

بررسی تأثیر راه‌ها بر شکل‌گیری نظام ساختاری شهر تبریز در دوره قاجار

لیدا بلیلان اصل^۱

چکیده

به اعتقاد موریس "سیمای شهرهای اسلامی تحت تأثیر دو دسته عامل متقدم و متأخر قرار داشته است. عوامل متقدم، به میراث عربی و بین‌النهرین قدیم بازمی‌گردد و عوامل متأخر به ضرورت‌های دوره اسلام شکل بوده‌اند." راه‌ها و گذرها با قرارگیری در هر دو دسته عوامل فوق، هم به عنوان اندام تأثیرپذیر و هم به عنوان عامل تأثیرگذار بر سیمای شهر مطرح بوده‌اند. هدف از ارائه این مقاله، بررسی و شناسایی عوامل مؤثر در شکل‌گیری راه‌های شهر تبریز در دوره قاجار و نیز تأثیرگذاری متقابل آن‌ها بر شکل‌دهی به نظام ساختاری شهر است. به منظور دستیابی به هدف مذکور تلاش شده است با بررسی ویژگی‌های ساختاری تبریز در این دوره، به تأثیر راه‌ها و گذرها بر کیفیت ارتباطی - فضایی آن پرداخته شود. مطالعات نشان می‌دهد که شهر تبریز در دوره قاجار میراث‌دار تحولات دوره‌های پیش از خود بر پیکره شهر بوده است. دو جاده مهم ابریشم و جاده بغداد - ری، از جمله عناصر مؤثر در شکل‌گیری و توسعه اندام‌های مهم همچون بازار و مجموعه حکومتی و نیز توسعه محلات و در نتیجه گسترش شبکه راه‌های درون شهری به شمار می‌رفتند. مجموعه این تحولات به همراه دگرگونی‌های ایجاد شده در دوره قاجار، موجب شکل‌گیری شبکه‌ای درهم تنیده، کارآمد و منسجم از راه‌ها گردید که از کارایی لازم برای چنین عملکردی برخوردار بود. راه‌ها با قرارگیری در نظامی سلسله‌مراتبی و جذب عناصر معماری و شهری، به بهترین نحو ممکن به نیازهای ارتباطی شهر پاسخ می‌دادند.

واژگان کلیدی: تبریز، دوره قاجار، جاده، راه، معبر، نظام ساختاری.

مقدمه

شهر تبریز همچون دیگر شهرهای سنتی ایران، مجموعه‌ای منسجم و نظام‌مند به شمار می‌رفت که بر مبنای مجاورت یا ترکیب اجزای گوناگون خود شکل گرفته بود. از میان اندام‌های شهری، راه‌ها نقشی انکارناپذیر در تفکیک یا ارتباط فضاهای معماری - شهری ایفا می‌نمودند. «پس از ظهور مدرنیته و تأثیر مظاهر مادی و معنوی آن بر زندگی مردمان گذشته، سیمای شهرهای ما دچار دگرگونی ژرف گردید» (صفامنش، ۱۳۸۴؛ ص ۹؛ حبیبی، ۱۳۷۵، ص ۴۵؛ خاکساری، ۱۳۸۵، ص ۸؛ فلامکی، ۱۳۷۴). «به عنوان مثال در تبریز نیز همچون دیگر جاها ظهور پدیده‌ای به نام اتومبیل عرصه ارتباطی شهر را به چالش کشید و بایدهای خود را چه به لحاظ کمی و چه به لحاظ کیفی بر نظام دسترسی شهرها تحمیل نمود؛ از این رو خیابان‌کشی‌ها تغییری جدی بر چهره و کیفیت حوزه مؤثر خیابان‌های تبریز گذاشت» (ستارزاده، ۱۳۸۶، ص ۱۱). بنابراین، نخست به علت انجام نگرفتن تحقیقی در زمینه بافت پیش از دوران مدرن تبریز و دوم به دلیل سودمند بودن مطالعه بر روی کیفیت فضاهای شهری، از جمله تبریز، ضرورت پیشبرد چنین تحقیقی احساس شد. به نظر می‌رسد با شناسایی ویژگی‌های بافت‌های سنتی بتوان به تبیین و پیشنهاد الگوهای مناسب نیازهای زندگی معاصر دست یافت.

مواد و روش‌ها

در مقاله حاضر تلاش می‌گردد تا با روش تاریخی - اسنادی و با بهره‌گیری از منابع مکتوب و ترسیمی موجود، بررسی و تحلیلی اجمالی از مبحث پیشنهادی ارائه شود. در خصوص شهرهای دوره قاجار مطالعاتی چند از جمله توسط دکتر

سیدمحسن حبیبی و به ویژه راجع به تهران و اصفهان صورت پذیرفته که بیشتر در دسترس علاقه‌مندان قرار گرفته است. در این متن سعی می‌شود تا با نگاهی خاص‌تر به تبریز، ویژگی‌های این شهر در دوره قاجار و نیز تأثیر شبکه دسترسی آن در روند شکل‌گیری و توسعه شهر مورد بررسی و مذاقه قرار گیرد.

به طور کلی در مورد تبریز، همچون بسیاری از دیگر شهرهای ایران می‌توان هم به منابع مکتوب و هم به منابع ترسیمی گوناگون دسترسی یافت. در مورد نخست می‌توان به اجمال و به عنوان نمونه، به کتب تاریخی و جغرافیایی و سفرنامه‌هایی چند اشاره نمود: سفرنامه شاردن (۱۶۷۳ م.)، سفرنامه مسیو لیکاما آئیژ هلت (۱۲۸۳ ه.ق.)، جغرافیای تاریخی مرآت البلدان نوشته محمدحسن اعتمادالسلطنه (۱۲۹۶ ه.ق.)، تاریخ و جغرافی دارالسلطنه تبریز نوشته نادر میرزا (۱۳۰۲ ه.ق.)، المآثر و الآثار نوشته محمدحسن اعتمادالسلطنه (۱۳۰۶ ه.ق.)، نسخ التواریخ نوشته مرحوم آقامیرزا محمدتقی لسان‌الملک کاشی مشهور به سپهر.

برای مطالعه بافت تاریخی تبریز نقشه‌ها و اسناد مختلفی نیز وجود دارد که می‌توان به عنوان نمونه موارد زیر را نام برد: مینیاتور مطراقچی (قرن ۱۵۳۰ م.)، نقشه دارالسلطنه قراجه‌داغی (۱۲۹۷ ه.ق.)، نقشه دارالسلطنه مراغه‌ای (۱۳۰۱ ه.ق.).

با توجه به اسناد متعدد ذکر شده و با در نظر گرفتن این نکته که دوره انتخابی طرح حاضر، دوره قاجار است، لازم بود تا مناسب‌ترین، معتبرترین و نزدیک‌ترین منابع به محدوده زمانی مزبور شناسایی شوند. از میان گزینه‌های موجود، نقشه

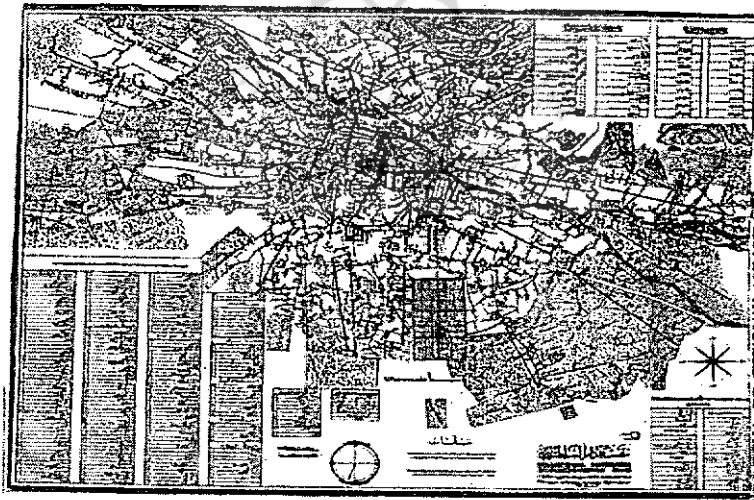
دارالسلطنه قراجه‌داغی و کتاب تاریخ و جغرافیایی دارالسلطنه تبریز نوشته نادر میرزا انتخاب گردید. دلایل گزینش اسناد فوق به شرح زیر می‌باشند:

۱- نقشه دارالسلطنه، در مقایسه با نقشه‌های تهیه شده توسط روس‌ها، انگلیسی‌ها و فرانسوی‌ها قدیمی‌ترین نقشه علمی از شهر تبریز با مقیاس نسبتاً مناسب جهت مطالعه و بررسی است.

۲- این نقشه را یک ایرانی (سرهنگ قراجه‌داغی) تهیه کرده است؛ بنابراین اسامی اشخاص و بناها با دقت فراوانی ذکر شده‌اند.

۳- این نقشه به دلیل تهیه شدن در اواخر دوره قاجار، از جمله مدارک مربوط به حلقه اتصال دو دنیای سنت و تجدد به شمار می‌آید.

۴- از آنجایی که «دارالسلطنه تبریز» نوشته نادر میرزا نیز به همین دوره تعلق دارد، به عنوان سند نوشتاری مناسب برای این طرح مورد استفاده قرار گرفت.



نقشه (۱) نقشه دارالسلطنه قراجه‌داغی تبریز در سال ۱۲۹۷ هجری قمری (موزه قاجار تبریز)

متأسفانه تا کنون نقشه «دارالسلطنه قراجه‌داغی» به طور کامل و دقیق مورد مطالعه قرار نگرفته است؛ از این رو به منظور تسهیل در بررسی نکات و اصول مورد نظر و نیز ارائه نتایج پژوهش به صورت مدوّن و قابل استفاده برای علاقه‌مندان به تحقیق در زمینه بافت تبریز، از نقشه چاپی قدیمی که در موزه قاجار تبریز موجود است، استفاده گردید. در طول تحقیق تلاش شد تا با مطالعه دقیق نسخه موجود و بهره‌گیری از اسناد نوشتاری مختلف، نقشه‌ای خواناتر و ماندگارتر تهیه شود. به عبارت دیگر، نقشه‌ای که در صفحات پیش رو ارائه خواهد شد حاصل مطالعه و مطابقت عین به عین نسخه چاپی و متون موجود است که برای پیشبرد طرح، تهیه و ترسیم شده است و مبنای تحقیق و تحلیل‌های این پژوهش قرار گرفته است.

تحولات ساختاری شهری در ایران عصر قاجار

«نهضت فکری مدرن که در اروپای عصر روشنگری شکل گرفت، راه خود را بسیار دیرتر از مظاهر تکنولوژیک مدرنیته به ایران باز کرد. در میانه دوره حکومت ناصرالدین شاه که به همت روشنفکرانی چون میرزا ملکم‌خان برای نخستین بار افکاری در جهت فرنگی شدن سیاست و نظام اداره کشور طرح شد، دیرزمانی بود که برخی از اقشار جامعه به فرنگی شدن در آداب زندگی، نحوه لباس پوشیدن، نوع اشیای مورد استفاده، لوازم زندگی، ساختمان‌سازی و باغ‌آرایی روی آورده بودند، اما هنوز این الگو در زندگی ایشان نهادینه نشده بود» (صفا منش، ۱۳۸۴: ۷۵). نمود این تأخیر در بافت و ساختار کلی شهرها نیز متظاهر بود؛ به طوری که در دوره قاجار «بافت شهر و سازمان فضایی آن تفاوت‌های عمده‌ای (از نظر ساختی و ماهوی) با شهر دوره صفوی نشان نمی‌دهد. بازار کماکان لولای اصلی و

ستون فقرات شهر است و چون همیشه علاوه بر نقش اقتصادی - تجاری خود، مکان تظاهرات تمامی اشکال و شکل‌بندی‌های اجتماعی - فرهنگی نیز می‌باشد. دسترسی‌های جدا شده از بازار در مرکز محلات یکدیگر را تلاقی می‌کنند و محلات به عنوان مکانی نیمه مستقل در دل شهر به حیات خود ادامه می‌دهند. این محلات گو اینکه وابستگی کهن به روستاهای هم‌کیش، هم عقیده، هم‌نژاد... را از دست داده‌اند ولی کماکان به عنوان جوامعی در خود باقی مانده‌اند... به عبارتی علی‌رغم آنکه سازمان اقتصادی در چنبره اقتصادی جهانی گرفتار آمده است ولی سازمان فضایی آن هنوز دگرگونی‌های عمده‌ای نیافته است» (حبیبی، ۱۳۷۵: ۱۲۱).

«در این دوره سازمان‌دهی فضایی عرصه‌های عمومی و خصوصی در شهرهای سنتی از جمله تهران، بر محور بازار اصلی شهر و حوزه ارگ حکومتی تنظیم می‌شد. تمامی عناصری که پیرامون محور بازار و در محلات بلافصل آن انتظام و استقرار داشتند نظیر دکان‌ها، کاروانسراها، مساجد، حمام‌ها، زورخانه‌ها، قهوه‌خانه‌ها، مدارس و مهم‌تر از همه، خانه‌ها انواعی از روابط مردم را در عرصه‌های عمومی و خصوصی خود سازمان می‌دادند» (صفامنش، ۱۳۸۴: ۷۵).

ساختار شهر تبریز در دوره قاجار

«تبریز شهر زلزله‌های ویرانگر و پر شمار است... در پی هر زلزله، هر جنگ و ویرانی و هر آتش سوزی و نابودی، شهر بخشی از خاطره تاریخی خود را که بناهای با ارزش و بی‌نظیر آن است، از دست می‌دهد» (عرصه، ۱۳۷۵). «نادر میرزا جمعیت شهر را در عهد آغاز حکومت محمدخان قاجار چهار هزار و سی تن

گزارش می‌کند. بنای مجدد شهر، در پی آخرین ویرانی و خرابی گسترده، باز هم توسط مردم آغاز شد و با شکل‌گیری مجدد شهر بنای باروی جدید یا آخرین باروی شهر آغاز و در حوالی (۱۲۲۴ ق.) به پایان رسید. در سال (۱۲۴۱ ق.). عباس میرزا در اطراف این بارو خندقی برپا داشت. از همین سال است که تبریز ولیعهدنشین و دومین شهر بزرگ کشور و از نقطه‌نظر سیاسی یکی از مراکز اصلی تصمیم‌گیری‌ها می‌شود.» (عطارزاده، ۱۳۸۳: ۱۵-۱۷).^۱

«تبریز اواخر قاجار، به واقع میراث‌دار مجموعه‌ای بود متشکل از عناصر و اندام‌های متعلق به سال‌ها و قرون گذشته که متناسب با نیازهای هر دوره، دچار تغییر و دگرگونی شده بودند» (سلطانزاده، ۱۳۷۶؛ عمرانی، اسمعیلی، ۳۸۵). با وجود این هنوز بخش‌هایی از حیات خصوصی و عمومی مردم دست نخورده باقی مانده و هنوز برخی از عناصر و مجموعه‌های معماری و شهری نقش و جایگاه خود را از دست نداده بود. به عنوان مثال، بازار که به تبعیت از مسیر جاده ابریشم توسعه یافته بود، همچنان قلب و هسته مرکزی شهر به شمار می‌رفت؛ تا بدان جا که مجموعه حکومتی پس از تغییر مکان از میدان صاحب‌الامر در مجاورت آن مکان-یابی شد و توسعه یافت. بارویی که نجف‌قلی‌خان دنبلی به دور شهر و در واقع به منظور حفاظت از بازار و دیوان‌خانه ساخته بود، همچنان این دو عنصر مهم را در درون خود جای می‌داد. دروازه باغمیشه یا درب اعلی، به رفت و آمدهای دیوان‌خانه اختصاص یافت و حالتی نیمه‌خصوصی به خود گرفت. با اهمیت دادن عباس میرزا به امر تجهیز و بالا بردن قدرت نظامی شهر، قورخانه‌هایی در خارج

۱- این پاراگراف به واسطه متن دست‌نویس کتاب محور فرهنگی - تاریخی تبریز تألیف یحیی ذکاء نقل گردیده است. این کتاب چاپ نشده است.

شهر و نیز یک میدان توپخانه در بیرون بارو و در مجاورت دروازه باغمیشه احداث و برخی از معابر به منظور عبور ادوات نظامی همچون توپ‌های جنگی، عراده‌ها و لشکر سربازها در مواقع ضروری، تعریض گردید؛ که از آن میان می‌توان به راسته کوچک که به همین منظور ساخته شد، اشاره نمود. امنیت شهر به کمک نیروی نظامی و انتظامی تربیت یافته حفظ می‌گردید و در شهر مواد لازم برای حرکات جنگی همچون باروت و ... ساخته می‌شد. «از جمله اتفاقات قابل ذکر در این دوره تبدیل مسجد علی شاه به قورخانه توسط عباس میرزاست و به احتمال زیاد، از همین دوره است که در بسیاری از نوشته‌ها از مسجد علی‌شاه با نام مسجد ارک یاد می‌شود» (همانجا).

محلات مسکونی علاوه بر آنکه تحت اداره قدرت مرکزی حاکم بر شهر قرار داشتند، به شیوه کدخدانمنشی به حل و فصل مشکلات محدوده خود می‌پرداختند. در این دوره اگرچه به دلایل گوناگون بازار شهر و جاده ابریشم رونق پیشین را نداشتند، اما همچنان نشانه و تبعات تغییرات به وجود آمده به سبب آن، بر پیکره شهر باقی مانده بود. خیابان عریض منتهی به دروازه خیابان که به همین نام خوانده می‌شد به شیوه خیابان‌های تهران درختکاری گردید و در حاشیه آن جوی‌های آب ساخته شد. عباس میرزا با هدف تبدیل نمودن باغ شمال به باغی عمومی، اقداماتی چند انجام داد؛ اما افراد پس از وی این اندیشه را ادامه ندادند... در این دوره مراکز محلات، همچنان به عنوان مهم‌ترین و عمومی‌ترین بخش‌های محلات مطرح بودند. احداث مساجد محله‌ای، حمام‌ها، دکاکین و گاه یخچال‌ها در این مراکز، موجب رفع نیازهای گوناگون سکنه هر محله می‌شد. هر محله دارای تعدادی

دروازه درونی بود که وظیفه حفاظت آن‌ها را از دست اشرار، دزدان و در مواقع ضروری مهاجمان خارجی بر عهده داشتند.

«بر این نکته تأکید بسیار داریم که شکل‌گیری مجدد شهر می‌بایست بر همان تاب بافت پیشین باقی مانده از خرابی‌ها شکل گرفته باشد و لذا آنچه اکنون به عنوان میراث گذشته شهر در دست است، به لحاظ تاب بافت، حرکت‌های مهم تاریخی و قطب‌های با ارزش آنریال محصول دوره‌ی غازی و به لحاظ معماری مسکن، محصول دوره‌ی قاجار است که بعدها دستخوش تغییرات عمده‌ای در دوره‌ی پهلوی شده است.» (همانجا) بدین ترتیب شهر تا این دوره همچنان دارای اندام‌های معماری و شهری مشابه دیگر شهرهای اسلامی است.

«به طور کلی برای شهرهای سنتی ایران، پنج عنصر اصلی مورد شناسایی قرار گرفته، که عبارت‌اند از:

- ۱- عناصر مذهبی شامل مسجد، تکیه و حسینیه؛ طاق‌ها و منبرها
- ۲- ارگ شهر (عناصر حکومتی) جایگاه مرکز حکومتی، دیوان‌خانه‌ها و مقر عمده نظامیان در شهر؛
- ۳- عناصر تجاری، بازرگانی، بازار شهر، مراکز اقتصادی و مالی، شامل منزلگاه‌ها، کاروان‌سراها، تیمچه‌ها و قیصریه‌ها؛
- ۴- محلات شهر (محلات مسکونی)؛
- ۵- گذرهای اصلی» (توسلی، ۱۳۸۱: ۲۴).

از میان عناصر فوق، راه‌ها از جمله عناصر مهم و مؤثر در شکل‌دهی نظام ساختاری شهرها به شمار می‌روند؛ که با پذیرش نقشی چندگانه، بر سیمای آن تأثیر می‌گذارند. در این مقاله تلاش خواهد شد تا با بهره‌گیری از نقشه دارالسلطنه تبریز، به شناسایی و تبیین تأثیر راه‌ها بر ماهیت نظام ساختاری آن پرداخته شود. این امر ما را یاری خواهد کرد تا به اهمیت و انسجام شهر تا آخرین دوره سنت پی ببریم؛ دوره‌ای که در آن به تدریج نشانه‌ایی از دگرگونی‌ها در شهر و بافت آن به وجود آمد. به دیگر سخن، پی بردن به این مطلب که نظام سازماندهی شهر تبریز از کدام یک از نظام‌های خطی، شبکه‌ای یا شعاعی یا هر نوع نظام دیگری تبعیت می‌کند، به کمک تحلیل و بررسی مجموعه دسترسی‌های آن میسر می‌شود.

تأثیر راه‌ها در توسعه شهر تبریز

گذرها و به طور کلی شبکه دسترسی تبریز اواخر قاجار، یکی از جالب‌ترین عناصر شهری آن به شمار می‌رود. قرارگیری بازار در مرکز هندسی شهر، موجب شد تا راه‌ها با انشعاب و نیز حرکت به سمت آن، به حالتی شعاعی شکل‌یافته، توسعه یابند. از این رو نقشه تقسیم‌بندی محلات، بیانگر نوعی سازمان‌دهی مرکزگرای آن‌ها با میل به بازار و مرکز است. جاده مهم و تجارتنی ابریشم و نیز جاده بغداد - ری، دو راه مهمی هستند که در مکان‌یابی عناصر و توسعه شهر تأثیر فراوان داشته‌اند. شکل‌گیری و نحوه سازمان‌دهی بازار، مجموعه حکومتی و استقرار مسجد جامع مواردی چند از این تأثیر به شمار می‌روند. شهر تبریز به واسطه انواع معابر اصلی، فرعی، بن‌بست و کوچه‌باغ، به بخش‌های عمومی، نیمه‌عمومی - خصوصی و نیمه‌خصوصی تقسیم می‌شود. ماهیت همین راه‌ها از موارد مهم و مؤثر

در استقرار عناصر گوناگون در امتداد آن‌هاست. نظام و شبکه دسترسی بسیار، تحت تأثیر هسته مرکزی شهر یعنی مجموعه بازار، مسجد جامع و ارک سرکاری است و در یک نگاه به خوبی تمایز نظام شعاعی آن را با نوع نظام دسترسی دیگر شهرها آشکار می‌سازد. راه‌ها همچنان در ادامه نقش خود در جهت سهولت ارتباط و توالی فضایی شهر، با جذب عناصر کارکردی متناسب با نوع و درجه خود، نقشی چندمنظوره می‌پذیرند.

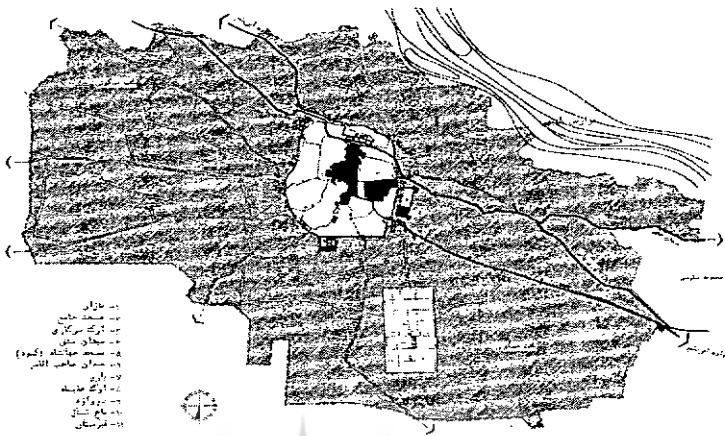
تبریز به دلیل تأثیرپذیری از چندین مؤلفه مهم، نظام ساختاری و سازمان‌دهی خود را به دست آورده و بر مبنای آن‌ها توسعه یافته است. برخی از این مؤلفه‌ها در دوره قاجار به وجود آمدند و برخی دیگر نیز در واقع امتداد دگرگونی‌هایی هستند که منشأشان را باید در زمانی قبل‌تر جستجو نمود. اما به طور کلی می‌توان به دو دسته عوامل یعنی عوامل طبیعی و عوامل مصنوعی در توسعه شهر اشاره نمود. از سویی عبور رودخانه آجی چای (میدان چای و قوری چای) از میان شهر - و آبادانی‌ای که به همراه خود داشت - و از سویی دیگر وجود عوارض طبیعی در شمال (کوه سرخاب) و جنوب شهر (تپه‌های یانق) و نیز شرایط اقلیمی که زمستان‌های سرد و تابستان‌های خنک به همراه داشت، بر گسترش شهر و استقرار عناصر گوناگون اثر گذاشته بود. از میان عوامل مصنوعی نیز بی‌شک می‌توان علاوه بر سیاست، فرهنگ، اقتصاد و ... به راه‌ها و دسترسی‌ها و نیز اهمیت آن‌ها اشاره نمود. راه‌ها از جمله اندام‌های شهری به شمار می‌روند که اصلی‌ترین وظیفه ارتباط و یا تفکیک فضاهای معماری - شهری را بر عهده دارند. به طور کلی مطالعه بر روی نحوه توسعه و گسترش شبکه راه‌های هر سکونتگاهی، با صرف نظر از علت و چرایی نوع آن،

ساختار و چگونگی سازمان‌دهی شهر را مشخص و اطلاعات مناسب و ارزنده‌ای در خصوص کلیت آن ارائه می‌کند.

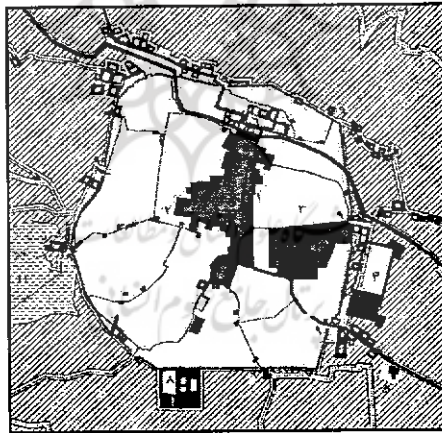
به طور کلی در بافت تبریز می‌توان به دو دسته از راه‌ها اشاره نمود که به نوبه خود بر فرایند شکل‌گیری و سازمان‌دهی عناصر معماری و شهری تأثیر گذاشته‌اند. دسته نخست راه‌هایی هستند که ارتباط تبریز را با مقاصد برون شهری برقرار می‌نمودند؛ در واقع استخوان‌بندی ساختار شهر را تشکیل می‌دادند. این راه‌ها را به سبب اهمیت‌شان جاده می‌نامیم، دسته دوم راه‌هایی هستند که وظیفه انسجام و تضمین کارایی ارتباط عناصر و فضاهای درون شهری، مانند محلات مسکونی، مراکز محلات، باغ‌ها و مزارع و معابر با درجه‌بندی‌های گوناگون را بر عهده داشته‌اند. در این موارد بسته به درجه اهمیت، از واژه‌های راه و معبر استفاده می‌شود.

۱- راه‌های فرا شهری

مهم‌ترین راه‌هایی که استخوان‌بندی اصلی شهر را تشکیل می‌دهند، یکی راه واصل از دروازه خیابان به دروازه شتربان است که در مسیر راه بین قاره‌ای آسیا به اروپا یعنی جاده ابریشم واقع شده و دیگری که اهمیت کمتری دارد اما قدیمی‌تر است جاده بغداد - ری می‌باشد که مسیر میان دروازه گجیل و دروازه باغمیشه است و از شرق به سراب و اردبیل و از غرب به مراغه و کرمانشاه و عتبات و بغداد می‌رسیده است. در کنار این راه‌ها معابر دیگری نیز وجود داشتند که امکان دسترسی به مقاصد حاشیه‌ای شهر همچون باغ‌ها، مزارع و ... را فراهم می‌آوردند.



شکل شماره (۱) شهر دروڑة قاجار به همراه عناصر و مسیرهای مهم

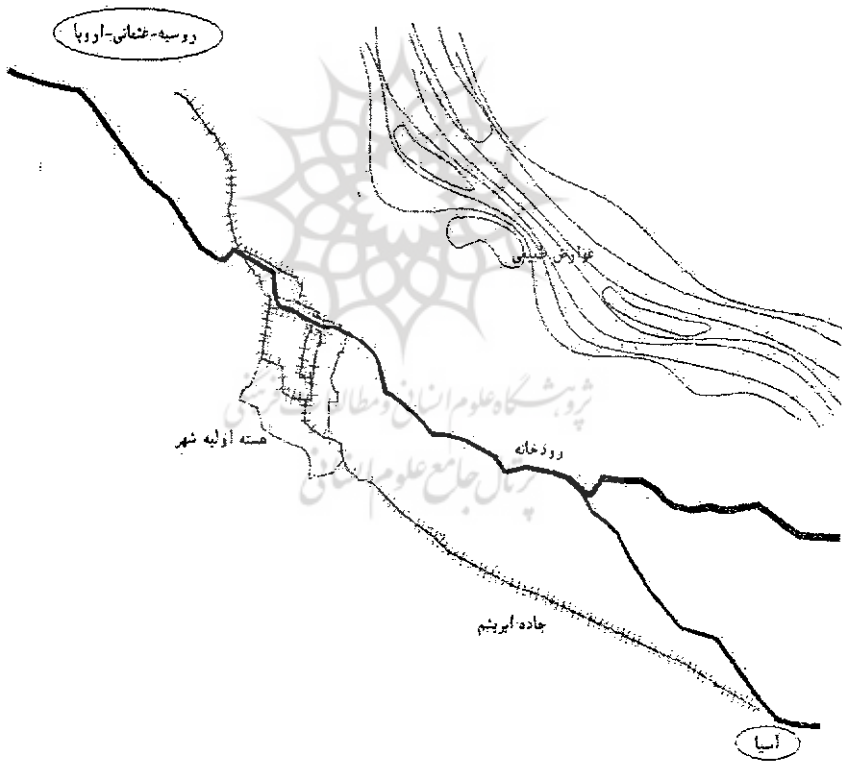


۱-۱- جاده ابریشم

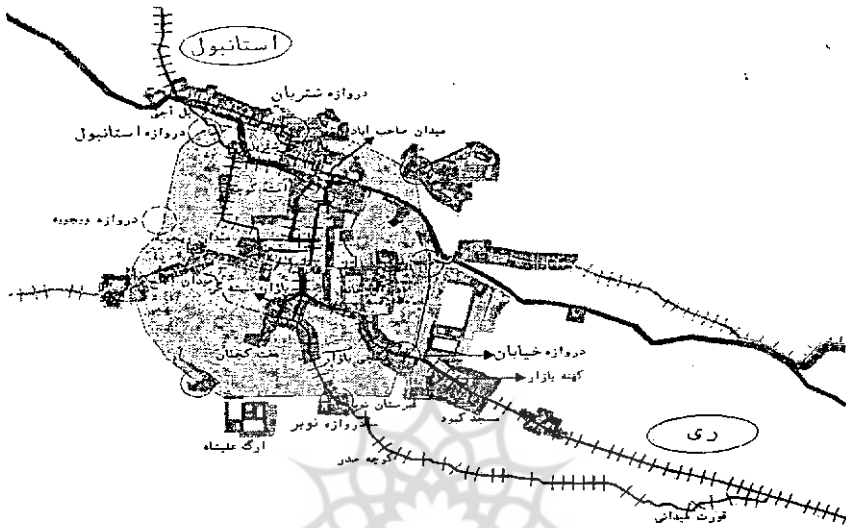
«جاده ابریشم از چین و ماورای چین تا تبریز ادامه داشت و این شهر را به چهار راه اصلی عمده‌ای تبدیل کرده بود که تجارت جاده ابریشم به قفقاز و ماورای

قفقاز و از سوی دیگر به بصره و کشورهای غربی و خاورمیانه و آفریقا و از طرفی استانبول و کشورهای اروپایی را از این طریق برقرار می‌کرده (عمرانی و اسمعیلی، ۱۳۸۵: ۱۵۴). مطالعه بافت تبریز نشان می‌دهد که بازار این شهر که در سفرنامه‌ها از رونق و وسعت آن سخن‌های بسیار رفته و نیز بناهای مهمی همچون مسجد جهان‌شاه (مسجد کبود)، در بدنه مسیر ابریشم شکل گرفته‌اند. مجموعه بازار در دوره قاجار به واقع پدیده‌ای به شمار می‌رفت که به مرور زمان، در چندین مرحله و تحت تأثیر عوامل مختلف شکل گرفته بود. به عنوان مثال، با اینکه عامل اصلی ظهور بازار جاده ابریشم بود اما در دوره غازی شاهد گسترش بازار به سمت جنوب‌غربی هستیم. از سویی رویش بازار در جهت اتصال با مسجد جامع را نباید فراموش کرد. در دوران صفویه نیز رشد بازار در جهت شرق و شمال شرق ادامه یافت. با اینحال در دوره قاجار، مجموعه بازار، متأسفانه به دلیل کاهش قدرت تولید داخلی و نبود کارگاه‌های تولیدی جدید، گسترش چندانی نیافت؛ چراکه محل کافی برای عرضه کالاهای خارجی در آن وجود داشت. در دوره قاجار جاده ابریشم دیگر از رونق پیشین برخوردار نبود. اقدامات متعلق به تعریض و درختکاری بخشی از این مسیر یعنی راه معروف به خیابان (واقع در محله‌ای به همین نام) در دوره صفویه، راه را برای رونق بیشتر نگشود. در این دوره به گفته نادمیرزا این معبر دیگر آبادانی پیشین را نداشت و نه‌رها جاری و درخت‌های آن سرسبز نبودند. وی می‌نویسد: «در شرق تبریز، هر که از عراق و خراسان آید نخست وارد شود به خیابانی طولانی و عریض که سه ربع فرسنگ طول و شصت ذرع عرض آن است، نهر روان در سوی آن و به کنار آن نه‌رها، درخت‌های نازو سراسر سایه افکن و همه آنها بیدها به یک خط نشانده بودند؛ درخت‌ها کهنسال

بود؛ یک یک بپریدند و به جای آن نهال غرس نمودند تا یکسره از آن خالی شد (نادرمیرزا، ۱۳۰۲هـ.ق: ۸۲). لذا کاهش اهمیت آن مانع شکل‌گیری فضاهای شاخص در مجاورت آن شد. اما با وجود این، «خیابان» به عنوان شاه‌رگ اصلی محله و زیرمحله‌های پیرامونی خود عمل می‌کرد و همچنان شاهد حضور فضاهایی با کارکرد محلی همچون قبرستان، مسجد، فضاهای تجاری، کاروانسرا و ... در امتداد خود بود.



شکل (۲) شکل‌گیری هسته اولیه شهر در محل تقاطع رودخانه و جاده ابریشم

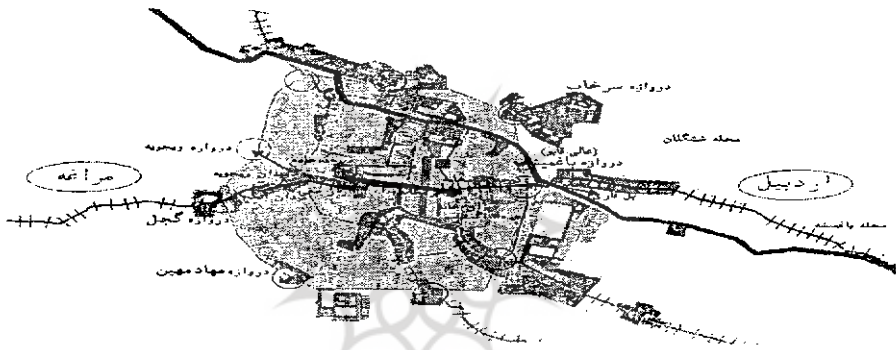


شکل (۳) موقعیت و نحوه عبور گذر فراشهری ری - استانبول در شهر

۱-۱- جاده بغداد - ری

این جاده در واقع از دروازه باغمیشه واقع در شرق تبریز آغاز می‌شد و به دروازه گجیل منتهی می‌گردید. همچنین بدان مسیر اردبیل - مراغه نیز گفته می‌شد که در امتداد خود به عتبات عالیات می‌رسید. «در دوره غازان خان در پشت این دروازه، مجموعه‌ای تحت عنوان شب غازان وجود داشت که مسیر ورود کاروانیان از سمت غرب به تبریز به شمار می‌رفت. به گفته نادر میرزا این مجموعه، در عهد شاه عباس صفوی تخریب شد» (همان: ۱۲۲). این مسیر به علت تلاقی با مسیر جاده ابریشم، موجب پدید آمدن چهارراهی در مرکز شهر شده بود که مناسب‌ترین محل برای استقرار مسجد جامع تبریز به شمار می‌رفت. از سویی دیگر در دوره ایلخانی، این مسیر موجب رشد بازار در پیرامون آن و به سمت جنوب غربی شهر

شده بود؛ که آثار آن به خوبی در نقشه، قابل مشاهده و شناسایی است. در دوره قاجار، مجموعه حکومتی صفوی که در بخش شمال رودخانه آجی‌چای و در میدان حسن پادشاه متمرکز بود، به مجاورت این مسیر و متصل به دروازه باغمیشه انتقال یافت. این تغییر مکان در ادامه، موجب احداث میدان مشق و سربازخانه و میادین تجاری دیگر در نزدیکی آن شد. این تغییر مکان موجب شد تا بازار و معبر آن به ترتیب در این مکان به نام های بازار و کوچه حرمخانه شهرت یابند.



شکل (۴) موقعیت و نحوه عبور گذر فراشهری اردبیل - مراغه در شهر

۲- راه‌های محله‌ای - شهری

در عین تأثیر مسیرهای فراشهری بر ساختار بافت تبریز، نحوه ارتباط این مسیرها با یکدیگر نیز مطرح می‌شود. بنابراین، در تبعیت از مسیرهای فراشهری، مسیرهای دیگری به وجود آمدند که علاوه بر مرتبط ساختن مسیرهای فراشهری (شعاعی) با یکدیگر، از طریق انشعابات فرعی تر سایر عناصر شهری را نیز به یکدیگر ارتباط می‌دادند. این دسته از گذرها را مسیرهای محله‌ای - شهری می‌نامیم. به عبارت بهتر، در داخل بارو، علاوه بر گذرهای اصلی که دروازه‌ها را از

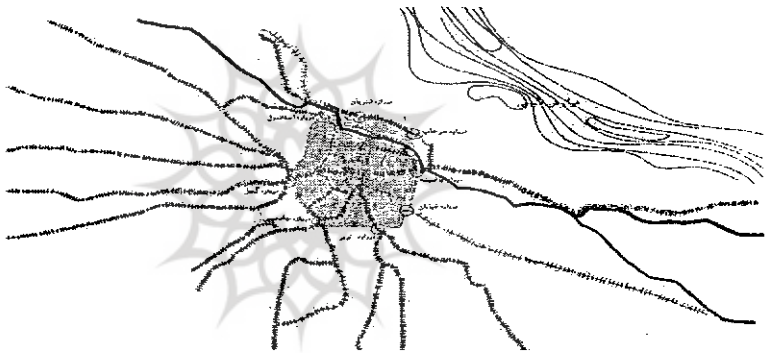
طریق گذرهای شعاعی به مجموعه بازار وصل می‌کرد، یک گذر حلقوی تقریباً ممتد و پیوسته موازی با بارو، دروازه‌ها را به هم مربوط می‌نمود. از مهم‌ترین بخش‌های این گذر حلقوی، در قسمت شرقی، گذر متصل‌کننده دروازه خیابان به دروازه باغمیشه است که به صورت یک مسیر منحنی در حرکت به شمال، در نزدیکی رودخانه دو شاخه می‌شد. شاخه شمالی - جنوبی از طریق پل به دروازه سرخاب می‌رسید و شاخه شرقی - غربی نیز به بازار می‌پیوست.

با دقت در شکل مسیرهای محله‌ای - شهری می‌توان آنها را گذرهای حلقوی نیز نامید. علت این نامگذاری بدان سبب است که مسیرهای محله‌ای و مسیرهای شهری، در بسیاری از موارد، غیرقابل تفکیک‌اند و منظور ما از مسیرهای محله‌ای - شهری، به طور کلی مسیرهایی است که در مقیاسی خردتر از مسیرهای فراشهری و کلان‌تر از مسیرهای ارتباطی داخل محله، و به طور کلی در راستای ارتباط مراکز محلات به یکدیگر عمل می‌کنند.

در مسیرهای محله‌ای - شهری، هر چند نظام فضایی آنها نیز بر مبنای نظام مسیرهای فراشهری استوار است، اما این نظام بسته به موقعیت‌هایی که مسیرها در آن واقع شده‌اند، متفاوت است. مهم‌ترین این نظام‌ها عبارتند از:

- **نظام شعاعی:** که در این نظام مسیرهای محله‌ای - شهری با عبور از دروازه‌های بارو یا در داخل خود بارو، در بیشتر موارد منطبق بر مسیرهای فراشهری، که از آنها به عنوان گذرهای شعاعی یاد کردیم، نقاط با اهمیت از جمله مراکز محلات را به یکدیگر متصل می‌کنند. این راه‌ها جزو معابر اصلی محلات هستند و در راستای آن‌ها کاربری‌های عمومی از جمله مساجد محله‌ای، حمام‌ها، گورستان‌ها، کاروانسرا و اصطبل، فضاهای خرد تجاری (دکاکین) و ... وجود دارند.

معايير با درجهٔ پایین‌تر با انشعاب از این معابر، امکان دسترسی به بخش‌های خصوصی‌تر شهر، یعنی بخش‌های مسکونی را فراهم می‌کنند. نکتهٔ جالب توجه آن است که نظام این دسته از راه‌ها به شدت تحت تأثیر موقعیت مجموعهٔ بازار و نیز فرم بارو قرار دارد؛ چرا که به دلیل انطباق مکان هستهٔ مرکزی شهر بر مرکز هندسی آن انشعاب راه‌ها از آن به صورت شعاعی صورت گرفته و به عبارتی دیگر، مجموعهٔ بازار و مسجد جامع، موجب قطبی شدن نظام ساختاری شهر شده است.



شکل (۵) شکل‌گیری باروی شهر به همراه دروازه‌ها متأثر از مسیرهای فراشهری (گذرهای شعاعی)

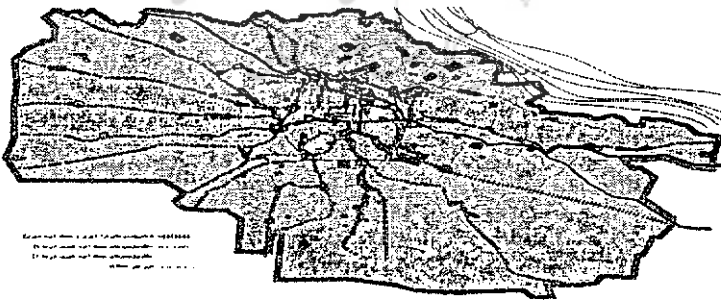
• نظام خطی: این نظام بیشتر به دو صورت دیده می‌شود:

- ۱- شامل انشعابات فرعی از مسیرهای فراشهری؛
- ۲- در برخورد با توپوگرافی نوعی نظام خطی - ارگانیک تابع توپوگرافی منطقه مشاهده می‌شود. همانند دسترسی‌های شمال سرخاب در محل تقاطع با عوارض کوه‌عون‌بن‌علی.

• **نظام حلقوی:** در مواردی که ارتباط دروازه‌های بارو با یکدیگر ایجاب کنند، به موازات خط بارو یا منطبق بر آن وجود دارد. این دسترسی‌ها جهت ارتباط مراکز محلات تقریباً به موازات خط بارو در سراسر شهر گسترده شده‌اند.

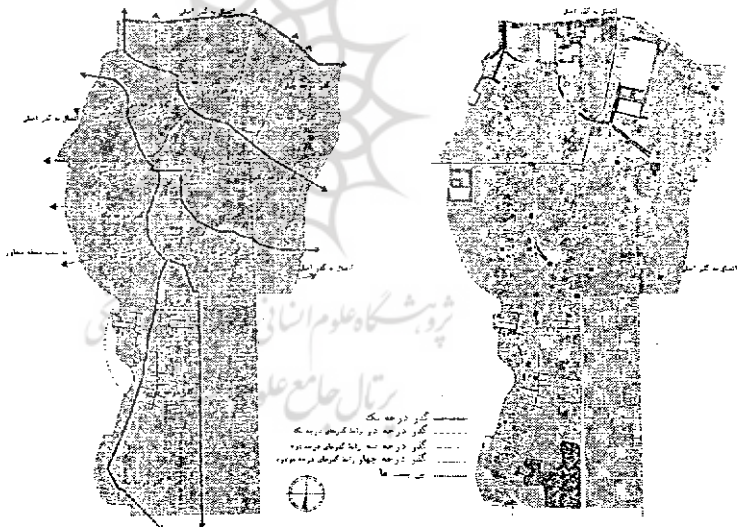
• **نظام شبکه‌ای:** این نظام در موارد خاص، خصوصاً عملکردی، در برخی نقاط نظیر نظام فضایی اطراف راسته‌کوچه و راه‌های منتهی به باغ شمال، به صورت شبکه‌ای نسبتاً منظم مشاهده می‌شود. این گونه از راه‌ها که به وضوح در تضاد با شبکه ارگانیک دسترسی شهر قرار دارند، برای مقاصد معین و از پیش طراحی شده هستند. به عنوان مثال، راسته کوچه - واقع در غرب بازار و مسجد جامع - را عباس‌میرزا و برای سهولت حمل ادوات جنگی در مواقع ضروری احداث کرده است.

نوع دیگری از دسترسی‌ها که می‌توان آنها را مسیرهای ارتباطی درون محله‌ای نامید، نیز وجود دارند. این مسیرها در حقیقت ارتباط بین مسیرهای محله‌ای - شهری را برقرار می‌کنند و بر مبنای آنها به وجود آمده‌اند.



شکل (۶) موقعیت و نحوه عبور گذرهای شعاعی، خطی و حلقوی با توجه به مراکز محلات و نقاط مهم در شهر

در نهایت راه‌های محله‌ای - شهری، با تبعیت از نظام سلسله مراتبی از برنامه‌ای معین پیروی می‌کردند که در تمامی شهر برقرار بود. به عبارتی دیگر، کاربری‌های عمومی هرگز در معابر درون محله‌ای و متعلق به بخش‌های خصوصی‌تر آن مکان-یابی نمی‌شدند. مراکز محلات در امتداد معابر اصلی قرار می‌گرفتند و بیشترین حجم رفت و آمد را به خود اختصاص می‌دادند. حتی فرایند ورود به حمام‌ها که نیاز به استتار بیشتری داشتند، با تعریف دسترسی غیرمستقیم، در مجاورت همین دسته از معابر ساخته می‌شدند.



شکل (۷) انواع گذرهای شعاعی، حلقوی و ارتباطی در محله نویر

جمع بندی

به طور کلی یکی از عوامل مؤثر در شکل‌دهی به نظام ساختاری شهر تبریز، راه‌های آن است. شبکه دسترسی شهر در دوره قاجار، دستاورد توسعه آن در بستر

زمان و تحت تأثیر عوامل متعدد سیاسی، امنیتی، مذهبی، فرهنگی و... به شمار می‌رفت. مطالعه نقشه شهر در این دوره و نیز تاریخ تبریز ما را به دو دسته گذر زبر و با مشخصات معین رهنمون می‌سازد.

۱- راه‌های فرا شهری

- دارای بیشترین و حجیم‌ترین نوع رفت و آمد؛
- شامل جاده ابریشم و جاده بغداد - ری؛
- شکل‌گیری و توسعه بازار و مکان‌یابی مسجد جامع و ارک سرکاری در بدنه آن‌ها.

۲- راه‌های محله‌ای - شهری

به صورت زیر:

- معابر شعاعی
 - اتصال نقاط با اهمیت از جمله مراکز محلات به یکدیگر
 - انشعاب از مرکز شهر، عبور از دروازه‌ها، حرکت از میان محلات و خروج از شهر
 - دربرگیرنده اصلی‌ترین و بیشترین عملکردهای خدماتی محله‌ای و گاه حتی فرامحله‌ای

▪ معابر حلقوی

- مسیرهای محله‌ای شهری درجه ۱ و ۲؛
- گسترش به موازات خط بار و یا منطبق بر آن؛

- گسترش در سراسر شهر جهت ارتباط مراکز محلات تقریباً به موازات خط بارو؛
- شکل‌گیری میدانچه‌ها در امتداد آن و با حداقل کاربری نسبت به معبر شعاعی و اصلی محله.

▪ معابر بن‌بست

- در اکثر موارد منشعب از معابر حلقوی؛
- ایجاد امکان دسترسی به بخش‌های مسکونی؛
- خصوصی‌ترین نوع دسترسی در کل شهر؛
- عدم استقرار کاربری عمومی در بدنه آن.

نتیجه‌گیری

شهر تبریز در دوره قاجار دارای نظامی در هم تنیده شعاعی بود که بر مبنای شرایط گوناگون سیاسی، امنیتی و مذهبی شکل گرفته بود. تلاش در جهت رعایت توصیه‌های دینی از جمله حفظ حریم‌ها و لزوم حفظ امنیت شهر، موجب گردید تا اندام‌های گوناگون معماری و شهری در نظامی پیچیده نسبت به هم و در ادامه نسبت به کل شهر قرار بگیرند. مجموعه بازار، مسجد جامع و ارک سرکاری در کنار یکدیگر هسته اصلی شهر را تشکیل می‌دادند و این خود یکی از مهم‌ترین عوامل شکل‌دهی به نظام شعاعی شهر به شمار می‌رفت. به طور کلی، به دلیل قرارگیری تقریبی هسته اصلی شهر در مرکز هندسی آن، شاهد این نوع از نظام گسترش راه‌ها در بافت تبریز هستیم که وحدت و انسجام کل شهر را تضمین

می‌نمود. یکی از ویژگی‌های بارز مجموعه راه‌ها در بافت تبریز، تبعیت از الگوی سلسله مراتبی است که بر مبنای سیر تقسیم‌بندی شهر از عمومی به خصوصی صورت گرفته بود. بدین ترتیب، شهر در عین حفظ انسجام خود، میزان و نوع حرکت‌ها، فعالیت‌ها، کنترل و نظارت امنیتی و ... را زیر نظامی مدون، تعریف و هدایت می‌نمود. پراکندگی کاربری‌های مختلف در سطح شهر نیز از این نظام تبعیت می‌نمود و در ادامه به تقویت آن کمک می‌کرد. «این در حالیست که سکونتگاه‌های کنونی - چه نمونه‌های جدید و از پیش اندیشیده شده و چه نمونه‌های بازسازی و بهسازی شده - فاقد این نوع کیفیت هستند» (پاکزاد، ۱۳۸۴؛ بتلی، ۱۳۸۲؛ توسلی، ۱۳۷۶). علی‌رغم نکات مثبت و بسیار خوب شهرهای حاضر، به نظر می‌رسد به علت برخوردی با اولویت نگاه کمی و صرفاً آماری، برخی از کیفیات انسان‌مدارانه قربانی و یا احیاناً فراموش می‌شوند. به عنوان مثال «یکی از معضلات شهرهای دارای بافت تاریخی خیابان‌کشی‌های فکر نشده‌ای است که بر پیکر بخش‌های باارزش تحمیل می‌شود» (ستارزاده، ۱۳۸۶). برخی از این موارد، اگرچه به نجات بخشی از شهر کمک می‌کنند اما بخشی دیگر را فدا می‌کنند. مثال بارز این امر در تبریز، تغییر امتداد مسیر «خیابان» است که پیش از اعمال، از مقابل مسجد عبور می‌کرد. بخش انحراف داده شده این معبر یعنی خیابان امام خمینی (ره) کنونی از پشت مسجد می‌گذرد که این امر موجب کاهش اعتبار اجتماعی بخش پیشین شده است. اگرچه در حال حاضر تلاش‌هایی در جهت احیای آن صورت گرفته اما حتی در صورت موفقیت این طرح نیز باید اعتراف نمود که میراث تاریخی از دست رفته هرگز قابل احیا نیست.

منابع

- ۱- بنتلی، ای ین (۱۳۸۲)، محیط‌های پاسخده، ترجمه دکتر مصطفی بهزادفر، چاپ اول، تهران، دانشگاه علم و صنعت ایران.
- ۲- پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۸۴)، راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران، تهران، شرکت طرح و نشر پیام سیما، وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری.
- ۳- توسلی، محمود (۱۳۷۶)، اصول و روش‌های طراحی شهری و فضاهای مسکونی در ایران، جلد اول، تهران، مرکز مطالعات معماری و شهرسازی.
- ۴- توسلی، محمود (۱۳۸۱)، ساخت شهر و معماری در اقلیم گرم و خشک ایران، تهران، پیام، پیوند نو.
- ۵- حبیبی، سیدمحسن (۱۳۷۵)، از شار تا شهر، تحلیلی تاریخی از مفهوم شهر و سیمای کالبدی آن، تفکر و تأثر، چاپ اول، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
- ۶- خاکساری، علی (۱۳۸۵)، محله‌های شهری در ایران، چاپ اول، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- ۷- ستارزاده، داریوش (۱۳۸۶)، تأثیر تجدد در تحول شکل‌گیری فضاهای شهری ایران، مطالعه موردی: فضاهای شهری تبریز در دوره پهلوی اول، پایان‌نامه دکتری شهرسازی، به راهنمایی دکتر نقی‌زاده، تهران، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات.

- ۸- سلطانزاده، حسین (۱۳۷۶)، *تبریز خشتی استوار در معماری ایران*، چاپ اول، تهران، دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
- ۹- صفامنش، کامران (۱۳۸۴)، *سیر تحول فضاهای عمومی و خصوصی در آغاز دوره مدرن ایران*، فصلنامه اندیشه ایرانشهر، سال اول، شماره سوم.
- ۱۰- عطازاده، مهدی (۱۳۸۳)، *سیمای تبریز در دوره ناصرالدین شاه قاجار*، تبریز، نشر اختر.
- ۱۱- عمرانی، بهروز؛ اسمعیلی سنگری، حسین (۱۳۸۵)، *بافت تاریخی شهر تبریز*، چاپ اول، تهران، سمیرا.
- ۱۲- فلامکی، محمد منصور (۱۳۷۴)، *باز زنده‌سازی بناها و شهرهای تاریخی*، چاپ سوم، تهران، دانشگاه تهران.
- ۱۳- موریس، جیمز (۱۳۸۱)، *تاریخ شکل شهر تا انقلاب صنعتی: شهرهای اسلامی خاورمیانه و اسپانیا*، راضیه رضازاده، جلد دوم، تهران، انتشارات مهندسین مشاور فجر توسعه (جهاد دانشگاهی علم و صنعت).
- ۱۴- نادر میرزا (۱۳۰۲)، *تاریخ و جغرافی دارالسلطنه*، تصحیح غلامرضا طباطبائی مجد، تبریز، انتشارات ستوده.