیری متفاوتی برخوردار خواهد بود. چنان‌که راه‌آهن در انگلستان به‌واسطه نقش هویتی، گستردگی آن به‌عنوان بخشی از زندگی اجتماعی و اعتبار تاریخی، مورد تجلیل و احترام واقع است، نهادهای مردمی و داوطلب نقش پر رنگی در کنار قوانین متناسب در حمایت و حفاظت از میراث راه‌آهن بر عهده دارند. ژاپن با رشد شتابان و پیشرفت در عرصه‌های فناوری با احساس نیاز برای حفظ ریشه‌های تاریخ صنعت خود با اتخاذ رویکردی آینده‌نگرانه و با سطح‌بندی مراحل حفاظت از میراث راه‌آهن، زمینه‌سازی لازم جهت حضور بخش خصوصی و تلاش‌هایی در تشویق مشارکت‌های عمومی صورت داده‌است. فرانسه با تمایز کارکردی برای میراث راه‌آهن، شیوه حفاظتی را بر پایه تفکیک عملکرد پایه‌گذاری نموده‌است و می‌توان گفت "سراغاز طبقه‌بندی آثار معماری از کشور فرانسه شروع

معماری دیده می‌شود و به واسطه فقدان چارچوب معین با چالش‌های متعددی در حوزه مدیریت، تصمیم‌گیری و حفاظت مواجه خواهد بود؛ در این بخش می‌توان جمع‌بندی نمود که کشورهایی که میراث راه‌آهن را به شکل خاص با اتخاذ سازوکار مشخص حمایت کرده‌اند از وضعیت مناسب‌تری در حفظ و صیانت از میراث راه‌آهن برخوردارند. ارائه یک دسته‌بندی مشخص برای میراث راه‌آهن و تفکیک و اولویت‌گذاری بخش‌های مختلف آن به لحاظ ارزش و اهمیت از جمله ابزار مدیریتی برای حفاظت به شمار می‌آید تدوین قوانین برای بهبود و تسهیل مشارکت اجتماعی و دقت نظر و اهتمام به شناسایی، مستندنگاری و فهرست‌برداری از کلیه اجزای وابسته به میراث راه‌آهن و ایجاد آرشیوی مستقل با قابلیت دسترسی فراگیر از جمله گام‌های اساسی در زمینه حفاظت می‌توان برشمرد. کلیت رویکردهای ۸ کشور توسعه یافته و مؤثر در احداث راه‌آهن سراسری ایران با میراث راه‌آهن خود و نمونه‌ای از میراث ریلی آن‌ها در جداول (۱۰ و ۱۱) بیان شده‌است.

شده‌است" (ریاحی، طالبیان و محمدمرادی، ۱۴۰۰: ۲۳۱)؛ در ایتالیا میراث ریلی از چشم‌اندازها و قابلیت‌های جذابی برخوردار بوده که به دلایل اقتصادی و سیاست‌های مدیریتی، حفاظت از میراث‌های راه‌آهن آن با شرایط دشواری مواجه بوده که در دهه اخیر با تدوین قوانین سعی در بهبود شرایط میراث راه‌آهن گرفته‌است. آلمان، دانمارک و بلژیک تقریباً از رویکردهای حفاظتی مشابه با اعطای تسهیلات مالی، مشوق‌ها و کمک به واگذاری اماکن به مؤسسات و نهادهای غیردولتی دوستدار میراث، در اتمام به حفظ و مالکیت تجهیزات و عناصر میراث راه‌آهن ایفای نقش می‌نمایند. آمریکا با گسترده‌ترین خطوط راه‌آهن در جهان از بخش خصوصی قدرتمند در حوزه حمل‌ونقل برخوردار است و دسته‌بندی خاص در حوزه حفاظت میراث راه‌آهن برخوردار نبوده و از نهادهای غیردولتی و مردمی برای تداوم فرهنگی- اقتصادی میراث تاریخی راه‌آهن حمایت می‌نماید. در ایران نیز به واسطه عدم تعریف مشخص از جایگاه میراث معاصر، مدرن و صنعتی، میراث راه‌آهن در قالب کلی میراث

جدول ۱۰- معرفی ایستگاه‌های شاخص در کشورهای مطرح شده. منبع: (URL: 9)

	ایستگاه راه‌آهن اتحادیه/ آمریکا		ایستگاه راه‌آهن انگلیس/ سنت پانکراس		ایستگاه راه‌آهن کپنهاگ/ دانمارک
	ایستگاه راه‌آهن میلان/ ایتالیا		ایستگاه راه‌آهن گاردی نورد- فرانسه		ایستگاه راه‌آهن آنتروپ/ بلژیک
	ایستگاه راه‌آهن تهران/ ایران		ایستگاه راه‌آهن درسدن/ آلمان		ایستگاه راه‌آهن توکیو/ ژاپن

جدول ۱۱- رویکردها و جایگاه میراث راه‌آهن در کشورهای مورد مطالعه. منبع: (نگارندگان)

کشور	رویکرد مفهومی	رویکرد مدیریتی	رویکرد اجتماعی	جایگاه سیاسی
انگلستان	در زیرمجموعه حوزه «حمل‌ونقل» به میراث راه‌آهن پرداخته شده و همانند سایر میراث‌های غیرمنقول در فهرست آثار ملی ثبت می‌گردند.	«میراث انگلستان» با همکاری «هیئت امنای موزه علوم» در خصوص آثار این حوزه تصمیم‌گیری می‌نمایند	«انجمن میراث راه‌آهن انگلستان» و انجمن‌های حفاظت از راه‌آهن محلی نقش مؤثری در سازماندهی نیروهای داوطلب و معرفی و حفاظت از میراث راه‌آهن بر عهده دارند	«وزارت دیجیتال، فرهنگ، رسانه و ورزش»
ژاپن	تحت عنوان «میراث صنعتی مدرن» حمل‌ونقل به میراث راه‌آهن پرداخته است.	«آژانس امور فرهنگی ژاپن» با همکاری «آژانس صنایع مدرن (وزارت اقتصاد، تجارت و صنعت)»، «راه‌آهن ملی ژاپن (JNR)» و «دولت‌های محلی» نسبت به کلیه اقدامات حفاظتی از میراث راه‌آهن تلاش می‌نمایند.	«انجمن مهندسين مکانیک»، «انجمن مهندسين عمران»، «انجمن باستان‌شناسی صنعتی» و «صندوق ملی ژاپن» از جمله نهادهای غیردولتی بوده که در معرفی و ثبت و حفاظت از میراث راه‌آهن نقش‌آفرینی می‌کنند.	وزارت آموزش، فرهنگ، ورزش، علم و فناوری
فرانسه	اگر ساختار ریلی در چرخه تولید یکی از صنایع تاریخی نقش داشته به‌عنوان میراث صنعتی تلقی می‌گردد و در غیر این صورت در حوزه عمومی میراث فرهنگی قرار دارد.	«اداره کل میراث فرهنگی» با همکاری «اداره منطقه‌ای امور فرهنگی» و «خدمات معماری و میراث» نسبت به آثار فرهنگی مسئولیت دارند.	«انجمن تاریخ راه‌آهن» و «انجمن دوستداران راه‌آهن محلی» در مستندنگاری و بهره‌برداری از میراث راه‌آهن نقش دارند.	وزارت فرهنگ و ارتباطات
ایتالیا	طبقه‌بندی خاص میراث راه‌آهن نداشته و در حوزه «میراث فرهنگی» به آن می‌پردازد.	«سازمان میراث فرهنگی» متولی اموال منقول و غیرمنقول میراثی بوده و «شرکت راه‌آهن دولتی (FS)» در زمینه ایمنی و صدور مجوزها برای گردشگری در خطوط ریلی تاریخی مؤثر است.	«انجمن‌های محلی» و «انجمن‌های دوستدار راه‌آهن» در خصوص میراث راه‌آهن فعالیت می‌کنند.	وزارت فرهنگ (میراث و فعالیت‌های فرهنگی)
آلمان	میراث راه‌آهن در حوزه میراث معماری تلقی می‌شود.	ساختار سازماندهی میراث فرهنگی، سلسله مراتب و تعیین محدوده تصمیم‌گیری درباره بناهای تاریخی در هر منطقه بر اساس تشخیص بالاترین مقام در دولت فدرال یا مجلس سنا و بر اساس طبقه‌بندی آثار است.	«انجمن‌های مردمی میراث فرهنگی» و «انجمن‌های علاقه‌مندان میراث راه‌آهن» برای حفظ این‌گونه میراثی تلاش می‌نمایند.	نماینده هر ایالت (لوندن) در مجلس سنا
دانمارک	دسته‌بندی مشخص برای میراث راه‌آهن ندارد.	آژانس میراث فرهنگ دانمارک و هیئت حفاظت که در خصوص میراث‌های معماری تصمیم می‌گیرند.	شهرداری‌ها مطالعات منسجم برای شناسایی آثار واجد ارزش برای حفاظت دارند.	وزارت فرهنگ
بلژیک	دسته‌بندی مشخص برای میراث راه‌آهن ندارد.	بلژیک به شکل فدرال بوده و از سه جامعه و سه منطقه تشکیل شده و سیاست‌های فرهنگی غیرمتمرکز دارد.	انجمن‌های میراث فرهنگی و گردشگری در حفظ آثار مشارکت دارند.	وزیر محیط‌زیست و انرژی/ وزیران میراث هر سه ایالت
آمریکا	دسته‌بندی مشخص برای میراث راه‌آهن ندارد.	سازمان خدمات پارک ملی مسئول حفاظت از میراث منقول و غیرمنقول فرهنگی- تاریخی بوده که با همکاری «وزارت ترابری»، «انجمن حفاظت از آثار تاریخی»، «رئیس موقوفه‌های ملی هنر» وظایف خود را انجام می‌دهد.	شرکت راه‌آهن ConRail System و سازمان‌های داوطلب علاقه‌مند میراث راه‌آهن در حفاظت و احیای خطوط ریلی و لوکوموتیوهای تاریخی مشارکت دارند.	وزیر کشور

نتیجه‌گیری

حفاظت کارآمد از هر گونه میراثی نیاز به چارچوبی منسجم و شفاف از کلیه مراحل این فرایند دارد، از جمله تعریف مشخص از جایگاه و طبقه‌بندی اثر، سیاست‌ها، ابزارهای قانونی و مدیریتی مرتبط، تأثیر اقتصاد و نقش مشارکت اجتماعی را از عوامل مؤثر می‌توان برشمرد. با قرارگیری میراث راه‌آهن سراسری ایران در فهرست یونسکو زمینه ایجاد تنوع در گونه‌های ثبتی میراث جهانی کشور با هدف بازنمایی قابلیت‌های صنعتی و مدرن و پتانسیل‌های بالقوه ایران برای جامعه بین‌الملل فراهم گردید از سویی چالش‌ها و محدودیت‌های حفاظتی این وجه از مقوله‌های میراثی به لحاظ تفاوت در حوزه مدیریت و تصمیم‌گیری، وجود متولی مستقل از میراث فرهنگی، فعالیت و پویایی صنعت ریلی، وسعت حوزه حرایم و چالش‌های فنی و مالی، فقدان قوانین مناسب و سایر موارد نشان می‌دهد که عدم تفکیک و طبقه‌بندی مناسب در حوزه میراث فرهنگی منجر به اتخاذ رویکردهای یکنواخت بدون توجه به ساختار و ماهیت متفاوت و پیچیده هر اثر خواهد شد. بر این اساس توجه به تجارب کشورها و دقت‌نظر در کیفیت‌های حاصل از نوع مواجهه با میراث راه‌آهن به عنوان موضوع اصلی در این تحقیق به طور قطع در اتخاذ رویکردهای داخلی مفید خواهد بود. در این پژوهش با بررسی گسترده در اسناد و قوانین مرتبط در زمینه حفاظت از میراث راه‌آهن در سطوح مختلف جهانی و منطقه‌ای نسبت به ادراک نوع دیدگاه و سیاست‌های اتخاذ شده در این حوزه تحلیل و تفسیر انجام گرفته است.

در پاسخ به سؤال نخست با عنوان چگونگی رویکردهای کشورهای مورد مطالعه در قبال راه‌آهن‌ها تاریخی خود می‌توان بیان نمود که ساختار و نظام اقتصادی حاکم بر کشورها، وسعت سرزمین، نوع مالکیت‌ها، چگونگی مدیریت‌های میراث، جایگاه و نقش راه‌آهن در ساختار ملی و منطقه‌ای، همچنین نقش تاریخی و چگونگی زیست و پیوند جامعه با راه‌آهن از جمله عوامل مؤثر در شیوه برخورد با آن می‌توان برشمرد. سیاست حفاظت از میراث راه‌آهن در اغلب کشورهای مورد

بررسی متأثر از تقاضای اجتماعی و رویکردهای داوطلبانه و بر پایه تلاش‌های نهادهای غیردولتی و مردمی بوده است. کشورهایی که جایگاه و تعریف مشخص از میراث راه‌آهن ارائه نموده‌اند از ساختار حقوقی و مدیریتی مؤثرتری برخوردار بوده و مشارکت‌های اجتماعی پویایی را در قبال این آثار تجربه می‌نمایند و در نمونه‌های دیگر فقدان طبقه‌بندی مشخص به اتخاذ رویکردهای متداول و معمول در عرصه میراث معماری رهنمون گردیده یا در محدوده تغییرات کاربری، شامل ایجاد موزه‌ها و فعالیت‌های مرتبط با گردشگری بوده که عمدتاً از سوی دولت‌های محلی با هدف کمک به توسعه منطقه‌ای، بوده است. بررسی‌ها بیانگر فقدان انسجام مشترک در خصوص جایگاه و طبقه‌بندی همسان برای میراث راه‌آهن در گفتمان میراث فرهنگی این کشورها است بررسی تجارب سایر جوامع چشم‌انداز مناسبی از توانمندی، قابلیت و راهبردهای به کاررفته را در اختیار قرار داده و امکان ارزیابی را فراهم می‌نماید؛ در پاسخ به سؤال دوم، با اتکاء به تجارب انگلستان به عنوان بنیان‌گذار راه‌آهن و کشور ژاپن نماد پیشرفت در این عرصه که شیوه مدیریت خاص و نظام ثبت، شناسایی و حفاظتی متمایز و همچنین رویکرد ویژه در توجه به مشارکت و همراهی جامعه را در سیاست‌های خود گنجانده‌اند می‌تواند در تدوین اصولی منطقی برای ارائه چارچوبی مشخص مفید باشد و به شکل‌گیری زبانی واحد در زمینه اتخاذ شیوه‌های حفاظت و گفتمان سازنده مابین کلیه ذی‌نفعان، مسئولان و میراث راه‌آهن کمک نماید. با توجه به مطالب بیان شده، ارائه چارچوب نظام‌مند و متناسب برای میراث راه‌آهن ایران از اولویت‌های اساسی به شمار می‌آید؛ با توجه به راهبردهای اقتصاد ملی که بر رشد و توسعه حمل‌ونقل ریلی تکیه دارد، ارائه الگویی برای میراث ریلی ایران بر پایه هم‌آمیختگی دوگانه توسعه و حفاظت مؤثر خواهد بود.

تقدیر و تشکر

نویسندگان بر خود لازم می‌دانند از داوران نشریه که قبول زحمت کرده و با پیشنهادهای سازنده خود بر غنای متن مقاله افزودند، قدردانی نمایند.

منابع

- حیدری شولی، فروغ؛ جلالی، محمد؛ و بلک، ژانت الیزابت. (۱۴۰۰). حفاظت از میراث فرهنگی غیرمنقول از منظر اصول و نهادهای مؤثر: مطالعه تطبیقی حقوق انگلیس و ایران. *پژوهش‌های نوین حقوق اداری*، ۳(۷)، ۱۸۸-۱۶۳.
- راه آهن سراسری ایران. (۱۳۱۷-۱۳۰۶). *نشریه وزارت طرق به مناسبت پایان ساختمان راه آهن سراسری ایران* (۱۳۱۷). تهران و وزارت طرق.
- روزنامه اطلاعات، ۴ شهریور (۱۳۱۷).
- ریاحی مقدم، ساشا؛ طالبیان، محمدحسن؛ و محمدمرادی، اصغر. (۱۴۰۰). بازخوانی نظام مدیریت و حفاظت از میراث معماری با ابزار طبقه‌بندی در کشورهای شرق و آسیای مرکزی. *مطالعات باستان‌شناسی پارسه*، ۷(۲۵)، ۳۸۸-۳۶۱.
- فالکنر، کیت. (۱۳۹۶). *حراست حقوقی*. کتاب: تجهیز مجدد میراث صنعتی (راهنمای تیکی برای حفاظت از میراث صنعتی) ترجمه پیروز حناچی و سارا تیمورتاش، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- فیلدن، برنارد؛ و یوکیلهتو، یوکا. (۱۳۸۲). ارزش‌گذاری به‌منظور حفاظت. ترجمه بهرام معلمی، *فصلنامه عمران و بهسازی شهری*، هفت شهر (۱۲ و ۱۳)، ۲۳-۱۷.
- فیلدن، برنارد؛ و یوکیلهتو، یوکا. (۱۳۸۲). رهنمودهای مدیریت برای محوطه‌های میراث فرهنگی. ترجمه‌ی سوسن چراغچی. تهران: انتشارات سازمان میراث فرهنگی.
- محمدمرادی، اصغر؛ امیرکبیریان، آتس‌سا؛ و عبدی‌اردکانی، حجت‌اله. (۱۳۹۶). *احیای بافت قدیم شهرها (مروری بر تجارت): ارائه راهبردها و ضوابط برای حفاظت و احیای بافت قدیم شهرهای ایران*. تهران، دانشگاه تهران به سفارش وزارت راه و شهرسازی.
- یوکیلهتو، یوکا. (۱۳۷۷). استانداردها، اصول و منشورهای بین‌المللی حفاظت. ترجمه سوسن چراغچی، *فصلنامه اثر*، (۲۹ و ۳۰)، ۱۳۵-۱۲۱.
- یوکیلهتو، یوکا. (۱۳۸۷). تاریخ حفاظت و معماری. ترجمه محمدحسن طالبیان و خشایار بهاری، تهران، نشر روزنه.

References

- Abed, A., & Yaklef, M. (2020). Exploring a sustainable strategy for brownfield regeneration. The case of Halawah Farm, Amman City, Jordan, *Journal of Settlements and Spatial Planning*, Special Issue, no. 6, 87–96. <https://doi.org/10.24193/JSSPSI.2020.6.09>
- A.C. 72-599-1640-1747., *Norme per la tutela e la valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono e la realizzazione di una rete della mobilità dolce*. <https://www.camera.it/leg17/126?tab=6&leg=17&idDocumento=1640&sede=&tipo=>
- Agency for Cultural Affairs. (2009). *Preservation and Utilization of Cultural Properties*. Retrieved from: https://en.wikipedia.org/wiki/Lists_of_National_Treasures_of_Japan.
- Andersen, Chr. Hjorth. (2004). *The Danish Cultural Heritage: Economics and Politics*. Discussion 4-33, University of Copenhagen. Department of Economics.
- Aoki, Eiichi. (2002). *The Preservation of Railway Heritage in Japan: An Outline History and General View*. Japan Railway & Transport Review, 30, 16-19.
- Archives Center, National Museum of American History (NMAH.AC.0688). (2017). *Society for Industrial Archaeology Records*.
- Batisse, Francois. (2003). *Restructuring of Railways in France: A Pending Process*. Japan Railway & Transport Review, 34, 32-41.
- Bhatawadekar, S. (2021). Understanding the Cultural Significance of Living Railway Heritage: Need for New Approaches. *TST-Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 44, 173-192.
- Bianchi, Alessandra., De Medici, Stefania. (2023). *A Sustainable Adaptive Reuse Management Model for Disused Railway Cultural Heritage to Boost Local and Regional Competitiveness*. Sustainability, 15, 5127. <https://doi.org/10.3390/su15065127>

- Castresana, U. Llano., Azkarate, a., Beitia, S. Sánchez. (2013). The value of railway heritage for community development, *Structural Studies. Repairs and Maintenance of Heritage Architecture XIII, WIT Transactions on The Built Environment*, 131, 61-72. doi:10.2495/STR130061
- Coombes, Robin. (2021). *the Sustainability of Heritage Railways*. A Ph.D. thesis submitted to the University of Birmingham, Birmingham Centre for Railway Research and Education College of Engineering and Physical Sciences
- Cornell, J. S. (2003). Conservation of historic railway infrastructure. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers- Municipal Engineer*, 156(1), 35-42. <https://doi.org/10.1680/muen.2003.156.1.35>
- Coulls, Anthony., Divall, colin., Lee, Robert. (1999). Railways as world heritage sites. Paper Presented at the World Heritage Convention, *International Council on Monuments and Sites (ICOMOS)*, 1–33. Available online. <https://www.icomos.org/studies/railways.pdf>
- Council of Europe. (2014). *Cultural Heritage Policy in Italy*. <https://www.coe.int/en/web/herein- system/Italy>
- Council of Europe. (2018). *Cultural Heritage Policy in Germany*. <https://www.coe.int/en/web/herein- system/Germany>
- Council of Europe. (2018). *Cultural Heritage Policy in Belgium*. <https://www.coe.int/en/web/herein- system/belgium-wallonia>
- Council of Europe. (2023). *Herein System*. <https://www.coe.int/en/web/herein-system/about>
- De Block, Greet. (2011). Designing the Nation: The Belgian Railway Project. 1830–1837. *Technology and Culture*, 52(4), 703–732. doi:10.1353/tech.2011.0145
- De Lima Lourencetti, F. (2021). *Enhancing the Cultural Value of Railways in the Western Region of São Paulo State (Brazil)*. e-Phaistos. <https://doi.org/10.4000/ephaistos.8696>
- Dufetrelle, F. (2002). Perspectives on Cooperation Between State and Private Societies in Development of Heritage Railways in France. *Jpn. Railw. Transp. Rev*, 60, 30-34.
- Fedecrail. (2005). *The Riga Charter*. In Proceedings of the Annual Meeting of Fedecrail, Riga, Latvia.
- Federal Historic Preservation Law. (2018). *The Official Compilation of U.S. Cultural Heritage Statutes*. 5 th edition 2018, Washington, DC.
- Filho, Marcílio Toscano Franca., Figueiredo, Gabriela Pinto Brito de., & Müller, Marius. (2018). Comparative cultural heritage law: A dialogue between Brazil and Germany in the European Year of Cultural Heritage. *Macau Journal of Brazilian Studies*, 1(2). <http://aebm.mo/en/2018Vol1Issue2/56>
- Godoli, G., & Cozzi, M. (Eds). (2004). *Architettura ferroviaria in Italia. Ottocento*. D.Flaccovio: Palermo.
- Hecker, A. (2008). *Le capital ferroviaire britannique, entre patrimoine et pragmatisme*. Rev. Geogr. l'Est, 48, 1–20. <https://doi.org/10.4000/rge.1241>
- HISTORIC England. (2017). *Infrastructure: Transport*. Listing Selection Guide. <https://www.gov.uk/government/publications/principles-of-selection-for-listing-buildings>
- Hohmann, Rolf. (2002). The Future of Heritage Railways and Rail Conservation in Germany. *Japan Railway&Transport Review*, 30, 20-23.
- Hua, S. (2010). World Heritage Classification and Related Issues-A Case Study of the Convention Concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage. *Procedia Social and Behavioral Sciences, Elsevier Ltd*, 2: 6954-6961.
- Icomos, International Scientific Committee on Twentieth Century Heritage. (2017). *Approaches to the Conservation of Twentieth- Century Cultural Heritage*. Madrid-New Delhi document.
- Italy, Law n. (2014). *Conversione in legge, con modificazioni. del decreto-legge 31 maggio, n. 83, recante disposizioni urgenti per la tutela del patrimonio culturale, lo sviluppo della cultura e il rilancio del turismo*. <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2014/07/30/14G00121/sg>
- Landorf, Chris. (2009). A Framework for Sustainable Heritage Management: A Study of UK Industrial Heritage Sites. *International Journal of Heritage Studies*, 15: 6, 494-510.

- Lee, Y. S., & Chung, B. H. (2012). A Comparative study of Railway Heritage Conservation System between Japan and UK. *Journal of the Korean society for railway*, 15. <https://doi.org/10.7782/JKSR.2012.15.4.394>
- Lee, Yong Sang, & Chung, Byung Hyun. (2012). A Comparative study of Railway Heritage Conservation System between Japan and UK. *Journal of the Korean society for railway*, 15(4), 174-180. doi: 10.7782/JKSR.2012.15.4.394
- Mai, J., E. (2011). The modernity of classification. *Journal of Documentation*, 67(4): 710-730. doi: 10.1108/00220411111145061
- Noguchi Takego. (2019). Preservation and Utilization of Railway Heritage in Japan: From Survey to Local Government. *Bulletin Paper Research Institute Humanities Research Institute Annual Report No*, 49, 15-26.
- Oglethorpe, M., & McDonald, M. (2012). Recording and documentation. In J. Douet (Ed.), *Industrial Heritage Re-Tooled, The Ticcih guide to Industrial Heritage Conservation*, 55-62, London & New York: Routledge.
- Pickard, Robert (Ed.). (2001). *Policy and Law in Heritage Conservation*. London: Council of Europe, Spon Press.
- Principles of Selection for Listed Buildings. (2018). *Department for Digital, Cultural, Media & Sport*. <https://historicengland.org.uk/>
- Rasmussen, T. Valdbjorn. (2014). *Model for Refurbishment of Heritage Building*. icbst.
- Reap, J.K. (2022). Introduction: Heritage legislation and management. *Built Heritage*, 6(9). <https://doi.org/10.1186/s43238-022-00059-9>
- Reeves, C.D., Dalton, R.C., & Pesce, G. (2020). Context and Knowledge for Functional Buildings from the Industrial Revolution Using Heritage Railway Signal Boxes as an Exemplar. *Hist. Environ, Policy Pract*, 11, 232-257. <https://doi.org/10.1080/17567505.2020.1726042>
- R.F.I. Spa. (2003). *Il nodo urbano. Il concorso della nuova stazione di Torino Porta Susa*. Arca Edizioni: Milano.
- R.F.I. Spa & T.A.V. Spa. (2004). *Stazioni. Luoghi per le città*. Mondadori-Electa: Milano.
- Sang, Kun., Piovan, Silvia E. (2019). The application of GIS in railway heritage management: the case of Yunnan-Vietnam Railway. *29th International Cartographic Conference (ICC)*, 15-20, Tokyo, Japan. doi:10.5194/ica-proc-2-110-2019
- Sato, Michio. (2006). Transportation Museum in Tokyo and Railway Heritage Conservation. *Japan Railway & Transport Review*, 43/44, 6-15.
- Striffling-Marcu, Alexandrina., Veston, Véronique. (2022). Railway heritage of the 20th century: what recognition and what adjustments for its conservation?, *In Situ [En ligne]*, 47, 1-18. doi:10.4000/insitu.34395
- Tang, J. (2014). Railroad Expansion and Industrialization: Evidence from Meiji Japan. *The Journal of Economic History*, 74(3), 863-886. doi:10.1017/S002205071400062
- United States Congress. (2014). *54 U.S.C. § 302108: Review of threats to historic property*. U.S. Code.
- Wolfgang, Maennig. (2011). *Monument protection and zoning in Germany: Regulations and public support from an international perspective*. Hamburg Contemporary Economic Discussions, No. 40,
- Zhang, Jiazhen., Jeremy Cenci, Vincent Becue., & Sesil Koutra. (2021). *The Overview of the Conservation and Renewal of the Industrial Belgian Heritage as a Vector for Cultural Regeneration*. Information 12, no. 1: 27. <https://doi.org/10.3390/info12010027>

- URL1: <https://www.coe.int/en/web/herein-system> Accessed at 09-08-2023
- URL2: <https://rc.majlis.ir/fa/law/show/935274> Accessed at 09-08-2023
- URL3: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1996/42/section/1> Accessed at 10-12-2023
- URL4: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1996/42/section/2> Accessed at 10-12-2023
- URL5: <https://www.legislation.gov.uk/ukdsi/2013/9780111530573> Accessed at 12-12-2023
- URL6: <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2010/1442> Accessed at 15-12-2023
- URL7: <https://www.nps.gov/places/niles-canyon-transcontinental-railroad-historic-district.htm>
Accessed at 27-06-2023
- URL8: <https://www.nps.gov/subjects/archeology/antiquities-act.htm> Accessed at 27-06-2023
- URL9: <https://www.architecturaldigest.com/gallery/best-train-station-architecture-slideshow>
Accessed at 21-06-2024