

مقاله پژوهشی

راه، توسعه، اتساع

نقش راه در توسعه مکان محور شهر سیرجان؛ از قبل از اسلام تا دوره معاصر*

سمانه رحمدل^{۱*}، مهدیس صابری^۱، امیرحسین پرستار حرمی^۱، محمدحسین جنتی دوست^۱

۱. گروه معماری منظر، دانشکده معماری، دانشکده‌گان هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، ایران

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۱۲/۲۱

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۰۱/۱۵

تاریخ قرارگیری روی سایت: ۱۴۰۵/۰۲/۰۱

چکیده راه در قالب ساختار، یکی از ارکان چهارگانه سازمان فضایی شهر ایرانی و مهم‌ترین عنصر مستقل آن است. ساختاربخشی کالبدی راه، برآمده از ساختاربخشی معنایی و پذیرفته‌شدن آن به عنوان مکان (و نه شیء/دالان) است. راه در چنین جایگاهی است که ظرفیت یکپارچه‌سازی شهر را به عنوان پدیده‌ای منظرین، یک نظام کالبدی-معنایی واحد، دارد. ساختاربخشی معنایی راه، نتیجه بروز ویژگی‌های هستی‌شناسانه آن است. در صورت تهی شدن راه از ویژگی‌های هستی‌شناسانه، نقش ساختاری آن در سازمان فضایی شهر دچار اختلال می‌شود. زیرا اساساً شهر، پدیده‌ای برآمده از نظم معنادار و وابسته به انسان است، نه یک کالبد انضمامی و دستوری.

در این پژوهش، با انتخاب شهر سیرجان به عنوان نمونه موردی، عوارض تغییر نگرش به راه از مکان به دالان بر فرایند توسعه مکان محور شهر بررسی می‌شود. به این منظور، سیر تحولات شهر در بازه زمانی پیش از اسلام تا معاصر با محوریت نقش راه در این تحولات بررسی می‌شود. در پایان، تحولات اخیر اقتصادی وابسته به توسعه صنعت معدن و تأثیر آن بر تغییر جایگاه راه در توسعه شهر فعلی طرح و تحولات ناشی از آن ارزیابی می‌شود.

واژگان کلیدی | راه، توسعه مکان محور، اتساع، سیرجان، سازمان فضایی شهر.

شهرهای بسیاری در طول تاریخ در مسیر راه‌های بزرگ تجاری به وجود آمده‌اند. راه یکی از اجزای اصلی در سازمان فضایی شهر و همچنین مهم‌ترین عنصر مستقل آن است. با نقش آفرینی در سه وجه تاریخی، جغرافیایی و معنایی، راه می‌تواند تداوم مکانی و توسعه مکان محور شهر را در دو مقیاس درون شهری و سرزمینی تأمین کند. اما در شهر معاصر و به واسطه ظهور حمل و نقل موتوری، توسعه تاریخی راه دچار اختلال شده است. راه سواره-مدار نسبت به راه پیاده-مدار دارای منافع شهر و نودی بیشتری ارزیابی می‌شود. ویژگی سواره-مداری به سرعت جای ویژگی‌های هستی‌شناسانه راه را اشغال می‌کند. توازن ویژگی‌های هستی‌شناسانه راه (عنصر سازنده ساختار شهر) به نفع یک ویژگی معرفت‌شناسانه (سواره-مداری) به هم خورده است. با توجه به پیوستگی عناصر چهارگانه سازمان فضایی شهر (ساختار-هسته-قلمرو-کل‌های کوچک)، هماهنگی میان ارکان آن نیز مختل شده و توسعه مکان محور شهر دچار چالش می‌شود.

هدف این پژوهش، بررسی عوارض این تغییر نگرش (از راه-مکان به راه-ابزار) بر فرایند توسعه شهر است. شهر سیرجان به عنوان نمونه‌ای تاریخی که موجودیت و دوام آن به طور کامل وابسته به راه‌های تجاری

مقدمه | راه در نگرش تک-کارکردگرا تفاوتی با سایر ابزارهای استفاده‌شده انسان ندارد. در این نگرش، راه تنها ابزاری به شکل دالان و مجرا برای اتصال دو نقطه است. به عبارتی این راه یک فضا-شیء است: عنصری واسطه، وابسته به مبدأ و مقصد و فاقد ارزش‌های ذاتی مرتبط با انسان. در چنین تعریفی، کاربر (انسان) نه تولیدکننده راه بلکه مصرف‌کننده آن است.

از سوی دیگر مطالعات تاریخی نشان می‌دهد راه حتی اگر در ابتدا تنها کارکرد ارتباطی داشته، به سرعت به عنصری معنادار و جدایی‌ناپذیر از حیات اجتماعی انسان تبدیل شده است. شاهد این ادعا، مسیرهای پیاده‌روی متفکرانه (یونان، باغ چای ژاپنی)، زیارتی (بابل، اورشلیم، کربلا) و تفریحی (باغ ایرانی) است. راه با این تنوع کارکردی، دیگر نه صرفاً شیء بلکه مکان است؛ به این معنا که جایی برای موجودیت انسان در محیط است.

راه یکی از قدیمی‌ترین اجزای محیط انسان ساخت و با قدمتی بیش از سرنیاه است. راه یکی از مهم‌ترین عوامل توسعه شهرنشینی نیز هست.

*این مقاله برگرفته از طرح پژوهشی با عنوان «توسعه مکان محور: تأثیر متقابل سازمان فضایی جامعه محلی، معدن» است که در سال ۱۴۰۴ به سرپرستی دکتر سیدامیر منصوریتوسلطی و هوشنگ نظر انجام شده است. ** نویسنده مسئول: samaneh_rahmdel@ut.ac.ir، ۰۹۱۱۳۳۸۲۶۱۸

• ابزار در برابر مکان

مکان از نظر ریشه لغوی، جایی برای بودن فاعل (انسان) و تحقق یافتگی امری مرتبط با وی است (مصطفوی، ۱۳۹۷). عموم تعاریف از مکان نیز بر وابستگی آن به موجودیت و بودن انسان دلالت دارند. در تقابل با مفهوم مکان در ادبیات موضوع، تقابل «مکان/فضا» (Place/Space) رایج تر است. در برخی تعاریف واژه محیط استفاده می شود اما اجماعی در کاربرد آن وجود ندارد. دوتایی مکان/بی مکان (place/Placeless) که توسط رلف (Relph, 1976) ابداع شده دیگر اصطلاح را در تضاد با مکان تعریف می کند. در این بین، دوتایی «مکان/نامکان» (Place/Non-Place) مطرح شده توسط اوژه (Auge, 1995) انسان شناس فرانسوی، جنبه تک کارکردی و ابزار گرایانه ای برای «آنچه مکان نیست» قائل است. به نظر ما، دوتایی اخیر به بنیان نظری این پژوهش نزدیک تر است. در تعریف او، مکان فضایی است رابطه ای، تاریخی و مرتبط با هویت که زندگی اجتماعی در آن شکل می گیرد. در مقابل، نامکان فضایی گذرا و موقتی بوده که در آن انسان ها ناشناس، تنها و صرفاً بر اساس نقش کاربری شان (مسافر، مشتری، راننده) تعریف می شوند. از نظر او در چنین فضایی، اصالت با کار کرد است (ibid.).

در این پژوهش از واژگان ابزار/شیء به عنوان «آنچه مکان نیست» استفاده شده است. دلیل این انتخاب آن است که مسئله شهر معاصر، نه صرفاً تهی شدن راه از معنا (فضاشدگی)، بلکه تقلیل آن به یک وسیله تک کارکرد حول محور حمل و نقل سواره است. واژه ابزار بر این وجه خدماتی و غلبه منطق «کاربر-مصرف کننده» تأکید دارد. بنابراین، تقابل مکان/ابزار نه یک جایگزین که تدقیق مفهومی بر تقابل عام مکان/فضا است.

سؤالات پژوهش

این پژوهش به عنوان بخشی از مطالعات نقش راه در توسعه مکان محور، در پی پاسخ سؤالات زیر است:

- ۱) آیا نگرش ابزار گرایانه به راه بر انحراف توسعه به سمت اتساع مؤثر است یا راه فاقد چنین جایگاهی در توسعه شهری است؟
- ۲) نادیده گرفتن ارزش های هستی شناسانه راه در توسعه شهری، قابل جبران با خصوصیت های معرفت شناسانه آن همچون سواره مداری است یا خیر؟

فرضیه پژوهش

در این مطالعه، با انتخاب شهر سیرجان به عنوان محدوده مکانی پژوهش، دو فرضیه زیر بررسی می شود:

- ۱) راه عامل اصلی موجودیت و تداوم مکانی (تاریخی-جغرافیایی-معنایی) شهر سیرجان بوده است.
- ۲) راه عامل توسعه شهر سیرجان نیز بوده است. با تقلیل راه از مکان به فضا-ابزار، توسعه شهر نیز جای خود را به اتساع داده است.

بوده، انتخاب شده است. سیرجان با چهار بار جابه جایی فیزیکی در طول تاریخ، نمونه ای منحصر به فرد برای ارزیابی نقش ساختاری راه در سازمان فضایی شهر است. به علاوه با انتخاب این شهر، ردیابی انحراف از توسعه مکان محور به «اتساع» در دوره معاصر ممکن می شود. در این پژوهش، سیر تحولات شهر از پیش از اسلام تا دوره معاصر با محوریت نقش راه بررسی می شود. در پایان، تأثیر تحولات اقتصادی سال های اخیر سیرجان (وابسته به صنعت معدن) بر تغییر جایگاه راه در توسعه مکان محور شهر تحلیل می شود.

در ادامه، پس از تبیین مبانی نظری و معرفی مفاهیم توسعه و اتساع، از دریچه هستی شناسانه به شناسایی راه پرداخته و معیار «قابلیت پیاده روی» را به عنوان یکی از مبانی ارزیابی «راه همچون مکان» معرفی می کنیم. سپس با تحلیل تاریخی-فضایی شهر سیرجان، نقش راه را در موجودیت و توسعه آن بررسی کرده و در نهایت، با تطبیق معیار مذکور بر وضعیت معاصر شهر، چگونگی انحراف را از توسعه به اتساع تحلیل می کنیم.

مبانی نظری

این پژوهش بر پایه تقابل دوتایی های معنایی در ارتباط با شهر شکل گرفته است. تدقیق معنایی دوتایی های مورد نظر برای روشن شدن سیر متن ضروری است که در ادامه بیان می شود.

• اتساع در برابر توسعه

برای اصطلاح توسعه تعریف های مختلفی ارائه شده که بسته به حوزه مطالعاتی بررسی می شود. در حوزه مدیریت شهری، توسعه به عنوان پیشرفتی تدریجی و همه جانبه (کمی و کیفی) شناخته می شود. با مروری بر ادبیات پژوهش، به نظر می رسد معادل زبانی مشخصی در معنای متضاد توسعه شهری در متون فارسی تعریف نشده است. برای بیان مفهوم مقابل توسعه، عموماً از اصطلاحاتی مانند عدم توسعه، توسعه تک بعدی و ... استفاده می شود. استفاده از واژه رشد نیز به عنوان معادل توسعه غیر همه جانبه استفاده شده است. با توجه به ماهیت ریشه شناسانه مثبت واژه رشد به معنای هدایت یافتن به سوی خیر و صلاح (مصطفوی، ۱۳۹۷، ۱۸۲)، کاربرد آن در تقابل با توسعه مناسب به نظر نمی رسد.

در این پژوهش پیشنهاد می شود از واژه اتساع به جای اصطلاحات فوق استفاده شود. اتساع در لغت به معنای فراخ شدگی بوده و در ادبیات مطالعات شهری، می تواند بر افزایش وسعت فیزیکی شهر بدون وسعت یافتگی همه جانبه دلالت کند. وسعت یافتگی فیزیکی و غیر جامع شهرها امری شایع در مدیریت شهری بوده و منجر به اختلالات بعدی می شود؛ به همین علت، وجود چنین واژه ای در بیان مشکل لازم به نظر می رسد. برای مثال، اضافه شدن شهرک های خوابگاهی و پاسکوننگاه های حاشیه بزرگراه ها را به قلمروی شهر می توان از نمونه های اتساع دانست. در این حالت، سیاست گذاری شهری تنها در پی حل مسئله اسکان شهروندان بوده و مسائل فرهنگی و اجتماعی در آن اولویت ندارد.

روش پژوهش

این پژوهش از نوع کیفی و مبتنی بر راهبرد «مطالعه موردی» است که شهر سیرجان به عنوان نمونه‌ای واجد شرایط خاص (شهری با چهار جابه‌جایی تاریخی و وابستگی عمیق به شبکه راه‌های تجاری) برای آن برگزیده شده است. هدف از این انتخاب، نه صرفاً توصیف تحولات یک شهر، بلکه آزمون کاربست‌پذیری یک چهارچوب تحلیلی برای تشخیص توسعه مکان محور از اتساع است.

سامان‌دهی رویکرد پژوهش در دو گام اصلی صورت گرفته است:

• گام اول: تدوین چهارچوب تحلیلی (مطالعات اسنادی- نظری)

در این گام، با مرور نظام‌مند ادبیات نظری مرتبط با پدیدارشناسی راه و مکان، ویژگی قابلیت پیاده‌روی به عنوان یکی از معیارهای بنیادین برای ارزیابی راه همچون مکان شناسایی شده است. این معیار، نه به عنوان یک نظریه جامع، بلکه همچون یک چهارچوب تحلیلی- عملیاتی برای سنجش میزان مکان‌مندی راه در دوره‌های مختلف تاریخی تدوین شده است. به طوری که وجود یا تضعیف ویژگی مذکور، به عنوان معیاری برای تشخیص راه- مکان از راه- ابزار در مطالعه موردی به کار گرفته می‌شود.

• گام دوم: کاربست چهارچوب تحلیلی بر نمونه موردی (مطالعات تاریخی- میدانی)

در این گام، چهارچوب تحلیلی مرحله قبل بر شهر سیرجان اعمال شده است. این گام خود به دو زیربخش تقسیم می‌شود:

تحلیل تاریخی- فضایی (اسنادی): منابع مکتوب تاریخی (شامل متون جغرافیایی، تاریخ‌نگاری و سفرنامه‌ها) و اسناد تصویری (شامل قدیمی‌ترین نقشه‌های موجود از سیرجان، عکس‌های هوایی دوره پهلوی و نقشه‌های قنوت) تحلیل شده است. روش تحلیل، تفسیری- تطبیقی بوده و با انطباق روایت‌های مبتنی بر مستندات تصویری و نقشه‌ها، روند شکل‌گیری، جابه‌جایی‌ها و توسعه شهر بر اساس نقش سه نظام راه، قنات و وقف بازخوانی شده است. در ادامه، جایگاه معیار قابلیت پیاده‌روی در این روایت تاریخی مستندسازی شده است.

تحلیل میدانی: باهدف سنجش وضعیت فعلی، مشاهدات میدانی نظام‌مند در مناطق مختلف شهر سیرجان (شامل بافت قدیم، محلات میانی و توسعه‌های جدید حاشیه‌ای) در چهارچوب سفر پژوهشی انجام شده است. واحد مشاهده، راه و پیاده‌رو بوده و مواردی چون حضور و رفتار عابران، الگوهای توقف و فعالیت‌های حاشیه‌ای و نوع خدمات مستقر در لبه راه‌ها ثبت و تحلیل شده است.

هستی‌شناسی راه: مرور ارزیابی پیشینه پژوهش

هستی‌شناسی به عنوان یک ابزار معنایی، عبارت است از دانش ساختار یافته در مورد حوزه‌ای خاص که از طریق ارائه مفاهیم و روابط میان آن‌ها در آن حوزه شکل می‌گیرد. هستی‌شناسی می‌تواند به ایجاد فهم مشترک معنایی از اطلاعات کمک کند (فتحیان دستگردی، ۱۳۹۰، ۴). استفاده

از این واژه در این پژوهش، به منظور آغاز مسیری بر هستی‌شناسی راه و شناخت صفات ذاتی آن است؛ صفاتی که ساخت معنایی راه را تعریف می‌کند

در این بخش از مطالعه، با استناد به آرای صاحب‌نظران حوزه مطالعات منظر راه، حوزه هستی‌شناسی راه به اجمال بررسی می‌شود. تلاش می‌شود بر مبنای مطالعات پیش‌رو و با اتکا به تنوع و تخصص پژوهشگران، یکی از ویژگی‌های هستی‌شناسانه راه استخراج و نسبت آن باره همچون مکان روشن شود.

به گفته منصور (Mansouri, 2016, 3)، با شروع رفت و آمد انسان در راه، این عنصر تبدیل به بخشی از محیط زندگی (و نه فقط زیست) می‌شود. در این حالت است که راه مقصد و منظر است، نه صرفاً مسیر دسترسی به جایی. براتی و زرین‌قلم (Barati & Zarringhalam, 2013, 112) نیز بر مبنای پژوهشی زبان‌شناسانه، به این نتیجه رسیده‌اند که در تاریخ کشور ما، راه تنها یک مسیر برای اتصال دو نقطه تلقی نمی‌شده، بلکه ابعاد مختلفی داشته که بیشتر آن کیفی بوده که این مسئله در معانی و مفاهیم مختلف واژه‌های مرتبط باره نمایان است.

مکان‌گزینی فعالیت‌های مختلف اجتماعی و اقتصادی، تنوعی به راه می‌دهد که به گفته منصور (Mansouri, 2013, 58-59)، آن را (در قالب بازار) تبدیل به ساختار و ستون فقرات سازمان فضایی شهر می‌کند. عثمان (۱۳۷۶، ۱۹۷) نیز به تأثیر مستقیم تنوع فعالیت‌های درون شهری در وضعیت عبور و مرور شهر می‌پردازد. در این زمینه به رونق کسب و کار دست‌فروشان دوره‌گرد در پیاده‌روهای شهرهای بزرگ اسلامی اشاره می‌کند. همچنین مراسم و جشن‌ها و اعیاد را در تراکم رفت و آمد شهری مؤثر می‌داند. طبق نظر چرخچیان (Charkhchian, 2017, 70) در پژوهشی پیرامون خیابان مطلوب، ایجاد ظرفیت‌های اولیه فضا (خیابان) در حمایت از زندگی روزمره و ایجاد زمینه حضور افراد است که به طور طبیعی به تولید معنادر فضا منجر می‌شود. منصور قابلیت راه را برای تماشای، بستری برای خاطر‌سازی می‌داند (Mansouri, 2016).

کوچه یکی از صورت‌های قابل پیاده‌روی راه در شهر ایرانی است که منصور آن را مهم‌ترین فضای جمعی شهر معرفی می‌کند؛ که نقش اساسی در ایجاد خاطره جمعی بر عهده دارد (Mansouri, 2013, 58). پیرنیا (۱۳۷۴) با انتقاد از «بیماری بولوار» که به جان شهرهای ایرانی افتاده، از مزایای راه‌های ایران نام می‌برد و مجموعه آن را در جهت آسایش و آرامش شهروندان می‌داند. در این زمینه او راه‌ابه و ویژگی‌های فرمی محدود نمی‌کند، بلکه فرم آن را تابع امکان آسایش می‌شمرد؛ برای نمونه تنگی و پیچ در پیچی برخی کوچه‌ها را به دلیل امنیتی (و برخی مواد به علت شیب زمین) عنوان می‌کند. به نظر عثمان تراکم جمعیت شبانه در خیابان‌ها، به معنی فراهم بودن امنیت و آسودگی مردم شهر است (عثمان، ۱۳۷۶، ۱۹۷). فعالیت جمعی در پیاده‌روها و نیز جنبه‌های حمایت‌گر راه (شامل امنیت و رفاه) به عنوان قوه محرکه پیاده‌روی از این نظرات استنباط می‌شود.

در آرای صاحب‌نظران غربی، به ویژه در نقد شهرسازی معاصر، بر قابلیت

جامع و نهایی در باب هستی‌شناسی راه نیست. معیار قابلیت پیاده‌روی در پژوهش فعلی، به‌عنوان یک چهارچوب تحلیلی-عملیاتی پیشنهاد می‌شود که برآمده از مرور نظام‌مند آرای صاحب‌نظران (شرح‌داده‌شده در همین بخش) است. نقش این معیار در این مطالعه، فراهم‌آوردن معیارهای منسجم و قابل ارزیابی برای تشخیص راه-مکان از راه-ابزار در بستر تحولات تاریخی و معاصر شهر سیرجان است. ماهیت این چهارچوب، مستعد بسط، نقد و تدقیق نظری بیشتری است که خود می‌تواند موضوع پژوهش‌های آتی باشد. در اینجا، صرفاً کاربردی‌پذیری اولیه نظریه به آزمون گذاشته می‌شود.

معرفت‌شناسی راه: آفرینش شهر

یکی از ویژگی‌های معرفت‌شناسانه راه را می‌توان در قدرت آفرینش و توسعه شهرها دانست.

نقش مکان‌مند راه محدود به مقیاس شهری نیست. مشخصاً در سرزمین ایران که همواره دربرگیرنده شبکه گسترده‌ای از مهم‌ترین راه‌های تجاری جهان بوده، مکان‌مندی راه در مقیاس سرزمینی نیز قابل ارزیابی است. در این مقیاس، راه در بسیاری از شهرها تداوم‌یافته شبکه راه‌های سرزمینی است؛ چه بسا که موجودیت و توسعه شهر بر پایه راه بوده است. افسر و پیرنیا (۱۳۷۰) در کتاب «راه و رباط»، سه عامل مهاجرت آریایی‌ها، امپراتوری هخامنشیان و موقعیت میان-جهانی ایران در پیوند دو جهان مشرق و مغرب باستان را باعث به‌وجود آمدن شبکه راه‌های سرزمینی دانسته‌اند. این شبکه راه‌ها تا پیش از راه‌سازی مدرن، برای قرن‌ها کمابیش کاربرد داشت. در مسیر این راه‌ها، خدمات راهداری ارائه می‌شد که برخی از مراکز خدماتی، در صورت دسترسی به آب به روستا یا شهر تبدیل می‌شدند.

شهر سیرجان یکی از این شهرهای وابسته به شبکه راه‌های سرزمینی ایران است. تفاوت این شهر با عموم شهرهای میان‌راهی، قرار گرفتن در تقاطع دوره مهم است. محل تقاطع راه‌های تجاری، نقطه‌ای مهم تلقی می‌شد و مردم (برای خرید و فروش کالا و یا ارائه خدمات به کاروان‌ها) به آن روی می‌آوردند (عثمان، ۱۳۷۶، ۱۶۲). در ادامه این مطالعه، نقش راه در سه ساحت موجودیت، دوام و توسعه سیرجان ارزیابی می‌شود. در ادامه، با کاربردی‌پذیری معیار هستی‌شناسانه قابلیت پیاده‌روی، نقش راه در سه بعد موجودیت، دوام و توسعه شهر سیرجان در دوره تاریخی بررسی می‌شود.

راه؛ موجودیت و تداوم مکانی

براساس منابع تاریخی و باستان‌شناسانه، سیرجان دست‌کم چهار مرتبه جابه‌جایی فیزیکی داشته است^۱ (وثوقی رهبری، ۱۳۸۰، ۱۶-۱۵؛ Karimian et al., 2019) به طوری که در هر مرحله، هسته شهر به‌طور کامل جابه‌جا شده است:

- ۱) کهن شهر
- ۲) قلعه سنگ
- ۳) باغ بمید

پیاده‌روی به‌عنوان یکی از ویژگی‌های بنیادین راه تأکید و مطالعات گسترده‌ای در این زمینه انجام شده است. سولنیت (Solnit, 2001) پیاده‌روی را ایجادکننده مسیرها و نیز حس مکان (محلی و بین‌قاره‌ای) دانسته است. وی همچنین پیاده‌روی را یکی از راه‌های حفظ سنگر در برابر فرسایش ذهن، بدن، منظر و شهر برمی‌شمرد. این دیدگاه، بر جنبه تعاملی راه، تأثیر ناظر بر شکل‌گیری آن و در نتیجه مکان و منظر بودن آن تأکید می‌کند. ارزشی که از طریق پیاده‌روی حاصل می‌شود.

جیکوبز (Jacobs, 2019) برای پیاده‌راه‌های شهری سه کارکرد امنیت، ارتباط و کودکانگی قائل است. گل (Gehl, 1989, 8) زندگی خیابانی روزمره معمول را در کنار سایر فعالیت‌های انسانی نظیر تعامل بادیگران و تماشای صحنه‌های شهری جزو لذت‌های سنتی زندگی در فضاهای شهری طبقه‌بندی می‌کند. اسپک (Speck, 2012) پیاده‌روی را یکی از امتیازات زندگی شهری می‌داند. وی بر اهمیت زندگی خیابانی به‌عنوان ویژگی فرهنگی پیاده‌روی تأکید کرده و نبود این شکل زندگی را مانعی در رشد خلاقیت جامعه برمی‌شمرد. دوسرتو (De Certeau, 1984) در مطالعه‌ای به نقش انسان در ایجاد مسیر می‌پردازد. وی در برابر نگاه کل‌نگرانه برنامه‌ریزان شهری، دیدگاه جزئی‌نگر عابران را قرار می‌دهد. به نظر وی، مسیر توسط عابران و طی قدم‌زدن در قالب کاربردی‌پذیری تولید می‌شود و آن‌ها (عابران) کنشگران و تولیدکنندگان خلاق محیط و مسیر هستند. مک فالرین (MacFarlane, 2013) با پیاده‌روی در مسیرهای باستانی، خود را به روایت مردمی که پیشتر در آن زیسته‌اند نزدیک می‌کند. به نظر وی پیاده‌روی نه فقط گذر در مکان بلکه عبور از پل‌های زمان است. اینگلد (Ingold, 2016) به‌وجود آمدن مکان‌ها (مقاصد) را به‌واسطه مسیر می‌داند. همچنین به گفته وی، زندگی نه فقط در مکان‌ها (مقاصد) که در امتداد مسیرها زیسته می‌شود. اینگلد (Ingold, 2015) زمین را بستری برای ایجاد قابلیت ایستادن و راه‌رفتن برای انسان (و حیوان) می‌شمرد. گرو (Gros, 2023) در پژوهشی بر بُعد پیاده‌روی راه تمرکز کرده و ارزش‌های فرامادی آن را اثبات می‌کند. وی همچنین بر نقش حمایت‌گر زمین از پیاده‌رونده تأکید می‌کند. بنیامین (Benjamin, 2006) پیاده‌روی در شهری مانند پاریس را روشی برای جمع‌آوری خاطرات می‌داند. دیکنز (Dickens, 2015) نیز به‌عنوان یک پیاده‌رونده جدی، پیاده‌روی شبانه در لندن را درمانی برای پریشانی خود می‌داند. سورکین (Sarkin, 2019, 102) به اهمیت تنوع در راه (برای پیاده‌رونده) می‌پردازد. به نظر وی، تنوع مکانی امتیازی در زمینه انتخاب (میان چند) راه است؛ زیرا فرصتی برای توصیف و پالایش شبکه روابط انسانی فرد در ارتباط با آن مکان‌ها ایجاد می‌کند.

با بررسی آرای صاحب‌نظران شرقی و غربی، می‌توان «قابلیت پیاده‌روی» را به‌عنوان یکی از ویژگی‌های هستی‌شناسانه راه معرفی کرد. ویژگی که نشان از قابلیت تعامل راه و انسان دارد. این پژوهش این ویژگی را به‌عنوان یک معیار بنیادین در ارزیابی راه همچون مکان در معرفی می‌کند. همچنین وجود یا عدم وجود این ویژگی را در ادوار تاریخی شهر سیرجان بررسی می‌کند.

تأکید بر این نکته ضروری است که هدف این مطالعه، ارائه یک نظریه



تصویر ۱. مسیر منشعب از راه دریایی ابریشم از هرمز به سیرجان در دوره سلجوقی. مأخذ: نگارندگان.



تصویر ۲. مسیر منشعب از راه دریایی ابریشم از هرمز به سیرجان در دوره سامانی. مأخذ: نگارندگان.



تصویر ۳. شبکه راه‌های سرزمینی منتهی به سیرجان در قرون ۳ تا ۶ هجری. مأخذ: وثوقی رهبری، ۱۳۸۰.

راه-قنات-وقف: مثلث توسعه مکان مند

مطالعات تاریخی پژوهش و تفسیر آن، نقش سه عنصر راه، قنات و وقف را در توسعه شهر سیرجان آشکار می‌کند. این سه عنصر در قالب سه نظام زیرساخت (قنات، نهاد (وقف) و ساختار (راه) سه ضلع مثلث توسعه مکان-محور سیرجان را تشکیل می‌دهند. ادعای فوق در ادامه بررسی می‌شود.

۴) سعیدآباد

با وجود تغییر فیزیکی هسته شهر، عنصر راه به‌عنوان واحد ساختاربخش در سازمان فضایی شهر (Mansouri, 2007) موجب دوام شهر سیرجان در طول تاریخ و در محدوده جغرافیایی تعیین‌شده توسط راه شده است. این ادعا در ادامه بررسی می‌شود. سابقه حضور شهر سیرجان در امتداد شاهراه‌های مهم دست‌کم به زمان حمله اسکندر مقدونی برمی‌گردد. در نقشه‌های بازسازی شده، مسیر لشکرکشی اسکندر در بازگشت از هندوستان از این شهر گذشته است (وثوقی رهبری، ۱۳۷۲، ۱۶). در ادامه، موقعیت شهر سیرجان در شبکه راه‌های تجاری سرزمینی-بین‌المللی ایران در طول تاریخ به‌گونه‌ای بوده که می‌توان آن را شایسته عنوان «چهارراه کوچک حوادث» دانست. از نظر تاریخی-جغرافیایی، دو مسیر از راه‌های ابریشم از این شهر عبور می‌کند:

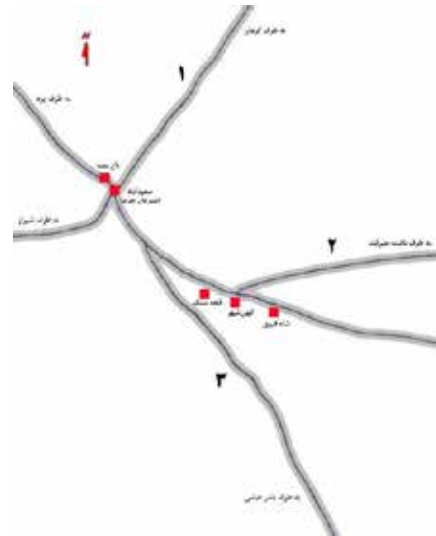
۱) راه ادویه (شرقی-غربی):^۲ که فارس را از طریق سیرجان به کرمان وصل می‌کرد. این راه قدمتی بیش از اشکانیان دارد؛ در نقشه لشکرکشی اسکندر به ایران و هند، منتشر شده توسط مرکز سحاب، سیرجان (قلعه سنگ) هم در مسیر بوده است. حدود راه ادویه با استناد به نقشه‌ها و متون تاریخی ثابت بوده است (مسیر یک).

۲) (امتداد خشکی) راه دریایی ابریشم (شمالی-جنوبی): بنادر جنوبی ایران را در خلیج فارس، به یزد وصل می‌کرد. موقعیت جغرافیایی این مسیر با توجه به رخدادهای تاریخی، یک بار تغییر کرده که تأثیر آن در اهمیت تاریخی و نیز موقعیت مکانی شهر سیرجان مشاهده می‌شود. موقعیت اول مسیر مربوط به پیش از صفویه و اهمیت بندر هرمز (به‌ویژه پس از افول سیراف در قرون اولیه اسلامی) و پیش‌تر از آن شهر تاریخی و بعداً اسلامی جیرفت بود. در این دوره، مسیر به ترتیب «هرمز-جیرفت-سیرجان-یزد» بود (تصاویر ۱ تا ۳). پس از ویرانی جبران‌ناپذیر جیرفت در قرن ششم هجری، ضعف هرمز و نهایتاً قدرت یافتن بندر گمبرون (بندرعباس) در عصر صفوی، مسیر به «بندرعباس-سیرجان-یزد» تغییر کرد. بر همین مبنای، در طول زمان، سیرجان دو مسیر شمالی جنوبی داشته است (مسیر دو و سه)، (تصویر ۴).

با تطبیق یافته‌های تاریخی با نقشه، مشخص می‌شود موقعیت مکانی شهرهای اولیه سیرجان یعنی کهن‌شهر و قلعه سنگ (در غرب کهن‌شهر) در امتداد-هم‌جوار مسیر دو بوده است. موقعیت مکانی دو شهر بعدی، یعنی باغ بمید و سعیدآباد، در امتداد-هم‌جوار مسیر سه بوده است. بنابراین موقعیت جغرافیایی شهر با وقایع تاریخی راه مطابقت داشته و با تغییرات راه، موقعیت فیزیکی شهر نیز تغییر کرده است. به این ترتیب، راه را باید عامل اساسی در موجودیت سیرجان (به‌عنوان شهر خدماتی شاهراهی) و دوام آن (با توجه به تغییرات فیزیکی وابسته به راه) دانست. راه نه تنها در مقیاس شهری، بلکه در مقیاس سرزمینی، عامل ساختاربخش شهر بوده است.

المغرب»، سیرجان را پایتخت کرمان و اقامتگاه سلطنتی خوانده است؛ شهری بزرگ که بازرگانان در آن گرد هم می‌آیند (بی‌نام، ۱۴۲۳، ۱۴۱). به گفته الحمیری (۱۴۰۰، ۴۹۲-۴۹۱)، سیرجان (سیرجان) مرکز ایالت کرمان، مرکز ادارات دولتی، با بازارهای شلوغ و پر رونق بوده است. تأکید بر کاروان سرا و بازار در بیان توسعه یافتگی شهر، دلالت بر اهمیت و رشد راه و راهداری دارد.

توسعه سیرجان در آخرین جابه‌جایی نیز مانند قبل، متأثر از موقعیت میان‌راهی آن است. منشی کرمانی (۱۳۹۱، ۲۸۴) افزایش جمعیت سعیدآباد را نتیجه استقرار این ناحیه بر سر راه‌های کاروانی و تجاری بندرعباس و شیراز و مهاجرت از لار، جهرم، یزد، فارس و کرمان به آنجا گفته است. هسته و بافت اولیه سعیدآباد (تا پیش از اقدامات شهرسازی پهلوی اول) در جنوب سه‌راهی قرار داشت که از شمال شرقی به کرمان، از غرب به تبریز و از جنوب به بندرعباس می‌رفت (مهندسیین مشاور معماری و شهرسازی عرصه، ۱۳۹۵، ب، ۱۷۸) (تصویر ۵). نکته مهم، عرض ۶۰۰ متری جاده شمالی جنوبی بوده (همان) که مشخصاً هدف آن روان شدن تردد کاروان‌های تجاری است. مسئله‌ای که انتظار می‌رود قابلیت پیاده‌روی را به‌ویژه برای ساکنان مختل کند. باین حال، توسعه بافت کشاورزی، مسکونی و هسته شهر در سمت جنوب غربی همین جاده، نشان‌دهنده تعادل بین فعالیت عادی شهری (بر مبنای پیاده‌روی) و فعالیت تجاری جاده‌ای است. کاربری‌های جدیدتر مانند مدرسه در انتهای بازار مسگری (محل مظهر قنات سعیدآباد) نیز تأییدی بر قابل پیاده‌روی بودن شهر در عین هم‌جواری با جاده است. چنانکه در ادامه توضیح خواهیم داد، اصولاً جهت توسعه شهر عمدانه به سمت جاده است.



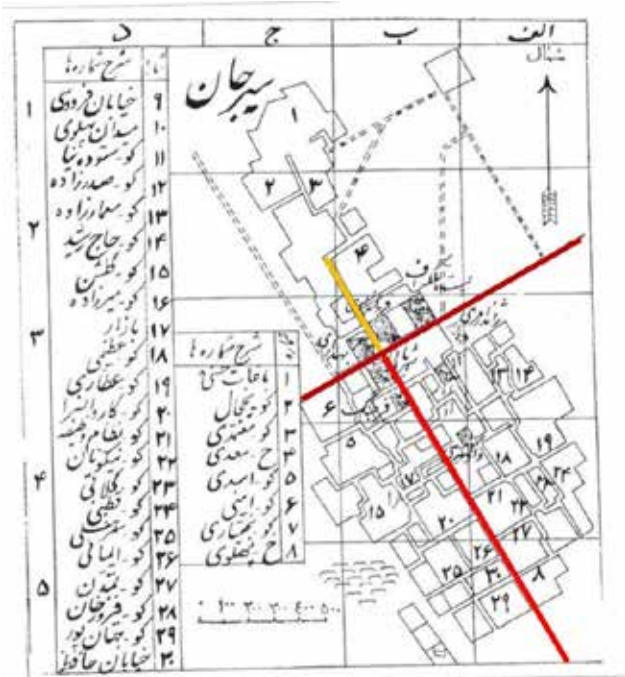
تصویر ۴. موقعیت‌های شهر سیرجان در مسیر راه‌های سرزمینی. مأخذ: نگارندگان.

• راه

بر اساس اسناد تاریخی، نقش راه در توسعه تاریخی شهر سیرجان از دو جنبه قابل بررسی است: امنیت و آبادانی.

۱) امنیت: سیرجان در سه حمله غزه‌ها، تیموریان و افغان‌ها به کلی ویران شد؛ با وجود این، متون تاریخی به امنیت این شهر و مقاومت‌های آن (به‌ویژه در موقعیت قلعه سنگ) پرداخته‌اند. امنیت سیرجان به‌ویژه در مقایسه با سرنوشت شهر تاریخی جیرفت بیشتر معلوم می‌شود. در پی غارت جیرفت در ۵۶۶ هـ. ق. توسط لشکر خراسان، دیگر مسیر این شهر ناامن محسوب شده و قوافل از جیرفت رد نشدند (کرمانی، ۱۳۷۳، ۳۰-۲۹). این در حالی است که به گفته وزیری (۱۳۵۳، ۱۵۳)، قلعه سنگ سیرجان ملجاء و پناه سلاطین کرمان بوده است. مقاومت‌های قلعه سنگ نشان‌دهنده سطح بالایی امنیت این قلعه است، که امنیت راهداری از یک سو و امنیت شهروندان و پناهندگان را از سوی دیگر تأمین می‌کند.

۲) آبادانی: منابع تاریخی آبادانی سیرجان را عموماً با رونق کاروانسراها، بازارها و وسعت و تعدد کوچه‌ها و دروازه‌ها توصیف کرده‌اند. چنان‌که از توصیفات تاریخی برمی‌آید، این آبادانی با معیار «قابلیت پیاده‌روی» هم‌راستاست: بازارها و کوچه‌ها با تنوع بالا، پیاده‌روی را تسهیل کرده و امنیت و رونق اقتصادی، وجه حمایت‌گرانه راه را تأمین می‌کرد. به گفته وزیری (همان)، همواره سیرجان از حیث آبادانی و ارتفاع حاصل و مداخل از سایر محال کرمان ممتاز بوده است. وی این آبادانی را مستقیماً به موقعیت آن در چهارراه سرزمینی مرتبط می‌داند زیرا در عرض راه شیراز و بیشتر محال فارس و کرمان و میانه بندرعباس و یزد واقع است؛ به مرور ایام بر آبادانی آنجا افزود و بازارها و کاروان‌سراها ساخته شدند (همان، ۱۵۱). مقدسی (۱۳۶۱، ۶۸۵) از دیوارهای بلند و بارو، بازارهای زیبا، خیابان‌های گشاده، باغ‌ها با آب روان می‌نویسد. وی همچنین به دو بازار کهنه و نو و مسجد جامع میان آن دو اشاره می‌کند که توصیفی از هسته شهر است. مؤلف «حدود العالم من المشرق إلى



تصویر ۵. موقعیت هسته شهر سعیدآباد و جاده سرزمینی در دوره قاجار (انطباق بر نقشه ۱۳۲۰). مأخذ: نگارندگان.

در مجموع، شواهد تاریخی نشان می‌دهد با وجود جابه‌جایی‌های مکرر، راه در سیرجان معیار مهم مکان‌مندی را حفظ کرده است: پیاده‌روی در قالب شبکه کوچ‌ها و بازار تداوم یافته است. امری که از طریق امنیت و آبادانی مستمر و فعالیت‌های متنوع بازار، کاروان‌سراها و فضاهای جمعی تقویت شده است.

• قنات

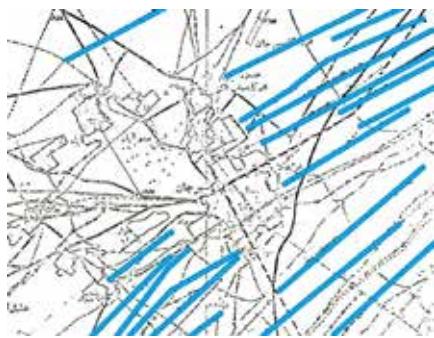
تأثیر روش‌های آب‌رسانی بر ساختار خیابان‌های شهری امری سابقه‌ای نیست، به خصوص در صورتی که آب‌رسانی از طریق کانال‌های منشعب از رودخانه و یا پل‌ها و کانال‌های انتقال و جمع‌آوری آب باشد (عثمان، ۱۳۷۶، ۱۷۱). به همین ترتیب، نظام آبی وابسته به قنات در ریخت‌شناسی و جهت‌گیری شهرهای ایرانی نقش مهمی داشته که در پژوهش‌های مختلفی به این مسئله پرداخته شده است. از جمله می‌توان به تأثیر قنات در شکل شهرهای شیراز (Mansouri & Arab Solghar, 2022)، یزد (Ramezanzadeh & Behnamfar, 2017)، قزوین (Iranmanesh et al., 2021)، زنجان (NejadEbrahimi et al., 2021) و اراک (Ansari & Gholami, 2019) اشاره کرد. مورد اخیر نمونه‌ای از طراحی شهری از پیش برنامه‌ریزی شده متکی بر نظام آبی قنات است. در شهر سیرجان نیز قنات نقش ویژه‌ای در شکل و توسعه شهر دارد. برخی متون وجه تسمیه سیرجان (سیرگان) را محلی داری قنات‌های زیاد (و سیر از کان و کاریز) می‌دانند (وثوقی رهبری، ۱۳۷۲، ۱۸). با توجه به قرار گرفتن سیرجان در دشتی پهناور و کم‌شیب، قنات‌های متعدد و با رایین^۳ حدود چهار الی پنج فرسنگ آبادی‌های آن را سیراب می‌کرده‌اند (باستانی پاریزی، ۱۳۸۲، ۲۴۴). اهمیت قنات در حیات سیرجان تا آنجا بوده که مسدود کردن قنات‌ها و یا هدایت آب آن‌ها به خندق، یکی از تاکتیک‌های مهاجمان برای شکستن مقاومت و حصر شهر بوده است (گلاب‌زاده، ۱۳۸۲، ۹۵).

اهمیت شیوه آب‌رسانی در شکل شهر سیرجان از مسئله تعدد قنات فراتر می‌رود. نکته اساسی درباره قنات سیرجان، هم‌راستایی مسیر (رایین) آن‌هاست. مطابق روایات تاریخی، سیرجان ۱۲ هزار قنات پایه‌قبله داشته است (وثوقی رهبری، ۱۳۷۲، ۲۰۶). اطلاعات تاریخی پیرامون جهت قنات‌ها، توسط نقشه قنات تأیید می‌شود. به استناد نقشه قنات موجود (تصویر ۶) کلیه قنات‌های سیرجان اولاً موازی بوده و ثانیاً در جهت شمال شرقی - جنوب غربی هستند. با توجه به نقش قنات در جهت‌گیری باغات و مزارع (به‌منظور بیشترین بازدهی در آبیاری)، انتظار می‌رود قطعات این زمین‌ها در یک راستا باشند. قدیمی‌ترین عکس‌های هوایی سیرجان که نشان‌دهنده زمین‌های زراعی و باغات باقی مانده هستند، این نظریه را نیز تأیید می‌کند (تصویر ۷). این مسئله از آن جهت اهمیت دو چندان پیدا می‌کند که سیرجان فعلی در اصل حاصل توسعه، آبادانی و به‌هم‌پیوستن روستاهای مختلف است. در ادامه این موضوع و اهمیت باغات و مزارع در توسعه سیرجان بیشتر بررسی می‌شود. چنان‌که گفته شد، نقش قنات در ساختار شهرها بی‌سابقه نیست.

درباره سیرجان تمایز در انطباق جهت‌گیری نظام آب-قنات با نظام راه است؛ به طوری که راستای قنات این شهر، به موازات شاهراه ادویه و عمود بر شاهراه دریایی هستند (تصویر ۷). در سیرجان (سعیدآباد) نظام آب نقش طولی در تولید نظام راه ندارد؛ بلکه این دو نظام هم‌عرض یکدیگر هستند. انطباق نظام آب بر نظام راه، از نقش راه در توسعه شهر حمایت می‌کند. به علاوه، چنان‌که پیش‌تر اشاره شد، جهت توسعه شهر بر پایه قنات، به سمت جاده اصلی کاروان‌روی شمالی جنوبی است. به طوری که توسعه از روستای سعیدآباد به سمت شمال شرقی (جنوب غربی جاده - محل مظهر قنات و بازار جدید) جهت‌گیری شده است. بنابراین دو نظام آب و راه در سیرجان، در ارتباط متقابل و در جهت تقویت یکدیگر و ساختار کلی/جزئی شهر عمل می‌کنند.

• وقف

وقف، دیگر عامل مؤثر بر ساختار شکلی و توسعه مکان محور سیرجان پس از انتقال به سعیدآباد است. همانند قنات، نقش عنصر وقف نیز بر نظم شهری در ایران سابقه دارد. اهمیت وقف در حیات جوامع انسانی



تصویر ۶. مسیر قنات‌های منتهی به سیرجان. مأخذ: نگارندگان.



تصویر ۷. عکس هوایی ۱۳۳۵ سیرجان: هم‌سویی جهت توسعه شهر و جهت باغات و مزارع. مأخذ: نگارندگان.

و راه‌های شهر مشهود است. نظام راه مستخرج از این نقشه، نظام شبکه‌ای نامنظم است (تصویر ۹). به نظر می‌رسد قطعات کشاورزی پس از وقف و تغییر کاربری، لبه‌های بیرونی خود را حفظ کرده و حد فاصل دوبلوک هم‌جوار (که چنان که گفته شد موازی هستند) به معابر شهری تبدیل شده است. با مقایسه تطبیقی مزارع و باغات محدوده باغ بمید (شمال غرب سعیدآباد) در عکس هوایی ۱۳۳۵ با نقشه راه‌های فعلی، لبه‌های مشترک راه و زمین مشخص شده‌اند (تصویر ۱۰) که تا حد قابل توجهی گفته‌فوق را تأیید می‌کند.

با توجه به اندازه متفاوت قطعات زمین‌های کشاورزی و باغات، شبکه راه‌های برآمده از آن هیپوداموسی نیست. می‌توان گفت ساختار راه در شهر جدید سیرجان، کالبد هندسی منظم با ماهیت ارگانیک (برآمده از منطق محلی) دارد که برگرفته از انطباق سه نظام راه، آب و وقف است. به این ترتیب توسعه شهر جدید سیرجان دست کم در دوره قاجار و پیش از مداخلات پهلوی، توسعه‌ای مکان-محور و برخاسته از بستر جغرافیایی، تاریخی و جامعه محلی است.

توسعه مکان-محور بر پایه سه نظام

بر مبنای آن چه گفته شد، توسعه سیرجان قاجاری- اوایل پهلوی توسعه‌ای تدریجی و مکان-محور است. این توسعه بر پایه نظام‌های سه‌گانه «زیرساخت-نهاد-ساختار» بوده است. بر مبنای این نظامات، سازمان فضایی شهر با تمرکز بر دو عنصر سازمان فضایی یعنی ساختار و هسته شکل گرفته است. با گسترش شهر، کل‌های کوچک به ساختار متصل شده‌اند.

توسعه مکان‌محور سیرجان در بازه زمانی بحث شده، در چهار مرحله قابل جمع بندی است:

- ۱) تأسیس روستای سعیدآباد در تقاطع شاه‌راه‌های تاریخی (ساختار)
- ۲) شکل‌گیری ترکیب بازار+مسجد+قنات (هسته)
- ۳) اضافه شدن تدریجی زمین‌های وقفی پیرامون هسته و ساختار (کل‌های کوچک)

۴) تغییر نام (مجدد) از سعیدآباد به سیرجان (توسعه معنایی)
بر اساس یافته‌های بخش دوم مطالعه (مطالعات تاریخی) مشخص شد راه در سیرجان پیش از معاصر، واجد خصوصیت راه همچون مکان بوده است. توسعه شهر نیز بر مبنای قابلیت پیاده‌روی صورت می‌گرفت. در ادامه با ورود پژوهش به بخش سوم پژوهش (دوران معاصر) و با تکیه بر چهار چوب نظری بخش اول مطالعه (ویژگی‌های هستی‌شناسانه)، وضعیت راه را در سیرجان امروز بررسی می‌کنیم. در این بخش به دنبال این هستیم که مشخص شود آیا راه در شهر معاصر نیز در جایگاه مکان ایفای نقش می‌کند، یا به فضا-ابزار تقلیل یافته است؟

راه-ابزار به جای راه-مکان؛ اتساع به جای توسعه

پس از تبیین نقش تاریخی راه در شکل‌گیری و توسعه سیرجان، اکنون با استفاده از چهار چوب نظری اولیه، وضعیت راه در سیرجان معاصر

چنان گسترده است که بمانیان و همکاران (Bemaniyan et al., 2008, 61) به درستی از آن به عنوان «نظام وقف» نام برده‌اند که می‌تواند در کنار سایر نظامات همچون «نظام آب» و «نظام معماری»، توجیه‌کننده نظم شهر ایرانی باشد.

پایه‌ریزی شهر جدید سیرجان (سعیدآباد) بر نظام وقف انجام شده است. در سال ۱۲۱۰ هـ. ق. میرزا سعید کلانتر با حفر قنات، دهی به نام سعیدآباد احداث کرد و مردم سیرجان در اطراف آن جمع شدند (وثوقی رهبری، ۱۳۸۰، ۱۵). محل آفتابی شدن قنات سعیدآباد در زمینی وقفی در پشت بازار، انتهای راسته مسگری و جنب مسجد وقفی حاج غلامحسین خان بود.^۴ به این ترتیب بازار (مرتبط با راه، در راستای شبکه راه‌ها و قنات‌ها)، مسجد و قنات، هسته اولیه شهر جدید سیرجان را تشکیل دادند که حداقل دو جزء آن وقفی بودند (تصویر ۸). در نتیجه نقش نظام وقف در موجودیت شهر جدید، در کنار دو عامل دیگر تثبیت می‌شود.

مرحله بعد نقش نظام وقف، در توسعه شهر جدید آشکار می‌شود. با مراجعه به منابع مستندسازی موقوفات، مشاهده شد زمین‌های کشاورزی بسیار گسترده‌ای توسط خیرین مختلف سیرجانی موقوفه شدند که هم فرایند وقف و هم تغییر کاربری موقوفات، امری تدریجی بوده است (جدول ۱). چنان که در بحث قنات گفتیم، شهر جدید سیرجان محصول تبدیل روستا-زمین‌های زراعی به شهر است. واقفین (همان آبادکنندگان زمین‌های زراعی) در مقایسه با حاکمیت مرکزی در شکل‌گیری این شهر جدید نقش بسیار مؤثرتری دارند. تغییر تدریجی کاربری قطعات زراعی و باغات به اماکن شهری در مقایسه عکس‌های هوایی دوران پهلوی دریافت می‌شود. با مراجعه به قدیمی‌ترین نقشه سیرجان مربوط به ۱۳۲۰ شمسی، تأثیر تغییر مذکور بر نظام بلوک‌ها



تصویر ۸. عکس هوایی ۱۹۷۶: موقعیت هسته اولیه شهر و جاده. مأخذ: نگارندگان.

راه، توسعه، اتساع (نقش راه در توسعه مکان محور شهر سیرجان؛ از قبل از اسلام تا دوره معاصر) | سمانه رحمدل و همکاران

جدول ۱. فهرست برخی از املاک موقوفه شهری سیرجان. مأخذ: نگارندگان.

عنوان / کاربری / موقعیت موقوفه	تاریخ وقف یا تغییر کاربری	کاربری / عنوان جدید	نام واقف
مزرعه امین آباد (سه دانگ)	۱۲۲۷ هـ.ق.	-	میرزا سعید کلانتر
مزرعه باغ بمید (یک دانگ و دو حبه)	۱۲۲۷ هـ.ق.	-	میرزا سعید کلانتر
مزرعه سعیدآباد (یک دانگ و نیم)	۱۲۲۷ هـ.ق.	(بخشی) مجتمع تجاری- پزشکی بوعلی در بلوار صادقی	میرزا سعید کلانتر
مزرعه سعیدآباد افشاری معروف به حسین آباد خانی (پنج دانگ)	۱۲۲۷ هـ.ق.	-	میرزا سعید کلانتر
مزرعه حسین آباد آقا باقری (یک دانگ و یک طسبوج)	۱۲۲۷ هـ.ق.	-	میرزا سعید کلانتر
انتهای بازار مسگری	قاجار	مسجد حاج اسماعیل خانی	-
انتهای بازار مسگری، جنب مسجد (محل آفتابی شدن قنات سعیدآباد)	۱۲۹۵ هـ.ش.	حسینیه- (بعداً) دبستان پسرانه بدر	میرزا سعید کلانتر
دولت آباد قهستان	۱۱۲۲ هـ.ق.	مدرسه مبارکه اکبری (مدرسه سعادت آباد)	خواجه حکیم یا بیچه شهربانو
-	۱۳۱۶ هـ.ش.	دبستان پسرانه خواجه کریم الدین	خواجه کریم الدین براکوهی پاریزی
مکی آباد	۱۳۱۰ هـ.ش.	دبستان مختلط مکی آباد (شهید شکاری فعلی)	خواجه کریم الدین براکوهی پاریزی
حوالی کوچه حاج رشید	۱۳۱۱ هـ.ش.	دبستان خواجه کریم الدین	خواجه کریم الدین براکوهی پاریزی
موقوفه مرحوم دکتر صادقی	پهلوی	اولین بیمارستان دولتی شهر (کلینیک بهداشت روبه روی شهرداری)	دکتر صادقی
نصرت آباد	پهلوی	آموزشی	حاج داود شوکت سعیدی
جنب مسجد جامع	-	حمام حاج سبزی علی	-
کوچه اعلا نبش بلوار دکتر صادقی	-	حمام اسماعیل خانی	-
-	قاجار	حمام مکی آباد	ام السلمه
زمین های موقوفه مرحوم حاج میرزا سعید	-	آموزشی (دبیرستان زینب، دبیرستان دخترانه شاهد، دبیرستان شهید موقری و ...)	میرزا سعید کلانتر
شمال بلوار دکتر صادقی	-	دبستان فاطمه	میرزا سعید کلانتر
باغ بمید	-	دبستان مرآت اسفندیاری (شهید مریدی)	میرزا سعید کلانتر
منزل حاج رشید	تأسیس ۱۲۷۲ وقف ۱۲۷۹ هـ.ق.	حسینیه	سید ابراهیم رضوی
روبه روی منزل حاج رشید	-	مسجد حاج محمدرضا مشهور به قطبی	قطب العارفین
چند مزرعه در کران	۱۲۴۵ هـ.ق.	-	مرتضی قلی خان
خانه ملکی	-	دبستان سید ابراهیم رضوی	سید حسین ملکی (رشیدالسلطان)
دوونیم دانگ کاروان سرا در میدان نخودبریزی	اواسط قاجار	کاروان سرا (انبار)	فرزندان محمد موحدی
دوونیم دانگ مزرعه دولت آباد کفه	اواسط قاجار	-	فرزندان محمد موحدی
بخشی از املاک	پهلوی اول	-	شیخ احمد موحدی

- ۱) تبدیل سه‌راهی شمال سعیدآباد به میدان (مهندسين مشاور معماری و شهرسازی عرصه، ۱۳۹۵ ب، ۱۷۸)
- ۲) ساخت دو خیابان پهلوی (امام) و انقلاب فعلی
- ۳) تأسیس مراکز دولتی و خدمات شهری پیرامون میدان (شهریانی- فرمانداری- بهداری)

در تغییرات فوق، گسترش شهر از نظر جهت توسعه متناسب با جهت‌گیری و موقعیت مکانی هسته اولیه است. هسته اداری-خدماتی نیز در نزدیکی هسته تجاری مکان‌یابی شده است. با این وجود، عوارض خیابان کشی به سبک پهلوی اول در برش بافت قاجاری مشاهده می‌شود. ساخت میدان نیز در راستای تسهیل عبور و مرور سواره است. این شکل مداخله در نظام راه، با وجود تبعیت ظاهری از نظام شبکه‌ای اولیه، شهر را به سمت شکلی خاص از نظام شبکه‌ای، یعنی نظام شطرنجی منظم سوق می‌دهد. این نظام (شطرنجی) با منطق معنایی و کارکردی نظام شبکه‌ای قاجاری ارتباط اندکی دارد (تصویر ۱۱). عرض ۶۰۰ متری جاده‌های قدیم با نظام معنایی جدید معابر (سواره‌مداری) هماهنگی داشته و زمینه‌ساز استقرار ساختمان‌های درشت‌دانه پیرامون این مسیرها می‌شود. این در حالی است که جاده‌های مذکور تا پیش از این در لبه‌های بیرونی شهر قرار داشتند. جاده‌ها در عین ساختار بخشی به شهر، تداخلی با پیاده‌روی نداشتند. همچنین جاده‌های قدیم متناسب با سرعت حمل و نقل کاروانی (قبل از حمل و نقل موتوری) سازمان‌دهی شده بودند. توسعه جدید معابر، بدون در نظر گرفتن این ویژگی‌های راه تجاری و صرفاً با توجه به مکان‌یابی و عریض بودن آن انجام شد. در برنامه‌های توسعه معابر از دهه ۴۰ به بعد، پیروی نظام جدید راه از اصول شهرسازی مدرن بیشتر مشهود می‌شود. پس از انقلاب و در پی توسعه بافت شهر، شبکه معابر شهر توسعه‌رو به شرق و به سمت محور مواصلاتی کرمان-بندرعباس داشته است، به طوری که کلیه محورهای اصلی شهر مانند شریعتی، دکتر صادقی، سعیدی به این محور متصل



تصویر ۹. شبکه مسیرهای شهر سیرجان قاجاری- اوایل پهلوی، مستخرج از نقشه ۱۳۲۰. مأخذ: نگارندگان.

ارزیابی می‌شود. ادامه پژوهش در دو زیربخش اسنادی (زیربخش اول) و میدانی (زیربخش دوم) در چهار چوب روش تحقیق انجام شده است. هدف این بخش، سنجش میزان انطباق راه در شهر معاصر سیرجان با یک معیار هستی‌شناسانه راه-مکان (قابلیت پیاده‌روی) است. مجموع مطالعات اسنادی و مشاهدات میدانی حاکی از این است که شهر جدید سیرجان، پس از توسعه اول (مکان‌محور و متکی به اقتضات جامعه محلی)، با انحراف از توسعه به اتساع مواجه شده است. ریشه این انحراف را در نادیده گرفتن ارزش مکان‌ساز پیاده‌روی و نگرش ابزاری به راه جست‌وجو می‌کنیم. انحراف سیرجان جدید از مسیر توسعه مکان‌محور وابسته به راه-مکان به اتساع مبتنی بر راه-ابزار، در دو مرحله بررسی می‌شود: مرحله اول، از نقشه ۱۳۲۰ قابل پیگیری است. از این نقشه سه جنبه مهم در توسعه شهر نسبت به وضعیت قاجاری مشهود است:



(پ)



(ب)



(الف)

تصویر ۱۰. الف) مقایسه تطبیقی مزارع و باغات محدوده باغ بمید در عکس هوایی ۱۳۳۵، ب) با نقشه راه‌های فعلی، پ) لبه‌های مشترک راه و زمین با خط قرمز مشخص شده است. مأخذ: نگارندگان.

تجاری قابل توجه در سطح ملی، رویکرد برنامه‌ریزی شهری را نسبت به مسئله راه، به سمت تأمین شرایط ترانزیتی بهینه سوق داد. در موقعیت جدید شهر، اولویت با فراهم آوردن زیرساخت‌های حمل و نقل هاب سیرجان است. بر این اساس، تسهیل خدمات راهداری جهت تردد کامیون‌ها و ماشین‌های سنگین از معدن گل‌گهر به مقاصد تعیین شده در نقشه (به‌ویژه بندرعباس) هدف اصلی برنامه‌ریزی راه سیرجان در مقیاس ملی قرار می‌گیرد. این مسئله در برنامه‌های پیشنهادی توسعه شبکه راه‌های هاب سیرجان در طرح جامع حمل و نقل کشور مشهود است (طرح جامع حمل و نقل کشور، ۱۳۹۵). بروز شکلی این تغییر رویکرد، در تعریض راه‌های داخلی، کمربندی‌های متعدد، توسعه پهناهای پارکینگ و خدمات وسایل حمل و نقل درون و حاشیه بافت‌های مسکونی قابل پیگیری است (تصویر ۱۴).

از طرف دیگر، به علت اشتغال‌زایی معدن و در اولویت قرار دادن استخدام بومی^۵، بخش قابل توجهی از کامیون‌داران و رانندگان از شهروندان سیرجانی و ساکن شهر هستند. از این رونه تنها کمربندی‌ها و مسیرهای تردد درجه یک، بلکه راه‌های فرعی و محله‌ای و در مجموع، کلیت نظام راه به تسخیر همه‌جانبه سواره در آمده است (تصویر ۱۵).

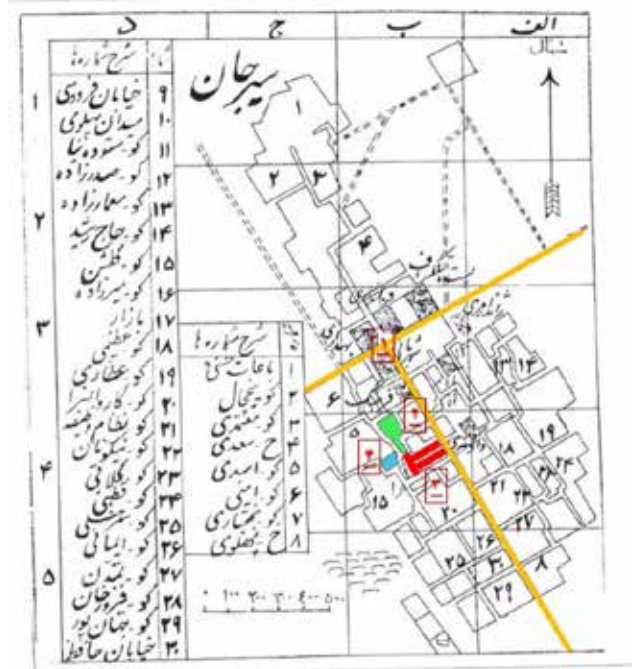
به این ترتیب موقعیت جدید اقتصادی سیرجان، شهر را با دو مسئله تردد وسایل نقلیه سنگین و ساکن آن‌ها مواجه کرده است. به طوری که کلیه شئون راهداری تحت تأثیر این دو مورد قرار گرفته است. نظام جدید راه در سیرجان با دو انحراف هستی‌شناسانه از مفهوم راه روبروست:

۱) استقلال از نظام راه مکان محور پیشین (قاجاری-اوایل پهلوی)

۲) تک‌بعدی و در خدمت مطالبات ترانزیتی هاب سیرجان تحول معنایی در نظام راه، منجر به تغییر ارزش‌های مکانی راه (این عنصر هویت‌ساز سیرجان در طی قرن‌ها) در نزد جامعه محلی شده است. راه با ازدست‌دادن قابلیت پیاده‌روی، به سرعت از مکان به فضا تنزل می‌یابد. این ادعا را در ادامه بررسی می‌کنیم.

راه ضد پیاده‌روی و پیامدهای آن

انحراف مفهوم راه از ساختار مکان‌مند و مکان‌ساز شهر به دلان جابه‌جایی سواره، موجب عقب‌نشینی اجباری شهروندان به نفع راه سواره-مدار شده است. مشاهدات میدانی و آمارهای سرانه مالکیت خودروی خانوار (طرح جامع حمل و نقل کشور، ۱۳۹۵، ۱۸۶) این مسئله را تأیید می‌کند. الگوهای رفتاری جامعه محلی نشان می‌دهد پیاده‌روی ارزش معنایی خود را نزد شهروندان از دست داده است. خیابان‌های جدید بسیار عریض هستند، با وجود این، شهر دارای ترافیکی قابل ملاحظه و فراتر از ترافیک معمول شهری با جمعیت متوسط است. بخشی از ترافیک فعلی، مربوط به استفاده بیش از حد شهروندان از وسیله نقلیه شخصی جهت تردد است. این پدیده نه یک مسئله صرفاً کالبدی، بلکه نشانه‌ای از تغییر ساختار معنایی راه در ذهن ساکنان است. راه دیگر به عنوان یک مکان با کارکرد اجتماعی و شهروندمدار محسوب نمی‌شود؛ بلکه یک مسیر سواره برای عبور بر شمرده می‌شود.



تصویر ۱۱. توسعه راه‌ها و آغاز تغییر نظام راه از شبکه‌ای به شطرنجی. نقشه ۱۳۲۰. مأخذ: نگارندگان.

می‌شوند (مهندسين مشاور معماری و شهرسازی عرصه، ۱۳۹۵، الف، ۷۶). هدف توسعه معابر در دهه‌های اخیر، اولویت‌دادن به حمل و نقل موتوری و سواره نسبت به پیاده‌روی است؛ امری که در الگوی توسعه شهری عموم شهرهای ایران از پهلوی اول تا امروز مشهود است. درباره سیرجان، تفاوت در این است که تغییرات، در ظاهر هم‌جهت با شبکه معابر قاجاری است. در صورتی که این شباهت تنها در بعد کالبدی اتفاق می‌افتد. خیابان‌های جدید از نظر هستی‌شناسانه، نگاهی سواره-مدار، فضا-ابزاری و تک‌بعدی به راه دارند که با ویژگی‌های پیاده‌مدار و مکان‌مند راه‌های قاجاری شهر به کلی متفاوت است. از نظر کالبدی نیز معابر مستقیم اما نامنظم، جای خود را به معابر مستقیم و طولی می‌دهند که بافت قدیم را نیز در صورت لزوم برش می‌زنند. نتیجه این تغییرات، شبکه معابر شطرنجی نزدیک به الگوی هیپوداموسی و شهرسازی هوسمانی است (تصویر ۱۲).

مرحله دوم، در پی استقرار منطقه ویژه اقتصادی و توسعه فعالیت‌های معدنی در پیرامون شهر شروع شد. با آغاز بهره‌برداری از معدن گل‌گهر، نقش سیرجان به عنوان هاب ترانزیتی ملی بیش از پیش پررنگ شد. طبق سند آمایش مراکز لجستیک کشور، هاب سیرجان با توجه به سهم بار بین‌المللی قابل توجه، مجاورت با صنایع تجاری و معدنی همچون معدن گل‌گهر و قرارگیری در مسیر بندرعباس، به عنوان دهکده لجستیک در نظر گرفته شده است (سند آمایش مراکز لجستیک کشور، ۱۳۹۷، ۱۴۳). تقریباً ۵۴ درصد بار عبوری از هاب لجستیک سیرجان مربوط به بار بین‌المللی است. همچنین ۳۴ درصد سهم بار هاب، مربوط به گروه کالایی معدنی است (تصویر ۱۳).

موقعیت ترانزیتی جدید سیرجان بر اساس حجم مبادلاتی بالا و ارزش

می‌شوند. این فضاها نه به‌عنوان بخشی از راه، بلکه همچون مسیری انضمامی و ایزوله از بدنه اصلی آن کار می‌کنند. این مسیرها بیشتر به‌عنوان فضاهای خدماتی-رفاهی برای قشر مرفه جامعه عمل می‌کنند تا بخشی از نظام توسعه (تصویر ۱۶).

توسعه معدن گل‌گهر برای سیرجان اقتصاد شبه‌تک‌پایه (با وابستگی شدید به معدن) ایجاد کرده که بخش عظیمی از اشتغال مربوط به این اقتصاد مربوط به بخش حمل‌ونقل معدن است. ورود وسایل نقلیه

در بخش‌های جدیدتر شهر، در حاشیه خیابان‌ها پیاده‌روهای بسیار عریض ساخته شده (برای نمونه در حاشیه بلوار فاطمیه) اما در ساعات مورد انتظار غروب و ابتدای شب، خالی از عابر پیاده است. پیاده‌سبزی فعلی سیرجان، مسئله کالبدی نظام راه نیست، بلکه مربوط به جنبه ذهنی آن و تغییر ساختار معنایی راه در ذهن ساکنان است.

در مناطق جدید مانند بلوار چمران، فضاهای پیاده‌روی مدرن و مجهز در نزدیکی محورهای ترافیکی ساخته شده‌اند که کمابیش استفاده



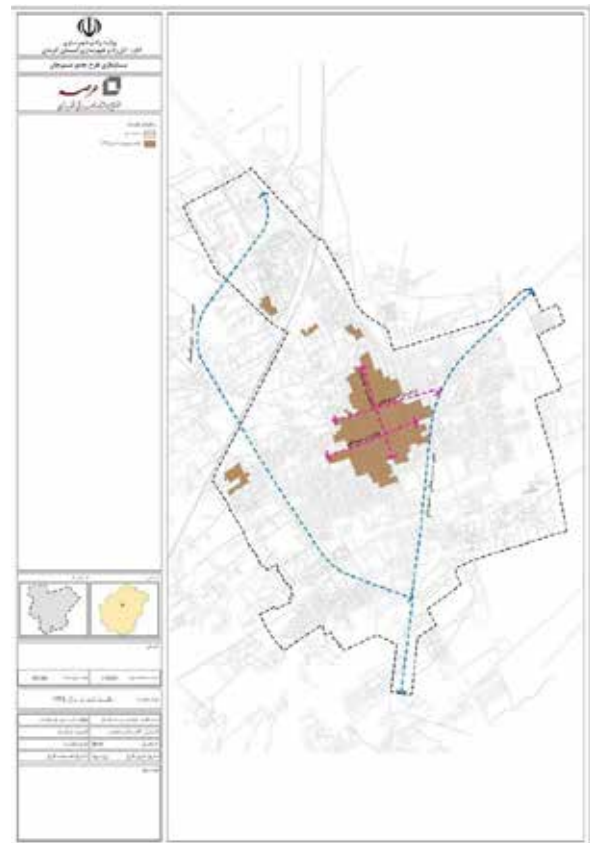
تصویر ۱۴. جریان‌های بین‌هاب سیرجان و سایر هاب‌ها. مأخذ: سند آمایش مراکز لجستیک کشور، ۱۳۹۷، ۱۴۶.



تصویر ۱۵. ورود وسایل نقلیه سنگین به حریم پیاده در بافت شهری سیرجان. مأخذ: آرشو نگارندگان



تصویر ۱۶. پارک خطی ویژه پیاده‌روی در حاشیه بلوار شهید چمران؛ فضای ایزوله با عملکرد محدود و از پیش تعریف‌شده. مأخذ: آرشو نگارندگان



تصویر ۱۲. نقشه بافت شهر سیرجان در ۱۳۴۵. مأخذ: مهندسين مشاور معماری و شهرسازی عرصه، ۱۳۹۵.ب.



تصویر ۱۳. نقشه توسعه ادواری شبکه معابر سیرجان. مأخذ: مهندسين مشاور معماری و شهرسازی عرصه، ۱۳۹۵.ب.

مانند مکی آباد، جنبه‌های پیاده‌مداری و سرزندگی وجود دارد که با تنوع و روایت‌گری راه همراه است. برای مثال شاهد صف نانوايي، پیرنشیني‌های اهالی محل و حضور کودکان و دوچرخه‌سواران هستیم. هرچند جنبه حمایت‌گری راه همچنان به‌خاطر حضور کامیون‌ها کم‌رنگ است. با این حال، این بخش‌ها پیوندی با کلیت نظام راه سیرجان معاصر نداشته و به‌صورت جزیره‌ای عمل می‌کنند. وابستگی سرزندگی راه به پیاده‌روندگان در خیابان مدرنی مانند نصیری مشهود است. بدنه کالبدی این خیابان با کاربری تجاری متنوع و مدرن و با دانه‌بندی خرد پر شده است. با این وجود و برخلاف انتظار، پیاده‌روهای این خیابان در ساعات ابتدایی شب خالی از پیاده‌رونده مشاهده شد. به‌علاوه، اثری از فعالیت‌های جانبی یک پیاده‌راه سرزنده (مانند دست‌فروشی) مشاهده نشد.

در مناطق مرفه و جدید شهر مسیرهای اختصاصی جهت پیاده‌روی (بیشتر با انگیزه ورزش و سلامتی) اجرا شده است. در مصاحبه نگارندگان با چند تن از استفاده‌کنندگان فضاهای مذکور، تک‌عملکردی بودن این مسیرها بیشتر آشکار می‌شود. مانند مسیرهای پیش‌تر گفته‌شده، پیاده‌روهای مناطق مرفه سیرجان نیز با وجود قابلیت‌های کالبدی، پذیرای فعالیت‌های تنوع‌آفرین مانند خدمات دست‌فروشان و خوراکی‌فروشان نیستند.

آنچه در سیرجان معاصر رخ داده، گسست پیوستگی روایی راه (به‌عنوان مکان) است: بازار سنتی از نظام راه جدا شده است. محلات جدید به‌صورت جزایر جدا از هم شکل گرفته است. فعالیت‌های متنوع انسانی جای خود را به تک‌عملکردی ترانزیتی داده‌اند. اتساع فعلی شهر سیرجان در بخش‌های جدید، شهر را به سمت وسعت یک سری قطعات جداگانه سوق می‌دهد. این شکل اتساع، خود به اختلاف طبقاتی و گسست معنای واحد شهروندی منجر می‌شود. توسعه پازلی به‌جای توسعه بافتاری، در به هم خوردن سازمان فضایی شهر مؤثر است. راه به‌جای محافظت از سازمان فضایی شهر، این بار برهم‌زننده آن است (جدول ۲ و ۳).

سنگین بومی (به‌ویژه کامیون) به شهر و اسکان آن‌ها در داخل بافت مسکونی، زمینه‌ساز آسیب‌های مختلف اجتماعی، فیزیکی و روانی شده که راه را غیر قابل پیاده‌روی کرده است. با وجود ممنوعیت قانونی ورود کامیون‌ها به محدوده داخلی شهر، این مشکلات همچنان پابرجاست. علت اصلی آن، نبود زیرساخت‌های رسمی و برنامه‌ریزی شده برای تردد، استقرار و خدمات‌دهی به خودروهای ترانزیتی است. کامیون‌ها ناچارند از فضاهای مسکونی تردد کرده و در فضاهای غیررسمی و بدون برنامه توقف کنند. کمربندی اصلی و قدیمی و مسیرهای محله‌ای منتهی به آن‌ها، به محل توقف و استقرار ماشین‌های ترانزیتی تبدیل شده‌اند.

در لبه‌های راه‌ها، مشاغل و خدمات مرتبط با کامیون و تریلی از تعمیرگاه‌ها تا مراکز سوخت‌گیری و خدمات رفاهی به‌صورت پراکنده شکل گرفته‌اند. ارائه خدمات ویژه ماشین‌سنگین در حاشیه خیابان‌های اصلی داخل شهر (مانند خیابان شهید عباس‌پور) در کنار سایر خدمات شهری، تناقضی در روایت راه به‌عنوان فضای زیست روزمره شهروندی ایجاد کرده است (تصویر ۱۷). گره‌ها و تقاطع‌ها ظرفیت بالقوه برای تبدیل شدن به مکان‌های روایت‌مند همچون پارک و فضای جمعی دارند. با این وجود، این فضاها در بسیاری موارد تبدیل به پارکینگ ماشین‌های ترانزیتی شده‌اند (تصویر ۱۸).

در نظام جدید و غیر قابل پیاده‌روی راه تنوع، تداوم و پیوند فعالیت‌های انسانی مختل شده است. در درجه اول، بافت مرکزی و هسته اولیه شهر از نظام جدید راه کنار گذاشته می‌شود. بازار سنتی که در نظام راه اولیه سیرجان - سعیدآباد عملکرد منطقی و پویایی اقتصادی داشت، در نظام فعلی جایگاه خود را از دست داده است. پایین بودن ارزش مبادلات تجاری و فعالیت‌های اجتماعی و نیز متروکه بودن کاروان‌سراهای داخل بازار همچون سرای حاج ابراهیم، بر گفته فوق صحنه می‌گذارد. در بخش مرکزی شهر، به‌ویژه در خیابان هفده شهریور و در برخی محلات حاشیه‌ای



تصویر ۱۸. اشغال گره‌ها و تقاطع‌های شهری در قالب پارکینگ وسایل نقلیه سنگین. مأخذ: آرشیو نگارندگان.



تصویر ۱۷. ارائه خدمات تجاری اختصاصی سواره در بافت مرکزی شهر سیرجان (بلوار شهید عباس‌پور) در کنار سایر خدمات تجاری. مأخذ: آرشیو نگارندگان.

جدول ۲. مقایسه قابلیت پیاده‌روی در پنج پیاده‌راه برگزیده از مناطق مختلف سیرجان (جدید- قدیم). مأخذ: نگارندگان.

پیاده‌روی خیابان ۱۷ شهر یور	شبکه پیاده‌روهای محله مکی آباد	پیاده‌راه بلوار فاطمیه	پیاده‌روی خیابان نصیری	پیاده‌راه بلوار چمران
موقعیت در توسعه شهر	محدوده بافت تاریخی	روستای متصل شده به شهر	بافت جدید تفریحی-تجاری	بافت جدید مرفه‌نشین
نظام راه	شبکه‌ای	شبکه‌ای	شطرنجی	شطرنجی
قابلیت پیاده‌روی	دارد	دارد	محدود به کاربری تجاری	محدود به کاربری ورزشی

جدول ۳. مقایسه تطبیقی دو نظام راه سیرجان براساس معیار پیاده‌روی. مأخذ: نگارندگان.

نظام شبکه‌ای	نظام شطرنجی
قابلیت پیاده‌روی	ندارد
بستر تعاملات اجتماعی و تجاری	دالان حرکت سواره
توسعه مکان محور	اتساع ابزار محور

نتیجه‌گیری

نتایج پژوهش در سه بخش قابل تشریح است:

• یافته‌های تاریخی

با بازگشت به فرضیه‌های پژوهش، فرضیه اول (راه عامل اصلی موجودیت و تداوم مکانی سیرجان) تأیید می‌شود. شواهد تاریخی نشان می‌دهد چهار جابه‌جایی فیزیکی شهر، همواره در امتداد شاه‌راه تجاری سرزمینی انجام شده و راه، به‌عنوان عنصر ساختاربخش در سازمان فضایی شهر، عامل بقای سیرجان به‌عنوان یک «کل واحد» بوده است. فرضیه دوم (راه عامل توسعه شهر سیرجان) با شناسایی دو عامل قنات و وقف تکمیل می‌شود. بر مبنای یافته‌های پژوهش، توسعه مکان محور سیرجان در دوره قاجار و اوایل پهلوی، محصول هم‌راستایی و انطباق کالبدی سه نظام «زیرساخت (قنات)، نهاد (وقف) و ساختار (راه)» بوده است. هماهنگی سه نظام مذکور، موجب توسعه شبکه‌ای ساختار شهر شد؛ توسعه‌ای که با وجود شباهت به شهرسازی مدرن، ریشه در توسعه‌ای مکان محور دارد. در این دوره، راه با بهره‌مندی از ویژگی قابلیت پیاده‌روی، در جایگاه یک مکان عمل می‌کرده است.

• یافته‌های معاصر

بررسی وضعیت معاصر سیرجان با تکیه بر چهارچوب نظری هستی‌شناسانه راه- مکان، تصویری متفاوت به دست می‌دهد. مشاهدات میدانی نشان می‌دهد راه در سیرجان امروز، یک معیار بنیادین و تاریخی مکان‌مندی خود را به‌طور نظام‌مند از دست داده است: قابلیت پیاده‌روی نه‌فقط از طریق کالبد که از طریق ذهنیت شهروندان تضعیف شده است. راه دیگر برای پیاده‌رونده حمایت‌گر نیست. حمایت‌گری راه جای خود را به تهدید (ازسوی ترافیک

سنگین و استقرار کامیون‌ها در بافت مسکونی) داده است. روایت‌مندی پیاده‌روها نیز در غیاب فعالیت‌های متنوع انسانی و غلبه تک‌عملکردی ترانزیتی-تجاری کمرنگ شده است. این مسئله در بعد کالبدی شهر نیز بروز پیدا کرده، به‌طوری که توسعه شبکه‌ای راه‌ها جای خود را به اتساع شطرنجی داده است. در وضع اخیر، معیار خیابان‌کشی جدید، تنها بر مبنای حل مسئله تردد سواره (تک‌عملکردی) است. اتساع محلات جدید سیرجان به سمت جاده شرقی (سیرجان- کرمان) و عبور از آن، در چهارچوب همان ساختار شطرنجی، نشانه واضحی از خروج شهر از مدار توسعه مکان محور است.

براساس یافته‌های تاریخی و معاصر، به نظر می‌رسد مکان‌مندی شهر سیرجان به نظام راه آن وابسته است. با نادیده گرفتن ارزش‌های هستی‌شناسانه راه (و به‌طور مشخص در این مطالعه: قابلیت پیاده‌روی)، خط سیر حیات شهر از توسعه مکان محور به اتساع ابزار محور تعبیر کرده است.

• پیامدهای سیاستی/اطراحی

این پژوهش نشان می‌دهد صرف فعالیت صنعت معدن را نمی‌توان با توسعه مکان محور سیرجان در تضاد دانست. اساساً این شهر از ابتدا به‌عنوان شهری میان‌راهی شکل گرفته و حیات آن وابسته به تردد کاروان‌های تجاری بوده است. وابستگی سیرجان به راه‌های تجاری، نه‌تنها مانع توسعه شهر نبوده، بلکه شرایط توسعه مکان محور آن را نیز فراهم کرده بود. بنابراین تجارت به‌خودی‌خود مانع توسعه شهر نیست. مسئله آنجاست که نگاه جامعه محلی به عنصر راه تغییر ماهیت داده و از نگرش منظرین به نگرش ابزاری- خدماتی تقلیل می‌یابد. در سه بعد مکان (تاریخ، جغرافیا و معنا) به نظر می‌رسد راه اعتبار

است. بازیابی معنای راه بدون توجه به موقعیت معدن در جامعه محلی فعلی سیرجان، غیرمنطقی است. پیشنهاد می شود صنعت معدن نه همچون پدیده ای نوظهور، بلکه به عنوان بخشی از سیر تاریخی راه های تجاری مرتبط با شهر سیرجان در برنامه ریزی های آتی توسعه شهر در نظر گرفته شود.

عدم تعارض منافع

نویسنده اعلام می دارد که در انجام این پژوهش هیچ گونه تعارض منافی برای وی وجود نداشته است.

خود را به عنوان عنصر محافظ و ساختاری بخش شهر از دست داده است. ساکنان شهر نیز تغییر کارکرد راه را پذیرفته اند. این در سبک زندگی ضدپدیده مدار غالب شهر و اتساع محلات آشکار است. محلات جدید به جای توسعه همه جانبه، اتساع اقتصاد-محور داشته اند و شهر در حال تجربه وسعت یافتگی مستقل از ساختار است. محلات جدید سیرجان با انحراف از نظام راه اولیه، دیگر کل های کوچک و وابسته در سازمان فضایی نیستند

برهم خوردن اصول معنایی نظام راه، قدرت مکان مندی و مکان آفرینی این عنصر را تضعیف کرد و راه که زمانی عامل بقای سیرجان به عنوان یک مکان بود، امروز برهم زنده یکپارچگی معنایی و کالبدی آن شده

فهرست منابع

- Auge, M. (1995). *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity* (M. Hakimi, trans.). Cultural Research Bureau. (Original work published 1995)
- Barati, N., & Zarringhalam, F. (2013). The Study of the Semantic Field of Connectional Spaces from the Perspective of a Lingo-Cultural World Case study of Persian language. *Bagh-e Nazar*, 10(24), 105-116. https://bagh-sj.com/article_2701.html
- Bemanian, M., Baghaei, P., & Amirkhani, A. (2008). A survey on the role of pious foundations in forming the urban spaces (with particular reference to the foundations of isfahan province). *Urban Management*, 6(21), 59-71. <https://sid.ir/paper/91959/en>
- Benjamin. W. (2006). *The Arcades Project*. Harvard university press.
- Charkhchian, M. (2017). Daily Life in Street. *MANZAR, the Scientific Journal of landscape*, 9(39), 60-71. https://www.manzar-sj.com/article_57910.html
- De Certeau. M. (1984). *The Practice of Everyday Life*. University of California Press.
- Dickens. Ch. (2015). *Uncommercial Traveller map*. Oxford University Press.
- Gehl. J. (1989). A Changing Street Life in a Changing Society. *Places Journal*, 6(1), 8-17.
- Gros, F. (2023). *A Philosophy of Walking* (M. Amirkhanloo, trans.). Mahi. (Original work published 2014)
- Ingold. T. (2015). *The Life of Lines*. Routledge.
- Ingold. T. (2016). *Lines A Brief History*. Routledge.
- Iranmanesh, N., Pourjafar, M. R., Khatibi, M. R., & Ziari, K. (2021). The Contribution of Water to the Morphology of the Historic Qazvin City (Qajar Era). *Bagh-e Nazar*, 18(97), 31-46. <https://doi.org/10.22034/bagh.2020.226317.4513>
- Jacobs, J. (2019). *The Death and Life of Great American Cities* (H. Parsi & A. Aflatooni, trans.). Uni-versity of Tehran Press. (Original work published 1961)
- Karimian, H., Pourahmad, A., & Afzali, Z. (2019). Spatial Developments of Sirjan During Islamic Pe-riod Based on the Archaeological Evidences and the Written Historical Resources. *Studies of the Irani-an Islamic City* (38), 53-63. <https://dor.net/dor/20.1001.1.2228639.1398.10.38.4.0>
- Macfarlane. R. (2013) *The Old Ways: A Journey on Foot*. Penguin Books.
- افسر، کرامت الله و پیرنیا، محمد کریم. (۱۳۷۰). راه و رباط. سازمان میراث فرهنگی کشور و انتشارات آرمین.
- الحمیری، ابن عبدالمنعم. (۱۴۰۰). *الروض المعطار فی خبر الأقطار*. مؤسسه ناصر للثقافه
- باستانی پاریزی، محمد ابراهیم. (۱۳۸۲). *حماسه کویر*. علم.
- بی نام. (۱۴۲۳). *حدود العالم من المشرق إلى المغرب*. الدار الثقافیه للنشر.
- پیرنیا، محمد کریم. (۱۳۴۷). بیماری بولوار. هنر و مردم، ۵(۶۹)، ۳۹-۴۳.
- سند آمایش مراکز لجستیک کشور. (۱۳۹۷). *معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران*. دفتر طرح جامع و مدل های حمل و نقل.
- طرح جامع حمل و نقل کشور. (۱۳۹۵). *دفتر برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل*.
- عثمان، محمد عبدالستار. (۱۳۷۶). *مدینه اسلامی (به ترجمه علی چراغی)*. امیر کبیر.
- فتحیان دستگردی، اکرم. (۱۳۹۰). ارزیابی هستی شناسی ها: بررسی معیارها، رویکردها و سطوح. *پژوهشنامه پردازش و مدیریت اطلاعات (علوم و فناوری اطلاعات سابق)*، ۲۶-۳.
- کرمانی، افضل الدین ابوحامد. (۱۳۷۳). *سلجوقیان و غز در کرمان*. کوروش.
- مصطفوی، سید حسن. (۱۳۹۷). *چکیده ترجمه التحقیق فی کلمات القرآن (به ترجمه و تلخیص صادق عباسی)*. قرآن و اهل بیت نبوت.
- گلابزاده، سید محمدعلی. (۱۳۸۲). *کرمان در گذر تاریخ*. مرکز کرمان شناسی.
- مقدسی، ابوعبدالله محمد ابن احمد. (۱۳۶۱). *احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم (به ترجمه دکتر علینقی منزوی)*. شرکت مؤلفان و مترجمان ایران.
- منشی کرمانی، محمد امین. (۱۳۹۱). *جغرافیای ایالت کرمان در عهد ناصری*. سازمان اسناد و کتابخانه ملی.
- مهندسین مشاور معماری و شهرسازی عرصه. (۱۳۹۵ الف). *بازنگری طرح جامع سیرجان با رویکرد راهبردی*. جلد ۱: *مطالعات پایه، بررسی اسناد فرادست و حوزه نفوذ*.
- مهندسین مشاور معماری و شهرسازی عرصه. (۱۳۹۵ ب). *بازنگری طرح جامع سیرجان با رویکرد راهبردی*. جلد ۲: *مطالعات وضع موجود*.
- وثوقی رهبری، علی اکبر. (۱۳۷۲). *تاریخ سیرجان*. مرکز کرمان شناسی.
- وثوقی رهبری، علی اکبر. (۱۳۸۰). *تاریخ تمدن و فرهنگ سیرجان*. مرکز کرمان شناسی.
- وزیری، احمدعلی خان. (۱۳۵۳). *جغرافیای کرمان*. ابن سینا.
- Afzali, Z. (2021). An Analysis in the Critique and Review of the Opinions Presented Concerning the Transformations of the City of Sirjan from the Beginning of Its Formation to the Qajar Period. *Athar*, (42), 584-603. <http://athar.richt.ir/article-2-904-fa.html>
- Ansari, N., & Gholami, M. (2019). A Study of Aqueducts in the Old Waterworks of Arak City. *Iranian studies*, 5(2), 107-120. https://is.iranology.ir/article_711124.html?lang=en

- Mansouri, S. A. (2007). Spatial organization of Iranian city in tow periods: before and after islam. *Bagh-e Nazar*, 3(7), 49-60. <https://sid.ir/paper/125688/en>
- Mansouri, S. A. (2013). The spatial system in the Islamic city of Iran. *Journal of Art and Civilization of the Orient*, 1(1), 51-62. https://www.jaco-sj.com/article_3691.html
- Mansouri, S. A. (2016). "Road" with the Landscape Approach. *MANZAR, the Scientific Journal of Landscape*, 8(36), 3-3. https://www.manzar-sj.com/article_44720.html?lang=en
- Mansouri, S. A., & Arab Solghar, N. (2022). Development of the Structural Relationship of the Garden and the City in the Spatial Organization of Shiraz: From the Fourth to the Twelfth Century AH. *Journal of Iranian Architecture Studies*, 4(8), 5-20. https://jias.kashanu.ac.ir/article_111747.html?lang=en
- Nejad Ebrahimi, A., Keynejad, M., & Heydari, M. (2021). An Analysis on the Role of "Sarcheshmeh Qanat" in the Developments of Spatial Structure of Zanjan City in the Qajar Era. *Geographical planning of space quarterly journal*, 11(40), 103-118. <https://doi.org/10.30488/gps.2020.209263.3138>
- Ramezanzadeh, A., & Behnamfar, M. (2017). A Discussion About the Aormation Process of Dolat-Abad Qanat in Yazd Based on the Written Documents and Archeological Data. *Iranian Archaeological Research Journal*, (15), 183-202. <https://www.magiran.com/p1812779>
- Relph, E. (1976). *Place and Placelessness*. Pion.
- Sarkin, M. (2019). *Twenty Minutes in Manhattan* (A. Yadolahpour, trans.). Ban Publications. (Original work published 2009)
- Solnit, R. (2001). *Wanderlust: A History of walking*. Penguin Books.
- Speck, J. (2012). *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a time*. North Point Press.

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

رحمدل، سمانه؛ صابری، مهدیس؛ پرستار حرمی، امیرحسین و جنتی دوست، محمدحسین. (۱۴۰۵). راه، توسعه، اتساع (نقش راه در توسعه مکان محور شهر سیرجان؛ از قبل از اسلام تا دوره معاصر). گردشگری فرهنگ، ۷(۲۴)، ۵۴-۶۹.

DOI: [10.22034/toc.2026.581222.1231](https://doi.org/10.22034/toc.2026.581222.1231)

URL: https://www.toc-sj.com/article_244513.html

