پژوهش‌های جغرافیایی – شماره ۶۱، پاییز ۱۳۸۶
صص ۷۳- ۸۸

درآمدی بر اثرات فضایی سیستم صنعتی فوردیزم در توسعه شهر و مکان یابی شهرک های صنعتی (مورد نمونه: منطقه شهری تبریز)

بهزاد انتظاری* – دانشجوی دکتری رشته جغرافیا و برنامه ریزی شهری - دانشگاه تبریز
فیروز جمالی – استاد دانشکده علوم انسانی و اجتماعی – دانشگاه تبریز
کریم حسین زاده دلیر – دانشیار دانشکده علوم انسانی و اجتماعی – دانشگاه تبریز
دریافت مقاله: ۱۳۸۴/۹/۲۶ تأیید نهایی: ۱۳۸۵/۹/۲۹

چکیده

شهرسازی جدید زیربنا نیست. فلسفه و تئوری اقتصاد سرمایه‌داری است که فضا را شکل می‌دهد و آن را بازسازی می‌نماید. ظهور انقلاب صنعتی موجب تغییرات فضایی شد به‌طوری که در نتیجه آن مردم به تدریج از روستاها به شهرها مهاجرت کرده و شهرنشینی شتاب گسترده‌ای به خود گرفت. از آن زمان شهرگرایی و صنعتی شدن لازم و ملزوم هم شده و دست در دست هم به پیش رفته‌اند. تغییرات سیستم جهان و به وجود آمدن سیستمی از تولید به نام «فوردیزم» [1] تأثیر عمیقی بر شهرنشینی چه در دنیای پیشرفته و چه در کشورهای رو به توسعه گذاشته است. این مقاله در جستجوی چنان تأثیرات مشابه بر روی تبریز می‌باشد. روش تحقیق در این مقاله به صورت ساختارگرایی و بازتولیدی می‌باشد که بنا به نظر پروفسور رونالد جانستون (Johnstone,1983:10) یکی از سه روش اصلی تحقیق در جغرافیاست. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که تا قبل از انقلاب اسلامی فوردیزم نقش خود را در میان سایر عوامل در شکل دهی شهر تبریز ایفا نموده است، ولی بعد از آن صنعت و به تبع آن شهرک‌های صنعتی نقش خود را از دست داده و در زمین های «پس مانده» سایر کاربری‌ها مکان گرفته‌اند.

کلید واژه‌ها: (سیستم صنعتی) فوردیزم، (دوره) مدرنیزم، تبریز، روش بازتولید در برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای.

مقدمه

هر پدیده‌ای به اجبار در فضا و مکان اتفاق می‌افتد و به وسعت خود بر فضا و مکان تأثیر می گذارد. صنعت و توسعه صنعتی نیز خارج از این امر نیست. هر استراتژی صنعتی منجر به نوعی آرایش فضا می گردد. بدین لحاظ به جرأت می‌توان ادعا نمود بدون درک درست از مسائل و تغییرات صنعتی، نمی‌توان تصویر صحیحی از شهرسازی و برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای داشت. فوردیزم شیوه‌ای از تولید صنعتی است که به مدت ۵۰ سال جهان را تحت سلطه خود قرار داد و اتفاقاً در همین زمان بود که برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای متولد شد. از این رو آنچه که به عنوان اصول و مبانی شهرسازی می‌شناسیم چیزی جز بازتاب سیستم فوردیزم بر اقتصاد فضا نمی باشد.

در این مقاله سعی می‌شود تغییرات سیستم صنعتی جهان از دهه ۱۹۲۰ الی ۱۹۷۰ (دوره مدرنیزم) به تصویر کشیده شده و تغییراتی که به تبع این امر در فضا و مکان رخ داد شرح داده شود. آن‌گاه با چرخشی به سوی شهری چون تبریز، همین تغییرات

* نویسنده مسئول: ۰۹۱۴۴۱۳۰۹۰۵
E-mail: BEHZAD_ENTEZARI@Yahoo.com
[1] Fordism

Archive of SID
www.SID.ir

مورد بررسی و مداقه قرار گیرد. با توجه به تاثیراتی که این سیستم بر روی شهر تبریز گذاشته، مکان صنایع و شهرک‌های صنعتی منطقه تبریز نیز شکل گرفته است. در این راستا، ابتدا سیستم صنعتی فوردیزم معرفی گردیده و پس از آن تاریخچه مختصری از صنعت در ایران ذکر می‌شود. آن‌گاه به مسئله تغییرات فضایی سیستم جدید و نوع اثرگذاری آن در میان سایر عوامل اشاره خواهد شد. در پایان نکاتی چند به عنوان نتیجه‌گیری ارائه خواهدشد.

هدف

هدف کلی این مقاله بررسی تأثیرات فضایی سیستم صنعتی «فوردیزم» بر شهر به طور عام و بر شهر تبریز به‌طور خاص است. جهت رسیدن به این هدف ناچار از معرفی سیستم صنعتی فوردیزم است که به مدت ۵۰ سال در جهان غرب و به تبع آن در کشورهای جهان سوم و از جمله ایران تأثیر داشته است. این سیستم باعث نوعی روابط اجتماعی – اقتصادی هم در صحنه بین المللی و هم در فضای ملّی گردید و موجب به وجود آمدن نوعی شهرسازی، به نام شهر مدرن یا شهر صنعتی شد. هدف از این مقاله جستجوی رد پای این سیستم در شهر تبریز می‌باشد.

اهداف جزئی ناظر بر این طرح شامل بررسی ماهیت و روند تکاملی صنعت در قرن بیستم و همچنین اثرات آن بر جهان سوم و کشور ایران است. در این بین نکاتی از توسعه فیزیکی شهر تبریز و روند شکل گیری شهرک‌های صنعتی در بستر زمان طرح می‌شود.

مسئله

شهر مدرن و صنعتی غرب مولود انقلاب صنعتی و تغییراتی است که در نتیجه تکامل نیروهای مولد جامعه رخ داده است. این انقلاب مناسبات اجتماعی و اقتصادی جدیدی به وجود آورده و باعث گردید که مکان‌های جدیدی جاذب جمعیت شوند. این‌ها مکان‌هایی بودند که در نزدیکی رودخانه‌ها و یا در واقع مکان انرژی جدیدِ راه‌اندازی کارخانه‌ها قرار داشتند. همچنین از شهرهای قدیمی و قرون وسطایی، شهرهایی که توانستند با شرایط جدید خود را تطبیق دهند، جاذب جمعیت فراوان نواحی روستایی شدند. اندیشمندان شهرسازی معتقدند که پیدایش شهر و شهرسازی مدرن نتیجه تأثیر انقلاب صنعتی بر ساختار شهرهای اروپای غربی در این دوره است (شارمند، ۱۳۸۲، ۲۴).

شهرنشینی روبناست و زیربنای آن را بایستی در مناسبات اقتصادی جست. مناسبات اقتصادی در فضا رخ می‌دهند و تغییر فضای زندگی از روستانشینی به شهرنشینی در نتیجه تغییر مناسبات اقتصادی در جوامع بوده است. این امر در غرب در نتیجه تغییرات تکنولوژیکی و تکاملی جامعه و صنعتی شدن به وقوع پیوسته است، درحالی‌که در اغلب کشورهای جهان سوم و از آن جمله ایران، شهرنشینی در نتیجه یک سری تحولات سیاسی و بعد اجتماعی – اقتصادی آن‌هم به صورت برون‌زا رخ داده و مهاجرت روستاییان به شهرها نه در نتیجه تکامل و پیشرفت اجتماعی، بل به دلیل فقر و نیاز اقتصادی و عدم جواب‌گویی فضاهای روستایی به نیازهای خانوارها انجام پذیرفته است. لذا با این که مسیر دو نوع جامعه (جوامع صنعتی غرب و جوامعی چون ایران) متفاوت بوده است، انتظار می رود از یک برهه زمانی تحت عنوان جهانی سازی، این کشورها راهی شبیه هم پیموده باشند. از این رو مسئله مقاله حاضر این است که آیا اصولاً تبریز که شهری ماقبل صنعتی و دارای لایه‌هایی از تمدن‌های مختلف در دوران‌های متفاوت می باشد، از تغییر سیستم صنعتی به نام فوردیزم تأثیر پذیرفته است یا خیر.

Archive of SID

www.SID.ir

روش تحقیق

رهیافتی که تحقیق حاضر بر عهده گرفته، روش «بازتولیدی[1]» است که یک رویکرد تاریخی را تعقیب می‌نماید. در مقام توضیح باید اذعان داشت در جغرافیا حداقل سه فلسفه یا رهیافت علمی جهت تحقیق و پژوهش و گستردن مرزهای این دانش به کار رفته است: اثبات گرایی[2]، انسان گرایی[3] و ساختارگرایی[4] (Johnstone,1983:15). در روش اثبات گرا که روش حاکم بر پژوهش‌های جاری (ایران) است، محقق فرضیه‌ای ساخته و با روش ویژه‌ای شامل جمع‌آوری اطلاعات و استفاده از روش‌های آماری فرضیه خود را رد یا تصدیق می کند. نتیجه پژوهش او می‌تواند به صورت تعمیم‌های تجربی (بیاناتی قانون مانند) مربوط به سایر پدیده‌های مشابه پدیده تحت مطالعه به‌کار رود. مشکلات این نوع پژوهش به ویژه در حیطه علوم انسانی و اجتماعی مورد بحث قرار گرفته است[5] (همان منبع).

رهیافت‌های انسان گرا، در پی بررسی دنیاهای ذهنی از معانی هستند که توسط افراد خلق شده‌اند. در این رهیافت‌ها آنچه که هست، چیزی است که مردم تصور می‌کنند که وجود دارد. بنابراین دنیای خارج چیزی نیست جز ذهن انسان‌ها. در این روش که در علوم انسانی و اجتماعی کاربرد دارد، تأکید روی انسان بودن پژوهش‌گر و مورد پژوهش است و از این رو هدف آن یافتن دنیاهای درونی و ذهنی هر دو می‌باشد. به نظر این رهیافت‌ها پژوهش‌گر بایستی با درک دردمندانه[6] با مورد پژوهش برخورد نماید. لذا با ارزشی که به اندیشه، عواطف و مسائل غیرمادی و غیر منطقی انسان می‌دهد، می‌تواند جایی که رهیافت‌های تحصل‌گرا به دلیل منطقی بودن و ماشینی دانستن پدیده‌ها (و از آن بین انسان ها) نمی‌توانند به نتایج معقولی برسد، نقش شایسته‌ای ایفا نماید.

اما در رهیافت‌های ساختارگرا جهان ظاهری (یعنی آنچه که درک می‌شود) لزوماً جهان مکانیزم‌ها (آنچه که علت جهان ظاهری است) را آشکار نمی‌سازد و باید جهان سازوکارها را بررسی کرد. در این رهیافت‌ها بایستی بر اساس ظواهر جهان، تئوری‌هایی ساخت که بتوانند از پس آنچه که مشاهده می‌شود برآیند، با این‌حال نمی‌توان صحیح بودن آنها را آزمون کرد زیرا مدرک مستقیمی از وجود آنها در دسترس نیست.

پژوهش حاضر بر اساس روش ساختارگرا آماده شده است. در این بحث موارد زیر به عنوان پیش فرض حاکم هستند:

۱. زیربنای شکل فیزیکی شهرها را بایستی در مناسبات اجتماعی جستجو کرد که زیربنای خود آن مناسبات اقتصادی است.

---

[1] reproductive
[2] positivism
[3] humanism
[4] structuralism

۵. از جمله این مشکلات می توان موارد زیر را نام برد:

– ماهیت تئوری در جغرافیای انسانی، بدین ترتیب که بیشتر تئوری ها از سایر رشته ها اتخاذ شده است و از اینرو پیشگویی های ضعیفی ببار می آورند. مثلا در تئوری مکان مرکزی معلوم شده است که مفروضات اولیه تئوری در واقعیت پایه ضعیفی دارند.

– مفروضات بایستی پازیتیو باشند (یعنی آنچه هست) در حالی که اغلب نرماتیو هستند (یعنی آنچه که باید باشد).

– در پایزیتیویزم آنچه که به سادگی پذیرفته شد، عدم تفاوت رفتار بود.

– مشکلات اساسی در آزمون اعتبار مفروضات وجود دارد. بسیاری از این مفروضات به صورت مبهم بیان شده اند.

– فرآیند توسعه تئوری ها از طریق تماس با واقعیت تجربی خیلی آهسته است.

– بحث شده است که متدهای آمار استنباطی نمی توانند در تجزیه و تحلیل فضایی به کار گرفته شوند.

– مشکلات مربوط به تجزیه و تحلیل سیستم ها و این که سیستم های انسانی مثل سیستم های ماشینی نیستند و این که روابط بین عناصر سیستم نمی توانند غیرقابل تغییر باشند.

[6] verstehen

Archive of SID

www.SID.ir

۲. مناسبات اقتصادی انسان و محیط وی بر اساس تغییرات تکنولوژیکی و تکامل ذهنی انسان و جوامع همواره در حال تغییر یافتن است و زیربنای مناسبات اقتصادی جوامع را تشکیل می‌دهد.

۳. ساختارها و یا زیرساخت‌هایی در پس رویدادها و پدیده‌ها وجود دارند که به عنوان مکانیزم یا سازوکار کنترل روساخت‌ها عمل می‌کنند.

۴. وظیفه پژوهش‌گر تئوری‌سازی از طریق ریشه‌یابی وقایع و پدیده‌ها می‌باشد. این تئوری مبتنی بر حقایق و پذیرش آن برعهده عقل خواهد بود.

بحث نظری: فوردیزم، به عنوان یکی از شیوه های تولید سرمایه داری

در اواسط قرن نوزدهم، در کشورهای مغرب زمین، بخش تولید غیرکشاورزی، منحصر به سیستم کارگاه‌های سنتی بود، در حالی که در دوره بعد از جنگ جهانی دوم، شکل ویژه‌ای از سازمان اقتصادی و اجتماعی بنام «فوردیزم» در این کشورها حاکمیت یافت. «فوردیزم» منسوب به صنعت‌گر معروف آمریکایی «هنری فورد» (۱۹۴۷ – ۱۸۶۳)[1] است. وی سیستمی از تولید معرفی کرد که طی آن امکان ساختن تعداد زیادی کالای مشخصی در زمانی کوتاه ممکن بود. «فورد» هر کارگر را چنان متخصص نمود که فقط کار ویژه‌ای انجام دهد. کارگران که بیشتر آن‌ها مردان بودند، در تمام روز در پشت یک میز متحرک (خط مونتاژ) نشسته و هرکدام عمل مشخصی را انجام می‌دادند. این امر، انقلابی موفق در جهت کارآیی تولید و محصول ارزان‌تر بود. «فوردیزم» خود بر پایه «تایلریزم»[2] بنا شده است. «فردریک تایلر»[3] (۱۹۱۵ – ۱۸۶۵) اهمیت یک سازمان کارآ و منطقی در کارخانجات را با استانداردکردن پروسه تولید بیان نمود. در «تایلریزم» مدیریت عملاً آگاهی کمتری در مورد کار تولیدی دارد. از این رو مدیریت باید بداند که تولید چگونه سازماندهی می شود. به نظر «تایلر»: تمام کار ذهنی (فکری) بایستی از کارگاه بیرون رفته و در بخش برنامه ریزی یا طراحی به دست رؤسایی سپرده شود که روی این امر به صورت جدی کار می‌کنند.

بخش برنامه‌ریزی در سازمان بهترین افراد را برای یک کار انتخاب می‌کرد. وظیفه مدیران این بود که تصمیم بگیرند که کارگران چه باید انجام دهند. جوهره تایلریزم چنین بود: جدایی فکر و عمل. در تایلریزم رابطه بین کارفرما و کارگر یک رابطه اجتماعی – فنی[4] نامیده می‌شود. دو طرف نیازهای متفاوت دارند. بخش برنامه ریزی می خواهد فرایند تولید کارآیی داشته باشد، اما کارگران می خواهند مزد خوب، ساعات کار کمتر و محیط کاری بهتری داشته باشند. برخورد و اغتشاشی بین خواسته‌های کارگران و بخش برنامه ریزی وجود خواهدداشت. از اینرو تایلریزم را می‌توان مانند شکل ۱ نشان داد.

«فورد» بر پایه «تایلریزم» اهمیت رابطه بین کارگر و کارفرما را شناخت. او با شعار «۸ ساعت کار – ۵ دلار در روز»، روزکاری ۸ ساعته را ابداع کرد و حقوق بیشتری را در نتیجه افزایش تولید به کارگران پرداخت نمود (Van Beek, 2005:3; Harvey,1989:141).

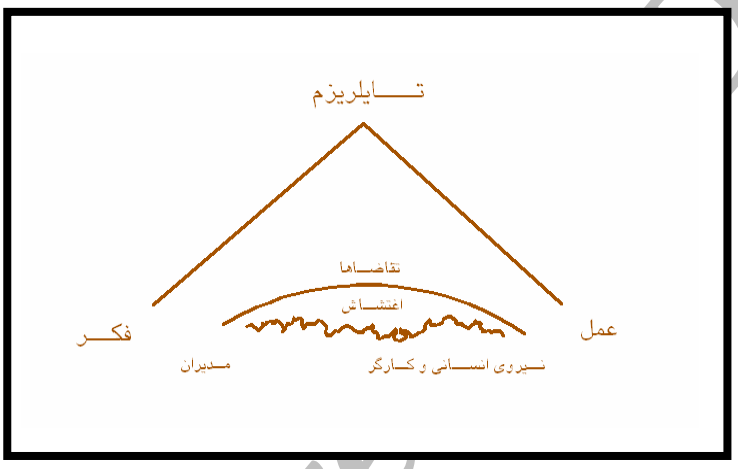
همچنان که «اسکات» (Scott,1988:172) ذکر می کند، «فوردیزم» یک رژیم سرمایه‌داری است. اقتصاد سرمایه داری بر پایه تولید کالا و منطق «انباشت»[5]، همچنین تمام آن سازمان‌هایی که جهت خدمت به نیازهای این سیستم به وجود آمده‌اند، قرار دارد. این سیستم تولید، شکلی از سرمایه‌داری است که در مقاطع مختلف تاریخ گونه‌های متفاوتی به‌خود گرفته است. بدین

[1] Henry Ford
[2] Tylorism
[3] Friedrich Tylor
[4] Social - Technical
[5] accumulation

Archive of SID

www.SID.ir

اعتبار دوره‌هایی مانند دوره تولید کلاسیک کارگاهی تا اواسط قرن نوزدهم، اشکال صنایع سنگین بر پایه ذغال سنگ، فولاد و مواد شیمیایی یا عصر «تولید انبوه»[1]، هرکدام کمابیش حالت خاصی از رژیم‌های انباشت هستند. هریک از این رژیم‌ها نمایان‌گر ترکیب ویژه‌ای از روابط اجتماعی - فنی در زمان خود می‌باشند که طی همه آن‌ها تولید کالا منجر به ظهور مازاد اقتصادی شده و سرمایه‌گذاری‌های جدید دوباره در فرآیند تولید وارد می‌شود. هیچ رژیم انباشت نمی‌تواند به مدت طولانی بدون مواجهه با بحران‌ها و کشاکش‌های مختلف به حیات و عمل خود ادامه دهد. بسیاری از این بحران‌ها موجودیت سیستم را به شدت تهدید می‌نمایند. تهدیدهای جدی ممکن است در نتیجه شرایط اجباری یا مسری مانند برخوردهای طبقات اجتماعی، تولید زیاده از نیاز، رکودهای مزمن اقتصادی، رقابت از طرف کشورهای خارجی و غیره به‌وجود آید.



منبع: Van Beek et al.

شکل ۱ شمای تایلریزم

ویژگی های فوردیزم

رژیم انباشت فوردیزم عمدتاً در دوره ای که تقریباً از دهه ۱۹۲۰ شروع و به دهه ۱۹۷۰ ختم می‌شود، به شدت شکوفا شد. در طی این دوره، فوردیزم شکل غالب صنعت و صنعتی شدن بود، هرچند که سایر اشکال (همچون تولید پیشه وری استاد- شاگردی، و کارگاههای خوشه‌ای کوچک مقیاس) نیز به موازات آن به حیات خود ادامه دادند.(Scott, 1988; Storper, 1990) چنانچه "استارپر" (Storper,1990:425) بیان می‌کند، فوردیزم در شکل فیزیکی خود بر پایه واحدهای تولید وسیع و به شدت سرمایه‌بری قرار دارد که شامل:

- فرآیند جریان مداوم و زنجیره‌ای کالا (مانند مورد پتروشیمی و یا تولید فولاد) و یا:
- فرآیند خط تولید (و تقسیم فنی شدید کالا) مانند اتومبیل‌سازی، وسایل الکتریکی و ماشین آلات می‌شود.

در فوردیزم، بخش عمده تولید صنعتی به عنوان تولید انبوه شناخته می‌شود. سابقه حاکمیت مدل تولید انبوه به اعتقاد "آدام اسمیت"[2] به تقسیم کار و "کارل مارکس"[3] به مکانیزاسیون و عقیده مشترک آن دو در این مورد که برای نیل به پیشرفت، تخصص‌گرایی لازم و اجتناب ناپذیر است، برمی گردد (Schmitz, 1989:13). تولید انبوه تنها به مفهوم ساخت کالاها نیست،

[1] massproduction
[2] Adam Smith
[3] Carl Marx

www.SID.ir

بلکه به منزله سیستمی از تکنولوژی‌ها، بازارها و سازمان‌ها می‌باشد. لازمه تولید انبوه، سرمایه گذاری‌های عظیم در خطوط تولیدی بسیار پیچیده‌ای است که نیاز به ماشین آلات‌گران قیمت تک منظوره و به شدت تخصصی دارند و همچنین نیاز به کارگرانی است که در نتیجه تخصصی نمودن کار از طریق تفکیک وظایف کاری، تنها در زمینه ویژه‌ای تربیت شده‌اند (Schmitz,1988; Eraydin, 1991; Storper, 1990).

تولید انبوه فقط زمانی می‌تواند سودآور باشد که بازارهایی وجود داشته باشند آن چنان بزرگ که بتوانند چنین طیف عظیم کالاهای مصرفی استاندارد را جذب کرده و آن چنان ثابت و پایدار که بتوانند منابعی را که در تولید این کالاها نقش دارند، همواره به‌کار گیرند. اشمیتز می‌گوید: "این بازارها به خودی خود بوجود نمی آیند، آنها را بایست ایجادکرد" (Schmitz, 1988: 5). این موضوع بسیار مهم بوده و می‌تواند علت دخالت‌های کشورهای سرمایه داری در سایر کشورها و دلیل بسیاری جنگ‌های امپریالیستی را روشن سازد. زیرا در این کشورها دولت حافظ منافع رژیم سرمایه داری است. همچنین این امر دلیل بین‌المللی کردن سرمایه و شیوه‌های زندگی آن است. به بیان دیگر، "تولید انبوه" نیازمند "مصرف انبوه"[1] است.

در فوردیزم، فرآیند تولید به‌طور عمودی ترکیب می‌شود. چنین ترکیبی به معنای تمایل صنعت به درونی کردن تمام اعمال فرآیند تولید در یک مکان خاص می‌باشد. در این شکل، صنعت، به‌طور کامل شرایط روابط را کنترل و مدیریت نموده و هزینه‌ها را به حداقل می‌رساند. این موضوع ویژگی بسیار اساسی شیوه‌های تولید فوردیستی را روشن ساخته و معلوم می‌دارد که چرا صنایع بزرگ، کارگران خود را زیر یک سقف جمع می‌کنند. بنابراین مدیریت در سیستم فوردیزم عمودی و رسمی می‌باشد (Nielsen,1981; Schmitz,1988). سیستم فوردیزم نیاز به شکل ویژه‌ای از دخالت و مقررات دولتی دارد (همان دولت رفاه یا یارانه‌ای که "کینز" مطرح می‌کند) که بتواند بازاریابی تولید و مصرف را در اقتصاد به‌طور یک‌جا انجام داده، همچنین روابط کار و سرمایه را از طریق گفت و گو و مذاکره جنبی سازمان بخشیده و مصرف انبوه را به مثابه یک ایدئولوژی جدید توسعه دهد (Albrechts,1991; Schmitz,1988; Eraydin,1991).

شکست فوردیزم

در اثر سیستم فوردیزم، تا مدتی، تولید بر حسب کارخانه و باروری بر حسب کارگر، به‌طور مداوم رو به افزایش بود. همچنین تا مدت زمانی تمامیت رژیم فوردیزم و سیستم تولید انبوه وابسته بدان، به طور قابل توجهی خوب عمل نمود، اما با پایان یافتن رشد سریع دوران پس از جنگ جهانی دوم در اواخر دهه‌های ۱۹۶۰ و اوایل دهه ۱۹۷۰ به دلایل رکودهای مزمن اقتصادی و برخورد بین طبقات اجتماعی، این سیستم کلا وارد بحرانی طولانی شد (Schmitz,1988:173-4). در این دوران در کشورهای مرکزی باروری تولید به طور آشکار کاهش نمود به صورتی که از نظر روانی و اجتماعی نمی‌توانست قابل کنترل باشد. عکس‌العملی که سرمایه‌داری به این مسئله داد، گسترش روش‌های فوردیستی به کشورهای پیرامون بود که عمدتاً از طریق سرمایه‌گذاری مستقیم توسط شرکتهای چندملیتی جهت یافتن نیروی کار ارزان قیمت در این کشورها انجام گردید (Scott,1988; Storper,1990; Eraydin,1991). رقابت از طرف ژاپن و سایر کشورهای تازه صنعتی شده بیش از پیش گردیده و ضربه‌های جدی بر پیکر بخش‌های تولید انبوه در کشورهای مرکزی در آمریکای شمالی و اروپای غربی وارد کرد. این بحران با افزایش تدریجی موجی از تورم و رکود اقتصادی که باعث کاهش باروری تولید و افزایش بیکاری گردید تشدید شد و هزینه‌های عمومی که جهت

[1] Mass Consumption

Archive of SID

www.SID.ir

نگه‌داشتن دولت رفاه کینز مورد نیاز است، به‌طور خیلی ساده، در عمل نتوانست بدون انحراف از سیاست‌های متعارف مالی حفظ شود. در اواخر دهه ۱۹۷۰ کلیت رژیم انباشت فوردیزم همراه با نظم اجتماعی آن بر پایه دولت رفاه کینز دست‌خوش طوفان‌های مهم گردید (Scott,1988:174).

اشباع بازار داخلی و عدم تمرکز فضایی سرتاسری در پاسخ به متحدشدن صفوف کارگران موجب سطوح بالای بیکاری و پایین آمدن سطح تولید در کشورهای مرکزی گردید. رقابت از طرف کشورهای خارجی به‌طور وسیعی موجب رکود بازارهای داخلی شد. نتیجه بارز آن تشدید لزوم بازساخت صنعتی و تجدید سازمان در کشورهای صنعتی بود که موجب بسته شدن کارخانه‌های فراوان، عدم تمرکز جغرافیایی بیشتر و بیکاری شدیدتر گردید. در این گیرودار رکود اقتصادی، کاهش باروری تولید و رقابت خارجی، اساس پایه‌های مالی دولت رفاه کینز در نیمکره شمالی شروع به لرزش کرد و نمود خود را در رکود طولانی دهه ۱۹۷۰ به ثبت رسانید. بحران‌های نفتی به این بدبختی دامن زد (Storper,1990:430).

تاثیر سیستم فوردیزم بر شکل فیزیکی شهرها

مهمترین مسئله در فوردیزم اخذ سود مادی است. کارخانه‌ها فقط به این علاقمند بودند که «چگونه می‌توانیم محصول بیشتری با پول کمتری بسازیم؟» تولید انبوه نتایج خاصی بر روی فضاهای شهری داشت. کارگاه‌های کوچک در مناطق روستایی جهت غلبه بر رقابت با کارخانجات بزرگتر در شهرها کافی نبودند. در مناطق روستایی عدم اشتغال بالا گرفت. مهاجرت روستاییان به شهرها شدت گرفته و موجب رشد سریع آن‌ها شد. مردم، بیکار و در جستجوی کار در شهرها بودند. رشد شهرها انفجاری بود. شرکت‌ها شهر را برای محل کارخانه خود انتخاب کردند، زیرا شهرها جایی بودند که بیشترین مردم در آن‌جا زندگی می‌کردند. فوردیزم در هرجا که حضور یافت، محیط مصنوع و شکل فضایی ویژه‌ای در شهرها ایجاد نمود. مجتمع‌ها و شبکه‌های وسیع شهری بر پایه صنعت بوجود آمدند، درون و اطراف شهرها مجموعه‌های بزرگ صنعتی ایجاد شد. جهت رسیدن به این مجموعه‌ها نیاز به جاده‌ها و مسیرهای راه آهن بود. سودهای اقتصادی تولید ساخت مسکن برای اسکان کارگرانی که در نواحی محلی بکار گرفته شده بودند، آغاز شد. کارخانجات عظیم صنعتی از نقطه نظر کارکردی و به طور فضایی از مساکن و فضاهای تفریحی و تجاری جدا شده و شبکه‌های حمل و نقل در مسافات طولانی به عنوان ابزاری موثر و تضمین شده جهت انتقال سریع کالاها و کارگران احداث شدند. فوردیزم و فرآیند تولید آن همچنین تأثیرات اجتماعی داشت. این شکل فیزیکی ویژه در مجموعه‌ای از منطقه‌بندی و سایر آرایش‌های برنامه ریزی کالبد فیزیکی تبلور یافته و به عنوان شکل مشخص شهرسازی در اذهان نقش بست. کارگران و کارفرماها از نظر اجتماعی از هم جدا شدند. (Albrechts,1991; Scott,1985,Van Beek,2002; Harvey.1989)

فوردیزم در جهان سوم

تمام استراتژی‌های صنعتی کشورهای جهان سوم از دهه ۱۹۵۰ الی اواخر ۱۹۷۰ بر پایه انتقال یک مدل سازمانی تکنولوژی یعنی تولید انبوه از غرب بوده است. منطق بسیاری از چنین سیاست‌های صنعتی در ویژگی ذاتی فوردیزم که قبلا ذکر شد، نهفته می‌باشد. البته از بسیاری جنبه‌ها موفقیت چنان سیاست‌هایی محرز بود و افزایش در تولید صنعتی، پیشرفت و پیچیدگی محصولات ساخته شده و طیف و تنوع تولیدات کارخانه‌ای و سطح درآمد تا سال ۱۹۸۰ تماشایی بود، اما چنانچه "استارپر" بیان می‌دارد، در دهه ۱۹۸۰ این کشورها مواجه با یک نابسامانی اجتماعی و اقتصادی شدند: به خاطر دلایلی چون فقر و محرومیت نسبی و مطلق

Archive of SID

www.SID.ir

جمعیت، مهاجرت های سریع روستا به شهر و زایش "طبقات خطرناک" در شهرها، سیکل‌های تورم بسیار بالا و رکود، افزایش بدهی‌ها، بوروکراسی‌های بسیار بی‌محتوا، تعهدات صنعتی و زیربنایی با بودجه‌های قرض گرفته شده از خارج (در حالی که نیازهای اساسی مردم رفع نشده بود)، همچنین به مثابه جزء لاینفک این پروسه، ظهور مراکز شهری هیدروسفالیک است (دارای رشد غیرعادی) که در نتیجه نادیده گرفتن سایر مناطق کشور، توسعه بی‌مورد یافته بود و به همراه سایر مسائل پیش آمده، مدل صنعتی شدن در این کشورها نیز در دهه ۱۹۸۰ زیر سوال قرار گرفت (Storper,1990:426).

تأثیر فوردیزم بر شهرسازی ایران

الف – کلیات

جریان توسعه شهرنشینی در ایران نسبت به جوامع صنعتی با یک قرن تأخیر رخ داده است، هرچند فرآیند و حتی خصوصیات شهرنشینی در کشورهای توسعه نیافته مثل ایران با کشورهای صنعتی متفاوت بوده و یک جریان «برون زا» است اما در اصل حاصل کار یکسان و شامل شکل گیری تجمعات انسانی و اسکان در مجموعه های فاقد انتظام شهری است. (شارمند، ۱۳۸۲، ۱۱). با توجه به مطالبی که در مورد فوردیزم ذکر شد، می توان تأثیرات فوردیزم را به صورت زیر خلاصه نمود:

۱. شکست روستا در مقابل شهر و تخلیه جمعیتی آن؛
۲. رشد سریع و انفجاری شهرها و افزایش جمعیت در آن‌ها؛
۳. استقرار کارخانجات صنعتی در درون و اطراف شهرها؛
۴. آلودگی‌های محیطی و به ویژه آلودگی هوا در شهرها؛
۵. ایجاد مجتمع‌های مسکونی کارگری در اطراف کارخانجات و شهرها؛
۶. ایجاد جاده‌ها و راه آهن؛
۷. جدایی اجتماعی و طبقاتی کارگران و کارفرماها و به وجودآمدن طبقات اجتماعی؛
۸. به وجود آمدن محلات شمال و جنوب؛
۹. جدایی محل‌های سکونت از محل های کار؛
۱۰. ظهور طرح های جامع شهری ؛
۱۱. نگرش دوبعدی به شهر؛
۱۲. گسستن از تاریخ و فرهنگ سنتی شهر؛
۱۳. شبکه بندی شطرنجی شهر؛

در زیر سعی می گردد پاره‌ای از این موارد درباره ایران به طور عام و شهر تبریز به طور خاص به بحث کشیده شود.

در قرن نوزدهم بریتانیا و روسیه کشور ایران را به دو قسمت شمالی و جنوبی تقسیم کردند. در اوایل انقلاب شوروی، این کشور از استعمار ملل دیگر دست کشیده و میدان را برای بریتانیا خالی گذاشت. بریتانیا در ایران دخالت مستقیم داشته و دولت تعیین می کرد تا این کشور بتواند نقش خود را در تقسیم جهانی کار بازی کند.

بنا به نیاز امپریالیزم بریتانیا، تولید نفت ایران افزایش یافت. تغییر سوخت ناوگان انگلستان از ذغال سنگ به گازوئیل و اهمیت فرآورده‌های نفتی و نیاز به سوخت برای ماشین‌های جنگی و صنایع اروپا و آمریکای شمالی، دلایل اساسی افزایش صادرات نفت ایران می‌باشد. حجم تجارت خارجی ایران به خاطر عدم موفقیت در صادرات غیر نفتی (که اساسا محصولات

Archive of SID

www.SID.ir

کشاورزی بود) کاهش یافت. در دوران پس از مشروطه، ورود سرمایه داران خارجی به ایران بیشتر شد. سرمایه گذاری‌ها عمدتاً شامل اکتشافات، بهره‌برداری و تصفیه نفت، بهره برداری از شیلات و تأسیس چند رشته راه آهن در کشور بود (نظریان، ۱۳۷۴، ۶۱). از همین زمان تأسیس کارخانجات بزرگ، توسعه راه‌ها و محورهای اطراف شهری، مهاجرت و سایر عوامل رشد فضایی هرچند محدود، آغاز گردید. پیش از ۱۳۰۴ تنها هشت کارخانه مدرن تولیدی تأسیس شده بود و صنایع کوچک از رونق بیشتری برخوردار بودند. اما تغییرات بنیادی در نظام اجتماعی - اقتصادی شهرها ناشی از توسعه صنعت، تجارت، تقلید از الگوهای تولید و مصرف کشورهای غربی و فرهنگ غربی آشکار بود. این تغییرات بنیاد اقتصادی شهر را دگرگون کرد و آن را از اقتصاد روستایی جدا نمود.

استقرار سلطنت پهلوی سرآغاز عصر جدیدی در ایران است. این عصر را به نام‌های مختلفی چون تجددطلبی، مدرنیزم، تجددگرایی و مانند آن خوانده اند.[1] دوران رضا شاه دوران استقرار نهادهای زیربنایی و روبنایی در ایران است و به همین دلیل این دوران سرآغاز کلیه تحولات اجتماعی و اقتصادی معاصر ایران است که ضرورت‌های توسعه روابط سرمایه‌داری در یک کشور عقب‌مانده و ادغام آن در نظام سرمایه‌داری را ایجاب می‌نماید. تقلید از کشورهای غربی، تولید کالاهای مصرفی سرمایه‌داری را از یک سو و واردات کالاهای صنعتی را از سوی دیگر در کشور رونق داد.

وقفه‌ای که در سال‌های ۱۳۲۰ تا ۱۳۳۲ در روند نوسازی و مصرفی کردن جامعه رخ داده بود، بعد از کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ تا اصلاحات ارضی دهه ۱۳۴۰ و به ویژه بعد از آن با شدت و حدت بیشتری دنبال شد. بعد از کودتا شرایط برای ایفای نقش ایران در تقسیم بین المللی کار بهتر تسهیل گردید. به تدریج صنایع مختلفی با کمک گسترده دولت و شراکت مستقیم یا غیرمستقیم انحصارهای خارجی تاسیس شد. صنایع اتومبیل، رنگ، دارو، پتروشیمی، لاستیک، الکترونیک، و غیره به شیوه رایج فوردیستی تاسیس گشتند. تمام این‌ها صنایع کالاهای مصرفی بودند که در مورد مواد اولیه، قطعات، ماشین آلات و نیروی انسانی ماهر به خارج از کشور وابسته بودند. برای حمایت مالی از این صنایع، شبکه گسترده‌ای از بانک‌ها در کشور تاسیس گردید. همچنین شبکه ارتباطات و حمل و نقل نیز توسعه و بهبود یافت. شیوه جدید مصرف رواج یافت و تهران به عنوان مرکز توسعه صنعتی کشور به طرز فزاینده ای رشد یافت.

روند نوسازی از نظر اقتصادی مستلزم تجدید ساختارها و تغییر در الگوی مصرف جامعه است و آن نیز احتیاج به یکپارچگی و بسط بازار داخلی دارد. ولی در ایران به علت فقدان پویش صنعتی و در نتیجه فقدان یک بورژوازی صنعتی، دولت در این راه پیش قدم شده و با گسترش زیرساخت‌های ارتباطی و اقتصادی مجموعه عوامل توسعه را به خود اختصاص داد. شهر به عنوان کانون مهم در سرزمین ملی ظاهر گشته و نقش سرزمینی قلمروهای مختلف جغرافیایی کاهش یافت. حرکت و جریان سرمایه و درآمد ملی از بالا به پایین انجام گرفت و قسمت اعظم آن در شهر تهران و شهرهای بزرگ رسوب کرده و بخش محدودی به داخل شهرهای کوچک جریان یافت.

به موازات افزایش قیمت نفت در دهه ۱۹۷۰، صنعتی شدن ایران سرعت گرفت. کالاهای مصرفی، مواد خام، ماشین آلات و متخصصین خارجی به ایران روانه شدند. تجارت خارجی ایران در دو جهت حرکت می کرد : از طرفی روزانه میلیون‌ها بشکه

[1] در مورد آنچه که در ایران اتفاق افتاده است، برخی نویسندگان به جای مدرنیزم از کلمه شبه مدرنیزم استفاده می کنند (زیاری، به نقل از نوذری، ۴۰). در اشاعه شبه مدرنیزم در ایران دولت و نهادهای دولتی و شماری از روزنامه نگاران، نویسندگان، شاعران، نمایشنامه نویسان، روشنفکران، معماران، شهرسازان و اهل علم سهم به سزایی داشتند. دوره رضا خان را بسیاری از نظریه پردازان سرآغاز غلبه شبه مدرنیزم یا نوگرایی نامیده اند. (همانجا)

Archive of SID

www.SID.ir

نفت صادر می‌شود و از سویی دیگر سالانه میلیاردها دلار کالا و مواد وارد می‌شد. در این دوران، سرمایه گذاری در بخش ساختمان، همچنین کشاورزی نیز افزایش یافت.

به موازات افزایش قیمت نفت، "نیکسون" سیاست جدید امنیت جهانی را ارائه نمود و ایران مجبور شد نقش ژاندارم منطقه خلیج فارس را بازی کند. بدین ترتیب سالانه میلیاردها دلار صرف خرید تسلیحات جنگی، ایجاد مراکز نظامی و غیره شد. در بودجه ایران، بودجه نظامی بیشتر از مجموع بودجه های فعالیتهای اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی کشور بود (رزاقی، ۱۳۶۹، ۱۹-۱۰). زندگی و معیشت شهری مفهوم و رنگ دیگری پیدا کرده و به جلوه گاه تجددگرایی و مرکز عوامل و عملکردهای تازه درآمد. عناصر تازه از قبیل کارخانجات صنعتی، تولیدات صنعتی جدید، مؤسسات مالی جدید مثل بانک‌ها و بیمه، عوامل جدید اقتصادی - تجاری مثل شرکت‌ها، آژانس های وارداتی کالا، مؤسسات مهم حمل و نقل و غیره متوالیاً و در جوار بخش سنتی و قدیمی شهر ظاهر شده و اقتصاد دوگانه‌ای را در شهر به وجود آوردند. هدف نهایی، گسترش و یک‌پارچه کردن بازار شهری، فروپاشی نظام سنتی زندگی و معیشت شهری بود. پیدایش کارمندان و حقوق بگیران دولتی و کارگران موجب به وجود آمدن اقشار جدید در کنار اقشار سنتی جامعه شهری و باعث گسستگی در ساختار اشتغال سنتی در درون شهرها شد. امنیت و توسعه راه‌ها به دنبال سرکوب ایلات و عشایر و جلوگیری از کوچ فصلی آنها به تدریج محدودیت‌های فضایی شهرها را از بین برد. برج و باروها از بین رفته و شهرها به توسعه فضایی دست زدند. «مهر پهلوی» که عبارت از دو خیابان متقاطع با یک میدان در وسط آن بود به تمام شهرها زده شد عملکرد بازار و مراکز سنتی در نتیجه تخریب بیشتر آن‌ها تضعیف شد. بافت قدیم شهرها در انزوای هرچه بیشتر فرو رفت(نظریان، ۱۳۷۴، ۶۱ – ۶۶).

بدین ترتیب مشاهده می‌کنیم که در روند صنعتی شدن ایران، نقش قدرت و سرمایه خارجی بسیار اهمیت داشت و به مانند سایر کشورهای پیرامونی، فوردیزم در شکل صنایع مونتاژ بدون توجه به نیازهای کشور و مهم‌تر از آن بدون توجه به ساختار سنتی صنعت آن وارد کشور شد. صنایع سنتی کشور نتوانستند با صنایع مدرن مقابله کنند و یکی پس از دیگری از صحنه رقابت خارج شدند. اما برخی با آغاز استفاده از ماشین آلات جدید به حیات خود ادامه دادند. جالب توجه است که علی‌رغم درآمد کم در این بخش سنتی، به خاطر بیکاری پنهان در مناطق روستایی کشور و وابستگی نزدیک این بخش با کشاورزی، هنوز درصد قابل توجهی از اشتغال صنعتی در کشور متعلق به همین صنایع کوچک مقیاس سنتی می باشد (رزاقی، ۱۳۶۹، ۴۸).

بعد از انقلاب ۱۳۵۷، ساختار وابسته اقتصاد کشور چهره حقیقی خود را نشان داد. ورشکستگی سیستم بانکی، فرار صاحبان سرمایه به خارج از کشور، بسته شدن بسیاری از واحدهای صنعتی، تحریم اقتصادی کشور از طرف اقتصادهای پیشرفته، عدم امکان فروش نفت و توقف واردات حیاتی، مثل مواد اولیه، قطعات و ماشین آلات همگی دست به دست داده و سیستم صنعتی ایران را که بر پایه فوردیزم در شکل جهان سومی خود بنا نهاده شده بود، در هم ریختند.

کمبود کالا موجب شکوفایی سرمایه تجاری گردید. سپس جنگ بین ایران و عراق پیش آمد. انتقال سرمایه‌های تولیدی از بخش‌های صنعت و کشاورزی به بخش خدمات و تجارت و نیز به سبب جنگ، قیمت‌ها به طور فزاینده‌ای رو به افزایش نهادند. از این رو کشور مجبور به صادرات بیشتر نفت بوده و شرکت های انحصاری داخلی و خارجی دوباره فعالیت خود را (در زمینه خرید نفت و فروش کالاها) آغاز کردند. اقتصاد کشور مثل همیشه دیر متوجه شکست فوردیزم در جهان شد.

رد پای فوردیزم را در طرح های جامع شهری ایران می توان مشاهده کرد: روند طراحی طرح های جامع در ایران مراحل ساده ای را که به صورت تقلیدی از غرب اتخاذ شده و در واقع پاسخی به مشکلات جامعه صنعتی فوردیستی بود، دنبال می کند که عبارتند از: ۱ - بررسی وضع موجود شهر ۲ -تحلیل آن برای شناخت اقدامات لازم جهت رفع مشکلات ۳ - تدوین طراحی

Archive of SID

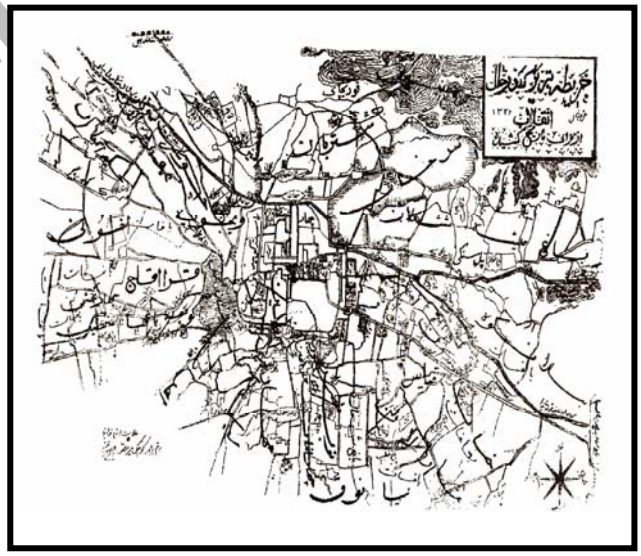
www.SID.ir

برای تحقق این اقدامات. این طرح‌ها از طرف دولت و مشاورانی که برای دولت کار می کنند تهیه می‌شود و در آن مردم (صرف نظر از نمایندگان آنها در شورای شهر) و بخش خصوصی نقشی ندارند. با این حال هزینه تهیه و اجرای این طرح‌ها بر دوش مردم است و در شکل‌گیری محیط مسکونی و زندگی آن‌ها تأثیر فراوان دارند. طرح های جامع صرفاً یک نقشه منطقه‌بندی شده را به سازندگان خصوصی ارائه می کنند و آن‌ها ملزم به رعایت ضوابط کمی آن هستند.

بعد از انقلاب اسلامی تغییرات صورت گرفته در محتوا و روش‌های نظری طرح‌های شهری بسیار ناچیز بوده است تغییر عنوان طرح جامع به طرح توسعه و عمران و حوزه نفوذ تفاوت عمده‌ای را ایجاد نمی‌کند و هنوز از روش پازیتیویستی به صورت (شناخت / تحلیل / طرح) استفاده می شود. لازم به ذکر است که این مدل در کشورهای غربی جای خود را به مدل سیستماتیک (تحلیل / طرح / سیاست) داده است. (شارمند، ۱۳۷۹، ۱۱ – ۱۲). با ورود اتومبیل به زندگی مردم فاصله‌های زمانی و مکانی کم شده و مردم توانستند تغییر در الگوی مسکن دهند و آن را در نقاطی که قبلا دسترس نبود بسازند. از این رو طرح‌های جامع نیز توسعه فیزیکی شهرها را مد نظر قرار دادند. این طرح‌ها بدون توجه به گذشته و تاریخ و سنت زندگی شهری، با الگوبرداری از غرب سعی در ایجاد فضاهای جدید به شیوه مدرن در کشور کردند. (زیاری، ۱۳۸۳، ۴۰). در واقع این طرح‌ها در جستجوی به نظم آوردن فعالیت‌های نوینی که در نتیجه توسعه صنعتی به وجود آمده بود (مسکن، کار، تفریح و ارتباطات) و ضابطه‌مند و استاندارد کردن نیازهای کمی زندگی شهری بوده‌اند. شاید مهمترین علت شکست یا عدم موفقیت کامل این طرح‌ها این بوده است که با رهیافتی پازیتیویستی، به صورت مکانیکی و ماشینی، به یک مسئله انسانی نگریسته‌اند.

ب – نمونه موردی: تبریز

تبریز امروزه یکی از قطب‌های صنعتی کشور است که از عملکردهای ملی و بین المللی در زمینه صنایع برخوردار بوده و مرکز سطح یک صنعتی در مقیاس ملی است. این شهر در برخی از رشته‌های صنعت مانند کبریت سازی، صابون سازی، ریخته‌گری، تولید خشکبار، و صنایع چرم از سوابق و سنت‌های درازمدتی برخوردار بوده و با استقرار صنایع جدید (ماشین سازی، تراکتورسازی، لیفت تراک‌سازی، دورمن دیزل، ایدم، موتوژن، سیمان صوفیان، بلبرینگ، پالایشگاه، پتروشیمی) فعالیت‌های صنعتی شهر از اهمیت ویژه‌ای برخوردار گشته است(عرصه، ۱۳۶۸، ۴).



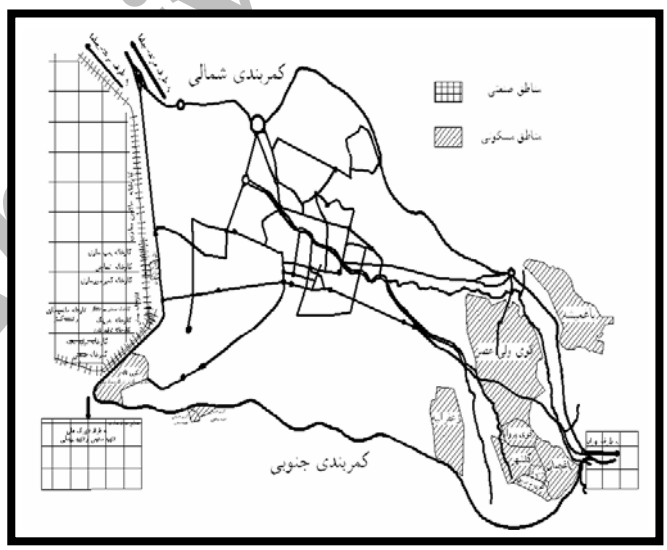
شکل ۲ تبریز– ۱۲۹۷ هجری قمری

Archive of SID

www.SID.ir

نقشه تبریز در سال ۱۲۹۷ قمری نشان از یک شهر تجاری ماقبل مدرن دارد. در این نقشه بازار تبریز در مرکز شهر واقع است و در اطراف بازار محلات مختلف شهر قرار داشتند. هر محله برای خود دارای میدان، آب انبار، قبرستان، حمام، یخچال، مسجد، ومانند آن بود. اغلب این محلات به باغات اطراف و یا ارتفاعات شمالی تبریز محدود می‌شدند. (شکل ۲). در سال‌های بعد در توسعه فیزیکی شهر تبریز از بین عوامل مختلف دو عامل جغرافیایی و سیاسی – اداری نقش اساسی بازی کرده‌اند. از لحاظ طبیعی، تبریز از شمال به وسیله کوه‌های «عینالی» محصور شده و ازغرب نیز راه آهن و پس از آن زمین‌های باتلاقی دریاچه ارومیه این شهر را مجبور به گسترش افقی به سمت شرق نموده است.

از لحاظ سیاسی، پس از تمرکز یافتن قدرت سیاسی – اداری و اقتصادی تهران، تدریجاً توسعه تبریز در سایه قرار گرفته و سیل مهاجرت سرمایه و نیروی انسانی از تبریز به طور خاص و از آذربایجان به طور عام به طرف تهران سرازیر شده و شهر از منابع واقعی خود به نفع تهران تهی گردید (عرصه، ۱۳۶۸، ۱). پس از دوران حکومت پیشه وری و تحکیم حاکمیت ایران در آذربایجان، و مقارن با آن رشد بی رویه تهران و بلعیدن تمام امکانات کشور توسط آن، بقیه شهرها خواه ناخواه به عنوان اقمار پایتخت ایران درآمدند و تبریز نیز از این امر مستثنی نبود و با وجود مطالعات و پیشنهاداتی که از سوی مشاور طرح جامع شهر در زمینه گسترش آن به سایر جهات و من جمله به سوی صوفیان و مرند (شمال غرب) بوده است، گسترش شهر به طرف تهران (شرق) بیش از سایر جهات بوده و مرغوب‌ترین و گران‌ترین زمین‌های شهر نیز در این قسمت شهر قرارگرفته‌اند. توسعه ناپیوسته‌ای که از سوی تهیه کنندگان طرح جامع به تبریز تجویز شد نتوانست آن را از توسعه پیوسته بازدارد و امروزه می بینیم که شهرک‌های مسکونی چون زعفرانیه، رجایی شهر، پرواز، باغچیان، و سایر کوی های مسکونی مثل دادگستری، گلستان، ولیعصر جنوبی و غیره همه به صورت پیوسته به هم چسبیده‌اند. (شکل ۳). در واقع سودهای اقتصادی و منافع مادی مهم‌ترین عامل شکل‌گیری شهر بوده است.



شکل ۳ موقعیت مناطق صنعتی و کوی های مسکونی جدید در تبریز کنونی

احداث راه آهن تبریز در دهه ۱۳۱۰ شمسی قسمت غرب شهر را برای سال‌های طولانی بسته و جهت توسعه محدود می‌نماید. هرچند که وجود زمین‌های باتلاقی دریاچه ارومیه در پس آن نیز امکان چندانی برای توسعه شهر نمی‌دهد. نقشه شهر در دهه ۱۳۵۰ نشان می‌دهد که توسعه شهر تبریز تقریباً در همه جهات صورت پذیرفته و شکل شهر به فرم مربع نزدیک است.

www.SID.ir

عواملی که در مورد توسعه شهر دخیل هستند بیشتر طبیعی بوده و به طرز قرارگیری این شهر نسبت به ناهمواری‌های اطراف شهر مربوط می‌شود.

توسعه صنعتی شهر در جنوب غربی به خاطر وجود راه آهن و با هدف ارتباط شهر با اروپا از یک سو و تهران از سوی دیگر از طریق راه آهن صورت گرفت. اصولا صنایع سنگینی چون تراکتورسازی و ماشین‌سازی جهت حمل و نقل قطعات و مواد خود نیاز به قرارگیری در کنار راه آهن داشتند. صنایع تبریز در جنوب غربی و در قسمت شرقی آن در امتداد جاده تهران قرار گرفته‌اند. توسعه شهر به سوی جنوب غربی آن حاصل برخی روندهای صنعتی شدن به ویژه از دهه ۱۳۴۰ به بعد و تکوین کوی‌های مسکونی مثل لاله (منازل مسکونی تراکتورسازی)، مجتمع مسکونی شقایق، نیلوفر، پامچال، کوی رسالت و امثال آن‌ها در این راستا می‌باشد. ایجاد بخش صنعتی در قسمت جنوب غربی شهر باعث به وجود آمدن محلات کارگرنشین در این قسمت از شهر شد. در عین حال وجود این بخش صنعتی باعث از بین رفتن هکتارها باغ و مناطق سرسبز و روستاهای آباد در منطقه جنوب غرب تبریز گردید.

توسعه شهر تبریز در سال‌های بعد نمی‌تواند بدون ارتباط با اقتصاد ملی و رشد بی رویه و ماکروسفالی شهر تهران درک شود. ایجاد شهرک ولیعصر در شرق شهر و جای گیری صنایع کوچک و بزرگ بر سر راه تبریز - تهران (دروازه تهران) حکایت از این دارد که علیرغم توصیه تهیه‌کنندگان طرح جامع شهر جهت توسعه به سوی شمال غرب (صوفیان و مرند) شهر به شدت به سوی تهران حرکت کرده است. ایجاد اتوبان و کمربندی جنوبی نیز دقیقاً در ارتباط با اتصال صنایع جنوب غرب تبریز به تهران بوده است. حتی ارتباط اروپا و تهران قبل از ایجاد کمربند شمالی شهر (با ایجاد سه راهی در ورودی شهر از طرف مرند) از طریق این کمربندی صورت می گرفت.

بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که تا قبل از انقلاب اسلامی شهر تبریز بر اساس سیستم صنعتی منتج از سیاست‌های فوردیستی در نوع جهان سومی خود شکل گرفته است، اما پس از انقلاب اسلامی این صنعت است که بر اساس سیاست‌های شهرسازی در جستجوی مکان خود برمی‌آید. اهمیت و اعتبار افزون از حدی که تهران در سال‌های آخر حکومت پهلوی به دست آورده بود بعد از انقلاب اسلامی نیز ادامه پیدا کرد و شهرک‌های جدیدی چون زعفرانیه - پرواز - رجایی شهر برای توسعه ناپیوسته شهر ایجاد شدند. در حالی که در سال‌های بعد این شهرک ها به هم چسبیده و ایده توسعه ناپیوسته تهیه کنندگان طرح دوم جامع شهر به حقیقت نپیوست.

از این زمان شهر تقریبا به دو قسمت غربی و شرقی تقسیم شد. قسمت شرقی به دلیل رویکرد به تهران از اعتبار و ارزش بالایی برخوردار است و ارزش زمین در این قسمت از شهر بالاتر از قسمت غربی می‌باشد. از آن پس هر توسعه شهری بدون توجه به اصول شهرسازی و تنها به دلیل سودجویی‌های اقتصادی انجام می‌گیرد به طوری که بورس بازی و زمین‌خواری و سودهای کلان ناشی از آن حتی برخی مسئولین را نیز از حقایق موجود دور کرده است. مثال بارز آن مورد زلزله است که بنا به تحقیقات فراوان و از جمله «یحیی ذکاء» (۱۳۶۸) شهر ۱۲ بار با خاک یکسان شده است و علیرغم این که این نظریه که «هرکجا می خواهیم بسازیم ولی محکم بسازیم » از طرف کارشناسان زلزله رد شده است (وجودی، ۱۳۸۳، ۱)، متأسفانه سودهای ناشی از ساخت مسکن باعث شده است که گسل تبریز که زمانی ۳ کیلومتر با شهر فاصله داشت، در حال حاضر جزو محلات شهر به حساب آید. شهرک‌های باغمیشه، ولی امر، یوسف آباد و ارم دقیقا بر روی روند اصلی گسل شمال تبریز احداث شده‌اند. گسترش شهر بر روی منطقه گسلی شمال شهر، گسترش بی رویه نیست و این گسترش بر اساس طرح‌هایی که از سوی سازمان مسکن و شهرسازی دیکته شده انجام پذیرفته است (همانجا).

Archive of SID

www.SID.ir

شهرسازی غیراصولی بر روند مکان یابی شهرک‌های صنعتی منطقه تبریز اثر گذاشته و مکان صنایع نوعی پس مانده[1] کاربری‌های دیگر محسوب می شود به گونه‌ای که اغلب زمین هایی که برای شهرک صنعتی انتخاب می شوند، زمین‌های بسیار پست و دور از امکانات و تأسیسات شهری برای احداث شهرک می‌باشند. نمونه آن بزرگ‌ترین شهرک صنعتی آذربایجان شرقی به نام شهرک شهید سلیمی است که در شوره‌زارهای شرقی دریاچه ارومیه مکان یابی شده است. بسیاری از شهرک‌های صنعتی که برای انتقال صنایع شهری در نظر گرفته شده‌اند، فاقد تسهیلات و امکانات لازم برای ادامه فعالیت و تولید صنایع هستند. شرایط موجود اغلب آنها حاکی از آن است که طی تصمیمات عجولانه و مقطعی شکل گرفته‌اند.

جمع بندی

در یک جمع بندی می‌توان روند توسعه شهر را به گونه زیر خلاصه کرد:

۱ – شهر تبریز در برخی دوره‌های مختلف دارای شکوه و عظمت خاص خود بوده است که در کمتر شهری در کشور مشاهده شده است. شهر دارای نظامی ویژه بوده و هماهنگی کامل بین محیط، ذهنیت و تفکر انسان و سطح تکنولوژی وی وجود داشته است(خانلو، ۱۳۶۶).

۲ – چنان شکوه و عظمتی در سایه حکومتی جبار و سخت‌گیر ممکن بوده است. این حکومت منافاتی با ذهنیت و سطح فنی مردم شهر نداشت. ارتباط و مناسبات با خارج از کشور در تبریز همواره وجود داشته است و مردم شهر از طریق بازرگانی می‌توانستند از وضع بیرون از کشور نیز آگاهی داشته باشند. اما اوضاع در آن کشورها نیز تفاوت عمده‌ای با داخل نداشت وبه عنوان مثال استبداد تزاری در روسیه و استبداد عثمانی در ترکیه نیز وجود داشت.

۳ – انقلاب کبیر فرانسه آزادی بخش تفکر و اندیشه انسانی در اروپا می‌باشد که در نتیجه آن راه برای اکتشافات و اختراعات فراوانی که در مجموع انقلاب صنعتی را شکل می‌دهند باز می‌شود. انقلاب صنعتی موجب تغییر وسیع زندگی در سطوح مختلف خود می‌شود. این تغییرات به گوش مردم کشور ایران و به ویژه تبریز رسیده و عزم آن‌ها را جهت رویارویی با استبداد قاجار راسخ‌تر می کند. حرکات آزادی‌خواهی بیش از هر شهر، در تبریز نضج می گیرد و موجب انقلاب مشروطه می‌شود.

۴ – رژیم رضا شاه با افکار خاص خود دست به حرکات شبه مدرنیستی در زندگی شهری ایران می‌زند. تبریز نیز از مهر رضاشاهی در امان نمی‌ماند. خیابان پهلوی با احداث در بستر رودخانه ای که از طرف لیقوان به شهر سرازیر می‌شود، شهر را به دو نیم تقسیم کرده و بافت سنتی آن را به هم می‌زند. دروازه های شهر تخریب می‌شوند و شهر گسترش فیزیکی به اطراف خود پیدا می کند.

۵ – شهر رابطه منطقی خود را با روستاهای اطراف (تا حدی) از دست می‌دهد. نیاز شهر به روستاهای اطراف خود هر سال کمتر شده و نیاز به تهران و خارج از کشور بیشتر می‌شود. این امر موجب فقر روستاییان و مهاجرت وسیع روستاییان آذربایجان به تهران می‌شود.

۶ – از سال های ۱۳۴۰ تبریز به سبب نزدیکی به اروپا مورد توجه رژیم پیشین قرار گرفته و روند صنعتی شدن تبریز شدت می گیرد. کارخانجات متعددی همچون تراکتورسازی و ماشین سازی در این شهر احداث می‌شوند. این کارخانجات به شکل گیری محلات کارگر نشین در اطراف خود کمک می کنند.

[1] residual

Archive of SID

www.SID.ir

۷ - به لحاظ عدم رعایت ملاحظات زیست محیطی به تدریج شهر تبریز از نظر هوا آلوده می‌شود و از این نظر بعد از تهران دومین شهر آلوده کشور به شمار می‌رود.

۸ - مردم مرفه از محلات سنتی شهر و از کنار کارخانجاتی که در اطراف خود قشر فقیر کارگران را جای داده‌اند، کوچ کرده و به سوی نقاط و زمین‌های جدید مسکونی هجوم می برند.

۹ - به تدریج محلات فقیر و غنی در شهر به وجود می‌آیند. در کنار آن نوع دیگری از تقسیم‌بندی در شهر دیده می‌شود. این دوگانگی بین افرادی است که به صورت سنتی و با حفظ علائق و اعتقادات مذهبی با جلوه‌های مدرنیزم پهلوی مخالفت و مبارزه می کنند. از نظر فضایی آنها در محلات قدیمی و سنتی که متوجه تغییرات کمتری شده اند زندگی می‌کنند. از سویی دیگر محلات جدیدالاحداث بیشتر محل موافقان رژیم پهلوی و افرادی است که مدرنیته را تأیید می‌کنند. از نظر اقتصادی جایگاه این دو گروه متفاوت است و به بازاری ها و اداره جاتی‌ها مشهور هستند.

۱۰ – طرح‌های شهرسازی ایران عامل بسیار مؤثری در روند توسعه فیزیکی شهر تبریز است. طرح جامع شهر با هدف ساماندهی به وضع نابسامانی که در نتیجه اقدامات پیش یادشده از طرف مشاورین غیربومی نگاشته شده و اجرای آن (هرچند نه به صورت کامل) موجب تغییرات اساسی در شکل شهر می‌گردد. در طرح کوی های جدید به شیوه فوردیستی از شبکه بندی شطرنجی استفاده می‌شود.

۱۱ - بعد از انقلاب اسلامی، و به موازات شکست شیوه‌های فوردیستی در دنیا و به تبع آن در کشورهای پیرامونی، صنعت تبریز نیز نقش حاشیه‌ای پیدا می کند. دولت با هدف از بین بردن تبعیض و تمایزات بین اقشار مختلف مردم، دست به اقدامات اجتماعی و سیاسی وسیع و از آن جمله اقدامات ارضی می‌زند. هیئت هفت نفره زمین موجب به هم خوردن قیمت‌های زمین شهری و نظام مندی پیشین می‌شود و محلات جدیدی شکل می‌گیرند. تأثیر افکار فردی بر شهرسازی فزون می‌یابد و مدیران شهری، با تصمیمات روزمره و عجولانه و الگوبرداری محدود دست به تغییرات اساسی در نظام شهر می‌زنند. احداث زیرگذرها و روگذرها از بارزترین اقدامات این دوره است.

۱۲- سودجویی اقتصادی و کم توجهی و ناآگاهی برخی مسئولین باعث گسترش شدید شهر به صورت افقی و عمودی در زمین هایی که از لحاظ علمی مساعد نیستند می شود، به طوری که زمین خواران و سودجویان بدون توجه به امنیت جامعه دست به احداث شهرک های جدیدی حتی روی گسل می‌نمایند.

۱۳- احداث شهرک‌های صنعتی در اقصی نقاط کشور در برنامه اقدامات دولت جمهوری اسلامی قرار می گیرد. اما به دلایل سودجویی اقتصادی و زمین خواری، مکان یابی شهرک‌های صنعتی غیراصولی و به عنوان پس مانده سایر کاربری‌ها انجام می‌گردد. در تبریز نیز شهرک‌های صنعتی رجایی و سلیمی موجب ایجاد فضاهای صنعتی جدید علاوه بر فضاهای پیشین شده و برخی مجتمع‌های فقیر و کارگرنشین را به وجود می‌آورند. روستاهایی همچون کندرود به عنوان نقاط مسکونی جدید مورد توجه قرار می گیرند. شهرهای کوچکی مثل سردرود، ممقان و باسمنج نیز سهم خود را از توسعه صنعتی تبریز می گیرند.

در یک نتیجه گیری کلی از مطالعه موردی در مورد تبریز می‌توان رد پای فوردیزم و سیستم صنعتی را تا قبل از انقلاب اسلامی در این شهر دید و باور داشت. اما پس از آن صنعت در جستجوی مکان خود از زمین‌هایی است که به کار سایر استفاده‌ها و به ویژه استفاده‌های سودجویانه مسکونی نمی‌خورند. لذا نمی توان توسعه شهر تبریز را همچون شهرهای اروپایی فقط در نتیجه تغییرات سیستم صنعتی دانست و قطعاً تبریز جامه شهر جهان سومی را به خود پوشیده است و در توسعه آن عوامل رایج شهرهای جهان سوم دخیل بوده‌اند. بنابراین سهم و وزن سیستم صنعتی فوردیزم در شهرسازی تبریز را بایستی در کنار عوامل

Archive of SID

www.SID.ir

دیگر به ویژه عامل سیاسی و عامل اقتصادی جستجو کرد. هرچند که همه این عوامل بازتاب اقتصاد سرمایه داری در فضاهای ملی و محلی می باشند.

منابع

۱ – خانلو، منصور (۱۳۶۶)، تبریز قدیم از کهن ایام؛ تبریز؛ انتشارات تلاش.

۲ – رزاقی، ابراهیم (۱۳۶۹)، اقتصاد ایران ؛ تهران؛ نشر نی.

۳ – زیاری، کرامت اله (۱۳۸۳)، مکتب‌ها، نظریه‌ها و مدل‌های برنامه و برنامه ریزی منطقه ای؛ چاپ اول؛ قم؛ انتشارات دانشگاه یزد.

۴ – شارمند (مهندسین مشاور) (۱۳۷۲)، شیوه‌های تحقق طرح های توسعه شهری – جلد اول – بررسی تجارب تهیه و اجرای طرح های توسعه شهری در جهان؛ تهران؛ انتشارات سازمان شهرداری های کشور.

۵ – شارمند (مهندسین مشاور) (۱۳۷۸)، شیوه های تحقق طرح‌های توسعه شهری – جلد دوم – بررسی تجارب تهیه و اجرای طرح های توسعه شهری در ایران؛ تهران؛ انتشارات سازمان شهرداری های کشور.

۶ – شارمند (مهندسین مشاور) (۱۳۷۹)، شیوه‌های تحقق طرح‌های توسعه شهری – جلد سوم – تدوین شیوه‌ای مناسب تهیه طرح های شهری در ایران؛ تهران؛ انتشارات سازمان شهرداری‌ای کشور.

۷ – عرصه، مهندسین مشاور معماری و شهرسازی (۱۳۶۸)، طرح جامع تبریز – جلد ۱۵ – تحلیل روندها و گرایش‌ها – الگوی توسعه؛ تبریز؛ سازمان مسکن و شهرسازی استان آذربایجان شرقی.

۸ – نظریان، علی اصغر (۱۳۷۴)، جغرافیای شهری ایران؛ چاپ اول؛ تهران؛ دانشگاه پیام نور.

۹ – نقشه دارالسلطنه تبریز – ۱۲۹۷.

۱۰ – وجودی، مهدی (۱۳۸۳)، صدای پای زلزله در تبریز؛ روزنامه شرق ۱۳۸۳/۸/۱۶.

11- Albrechts, L. (1991): “Changing Roles and Positions of Planners”; Urban Studies; Vol. 28, No 2, p. 123-137.

12- Angel, R.P. (1990): “New Firm Formation in the Semiconductor Industry: Element of a Flexible Manufacturing System”; Regional Studies, Vol.24, No.3, pp.211-221.

13- Eraydin, A. (1991): “Localities and New Division of Labour Under the Pressure of Restructuring”; Paper Presented to IGU Commission on Industrial Change, Malaysia.

14- Harvey, D. (1989): The Condition of Postmodernity; Basil Blackwell; Cambridge; USA.

15-JOHNSTON, Ronald (1983): Philosophy and Human Geography; Edward Arnold; London, UK.

16- Schmitz, H. (1989): “Flexible Specialization, A New Paradigm of Small-Scale Industrialization?” University of Sussex, Institute of Development Studies, Working Paper, sent by C. Rogerson.

17- Scott, A. J. (1988): “Flexible Production System and Regional Development: The Rise of New Industrial Spaces in North America and Western Europe”; International Journal of Urban and Regional Research, Vol.12, pp.171-186.

18- Storper, M. (1990): “Industrialization and Regional Question in the Third World: Lessons of Post Imperialism, Prospects of Post Fordism”; Progress in Human Geography, Vol.14,pp.423-443.

19- (2002):“East Azerbaijan Province – Townships”; www.irancarvan.com

20- (2005): Industrial Relation and Contemporary Capitalism; http:// www. uohyd.ernet.in/sss/ dsociology /indrel.html

Archive of SID

www.SID.ir