

پل بازارهای تبریز

نیلوفر نواری

ساینا خلیل زاده

فرهاد تهرانی

دانشیار دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی

کلیدواژگان:

شهرهای ایران، بازارهای ایران، تبریز، پل بازار

چکیده

تبریز به سبب قرار داشتن بر مسیر موسوم به جاده ابریشم و راه‌های ارتباطی مهم شرقی - غربی و شمالی - جنوبی کشور، همواره از جایگاهی ویژه برخوردار بوده چندان که در دوره‌های گوناگون پایتخت حکومت‌های ایرانی بوده است. مطالعه تاریخ توسعه شهر نشان می‌دهد که مهران رود حد شمالی شهر بوده است تا هنگامی که با توسعه شهر در دوره آق قویونلوها، سوی دیگر رودخانه نیز جزو شهر می‌شود.

در شهرهای اسلامی بازار قلب تپنده شهر محسوب می‌شود. بازار تبریز بزرگ‌ترین بنای مسقف دست‌ساز بشر محسوب می‌شود. قرارگرفتن شهر در محل چهارراه اقتصادی جهان در دوران‌های طولانی، رونق و توسعه دائم بازار را سبب شده است. با توسعه بازار و افزایش نیاز به فضاهای بیشتر، به مرور زمان بازار به ساحل دیگر مهران رود گسترش یافت.

می‌دانیم که بازار در غالب شهرهای ایران به سان مجموعه‌ای

درهم‌تنیده و یکپارچه عمل می‌کرده است. بدین ترتیب بدیهی می‌نماید که در تبریز نیز برای اتصال دو قسمت بازار پلهایی روی رودخانه احداث کرده باشند. بررسی چگونگی توسعه شهر به سمت شمال رودخانه، گسترش بازار به آن سو، و تمهیداتی که برای اتصال دو بخش واقع در دو سوی رودخانه اندیشیدند - که در نهایت به احداث پل بازارها انجامید - و نیز مستندات وجود تنها پل بازارهای تاریخ ایران که تا این زمان ناشناخته مانده‌اند، در این مقاله مورد بررسی قرار گرفته است.

مقدمه

بازار تبریز در طول تاریخ یکی از قطب‌های مهم تجاری ایران به شمار می‌رفته و کالبد آن نیز همیشه مورد توجه معماران، محققان، جهانگردان، و صاحب‌نظران قرار داشته است. گسترش کالبد بازار در طول سده‌ها سبب شد که سوی دیگر رودخانه نیز جزو بازار شود؛ گسترشی که مسائل ارتباطی و تجاری تازه‌ای برای بازار ایجاد کرد. به نظر می‌رسد که پل بازار تبریز راه حلی باشد که برای حل این مسائل اندیشیده‌اند. در این مقاله تلاش خواهیم کرد که معماری پل بازارها را

پرسش‌های تحقیق

۱. آیا پل‌بازارهای تبریز به‌راستی وجود داشته‌اند؟
۲. پل‌بازارها در چه زمانی به وجود آمده و در چه زمانی از بین رفته‌اند؟
۳. علل ظهور و از بین رفتن پل‌بازارها چیست؟

در حد امکان بگشاییم. برای این کار ابتدا به منابع مکتوب معاصر و گذشته رجوع خواهیم کرد و پس از آن از منابع غیرمکتوب (مانند نقشه‌ها و طرح‌های دستی برجای مانده) بهره خواهیم گرفت تا بتوانیم مدارک حتی‌المقدور مستدل و محکمی را برای اثبات وجود پل‌بازارها عرضه کنیم.

پیشینه تحقیق در باره پل‌بازارهای تبریز بسیار فقیر است چندان که در هیچ یک از متون شناخته‌شده در باره بازار و شهر تبریز اشاره‌ای به پل‌بازارها نشده‌است. شاید علت این بی‌توجهی ناشناخته ماندن «نقشه سیل تبریز» و بی‌سابقه بودن چنین بنایی در تاریخ معماری ایران باشد.^۱

تاریخ مختصر تحولات شهر تبریز

شهر تبریز به سبب قرار گرفتن در مسیر موسوم به «جاده ابریشم» همواره از جایگاهی ویژه و مهم در کشور و منطقه برخوردار بوده است. این شهر مانند بسیاری از دیگر شهرهای کهن، فراز و نشیب‌های بسیاری از سر گذرانده است؛ گاه مورد توجه حکومت وقت بوده و در نتیجه آن شهر رونق و شکوفایی و آبادانی یافته و مردمانش زندگی خوبی داشته‌اند و گاه دچار بحران‌هایی شده و افول یافته؛ گاهی سیل یا زلزله‌ای آن را ویران کرده است و گاهی دیگر بیگانه‌ای به آن تجاوز کرده و دست به کشتار و غارت گشوده است.

تحقیقات سازمان میراث فرهنگی نشان می‌دهد که حد شمالی شهر تا دوره ایلخانان به مهران‌رود می‌رسیده و تبریز در جنوب این رود قرار داشته است. در زمان غازان‌خان دو شهر ربع‌رشیدی و شنب‌غازان را در سوی دیگر رودخانه ساختند که هر دو شهرهایی جدا و مستقل از خود تبریز بودند. در این زمان اتصال هوشمندانه‌ای میان بخش جدید و قدیم ایجاد کردند و با عنصر شهری جدیدی — مانند بندناف — بخش جدید را به بخش قدیم متصل کردند. این همان روشی است که بعدها در اصفهان برای اتصال میدان نقش جهان به مسجدجامع و بافت کهن شهر به کار بردند.^۲

با پیدایی حکومت قراقویونلوها و آق‌قویونلوها در آذربایجان، تبریز دوباره تخت‌گاه شد و رونقی دیگر باره یافت. اوج شکوفایی و رونق شهر در دوره حکومت اوزون‌حسن آق‌قویونلو بود. در این زمان در تبریز که مرکز ثقل سیاست و تجارت بود، آبادانی‌های بسیاری کردند. با توسعه مدنی تبریز در این دوره، سطح پیشین شهر در جنوب رودخانه دیگر بسنده نبود و بنابراین شهر را

۱. لازم می‌دانیم مراتب قدردانی خود را از آقایان مهندس اکبر تقی‌زاده، دکتر مهرداد قیومی، و دریاگشت که با راهنمایی‌های خود ما را در این راه یاری نمودند، ابراز کنیم.

۲. این مطلب را مهندس اکبر تقی‌زاده، مدیر کل سابق اداره میراث فرهنگی آذربایجان شرقی شفهاً به نگارندگان گفتند.

در دوره قاجار تبریز دوباره توسعه یافت. این شهر که در این زمان ملقب به دارالسلطنه و ولیعهدنشین کشور بود، بر سر راه اروپا قرار داشت و مرکز معامله و دادوستد با فرنگ به شمار می‌آمد و بازار آن پررونق بود. با گسترش تجارت، بازار نیز بزرگ‌تر شد و به شمال رودخانه گسترش یافت. بدیهی است که در این زمان پل‌ها برای ارتباط دو قسمت بازار اهمیت زیادی داشتند.

مستندات دالّ بر وجود پل‌بازارها

مستنداتی که بر وجود پل‌بازارها دلالت می‌کندبر دو گونه‌اند:
(۱) طرح‌های دستی؛ (۲) نقشه‌ها.

طرح‌های دستی

«نقشه سیل تبریز» — که نقطه آغاز این تحقیق است — به همراه «نقشه دارالسلطنه تبریز» اسدالله‌خان مراغه‌ای نخستین بار در «اولین نمایشگاه نقشه‌های قدیمی شهرها و مناطق

به سمت شمال مهران‌رود توسعه دادند. دربار جدید در جایی به نام صاحب‌آباد (میدان صاحب‌الامر کنونی) در آن سوی رودخانه مهران به همت خواجه شمس‌الدین محمد جوینی، معروف به صاحب دیوان، بنیاد یافت.^۳

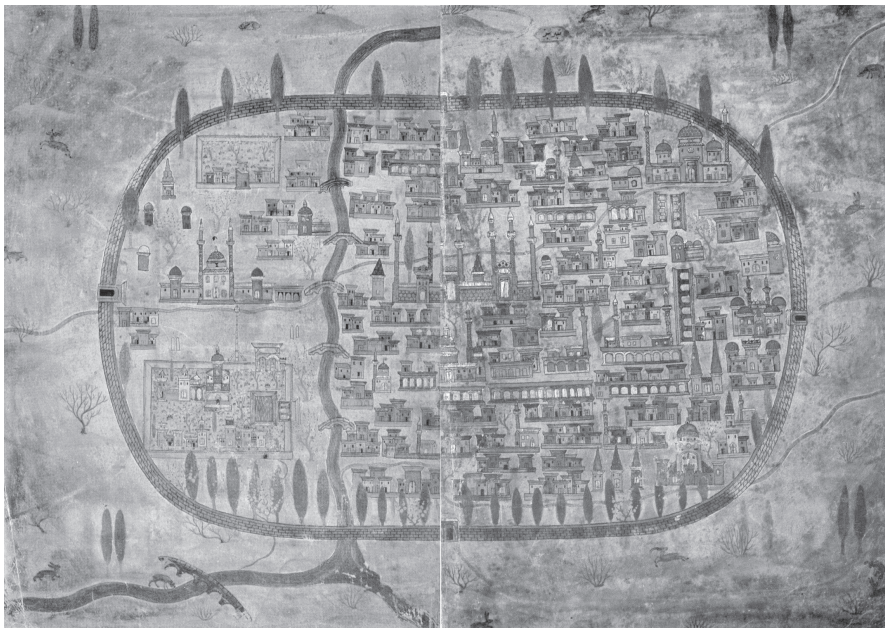
بدیهی است که برای ارتباط این مجموعه وسیع نوپنیا دی به بخش قدیم شهر احداث پل‌هایی روی رودخانه ضرورت می‌یافته است. در تصویری که مطراقچی در سال ۹۴۰ق از تبریز رسم کرده و در بیان منازل آمده است، پنج پل تک‌چشمه می‌بینیم که یکی در کنار مسجد حسن پادشاه قرار گرفته و دیگری میدانی وسیع را به سمت دیگر رودخانه وصل کرده است. هر چند این تصویر بیشتر به یک مینیاتور شبیه است تا نقشه شهری، با توجه به اینکه مطراقچی جاسوس عثمانی بوده، می‌توان مطمئن بود که اطلاعات تصویر به خصوص در مورد پل‌ها صحیح است.

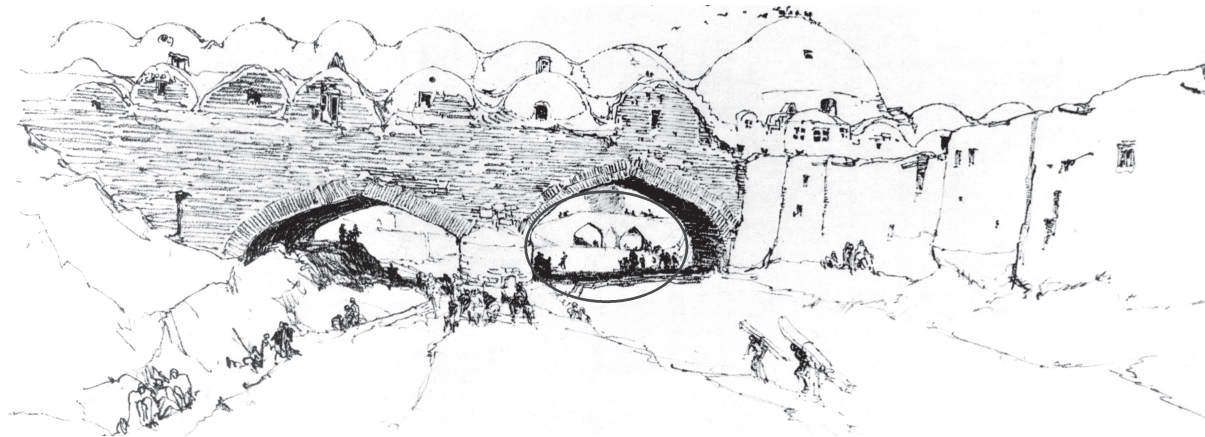
تاورنیه که در سال ۱۰۴۵ق به تبریز سفر کرده، در سفرنامه‌اش آورده است: «رودخانه کوچکی از وسط شهر می‌گذرد که آبش هم به قدر کفایت خوب است و سه پل یک‌چشمه بر روی آن بنا شده است که به واسطه آنها از این طرف شهر به طرف دیگر رفت و آمد می‌کنند.»^۴

در اوایل حکومت صفوی که تبریز پایتخت بود، لشکر عثمانی دو بار شهر را اشغال و در خود شهر و پیرامونش ویرانی‌ها کرد. در سال ۹۵۵ق، در زمان سلطنت شاه طهماسب، قزوین رسماً دارالسلطنه ایران گردید و تبریز جایگاه چند صدساله‌اش را در کشور از دست داد و دیگر هیچ‌گاه به پایتختی ایران برگزیده نشد. در لشکرکشی‌های عثمانی میدان حسن پادشاه و بناهای آن نیز ویران شد. به طور کلی در اوایل دوره صفوی با اینکه تبریز همچنان از شهرهای بزرگ و آباد ایران محسوب می‌شد، به سبب حملات مکرر عثمانی توسعه چندانی نیافت، تا زمان شاه عباس اول که با استقرار صلح و امنیت، شهر بار دیگر امکان گسترش یافت.

۳. یحیی ذکاء، «تبریز»، ص ۱۵۱.
۴. ژان باپتیست تاورنیه، سفرنامه، ص ۶۶

ت ۱. نقشه تبریز، ترسیم مطراقچی (مأخذ: بیان منازل)





ت ۲. بازار بر روی پل تبریز
(۱۳۱۰ ش / ۱۹۱۰ م)، طرح دستی
از فردریک چارلز ریچاردز (مأخذ:
سفرنامه ریچاردز)

سفرنامه فردریچاردز در ذیل عکس آمده است: «بازار بر روی پل، تبریز».

با مقایسه تصویر اخیر با تصویر همین پل بازار در «نقشه سیل تبریز» این نکته مهم روشن می شود که پل بعدی که از میان یکی از چشمه ها دیده می شود، دیگر مسقف نیست. یعنی این پل بازار در فاصله بین سال ۱۲۸۸ ق که سیل تبریز روی داده، و سال ۱۹۳۱ م. (۱۳۱۰ ش) که فردریچاردز به ایران سفر کرده، از میان رفته است.

نقشه ها

نقشه های تبریز سند محکمی دال بر وجود پل بازارها به دست می دهند ولی عجیب آن است که تاکنون بدان توجه نکرده بودند. در راهنمای نقشه «دارالسلطنه تبریز قرچه داغی» (ترسیم شده به سال ۱۲۹۷ ق) و نقشه «دارالسلطنه اسدالله خان مراغهای» (ترسیم شده به سال ۱۳۲۷ ق) پل بازارها با علامت بازار و دکان مشخص شده اند.

یادآوری این نکته خالی از فایده نیست که نقشه های «خریطة تبریز در انقلاب مشروطه»، «شهر تبریز (نظمیه)» و «بازار تبریز شوایتسر» که هر کدام با هدفی خاص تهیه شده اند همگی از روی نقشه قرچه داغی برداشت شده اند.^۶

ایران^۵ معرفی گردید. اسناد مربوط به سیل تبریز که نسخه اصلی آن در آرشیو مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران موجود است و در شماره ۳۱ و ۳۲ مجله اثر به چاپ رسیده است، شامل نقشه ترسیم شده از رودخانه دارالسلطنه تبریز به همراه منازل، عمارات، و محله های اطراف آن و نیز دوازده نقاشی سیاه قلم از پل های این رودخانه است. این نقشه را محمد بن ایرج قاجار برای تعیین خسارت های ناشی از سیل تبریز در سال ۱۲۸۸ ق به امر فتحعلی خان صاحب دیوان تهیه کرده است.

در بین تصاویری که ضمیمه نقشه هستند دو تصویر که با نمره ۸ و ۹ مشخص شده اند به چشم می خورد که دو پل زیر بازار را نمایش می دهند.

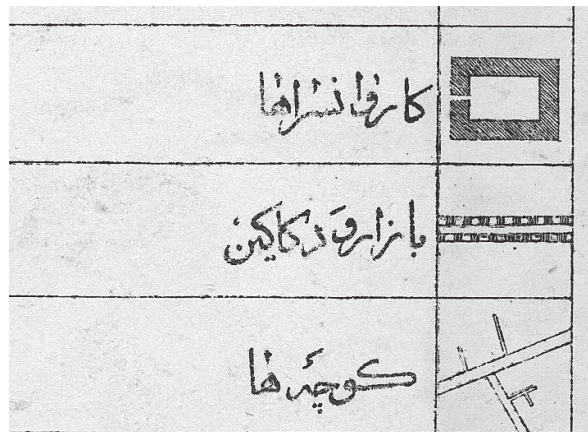
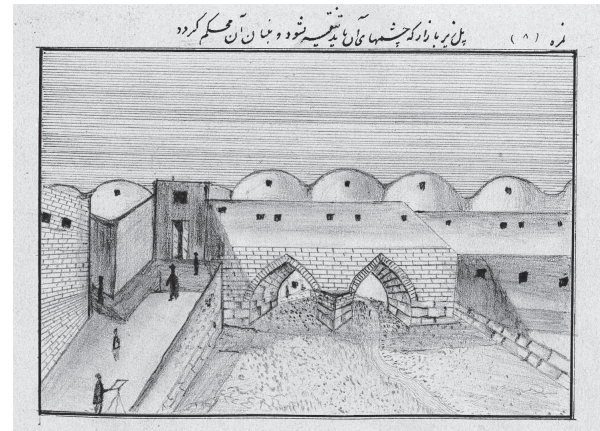
هر چند پرسپکتیو این دو ترسیم درست نیست و شاید تصویر واضحی از پل ها به دست ندهد، بی شک روشن می کنند که در آن زمان دو پل مسقف روی مهران رود و درست در محل اتصال دو قسمت بازار وجود داشته است.

طرح دستی بعدی در سفرنامه فردریک ریچاردز (۱۹۳۱ م.) آمده است. این تصویر تنها یکی از پل ها را نشان می دهد و آن هم پلی است که به مسجد صاحب الامر نزدیک تر است. با توجه به اینکه پرسپکتیو این طرح صحیح است، تصویر مناسب و نسبتاً واضحی از پل به دست می دهد. در کتاب اصلی

۵. این نمایشگاه در آذر ۱۳۸۰ در موزه رضا عباسی برگزار شد.
۶ نک: فرهاد تهرانی، بازخوانی نقشه های تاریخی شهر تبریز، ۳. یحیی ذکا، «تبریز»، ص ۱۵۱.

ت ۳. (راست) «پل زیر بازار که چشمه‌های آن باید تنقیه شود و بنیان آن محکم گردد.» (نمره ۸) (مأخذ: نقشه سیل تبریز، ۱۲۸۸ق)

ت ۴. (چپ) «پل زیر بازار کفش‌دوزهاست که چشمه‌های آن جزئی تنقیه باید بشود.» (نمره ۹) (مأخذ: نقشه سیل تبریز، ۱۲۸۸ق)



ت ۵. (راست) نقشه «دارالسلطنه تبریز قرچه‌داغی» (۱۲۹۷ق)

ت ۶. (چپ) راهنمای همان نقشه

سفرنامه (تاورنیه)، سفرنامه (شاردن)، سفرنامه (دیولافوا)، سفرنامه (اوژن اوین)، سفرنامه (اوژن فلاندن)، تاریخ تبریز (جواد مشکور)، شهرهای ایران (به کوشش محمد یوسف کیانی)، بازار تبریز در گذر تاریخ و ... اشاره مستقیم و مکتوب به وجود پل بازارها نکرده‌اند. ولی می‌توان با استفاده از برخی اشارات ظریف در متون تصویری اولیه به دست آورد که مؤید گشودن این معما باشد.

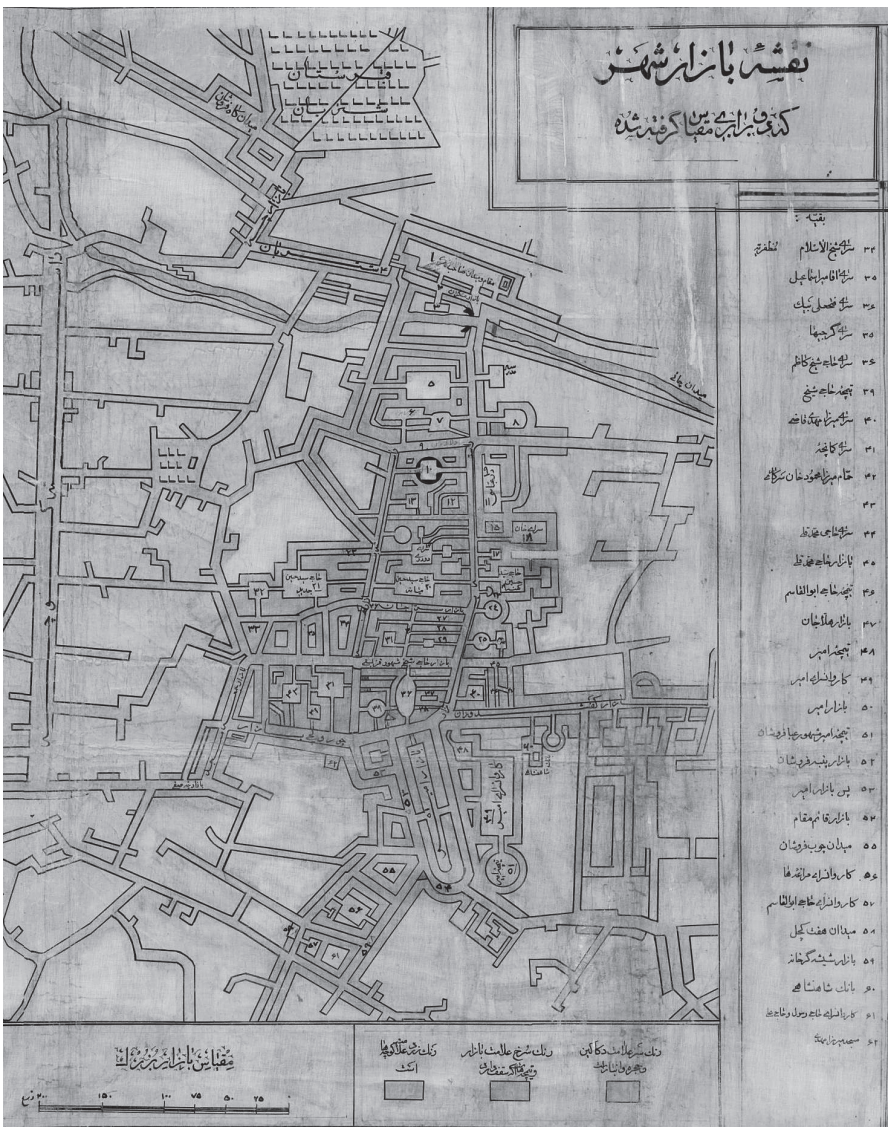
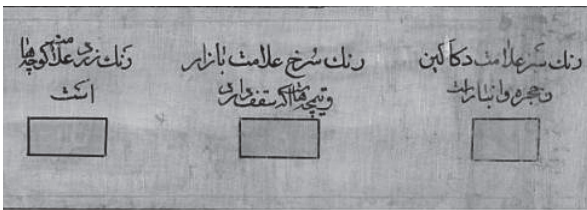
تاورنیه، سیاح فرانسوی، که در سال ۱۰۴۵ق (۱۶۳۶م) به ایران سفر کرده است، در سفرنامه خود درباره شهر تبریز می‌گوید: «بام و پوشش‌های ابنیه مسطح و به شکل مهتابی است. از

تحلیل اسناد

با استناد به مدارک مستدل مذکور در وجود این دو پل بازار تبریز شکی باقی نمی‌ماند — دست کم در فاصله میان طرح تصاویر و نقشه‌ها — اما هنوز این پرسش مطرح است که این دو پل بازار در چه زمانی ساخته شده‌اند و در چه زمانی از بین رفته‌اند؟

هیچ یک از منابع مشهور تاریخ تبریز، از جمله تاریخ و جغرافیای دارالسلطنه تبریز (نادر میرزا)، نزهة القلوب (حمدالله مستوفی)، المآثر و الآثار (اعتماد السلطنه)، مرآت البلدان (اعتماد السلطنه)، سفرنامه (فردریچاردز)، سفرنامه (کلاویخو)،

ت ۷. (پایین) نقشه «دارالسلطنه اسدالله خان مراغه‌ای» (۱۳۲۷ق) ت ۸. (چپ) راهنمای همان نقشه



داخل طاق زده و با کاهگل آندود شده که بعد با آهک روی آن را سفید می کنند.»^۶

در مرآت البلدان، اعتمادالسلطنه می گوید: «سقف بازار تبریز، تا چند سال قبل اکثر بلکه تماماً تیرپوش بود و بدین جهت گاهی که صاحبان دکاکین غفلت می کردند، یانیقی^۸ حادث می شد و آتش می گرفت. هر سال مبلغی به این جهت متضرر می شدند. در چهار پنج سال قبل به حکم نواب والا شاهزاده مؤیدالدوله، بیشتر سقفهای تیر پوش را طاق پوش کرده اند و قلیلی از آن به حالت اولیه باقی مانده است و از این جهت، کمال آسودگی را حاصل نموده اند.»^۹

با استفاده از این دو مطلب، می توان نتیجه گرفت که دو پل بازار به شکلی که در طرح های دستی «نقشه سیل تبریز» و سفرنامه فردریچاردز دیده می شود، مطمئناً در زمان ناصرالدین شاه ساخته شده اند. تلاش مؤلفان در یافتن اشاراتی مستقیم به پل بازارها در متون دوره قاجار با شکست روبه رو شد.^{۱۰} با این همه با استفاده از مطلبی که در مرآت البلدان آمده است می توان به جرأت گفت که هر دو پل بازار - با شکل مزبور - در زمان ناصرالدین شاه ساخته شده اند و با استناد به طرح دستی فردریچاردز و مقایسه آن با طرح های دستی «نقشه سیل تبریز»، می توان به این نتیجه رسید که یکی از این پل بازارها، در فاصله سال سیل تبریز (۱۲۸۸ق / ۱۸۷۰م) تا سال سفر فردریچاردز به ایران (۱۳۱۰ش / ۱۹۳۱م) از بین رفته است و دیگری نیز زمانی طولانی پس از آن بر جای نمانده است.

اکنون پرسش دیگری مطرح می شود: آیا پیش پل بازارهای طاق پوش مذکور، پل بازار دیگری با سقف مسطح وجود داشته است؟ به نظر می رسد که پاسخ این پرسش منفی باشد زیرا به نقل از اکثر سفرنامه ها، رودخانه مهران رود که در گذشته به اسپندچای یا اسپین چای معروف بوده است، هر سال در فصل بهار طغیان می کرده و خسارت فراوانی به بناهای اطراف رودخانه وارد می کرده است. مثلاً شاردن که در سال ۱۰۸۴ق،



ت ۹. بازسازی پل بازار تبریز

می شود عریض و تمیز شده است. بازارهای ایران، جالبترین و پر ازدحامترین جاهای این کشور را تشکیل می دهد. از جالب توجه ترین قسمت های شهر پل هایی است که بازارها را به میدان متصل می کنند.^{۱۳}

علاوه بر مطالب فوق، به احتمال زیاد با رونق بازار تبریز در دوران قاجار مردم درصدد استفاده از فضای روی پل ها به عنوان بازار برآمده و پل ها تبدیل به پل بازار شده اند؛ ولی به نظر می رسد که پل ها پل بازار بوده اند نه پل مسقف.

ما یک دلیل مهم دیگر نیز برای این تصور داریم. همان طور که می دانیم در معماری سنتی ایران اجزای بنا به صورت یک «کل» کار در ایستایی یکدیگر را کمک می کنند. گنبد های سقف این گذر نیز برای ایستایی نیاز به تکیه گاه هایی در طرفین دارند و یک جرز نازک در دو طرف پل نمی تواند در برابر نیروی رانش شان مقاومت کند. بنابراین وجود حجره هایی در دو سو برای ایستایی بنا ضرورت داشته است. از طرفی، معابر شهری مسقف در تبریز چندان مرسوم نیست و پل مسقف از این نظر نیز قابل قبول نمی نماید.

این مطلب می تواند پاسخ گوی این سوال نیز باشد که چرا در هیچ یک از منابع مکتوب به وجود پل بازارها اشاره ای نشده است. وجود جرزهای ضخیم در دو طرف پل در پشت حجره ها

(۱۷۷۱م) به تبریز سفر کرده است چنین گفته است: «رودخانه کوچکی موسوم به اسپندچای از وسط شهر می گذرد و غالباً در فصل بهار، مسیل بزرگی از این رودخانه جاری می شود و عماراتی که در دو طرف آن واقع شده است، از لطمه آن منهدم می گردد.»^{۱۱} اوژن فلاندن نیز که در سال ۱۲۷۵ق، (۱۸۴۱م) به تبریز سفر کرده است، در سفرنامه خود می نویسد: «رودخانه موسوم به اسپین چای که از میان شهر می گذرد و غالباً کم آب است، اما در فصل بهار طغیان آن موجب خسارت زیاد می شود.»^{۱۲}

با توجه به اینکه سیل بهاره رودخانه هر سال به بناها و عمارات اطراف رودخانه آسیب جدی وارد می کرده است، مطمئناً پل ها به شدت آسیب می دیدند — به خصوص اگر بنایی بر روی آنها می بود. بنابراین، عقلانی به نظر نمی رسد که صاحبان بازار هر ساله دکان هایی بر روی پل بسازند تا با سیل سال بعد از بین برود و یا آسیب جدی ببیند. احتمالاً علت ساخت پل بازارها در زمان ناصرالدین شاه سدسازی ها و عریض کردن بستر رودخانه (تبدیل پل یک چشمه به دو چشمه) در آن زمان بوده است. فردریچاردز در سفرنامه چنین نوشته است: «دو طرف رودخانه ای که در شهر نزدیک بازار در جریان است و طغیان ها و سیل های آن مشهور است، سدسازی شده و راه هایی که به بازار منتهی

۷. ژان بابتیست تاورنیه، سفرنامه،

ص ۶۶

۸. واژه آذری به معنای سوختن و

آتش سوزی

۹. اعتماد السلطنه، مرآت البلدان،

ص ۵۵۳.

۱۰. در این زمینه از راهنمایی آقای

دریاگشت، متخصص متون دوره

قاجار، بهره مند شده ایم.

۱۱. همان، ص ۵۶۷.

۱۲. همان، ص ۶۰۴.

این طرح پس از فراز و نشیب‌هایی و با تهیه و مقایسه دو طرح متفاوت، سرانجام به بازسازی پل‌بازارها به همان صورت که در تصویرهای قدیمی دیده‌ایم، انجامید.

کتاب‌نامه

- اعتمادالسلطنه، محمدحسن. *مرآت البلدان*. تهران: اسفار، ۱۳۶۴.
- ذکاء، یحیی. «تبریز». در محمد یوسف کیانی (به همت) *شهرهای ایران*، ج ۳، تهران: جهاد دانشگاهی، ۱۳۶۸.
- ریچاردز، فردریک چارلز. *سفرنامه*. ترجمه صبا مهین‌دخت، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۳.
- تاورنیه، ژان باپتیست. *سفرنامه*. ترجمه ابوتراب نوری، اصفهان، ۱۳۳۶.
- تهرانی، فرهاد. *بازخوانی نقشه‌های تاریخی شهر تبریز*، تهران: شرکت عمران و به‌سازی شهری ایران، ۱۳۸۴.
- فراستی، رضا. «نقشه سیل تبریز در سال ۱۲۸۸ قمری». اثر، ش ۳۱ و ۳۲.
- نصوح، مطراق‌چی. *بیان منازل*. تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور، ۱۳۷۹.
- وهاب‌زاده، عبد الرحمان. «نقشه قیاسی تبریز». اثر، ش ۳۱ و ۳۲.
- Richards, Fred. *A Persian Journey*. Oxford: Jonathan Cape, 1932.

ضروری بوده است و این مانع از قرارگیری پنجره‌ای رو به بیرون می‌شده‌است. بنا به ترسیماتی که داریم و نیز به دلیل شهری بودن پل‌ها، مسیر روی پل هم‌سطح معابر و بدون شیب بوده است؛ بنابراین افرادی که داخل بازار از روی پل عبور می‌کردند متوجه نمی‌شدند که از روی پل می‌گذرند. مهران‌رود هم یک رودخانه فصلی و کم‌آب است و تأثیر صوتی قابل توجهی بر محیط ندارد تا افراد از طریق صدای آن متوجه وجودش شوند. از طرف دیگر دید از فضای بیرون به سمت پل‌بازارها نیز بسیار محدود بوده‌است.

ساختن بازار بر روی پل‌ها به علت حجم زیاد مصالح به کار رفته در آن باعث می‌شد که در هنگام سیل و طغیان رودخانه پل‌ها به صورت سد عمل کنند و موجب بالا آمدن سطح آب و افزایش خسارات سیل شوند. احتمالاً یکی از دلایل تخریب فراوان سیل ویرانگر ۱۲۸۸ که بنا به تابلویی نصب شده در مسجد حاج صفرعلی، در داخل بازار آب تا ارتفاع ۲/۳۰ متر از سطح زمین بالا آمده بود، وجود پل‌بازارها و قرار گرفتن آنها به صورت مانعی در برابر عبور جریان سیل بوده‌است. به همین سبب زندگی تنها پل‌بازارهای تاریخ ایران تنها مدت کوتاهی طول کشید.

بازسازی پل‌بازارها

در سال‌های اخیر سازمان توسعه شهر تبریز بر آن شد که با اجرای طرح‌هایی جدید بر رونق قسمتی از بازار که در شمال رودخانه قرار دارد، بیفزاید. قسمت شمالی بازار تبریز به علت اینکه از بخش جنوبی و پررونق آن جدا افتاده‌است، بسیار فقیر است و مغازه‌های آن در مقایسه با بخش جنوبی ارزش بسیار کم‌تری دارند. برای اتصال این دو بخش بازار و متعادل‌سازی ارزش آنها، به نظر می‌رسید بهترین راه‌حل همان باشد که در سال‌های گذشته اندیشیده‌اند، یعنی احداث پل‌بازار.