

A comparative analysis of the architecture of railway station buildings in Iran and Turkey (1921–1978)

Parichehr Bahonar¹, Hossein Soltanzadeh^{2*}, Ghazal Keramati³, Sara Dasht Gerd⁴

1. PhD Candidate in Architecture, Department of Architecture, CT.C., Islamic Azad University, Tehran, Iran.
parichehr.bahonar@gmail.com

*2. Professor, Department of Architecture, CT.C., Islamic Azad University, Tehran, Iran.
(Corresponding Author: h72soltanzadeh@gmail.com)

3. Assistant Professor, Department of Architecture, CT.C., Islamic Azad University, Tehran, Iran.
ghazal_keramati@yahoo.com

4. Assistant Professor, Department of Architecture and Urban Planning, Has.C., Islamic Azad University, Hashtgerd, Iran.
sara.dashtgard92@gmail.com

ABSTRACT

Received: 9 June 2025
Revised: 16 June 2025
Accepted: 27 June 2025
Available Online: 01 July 2025

Article type: Research Paper
DOI:
<https://doi.org/10.82394/sbea.2025.1209160>

At the beginning of the 20th century, Iran and Turkey, under the influence of global and domestic transformations, took significant steps toward modernization and the development of transportation infrastructure. Railway stations, as physical, functional, and cultural nodes, played a crucial role in reflecting national identity and developmental policies. However, cultural, political, and climatic differences between the two countries led to distinct approaches in the design and construction of these stations. This study aims to conduct a comparative analysis of the architectural characteristics of railway stations in Iran and Turkey from 1921 to 1978, focusing on the factors influencing design patterns and the expression of national identity in each country. The research method is quantitative-analytical, and data were collected through documentary and library-based sources. Within this framework, eight selected railway stations from each country were examined and analyzed. The findings indicate that Iranian railway stations—particularly during the reign of Reza Shah Pahlavi—embody a blend of Persian and Western architectural styles, emphasizing the use of local materials, climatic considerations, and national identity. In contrast, Turkish stations—especially during the Republican era—were shaped by influences from neoclassical, Art Nouveau, and Turkish national architecture styles, with a stronger focus on modernism and republican identity. The comparative analysis reveals that railway stations in both countries function not only as infrastructural facilities but also as cultural and political symbols. These differences reflect the divergent modernization and development strategies pursued in Iran and Turkey.

Keywords: Iran, Turkey, Transportation, Railway Stations, Railway Station Architecture.

This article is derived from the doctoral dissertation of ‘Parichehr Bahonar’, entitled *"Explaining How The Architecture Of Railway Stations Was Formed In Iran And Turkey (1921-1978)"*, conducted under the supervision of ‘Dr. Hossein Soltanzadeh’, with advisory support from ‘Dr. Ghazal Keramati’, and ‘Dr. Sara Dasht Gerd’.

*1 Corresponding author: Hossein Soltanzadeh
E-mail address: h72soltanzadeh@gmail.com



مقایسه تطبیقی معماری ساختمان‌های ایستگاه‌های راه‌آهن ایران و ترکیه در بازه زمانی

۱۳۰۰ تا ۱۳۵۷ ش

پریچهر باهنر^۱، حسین سلطان‌زاده^{۲*}، غزال کرامتی^۳، سارا دشتگرد^۴

۱. دانشجوی دکتری تخصصی معماری، گروه معماری، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

۲*. استاد گروه معماری، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

۳. استادیار گروه معماری، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

۴. استادیار گروه معماری و شهرسازی، واحد هشتگرد، دانشگاه آزاد اسلامی، هشتگرد، ایران.

چکیده

با آغاز قرن بیستم، ایران و ترکیه در پرتو تحولات جهانی و داخلی، گام‌های اساسی در جهت نوسازی و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل برداشتند. ایستگاه‌های راه‌آهن به‌عنوان نقاط اتصال فیزیکی، عملکردی و فرهنگی، نقشی مؤثر در بازتاب هویت ملی و سیاست‌های توسعه‌ای ایفاء کردند. با این حال، تفاوت‌های فرهنگی، سیاسی و اقلیمی میان دو کشور، به بروز تمایزاتی در طراحی و ساخت این ایستگاه‌ها انجامید. هدف پژوهش حاضر، تحلیل تطبیقی معماری ایستگاه‌های راه‌آهن ایران و ترکیه در بازه زمانی ۱۳۰۰ تا ۱۳۵۷ ش، باتمركز بر عوامل مؤثر در شکل‌گیری الگوهای طراحی و بازتاب هویت ملی در هر کشور است. روش تحقیق به‌صورت کمی-تحلیلی بوده و داده‌ها به شیوه اسنادی و کتابخانه‌ای گردآوری شده‌اند. در این چارچوب، هشت ایستگاه راه‌آهن منتخب از هر دو کشور، موردبررسی و تحلیل قرار گرفتند. یافته‌ها نشان می‌دهد ایستگاه‌های ایران، به‌ویژه در دوران رضاشاه پهلوی، تلفیقی از سبک‌های معماری ایرانی و غربی باتأکید بر استفاده از مصالح محلی، ملاحظات اقلیمی و تقویت هویت ملی هستند. در مقابل ایستگاه‌های ترکیه، به‌ویژه در دوران جمهوری، تحت تأثیر سبک‌های نئوکلاسیک، آرت نوو و معماری ملی ترکی، بیشتر بر مدرنیسم و هویت جمهوری‌خواهانه تمرکز دارند. تحلیل تطبیقی نشان می‌دهد که ایستگاه‌های راه‌آهن در هر دو کشور، افزون بر عملکرد زیرساختی، به‌مثابه نمادهای فرهنگی و سیاسی تلقی می‌شوند. این تفاوت‌ها بازتاب‌گر رویکردهای متفاوت نوسازی و توسعه در ایران و ترکیه‌اند.

واژگان کلیدی: ایران، ترکیه، حمل‌ونقل، ایستگاه‌های راه‌آهن، معماری ایستگاه‌های راه‌آهن.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۳/۱۹

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۰۳/۲۶

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۴/۰۶

تاریخ انتشار: ۱۴۰۴/۰۴/۱۰

مقاله علمی پژوهشی

<https://doi.org/10.82394/sbea.2025.1209160>

این مقاله برگرفته از رساله دکتری «پریچهر باهنر»، با عنوان «تبیین چگونگی شکل‌گیری معماری ایستگاه‌های راه‌آهن در ایران و ترکیه (۱۳۵۷-۱۳۰۰)»، است که به راهنمایی «دکتر حسین سلطان‌زاده»، و مشاوره «دکتر غزال کرامتی»، و «دکتر سارا دشتگرد»، استخراج شده است.

* نویسنده مسئول: حسین سلطان‌زاده

آدرس پست الکترونیک: h72soltanzadeh@gmail.com

مقدمه

از اواخر قرن ۱۹ و در طول سده ۲۰ میلادی، با آغاز انقلاب صنعتی، تحولات کالبدی و گسترش شهرنشینی، زیرساخت‌های حمل‌ونقل، به‌ویژه شبکه‌های راه‌آهن، به‌عنوان عاملی بنیادین در پیشبرد توسعه اقتصادی، شکل‌گیری مناسبات اجتماعی نوین و تحول در ساختارهای فرهنگی کشورها مطرح شدند (Alvarez-Palau et al. 2025: 1192). معماری ایستگاه‌های راه‌آهن، به‌مثابه یکی از نمادین‌ترین فضاهای این شبکه، در بستر جریان‌های فرهنگی و سیاسی گوناگون، پذیرای سبک‌های متنوعی شد (فتاحی، کاراحمدی، ۱۴۰۲: ۲). با این تفاوت که این سبک‌ها، متناسب با زمینه‌های بومی و هویت ملی هر کشور، بازآفرینی شدند (نوری، سلیمانی، ۱۴۰۰: ۸۲). ایستگاه‌های راه‌آهن به فضاهایی تبدیل گشتند که بازتاب‌دهنده ایدئولوژی‌های حاکم، ذائقه زیبایی شنا سانه و جهت‌گیری‌های تکنولوژیک عصر خود بودند (Sioli, Awan, Palagi, 2024: 219). نقش ایستگاه‌ها تنها به عملکرد جابه‌جایی محدود نماند این فضاها، به‌واسطه موقعیت استراتژیک و ماهیت بینا-فضایی خود، به عرصه‌هایی برای تقاطع فرهنگ‌ها، تعامل طبقات اجتماعی و شکل‌گیری تجربه‌های جمعی بدل شدند (نظریان، بلیان‌ا صل، ۱۳۹۷: ۱۱۶). ایستگاه‌های راه‌آهن را می‌توان نمونه‌ای از «فضاهای عمومی نوین»، دانست که در جریان مدرنیزاسیون شهری ظهور کردند (نوری، ۱۴۰۱: ۷۷). با ورود فناوری‌های نوین ساخت‌وساز، نظیر بتن مسلح، فولاد و شیشه، این فضاها به جلوه‌گاه پیشرفت صنعتی بدل شدند (شهرکی، فروتن‌اصفهانی، ۱۴۰۲: ۵۱). جایی که نوآوری‌های مهندسی و معماری نه‌تنها در خدمت عملکرد، بلکه در راستای ساخت نوعی ابهت و نمایش قدرت ملی قرار گرفتند (Beim, 1999: 45-69).

در این میان، کشورهای مختلف با توجه به شرایط عملکردی، رویکردهای متفاوتی در طراحی و ساخت ایستگاه‌های راه‌آهن اتخاذ کردند. پژوهش‌موردتبیین باتمركز بر دو نمونه شاخص؛ ایران و ترکیه؛ به مقایسه تطبیقی معماری ساختمان‌های ایستگاه‌های راه‌آهن می‌پردازد. در دوره پهلوی اول (۱۳۲۰-۱۳۰۴ش)، معماری ایستگاه‌های راه‌آهن ایران تحت‌تأثیر سیاست‌های نو سازی و تمرکزگرایانه رضاشاه^۱ قرار گرفت. در این زمان، سبک نئوکلاسیک با تأثیراتی از اکسپرسیونیسم آلمانی در طراحی ایستگاه‌ها به کار رفت. و با استفاده از مصالح نوین نمایشگر پیشرفت صنعتی و تجلی‌گاه اقتدار دولت مرکزی بودند (شاه‌حسینی، ۱۴۰۰: ۱۱۲). در دوره پهلوی دوم (۱۳۵۷-۱۳۲۰ش)، تحولات اجتماعی و فرهنگی منجر به دگرگونی‌هایی در سبک معماری ایستگاه‌ها شد. برخی از ایستگاه‌های جدید با گرایش به نئوکلاسیک متأخر و عناصر مدرن طراحی شدند تا همسو با روندهای شهرسازی و مدرنیزاسیون عمل کنند. این ایستگاه‌ها نه‌تنها مراکز جابه‌جایی، بلکه عرصه‌هایی برای تجربه فضایی برای تجربه فضایی عمومی مدرن بودند (باهنر و دیگران، ۱۴۰۳الف: ۴-۱). در پی تأسیس جمهوری ترکیه در سال ۱۹۲۳م، معماری ایستگاه‌های راه‌آهن تحت‌تأثیر ایدئولوژی‌های نوگرایانه ملی‌گرایی و مدرنیسم قرار گرفت. در این دوره «جریان معماری ملی نخست»^۲ که ترکیبی از عناصر معماری سنتی عثمانی و سبک‌های نوین اروپایی بود، مبنای طراحی بسیاری از ایستگاه‌ها قرار گرفت. تا هویت ملی جدید و استقلال‌طلبانه جمهوری نوپای ترکیه را منعکس کنند. از دهه ۱۹۵۰م به بعد، با گسترش معماری مدرن بین‌المللی، گرایش به سادگی، عملکردگرایی و استفاده از مصالح صنعتی مدرن در طراحی ایستگاه‌ها رایج شد. ایستگاه‌های راه‌آهن این دوره با فرم‌های ساده، خطوط مستقیم و تأکید بر کارکرد، نه‌تنها به‌عنوان زیرساخت‌های حمل‌ونقل، بلکه به‌مثابه فضاهای شهری مدرن و نمادهایی از نوسازی و پیشرفت تلقی می‌شدند (باهنر و دیگران، ۱۴۰۳ب: ۲-۱). به‌طور خاص، پرسش اساسی این پژوهش آن است که - چه تفاوت‌ها و اشتراکاتی در رویکردهای معمارانه به طراحی ایستگاه‌های راه‌آهن ایران و ترکیه در بازه زمانی ۱۳۵۷ تا ۱۴۰۰ش وجود دارد و این تمایزات چگونه با بافت تاریخی، سیاسی و فرهنگی هر کشور پیوند دارد؟ - فرضیه تحقیق بر این استوار است که معماری ایستگاه‌های راه‌آهن در ایران با تلفیقی از سنت و مدرنیسم، بازتاب‌دهنده تلاش برای حفظ هویت بومی در دل پروژه‌های نوسازی بوده، درحالی‌که در ترکیه، معماری ایستگاه‌ها بیشتر تحت‌تأثیر مستقیم گرایش‌های نوین اروپایی و هویت نوپای جمهوری خواهانه قرار گرفته است. هدف پژوهش، تحلیل تطبیقی سبک‌ها، فرم‌ها، عملکردها و مفاهیم نهفته در معماری ایستگاه‌های راه‌آهن ایران و ترکیه در دوره مذکور است. درچنین بستری، مطالعه تطبیقی معماری ایستگاه‌های راه‌آهن ایران و ترکیه، می‌تواند به فهمی ژرف‌تر از نسبت میان معماری با سایر موارد در شناسایی الگوهای مشترک با تمایزهای زمینه‌مند مؤثر واقع گردد و می‌تواند همچون آینه‌ای، بازتاب‌دهنده نگرش‌های توسعه‌ای و چگونگی تلفیق یا تعارض سنت و مدرنیسم در قالب فضاهای عمومی محسوب شود.

^۱ Reza Shah Pahlavi^۲ Birinci Ulusal Mimarlık Akımı

پیشینه و مبانی نظری تحقیق

راه‌آهن سراسری ایران، به‌عنوان یکی از پیچیده‌ترین نموده‌های صنعتی شدن در تاریخ معاصر، علی‌رغم جایگاه ویژه‌اش در توسعه فضایی و اقتصادی کشور، کمتر در قالب نظام‌مند در چارچوب میراث صنعتی موردتوجه قرار گرفته است (یزدانی، ابادیان، بیگدلی، ۱۳۹۹: ۱۷۸). برخلاف شاخه‌هایی چون نساجی و معادن که پیشتر در کانون مطالعات قرار داشته‌اند، تحلیل‌های هویتی پیرامون راه‌آهن اغلب سطحی باقی مانده‌اند. این درحالی است که دستورالعمل‌های بین‌المللی چون منشور^۳ "TICCIH"، و رویکردهای یونسکو در ارزیابی و حفاظت از میراث صنعتی، الگوهایی کلی را ارائه داده‌اند که انطباق آن‌ها با بستر خاص ایران، به‌ویژه درمورد راه‌آهن، مستلزم بازخوانی تاریخی و بازتعریف مفاهیم ارزشی است (فرح‌بخش، حناچی، ۱۳۹۴: ۳۳-۴۴).

پروژه راه‌آهن سراسری ایران را می‌توان نه‌تنها یک اقدام عمرانی (نصیری‌واحد، معمارزاده‌طهران، شیرکش، ۱۴۰۲: ۲۲۶)، بلکه تجسمی از اراده سیاسی برای ورود به عصر مدرن دانست؛ تلاشی فراگیر که در بستر سیاست‌های متمرکز رضاشاه، مفهوم معماری را از سنت استاد-شاگردی به رویکردی فناوری‌محور و دانشگاهی سوق داد. این پروژه با جذب شرکت‌های خارجی و بهره‌گیری از مصالح نوین به‌مانند بتن مسلح، نقطه عطفی در گذار ساخت‌وساز سنتی ایران به معماری مدرن محسوب می‌شود. ایستگاه‌های احداث شده، به‌ویژه در محور شمال-جنوب، با سبک‌های متفاوت خود، بازتابی از کشاکش میان گرایش‌های غرب‌گرایانه و بازخوانی‌های ملی‌گرایانه بودند؛ تضادی که در ظاهر کالبدها و درونی‌ترین معناهای معماری این دوره بازتاب یافت (Moghassemi, Akhgar, 2022: 227-240).

ایستگاه‌های راه‌آهن، فراتر از عملکرد حمل‌ونقلی خود، به‌مثابه آینه‌هایی از تحولات فرهنگی، فناوری و زیباشناختی در تاریخ معاصر ایران ایفای نقش کرده‌اند. به‌طور خاص می‌توان ایستگاه‌های راه‌آهن شمال‌غرب کشور را، نمونه‌های بارز روند دگرگونی معماری از دوره قاجار تا عصر حاضر عنوان کرد. از سویی در دوره‌های نخست، شاخص‌هایی چون سقف‌های شیروانی، تزئینات پرکار و مصالح بومی چون آجر و سنگ، به هویت معماری این سازه‌ها معنا می‌بخشید؛ درحالی که در دهه‌های اخیر، سادگی فرمی، حذف تزئینات و استفاده از مصالح صنعتی چون کامپوزیت و مرمر، بر الگوهای طراحی غلبه یافته است. این دگرگونی نه‌تنها بازتابی از ضرورت‌های کارکردی نوین و تحولات تکنولوژیک است، بلکه نشانگر افول نگاه هویتی به کالبد فضاهای عمومی محسوب می‌شود (شاه‌حسینی، اسدزاده، ۱۴۰۱: ۸۰-۶۳).

باتکیه بر اسناد آرشیوی، تصاویر تاریخی و نقشه‌های فنی ایستگاه حیدرپاشا را می‌توان به‌مثابه تقاطع تاریخ، هویت معماری و منازعات توسعه‌گرایانه، در بیش از یک سده، هم‌زمان با تغییرات کالبدی، شاهد گسست‌ها و پیوست‌های گفتمانی میان سنت حمل‌ونقل ریلی و الزامات شهرسازی نوین مطرح نمود. بنایی با معماری نئورنسانس که در سال ۱۹۰۸ میلادی، بر کرانه بسفر قد علم کرد، نه‌تنها نماد پیوند جغرافیایی آناتولی و اروپا، بلکه تجسمی از جاه‌طلبی‌های امپراتوری عثمانی در آستانه مدرنیته بود و یکی از میراث صنعتی در سپهر سیاست‌گذاری شهری قلمداد می‌شود (Erkan, 2013: 99-116).

گسترش راه‌آهن، که یکی از مهمترین دستاوردهای انقلاب صنعتی بود، ساختار شهرها را به‌طور اساسی دگرگون کرد. در ترکیه، اگرچه خطوط ریلی از اواخر دوران عثمانی آغاز شدند، اما شهرهایی به‌مانند غازی‌عینتاب به‌دلیل موقعیت جغرافیایی دشوار و توسعه نامتوازن، تا نیمه قرن ۲۰ میلادی، از این امکان بی‌نصیب ماندند. این درحالی بود که غازی‌عینتاب پیشینه‌ای طولانی در مبادلات تجاری، به‌ویژه در مسیر جاده ابریشم داشت. نقشه‌های اولیه شهر مانند طرح *بارسومیان-نازاریان*^۴ و *برنامه جانسن*^۵، اگرچه به موضوع حمل‌ونقل توجه داشتند، اما راه‌آهن عملاً دیرتر وارد ساختار شهر شد. این تأخیر باعث شد غازی‌عینتاب در مقایسه با سایر شهرهای منطقه آناتولی از نظر ارتباط فضایی عقب بماند و رشد شهری آن نیز تحت‌تأثیر قرار گیرد. امروزه با تمرکز دوباره بر حمل‌ونقل ریلی، بازتعریف جایگاه این ایستگاه برای تقویت نقش آن در شبکه ارتباطی کشور و پیوند با بافت تاریخی شهر ضروری است (Ayci, Güleç Özer, Güleç, 2020: 196-208).

^۳ TICCIH مخفف "The International Committee For The Conservation Of The Industrial Heritage" است. منشور TICCIH که در سال ۲۰۰۳ تدوین شده، به‌عنوان سند مرجع بین‌المللی در زمینه شناسایی، ارزش‌گذاری و حفاظت از میراث صنعتی شناخته می‌شود و به‌نوعی مکمل کنوانسیون میراث جهانی یونسکو در این حوزه به‌شمار می‌رود. این منشور چارچوب‌هایی برای حفاظت از زیرساخت‌ها، سازه‌ها، ماشین‌آلات و مناظر مرتبط با تحولات صنعتی ارائه می‌دهد.

^۴ Barsumyan-Nazaryan Plan

^۵ Hermann Jansen

در آغاز قرن ۲۰ میلادی، تلاش برای نوسازی شتاب‌زده برپایه الگوهای غربی به‌عنوان راهبردی کلیدی در دستور کار دولت‌های نوپای ایران و ترکیه قرار گرفت؛ رویکردی که ریشه در دغدغه عقب‌ماندگی تاریخی این کشورها داشت. با توجه به محدود بودن دانش بومی در عرصه معماری مدرن، حضور معماران خارجی در هر دو کشور نقش محوری در شکل‌گیری معماری معاصر ایفاء کرد. در دوره حکومت پهلوی اول و نخست جمهوری ترکیه، ورود چهره‌هایی چون *آندره گدار*^۶ و *ماکسیم سیرو*^۷ در ایران، *ارنست اگلی*^۸ و *برونو تائوت*^۹ در ترکیه، نه تنها مسیر آموزش معماری را تحت تأثیر قرار داد، بلکه اجرای پروژه‌های شاخص دولتی را نیز به دست آنان سپرد. این جریان موجب فاصله گرفتن از سنت‌های معماری بومی و گرایش به الگوهای نئوکلاسیک اروپایی شد، هرچند تلاش‌هایی برای تلفیق عناصر بومی با زبان مدرن نیز مشاهده می‌شود (پورادیب، ۱۴۰۱: ۳۴). با وجود اشتراک در تأثیرپذیری از مدرنیسم بین‌المللی، معماری معاصر ایران و ترکیه در مواجهه با زمینه‌های بومی رفتار متفاوتی از خود نشان دادند؛ چنانکه در ایران، استفاده از نمادهایی مانند طاق کسری موجب نوعی بومی‌سازی سبک مدرن شد و در ترکیه، منطقه‌گرایی نوظهور به مثابه پاسخی به هویت از دست‌رفته، جایگاه خود را یافت (حسن‌پور، سلطان‌زاده، بذرافکن، ۱۳۹۶: ۱۴۸-۱۳۳).

← برپایه (جدول ۱)، می‌توان پیشینه مطالعات انجام گرفته را به صورت تفصیلی مورد واکاوی قرار داد.

جدول ۱. پیشینه‌شناسی تفصیلی

ردیف	نویسنده	سال	عنوان	روش	نتایج کلیدی
۱	مرتضی فرحبخش پیروز خنچی	۱۳۰۳ تا ۱۳۰۴	تحلیل تأثیر راه‌آهن به عنوان میراث صنعتی در ایران	کاربردی-کیفی رویکرد توصیفی	اهمیت میراث صنعتی و حفاظت انعطاف‌پذیر؛
۲	گلشن مقیمی پیمان اخگر	۱۳۰۲ تا ۱۳۰۳	The Advent Of Modern Construction Techniques In Iran: Trans-Iranian Railway Stations (1933-1938)	تاریخی-تحلیلی (رویکرد تطبیقی)	نقش راه‌آهن در تحولات معماری مدرن؛
۳	حبیب شاه‌حسینی فاطمه اسدزاده	۱۳۰۳ تا ۱۳۰۴	گونه‌شناسی فضای معماری ایستگاه‌های راه‌آهن شمال غرب ایران (مطالعه موردی: دوره قاجار تا عصر حاضر)	کیفی-تحلیلی	بازیپوند خلاقانه معماری سنتی و معاصر؛
۴	یونجا کس‌های ارکان ^{۱۰}	۱۳۰۲ تا ۱۳۰۳	Haydarpaşa Tren Gari: Bugün, Dün Ve Yarın (1), Kentin Bedeninde Bir Yara(2)	تاریخی-توصیفی (رویکرد تطبیقی)	تداوم عملکرد و حفظ کالبد تاریخی؛
۵	هلال آیبی ^{۱۱} دریا گوله‌چ اوزر ^{۱۲} عبدالقادر گوله‌چ ^{۱۳}	۱۳۰۲ تا ۱۳۰۳	A Spatial Analysis Of Gaziantep Railway And Its Station Throughout History	تاریخی-توصیفی	اهمیت ایستگاه در هویت شهری و توسعه پایدار؛
۶	ناصر حسن‌پور حسین سلطان‌زاده کاوه بذرافکن	۱۳۰۳ تا ۱۳۰۴	بررسی تطبیقی نقش معماران خارجی در تحولات معماری معاصر ایران و ترکیه در سال‌های ۱۳۰۰ تا ۱۳۵۷ ه.ش. (۱۹۲۰ تا ۱۹۷۹ م.)	تفسیری-تاریخی رویکرد تطبیقی	بازتعریف زبان معماری معاصر با ترکیب الگوها؛

معماری به مثابه بازتابی از ساختارهای اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و سیاسی، همواره در تعامل با گفتمان‌های غالب هر دوره تاریخی شکل گرفته و در فضاهای خاصی چون ایستگاه‌های راه‌آهن نمود یافته است. این ایستگاه‌ها، افزون بر نقش زیرساختی در نظام حمل‌ونقل، به عنوان عناصر صریح نمادین و معنادار، تجلی‌گاه هویت ملی، مدرنیته و چشم‌اندازهای توسعه‌ای دولت‌ها محسوب می‌شوند. از این رو، فهم جایگاه معماری ایستگاه‌های راه‌آهن، مستلزم واکاوی پیوندهای میان فرم، عملکرد و معنا در بستر زمان و زمینه‌های

^۶ André Godard

^۷ Maxime Siroux

^۸ Ernst Egli

^۹ Bruno Taut

^{۱۰} Yonca Kösebay Erkan

^{۱۱} Hilal Ayçi

^{۱۲} Derya Güleç Özer

^{۱۳} Abdulkadir Güleç

مختلف می‌باشد که در تفحص حاضر موردواکاوی قرار گرفته است. در همین راستا، به‌منظور فهم دقیق مفاهیم، داده‌ها به‌صورت منسجم برپایه (جدول ۲)، سامان‌دهی و تبیین شده‌اند. از دیدگاه نظریه‌پردازانی همچون هانس زومر^۱ و آنتونی گیدنز^۲، فضاها، معماری، بازتابی از نظم اجتماعی و نظام‌های قدرت‌اند. در این چارچوب، ایستگاه‌های راه‌آهن را می‌توان جلوه‌هایی از سیاست‌های نوسازی، تمرکزگرایی و پروژه‌های دولت-ملت سازی در اوایل قرن ۲۰ میلادی دانست. فرم و سبک این ایستگاه‌ها، به‌نوعی بازنمایی خواست قدرت برای نهادینه‌سازی مدرنیته و هویت ملی تلقی می‌شود. نظریه‌های مدرنیزاسیون، از جمله دیدگاه‌های مارشال برمن^۳ و دیوید هاروی^۴، بر نقش معماری در گذار جوامع سنتی به مدرن تأکید دارند. در این گذار، ایستگاه‌های راه‌آهن به‌عنوان نمادهای فنی و زیبایی‌شناختی مدرنیته، بازتاب‌گر تغییر در نگرش به فضا، زمان، نظم و حرکت هستند. در ایران و ترکیه، روند مدرنیزاسیون به دو شیوه متفاوت اجرا شد و این تفاوت‌ها در فرم، مصالح، مقیاس و سبک ایستگاه‌ها مشهود است. براساس نظریات کریستین نوربرگ-شولتز^۵ درباره «روح‌مکان»، و کوین لینچ^۶ درباره «خوانایی محیط»، فضاها، معماری عمومی همچون ایستگاه‌ها، از رهگذر ویژگی‌های فرمی، نمادین و فضایی، در ساخت و القای حس تعلق و هویت نقش دارند (پهلوانی، جعفری، ۱۴۰۲: ۸۳). تلاش برای تلفیق معماری بومی با سبک‌های مدرن در ایران، و همچنین کاربرد مؤلفه‌های سنتی عثمانی در ترکیه، نشان‌دهنده نوعی بازخوانی انتقادی از مدرنیته در بستر هویت‌محور است. از منظر روش‌شناسی تطبیقی، مقایسه معماری در دو کشور، مستلزم درک دقیق زمینه‌های تاریخی، اقلیمی، سیاسی و فرهنگی است. طبق رویکرد فرنان برودل^۷ و پیر نورا^۸، فضاها در بستر زمان و حافظه تاریخی معنا می‌یابند. بنابراین، تحلیل ایستگاه‌ها، باید باتوجه به سیاست‌های دولت پهلوی و جمهوری نوپای ترکیه و نیز شرایط خاص هر دوره صورت گیرد. براساس دیدگاه‌های ریچارد سنیت^۹ و یورگن هابرماس^{۱۰}، ایستگاه‌های راه‌آهن بخشی از فضاها، معماری عمومی مدرن‌اند که نقش به‌سزایی در ایجاد تجربه‌های جمعی، بازنمایی نظم مدرن و تقویت روابط اجتماعی دارند. معماری این فضاها با رویکرد عملکردگرایی، خوانایی بصری و زیبایی‌شناسی صنعتی طراحی شده و نقش آن‌ها فراتر از مکان‌های گذار، به‌مثابه بسترهای زندگی مدرن شهری تعریف می‌شود.

جدول ۲- تدقیق مبانی نظری

ردیف	محور	نگرش	ابعاد	ارتباط با پژوهش
۱	معماری به‌مثابه بازتاب ایدئولوژی	هانس زومر آنتونی گیدنز	قدرت و سیاست	نشان‌دهنده بازنمایی سیاست‌های دولت‌محور در فرم ایستگاه‌هاست.
۲	مفهوم مدرنیزاسیون و معماری	مارشال برمن دیوید هاروی	زمانی-تکنولوژیک	بیانگر نمود مدرنیته در فرم و فناوری معماری ایستگاه‌هاست.
۳	هویت ملی و معماری بازنمایی‌گر	کریستین نوربرگ-شولتز کوین لینچ	نمادین-فرهنگی	تبیین‌کننده نقش ایستگاه‌ها در القای حس هویت ملی است.
۴	معماری تطبیقی و تحلیل زمینه‌مند	فرنان برودل پیر نورا	تاریخی-مکانی	تأکید بر تحلیل معماری در بستر تاریخی و ملی متفاوت دارد
۵	فضاهای عمومی مدرن	ریچارد سنیت یورگن هابرماس	اجتماعی-تعامل‌گرا	نشان‌دهنده کارکرد اجتماعی ایستگاه‌ها در تجربه زیسته است.

موارد و روش تحقیق

این پژوهش با روش کمی-تحلیلی و باهدف بررسی تطبیقی معماری ایستگاه‌های راه‌آهن ایران و ترکیه در بازه زمانی ۱۳۰۰ تا ۱۳۵۷ ش. انجام شده است. فرایند پژوهش در دو بخش اصلی شامل مطالعات نظری که طبق بخش قبلی، و تحلیل نمونه‌های

¹ Hans Zommer 4
¹ Anthony Giddens 5
¹ Marshall Berman 6
¹ David Harvey 7
¹ Christian Norberg-Schulz 8
¹ Kevin Lynch 9
² Fernand Braudel 0
² Pierre Nora 1
² Richard Sennett 2
² Jürgen Habermas 3

موردی برپایه (جدول ۳)، سامان یافته است. داده‌های پژوهش به روش اسنادی و کتابخانه‌ای گردآوری شده‌اند. جامعه آماری پژوهش، کلیه ایستگاه‌های راه‌آهن ساخته شده در ایران و ترکیه در بازه زمانی موردنظر را دربر می‌گیرد. از این میان، بر اساس نمونه‌گیری هدفمند و (نمونه‌های منتخب پژوهش)، تعداد ۸ ایستگاه (۴ ایستگاه از هر کشور)، با معیارهایی همچون اهمیت تاریخی، تنوع سبکی، قابلیت مقایسه و دسترسی به اطلاعات مستند و بسیار محدود انتخاب شده‌اند.

← برای تسهیل در تحلیل و مقایسه، به هر ایستگاه منتخب پژوهش یک شناسه اختصاصی تعلق گرفته است:

← برای ایستگاه‌های ایران به ترتیب (ایستگاه راه‌آهن تهران-اهواز-تبریز-مشهد) = (IR-01 تا IR-04)

← برای ایستگاه‌های ترکیه (ایستگاه راه‌آهن حیدرپاشا-سیواس-ازمیر-آنکارا) = (TR-01 تا TR-04)

تحلیل داده‌ها با بهره‌گیری از ماتریس تطبیقی و براساس معیارهایی همچون ترکیب‌بندی فضایی، سازمان عملکردی، ویژگی‌های نمای خارجی و ارجاعات مفهومی با شناسه داده تبیین گردید که در ادامه این بخش به آن پرداخته شده است. علاوه بر تحلیل کمی عناصر کالبدی، از رویکردهای معناشناسانه و تفسیری نیز برای واکاوی اهداف طراحی و بستر اجتماعی-فرهنگی آثار بهره گرفته شده است. به منظور افزایش روایی و پایایی نتایج، از روش مثلث سازی داده‌ها استفاده شده و تحلیل‌ها مبتنی بر منابع چندگانه و هم‌پوشان صورت گرفته است.

جدول ۳. تحلیل-تطبیقی ایستگاه‌های (منتخب)، راه‌آهن ایران-ترکیه

ردیف	ایستگاه	کشور	بازه زمانی	سبک معماری	ویژگی	
۱	ایستگاه راه‌آهن تهران پهلوی‌اول	ترکیه	(۱۳۵۷-۱۳۰۰ ه‍.ش/۱۹۷۸-۱۹۲۱ م)	مدرنیسم عملکردگرا با گرایش آرت‌دکو	نمای ساده و متقارن، خطوط مستقیم، استفاده‌از مصالح بومی، عظمت مرکزی	
۲	ایستگاه راه‌آهن اهواز پهلوی‌اول			مدرن‌گرایی با اقتباس اقلیمی	نماهای ساده، سایبان، تهویه طبیعی، مصالح بومی؛	
۳	ایستگاه راه‌آهن تبریز پهلوی‌دوم			مدرن با گرایش ملی‌گرایانه	ترکیب سنت و مدرن، طاق و قوس، آجرکاری محلی، محور مرکزی؛	
۴	ایستگاه راه‌آهن مشهد پهلوی‌دوم			مدرن با تأثیرات نمادگرایی	طراحی مکعبی، ورودی باشکوه، هماهنگ با افراد؛	
۵	ایستگاه راه‌آهن حیدرپاشا جمهوری اول، دوم و سوم	ایران			نئوکلاسیک با گرایش باروک	برج‌های گوشه‌ای، سقف شیروانی، تزئینات سنگی، فرم متقارن؛
۶	ایستگاه راه‌آهن سیواس جمهوری اول			مدرن با هویت بومی	نماهای ساده، بازشوهای منظم، مصالح محلی؛	
۷	ایستگاه راه‌آهن ازمیر (آلسانجاک) جمهوری اول و دوم			ترکیبی (عثمانی متأخر، نئوکلاسیک و مدرن)	ایوان، قوس، طاق هلالی، ترکیب تاریخی-مدرن؛	
۸	ایستگاه راه‌آهن آنکارا جمهوری اول			آرت‌دکو باتلفیق مدرن	خطوط عمودی، هندسه ساده، تقارن، تأکیدبر مرکزیت؛	

بحث و ارائه یافته‌های تحقیق

باتمركزبر ایستگاه‌های منتخب، به عنوان نمونه کاوی پژوهش تعیین شده‌اند و برپایه (جدول ۴)، که شامل شناسه‌های تصویری و فهرستی از ۸ ایستگاه راه‌آهن منتخب در دو کشور ایران و ترکیه است. ایستگاه‌های انتخاب شده از ایران (تهران، اهواز، تبریز و مشهد)، بوده و با کد اختصاری (IR)، مشخص شده‌اند. در مقابل، چهار ایستگاه دیگر از کشور ترکیه (حیدرپاشا، سیواس، آلسانجاک و آنکارا)، هستند که با کد اختصاری (TR)، شناسایی شده‌اند.

دسته‌بندی اولیه این ایستگاه‌ها براساس موقعیت جغرافیایی و شاخصه‌های تاریخی، بستری مناسب برای انجام مقایسه‌های معماری فراهم می‌سازد. این فهرست پایه‌ای برای تحلیل تطبیقی عمیق‌تر در جداول و بخش‌های تحلیلی بعد پژوهش به شمار می‌رود و نقش کلیدی در فهم شباهت‌ها و تفاوت‌های معماری ایستگاه‌های راه‌آهن ایران و ترکیه در بازه زمانی ۱۳۰۰ تا ۱۳۵۷ ش، ایفاء می‌کند.

جدول ۴. نمونه‌کاوی ایستگاه‌های راه‌آهن (منتخب): ایران-ترکیه

ردیف	ایستگاه	تصویر	شناسه
۱	ایستگاه راه‌آهن تهران		IR-01
۲	ایستگاه راه‌آهن اهواز		IR-02
۳	ایستگاه راه‌آهن تبریز		IR-03
۴	ایستگاه راه‌آهن مشهد		IR-04
۵	ایستگاه راه‌آهن حیدرپاشا		TR-01
۶	ایستگاه راه‌آهن سیواس		TR-02
۷	ایستگاه راه‌آهن ازمیر (آلسانجاک)		TR-03
۸	ایستگاه راه‌آهن آنکارا		TR-04

باتمركزبر (جدول ۵)، ویژگی‌های عناصر معماری هر ایستگاه (منتخب)، از جنبه‌هایی چون (کارکرد سازه‌ای-بیان معنایی-پاسخ زمینه‌ای-تحول مفهومی-قیود طراحی)، تحلیل شده‌اند. مثلاً ایستگاه IR-01 در ایران ترکیبی از سنگ، بتن مسلح و قاب‌بندی فلزی را به‌همراه تزئینات آرت‌دکو دارد و با رویکرد ملی‌گرا بازسازی شده‌است. درمقابل، ایستگاه TR-01 در ترکیه با مصالح مرمر و ساختار ستون‌دار بلند باروک و نئوکلاسیک، تأثیرپذیری از میراث عثمانی را نشان می‌دهد. این جدول تطبیقی، نمایانگر تفاوت دیدگاه فرهنگی، اقلیمی و تاریخی در طراحی ایستگاه‌ها بین دو کشور است.

جدول ۵. تحلیل عناصر معماری ایستگاه‌های راه‌آهن (منتخب)، ایران-ترکیه

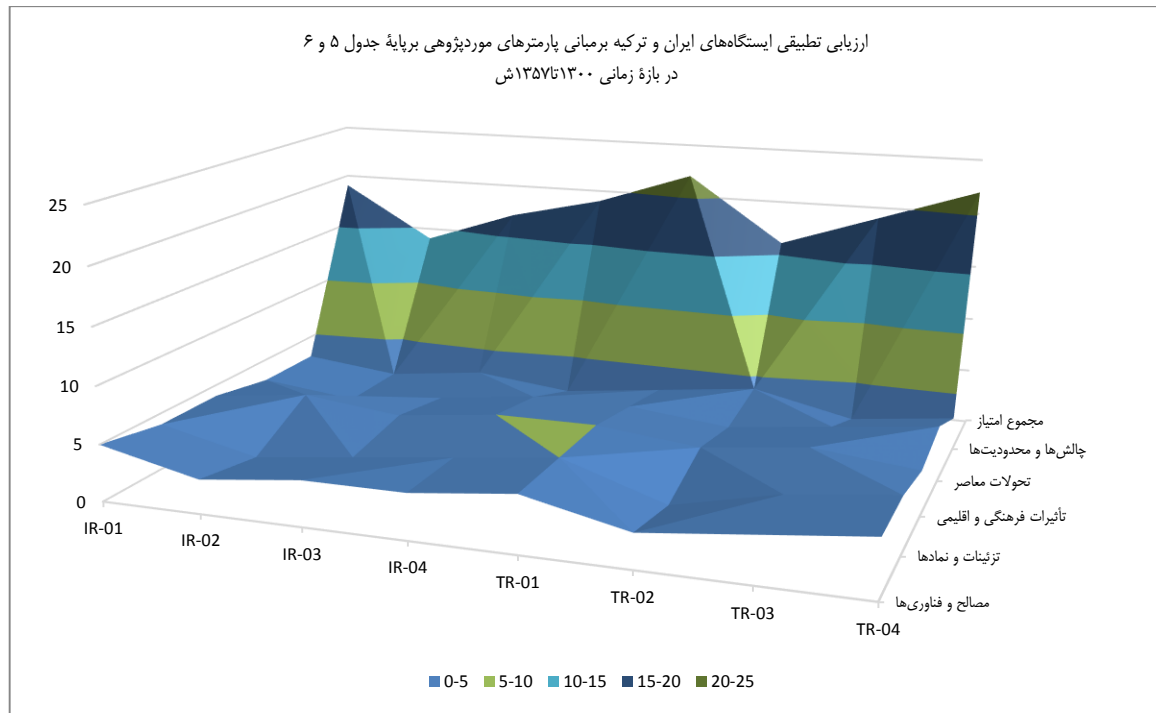
شناسه داده	مصالح و فناوری	تزئینات و نمادها	تأثیرات فرهنگی و اقلیمی	تحولات معاصر	چالش‌ها و محدودیت‌ها
IR-01	سنگ، بتن مسلح، قاب‌بندی فلزی	نقوش هندسی، آرت‌دکو، باندهای افقی	تطبیق با اقلیم سرد نیمه‌خشک، رویکرد ملی‌گرایانه	بازسازی جزئی، حفظ فرم کلی	محدودیت در توسعه پیرامونی
IR-02	آجر محلی، سازه بتنی	تزئینات آجرکاری ساده	هماهنگ با اقلیم گرم‌ومرطوب، تهویه طبیعی	نوسازی ناقص	فرسودگی و آسیب اقلیمی
IR-03	بتن و سنگ، پنجره‌های بزرگ	نمادهای معماری ایرانی نوگرا	تأثیر اقلیم سرد و فرهنگ آذری	کاربری ترکیبی جدید	چالش حفظ هویت تاریخی
IR-04	ترکیب بتن و فلز، پنل‌های پیش‌ساخته	الهامات نمادین مذهبی در حجم ورودی	پاسخ به زائرپذیری و اقلیم نیمه خشک	توسعه محدود سکویی	عدم توازن معماری با بافت پیرامون
TR-01	سنگ مرمر، اسکلت فلزی مدرن	تزئینات باروک، نئوکلاسیک و ستون‌های بلند	تأثیر فرهنگ عثمانی و دریای مرمره	مرمت اساسی پس‌از آتش‌سوزی	قرارگیری در منطقه زلزله‌خیز
TR-02	سنگ محلی، ساختار ساده	تزئینات مینیمال بومی	المان‌های فرهنگی آناتولی	حفظ فرم سنتی	دسترسی محدود به فناوری روز
TR-03	آجر و چوب، نوسازی شده	ترکیب تزئینی عثمانی-مدرن	تأثیر دریایی و فرهنگ شهری	بازآفرینی شهری اطراف	ازدحام کاربری‌های مجاور
TR-04	بتن، استیل، پنل‌های دکوراتیو	نقوش مدرن، جزئیات ملی‌گرایانه	فرهنگ جمهوری خواهانه، اقلیم سرد کوهستانی	توسعه عمودی و تجهیزات جدید	فشار عملکردی و بازسازی مداوم

براساس ۵ پارامتر در نظر گرفته شده برحسب حوزه مطالعاتی به‌مثابه «مصالح و فناوری‌ها»، «تزئینات و نمادها»، «تأثیر فرهنگی و اقلیمی»، «تحولات معاصر» و «چالش‌ها و محدودیت‌ها»، ایستگاه‌ها بین ۱۴ تا ۲۲ امتیاز دریافت کرده‌اند. بیشترین امتیاز مربوط به ایستگاه‌های TR-01 و TR-04 با امتیاز ۲۲ است که نشان‌دهنده عملکرد جامع و هماهنگ آن‌هاست، درحالی‌که ایستگاه IR-02 با امتیاز ۱۴ پایین‌ترین رتبه را دارد. این جدول نمایانگر ضعف ایستگاه‌های ایران در برخی پارامترها به‌ویژه در تزئینات و چالش‌های نوسازی است.

جدول ۶. ارزیابی تطبیقی عناصر معماری ایستگاه‌های راه‌آهن (منتخب)، بر مبنای پارامترهای پنج‌گانه موردتبیین

شناسه داده	مصالح و فناوری‌ها (۵)	تزئینات و نمادها (۵)	تأثیرات فرهنگی و اقلیمی (۵)	تحولات معاصر (۵)	چالش‌ها و محدودیت‌ها (۵)	مجموع امتیاز (۲۵)
IR-01	۵	۴	۴	۳	۳	۱۹
IR-02	۳	۲	۵	۲	۲	۱۴
IR-03	۴	۳	۴	۳	۳	۱۷
IR-04	۴	۴	۵	۴	۲	۱۹
TR-01	۵	۵	۵	۴	۳	۲۲
TR-02	۳	۲	۴	۳	۴	۱۶
TR-03	۴	۴	۵	۴	۲	۱۹
TR-04	۵	۵	۴	۵	۳	۲۲

(نمودار ۱)، تصویری از تحلیل عناصر معماری مطابق (جدول)، و توزیع امتیاز ایستگاه‌هاست که براساس (جدول ۶)، ترسیم شده است. ایستگاه‌های ترکیه (TR-01 و TR-04) در محدوده بالای ۲۰ امتیاز قرار دارند و از نظر میانگین امتیازات، برتری نسبی نسبت به ایستگاه‌های ایران دارند. نمودار به‌روشنی فاصله کیفی میان برخی ایستگاه‌ها را در بُعد معماری و عملکردی نشان می‌دهد.



نمودار ۱. تدقیق ارزیابی‌های ایستگاه‌های راه‌آهن (منتخب)، ایران-ترکیه؛ مبنی بر جدول ۵ و ۶

در این جدول ۴ بُعد شامل نحوه «ترکیب‌بندی فضایی»، «سازمان عملکردی»، نوع «نمای خارجی» و «ارجاعات مفهومی»، برای ۸ ایستگاه منتخب بررسی شده‌اند. مثلاً ایستگاه IR-01 دارای ترکیب فضایی متقارن، سازمان عملکردی سلسله‌مراتبی و ارجاع مفهومی به آرت‌دکو است. در مقابل، ایستگاه TR-03 با ترکیبی پیچیده و متنوع از فضاهای تودرتو و نمایی تلفیقی از عناصر مدرن و عثمانی، به‌وضوح رویکردی ساختارشکن دارد. این جدول تنوع رویکردها را در هر دو کشور آشکار می‌کند.

جدول ۷. تحلیل تطبیقی ابعاد کالبدی و معنایی در ساختار معماری ایستگاه‌های راه‌آهن (منتخب)

شناسه داده	ترکیب‌بندی فضایی	سازمان عملکردی	نمای خارجی	ارجاعات مفهومی
IR-01	سیمترال منظم، تمرکز بر محوریت ورودی	عملکردگرا، سازمان‌دهی بر اساس سلسله‌مراتب فضاها	استفاده از خطوط عمودی و پنجره‌های کشیده با تأکید بر ارتفاع	الهام از آرت‌دکو و نوسازی ملی
IR-02	فرم افقی باتأکید بر تهویه و نور	سازمان‌دهی اقلیمی، توجه به تهویه و نورگیری	نمای آجری با تزئینات ساده و منطبق با اقلیم گرم	ترکیب مدرن‌گرایی با مصالح بومی
IR-03	فضاهای سلسله‌مراتبی باتأکید بر دسترسی مرکزی	عملکردگرا با توجه به نیازهای کاربری مسافر	ترکیب نمای سنگی و آجری باتأکید بر هویت بومی	ملی‌گرایی و ارجاع به هویت فرهنگی
IR-04	ترکیب فضایی منعطف، هماهنگ با گسترش شهر	ساختار مدولار باتأکید بر کارایی	نمای ساده با استفاده از بتن و خطوط افقی	نمادگرایی متناسب با جایگاه مذهبی مشهد
TR-01	تقارن محوری و ترکیب حجمی کلاسیک	تفکیک دقیق عملکردها، بخش‌های عمومی و خصوصی	نمای سنگی با آرایه‌های باروک و ستون‌های برجسته	ارجاع به میراث عثمانی و نئوکلاسیک اروپایی
TR-02	ساده و فشرده، متناسب با مقیاس شهر	پلان باز باتأکید بر عملکردگرایی	نمای ساده با مصالح محلی و رنگ‌های خنثی	هویت بومی و الگوبرداری از مدرنیسم
TR-03	ترکیب‌بندی متنوع و چندگانه با فضاهای تو در تو	سازمان عملکردی پیچیده برای پاسخ به جریان‌های مسافری	نمای ترکیبی از عناصر کلاسیک و مدرن	تلفیق سنت عثمانی و گرایش مدرن
TR-04	محور طولی باتأکید بر مرکزیت و ورودی	ساختار باز و مدرن با عملکردگرایی شدید	نمای آرت‌دکو با ستون‌های عمودی و مصالح ترکیبی	تجلی مدرنیسم جمهوری خواهانه

این جدول همان چهار منظر (جدول ۷)، را به صورت کمی بررسی کرده و ایستگاه‌ها را از مجموع ۲۰ امتیاز رتبه‌بندی کرده است. ایستگاه TR-01 و TR-04 هر کدام با امتیاز ۲۰ در بالاترین سطح ارزیابی قرار دارند، در حالی که IR-04 و TR-02 پایین‌ترین امتیاز را کسب کرده‌اند. این نتایج نشان‌دهنده انسجام فضایی و توجه به طراحی مفهومی در ایستگاه‌های ترکیه در مقایسه با ایران است.

جدول ۸. ارزیابی تطبیقی ابعاد کالبدی و معنایی ایستگاه‌های راه‌آهن (منتخب)، براساس بُعد بررسی

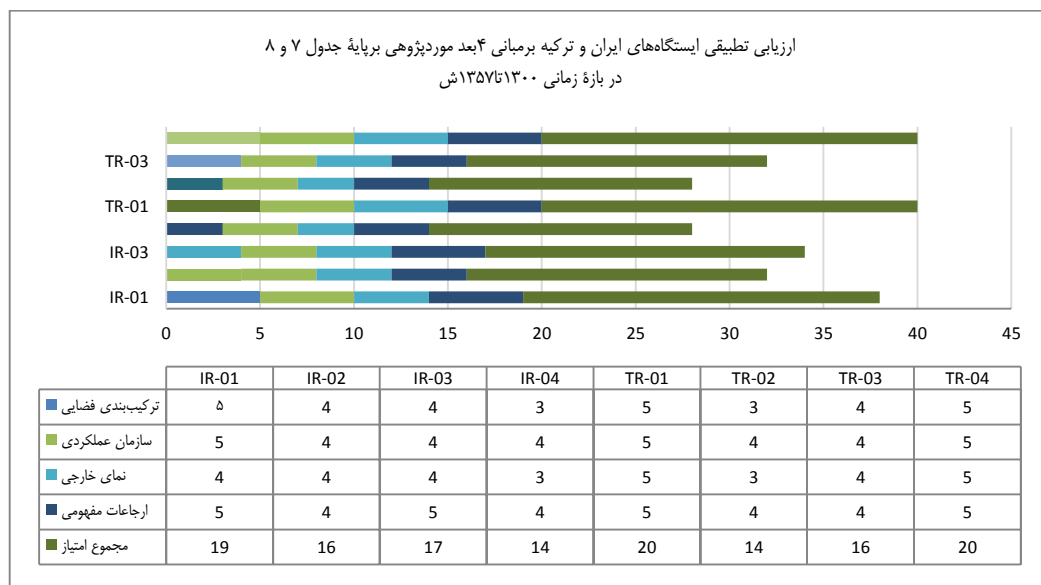
شناسه داده	ترکیب بندی فضایی (۵)	سازمان عملکردی (۵)	نمای خارجی (۵)	ارجاعات مفهومی (۵)	مجموع امتیاز (۲۰)
IR-01	۵	۵	۴	۵	۱۹
IR-02	۴	۴	۴	۴	۱۶
IR-03	۴	۴	۴	۵	۱۷
IR-04	۳	۴	۳	۴	۱۴
TR-01	۵	۵	۵	۵	۲۰
TR-02	۳	۴	۳	۴	۱۴
TR-03	۴	۴	۴	۴	۱۶
TR-04	۵	۵	۵	۵	۲۰

(جدول ۹)، به استخراج نکات مشترک معماری ایستگاه‌ها پرداخته و نشان می‌دهد که در هر دو کشور، تأکید بر محور ورودی، استفاده از مصالح بومی همراه با عناصر مدرن، جداسازی عملکردی فضاها، و انعکاس مفاهیم سیاسی-فرهنگی در ارجاعات مفهومی وجود دارد. این همگرایی‌ها نشان می‌دهد که علی‌رغم تفاوت‌ها، برخی اصول بنیادین معماری راه‌آهن در ایران و ترکیه یکسان باقی مانده‌اند.

جدول ۹. تحلیل نکات مشترک حوزه‌ها در ایستگاه‌های منتخب

حوزه تحلیل	نکات مشترک
ترکیب بندی فضایی	تأکید بر محوریت ورودی و مرکزیت عملکردی
سازمان عملکردی	کارکردگرایی و جداسازی فضاهای عملکردی
نمای خارجی	استفاده از عناصر مدرن به همراه مصالح بومی
ارجاعات مفهومی	بازتاب هویت ملی و نوسازی فرهنگی-سیاسی

برپایه (نمودار ۲)، که توزیع امتیازات ایستگاه‌ها در ۴ منظر فضایی و مفهومی را نمایش می‌دهد. ایستگاه‌های ترکیه در اکثر ابعاد امتیاز بالاتری دارند، به‌ویژه در نمای خارجی و ارجاعات مفهومی. ایستگاه‌های ایران در برخی موارد همچون سازمان عملکردی، نمره خوبی دارند اما در نمای خارجی دچار ضعف‌اند. نمودار به‌وضوح برتری نسبی معماری معاصر ایستگاه‌های ترکیه را برجسته می‌سازد.



نمودار ۲. تدقیق ارزیابی فضایی و مفهومی ایستگاه‌های راه‌آهن (منتخب)، ایران-ترکیه؛ مبنی بر جدول ۸

نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهادات

معماری ایستگاه‌های راه‌آهن به‌عنوان یکی از نمادهای شاخص مدرنیزاسیون و مواجهه با تحولات فرهنگی و اقلیمی، در ایران و ترکیه از مسیرهای گوناگونی عبور کرده است. یافته‌های حاصل از جداول و نمودارهای تحقیق، نشان می‌دهند که در ترکیه، توجه به انسجام فضایی، استفاده از مصالح باکیفیت مانند مرمر و تلفیق میراث عثمانی با اصول معماری نئوکلاسیک منجر به ایجاد ایستگاه‌هایی با انسجام عملکردی بالا و بیان‌گری مفهومی قوی شده است. در مقابل، ایستگاه‌های ایران علی‌رغم بهره‌گیری از تزئینات بومی و بهره‌گیری از سبک‌های همچون آرت‌دکو و مصالح آجر و بتن، در برخی ابعاد با چالش‌های نوسازی و عدم توازن پیرامونی ضعف‌هایی را نشان می‌دهند. در ابعاد فضایی و سازمان عملکردی، هر دو کشور تأکی بر محوریت ورودی و سلسله‌مراتب فضایی را حفظ کرده‌اند، اما ترکیه با بهره‌گیری از ساختارهای حجمی متنوع و نمادگرایی شهری، توانسته است فضاهایی پویا و دارای هویت فرهنگی را شکل دهد. ارزیابی‌های کمی نیز مؤید این مسئله است؛ به‌طوری‌که ایستگاه‌های TR-01 و TR-04 با کسب بالاترین امتیاز (۲۰ و ۲۲) در هر دو دسته‌بندی تحلیلی، به‌عنوان الگوهای موفق طراحی معماری ایستگاه شناخته می‌شوند. از منظر مصالح و فناوری، تفاوت محسوسی بین دو کشور دیده می‌شود. در حالی که ایران بیشتر بر استفاده از مصالح محلی و ساده مانند آجر، بتن و سنگ تأکید داشته، ترکیه در برخی ایستگاه‌ها با بهره‌گیری از تکنولوژی‌های مدرن و مصالح مرغوب، توانسته است نمایی فاخر و درعین‌حال عملکردی ایجاد کند. این مسئله به‌ویژه در نمودارهای امتیازی به چشم می‌خورد؛ جایی که امتیاز کلی ایستگاه‌های ایران عمدتاً بین ۱۴ تا ۱۹ باقی مانده ولی ایستگاه‌های ترکیه سقف ارزیابی را لمس کرده‌اند. از سوی دیگر، در بُعد تزئینات و ارجاعات مفهومی، ایستگاه‌های هر دو کشور منعکس‌کننده روایت‌های تاریخی و فرهنگی خود هستند. ایران با الهام از معماری ملی و آرت‌دکو، و ترکیه با بازتاب میراث عثمانی و نئوکلاسیک، رویکردهایی متمایز اما هدفمند را دنبال کرده‌اند. این ارجاعات مفهومی، نقش مهمی در شکل‌گیری هویت مکانی ایستگاه‌ها داشته‌اند؛ چنانکه در جدول ۷ و ۸ به‌روشنی برتری کیفی ترکیه در این حوزه‌ها دیده می‌شود. در نهایت، تحلیل تطبیقی داده‌ها مؤید آن است که ترکیه با رویکردی ترکیبی از سنت و مدرنیته، توانسته است ایستگاه‌هایی با عملکرد بالا، هویت معماری متمایز و انعطاف‌پذیری فضایی مطلوب خلق کند. در مقابل، ایران هرچند در برخی نمونه‌ها چون ایستگاه تهران (IR-01)، به موفقیت‌های نسبی دست یافته، اما در مواجهه با چالش‌های اقلیمی، نوسازی و هماهنگی عملکردی، نیازمند بازنگری و بازطراحی مبتنی بر رویکردهای جامع‌نگر بوده است. این یافته‌ها می‌توانند در برنامه‌ریزی برای احیای ایستگاه‌های تاریخی یا طراحی ایستگاه‌های جدید در آینده، راه‌گشا باشند.

منابع

- باهنر، پریچهر، سلطانزاده، حسین، کرامتی، غزال و دشتگرد، سارا. (۱۴۰۳ الف). *از سنت تا مدرنیته؛ سیر تطور معماری ایستگاه‌های راه‌آهن ایران و ترکیه در دوره پهلوی و جمهوری ترکیه (۱۳۰۵-۱۳۰۰ ه.ش/ ۱۹۲۱-۱۹۱۷ م.)*. کنفرانس بین‌المللی معماری، شهرسازی، هنر، طراحی صنعتی، ساخت و فناوری حکمت بنیان، تبریز-ایران، ۱۴-۱۱.
- باهنر، پریچهر، سلطانزاده، حسین، کرامتی، غزال و دشتگرد، سارا. (۱۴۰۳ ب). *خوانش نشانه‌شناسی معماری ایستگاه‌های راه‌آهن ایران و ترکیه با تأکید بر بازه زمانی (۱۳۰۵-۱۳۰۰ ه.ش/ ۱۹۷۸-۱۹۲۱ م.)*. کنفرانس بین‌المللی معماری، شهرسازی، هنر، طراحی صنعتی، ساخت و فناوری حکمت بنیان، تبریز-ایران، ۱۲-۱۱.
- پهلوانی، عباس و جعفری، الهام. (۱۴۰۲). *ارزیابی اثرات محیط‌زیستی ساخت و بهره‌برداری راه‌آهن با تأکید بر ماتریس سریع (مطالعه موردی: پروژه آنتنی اتصال سبزوار به راه‌آهن مشهد-تهران)*. فصلنامه علمی پژوهشی-مطالعات جغرافیایی مناطق خشک، دوره ۱۴، شماره ۵۱، ۹۸-۸۲.
- پورادیب، ابودر. (۱۴۰۱). *بررسی تأثیر راه‌آهن پاکستان-ایران-ترکیه بر اقتصاد منطقه‌ای پاکستان*. فصلنامه علمی پژوهشی-مطالعات خاورمیانه، دوره ۲۹، شماره ۱؛ (پیاپی ۱۰۷)، ۳۳-۵۳.
- حسن‌پور، ناصر، سلطانزاده، حسین و بذرافکن، کاوه. (۱۳۹۶). *بررسی تطبیقی نقش معماران خارجی در تحولات معماری معاصر ایران و ترکیه در سال‌های ۱۳۰۰ تا ۱۳۵۷ ه.ش. (۱۹۲۰ تا ۱۹۷۹ م.)*. دوفصلنامه علمی پژوهشی-مطالعات تطبیقی هنر، دوره ۷، شماره ۱۳، ۱۴۸-۱۳۳.
- شاه‌حسینی، حبیب و اسدزاده، فاطمه. (۱۴۰۱). *گونه‌شناسی فضای معماری ایستگاه‌های راه‌آهن شمال غرب ایران (مطالعه موردی: دوره قاجار تا عصر حاضر)*. فصلنامه علمی پژوهشی-هویت‌شهر، دوره ۱۶، شماره ۴، ۸۰-۶۳.
- شاه‌حسینی، یونس. (۱۴۰۰). *ایستگاه راه‌آهن بنه‌کوه جلوه‌گاه تاریخ، صنعت و طبیعت*. فصلنامه فرهنگ قومس، شماره ۶۸، ۱۲۴-۱۱۱.

- شهرکی، علیرضا و فروتن‌صفهانی، میثم. (۱۴۰۲). *مطالعات مهندسی ارزش در راه‌آهن ایران: شهر-چابهار*. فصلنامه علمی پژوهشی-نخبگان علوم و مهندسی، دوره ۸، شماره ۲، ۵۸-۵۰.
- فتاحی، محمدرضا و کاراحمدی، مهران. (۱۴۰۲). *بررسی ویژگی‌های سبک معماری ایستگاه‌های راه‌آهن ایران در دوره پهلوی اول*. هفتمین همایش ملی افق‌های نوین در مهندسی عمران، معماری و شهرسازی، تهران-ایران، ۱۰-۱.
- فرحبخش، مرتضی و حناچی، پیروز. (۱۳۹۴). *تحلیل تأثیر راه‌آهن به‌عنوان میراث صنعتی در ایران*. نشریه علمی پژوهشی-هنرهای زیبا: معماری و شهرسازی، دوره ۲۰، شماره ۴، ۳۳-۴۴.
- نصیری‌واحد، مهدی، معمارزاده‌طهران، غلامرضا و شیرکش، سعیدصیاد. (۱۴۰۲). *طراحی مدل خصوصی‌سازی برای راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با رویکرد استنتاج فازی*. فصلنامه علمی پژوهشی-مدیریت کسب و کار، دوره ۱۴، شماره ۵۴، ۲۴۴-۲۲۵.
- نظریان، شادی و بلیان‌اصول، لیدا. (۱۳۹۷). *بررسی عناصر کالبدی ایستگاه‌های راه‌آهن با رویکرد اصول روان‌شناختی محیطی*. فصلنامه علمی پژوهشی-معماری و شهرسازی آرمان‌شهر، دوره ۱۱، شماره ۲۳، ۱۱۵-۱۲۲.
- نوری، مصطفی. (۱۴۰۱). *فراز و فرود تعیین مسیر راه‌آهن سراسری ایران*. فصلنامه علمی پژوهشی-گنجینه اسناد، دوره ۳۲، شماره ۲: (پیاپی ۱۲۶)، ۷۶-۱۰۰.
- نوری، مصطفی و سلیمانی، کریم. (۱۴۰۰). *بررسی میراث فرهنگی تاریخی برج‌مانده از راه‌آهن شمال ایران*. فصلنامه علمی پژوهشی-تاریخ ایران، دوره ۱۴، شماره ۱: (پیاپی ۳۰)، ۸۱-۱۰۰.
- یزدانی، فروغ، آبادیان، حسین و بیگدلی، علی. (۱۳۹۹). *آموزشگاه‌های فنی و حرفه‌ای و راه‌آهن سراسری ایران (۱۳۰۷-۱۳۳۰)*. فصلنامه علمی پژوهشی-تاریخ اسلام و ایران، دوره ۳۰، شماره ۴۶: (پیاپی ۱۳۶)، ۱۷۷-۱۹۸.
- Alvarez-Palau, E.J., Bogart, D., Satchell, M., Shaw-Taylor, L., (2025). *Transport And Urban Growth In The First Industrial Revolution*. The Economic Journal, 135(668): 1191-1228.
- Aycı, H., Güleç Özer, D., Güleç, A., (2020). *A Spatial Analysis Of Gaziantep Railway And Its Station Throughout History*. Journal OF Periodica Polytechnica Architecture, 51(2): 196-208.
- Beim, A., (1999). *Tectonic Visions In Architecture: Investigations Into Practices And Theories Of Building Constructions: Six Case Studies From The 20th Century. (1 ed.)*. Kunstakademiets Arkitektsskole.
- Erkan, Y.K., (2013). *Haydarpaşa Tren Gari: Bugün, Dün Ve Yarin (1), Kentin Bedeninde Bir Yara(2)*. Journal OF METU JFA, 30(1): 99-116.
- Moghassemi, G., Akhgar, P., (2022). *The Advent Of Modern Construction Techniques In Iran: Trans-Iranian Railway Stations (1933-1938)*. SAHANZ 2021 Conference Proceedings, 227-240.
- Sioli, A., Awan, N., Palagi, K., (Eds.). (2024). *Architectures Of Resistance: Negotiating Borders Through Spatial Practices*. Leuven University Press.