

## تحولات ساختار کالبدی میدان‌های شهر تهران؛ مطالعه موردی میدان‌های امام خمینی، بهارستان، انقلاب و آزادی

محمد تقی رضویان<sup>۱\*</sup>، زهرا خدابخشی<sup>۲</sup>

۱- استاد گروه جغرافیا، دانشگاه شهید بهشتی

۲- دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه شهید بهشتی

پذیرش مقاله: ۱۳۹۳/۸/۹

تأیید نهایی مقاله: ۱۳۹۳/۱۱/۱۵

### چکیده

میدان‌های شهری ایران در گذر از سنت به مدرنیته دچار تغییرات ساختاری گوناگون شده‌اند. این تغییرات در یک فرایند تغییر فضایی منجر به پیدایش مسایل کالبدی و اجتماعی و مشکلات ناشی از آن برای مردم شده است. به منظور مدیریت و ارایه راهکارهای مواجهه با این مشکلات، شناخت ویژگی‌های ساختاری میدان‌های شهری ضروری است. در این پژوهش تحولات ساختاری میدان‌های شهری مورد بررسی قرار گرفته است. میدان‌های شهر تهران با تاکید بر چهار میدان اصلی (امام خمینی، بهارستان، انقلاب و آزادی)، به عنوان نمونه مورد مطالعه انتخاب شده است. روش تحقیق در این پژوهش تاریخی - تحلیلی بوده و جمع‌آوری اطلاعات مورد نیاز بر پایه دو شیوه اسنادی و مشاهده میدانی صورت گرفته است. بدین منظور از منابع مختلف، ویژگی‌ها و شاخص‌های ساختاری هر میدان استخراج شده و در چهار میدان مورد پژوهش، توصیف و تحلیل شده است. نتایج یافته‌ها نشان‌دهنده تفاوت ساختار میدان‌های امام خمینی و بهارستان در دوره قاجار با میدان‌های انقلاب و آزادی که به ترتیب در دوره پهلوی اول و دوم ساخته شده، می‌باشد. میدان‌های دوره قاجار عناصر سنتی و مدرن را با یکدیگر در درون و بدنه میدان عرضه می‌داشته در حالیکه میدان‌های دوره پهلوی از ویژگی‌های ساختاری میدان سنتی دور شده و به میدان مدرن و فلکه تبدیل شده است. روند تغییر پس از انقلاب اسلامی نیز ادامه داشته است.

**واژه‌های کلیدی:** تحول ساختاری، میدان شهری، امام خمینی، بهارستان، انقلاب، آزادی

## مقدمه

های شهری با ورود مدرنیته به ایران همزمان با حکومت قاجار تغییر کرد و خصوصا از زمان حکومت ناصرالدین شاه این تغییر شدت یافت. از آن مقطع به بعد، علاوه بر تغییر عناصر پیرامون میدان که صرفا بیانگر ساختارهای سنتی بودند، عناصر مدرنی مانند بانک، ادارات دولتی، مغازه‌ها و فروشگاه‌ها نیز در بدنه اصلی میدان‌های جدید، مانند میدان امام خمینی (محمدزاده مهر، ۱۳۸۱) مکان‌گزینی شدند. همچنین ورود خودرو به فضای شهری، باعث نابودی این فضاها شد و بسیاری از فضاهای شهری و میدان‌ها به جولانگاه خودرو تبدیل شدند (امیرخانی و همکاران، ۱۳۸۸). به واسطه ورود وسایل نقلیه موتوری به درون میدان، حضور مردم ناامن و ناممکن شد و به مرور زمان عملکرد میدان به فضاهای شهری دیگر واگذار شد و میدان سنتی شهری ایرانی با تغییر در ساختار کالبدی آن، به خودرو اختصاص پیدا کرد. به عبارت دیگر، میدانی که به عنوان یکی از کلیدی‌ترین مکان‌های جمعی در طول تاریخ به خوبی ایفای نقش پرداخته است، بر اساس نیازهای نوع بشر ماهیت خود را تغییر داده و از مرکز تعاملات اجتماعی، اقتصادی و سیاسی دیروز به شکل امروزی خود در زندگی ماشینی در آمده است (طهموری و حسین رضوی، ۱۳۸۹) و در این مسیر زمانی ساختار کالبدی میدان تغییر کرده است. این وضعیت منتقدان بسیاری یافت و توجه متخصصان حوزه فضاهای شهری را به خود جلب کرد. تلاش عمده آنها بازگرداندن زندگی و پویایی به این فضای شهری بوده که اینک در سلطه حرکت خودرو قرار گرفته است. برای این منظور، کوشش شده تا با پاسخ به سوال زیر، میدان‌های شهر تهران به طور عام و ۴ میدان موردی به طور خاص مطالعه شده و از طریق روش طولی ساختار

فضای شهری به مثابه ساختاری کالبدی برای تعاملات اجتماعی است که دسترسی به آن، برای اعضای جامعه شهری امکان‌پذیر است (تولایی، ۱۳۸۲). در شهرهای معاصر، ساخت فضاهای عمومی برای آمد و شد و وسائط نقلیه، نسبت به ایجاد فضاهایی برای تعامل اجتماعی در اولویت قرار گرفته و حتی گاه باعث از بین رفتن فضاهای شهری سنتی شده است (ترانسیک، ۱۹۸۶). فضاهای شهری جزء جدایی‌ناپذیر ساختار یک شهر در ادوار مختلف تاریخ بوده و در هر فرهنگی به صورت‌های گوناگون مانند میدان، خیابان، تکیه، بازار، گذر و ... که قابلیت ظهور تعاملات اجتماعی در آنها بسیار بالا بوده، جلوه کرده است. میدان، در تمامی اعصار، محل برخورد انسان‌ها و محل تعاملات اجتماعی بوده و به عنوان فضایی عمومی جایگاه بروز ارزش‌های گروه‌های مختلف انسانی بوده است (طهموری و حسین رضوی، ۱۳۸۹). اغلب میدان‌های قدیمی شهری ایران، یک سری نهادهای سنتی مانند مقر حکومتی، بنای مذهبی و بازار را در گرداگرد میدان داشته‌اند (سلطان‌زاده، ۱۳۹۰) که این ویژگی وجه مشترک آنها به شمار می‌آید. همه میدان‌ها، مسیر دسترسی و نظام گردش داخل آنها برای عابرین پیاده طراحی شده بود (قبادیان و رضایی، ۱۳۹۲). طرح این میدان‌ها معمولا هندسی و اغلب در فرم مربع و مستطیل (مقتدر، ۱۳۸۱) بوده که در بافت فشرده شهر سنتی به صورت آمیخته با بافت شهر به وجود آمده‌اند. میدان‌های کهنه (عتیق) اصفهان، میدان صاحب آباد تبریز، میدان امیر چماق در یزد، میدان گنجعلی‌خان در کرمان و میدان نقش جهان در اصفهان، نمونه‌هایی از این نوع میدان‌های سنتی هستند. ساختار کالبدی این میدان‌ها به شیوه سنتی بوده است. ساختار کالبدی میدان-

به این نتیجه رسیده است که میدان‌ها در دوره‌های گذشته با شهر ارتباط مثبتی داشته ولی تحت تاثیر فرهنگ غرب، کالبد و کارکرد میادین رنگ باخته است (هاشمی، ۱۳۸۱). امیرخانی و همکاران در مقاله‌ای با عنوان؛ تاملی بر چگونگی ساماندهی میدان‌های شهری، به موضوعات میدان به ویژه میدان آزادی و چگونگی دگرگونی مفهوم میدان از گذشته تا سال ۱۳۸۸ پرداخته‌اند. آنها توجه به اصول پیوستگی فضایی، هم پیوندی عناصر شهری و واحدهای مسکونی، محصور کردن فضا یا محصوریت، مقیاس یا تناسب، فضاهای متباین، قلمرو ترکیب یا کمپوزیسیون را در ساماندهی میادین موثر دانسته‌اند. همچنین آنها عامل اتومبیل را به عنوان مسبب دگرگونی مفهوم میدان بیان کرده‌اند (امیرخانی و همکاران، ۱۳۸۸). بدری و رفیعیان در ۳ مقاله با شماره‌های پیوسته با عنوان بررسی میادین قدیمی شهر تهران از دیدگاه جغرافیای شهری (۱)، (۲) و (۳)، که در مجله رشد آموزش جغرافیا چاپ شده است، بیان کرده‌اند، عوامل تاریخی، فیزیکی و جریان‌های سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و مذهبی بر سازمان فضایی شهر تهران، به طور عمده بر میدان بهارستان تاثیر داشته است. از دیگر کسانی که در حوزه میدان‌های شهری به ویژه میدان‌های شهر تهران مطالعاتی انجام داده‌اند، می‌توان به پایان‌نامه‌های کارشناسی ارشد، ترقی‌جاه با عنوان ساماندهی میدان بهارستان، جزایری با عنوان طرح ساماندهی میدان توپخانه- میدان اصلی و مرکزی شهر تهران، صبوری تحت عنوان ارتقای کیفیت طراحی شهری در میدان آرژانتین، اکبری ریایی با عنوان راهنمای طراحی عرصه همگانی معطوف به خلق مکان نمونه موردی سبزه میدان تا میدان ارگ تهران، اشاره نمود که این پایان‌نامه در حوزه طراحی شهری میدان‌ها صورت گرفته است.

کالبدی میدان‌ها و تغییرات آنها روشن شود. سوال اصلی پژوهش عبارت است از:

میدان‌های شهر تهران به ویژه ۴ نمونه موردی که در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفته‌اند، در سه دوره قاجار، پهلوی و جمهوری اسلامی، دستخوش چه تحول و دگرگونی شده‌اند و کدام یک از ویژگی‌های ساختار کالبدی آنها تغییر یافته است؟ پژوهش حاضر اهداف زیر را دنبال می‌کند:

الف: بررسی و شناسایی تغییر و تحولات و دگرگونی ساختار کالبدی میدان‌های شهر تهران از دوره قاجار تا زمان حاضر.

ب: شناسایی ویژگی‌های ساختار کالبدی میدان‌های مورد مطالعه

#### پیشینه پژوهش

تاکنون پژوهش‌های فراوانی با دید طراحی و معماری در مورد میدان شهری انجام شده است. لیکن در ارتباط با تغییر و تحولات ساختاری به ویژه ساختار کالبدی میدان‌ها (به عنوان عنصری از فضای اجتماعی شهر) مطالعات اندکی صورت گرفته است. بیشتر تحقیقات انجام شده، به صورت موردی و مقطعی بخشی از ویژگی‌های مختلف میدان‌های شهری را مورد مطالعه قرار داده‌اند. قبادیان و رضایی در مقاله‌ای با عنوان؛ نخستین میدان مدرن شهر تهران، که در فصلنامه پژوهش-های جغرافیای انسانی به چاپ رسیده است، میدان‌های اولیه شهر تهران را از زمان صفویه تا دوره مدرن مطالعه کرده و به این نتیجه رسیده‌اند که میدان توپخانه اولین میدان مدرن شهر تهران بوده است (قبادیان و رضایی، ۱۳۹۲). هاشمی در پایان‌نامه کارشناسی ارشد خود در سال ۱۳۸۱ با عنوان؛ تحولات فضاهای عمومی شهری در ایران تحت تاثیر تبدلات فرهنگی ایران و غرب؛ مطالعه موردی میادین شهر تهران در ۲۰۰ سال اخیر، میدان‌های شهر تهران را مورد بررسی قرار داده، و

تفاوتی که این پژوهش با سایر مطالعات انجام شده در زمینه میدان شهری دارد، اینست که پژوهش حاضر، به دنبال آن است تا تغییر و تحولات ساختاری میدان‌های شهر تهران در گذر زمان از قاجار تا امروز را با تاکید بر چهار نمونه موردی مطالعه کند و با استفاده از مطالعات موردی ویژگی‌های ساختار کالبدی میدان امروزی را شناسایی کند.

### مواد و روش‌ها

با توجه به ماهیت کیفی تحقیق، روش تحقیق حاضر تاریخی - تحلیلی بوده و برای جمع‌آوری اطلاعات مورد نیاز از دو شیوه اسنادی و مشاهده

میدانی استفاده شده است. در بخش نظری تحقیق، روش اسنادی به کار گرفته شده از منابع موجود اعم از کتاب‌ها و مقاله‌های معتبر فارسی و لاتین، در زمینه فضاهای شهری به ویژه میدان مد نظر بوده است. ویژگی‌های ساختار کالبدی میدان-های شهری و شاخص‌های مورد نظر آن، بر پایه شاخص‌های میدان سنتی که تا اواخر دوره قاجار رایج بوده و میدان‌های مدرن که بعد از آن تا امروز ادامه دارد از منابع مختلف استخراج شده است. لذا در این پژوهش منظور از ساختار کالبدی، بررسی ویژگی‌های موقعیت نسبی، فرم هندسی، اندازه، عناصر بدنه، میانه، امنیت و ورودی‌های میدان است (جدول ۱).

جدول ۱: ویژگی‌ها و شاخص‌های ساختاری میدان شهری

مفهوم	ابعاد	مؤلفه	ویژگی‌ها	شاخص
تغییر و تحولات میدان	ساختار	کالبدی	موقعیت نسبی	مرکز جغرافیایی
			فرم هندسی	چندضلعی، دایره‌ای، مستطیل، بیضی شکل، نامنظم و ..
			اندازه	طول، عرض، مساحت
			عناصر بدنه میدان	کاخ، مسجد، مدرسه و بازار سرپوشیده بانک، ساختمان اداری، ساختمان تجاری، پایانه، قورخانه و حصارهای از مغازه‌ها
			میانه	آب‌نما، مظهر قنات، درخت و مجسمه
			شبکه ارتباطی	سواره و پیاده
			امنیت	فضای وسیع پیاده‌رو، پل عابر پیاده، خط‌کشی عابر پیاده
			ورودی	دروازه یا سردر، خیابان

در قسمت مطالعات میدانی، ویژگی‌های ساختاری و شاخص‌های مورد نظر، در چهار میدان مورد بررسی و مشاهده قرار گرفت. پس از مشاهده، ویژگی‌ها و شاخص‌های کنونی هر یک از میدان‌ها با ویژگی‌های ساختاری گذشته آنها، که از منابع مختلف تهیه شده است، مورد مقایسه و بررسی قرار گرفت. بدین نحو، تغییرات ساختار کالبدی میدان‌های شهر تهران در گذر زمان از قاجار تا امروز مشخص شد.

مفاهیم، دیدگاه‌ها و مبانی نظری: در ارتباط با تغییر و تحولات ساختاری میدان‌های شهری، مطالعات اندکی صورت گرفته است. بیشتر مطالعات انجام شده، به صورت موردی و مقطعی ویژگی‌های ساختاری میدان‌های شهری را با رویکردهای هنری و زیباشناختی، تاریخی، تحلیلی (ارائه معیارهای طراحی و ارزیابی)، ادارکی و ذهنی-روانی، فنی-مهندسی و انسان محورانه مورد مطالعه قرار داده‌اند. به عنوان مصادیق رویکردهای

بالا، این موارد قابل اشاره است: کامیلو زیتته با رویکرد زیباشناسانه میدان و درکنار آن خیابان را دو گونه می‌داند که هر شهری باید حداقل چند میدان و خیابان اصلی داشته باشد که برای ساکنین آن لذتبخش و افتخارآفرین باشد. او به مباحثی مانند آزاد گذاشتن مرکز میدان، شکل و اندازه میدان، ترکیب میدان و حضور عنصر طبیعی در میدان تاکید دارد (آسیابی، ۱۳۸۹). راب کریر برای فضاهای شهری، دو عنصر بنیادین و اصلی قائل است: "میدان" و "خیابان". او "میدان" را به عنوان نخستین تمهید انسان برای بهره‌مندی از فضای شهری بر می‌شمارد. او همچنین دسته‌بندی از اشکال میدان‌ها مانند میدان قائم الزوایه، مثلث، مربع و دایره ارائه داده است (کریر، ۱۹۷۹). کریر میدان‌های مدرن را تنها توزیع کننده بار سنگین ترافیک به فضاهای اطراف می‌داند (مرادی، ۱۳۸۳). از نظر زوکر میدان و عناصر مربوط به آن از دید کالبدی، جزئی از ساخت فضایی شهر است و از دیدگاه اجتماعی، جایی برای تجمع مردم و امکان برقراری تعاملات اجتماعی است. او میدان را ساختار طراحی شده‌ای می‌داند که به مثابه چارچوبی برای یک رشته از فعالیت‌های انسانی، به عوامل مشخصی وابسته است: به فرم ساختمان‌های محصور کننده؛ یکنواختی و گونه‌گونی‌شان، ابعاد و تناسب آنها نسبت به طول و عرض فضاهای باز، زوایه پیوست خیابان‌های ورودی و سرانجام به مکان جایگیری یادمان‌ها، فواره‌ها و دیگر عناصر

کالبدی آن (زوکر، ۱۹۷۰) به نقل از پاکزاد. همچنین زوکر با رویکرد تاریخی ۵ گونه میدان را تعریف می‌کند: میدان محصور و بسته، میدان مسلط، میدان هسته‌ای، میدان گروهی و میدان بی‌شکل. آموس راپاپورت تاکید دارد که فضاهای شهری، مانند آکروپلیس، اگورا، پلازا، خیابان‌ها، تقاطع‌ها و .... را نمی‌توان به صورت جدا و با سنجه‌های زیباشناختی و فنی بررسی کرد، بلکه این عناصر تنها در پیوند و زمینه محلی آن یعنی در میان سایر فضاهای موجود و عناصر کالبدی پیرامون قابل درک است (راپاپورت، ۲۰۰۵). هدمن و یازوسکی در دستیابی به حد مطلوب کیفیت محصوریت فضایی میدان، هفت عامل پیوسته: اندازه، ارتفاع چارچوب بدنه، شکل، کف-ساز، تداوم، ویژگی‌های معماری و مجسمه را تعیین کرده‌اند. اوژن هنارد در رویارویی با حل مسائل شهر، به مسائل فنی بیشتر توجه داشت. او برای حل مشکل ترافیکی پاریس ساخت تقاطع روگذر را مطرح نمود اما برای تقاطع‌هایی که از تلاقی ۵ یا ۶ خیابان اصلی تشکیل می‌شدند، طرح فلکه را به همراه راهروهای زیرزمینی برای پیاده-روها پیشنهاد داد. فلکه مانع حرکت مستقیم وسایل نقلیه است و سبب می‌شود که آنها به گرد فلکه در گردش باشند (اوستروفسکی، ۱۳۸۵). بین میدان و فلکه تفاوت‌های اساسی و عملکردی وجود دارد که در جدول ۲ نشان داده شده است.

جدول ۲: تفاوت ویژگی‌های میدان شهری و فلکه شهری

ویژگی میدان	ویژگی فلکه
میدان از عناصر قدیمی شهری است.	فلکه عمدتاً بعد از توسعه وسایل نقلیه موتوری بویژه خودرو مطرح گردید.
میدان می‌تواند به شکل‌های مختلف از جمله مدور، چهارگوش، مثلثی و یا بی‌شکل طراحی گردد.	فلکه فقط دارای شکل مدور یا بیضوی می‌باشد.
در میدان، سکون و آرامش مورد تاکید است.	در فلکه به روانی حرکت وسایل نقلیه تاکید می‌شود.
میدان محل تجمع افراد است و به همین دلیل حق تقدم با افراد پیاده است.	فلکه، محل توزیع و حرکت وسایل نقلیه است و به همین دلیل حق تقدم با وسایل نقلیه است.
در میدان فرصت درک جزئیات فضا برای افراد وجود دارد.	در فلکه فرصت درک جزئیات فضا وجود ندارد و یا اندک است.
میدانها عموماً دارای جداره هستند.	فلکه‌ها بویژه در مبادی ورودی شهرها فاقد جداره هستند.
میدانها کارکردهای گوناگونی دارند.	کارکرد غالب در فلکه‌ها، کارکرد ارتباطی است.
در میدان، مردم تشویق به توقف می‌شوند.	در فلکه تشویق به حرکت در اولویت قرار دارد.
در میدان به ایمن بودن پیاده تاکید می‌شود.	در فلکه حق تقدم با سوارهاست.

داشته است. بعد از آن در دوره رضاشاه، ۱۲ میدان دیگر به فضای شهر اضافه شد، یکی از آنها میدان ۲۴ اسفند (انقلاب امروز) بود، بعضی از میدان‌های دوره قبل نیز مانند میدان مشق، کاه فروش‌ها از بین رفت. در دوره محمدرضا پهلوی نیز ۷۰ میدان کوچک و بزرگ به مرور به این مجموعه اضافه شد که میدان آزادی یکی از مهمترین آنها است. بعد از جمهوری اسلامی نیز بر تعداد میدان‌های شهری افزوده شده است. در این مبحث چهار نمونه میدان (امام خمینی، بهارستان، انقلاب و آزادی) از دوره قاجار تا امروز مورد مطالعه قرار گرفته و بدین صورت تغییر و تحولات ساختار کالبدی میدان‌ها مشخص می‌شود.

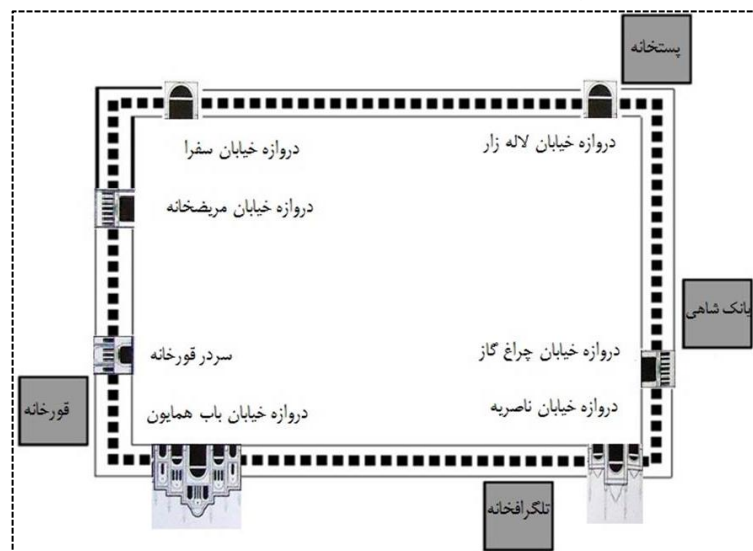
از میان صاحب‌نظران ایرانی نیز، سلطانزاده در کتاب فضاهای شهری در بافت تاریخی، خصوصیات کالبدی میدان‌ها را در عوامل موقعیت میدان نسبت به راه‌های منتهی به آن، شکل میدان، خصوصیات حجمی فضای باز، خصوصیات فضاهای ساخته شده پیرامون میدان، خصوصیات معماری سطوح جانبی، پوشش، محوطه‌سازی، عناصر میانی مقدس، فضای سبز و نحوه اتصال راه به میدان دانسته است.

### بحث و نتایج

تا انتهای دوره قاجار، در شهر تهران ۱۴ میدان به نام‌های سبزه میدان، میدان ارگ، میدان بهارستان، میدان امام خمینی (توپخانه) و ... وجود

جمعا شش دروازه با نام خیابان‌ها، بر بدنه میدان دورتادور ساخته شده بود. این میدان در دوره قاجار، در مرکز شهر و در مفصل ارتباطی بخش قدیمی و توسعه جدید و در جوار ارک حکومتی واقع شده است. در همین دوره بعضی از ادارات و موسسات دولتی مدرن، مانند اداره پست‌خانه مبارکه، در بدنه شمالی، تلگراف‌خانه (۱۳۰۵ ه.ق) (مازندرانی، ۱۳۸۳)، در بدنه جنوبی، دروازه باب همایون، در ضلع غربی سردر قورخانه و اداره نظمیه و در بدنه شرقی، بانک انگلیس (بانک شاهی) در درون حصار میدان امام خمینی (توپخانه) احداث شدند (اعتماد السلطنه، ۱۳۶۳ (شکل ۱).

میدان امام خمینی (توپخانه): میدان امام خمینی (توپخانه) در دوره ناصرالدین شاه در سال ۱۲۴۳ ه. ش (۱۲۸۱ ه. ق) به شکل مستطیل به طول ۲۲۰ متر و عرض ۱۱۰ متر در دو طبقه در شمال ارک ساخته شد (ذکاء، ۱۳۴۹). طبقه همکف، فضایی برای نگهداری توپ‌ها و مهمات و طبقه فوقانی برای اقامت توپچیان در نظر گرفته شده بود (سلطان‌زاده، ۱۳۹۰). میدان توپخانه به خیابان‌های ناصر خسرو (ناصریه)، باب همایون (الماسیه)، لاله زار، فردوسی (علاءالدوله یا سفرا یا امین السلطان)، امیر کبیر (چراغ گاز یا چراغ برق) و امام خمینی (مریضخانه یا سپه) متصل بوده است. ورودی این خیابان‌ها به میدان، از طریق سردرها و دروازه‌ها امکان پذیر بوده که



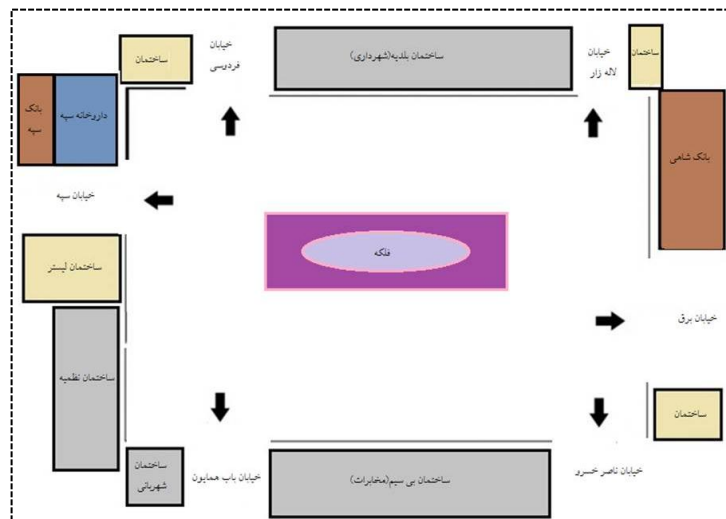
شکل ۱: ساختار کالبدی میدان امام خمینی (توپخانه) سال ۱۳۰۵ ه. ق.

حوض بزرگی با لبه سنگی قرار دارد که در واقع محل نظافت و طهارت توپچی‌ها یا به عبارت دیگر، بهترین سربازان اعلیحضرت است. وسط خیابان اختصاص به پیاده‌روندگان، سواره‌ها و حمل بار و بانه دارد. در دو طرف خیابان، پیاده-روهایی پیش‌بینی شده که در آن حیوان‌های بارکش رفت و آمد می‌کنند» (مازندرانی، ۱۳۸۳). تغییرات ساختار کالبدی میدان توپخانه، از اواخر دوره قاجار و پس از روی کار آمدن حکومت

در میانه میدان توپخانه، عناصری همچون حوض آب، ستون و درخت قرار داشته است (محمدزاده مهر، ۱۳۸۱). این میدان، محل عبور و مرور انسان‌ها و چهارپایان در بین دو بخش قدیم و جدید شهر و مبدا و مقصد خطوط وسایل نقلیه آن زمان (کالسکه، درشکه، ماشین دودی) بوده و امنیت عابر پیاده تامین می‌شده است. خانم کارلاسرنا در سفرنامه خود، در باره پیاده‌روها و میانه میدان چنین می‌نویسد: «در وسط میدان

سپه در ضلع شمال غربی ساخته شد. بنای دو طبقه دور تا دور میدان که منزل توپچی‌ها و مخصوص نگهداری توپ‌های جنگی بود از بین رفت» (شهرداری تهران، ۱۳۸۵). با گسترش خیابان‌ها و افزایش تعداد اتومبیل، حرکت سواره در این میدان نسبت به گذشته شدت یافت. در این دوره میانه میدان به وسیله فضای عابر پیاده، فضای سبز، حوض آب، درخت، چراغ روشنایی، نرده آهنی، مجسمه و ستون‌های سنگی تزئین شده بود (تهامی، ۱۳۸۴). شکل ۲ تغییرات ساختار کالبدی بدنه میدان امام خمینی تا سال ۱۳۲۰ را نشان می‌دهد.

رضاشاه، آغاز گردید (محمدزاده مهر، ۱۳۸۱) و در فاصله زمانی سال‌های ۱۳۰۰-۱۳۲۰ به طول انجامید. دروازه‌های مدخل میدان، تخریب شد و عناصر اصلی گرداگرد میدان که ساختمان‌های دولتی بود تا حد زیادی تغییر کرد. این ساختمان‌ها عبارت بود از: ساختمان شهرداری که در سال ۱۳۰۰ در بدنه شمالی ساخته شد (شهرداری تهران، ۱۳۸۵)، ساختمان بی‌سیم (مخابرات) در سال ۱۳۰۷ در بدنه جنوبی جایگزین تلگراف‌خانه پیشین شد، ساختمان شهربانی در بدنه غربی و بخشی از بدنه جنوبی کنار دروازه باب همایون ایجاد گردید و داروخانه



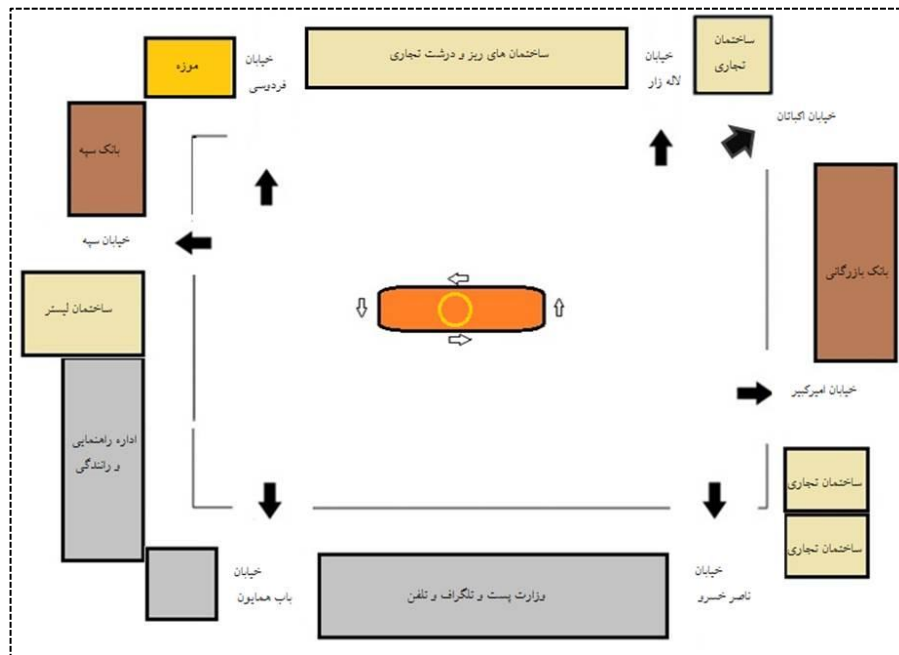
شکل ۲: تغییرات ساختار کالبدی میدان امام خمینی تا سال ۱۳۲۰ ه. ش.

شمال غربی، یکی از عمارت‌های پیشین توسط علی اصغر صنعتی، به موزه تبدیل گشت و در کنار آن ساختمان بانک سپه تا ابتدای ضلع میدان گسترش یافت در حالیکه در گذشته، در این ضلع داروخانه سپه مستقر بود. بدنه شرقی تغییر نیافت و بانک شاهی به بانک بازرگانی تغییر نام داد. با تخریب ساختمان شهرداری، کناره‌های میدان وسعت یافت و خیابان اکباتان در ضلع شمال شرقی به ورودی‌های میدان اضافه شد. پایانه اتوبوس نیز در بدنه شمالی میدان قرار داشت (تهامی، ۱۳۸۴). شکل ۳ تغییرات ساختار

دوره بعدی تغییرات ساختار کالبدی میدان امام خمینی (توپخانه) مصادف با سال‌های حکومت محمدرضا پهلوی است که در طی آن ماهیت میدان به کلی دگرگون شد. ساختمان شهرداری، در بدنه شمالی میدان، تخریب شد و ساختمان‌های متعدد ریز و درشت تجاری پشت شهرداری در معرض دید قرار گرفت. در بدنه جنوبی میدان، ساختمان بی‌سیم تخریب و جای آن ساختمان ۱۴ طبقه مربوط به وزارت پست و تلگراف و تلفن ساخته شد. ساختمان شهربانی، در بدنه غربی، تبدیل به اداره راهنمایی و رانندگی شد و در ضلع



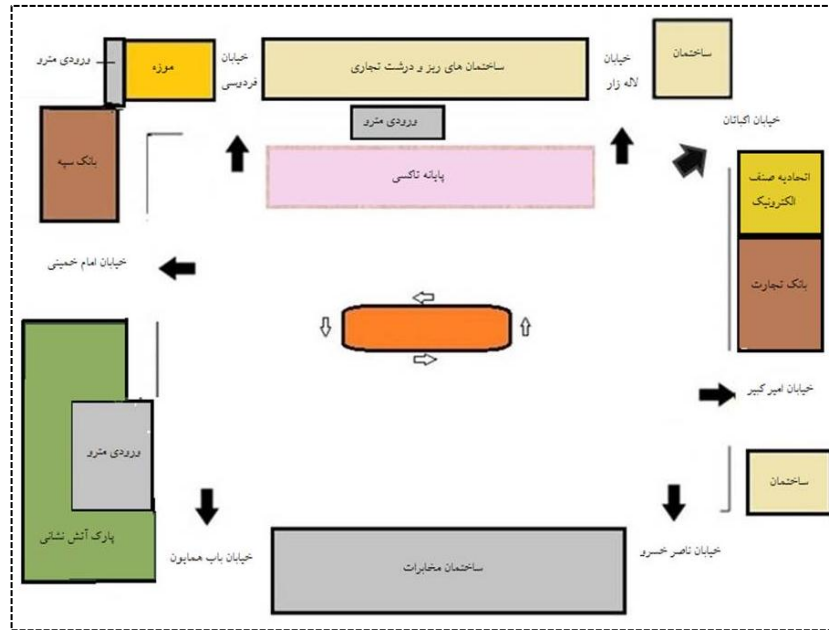
کالبدی گرداگرد میدان امام خمینی (توپخانه) را در دوره حکومت محمدرضا پهلوی نشان می‌دهد.



شکل ۳: تغییرات ساختار کالبدی پیرامون میدان امام خمینی از سال ۱۳۴۰ تا ۱۳۵۷.

وجود دارد؛ به این معنی که ایستگاه امام خمینی به عنوان یکی از مهمترین مراکز تلاقی و تعویض خطوط مترو درآمده و افراد زیادی در این ایستگاه پیاده و یا تغییر مسیر می‌دهند. میدان با تغییراتی هنوز فرم مستطیل دارد و میانه میدان به شکل بیضی، به وسیله فضای سبز، آب نما، درخت، صندلی، چراغ روشنایی و مجسمه تزیین شده است. امنیت عابر پیاده برای ورود به میانه میدان یا عبور از خیابان‌های پیرامون مطلوب نیست. راه-های دسترسی از سرتاسر شهر به این میدان از طریق خطوط مترو، خطوط اتوبوسرانی و تاکسی امکان‌پذیر است. شکل ۴ کلیه تغییرات میدان را بعد از انقلاب اسلامی تا وضعیت فعلی میدان نشان می‌دهد.

تغییرات ساختاری بعدی میدان مربوط به بعد از انقلاب اسلامی می‌شود که با تغییر نام از توپخانه به امام خمینی آغاز گردید. ساختمان لیسنر در دهه ۱۳۶۰ تخریب شد (محمدزاده مهر، ۱۳۸۱). اداره راهنمایی و رانندگی نیز تخریب و ایستگاه مترو جایگزین آن شد. این ایستگاه سه ورودی در میدان امام خمینی دارد. پارک آتش نشانی در کنار ایستگاه مترو ساخته شده است. ساختمان موزه آثار استاد صنعتی در ضلع شمال غربی با حالت رو به ویرانی همچنان پا برجا است. بانک بازرگانی به بانک تجارت تغییر نام یافته است. پایانه اتوبوسرانی به خیابان باب همایون انتقال یافت و پایانه تاکسی جایگزین آن شد که تا امروز فعال است. در وضعیت فعلی، با گسترش شهر تهران، از مرکزیت جغرافیایی این میدان کاسته شده است ولی این مرکزیت در ایستگاه مترو



شکل ۴: ساختار کالبدی میدان امام خمینی در وضعیت فعلی (۱۳۹۳).

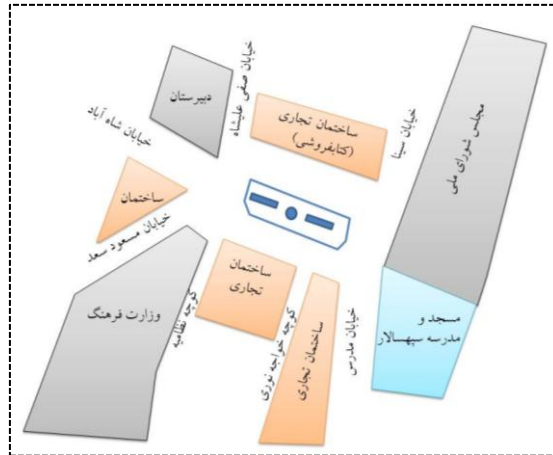
باغ و عمارت نگارستان، در سمت شرق باغ و عمارت بهارستان (متعلق به میرزا حسین خان سپهسالار صدر اعظم ناصرالدین شاه) (انوار، ۱۳۷۳) و در جنوب شرقی مسجد سپهسالار، در سمت جنوب باغ و عمارت نظامیه (متعلق به آقاخان نوری صدراعظم ناصرالدین شاه) (معمدی، ۱۳۸۱)، در سمت جنوب غربی باغ و عمارت مسعودیه (متعلق به ظل السلطان برادر مظفرالدین شاه) و در سمت غرب خانه مهندس فهدیان (عبدالغفار، ۱۳۰۹ق). شکل ۵ که از نقشه عبدالغفار (۱۳۰۹ قمری)، تهیه شده است، ساختار کالبدی میدان بهارستان را نشان می‌دهد.

- میدان بهارستان: میدان بهارستان در زمان فتحعلی شاه به نام "پیش خان باغ نگارستان" معروف بود (معمدی، ۱۳۸۱) و در خارج از شهر تهران قرار داشت (انوار، ۱۳۷۳). در این زمان، پیش خان باغ نگارستان، محدوده خصوصی شاه بود، به جز عید قربان که با مراسم شتر قربانی عملکرد عمومی می‌یافت (بنجامین، ۱۸۸۷). بعد از تخریب برج و باروهای شهر تهران و توسعه آن توسط ناصرالدین شاه، میدان بهارستان در سال ۱۲۸۴ قمری در درون دارالخلافه ناصری قرار گرفت (همایون، ۱۳۷۸). این میدان از ابتدا به شکل مستطیل بود و در اطراف آن عموماً باغ و عمارت بزرگان قرار داشت: در سمت شمال میدان



از طریق پنج خیابان به نام‌های سینا، مدرس، صفی‌علیشاه، شاه‌آباد و مسعود سعد و کوچه‌های نظامیه و نوری، ورود به این میدان را ممکن کرده بود. شکل ۶ ساختار کالبدی میدان بهارستان تا سال ۱۳۵۵ را نشان داده است.

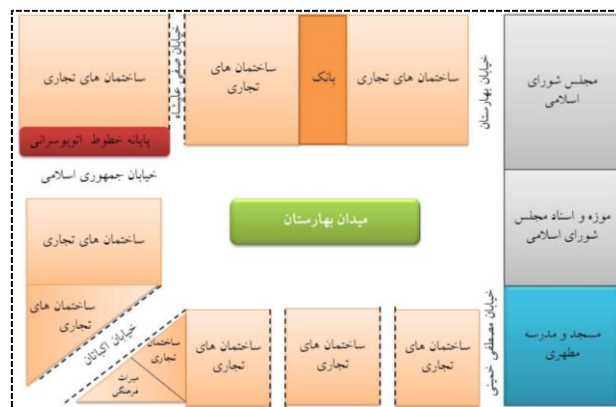
قرار داشت و وسایل نقلیه در دور آن گردش می‌کردند (تهامی، ۱۳۸۴). فرم میدان، به شکل مستطیل و اندازه و ابعاد آن به صورت ۳:۲ بوده است. در این دوره فضای دسترسی میدان بهارستان بیشتر بر تردد خودرو تکیه داشت که



شکل ۶: ورودی‌های میدان بهارستان و عناصر پیرامون میدان تا سال ۱۳۵۵.

به ویژه در سمت شرق - خیابان مصطفی خمینی - هیچ امنیتی ندارند. یکی از فعالیت‌های میدان بهارستان، وجود پایانه اتوبوسرانی است که در ضلع غربی میدان قرار دارد و برخی از خطوط، به ویژه خطوط جمهوری - بهارستان در آن توقف می‌کنند. ورودی‌های میدان بهارستان همانند دوره محمد رضا پهلوی بوده و تغییری نکرده است. شکل ۷ وضعیت فعلی میدان بهارستان را نشان می‌دهد.

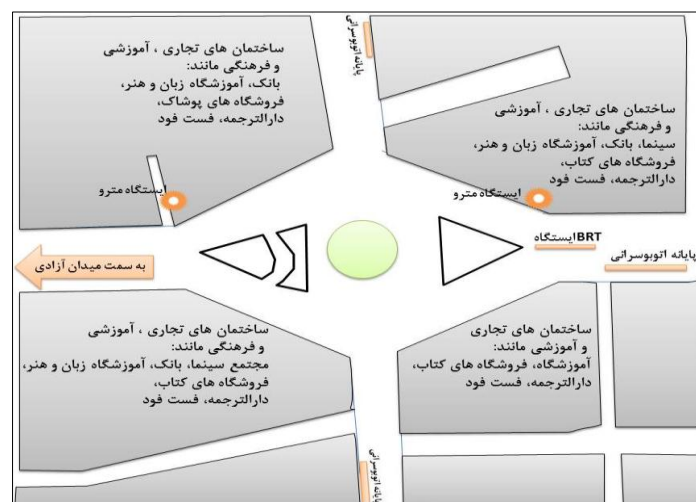
تغییرات ساختار کالبدی میدان بهارستان بعد از انقلاب اسلامی همچنان ادامه داشت. در سال ۱۳۷۵، میدان بهارستان و مجموعه پیرامون آن بازسازی شد (باوند، ۱۳۷۴). امروزه با گسترش شهر تهران، میدان بهارستان، تقریباً مرکزیت جغرافیایی دارد. در میانه میدان مجسمه آیت الله مدرس، حوض آب‌نما، درخت، صندلی، چراغ روشنایی ساخته شده که فرم بیضی دارد و برای چرخش خودرو مناسب است. عابران پیاده برای ورود به میانه یا گذر در سرتاسر خیابان‌های میدان



شکل ۷: ساختار کالبدی میدان بهارستان در وضعیت فعلی.

از کتاب فروشی‌ها، انتشارات، قهوه‌خانه و کافه‌ها قرار داشتند. بعد از انقلاب اسلامی، ویژگی‌های فرم و اندازه میدان انقلاب نسبت به دوره پیشین تغییری نکرد. میانه میدان چندین بار در سال‌های ۱۳۶۰ و ۱۳۸۸ تغییر کرده (کتاب اول، ۱۳۸۸) که به شکل امروزی درآمده است. با توجه به گسترش شهر تهران، میدان انقلاب مرکزیت جغرافیایی دارد. به غیر از قسمت جنوبی میدان انقلاب (خیابان کارگر جنوبی)، بقیه ورودی‌ها بدون پل رو گذر بوده و امنیت عابر پیاده تامین نمی‌شود. عناصر کالبدی دور میدان به صورت مختلط شامل فعالیت‌های تجاری ریزدانه و درشت‌دانه است که در برگیرنده کالبد فعالیت‌های بانکی، فرهنگی و هنری (سینما، آموزشگاه‌های خطاطی، نقاشی، تجهیزات آنها)، آموزشی (انتشارات، کتابفروشی، آموزشگاه‌های مختلف، دارالترجمه، دفاتر فنی تایپ و چاپ) است. در دوره پهلوی خطوط اتوبوس و تاکسی از طریق چهار ورودی فعال بودند. در سالهای اخیر ایستگاه مترو و سامانه‌های اتوبوسرانی تندرو (BRT) به آنها اضافه شده است و دسترسی به میدان انقلاب را از سایر نقاط امکان پذیر می‌کند. شکل ۸ وضعیت کنونی میدان انقلاب را نشان می‌دهد.

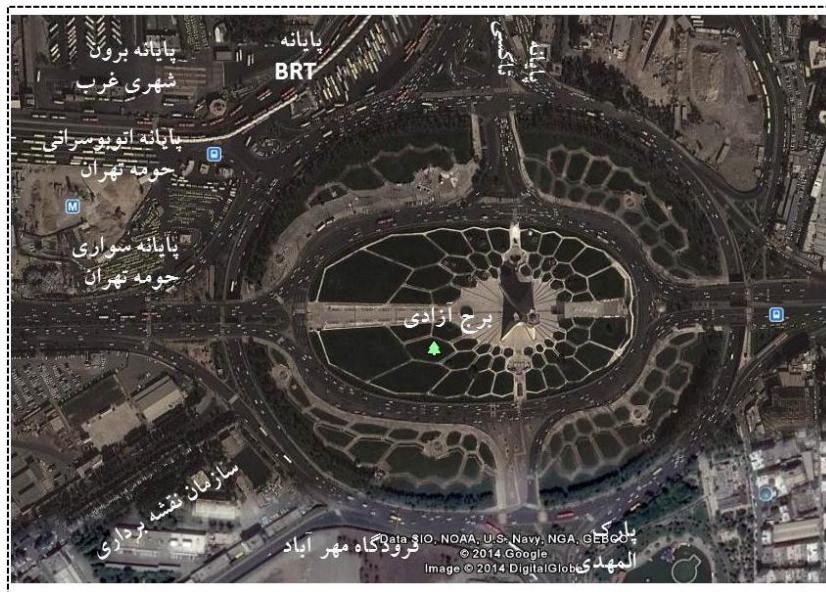
میدان انقلاب: میدان انقلاب اسلامی در طی سال‌های ۱۳۱۰ تا ۱۳۲۰ ساخته شده است. نام سابق این میدان "میدان ۲۴ اسفند" یا "میدان مجسمه" بوده که بعد از سال ۱۳۵۷ به "میدان انقلاب اسلامی" تغییر نام یافته است (سعیدی رضوانی، ۱۳۷۱). این میدان در تقاطع خیابان‌های انقلاب (شاه‌رضا)، آزادی (آیزنهاور)، کارگر شمالی (امیرآباد) و کارگر جنوبی (سی‌متری) واقع شده است. هنگام ساخت، این میدان، نزدیک به مرز محدوده شهر بوده که اراضی بایر زیادی برای توسعه شهر وجود داشت (گیتاشناسی، ۱۳۲۹)، میدان در این دوره مرکزیت جغرافیایی نداشته است. در میانه میدان، چراغ روشنایی، حوض آب، فضای سبز (چمن و گل)، درخت، فضای نشستن، فضای عابر پیاده، مجسمه رضاشاه و نرده آهنی موجود بود (تهامی، ۱۳۸۴). میدان انقلاب از ابتدا به صورت لوزی و با جزیره وسط (میانه)، برای چرخش خودرو ساخته شد. از عناصر مهم پیرامون بدنه میدان، وجود سینماهای بهمن (سینما کاپری) در ضلع شمال شرقی میدان، پارس (اونیورسال سابق)، مرکزی و شهر تماشا در ضلع جنوب غربی میدان بود که به ترتیب در سال‌های ۱۳۴۴، ۱۳۴۱، ۱۳۴۲ و ۱۳۵۲ ساخته شدند. در دوره محمدرضا پهلوی در بدنه این میدان، بسیاری



شکل ۸: ساختار کالبدی میدان انقلاب در وضعیت فعلی.

تاکسیرانی، پایانه برون شهری غرب، پارک المهدی و گسترش فرودگاه مهرآباد شده است. مناطق مسکونی لایه دوم پیرامون میدان نیز افزایش چشمگیر یافته است. میدان آزادی مرکزیت جغرافیایی ندارد. میانه این میدان فضای بسیار وسیعی را به خود اختصاص داده که مجموعه فرهنگی و هنری برج آزادی نیز در درون آن ساخته شده است. در میانه میدان، برج، آب نما، صندلی نشستن، چمن، گل و گیاه، چراغ روشنایی، نورافکن قرار دارد ولی افراد برای ورود به این فضا هیچ امنیتی ندارند و هیچ پل رو گذری ساخته نشده است. ورودی میدان آزادی از طریق چهار خیابان و سه بزرگراه امکان پذیر است. شکل ۹ وضعیت کنونی میدان آزادی را نشان می‌دهد.

- میدان آزادی: ساخت میدان آزادی در سال ۱۳۴۸ شروع شد و در سال ۱۳۵۰ مورد بهره‌برداری قرار گرفت. نام این میدان "شهید" بود که بعد از پیروزی انقلاب اسلامی به "میدان آزادی" تغییر نام یافت. این میدان در غرب تهران و در ابتدای جاده مخصوص تهران - کرج در زمینی به وسعت ۷۸ هزار مترمربع به شکل بیضی ساخته شد (آنامرادنژاد، ۱۳۹۰). از زمان احداث تا اکنون، تغییرات ساختاری ویژه‌ای در میدان آزادی رخ نداده است. بیشترین تغییرات ناشی از گسترش شهر و قرارگیری کاربری‌های درشت دانه است که در عناصر کالبدی پیرامون میدانی اتفاق افتاده است؛ به این معنی که در زمان ساخت میدان آزادی، اراضی بایر زیادی دور آن را احاطه کرده بوده که امروزه تبدیل به پایانه اتوبوسرانی و



شکل ۹: ساختار کالبدی میدان آزادی در وضعیت فعلی

اینکه در بدو ساخت به لحاظ ساختار کالبدی متفاوت از یکدیگر هستند در طول زمان نیز دچار تغییرات کالبدی دیگری شده‌اند. میدان‌های موردی به لحاظ موقعیت نسبی، در دوره‌های مختلف متفاوت بوده‌اند. میدان امام خمینی از زمان ساخت تا دوره جمهوری اسلامی، در مرکز شهر

تجزیه و تحلیل تحولات ساختار کالبدی میدان‌های مورد مطالعه: در بند پیشین توضیحات مربوط به ساختار کالبدی میدان‌های مورد مطالعه به تفصیل توضیح داده شده است. میدان‌های موردی در دوره‌های قاجار، رضا شاه و محمدرضا پهلوی ساخته شده‌اند. هر یک از آنها، علاوه بر

جدید ایجاد نشد، ولی در دوره محمد رضا پهلوی با افزایش جمعیت، گسترش کالبدی شهر تهران و رفت و آمدهای غرب به تهران، او در صدد بود میدانی که هم برای جمعیت شهر تهران مناسب باشد و هم به عنوان نماد قدرت و دروازه شهر محسوب گردد، ایجاد نماید. لذا میدان آزادی را در غرب شهر تهران و با فضای بسیار وسیع ایجاد نمود. مساحت‌های تقریبی میداین پژوهش در وضعیت فعلی عبارت است از: میدان آزادی ۲۹۴۷۲۷ مترمربع، میدان امام خمینی ۲۰۸۴۳ مترمربع، میدان انقلاب ۲۰۲۵۶ مترمربع، میدان بهارستان ۱۹۵۰۱ مترمربع. عناصر پیرامونی میدان‌های مورد پژوهش در طول زمان دچار تغییر و تحول شده است. تا قبل از ساخت میدان امام خمینی، در پیرامون میدان‌های سنتی شهرهای ایران عناصری مانند کاخ، بازار و مسجد و مدرسه، قرار می‌گرفتند، با ساخت میدان امام خمینی، عناصر مدرن در پیرامون میدان ساخته شد که نشانگر تغییر و تحولات زمان و ورود مدرنیته بود. در همین دوره، میدان بهارستان عناصر کاخ، مسجد و مدرسه را در پیرامون خود داشت ولی به مرور زمان با تغییر حکومت، عناصر نهادهای سنتی را از دست داد و به جای آن در دوره‌های بعد، عناصر مربوط به نهادهای مدرن نظیر ساختمان‌های تجاری، اداره‌ها و سازمان‌های حکومتی و بانک‌ها مستقر شدند. میدان انقلاب که در دوره رضاشاه ساخته شد هیچ یک از نهادهای سنتی و مدرن را نداشته و در قالب فلکه ایجاد شد، ولی در دوره‌های بعد عناصر نهادهای مدرن نظیر ساختمان‌های تجاری از نوع آموزشی- فرهنگی، بانک و اداره‌ها و سازمان‌های حکومتی در پیرامون آن شکل گرفت و نقش اقتصادی- اجتماعی و سیاسی میدان به آن اضافه شد. میدان آزادی از زمان ساخت تا اکنون هیچ یک از عناصر

واقع شده است، با گسترش شهر از مرکزیت آن کاسته شده است. این میدان در وضعیت فعلی به دلیل نزدیکی به بازار و ارگان‌ها دولتی، مرکز ایستگاه خطوط مترو است که شهروندان در ایستگاه مترو واقع شده در این میدان تغییر مسیر دهند. میدان بهارستان تا دوره محمد رضا پهلوی در مرکز جغرافیایی شهر تهران نبوده است ولی پس از آن، با گسترش شهر این میدان به مرکز جغرافیایی نزدیک شده است. میدان انقلاب در زمان ساخت در مرکز جغرافیایی شهر واقع نبوده ولی با گسترش شهر به مرکز جغرافیایی شهر نزدیک شده است. میدان آزادی از زمان ساخت تا اکنون به مرکز جغرافیایی نزدیک نبوده است. مطالعه حاضر تغییر فرم هندسی میدان‌ها را در دوره زمانی قاجار تا اکنون نشان می‌دهد؛ به این معنی که میدان‌های امام خمینی و بهارستان در زمان ساخت به شکل مستطیل که فرم اغلب میدان‌های سنتی شهرهای ایران بوده است، ایجاد شده‌اند. ولی میدان‌های انقلاب و آزادی به شکل لوزی و بیضی با جزیره میانه ایجاد شد که از ابتدا برای تسهیل تردد در نظر گرفته شده است. به عبارت دیگر می‌توان گفت تغییر فرم هندسی از فضایی برای انسان به فضایی برای خودرو تغییر شکل داده شده است. از بین میدان‌های مورد پژوهش به لحاظ اندازه (مساحت)، میدان آزادی بیش از سایر میدان‌ها مساحت دارد و میدان‌های امام خمینی، انقلاب و بهارستان به ترتیب در مرتبه بعدی قرار دارند. ناصرالدین شاه میدان امام خمینی را به عنوان نماد شکوه و عظمت حکومت خود به تقلید از شاه عباس ایجاد نمود، این میدان در سمت شمال شهر و با بیشترین فضای ممکن برای جمعیت شهر تهران ساخته شد. در دوره رضاشاه اندازه میدان مرکزی (امام خمینی) برای جمعیت شهر تهران مناسب بود لذا میدان بزرگ

نهادهای سنتی و مدرن را نداشته و ندارد. با بررسی میدان‌های مورد پژوهش نشان داده شده که از زمان قاجار تا به امروز، ویژگی‌های میانه میدان در میدان‌ها وجود داشته است. از این میان ویژگی مجسمه کمی استثنا است؛ زیرا ساختن مجسمه در ملت اسلام حرام بوده و پادشاهان قاجار نمی‌توانستند اقدام به این کار کنند و حتی در سال ۱۳۰۴ قمری مجسمه‌ای چدنی از ناصرالدین شاه سوار بر اسب در قورخانه ساخته شد که قرار بود در ۱۰ صفر همان سال با برگزاری جشنی (عید مجسمه)، در میدان امام خمینی نصب شود، ولی به همین دلیل در آنجا نصب نشد (اعتماد السلطنه، ۱۳۷۷). لذا در دو میدانی که در دوره قاجار ساخته شد مجسمه در میانه میدان نصب نشده بود. رضا شاه مجسمه‌های خود را در میداین شهرها بر پا کرد (آبراهامیان، ۱۳۷۷) و از آن زمان نصب مجسمه در میداین متداول شد. میدان‌های پژوهش حاضر که در دوره قاجار ساخته شده‌اند به لحاظ شبکه ارتباطی با دو میدان دوره پهلوی با یکدیگر بسیار تفاوت دارند. میدان‌های دوره قاجار فضای پیاده بود که با ورود خودرو و به ویژه از زمان رضاشاه فضای سواره و برای حرکت خودرو مناسب شد. در حالیکه هر دو میدان دوره پهلوی از ابتدا فضای سواره و حرکت بوده است. نکته قابل توجه وجود پایانه‌ها است که میدان‌های پژوهش غالباً پایانه‌های کالسکه، ماشین دودی، اتوبوسرانی، تاکسی و غیره بوده است؛ توضیحات و مکان پایانه‌ها در بند قبلی آورده شده است. ویژگی امنیت یکی از مهم‌ترین تحولات ساختار کالبدی در میدان‌ها بوده است. دو میدان امام خمینی و بهارستان در ابتدای ساخت، فضای وسیع پیاده‌رو داشته است. در انتهای دوره قاجار دروازه‌ها به غیر از دروازه باب همایون تخریب شده و خیابان به میدان متصل گردید و میدان‌های مورد پژوهش پیاده راه یافت. با ورود خودرو به درون میدان، از امنیت عابران پیاده کاسته شد، این مسئله تا زمان افزایش خودرو که با زمان حکومت محمدرضا پهلوی مصادف است، مشکل چشمگیری نبوده ولی از آن زمان به بعد، نبود امنیت در این دو میدان به یک چالش واقعی برای مردم تبدیل شده است. در واقع نبود پل عابر پیاده یکی از معضلات بسیار مهم برای همه میدان‌ها از جمله میدان‌های امام خمینی، بهارستان، انقلاب و آزادی است. این مسئله برای میدانی نظیر آزادی که به عنوان نماد یک شهر است و میانه آن فضای تفریحی و فرهنگی است، بیشتر مشهود بوده و ضرورت دارد که برای ورود عابران پیاده به میانه میدان تدبیری اندیشید. به هر حال آنچه در این ویژگی ملاحظه می‌شود فضایی برای مردم به فضایی برای خودرو و فضای ضد انسان تبدیل شده است. هیچ یک از میدان‌های مورد مطالعه پل عابر پیاده ندارند و میدان انقلاب در ضلع جنوبی پل عابر پیاده داشته که توسط شهرداری در سال ۱۳۹۳ برداشته شده است. در همه میدان‌های فوق، خط کشی عابر پیاده وجود دارد ولی این موضوع نمی‌تواند امنیت کامل برای عابران پیاده فراهم نماید. ورودی میدان یکی دیگر از ویژگی‌های ساختار کالبدی میدان است که در طول زمان دچار تغییر شده است؛ به این معنی که میدان سنتی به وسیله دیوار، منازل دو طبقه و سردر محصور بوده ولی با ورود مدرنیته و فناوری خودرو، این حصارها از بین رفته است. اولین تخریب سردر در میدان امام خمینی اتفاق افتاد و بدین وسیله خودرو به درون میدان راه یافت. پس از آن نیز برای سایر میداین سردر یا دروازه ساخته نشد و ورودی میدان از طریق خیابان‌های پیرامون صورت گرفت. خیابان‌های اطراف میدان‌ها، ورودی میدان‌های مورد پژوهش بوده که از آن طریق به

نهادهای سنتی و مدرن را نداشته و ندارد. با بررسی میدان‌های مورد پژوهش نشان داده شده که از زمان قاجار تا به امروز، ویژگی‌های میانه میدان در میدان‌ها وجود داشته است. از این میان ویژگی مجسمه کمی استثنا است؛ زیرا ساختن مجسمه در ملت اسلام حرام بوده و پادشاهان قاجار نمی‌توانستند اقدام به این کار کنند و حتی در سال ۱۳۰۴ قمری مجسمه‌ای چدنی از ناصرالدین شاه سوار بر اسب در قورخانه ساخته شد که قرار بود در ۱۰ صفر همان سال با برگزاری جشنی (عید مجسمه)، در میدان امام خمینی نصب شود، ولی به همین دلیل در آنجا نصب نشد (اعتماد السلطنه، ۱۳۷۷). لذا در دو میدانی که در دوره قاجار ساخته شد مجسمه در میانه میدان نصب نشده بود. رضا شاه مجسمه‌های خود را در میداین شهرها بر پا کرد (آبراهامیان، ۱۳۷۷) و از آن زمان نصب مجسمه در میداین متداول شد. میدان‌های پژوهش حاضر که در دوره قاجار ساخته شده‌اند به لحاظ شبکه ارتباطی با دو میدان دوره پهلوی با یکدیگر بسیار تفاوت دارند. میدان‌های دوره قاجار فضای پیاده بود که با ورود خودرو و به ویژه از زمان رضاشاه فضای سواره و برای حرکت خودرو مناسب شد. در حالیکه هر دو میدان دوره پهلوی از ابتدا فضای سواره و حرکت بوده است. نکته قابل توجه وجود پایانه‌ها است که میدان‌های پژوهش غالباً پایانه‌های کالسکه، ماشین دودی، اتوبوسرانی، تاکسی و غیره بوده است؛ توضیحات و مکان پایانه‌ها در بند قبلی آورده شده است. ویژگی امنیت یکی از مهم‌ترین تحولات ساختار کالبدی در میدان‌ها بوده است. دو میدان امام خمینی و بهارستان در ابتدای ساخت، فضای وسیع پیاده‌رو داشته است. در انتهای دوره قاجار دروازه‌ها به غیر از دروازه باب همایون تخریب شده و خیابان به میدان متصل گردید و





### نتیجه‌گیری

خود را به فلکه با حضور کم‌رنگ انسان واگذار می‌کند. به این شکل ماهیت ساختاری میدان که مکان حضور و اجتماع انسانها بوده دگرگون می‌شود. در دوره جمهوری اسلامی، با گسترش بی‌رویه شهر، افزایش شبکه‌های ارتباطی و افزایش حجم روزافزون خودرو، روند میدان-فلکه تداوم داشته است به شکلی که امروزه فلکه‌های بسیاری وجود دارند که نام میدان داشته درحالیکه تماما به لحاظ ساختار و حتی کارکرد، فلکه هستند. نتیجه کلی پژوهش نشان می‌دهد که با توجه به تقسیم بندی ساختار میدان‌های شهری به چهار دسته کلی سنتی، سنتی-مدرن، مدرن و فلکه، هیچ یک از ۴ میدان مطالعه شده در دسته میدان سنتی قرار نمی‌گیرد؛ با در نظر گرفتن ویژگی‌های ساختار کالبدی دسته دوم، دو میدان امام خمینی و بهارستان تا قبل از دوره پهلوی، در این دسته قرار می‌گرفتند. لیکن پس از تغییرات عصر پهلوی، در گروه سوم قرار گرفتند. میدان‌های انقلاب و آزادی با ویژگی‌های خاص خود از ابتدا در دسته سوم و چهارم جای داشتند. آنچه مهم است اینکه همچون سایر فضاهای شهری میدان‌ها نیز در تقابل سنت و مدرنیته دستخوش تغییراتی شده‌اند که نهایتاً بیانگر هیچیک از این دو سبک نبوده و تنها به ایفاء نقش در حد فلکه‌هائی برای چرخش وسایل نقلیه مشغول می‌باشند. این مسئله، به جز استثنائاتی، در سایر شهرهای بزرگ و کوچک ایران نیز مصداق می‌یابد.

با ورود مدرنیته به شهرهای ایران در دوره قاجار، ساختار کالبدی میدان‌های شهری دچار تغییر شد. مطالعه چهار میدان شهر تهران در دوره‌های مختلف نشانگر تغییرات ساختار کالبدی میدان‌ها می‌باشد. تغییرات در میدان‌ها در دوره قاجار بیشتر در قالب عناصر بدنه میدان بوده است؛ یعنی عناصر مدرنی مانند پست‌خانه، بانک، مجلس، ورودی خیابان به درون میدان جایگزین عناصر سنتی نظیر کاخ، مسجد جامع، بازار و مدرسه شده است. از نظر سازه‌ای ویژگی‌های ظاهری میدان‌ها تغییر زیادی نکرد. با وجود حصار از ساختمان‌های مختلف در اطراف میدان، شکل هندسی، وجود جزیره میانی، امنیت پیاده‌رو و وجود سردرها، میدان هنوز کالبد سنتی خود را دارد که سبک سنتی-مدرن را تداعی میکند. در دوره پهلوی، تغییرات ساختار کالبدی بیشتر شد. تغییرات غالب در این دوره عبارت است از: تغییر فرم و اندازه میدان از مستطیل به دایره و بیضی، تزریق عناصر مدرن مانند (بانک‌ها و ساختمان‌های تجاری) به بدنه میدان، ورود عنصر مدرن مجسمه، نرده آهنی و ستون سنگی در میانه میدان، کاهش امنیت برای عابرین پیاده، ورود و تسخیر میدان به وسیله فناوری نوین خودرو و از میان رفتن سردر ورودی‌ها. در این دوره، با گسترش شهر و افزایش خودرو، میدان برای حرکت خودرو ساخته می‌شود که چرخش وسیله نقلیه موتوری تسهیل گردد. بنابراین در این دوره برای اولین بار میدان جای

### منابع

- آسیابی، م.، ۱۳۸۹. میادین شهری، معنا و مفهوم تا واقعیت آن در شهرهای ایران، ناشر طحان، تهران، ۲۶۶ ص.
- آبراهامیان، ی.، ۱۳۷۷. ایران بین دو انقلاب، (ت: ا. گل محمدی و م. فتاحی)، نشر نی، تهران، ۷۰۹ ص.

- آنمراذنژاد، ر.، ۱۳۹۰. مقدمه‌ای بر میدانهای شهری، انتشارات دانشگاه مازندران، بابلسر، ۲۰۸ ص.
- اعتماد السلطنه، م.، ۱۳۷۷. روزنامه خاطرات اعتماد السلطنه. (ت: ب. م. افشار)، انتشارات امیر کبیر، تهران، ۱۱۰۹ ص.
- اعتماد السلطنه، م.، ۱۳۶۳. المائر و الآثار، جداول، انتشارات اساطیر تهران، ۳۳۰ ص.
- امیرخانی، آ.، بقایی، پ. و بمانیان، م.، ۱۳۸۸. تأملی بر چگونگی ساماندهی میدانهای شهری، کتاب ماه هنر، شماره ۱۳۶، ص. ۲۶-۳۳.
- انوار، ع.، ۱۳۷۳. کتاب تهران: باغ نگارستان، شماره ۴، ص ۱۶-۴۱.
- اوستروفسکی، و.، ۱۳۸۵. شهرسازی معاصر از نخستین سرچشمه‌ها تا منشور آتن، ترجمه ل. اعتضادی، نسخه سوم، مرکز نشر دانشگاهی، تهران، ۱۸۸ ص.
- باوند، م.، ۱۳۷۴. طرح مرمت و بازسازی ساختمان مجلس شورای ملی سابق جلد یکم، تهران، مهندسين مشاور باوند.
- بدری، ع. و رفیعیان، م.، ۱۳۷۰. بررسی میداین قدیم شهر تهران از دیدگاه جغرافیای شهری، رشد آموزش جغرافیا، شماره ۲۵، ص ۱۶-۲۲.
- تقی زاده، ح.، ۱۳۴۹. تحقیقات و نوشته‌های تاریخی، جلد اول، ایرج افشار، تهران، ۴۲۷ ص.
- تکمیل همایون، ن.، ۱۳۷۸. تاریخ اجتماعی و فرهنگی تهران جلد دوم، دفتر پژوهشهای فرهنگی، تهران، ۲۴۰ ص.
- تولایی، ن.، ۱۳۸۲. فضای شهری و روابط اجتماعی-فرهنگی، نامه پژوهش فرهنگی، سال هفتم، دوره جدید، شماره ۵، ص ۱۴۰-۱۰۹.
- تهامی، د. و ابریشمی، ف.، ۱۳۸۹. کتاب طهران قدیم، ابریشمی فر، تهران، ۱۵۹ ص.
- ذکاء، ی.، ۱۳۴۹. تاریخچه ساختمانهای ارگ سلطنتی تهران و راهنمای کاخ گلستان، سلسله انتشارات انجمن آثار ملی، تهران، ۴۱۵ ص.
- سلطانزاده، ح.، ۱۳۹۰. تاریخ مختصر شهر و شهرنشینی در ایران، انتشارات چهار طاق، تهران، ۳۴۸ ص.
- شهرداری تهران، ۱۳۸۵. میدان ارگ.، بازیابی در ۱۳۹۳.
- شهربیاف، ج.، ۱۳۶۸. تاریخ اجتماعی تهران در قرن سیزدهم، زندگی، کسب و کار جلد سوم، تهران، انتشارات اسماعیلیان.
- شهیدی مازندرانی، ح.، ۱۳۸۳. سرگذشت تهران، انتشارات دنیا، تهران، ۷۶۶ ص.
- طهموری، ع. و حسین رضوی، س.، ۱۳۸۹. میدان قلب تپنده شهر، کتاب علوم اجتماعی، شماره ۳۲، ص ۹۴-۹۷.
- قبادیان، و.، ۱۳۸۳. معماری در دارالخلافه ناصری، نشر پشتون، تهران، ۲۶۸ ص.
- کتاب اول، ۱۳۷۳. میدان ارگ.، بازیابی در ۱۳۹۳.
- محمدزاده مهر، ف.، ۱۳۸۱. میدان توپخانه تهران، پیام سیما، تهران، ۱۷۱ ص.
- مرادی، پ.، ۱۳۸۳. تحلیل فضایی-کالبدی میدان هفتم تیر، تهران، پایان نامه کارشناسی ارشد-دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی.
- مستوفی، ع.، ۱۳۸۶. شرح زندگانی من جلد اول، نشر هرمس، تهران، ۱۲۲۲ ص.
- معتمدی، م.، ۱۳۸۱. جغرافیای تاریخی تهران، مرکز نشر دانشگاهی، تهران، ۷۳۶ ص.
- مقتدر، ر.، ۱۳۸۰. نقش میدان در عصر صفوی، ایران نامه، شماره ۵۷، ص ۲۷۹-۲۹۲.
- موسسه گیاتاشناسی، نقشه‌ی ترسیمی از نقشه عبدالغفار (۱۳۰۹ق) و نقشه سالهای ۱۳۲۷، ۱۳۲۹، ۱۳۵۵.

پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تربیت مدرس، تهران.

-وحدینیا، س.، ۱۳۵۰. عدل مظفر و تاریخچه آن، مجله وحید، دوره نهم، شماره ۳، ص ۴۷۵-۴۷۹.  
-هاشمی، م.، ۱۳۸۱. تحولات فضاهای عمومی تحت تاثیر تبدلات فرهنگی ایران و غرب، تهران،

-Benjamin, S.G.W., 1887. Persian and the Persians, Hohn Murray, London, 507 p.

-Hedman, H. and Jaszewski, A., 1984. Fundamentals of urban design, Planners Press, American Planning Association. Washington, D.C., 136 p.

-Krier, R., 1979. Urban Space, Academy Edition, London, 173 p.

-Rapoport, A., 2005. Culture, Architecture and Design, Locke Science Publishing Co Inc, Chicago, 138 p.

-Trancik, R., 1986. Finding Lst Space, Van Nostrand Reinhold, New York, 256 p.

-Zucker, P., 1959. Square in Space and Time: Town and Square from the Agora to the Village Green, Columbia University Press, New York & London, 287 p.