

مقاله پژوهشی

قرائت منظر خیابان در تاریخ تمدن ایران

محمد آتشین بار*

استادیار، گروه مهندسی علوم باغبانی و فضای سبز، دانشکده کشاورزی، دانشکده‌گان کشاورزی و منابع طبیعی، دانشگاه تهران، ایران.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۰/۲۰ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۱۱/۰۳ تاریخ قرارگیری روی سایت: ۱۴۰۳/۱۲/۰۱

چکیده خیابان از عناصر اولیه تشکیل دهنده شهر است که به دلیل تکرار شئون عملکردی آن در طول تاریخ، عنصری کلیدی در پدید آمدن سازمان فضایی شهر، و به تبع آن، منظر شهری محسوب می‌شود. طی دوره‌های تاریخی نقش عملکردی خیابان با سایر نقش‌های اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و سیاسی آن ادغام شده و همین امر، سبب پیچیدگی ابعاد وجودی آن می‌شود؛ لذا این نقش همواره در طیفی بین کارکرد (دسترسی و عبور) و تجربه مخاطب از فضای شهری سیر می‌کند. این مقاله با تحلیل نمونه‌های تاریخی در شهرهای ایران از دوره باستان تا اواخر صفوی، درصدد قرائت منظر خیابان و تبیین نقش آن در شکل‌گیری معنای شهر است. این پژوهش در تلاش برای پاسخگویی به این سؤال است که اثرگذاری خیابان به مثابه مؤلفه‌ای چندبعدی، در شکل‌گیری وجوه مادی و معنایی شهرهای ایران قبل و بعد از اسلام چگونه بوده است؟ فرضیه این پژوهش این است که منظر خیابان در شهرهای ایران همواره آیینی بوده و نقش آن، تبدیل منظر شهر از امر قدسی به امری اجتماعی در سیر تحول تاریخ شهرهای ایران قبل و بعد از ظهور اسلام است.

کلید واژگان خیابان، ایران، اسلام، شهر، نقش.

مساحت و حدود شهر، همه ارقام و اعدادی معنا دار نزد مردمان آن زمان بوده است؛ نمونه‌های این تفکر را در خیابان‌های عمود برهم شهرهای هترا، دارابگرد و فیروزآباد می‌توان یافت. در تاریخ ایران باستان از بند بیست و یکم تا سی و چهارم وندیداد (Darmsteter, 2009, as cited in Mohamadian-Mansoor & Hat-ami-Majid, 2022, 257) به رویدادی اشاره شده که روشنگر دگرگونی شگفت‌آوری در اوضاع اقلیمی است. اهورامزدا پیش از بروز این فاجعه بزرگ که یادآور افسانه نوح است به جمشید دستور می‌دهد تا شهر و مجموعه‌های زیرزمینی (Tafazoli, 1975, 80) بسازد که بتواند گروهی از سالم‌ترین انسان‌ها، گیاهان و حیوانات را در آن جای دهد. ورجمکرد شهری به شکل چهارضلعی با اضلاع برابر است که هر ضلع آن به اندازه یک میدان اسب‌دوانی و برابر ۱۰۰۸ گام است (Gobineau, 1985, 28-30) و باغ‌شهر دلگشایی (Nouri, 2019, 42) است که بهشت آسمانی را در زمین متجلی می‌سازد. الگوی کالبدی شهر (تصویر ۱) دارای طرح هندسی منظم با گذرهای موازی است.

مقدمه در فرهنگ فارسی کلمه شهر از ریشه «خَشْتَهَر» از مصدر خشی کردن آمده که به معنای شاهی کردن و فرمان‌راندن است (Dehkhoda, 1998). از سوی دیگر، کلمه شهر با «خوره» به معنی نوری از جانب خداوند که به وسیله آن، بعضی خلایق بر بعضی دیگر ریاست کنند، مترادف است و در اعتقادات اسطوره‌ای ایرانیان یک بهشت جاودانی است که احتمالاً کسی قدرت برپاکردن آن را نداشته است؛ این امر که می‌توان شهر را به مثابه امر آسمانی روی زمین ساخت، تنها توسط پادشاه که صاحب فره کیانی بود، محقق می‌شد (براتی، ۱۳۸۲، ۱۴). لذا عوامل آیینی و باورهای جامعه ایران باستان مهم‌ترین سهم را در پایه‌گذاری و تکوین خیابان‌ها به خود اختصاص داده است. تأثیر عمیق آیین، فضایی اسطوره‌ای را در ایران باستان رقم زد که محصول آن شهرهای سلسله‌مراتبی با دو خیابان چلیپایی و بناهایی پراکنده بود. تعداد، جهت، طول و عرض خیابان‌ها، فاصله خانه‌ها از خیابان و حصار شهر، ابعاد میدانی و

پرداخته و سعی در تحلیل شخصیت خیابان داشته‌اند. مجموعه این پژوهش‌ها در دو دسته کلی قابل تفکیک است. نخست؛ پژوهش‌های تاریخی و باستان‌شناسی: این پژوهش‌ها بیان می‌دارند که چگونه فرهنگ و باورهای آیینی بر شکل‌گیری شهر تأثیر گذاشته است. کاوش‌های باستان‌شناسی در شهرهای باستانی ایران مانند تخت‌جمشید و شوش، جوهر این رویکرد بوده و اطلاعات ارزشمندی درباره خیابان‌ها و ساختار اجتماعی آن زمان ارائه می‌دهد. این پژوهش‌ها حاکی از آن است که خیابان‌ها نه تنها برای عبور و مرور بلکه به‌عنوان فضای آیینی نیز عمل کرده‌اند.

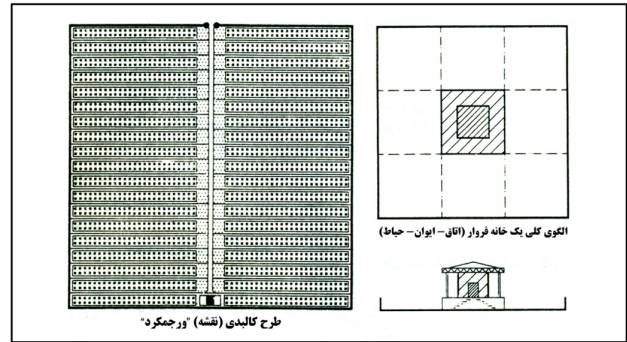
دوم؛ مطالعات معاصر: در سال‌های اخیر، پژوهشگران به بررسی جنبه‌های معنایی و ذهنی خیابان پرداخته‌اند. این گروه از مطالعات بیان می‌دارد که چگونه تغییرات اجتماعی و فرهنگی بر پدید آمدن خیابان‌ها تأثیر گذاشته است. تحولاتی چون ورود مدرنیته و آداب و رسوم غربی به ایران و نحوه اثرگذاری آن بر حضور مردم در شهر، موضوع پژوهش‌های متعددی است که به‌عنوان مصداق تغییرات عمیق در ساختار خیابان‌های شهر ایرانی شناخته می‌شود.

روش پژوهش

این پژوهش، نخست، به اسناد تاریخی استناد کرده است. سیر تاریخی ایران از دوره باستان تا پایان عصر صفوی به‌صورت محتوایی تقسیم‌بندی و جایگاه خیابان در شهر، در هر دوره مطالعه و ارزیابی شده است. مراحل پژوهش به‌شرح ذیل است: جمع‌آوری: داده‌ها از منابع مختلف شامل متون تاریخی، مقالات علمی و گزارش‌های باستان‌شناسی و آرشیوهای کارتوگرافیک و آیکونوگرافیک جمع‌آوری شده است. این منابع شامل متون آکادمیک، سفرنامه‌ها و آرشیو داده‌های تصویری می‌شود. مطالعه و دسته‌بندی: مطالب، بنابر محتوا، مشمول دسته‌بندی تاریخی می‌شود؛ بدین‌معنا که مطالعه جایگاه «خیابان» در بازه تاریخی مشخصی انجام شده و نمونه موردی منتخبی به‌منظور درک بهتر تأثیرات فرهنگی و اجتماعی بر طراحی خیابان، ارائه می‌شود. در انتخاب نمونه دقت شده است تا اسناد تاریخی و تصویری مشخص و شفافی جهت مطالعه و تحلیل دقیق در دسترس نگارنده باشد.

تحلیل: نمونه‌های مشخص شده، در چارچوب شاخص‌های مستخرج از اسناد توصیفی و تصویری، ارزیابی می‌شود و از ورای آن، «نقش» عنصر خیابان در شهر در دوره تاریخی مورد بحث، ارائه می‌شود. این نقش، محصول شناسایی الگوها و روندهای موجود در طراحی خیابان است.

نتایج: مقاله، تأثیرات تفکر دوره سنت را بر شکل‌گیری خیابان تبیین کرده و تحلیلی مقایسه‌ای بین خیابان‌های دوره باستان و دوره سنت در شهرهای ایران ارائه می‌دهد.



تصویر ۱. طرح کالبدی (نقشه) شهر اسطوره‌ای ورجمکرد. مأخذ: سعیدنیا، ۱۳۷۴، ۴۹۵.

یک آبراه عریض عمود بر گذرگاه‌ها، سراسر شهر را طی می‌کند و شعبه‌هایی از آن در گذرگاه‌ها جاری شده است و خیابان‌هایی مشجر با نهر آب پدید می‌آورد. فضای گسترده پیرامون آبراه به عرض ۵۰ گام از هر طرف به فضای سبز و باغ‌های خرم پر میوه اختصاص داده شده است. مدخل آبراه از محلی است که آب وارد باروی شهر می‌شود و تنها ورودی شهر را پدید می‌آورد. در انتهای آن (نقطه مقابل ورودی شهر) در محوطه‌ای خالی بین آخرین ردیف خانه‌ها در بخش مسکونی، فضایی قرار دارد که شاید مکان آتش همیشه روشن باشد. خانه‌ها در ردیف‌های منظم در کنار گذرگاه‌ها استقرار یافته‌اند. حیاط خانه‌ها به‌وسیله دیوار پرچین از هم جدا نمی‌شود، فضای سبز حیاط به یکدیگر پیوسته و به فضای سبز اصلی شهر در پیرامون آبراه می‌پیوندد (سعیدنیا، ۱۳۷۴، ۳۲۴). در این نوشته اهورامزدا طرحی را به جمشید دیکته می‌کند که می‌توان آن را به‌عنوان یکی از کهن‌ترین نمونه‌های مجموعه شهری ایرانی قلمداد کرد:

«بند بیست‌وپنج: تو بایدی جم، یک غار بزرگ فراهم‌سازی و در ازای آن از هر چهار طرف یک میدان اسب‌دوانی باشد [مربع]. بند سی: در قسمت بالای غار باید نه کوچه، در قسمت میانه شش کوچه و در قسمت پایین تر سه کوچه فراهم شود. در کوچه‌های بالاتر از نژاد مرد و زن یک‌هزار، در کوچه‌های میانه ششصد و در کوچه‌های پایین تر سیصد جفت باید جای گیرند» (Darmsteter, 2009, 72-82).

پیشینه شکل‌گیری شهر ورجمکرد و کالبد متصور شده برای آن توسط محققین، مصداق روشن بروز تفکر اسطوره‌ای بر فرهنگ و زندگی ایرانیان باستان است. شهر به‌عنوان ناجی جامعه در مقابل سوانح و آسیب‌ها، مؤکد نقش آیینی، معنوی و قدسی آن است. این تفکر معنوی، در قالب شبکه‌بندی فیزیکی شهر با خیابان جسمانی می‌یابد. بدین ترتیب، تحولات شکلی و کارکردی خیابان در شهرهای ایرانی از دوره باستان تا پس از ورود اسلام، راوی منظر شهر و اداراک شهروندان از شهر تلقی می‌شود.

پیشینه پژوهش

محققان مختلفی به بررسی تاریخ معماری و شهرسازی ایران

خیابان در شهرهای ایران باستان • ایلامیان

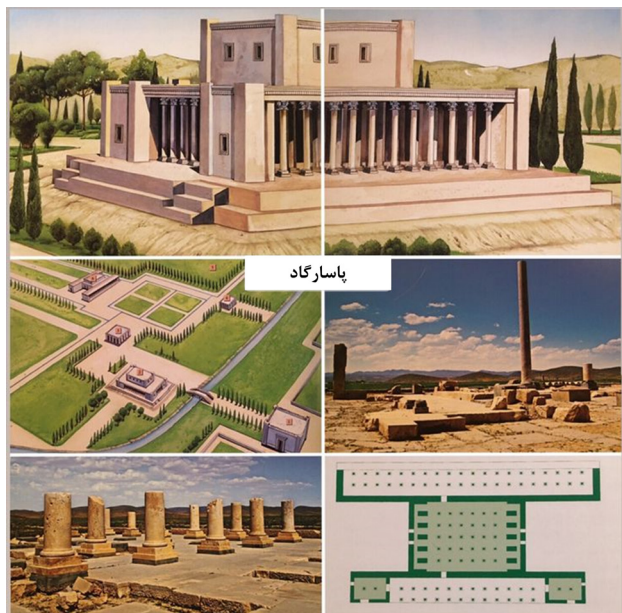
قدیمی‌ترین آثار شهری که در ایران به‌دست آمده متعلق به دوره ایلامی در شهر شوش و شهر سوخته است که حدود پنج هزار سال قدمت دارند. شهر سوخته ۳۲۰۰ سال ق.م. پایه‌گذاری شده و تا ۱۸۰۰ ق.م. در آن سکونت داشته‌اند. در این شهر آثار سه خیابان به عرض متوسط ۳/۵ متر که محله‌های مسکونی را از هم جدا کرده بود، به‌چشم می‌خورد. خانه‌های شهر به‌صورت نامنظم در کنار راه ساخته شده و درب‌های ورودی به‌سمت خیابان بوده که یکی از خیابان‌ها در پایان به یک میدان چهار ضلعی ختم می‌شده است (Seyed-Sajadi, 1986, 57 & 58). در شهر شوش، دقت و نظمی که در ایجاد مراکز سکونتی و شبکه‌بندی خیابان‌ها به‌چشم می‌خورد نشانگر مهارت سازندگان و معماران این دوره است (Kiani, 1986). در شوش به جای معبد به‌عنوان قلب شهر، بازار و میدانی به‌مثابه محل گردهمایی ساکنان وجود داشته است؛ خانه‌ها در کنار خیابان‌هایی مستقیم به‌پهنای نه متر بنا شده و اقامتگاه‌های مستحکم متمولین شهر در محله‌هایی قرار دارد که امکان عبور و مرور آسان در کوچه‌ها و میداين وسیع آن فراهم بوده است. ژان پرو^۱ (Perrot, 2013)، باستان‌شناس فرانسوی در اثر مشهور خود کاخ داریوش در شوش، ساختار شهر را به‌دقت تحلیل کرده است و چنین بیان می‌کند: «شهر شوش در دوره ایلامی مسلط بر دشت وسیعی بوده که روی تنها تپه پهن‌اور آن اطراف برپا شده بود. معماران داریوش، تپه کهن را با طرحی نو [توسط خیابان] به چهار قسمت مجزا تقسیم کردند. در دوره هخامنشی تناقض و دوگانگی در بافت شهر به چشم می‌خورد. از یک‌طرف، مجتمع کاخ‌ها با معماری منظم و با شکوه که انعکاس قدرت و توانایی حکومتی است و از طرف دیگر، شهر مردم عادی با تراکم جمعیت بی‌ثبات ایلیاتی و فاقد هر گونه ویژگی و خصوصیت شهرنشینی بوده است» (تصویر ۲).

• هخامنشیان

از دوره هخامنشی آثار متعددی باقی مانده که حاکی از نوعی طبقه‌بندی در ساخت خیابان‌هاست. معماری خیابان‌های هخامنشی جلوه‌گاه اصلی هنر به‌شمار می‌آمده که همراه با نقش‌برجسته‌های پرصلابت، اقتدار پادشاهان این سلسله را به‌ظهور می‌رساند. خیابان در شهرهای این دوره از جمله پارسه، بیشتر جنبه معماری متمرکز سیاسی دارد و اطلاعات بافت شهر و محل زندگی مردمان عادی این دوره بسیار ناچیز است. مفهوم خیابان به‌مثابه راهی مستقیم و عریض با طرح کاشت طرفین در پاسارگاد مشهود است؛ کشف جوی‌ها و حوضچه‌های سنگی در مسیر آن‌ها به‌روشنی حکایت از آن دارد که تمامی شهر در میان فضای سبز باغ‌ها بنا شده (تصویر ۳) و خیابان‌های نسبتاً پهنی که جوی‌ها و آب‌نماها در میانشان قرار داشته، واحدهای مختلف را به‌هم مربوط می‌ساخته است. همچنین



تصویر ۲. مجموعه شهری شوش. ۲۶۰۰-۲۴۵۰ ق.م. نقشه از آرشیو خاویر آلوارز-مون^۲. مأخذ: Matthews & Fazeli Nashli, 2022, 345

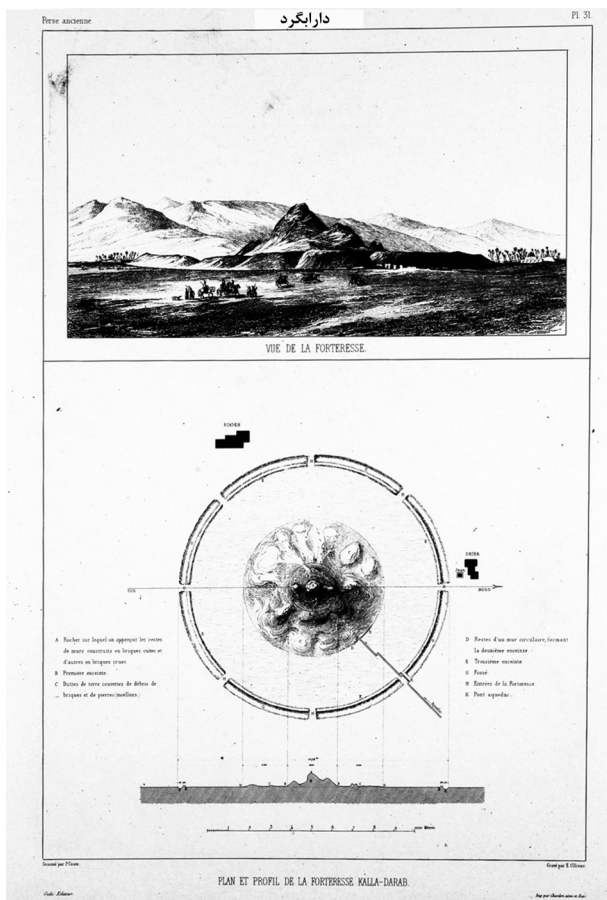


تصویر ۳. پاسارگاد؛ بازسازی محدوده کاخ پادشاهی. مأخذ: www.kamaustine.com.

در شهر پارسه، جهت ساختمان‌ها موازی آثار روی صفه و در جهت گسترش همان‌هاست. کوچه با زوایای ۹۰ درجه به‌دیگر خیابان‌ها و گذرها پیوسته و به‌همان طریق زوایای ساختمان‌ها نیز همگی گونیی بسیار دقیق شده‌اند. معبر بیشتر آب‌روها زیر کف



تصویر ۴. نقشه شهر اشکانی دُرا اُروپوس (دژ اروپوس)، شهری چندفرهنگی (کلیمی - پارتی - رومی) بر ساحل فرات در سوریه امروزی. این شهر در قرن دوم ق.م. به پادشاهی اشکانیان درآمد و در قرن نخست ق.م.، خطمقدم امپراتوری اشکانی در برابر رومیان شد. مأخذ: Andrade, 2013



تصویر ۵. چشم‌انداز طبیعت از قلعه (بالا)، کروکی پاسکال کوست ۴ از دارابگرد (۱۸۴۰-۱۸۴۲): شهر مدور، بارو، خندق، مقطع (پایین). مأخذ: Flandin & Coste, 1851

خیابان‌هاست و می‌توان با توجه به چرخش آن‌ها اتصال گذرها را به‌خوبی در همان آغاز تشخیص داد (Varjavand, 1991).

• اشکانیان

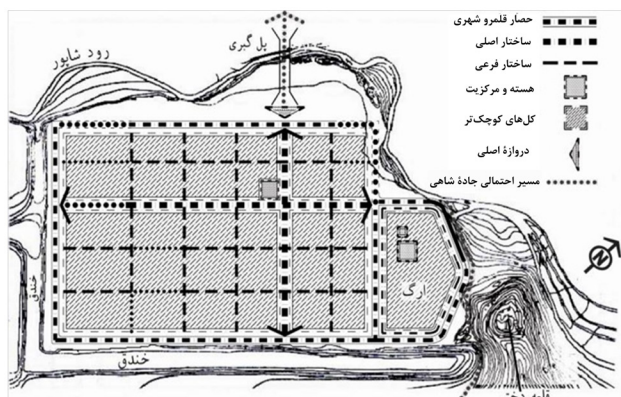
اشکانیان با حکومت طولانی پانصد ساله خود تحولات جدیدی در خیابان به وجود آوردند. در خیابان‌های دوره اشکانی رایج‌ترین شیوه، طرح شطرنجی یا شبکه‌بندی محوطه بوده است و مراکز اقتصادی مانند بازارها یا راسته صنعتگران در امتداد راه‌هایی که به دروازه منتهی می‌شدند قرار داشته که به‌شکل موازی و عمود برهم قرار می‌گرفته‌اند (Kiani, 1986, 112). دورا اروپوس^۲ از شهرهای دوره اشکانی است که به‌طور کامل براساس شبکه‌بندی شطرنجی بنا نهاده شده (تصویر ۴)، به‌نحوی که در دو سمت عرضی و طولی، در هر جهت، یازده خیابان ایجاد شده که از برخورد آن‌ها با یکدیگر حدود صد بلوک مستطیل‌شکل به‌وجود آمده و در هر بلوک، اثری و مجموعه‌ای از بناها با کاربردهای مختلف شکل گرفته است (Varjavand, 1991).

• ساسانیان

سلسله ساسانیان با به‌قدرت رسیدن اردشیر شکل گرفت؛ وی با استفاده از ضعف دولت پارت در پی جنگ‌های دائمی با روم و اختلافات محلی و نزاع شاهزادگان اشکانی، با این ادعا که سلطنت حق قوم پارس است و نه پارت، موفق شد طرفداران ضدیونانی و ضداشکانی را جلب کرده، با برپا داشتن قصر شاهی در مناطقی چون قلعه‌دختر و اردشیرخوره مستقر شده و سرانجام در سال ۲۲۴ م. در مرکز فیروزآباد منار بزرگ و بلند آتشدان مزدیسنا را مشتعل نماید (Sarfraz & Firouzmandi, 2002, 244). در دوره ساسانی، شهرها طبق نقشه‌های منظم بنا می‌شده و با شبکه‌بندی مستطیل‌شکل به محورهای اصلی با فرم چلیپایی شکل می‌یافتند. این شهرها همانند شهرهای اشکانی با حصار و خندق مستحکم شده و طبقات مختلف اجتماعی در قسمت‌های منفک از یکدیگر در آن جای می‌گرفتند.

دارابگرد که در اوایل سده سوم م. به‌عنوان اولین پایتخت ساسانیان اهمیت ویژه‌ای کسب نمود (Yousef-Jamali & Salimi, 2008, 151)، دارای چهار دروازه اصلی در محور چهار جهت فرعی است که ورودی‌ها و خیابان‌های اصلی شهر هستند و ما بین آن‌ها محله‌های مسکونی واقع شده بودند. در شرایط حاضر، با توجه به تفاوت وسعت بریدگی‌هایی که در مقاطعی از دیوار مدور شهر ایجاد شده، به‌نظر می‌رسد که دروازه شمال، مدخل اصلی شهر بوده (تصویر ۵) زیرا نه تنها نسبت به سایر خیابان‌ها عریض‌تر است، بلکه دقیقاً بر صخره بزرگ سنگی مرکز شهر که ارگ حکومتی بر فراز آن استوار است نیز عمود می‌شود. به‌علاوه، شیب ملایم ارگ به جانب شمال، دسترسی این خیابان را به ورودی اصلی مجموعه حکومتی آسان می‌نماید (Karimian & Seyedein, 2010, 75).

شهر تاریخی بیشاپور اولین شهر روزگار باستان محسوب می‌شود که دارای تاریخ شهری مکتوب بوده و در فروردین سال ۲۶۶ م. توسط



تصویر ۶. سازمان فضایی شهر بیشاپور، مأخذ: Sarfaraz & Teimouri, 2007, 100.



تصویر ۷. عکس هوایی از شهر فیروزآباد یا اردشیرخوره. محل تقاطع دو خیابان اصلی عمود برهم در سازمان فضایی شهر. مأخذ: <https://digitalcollections.nypl.org>.

اردشیر بابکان بنا شد (Sarfaraz & Firouzmandi, 2002, 262). ساختار اصلی بیشاپور را دو خیابان مستقیم متقاطع تشکیل می‌دهند و عناصر فرعی ساختار، شامل خیابان‌های متقاطع موازی با این دو است. خیابان اصلی شمالی-جنوبی در امتداد جاده شاهی تعریف شده است و دروازه اصلی شهر را به مرکز آن مرتبط می‌کند و تا حصار جنوبی ادامه می‌یابد (تصویر ۶). مسیرهای فرعی شهر، عبارتند از خیابان‌هایی موازی با ساختار اصلی که نظم شطرنجی، قسمت‌های مختلف آن را تمییز می‌دهد. شبکه‌بندی خیابان‌ها و کوچه‌ها، محلات را براساس طرح مستطیل شکل شهر و محور آن تقسیم و نقش هر یک را در رفع نیازهای زندگی روزانه مشخص می‌کند (Sarfaraz & Teimouri, 2007, 99). شکل‌گیری و پیدایش شهر بیشاپور با انگیزه ایجاد نمادی از شکوه و فره ایزدی شاپور به منظور رقابت با شهرهای روم ساخته شد. قرارگیری شهر در دامنه کوه مقدس و تسلط آن بر دشت، استفاده از نظام شهری شطرنجی به تقلید از شهرهای هخامنشی شوش و پارسه از ویژگی‌های اصلی سازمان شهر به‌شمار می‌روند.

در اردشیرخوره که به فیروزآباد نیز مشهور است، قسمت داخلی شهر مثل یک چرخ پره‌دار به وسیله ۱۰ محور خیابانی به ۲۰ ناحیه بزرگ و متشابه تقسیم شده است. دو محور به وسیله چهار دروازه روی محورهای اصلی مشخص هستند که به صورت عمودی در مقابل هم قرار دارند (تصویر ۷). بسیاری از خیابان‌های مدور و متحدالمرکز، ارتباط غیرمستقیم منطقه مرکزی را با مناطق مسکونی، محل کار و تجارت تأمین می‌کنند. ساختار شهر براساس مدل چهاربخشی چلیپایی با تقاطع دو قطر عمود برهم و آتشدانی در مرکز، حاکی از تفکر اسطوره‌ای در ایران باستان است: «شهر فیروزآباد (اردشیرخوره) از یک دیوار پشت‌بند، خندقی به عرض تقریبی ۵۵ متر و یک حصار خشتی با چهار دروازه اصلی منظم در چهار محور تشکیل شده [...]، یک برج عظیم چهارگوشه به اندازه تقریبی ۲۰ متر و ارتفاع ۴۰ متر در مرکز شهر، در منطقه تقاطع مشترک همه خطوط محورها قرار دارد» (Huff, 1986, 187).

خیابان ایرانی پس از اسلام

• تا قرن هفتم هجری

می‌داند: «شهرهای ایران در نخستین سده‌های ظهور اسلام، هنوز فرصت تبدیل آیین به فضا و شکل را نیافته بودند و مهم‌ترین رویکرد آن‌ها، پرهیز از سازمان دوقطبی باستانی و بنیاد شهری عدالت‌محور و برابری بود». در این دوره، شهر، دارای سه گونه اصلی راه می‌شود: کوچه، بازار و گذر. کوچه، معبر دسترسی درون محله‌ای است و تقسیمات خردی مانند برزن و بن‌بست و دربند دارد؛ بازار، خیابانی که نبض سیاسی، اجتماعی و اقتصادی جامعه را در دست دارد؛ گذر که چند محله را به هم پیوند می‌دهد، پهن‌تر بوده و دارای مکان‌های عمومی است و به دلیل کارکرد خود در قیاس با کوچه، امتداد راست و مستقیم دارد. کوچه با صورت مارپیچ خود در فاصله کوتاهی به گذر می‌رسد و ادامه می‌یابد. در نتیجه، عابر

در قرن اول هجری. حکومت امویان شهر دمشق را مرکز حکومت قرار داد و با روی کار آمدن عباسیان در حدود ۱۳۳ هجری، مرکز، به بغداد منتقل شد که زمانی پایتخت پادشاهان ساسانی بود و بدین ترتیب، هم‌جواری فرهنگ و معماری اسلام و ایران آغاز شد. در سده‌های اول این هم‌جواری - دوره‌های سامانی، غزنوی و سلجوقی؛ شیوه‌ای متفاوت در هنر، معماری و شهرسازی پدید آمد که ملهم از تفکر اسلامی و شیوه‌های هنری رایج ساسانی بود. سیدامیر منصوری (Mansouri, 2007, 57)، تفاوت شهرهای اولیه را که تا حدود زیادی متأثر از ایده‌های شهری ساسانی ساخته می‌شد، با شهرهای ایدئولوژیک ایران باستان، حضور مفهوم اجتماع و اندیشه در آن

• صفویان

با روی کار آمدن صفویان، تحول ایجاد شده در محتوا و صورت خیابان به اوج می‌رسد و منظر شهر ایرانی از تفکرات دوره باستان فاصله می‌گیرد. ویژگی بارز خیابان‌های جدید، قرارگیری یک عنصر قطبی‌کننده در انتهای محور با جهت‌گیری راه به سمت خود و دسترسی مستقیم به آن عنصر است. در این دوره، خیابان‌های وسیع و طولی نظیر چهارباغ اصفهان در بسیاری شهرها احداث شد که در اطراف آن‌ها باغ‌های فراوانی قرار داشته و به‌عنوان تفریح‌گاه، مورد استفاده عموم بوده است.

به‌منظر می‌رسد قدیمی‌ترین خیابانی که در ادبیات شهری ایران از آن نام برده شده، خیابان قزوین است که شاه‌تهماسب صفوی با الگو قراردادن خیابان هرات، هنگام انتخاب قزوین به‌عنوان دارالسلطنه احداث کرد. این خیابان، که خیابانی حکومتی بود، جهت تفریح مردم و به‌عنوان فضای مکث شهری ایجاد شد و از یک سو، به دولتخانه شاهی و از سوی دیگر، به سردر منزل شاهی - باغ سعادت‌آباد؛ منتهی می‌شده است که نشان از اقتدار شاه و تسلط او بر منظر این خیابان دارد (Alehashemi, 2012, 6). کالبدی که برای خیابان در نظر گرفته شده بود، مطابق سیاست مذکور، کالبدی دستوری بود: خیابانی عریض با هندسه مستقیم و دیوارهای بلند منقش، استقرار باغ‌های اشراف و بزرگان در طرفین؛ ردیف درختان بلند چنار، نارون، سرو، صنوبر، بید و عرعر و جریان مستقیم دو جوی آب در پای درختان نشان از نظم حداکثری خیابان دارد که عناصر آن به دقت طراحی شده‌اند:

«به نام آن شهر عالی جعفرآباد/ که شاه جعفری افکنده بنیاد
خیابانش که جان در تن فزاید/ به روی دل در معنی گشاید
دو دیوار منقش از دو جانب/ احاطه کرده مشرق تا به مغرب
مسطح عرصه بی‌پیچ و تاب/ی/ طرب را از دو سویش فتح بابی
درختان از دو جانب صف کشیده/ همه آزادگان نو رسیده
به هم سرو و صنوبر دوش بردوش/ چنار و نارون گشته هم‌آغوش
چو باد از شوق او غلطند بر خاک/ چو سویش روی آرند اهل ادراک
وران هر گوشه جو در زیر اشجار/ حکایت کرده از جنات و انهار»

(عبدی‌بیگ نویدی شیرازی، ۱۳۷۴ الف)

«آراسته کوچه خیابان/ خضر از پی طوف او شتابان
برخاسته از دو سوی دیوار/ بر عرصه دلپذیر هموار
هموار چو سطح آسمانی/ چون مسطر نظم ریسمانی
جویش ز دو سوی در روارو/ بر رسته ز جوی سبزه نو
بر جو زد و سوی بید و عرعر/ افراخته تا به کهکشان سر
یک سوی در سعادت‌آباد/ کز باغ بهشت می‌دهد یاد
یک سوی در سرای شادی/ منزلگه رحمت الهی»

(عبدی‌بیگ نویدی شیرازی، ۱۳۷۴ ب)

پس از شاه‌تهماسب، به‌دستور شاه‌عباس اول، خیابان‌های بیشتری در ایران احداث می‌شود. در این زمان، خیابان به مفهوم گذرگاه و راهی میان باغچه‌ها و درختان در باغ‌های خصوصی یا عمومی،

کوچه هیچ‌گاه در آن گم نمی‌شود و علی‌رغم تغییر جهت تدریجی به‌واسطه تلاقی با گذر، خوانایی خود را حفظ می‌کند (تصویر ۸).

• تیموریان

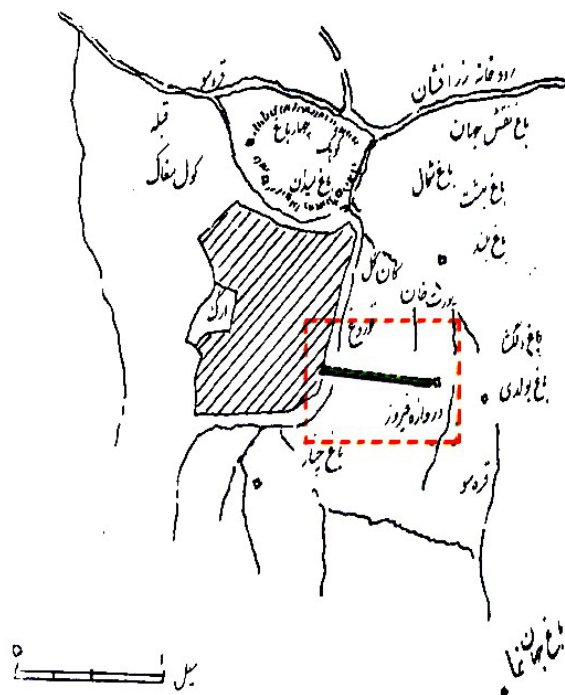
در اوایل قرن هفتم هـ.ق. با تسلط مغولان به رهبری تیمور، مرکز هنرهای اسلامی به سمرقند و بخارا انتقال یافت؛ در این دوره بود که خیابان به‌مثابه راه میان درختان در باغ‌شهرهای تیموری رواج یافت. خیابان باشکوه قوروغ (تصویر ۹) که در دو طرف آن درخت کاج کاشته بوده‌اند و از فیروز یا دروازه فیروز شهر سمرقند به باغ دلگشا منتهی می‌شده (بابر، ۱۳۰۸، ۳۰ به‌نقل از Haghghatbin et al., 2010, 40)، از مهم‌ترین نمونه‌هاست. ثروت و حمایت هنری تیموریان در شهرهای خراسان بزرگ نظیر هرات، سمرقند و بخارا سبب احداث خیابان‌های باشکوهی شد که مقیاس بزرگ آن‌ها در معماری قبل و بعد از خود قابل توجه است. این خیابان‌ها در سازمان فضایی شهر سمرقند از طریق اتصال میدان ریگستان، مسجد بی‌بی‌خانم، مقبره تیمور لنگ و باغ‌های شهر، نقش خیابان را از عنصری کالبدی به عنصری معنایی تغییر داد. اهمیت کانسپت خیابان در این دوره به‌حدی است که مقبره شاه‌زنده (تصویر ۱۰)، خیابانی است که آرامگاه‌ها را در دو سوی خود - همانند بازار؛ جای داده و تنها عنصر انسجام‌دهنده به فضاست. گنزالس دو کلاویجو (Clavijo, 1987)، سفیر اسپانیا، در گزارشی آورده است: «سمرقند در میدانی که توسط دیواری گلی و برج‌دار و خندقی عمیق محصور شده بود، قرار دارد [...] قسمت‌های ناهمگون شهر از درختان میوه و تاکستان‌های وسیع پوشیده شده که گاهی وسعت آن‌ها یک‌ونیم تا دو برابر شهر واقعی است و سمرقند را در میان خود گرفته‌اند. در میان این باغات، معابر قرار دارند که در برخی نقاط، این راه‌ها به میدان‌های خالی می‌رسند. در طول این جاده‌ها جماعت‌هایی ساکنند که به فروش انواع محصولات از قبیل مواد غذایی و گوشت مشغولند.»



تصویر ۸. چشم‌انداز گشوده شده مقابل عابر در انتهای یک کوچه. بخارا، ازبکستان. تولید پرسپکتیوهای متنوع در گذرها و کوچه‌های تابیده که با عنصر طبیعت ادغام شده، همراه با سایر عناصر معماری بنا، منظره‌پردازی یگانه‌ای را برای شهر رقم زده است. عکس: محمد آتشین‌بار، ۱۳۸۹.

محل تفریح و فراغت بوده است؛ خیابان چهارباغ اصفهان از مهم‌ترین آن‌ها محسوب می‌شود. پژوهش‌ها حاکی از آن است که: «خیابان چهارباغ به‌منزله فضای شهری با هویت کالبدی، به‌صورت مثبت طراحی شده که شکل را می‌ساخته و ساختمان‌های پیرامون، نقش زمینه را داشته‌اند. این امر در معابر آن زمان بی‌سابقه بود» (Ahari, 2006, 53). تاورنیه (Tavernier, 1957)^۵ جهانگرد فرانسوی، در سفرنامه مشهور خود، طول خیابان چهارباغ را بیش از ۱۵۰۰ و عرض آن را بین ۷۰ تا ۸۰ قدم ذکر کرده و می‌نویسد که راه معمولی سواره و پیاده در دو طرف خیابان از پشت درخت‌هایی است که به خط مستقیم کاشته شده است و موازی دیوارهای باغ‌های شاه است که دو سر خیابان به آن‌ها منتهی می‌شود. پیترو دلاواله^۶ (Della Valle, 1969) جهانگرد ایتالیایی نیز متذکر می‌شود که چهارباغ در بعضی از روزها به گردش بانوان اختصاص داشت و برای یک مسیر عمومی نمی‌توان چنین اختصاصی را قائل شد. اسکندربیک (Turkaman, 1972)، مؤلف تاریخ عالم‌آرای عباسی، ضمن حوادث سال یازدهم سلطنت شاه‌عباس اول نوشته است: «شاه از دروازه حریم باغ نقش جهان تا کنار زاینده‌رود خیابانی احداث فرموده، چهارباغی در هر دو طرف خیابان و عمارات عالیه در درگاه هر باغ طرح انداختند و از کنار رودخانه تا پای کوه جانب جنوبی شهر انتهای خیابان قرار داده، اطراف آن را بر امرا و اعیان دولت قاهره قسمت فرمودند که هر کدام باغی طرح انداخته [...] در انتهای خیابان باغی بزرگ و وسیع، پست و بلند و نه طبقه جهت خاص پادشاهی طرح انداخته، به باغ عباس آباد موسوم گردانیدند. هر دو خیابان به یکدیگر اتصال یابد و تا عباس آباد یک خیابان باشد. از دو طرف خیابان جوی آب جاری گردد، درختان سرو و چنار و کاج و عرعر غرس شود و از میان خیابان نهری سنگ‌بست ترتیب یابد که آب از میان خیابان نیز جاری باشد و در برابر عمارت چهارباغ حوضی بزرگ بسان دریاچه ساخته شود. از آن تاریخ تا حال که سنه هجری به خمس و عشرین و الف رسیده و این شگرف‌نامه تحریر می‌یابد، درختان سر به فلک افزاخته و أشجار میوه‌دارش گویی به طوبی نان پیوند دارد.» (ibid., Vol. 1, 195-275). «در اول تحویل سرطان که به عرف اهل عجم و شگون کسری و جم‌روز آب‌پاشان است شاه‌عباس به اتفاق پادشاه اوزبک در چهارباغ صفاهان تماشای آب‌پاشان فرمودند و در آن روز زیاده از صد هزار نفس از طبقات خلایق و وضع و شریف در خیابان چهارباغ جمع آمده به یکدیگر آب می‌پاشیدند. از کثرت خلایق و بسیاری آب‌پاشی زاینده‌رود خشکی پذیرفت و فی‌الواقع تماشای غریبی است.» (ibid., Vol. 2, 758).

طی عصر صفوی و تا قبل از حکومت شاه‌عباس، شهر مشهد به‌جز اقدامات مرتبط با دیوار شهر که جنبه امنیتی داشته از اقدام مؤثر دیگری نداشته است. مشهد دو خیابان (تصویر ۱۱) از روزگار شاه‌عباس صفوی (۹۹۶-۱۰۳۸ ه.ق.) دارد که در راستای نهر آبی کشیده شده بود که امیرعلی شیرنواپی (۸۸۴-



تصویر ۹. نقشه تاریخی شهر سمرقند، ازبکستان، قرن ۱۵ م. ۹۱ ه.ق. خیابان قوروغ در تصویر مشخص شده است. مأخذ: اعتضادی، ۱۳۹۹.



تصویر ۱۰. مقبره شاه‌زنده سمرقند، ازبکستان. شاه‌زنده اشاره به قاسم‌بن عباس پس‌عموی پیامبر (ص) دارد که اسلام را به این منطقه آورد. بر پایه باور مردم سمرقند، هنگامی که سرایشان از تن جدا شد، وی سرش را به دست خویش گرفت و به چاهی که در این آرامگاه است، رفت و غایب شد (MacLeod & Mayhew, 2019, 181). مأخذ: مریم‌السلادت منصور، ۱۳۹۲.

بود. از این ستون‌ها به‌عنوان مانع برای تمرین سوارکاری استفاده می‌کردند [...] این درها چنان در یک خط مقابل یکدیگر قرار گرفته‌اند که از هر یک از آن‌ها می‌توانستیم جاده‌ای را که از آن وارد شده بودیم و در عین حال خیابان مشجر داخل باغ را مشاهده کنیم. مهم‌ترین خیابان این باغ بزرگ، همان خیابان محصور در سروها و چنارهاست که پیش‌تر از آن سخن گفته‌ایم، این خیابان نهصد پا درازا و سی پا پهنا دارد و چنان راست و صاف است که از جلو در سرا می‌توان دو در عمارت و جاده ورودی و حتی دروازه آهن را که فاصله اولین و آخرین آن‌ها یک فرسنگ ایتالیایی است، مشاهده کرد. این خیابان‌ها همان‌طور که گفته‌ایم از دو طرف با سروهای تنومند آراسته شده است. این سروها بسیار انبوه و ستبرند چنان‌که کلفتی برخی از آن‌ها بیش از طول دست‌های پیوسته سه مرد است و چنان مرتفع و راست قامتند که به اَبلیسک^۱ شباهت دارند» (Figueroa, 1985, 131-137).

خیابان‌های دوره صفوی به‌روشنی بیانگر اصولی مشترک هستند که نشانه پیروی از الگویی مشخص و از پیش تعریف‌شده برای طراحی آن‌هاست. این خیابان‌ها علاوه بر داشتن دو کارکرد اصلی در صورت، به‌عنوان مسیرهای تفرج‌گاهی و در محتوا، به‌عنوان عنصری دستوری در سازمان فضایی شهر، در دوره‌های بعد زمینه‌ساز توسعه شهرها خارج از بافت قدیم نیز بوده‌اند؛ به‌طوری که در ساختار شهرهای تاریخی ایران نظیر اصفهان، مشهد و قدمگاه نیشابور ردپای آن‌ها را می‌توان یافت.

بحث و جمع‌بندی

خیابان در طول تاریخ نه‌تنها بخشی از زیرساخت شهری بوده است بلکه نمایانگر تاریخ، فرهنگ و هویت اجتماعی یک ملت نیز محسوب می‌شود. خیابان علاوه بر نقش دسترسی، به‌عنوان فضای شهری و بستر جریان یافتن سنن و اعتقادات و رویدادها نیز عمل می‌کرده است. شاخص‌های بارز نمود این وجوه در دوران ایران باستان و پس از اسلام، در قالب **جدول ۱** طبقه‌بندی می‌شود. در نگاهی استنتاجی، خیابان در ایران باستان و پس از اسلام، اگرچه از لحاظ شکل و جزئیات اجرا مشابهت‌های فراوانی دارد اما نقش آن در شکل‌گیری شهر کاملاً متفاوت است: در ایران باستان خیابان مؤلفه‌ایست که منظر شهر را به‌سمت بروز هر چه بیشتر نمادهای قدرت می‌گشاید. در مقابل، خیابان دوره سنت در ایران، مؤلفه‌ایست که منظر شهر را به‌سمت نمایش برابری نیروهای اجتماعی سوق می‌دهد؛ لذا در ایران باستان، بُن‌های خیابان است که اهمیت دارد و شخصیت آن را می‌سازد اما در دوره سنت، فضاهای میانه خیابان است که اهمیت می‌یابد.

نتیجه‌گیری

خیابان در دوره باستان و سنت ایران، برخلاف دوره مدرن که با شأن عملکردی خود، ظهور می‌یابد، قبل از عملکرد، دارای شئون معنایی است که عامل اصلی پدیدآمدن منظر شهر تلقی می‌شود:

«۹۰۶ هـ.ق.) برای آبادانی مشهد آن را از چشمه کلت^۲ آورده بود (Haghighatbin et al., 2010, 38-40). در سفر سال ۱۰۱۶ هـ.ق. شاه‌عباس به مشهد ایده احداث خیابان رقم خورد؛ آن‌که به بالای سر حضرت می‌رسید بالاخیابان و آن‌که در پایین پای حضرت بود پایین خیابان نام گرفت. در سفرنامه بسیاری از سیاحان به دوردیف درختان میانی و باغ‌های حاشیه آن‌که به ثروتمندان و صاحبان قدرت تعلق داشته، اشاره شده است:

«چون صحن سابق در نظر همت والا تنگ و حقیر می‌نمود و ایوان میرعلی شیر که درگاه روضه مطهر از آن جاست و در جانب جنوبی صحن واقع شده به‌غایت بدنما بود، طبع سلیم و دانش مستقیم آن حضرت اقتضای آن کرد که عمارات سابق جانب شرقی را که انهدام پذیرفته بود برداشته اضافه صحن نمایند و خیابانی از دروازه غربی شهر تا شرقی طرح فرمودند که از هر طرف به صحن مبارک رسیده از میان ایوان‌ها بگذرد. فنوات مجدد احداث کرده، نه‌ری در میان خیابان و حوضی بزرگ در وسط صحن مذکور احداث فرمودند که آب از حوض گذشته به خیابان شرقی طرف پایین پای مبارک جاری کرده.» (Turkaman, 1972, Vol. 2, 1110).

خیابان باغ‌شاه شیراز نیز از جمله خیابان‌های دوره صفوی است که فیگوروا^۳، سفیر اسپانیایی دربار شاه‌عباس، درباره آن می‌نویسد: «از این دروازه - دروازه آهن که رو به غرب و شمال‌غرب دارد؛ خیابانی بسیار بزرگ آغاز می‌شد که دوهزار پا طول و نود پا عرض آن بود. این خیابان به یکی از خانه‌های شاه که سفیر باید در آن منزل می‌کرد، ختم می‌گردید و بسیار راست بود چنانکه گفتم با مساحی دقیق طراز شده باشد. در دو طرف آن دیواری گچ‌اندود به ارتفاع یک نیزه بود، اما خانه‌ای که به آن مشرف باشد، وجود نداشت. پشت دیوارها در دو طرف، باغ‌های زیبایی پر از درختان میوه با چند عشرت‌تکه که تا دو ثلث خیابان را از دو طرف در بر می‌گرفتند، وجود داشت [...] خیابان به‌قدری پهن و صاف بود که اهالی از آن برای اسب‌دوانی و تیراندازی با کمان استفاده می‌کردند. در وسط این خیابان عریض شش ستون از مرمر سفید ساخته شده بود به کلفتی دو پا و ارتفاع نیم نیزه که دوه‌دو کنار یکدیگر قرار گرفته بودند و فاصله‌شان از ستون‌های دیگر پانزده یا شانزده پا



تصویر ۱۱. خیابان چهارباغ مشهد. آرمینیوس وامبری^۴ جهانگرد مجار در سفرنامه خود درباره این خیابان چنین می‌نویسد: «ما از خیابان وسیع و درازی که پایین خیابان نام داشت گذشتیم و رو به صحن شریف نهادیم. نهر عریضی که در وسط خیابان قرار دارد و منظره‌ای به‌غایت دلپذیر به شهر بخشیده است. در دو سوی این نهر، به فاصله‌های معین درختانی کاشته‌اند که مردم در زیر سایه آن‌ها می‌آرامند؛ در واقع، این ممیزه است که مشهد را یکی از دلرباترین شهرهای ایران می‌کند.» (Vambery, 1973, 284 & 285). مأخذ: Haghighatbin et al., 2010, 42 & 46.

جدول ۱. شاخص‌های بارز نمود خیابان در دوران ایران باستان و پس از اسلام. مأخذ: نگارنده.

دوره تاریخی	شاخص متمایز خیابان	شرح	نمونه
ایران باستان	معماری خیابان اهمیت فضای حاکمیتی	خیابان به‌مثابه جلوه‌گاه هنر خیابان به‌مثابه شبکه تقسیم قدرت در شهر	بیشاپور
پس از اسلام	مقیاس شکل	خوانایی فضا و تناسب ادراک مخاطب با ابعاد فضا ایجاد خردفضاهای ملموس و نقاط مکث	چهارباغ اصفهان

مکان‌هایی برای تجمعات اجتماعی، بازارها و فعالیت‌های فرهنگی عمل کند.

در دوره قبل از اسلام، رابطه مخاطب با خیابان رابطه‌ای سلسله‌مراتبی و پس از اسلام، رابطه‌ای معنایی است. به‌عبارتی، سلسله‌مراتب اجتماعی است که در دوره باستان، بن‌های خیابان را تعریف و با ارتباط مستقیم، اتصال آنها را برقرار می‌کند. در این نگاه، مخاطب نقش حداقلی در تعریف جایگاه خود در خیابان دارد اما پس از اسلام، نگاه زیبایی‌شناسانه مخاطب است که فضاهای میانه خیابان را می‌سازد. در این نگاه، مخاطب نقش حداکثری در تعریف جایگاه خود در خیابان دارد.

خیابان در دوره باستان، نقشی آیینی بر عهده دارد که منظری اسطوره‌ای را برای شهرهای ایران باستان رقم می‌زند. طی این دوره، نمادهای معماری قدرت و تزئینات برآمده از آن، در ترکیب با جهت‌گیری خیابان به‌سوی مکان‌های مقدس و معابد به اثرگذاری اسطوره‌ای در فضاهای عمومی می‌انجامیده است. خیابان در دوره سنت، نقش اجتماعی بر عهده دارد که منظر شهر تکثرگرا را برای شهرهای ایران پس از اسلام رقم می‌زند. در این دوره، مؤلفه‌های فرهنگی و اعتقادی، خیابان را با خردفضاهای جمعی ترکیب می‌کند که ضمن تقویت جنبه‌های عمومی به‌مثابه

پی‌نوشت‌ها

۷. چشمه کلت یا چشمه گیلان یا چشمه گلسب یا چشمه جلست، واقع در ۲۱ کیلومتری شمال غرب شهر تابران (مرکز ولایت توس) از چشمه‌های بزرگ و مشهور دشت توس بوده است (see Hoseyny et al., 2007, 8-12)
۸. Arminius Vambery (۱۸۳۲ اسلوواکی - ۱۹۱۳ مجارستان): جغرافیدان و شرق‌شناس مجار که در سال‌های ۱۸۶۲ به ایران سفر کرد.
۹. D. Garcia de Silva Figueroa (۱۵۵۰-۱۶۲۴): سفیر فیلیپ سوم اسپانیا در دربار شاه‌عباس اول که در سال ۱۶۱۴ میلادی به ایران آمد.
۱۰. ستون یادبود سنگی در مصر باستان بوده است.

۱. Jean-François Perrot (۱۹۲۰-۲۰۱۲): باستان‌شناس فرانسوی و سرپرست هیأت باستان‌شناسی فرانسه در شوش طی سال‌های ۱۹۶۸ تا ۱۹۷۹.
۲. Javier Álvarez-Mon Dura Europos.
۳. Pascal Coste (۱۸۷۹-۱۷۸۷): معمار و جهانگرد فرانسوی.
۵. Jean-Baptiste Tavernier (۱۶۰۵ پاریس - ۱۶۸۹ مسکو) جهانگرد فرانسوی که در سال‌های ۱۶۳۰ به ایران سفر کرد.
۶. Pietro Della Valle (۱۶۰۵ پاریس - ۱۶۸۹ مسکو): جهانگرد فرانسوی که در سال‌های ۱۶۳۰ به ایران سفر کرد.

فهرست منابع

- Duraeuropos*. Cambridge University Press.
- Clavijo, D. G. (1987). *Hiustoria de gran tamorian, Narrative of the embassy of Guy Gonzalez de Clavijo to the court of Timour* (M. Rajabnia, Trans.). Elmi Farhangi. (Original work published 1582)
 - Darmesteter, J. (2009). *The Zend-Avesta Part 1 The Vendidad* (M. Javan, Trans.). Valiasr. (Original work published 1880)
 - Dekhoda, A. A. (1998). *Dekhoda Dictionary* (Vol 10) (M. Moein & S. J. Shahidi, Ed.). University of Tehran.
 - Della Valle, P. (1969). *Les Fameux Voyages De Pietro Della Valle* [Pietro Della Valle's travelogue] (Sh. Shafa, Trans.). Elmi va Farhangi. (Original work published 1662)
 - Figueroa, G. D. S. (1985). *L'Ambassade de D. Garcia de Silva Figueroa en perse* [The Embassy of D. Garcia de Silva Figueroa in Persian] (Gh. Samiei, Trans.). Nashr-e NO. (Original work published 1667)
 - Flandin, E., & Coste, P. (1851). *Voyage en Perse*. Gide et J. Baudry. <https://digitalcollections.nyppl.org/items/510d47e2-8f57-a3d9-e040-e00a18064a99>
 - Gobineau, J. A. (1985). *Histoire des Perses* [History of Iranians in Ancient

- اعتضادی، لادن. (۱۳۹۹). تاریخ معماری منظر [جزوه درسی، دانشگاه شهید بهشتی]. زرنقش. <https://encr.pw/1GpbB>.
- براتی ناصر. (۱۳۸۲). نگاهی نو به مفهوم شهر از نظرگاه زبان و فرهنگ فارسی. https://journals.ut.ac.ir/article_10655.html ۱۴ و ۱۵ (۴۶۱).
- سعیدینیا، احمد. (۱۳۷۴). اندیشه شهرسازی در نخستین شهر اسطوره‌ای ایران. در مجموعه مقالات کنگره تاریخ معماری و شهرسازی ایران (ج. ۲، صص. ۴۷۵-۴۹۷). پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری.
- عبدی بیگ نویدی شیرازی، زین‌العابدین. (۱۳۷۴ الف). دوحه‌لازهار (مقدمه، فهارس، تعلیقات و تصحیح علی مینایی تبریزی و ابوالفضل رهیمواف). دانش.
- عبدی بیگ نویدی شیرازی، زین‌العابدین. (۱۳۷۴ ب). *روضه‌الصفات* (تصحیح ابوالفضل هاشم‌واغلی رحیموف). دانش.
- Ahari, Z. (2006). Chahar-Baq Boulevard: A new concept in urban space. *Golestan-e Honar*, 2(3), 48-59. <http://golestanehonar.ir/article-1-68-fa.html>
- Alehashemi, A. (2012). Qazvin Boulevard: A garden inside Qazvin. *Bagh-e Nazar*, 9(22), 65-74. https://www.bagh-sj.com/article_1888.html?lang=en
- Andrade, N. J. (2013). *Syrian identity in the GrecoRoman world*:

Times] (A. Khajenourian, Trans.). Elmi. [in persian] (Original work published 1869)

- Haghghatbin, M., Ansari, M., & Pourjafar, M. R. (2010). Mashhad khyaban (Street charbagh) during Safavid dynasty. *Historical Researches*, 1(4), 37-54. https://jhr.ui.ac.ir/article_16500.html?lang=en
- Hoseyny, H., Ansary, D. M., Tawoosy, D. M., & Moosavy Koohpar, M. (2007). The effect of the geographical factors on the foundation, development and destruction of Tabaran Tous city. *MJSP*, 11(1), 1-22. <https://hsmmp.modares.ac.ir/article-21-6755-fa.html>
- Huff, D. (1986). Sassanid cities (M.-R. Rassaf, Trans.). In M. Y. Kiani (Ed.), *A general study on urbanization and urban planning in Iran* (Vol. 4, pp. 176-204). Tehran: Islamic Republic of Iran Airlines (Homa).
- Karimian, H., & Seyedein, S. (2010). Darabgerd in transformation from Sassanian to early-Islamic era based on the archaeological evidences. *The Monthly Scientific Journal of Bagh-e Nazar*, 7(13), 733-88. https://www.bagh-sj.com/article_27.html
- Kiani, M.-Y. (1986). *A general study on urbanization and urban planning in Iran*. Tehran: Islamic Republic of Iran Airlines (Homa).
- MacLeod, C., & Mayhew, B. (2019). *Ouzbékistan: Samarcande, Boukhara, Khiva, Olizane*.
- Mansouri, S. (2007). The spatial organization of Iranian city in two periods: Before and after Islam based on the evidences of Kerman city evolution. *The Monthly Scientific Journal of Bagh-e Nazar*, 4(7), 50-60. https://www.bagh-sj.com/article_67.html
- Matthews, R., & Fazeli Nashli, H. (2022). *The archaeology of Iran from the Palaeolithic to the Achaemenid Empire*. Routledge.
- Mohamadian-Mansoor, S., & Hatami-Majd, F. (2022). Investigation of the hypothesis of similarity and incorporation of mythological Varjamkard with adobe structures discovered in Hegmataneh Tepe. *Pazhoheshha-ye Bastan*

shenasi Iran, 12(32), 249-275. <https://doi.org/10.22084/nb.2021.24292.2334>

- Nouri, A. (2019). *Vandidad, the oldest book of Iranian law*. Artemis.
- Perrot, J.-F. (2013). *The palace of Darius at Susa: The great royal residence of Achaemenid Persia* (J. Perrot, Ed.; J. Curtis, Intro; G. Collon, Trans.; D. Collon, Translation Ed.). I. B. Tauris.
- Sarfaraz, A. A., & Firouzmandi, B. (2002). *Archeology and art of the historical periods of Mad, Hakhamaneshi, Ashkani & Sasani*. Marlik Publication.
- Sarfaraz, A., & Teimouri, M. (2007). Spatial organization of Sasanian Bishapur city. *The Monthly Scientific Journal of Bagh-e Nazar*, 4(8), 91-102. https://www.bagh-sj.com/article_713.html?lang=en
- Seyed-Sajadi, M. (1986). City and urbanization in the eastern part of the Iranian Plateau: Shah-e Soukhte. In M. Y. Kiani (Ed.), *A general study on urbanization and urban planning in Iran* (pp. 51-77). Islamic Republic of Iran Airlines (Homa).
- Tafazoli, A. (1975). *Minou-ye Kherad* [The "Dana" questions set of the spirit of reason]. Boniyad-e Farhangi-e Iran.
- Tavernier, J. B. (1957). *Voyage en Perse* [Traveling to Persia] (A. Nouri (Naz ol-Doleh, Trans., H. Shirani, Ed.). Ta'vid. (Original work published 1679)
- Turkaman, E. B. (1972). *Tarikh-e Alam-ara-ye Abbasi* [History of Abbasi scholars]. Amirkabir.
- Vambery, A. (1973). *Arminius Vambery, his life and adventures. Cassel*. https://books.google.com/books/about/%C3%81rminius_Vamb%C3%A9ry_his_life_and_adventur.html?id=vbaBEAAAQBAJ
- Varjavand, P. (1991). Urbanization and living the city in Iran. In M.-Y. Kiani (Ed.), *A general study on urbanization and urban planning in Iran* (Vol. 4, pp. 1-44). Islamic Republic of Iran Airlines (Homa).
- Yousef-Jamali, M. K., & Salimi, B. (2008). Darabgerd from the past to the end of Sasanid age. *Tarikh*, 2(7), 151-181. <https://www.sid.ir/paper/184813/en>

COPYRIGHTS

Copyright for this article is retained by the authors with publication rights granted to Tourism of Culture journal. This is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



نحوه ارجاع به این مقاله

آتشین‌بار، محمد. (۱۴۰۳). قرائت منظر خیابان در تاریخ تمدن ایران. گردشگری فرهنگ، ۵(۱۹)، ۶-۱۵.

DOI: 10.22034/TOC.2025.501561.1186

URL: https://www.toc-sj.com/article_215003.html

