

لب کارون: آسیب‌شناسی یک لبه شهری

تعامل شهر اهواز با رود کارون

چکیده | رودخانه کارون در جنوب ایران از پیش از اسلام، از تمدن‌سازترین رودخانه‌های این منطقه است و شهر اهواز که پیشینه آن به پیش از دوران ساسانی بازمی‌گردد در کنار همین رودخانه شکل گرفته است. لبه شهری رودخانه کارون در شهر اهواز همواره تحت تأثیر نوع تعامل این شهر با رودخانه بوده است. در طول تاریخ اهمیت رودخانه کارون برای ساکنین این منطقه فراتر از عنصری جهت تأمین آب و به‌عنوان زیرساخت اصلی در رونق اقتصادی شهر عمل کرده است. ارتباط اقتصادمحور شهر و رودخانه موجب شده بود تا در طی سالیان لبه شهری رودخانه در این منطقه با کاربری تجاری شکل گیرد. این در حالی است که در دهه‌های اخیر با رویکردهای متفاوتی که نسبت به تعامل با کارون اتخاذ شده، رودخانه به تدریج نقش اقتصادی خود را در نظام شهری از دست داده و متعاقب آن لبه شهر و رودخانه دچار اخلاص شده است. چنانچه به نظر می‌رسد شهر حیات اقتصادی خویش را از رودخانه مجزا نموده و توسعه آن بر مبنای رودخانه شکل نمی‌پذیرد. این موضوع سبب شده تا هویت لبه شهری اهواز که طی قرون بر اساس رودخانه شکل گرفته دچار آسیب شده و به دنبال آن شهر با چالش‌های متعددی روبرو شود. این پژوهش باهدف بررسی و تحلیل چگونگی و چرایی رابطه شهر اهواز و رودخانه کارون در طول تاریخ و شکل‌گیری لبه شهری کارون و آسیب‌شناسی آن، در دو بخش ابتدا به بیان ارتباط شهر و رودخانه در گذشته و پس از آن به تحلیل رویکردها و اقداماتی که در دهه‌های اخیر نسبت به آن صورت گرفته، می‌پردازد.

واژگان کلیدی | لبه شهری، ارتباط شهر و رودخانه، هویت شهری، رودخانه کارون، شهر اهواز.

تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۱۱/۲۰

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۰۲/۲۴

مرتضی همتی

گروه معماری منظر، پردیس

هنرهای زیبا، دانشگاه تهران.

hemmatiarchitect@yahoo.com

آذر نوش امیری

گروه معماری منظر، دانشکده

معماری و شهرسازی، دانشگاه شیراز.

azarnushamiri@gmail.com

در باب اهمیت اقتصاد در هویت شهری اهواز از پژوهشی تحت عنوان اقتصاد: عنصر بنیادین در هویت شهری اهواز (Mojtahedzadeh & Namavar, 2015) بهره گرفته که در آن به تأثیر اقتصاد در شکل‌گیری کالبد ساختمان‌های دوره پهلوی اول و دوم و متعاقب آن ریخت‌شناسی شهری پرداخته است.

سیر تاریخی شکل‌گیری لبه شهر اهواز با رودخانه کارون
شهرهایی که در کنار رودخانه شکل گرفته‌اند و به لحاظ اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی برای تداوم خود به رودخانه نیازمند هستند را رودشهر^۲ می‌نامند. ساختار این سکونتگاه‌ها بر این اساس شکل گرفته است که بشر بتواند از قدرت طبیعت پیش روی خود جهت تسهیل زندگی خویش بهره ببرد. شهر اهواز نیز از پیش از اسلام در کنار رودخانه کارون بنا شد. ساکنین این شهر در دوره ساسانی با ایجاد بندها و ساختارهای آبی به مدیریت سیلاب‌های رودخانه کارون دست می‌بردند و این موضوع به آنان این آزادی عمل را می‌داد تا با کنترل جریان‌های آبی، تجارت از طریق کشتیرانی را تسهیل کنند. ارتباط مستقیم بهره‌وری صحیح از رودخانه بر وجوه معیشت مردم شهر موجب شده بود تا لبه شهری رودخانه در اهواز در نزدیک‌ترین فاصله با آب و با کاربری تجاری ایجاد شود.

پس از انقلاب صنعتی و متعاقب آن مدرنیته، بشر به مدد پیشرفت تکنولوژی و صنعت بر آن شد تا به ایجاد هسته‌های جدید اقتصادی بپردازد که این موجب به وجود آمدن شهرک‌های صنعتی و کارخانه‌های ماشینی در محدوده‌های سکونتگاهی شد (Patners & Knoll, 2017). گسترش این هسته‌های پربازده نوظهور موجب شد تا شهرهایی که عملاً برای ادامه حیات به طبیعت رودخانه متکی بودند، رودخانه را از اولویت توسعه شهری خارج نمایند. در شهر اهواز نیز با ورود صنایع پرسودی چون نفت و فولادشهر از اقتصاد سنتی رودخانه بی‌نیاز شد. این موضوع در شهر اهواز از آن جهت حائز اهمیت است که شهری که در طول تاریخ خود را در پیچ‌وخم رودخانه کارون گسترش داده است، با کم‌رنگ شدن نقش رودخانه بخش عظیمی از معانی و جوهره‌مندی اش را که به واسطه وجود این ارتباط شکل گرفته بود، ازدست‌داده است. چنانچه شهر به‌مرور شاهد زوال و تغییر ماهیت لبه تاریخی رودخانه و به‌موجب

مقدمه | رودخانه کارون تنها رودخانه قابل کشتیرانی در ایران است و درعین حال تنها رودخانه ایرانی است که به آب‌های بین‌المللی متصل است. کارون از یک طرف در خرمشهر از طرق مصب خود به اروندرود که رودخانه‌های دجله و فرات از کشور عراق نیز به آن می‌ریزند وصل می‌شود و از طرف دیگر خود یعنی رودخانه «بهمنشیر» به خلیج فارس و از آن طریق به اقیانوس هند مرتبط می‌شود. این ویژگی موجب شده تا از دیرباز این رودخانه به‌عنوان بستری جهت تجارت و حمل‌ونقل آبی که ارزان‌ترین شکل حمل‌ونقل کالا است، مورد توجه قرار گیرد. چنانچه تا اوایل قرن اخیر به دلیل عرض زیاد و بستر نسبتاً عمیق، رودخانه بخشی از مسیر آبی حمل کالا در ایران به شمار می‌رفت و کالاهای تجاری از طریق این رودخانه تا اهواز و پس از آن به شوشتر منتقل می‌شد. امروزه در محدوده شهر اهواز به دلیل عدم لایروبی بستر رود و احداث پل‌های متعدد امکان کشتیرانی به شکل سابق وجود ندارد.

عدم وجود امکان کشتیرانی در کارون در سال‌های اخیر و متعاقب آن، از میان رفتن بهره‌وری تجاری کارون موجب شده تا مجموعه‌ای از فضاهای شهری که در لبه رودخانه با کاربری تجاری ایجاد شده بودند به‌مرور به زوال بروند و تغییر شکل بدهند. این نوشتار بر آن است تا با بررسی ارتباط شهر و رودخانه در گذشته و حال به آسیب‌شناسی لبه شهری رودخانه کارون بپردازد. با توجه به آنکه این پژوهش در پی تحلیل و نتیجه‌گیری از داده‌های کیفی است، روش تحقیق تحلیل محتوا گزیده شد. تاکنون پژوهش‌های فراوانی در باب ارتباط شهر و رودخانه صورت گرفته است. یکی از جامع‌ترین پژوهش‌هایی که در سال‌های اخیر صورت گرفته است در کتابی تحت عنوان رودخانه‌های گمشده، رودخانه‌های دوباره یافته شده: بازنگری در ارتباط شهر و رودخانه (Patners & Knoll, 2017) آمده است که به معرفی سیر تحول ارتباط شهرها و رودخانه‌ها و لزوم اصلاح و بازنگری در این رابطه می‌پردازد. پیش از آن نیز در جستارهایی که با موضوع کلی طراحی لبه توسط کنستانتینوس یونیدیس و همچنین پژوهش‌هایی نمونه موردی‌ای چون رودخانه تیگریس، یامونا و رودخانه قرمز نیز می‌توان نیز به این موضوع پرداخته شده است. باین حال پیش‌تر هیچ پژوهشی با تمرکز بر رابطه شهر اهواز و رودخانه کارون صورت نگرفته است. این تحقیق

آن جوهره‌مندی ساختار شهری‌اش است.

بخش اول

شهر متصل به رودخانه: رونق لب کارون

رونق از طریق ایجاد مسیر آبی

هرچند پیش از دوره ساسانی نیز اهواز به‌عنوان پایتخت اردوان چهارم اشکانی و بانام‌های اکسین، آگینیس و تارینا در دوره‌های عیلامی و سلوکی سوابقی دارد، اما ورود جدی شهر به عرصه تاریخ را از دوره ساسانیان و با احداث سازه‌های آبی چون پل و بند دانست. این ساخت‌وساز در امتداد بازسازی‌ها و نوسازی‌های گسترده‌ای است که ساسانیان در خوزستان آغاز کرده بودند (مجتهدزاده و نام‌آور، ۱۳۸۵: ۲۲۹-۲۲۸). شاید مهم‌ترین اقدام ساسانیان که زمینه اقدامات بعدی را نیز فراهم آورد، تغییراتی است که در مسیر رودخانه کارون در خوزستان فراهم آوردند. می‌دانیم که کارون از دیرباز پرآب‌ترین و عریض‌ترین رودخانه ایران بوده است. در دوره ساسانیان جهت بهره‌گیری بهتر از آب کارون و گسترش حوزه آبریز این رودخانه، به ساخت تأسیسات جدید بر روی رود و ایجاد مسیرهای تازه بر روی آن پرداختند. در این راستا با حفر کانالی دست‌ساز از بالادست رودخانه کارون در خوزستان -شمال شهر شوشتر فعلی- آب کارون را به دوشاخه تقسیم می‌نمودند که این دوشاخه در متون تاریخی پس از اسلام، به

نام‌های دجیل و مسرقان خوانده شده است (کسروی، ۱۳۸۴: ۱۹۵). دجیل، شاخه اصلی رودخانه کارون و مسرقان شاخه‌ای که به‌صورت دست‌ساز در دوره ساسانی حفر شده بود و به گواه اسناد تاریخی، این شاخه از بالای شهر شوشتر آب را مستقیماً به خلیج فارس می‌برده و در مسیر خود آبادی‌های زیادی را مشروب ساخته است. دوشاخه کارون در محلی که عسکر مکرّم نامیده می‌شد، (امروزه بند قیر نامیده می‌شود) به‌واسطه نهری به هم متصل بوده‌اند تا آمدوشد کشتی‌های کوچک از شاخه‌ای به شاخه دیگر مسیر ممکن شود. علاوه بر این اقدامات در محل امروزی شهر اهواز نیز ساسانیان (در زمان اردشیر یا پسر او شاپور) با ایجاد بند اهواز بر مسیر دجیل به آبادی این شهر همت گماردند و با بالا آوردن سطح آب به‌واسطه این بند، اقدام به ایجاد نهری با نام شاهجرد (یا شاه گرد) کردند (مجتهدزاده، ۱۳۸۵: ۲۲۹-۲۲۸). این شکل از تقسیم آب رودخانه که به‌اصطلاح به دو دانگ آن وارد شهر اهواز گردد و چهار دانگ آن از طریق مسرقان از خارج شهر آب را هدایت نماید، این امکان را به پیشینیان داده بود تا بدون واهمه از طغیان‌های کارون، لبه شهری را نزدیک‌تر از حرایم امروزی رودخانه بنا نمایند (تصاویر ۱ و ۲).

«هوجستان واجار»: بازار متصل به رودخانه

بنا به آنچه طبری می‌گوید در دوره ساسانی شهر اهواز



تصویر ۲: بند میزان، این سد، آب کارون را به نسبت‌های ۲ و ۴ بین رودهای گرگر و شطیپ تقسیم می‌کند. رود گرگر را دودانگه یا مسرقان (رود دست کند) نیز گویند و رود شطیپ را چهاردانگه هم خوانند. این بند به گونه‌ای است که اگر دبی گرگر بیشتر از یک سوم باشد آن را به شاخه شطیپ انتقال می‌دهد. ماخذ: www.fa.wikipedia.org (تاریخ مراجعه ۱۳۹۶/۰۲/۰۵).



تصویر ۱: سازه‌های آبی شوشتر، بخشی از مهندسی آب دوران ساسانی در خوزستان. با مرور تاریخ خوزستان اهمیت این سازه‌ها در معیشت مردم مشخص می‌گردد چنانچه وجود آن باعث آبیاری هکتارها مزارع کشاورزی و امکان کشتیرانی در رودخانه کارون بود و از میان رفتن آن به منزله ازدیاد فقر و بدبختی در خوزستان بوده است. ماخذ: www.fa.wikipedia.org (تاریخ مراجعه ۱۳۹۶/۰۲/۰۵).



تصویر ۳: محدوده‌های سکونتی اهواز پیش از اسلام. مأخذ: مجتهدزاده و نام‌آور، ۱۳۸۵.



تصویر ۴: اهواز بین قرن یک تا شش هجری. مأخذ: مجتهدزاده و نام‌آور، ۱۳۸۵.



تصویر ۵: اهواز در اوایل دوره قاجار پس از ویرانی‌ها. مأخذ: مجتهدزاده و نام‌آور، ۱۳۸۵.

مشمتمل بر دو بخش بوده است: در یکی بزرگان و اشراف و در دیگری بازاریان سکنی داشتند. شهر بزرگان را هرمشیر و شهر بازاریان را هوجستان و اجار، به معنای بازار خوزستان می‌نامیدند (افشاری سیستانی، ۱۳۶۴: ۶۸-۶۵). کاوش‌های باستان‌شناسی و همچنین متون تاریخی که از بقایای ابنیه ملوک العجم در اهواز یاد کرده‌اند، نشان می‌دهد که هرمشیر یا شهر بزرگان در محل ارتفاعات شرق شهر اهواز و شهر مردمی یا هوجستان و اجار بر زمین سطح غربی این ارتفاعات در حاشیه رودخانه کارون واقع بوده است. اهواز در این روزگار یکی از مراکز نساجی در خوزستان به شمار می‌رفت و نیز به سبب واقع شدن در کنار رود کارون که قابلیت کشتیرانی داشته، محل مناسبی برای تجمع مال‌التجاره و دادوستد محسوب می‌شد. در این دوره رفت‌وآمد بازرگانان موجب شد رفته‌رفته هوجستان و اجار رونق گیرد و به مرکزی برای تجارت ابریشم و نیشکر بدل شود (مجتهدزاده و نام‌آور، ۱۳۸۵: ۲۳۰-۲۲۸)؛ (تصاویر ۳ تا ۵).

پس از حمله اعراب به ایران، یکی از نخستین شهرهایی که مورد تاخت‌وتاز قرار گرفت، اهواز بود. بعد از تاخت‌وتاز اعراب در عراق، آن‌ها در اواخر دهه ۶۳۰ میلادی به خوزستان حمله کردند. در یورش فرمانده عتبه بن گزوان بخشی از شهر که خانه‌های بزرگان ساسانی در آن قرار داشت به کلی نابود شد ولی بخشی که بازار در آن قرار داشت به سبب اهمیت بازرگانی باقی ماند. پس از آن اعراب واژه «هوجستان و اجار» را به عربی «سوق الاهواز» نامیدند (کسروی، ۱۳۸۴: ۲۳۰). ابن منشاء آورده است: «اهواز شهر بزرگی است، مردمش زرتشتی و مسلمان و انبار کالاها و فرآورده‌های خوزستان است، شکر، بافته‌های پشمی، جامه‌های دیبا، پارچه‌های کنفی و دیگر محصولات را از همه شهرهای ایران به اهواز می‌آورند و از این شهر و به‌وسیله کشتی از راه خلیج فارس به هندوستان و چین و از راه بصره و عراق و اصفهان به سایر کشورهای جهان حمل می‌کنند. بازرگانان و سوداگران و بیگانگان در این شهر سود بسیار می‌برند.» نام اهواز با کالاهای شکر و پارچه، در جهان مشهور و به بزرگی موصوف بود و به همین جهت عرب‌ها این شهر را سوق‌الاهواز نامیده‌اند (ابن منشاء به نقل از همدانی، ۱۳۸۷: ۱۸۳-۱۸۴).

ویرانی مسیر آبی و از رونق افتادن اهواز

شهر اهواز در سده‌های نخستین اسلامی به‌واسطه سدی که بر کارون بسته شده بود، از بزرگ‌ترین و آبادترین شهرهای



تصاویر ۶ و ۷: کشتیرانی در اهواز.
مأخذ: www.khuznews.ir (تاریخ مراجعه ۱۳۹۴/۰۸/۲۰).

بازهم بر روی بستر صخره‌ای بناشده بود مانع دیگری برای کشتیرانی بوده است. شاخه بالادست یا کارون شمالی از شوشتر تا اهواز و شاخه جنوبی یا پائین دست از اهواز تا خلیج فارس را در برمی گرفته است. بنابراین کشتی‌هایی که از شوشتر حرکت می‌کرده‌اند در محل اهواز به ناچار بار خود را به کشتی دیگری در سمت جنوبی صخره منتقل می‌کرده‌اند (تصاویر ۶ و ۷). این دست‌به‌دست شدن بار موجب پیدایش انبارها و کاروانسراهای متعددی در اهواز شد و تبدیل به یکی از دلایل رونق تجارت و در نتیجه رونق شهر اهواز شد (مجتهدزاده و نام‌آور، ۱۳۸۵: ۲۳۳-۲۳۲). احداث بندر ناصری در این محل به دستور ناصرالدین شاه

خوزستان به شمار می‌آمد. اما علی‌رغم رشد و توسعه اهواز در قرون اولیه اسلامی، در نیمه دوم قرن چهارم هجری این شهر رو به ویرانی گذاشت و مردم آن پراکنده شدند. در اوایل قرن ششم کار به جایی رسید که این شهر به‌طور کلی ویران شد. عبدالکریم بن محمد سمعانی که در نیمه دوم قرن ششم می‌زیسته شهر اهواز را این‌چنین توصیف کرده: «اهواز یکی از شهرهای مشهور بود که دانشمندان و روحانیون و تجار و ثروتمندان بسیاری از مردم آن شهر به همراه غیر اهوازی‌ها در آن زندگی می‌کردند. بخش عمده این شهر ویران شد و فقط ویرانه‌هایی از آن باقی‌مانده که مردم اندکی را خود جای داده است.» (کسروی، ۱۳۸۴: ۲۴۳). کسروی علت اصلی ویرانی اهواز را شکستن سد اهواز و خشک شدن نهر شاهجرد می‌داند. امری که خود ناشی از برگشتن نهر مسرقان به دجیل و زیادشدن آب در این شاخه از رودخانه است. از قرن ششم هجری به بعد به علت خراب شدن سد اهواز و پایین رفتن سطح آب رونق دهنده، شهر رو به خرابی و ویرانی گذارد.

تولد دوباره شهر از طریق تجارت آبی نوین

کاپیتان هانت^۳ که در سال ۱۸۵۳ میلادی یکی از افسران ارتش انگلیس در جریان جنگ ایران و انگلیس در محمره بود، در سفرنامه‌اش اهواز را این‌چنین دیده است: «شهر اهواز مثل اکثر بلاد مشرق زمین دارای خانه‌های محقری است که از خشت و گل، بدون مراعات اصول صحیح به ترتیب غیرمنظمی ساخته شده و در حدود یک هزار و پانصد الی دو هزار نفر جمعیت دارد.» نخستین سنگ اهواز نو در سال ۱۲۴۸ خورشیدی - ۱۸۶۹ میلادی - هم‌زمان با حفر کانال سوئز که منجر به کوتاه شدن مسیر تجارت دریایی اروپائیان و توجه آن‌ها به منطقه شد، نهاده شد» (افشاری سیستانی، ۱۳۶۴: ۲۱۴-۲۱۲). با افتتاح کانال سوئز جنوب ایران برای اروپائیان، که هدف نفوذ اقتصادی و سیاسی در این محدوده را داشتند قابل دسترس شد. ناصرالدین شاه قاجار هم از این فرصت برای گسترش تجارت و کشتیرانی بر روی رودخانه کارون استفاده کرد و در سال ۱۲۶۶ خورشیدی کشتیرانی را بر رود کارون برای خارجیان آزاد اعلام کرد و این امر زمینه را برای رونق دوباره اهواز فراهم نمود. کشتیرانی در خوزستان از طریق رودخانه کارون صورت می‌گرفت و با توجه به طبیعت این رودخانه که در محل اهواز دارای چندین رگه صخره‌ای در بستر خود است به دو بخش بالادست و پائین دست تقسیم شد. همچنین ویرانه‌های سد باستانی اهواز نیز که در زمان احداث



تصویر ۹: فولاد خوزستان اهواز، صنعت فولاد علی‌رغم آنکه برای شکل‌گیری. مأخذ: www.khzco.ir (تاریخ مراجعه ۱۳۹۶/۰۲/۰۵).



تصویر ۸: شهرک نفت اهواز، با توسعه یافتن تکنولوژی‌های نوینی چون صنایع مرتبط با نفت، فولاد و... شهری که در گذشته برای رفع نیازهای اقتصادی نیازمند تعامل منسجم با رودخانه بود اکنون می‌توانست بدون حضور آن نیز به حیات خود ادامه دهد. مأخذ: www.naftnews.org (تاریخ مراجعه ۱۳۹۶/۰۲/۰۵).

فقدان نظام تنظیم آب

رودخانه کارون به لحاظ گونه‌شناسی هیدرولوژیک در دسته رودهای دینامیک یا پویا قرار می‌گیرد که برخلاف رودخانه‌های ثابت یا منجمد شکل نهایی آن معین نیست. تغییر سطح رودخانه کارون به‌اندازه‌ای است که سطح آب رودخانه سالانه بر اثر جذر و مد و همچنین تغییرات فصلی ۴/۵ تا ۵ متر جابجا می‌شود (جاوید و همکاران، ۱۳۸۹: ۱۰۸-۱۰۶). این گستره از تغییرات سطح آب نیازمند احداث سازه‌های آبی دقیقی است که بتواند به تنظیم میزان آب واردشده به شهر را بیانجامد. چنانچه در دوره ساسانیان تا آل‌بویه سازه‌هایی چون بند شادروان و بند میزان آب ورودی به شهر را تنظیم می‌نمودند و در ساختار آنان مجرایی برای خروج سیلاب -آب مازاد رودخانه- پیش‌بینی نموده بودند. در دوره معاصر به علت عدم توانایی در ایجاد چنین سازه‌هایی و به تبع آن عدم امکان مدیریت سطح آب رودخانه محدوده‌ای از حریم را برای رودخانه تعریف شد که همواره لبه شهر را در فاصله با رودخانه قرار می‌داد. لازم به ذکر است که در سال‌های اخیر با اعمال تغییراتی در اکوسیستم رودخانه چون ایجاد سد و حاشیه‌سازی انجام شد و همچنین تغییرات زیست‌محیطی چون خشک‌سالی موجب شده تا رودخانه را به تدریج از موجودی دینامیک و سیال به زیستی مسکون بدل نمود. این تغییرات موجب شده تا اراضی که به‌عنوان حریم رودخانه شناخته می‌شد اکنون در دسترس ساخت‌وسازهای شهری قرار گیرد (تصاویر ۱۰ و ۱۱).

قاجار سبب گردید تا تجارت در اطراف اسکله رونق گیرد و به‌مرور دانه‌های تجاری چون سرای معین‌التجار و سرای عجم، راسته‌های بازار سرپوشیده امام خمینی (ره)، بازار کاوه، بازار نادری و... در این محل به وجود بیایند و این محل به اصلی‌ترین مرکز دادوستد شهری بدل شود.

بخش دوم

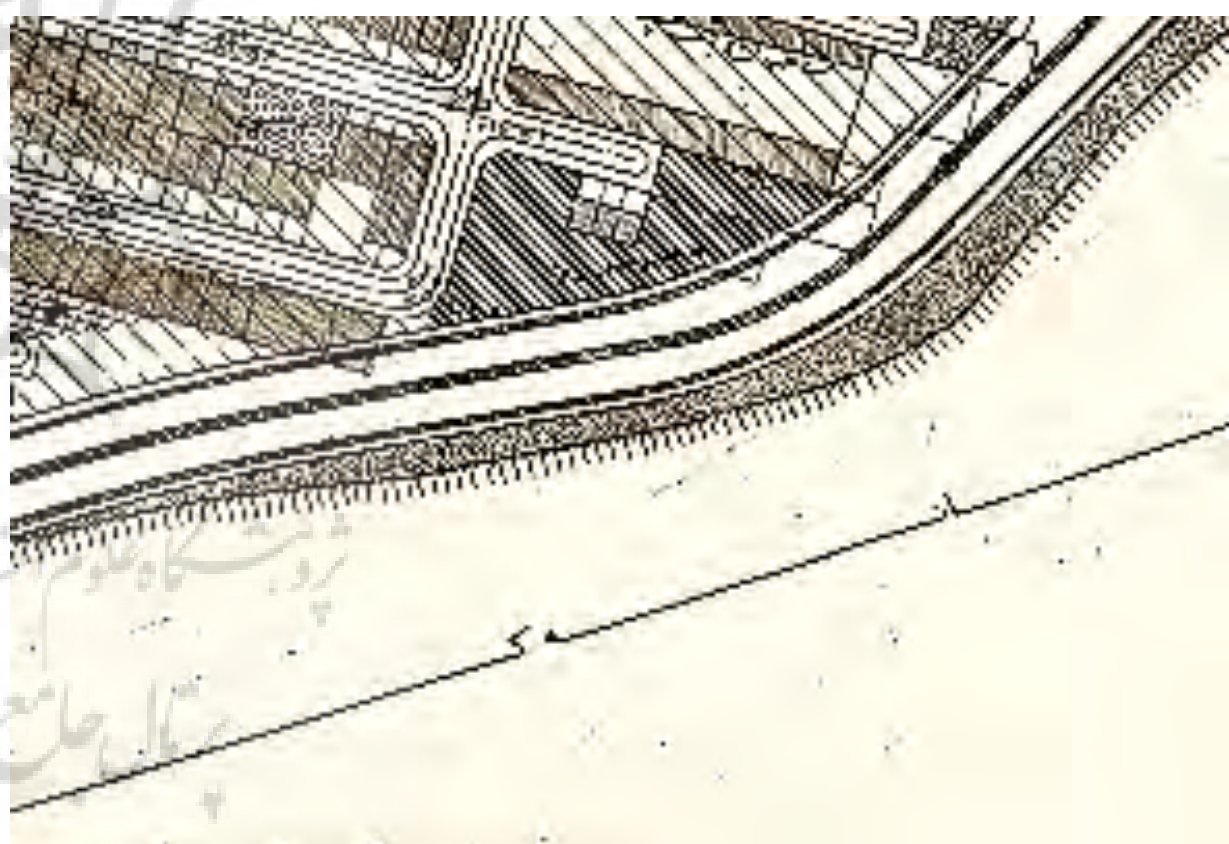
شهر منفصل از رودخانه: اضمحلال لب کارون

شکل‌گیری هسته‌های جدید اقتصادی

نظام هویتی شهر اهواز در طی سال‌ها بر مبنای اقتصاد شکل گرفته است (Namavar & Mojtahedzadeh, 2015). در گذشته، رودخانه کارون به‌عنوان مهم‌ترین زیرساخت اقتصادی شهر عمل می‌نمود و کاربری‌های مرتبط با آن را در شهر فعال می‌نمود. در قرن اخیر با شکل‌گیری و قدرت گرفتن هسته‌های صنعتی و اقتصادی جدید در اهواز، جهت جدیدی برای توسعه شهری تعریف شد. با توسعه یافتن تکنولوژی‌های نوینی چون صنایع مرتبط با نفت، فولاد و... شهری که در گذشته برای رفع نیازهای اقتصادی نیازمند تعامل منسجم با رودخانه بود اکنون می‌توانست بدون حضور آن نیز به حیات خود ادامه دهد (تصاویر ۸ و ۹). چنانچه به‌مرور با کاسته شدن اهمیت رودخانه در نظام شهری برخلاف زمانی که با تخریب مسرقان و پایین آمدن سطح آب رونق دهنده حیات شهری مختل شد- تغییر در سطح آب رودخانه توسعه شهری را مختل نمود و شهر از جهات جدیدی توسعه یافت.



تصاویر ۱۰ و ۱۱: بالا آمدن سطح آب کارون، تغییرات سطحی در آب کارون یکی از موانعی در دوره معاصر برای نزدیک شدن لبه شهری به رودخانه بوده است. مأخذ: www.khuznews.ir (تاریخ مراجعه ۱۳۹۴/۰۸/۲۰).



تصویر ۱۳: نمونه‌ای از ساختمان‌های مسکونی در ساحل غربی (محلہ کیانپارس) که جبهه به سمت رودخانه‌شان روزنی به سمت کارون ندارد. مأخذ: نگارنده، ۱۳۹۵.

تصویر ۱۲: بخشی از طرح تفصیلی اهواز که در آن ارتباط بلوک‌های شهری و رودخانه در نظر گرفته نشده است. مأخذ: طرح تفصیلی اهواز ۱۳۶۲.

تعریف شده‌اند که تناسبی با رودخانه ندارند. عملکردهایی که نه تنها بهره‌ای از پتانسیل رودخانه نمی‌برند، بلکه همچون سدی در مقابل شهر و رودخانه قرار گرفته‌اند و سهولت دسترسی به رودخانه را برای شهروندان کاهش داده‌اند (تصاویر ۱۲ و ۱۳).

احداث سد‌ها و پل‌ها

با کاسته شدن از اولویت رودخانه و حمل‌ونقل آبی در رودخانه کارون، تغییرات در نظام آبی مجاز شمرده شد. با احداث سد‌ها و در طول رودخانه کارون از جریان آب رونق دهنده شهر کاسته

طرح جامع شهر اهواز

در طرح جامعی^۴ که در سال ۱۳۶۴ برای اهواز تهیه شد، علی‌رغم توضیحاتی که باب اهمیت ارتباط با رودخانه داده شده است، برنامه‌ای برای برخورد شهر و رودخانه ارائه نشده است. چنانچه در بخش‌های عمده‌ای از شهر ساختمان‌ها پشت به رودخانه نموده‌اند و ارتباط بصری و فیزیکی لازم میان شهر و رودخانه دیده نشده بود. از طرفی با تأمل در لکه‌گذاری‌های عملکردی بلوک‌های شهری در طرح تفصیلی می‌توان دریافت که در بخش‌هایی از شهر عملکردهایی در حاشیه رودخانه



تصاویر ۱۴ و ۱۵: در سال ۱۳۰۸، هم‌زمان با احداث راه آهن سراسری ایران نخستین پل اهواز معروف به پل سیاه بر روی بقایای پل شادروان احداث شد. پس از آن در سال ۱۳۱۵ پل سفید بافاصله از پل سفید در نزدیکی بندرگاه ناصری ایجاد شد. این شروعی برای احداث پل‌های بعدی در کارون بود که عملاً عبور و مرور کشتی‌های باری را غیرممکن می‌ساخت. مأخذ: www.wikipedia.org و www.karnaval.ir (تاریخ مراجعه ۱۳۹۶/۰۲/۰۵).



تصاویر ۱۶ و ۱۷: مقایسه کاروانسرای معین‌التجار در اوایل دوره پهلوی و دوره معاصر، چنانچه در عکس قدیمی‌تر مشهود است، این محل اسکله و بارانداز اصلی موسوم به اسکله ناصری بوده است. کشتی‌ها به دلیل وجود رگه‌های صخره‌ای در مسیر کارون، محموله‌ها را در بارانداز این نقطه تخلیه می‌نمودند و از طریق قطار محموله به اسکله‌ای که بعد از قسمت صخره‌ای قرار گرفته بود، منتقل می‌کردند تا دوباره بر کشتی قرار گیرد. این موضوع موجب شد تا در اطراف این بارانداز مهم‌ترین کاروانسراها و بازارهای شهر از جمله کاروانسرای معین‌التجار و بازار امام خمینی (ره) شکل بگیرد. در مقابل این کاروانسرا امروزه اتوبان ساحلی احداث شده است. مأخذ: www.khuznews.ir (تاریخ مراجعه ۱۳۹۴/۰۹/۱۰).

بودند به‌مرور به زوال رفتند و محو شدند.

احداث اتوبان ساحلی

کی از وسیع‌ترین پروژه‌هایی که در محدوده شهر اهواز تعریف شد، اتوبان‌های سرتاسری ساحلی بود که حدفاصل توده شهری و مسیل رودخانه در ساحل غربی و شرقی کارون قرار گرفته است. وجود این اتوبان که به‌منظور ایجاد تسهیلات ترافیکی و افزایش سرعت برای ساکنین احداث شده بود، ارتباط شهر

و موجب تسریع در فرایند ته‌نشین شدن رسوبات رودخانه‌ای شد. از طرفی احداث پل‌هایی که در طراحی آن حرکت و عبور کشتی‌های باری در نظر گرفته نشده بود، کشتیرانی در محدوده رودخانه را غیرممکن نمود (تصاویر ۱۴ و ۱۵). این موضوع موجب شد تا ساختارهایی که وابسته به این نظام بودند نیز به‌مرور از میان رفت و زنجیره‌ای از معانی مرتبط باهم دچار اختلال شد. سازه‌هایی چون اسکله و بارانداز شهر، سراها و کاروانسراهایی که در امتداد بازار اصلی شهر قرار گرفته بودند و لبه شهری اهواز را شکل داده



تصویر ۱۹ : تصویر ماهواره‌ای از محل اتصال بازار سرپوشیده امام به محل سابق اسکله ناصری. در این بخش به گواه اسناد بارانداز اصلی شهر قرار داشته است که همچون میدانهایی در مقابل راسته بازار قرار داشته است. امروزه بر جای این میدانهای دو ساختمان بانک صادرات و ساختمان مخابرات قرار گرفته است. مأخذ : www.earth.google.com (تاریخ مراجعه ۱۳/۱۰/۱۳۹۴).



تصویر ۱۸ : بازار سرپوشیده امام خمینی طولانی‌ترین راسته بازار شهر اهواز است که در امتداد محل پیشین اسکله ناصری قرار گرفته است. مأخذ: www.khuznews.ir (تاریخ مراجعه ۱۰/۰۹/۱۳۹۴).

که ماشین‌ها با سرعت حداکثری از آن در حال عبور هستند (تصاویر ۱۶ تا ۱۹).

و رودخانه را بیش‌ازپیش کمرنگ نمود. به طوری که ساکنین برای دسترسی به رودخانه باید از مانع اتوبانی گذر نمایند

که صورت گرفته است رودخانه کارون عملاً تبدیل به کانال شده است. از طرفی با تغییر مسیر توسعه شهری، ساختار شهری اهواز که بر اساس رودخانه پایه‌گذاری شده است، با ساختار جدید تطابق ندارد. به نظر می‌رسد با ارزیابی رویکردهای اخیر و بازنگری در ارتباط شهر اهواز و رودخانه کارون باید به الگوهای جدیدی برای توسعه شهری دست‌یافت که هویت اقتصادی شهر و رودخانه را مدنظر قرار بدهد. علی‌رغم آنکه با توجه به پایین

نتیجه‌گیری | اهواز شهری است که در ارتباط با رودخانه کارون تعریف می‌شود. ارتباط شهر و رودخانه در طول تاریخ به اندازه‌ای بوده که رودخانه برای ساکنین این شهر از منبع تأمین آب فراتر رفته و به‌عنوان یک زیرساخت اقتصادی عمل نموده است. با رویکردهایی که در قرن اخیر نسبت به رودخانه اتخاذ شده، شکل ارتباط شهر و رودخانه و متعاقب آن لبه شهری رودخانه، دچار تحول شده است (جدول ۱). در شهر اهواز با حاشیه‌سازی‌هایی



تصاویر ۲۰ و ۲۱ : نمونه‌هایی از پروژه‌های گردشگری آبی که در حاشیه رودخانه اهواز در حال احداث هستند. وجود پروژه‌های این چنین می‌تواند رودخانه کارون را دوباره به‌عنوان زیرساخت اقتصادی مطرح نماید و موجب فعال شدن لبه شهر و رودخانه شود. مأخذ: www.manjanighnews.ir.

تعامل شهر اهواز با رود کارون

و می‌تواند موجب رونق یافتن دوباره لبه شهری کارون شود، چنانچه نمونه‌هایی از این اقدامات در سال‌های اخیر در حال انجام است و موجب فعال شدن بخش‌هایی از لبه کارون شده است (تصاویر ۲۰ و ۲۱).

آمدن سطح آب و احداث پل‌ها اقتصاد مبتنی بر حمل‌ونقل کشتی‌های باری همچون گذشته ممکن نیست اما با توجه به به وجود آمدن شکل جدید اقتصاد مبتنی بر گردشگری، حمل‌ونقل قایق‌ها و کشتی‌های کوچک توریستی همچنان ممکن است

جدول ۱: سیر تحول ارتباط شهر اهواز و رودخانه کارون در طول تاریخ. مأخذ: نگارندگان.

دوره تاریخی	نظام آبی رودخانه	نقش رودخانه	فاصله شهر از رودخانه	لبه شهری رودخانه
ساسانیان تا آل‌بویه	ایجاد انتظام آبی در خوزستان (سازه‌های آبی از شوشتر تا اهواز)	رودخانه به‌عنوان زیرساخت اقتصادی	با ایجاد سازه‌های تنظیم سیلاب و نزدیک شدن شهر به رودخانه	لبه شهری با کاربری تجاری، به وجود آمدن هوجستان و اجار در کنار آب
آل‌بویه تا قاجار	تخریب انتظام آبی، پایین آمدن سطح آب رونق دهنده شهر	رودخانه به‌عنوان عارضه طبیعی	از میان رفتن شهر اهواز	-
قاجار تا پهلوی نخست	افتتاح کانال سوئز، فروش امتیاز کشتیرانی به انگلستان، ایجاد انتظام آبی نوین (بندر ناصریه)	رودخانه به‌عنوان زیرساخت اقتصادی	فقدان سازه‌های تنظیم سیلاب و قرار گرفتن شهر بافاصله از رودخانه (ایجاد حرایم)	لبه شهری با کاربری تجاری، ایجاد هوجستان و اجار در کنار آب
پهلوی دوم تا امروز	ایجاد نظام‌های اقتصادی جایگزین و اضمحلال انتظام آبی (از میان رفتن اسکله و بارانداز)	رودخانه به‌عنوان عارضه طبیعی	کم شدن آب رودخانه و تغییر محدوده‌های حرایم رودخانه	پشت کردن شهر به رودخانه، احداث فضاهای واسط همچون اتوبان و پارک ساحلی میان شهر و رودخانه

پی‌نوشت

۱- لب کارون نام ترانه‌ای است عامه‌پسند از جهان‌بخش مهموری که عموماً اجرای آن با صدای نعمت‌الله آزموده (آغاسی) شناخته شده است. این ترانه به وصف رونق و فرح محل اتصال شهر و رودخانه - یا اصطلاحاً لب (لبه) کارون - در شهر اهواز می‌پردازد.

۲- River City

۳- George Henry Hunt

۴- طرح جامع اهواز سال ۱۳۶۲ توسط شرکت پژوهش عمران تهیه شد که همچون

- Ali, A, Al-Ansari, N & Knutsson, S. (2012). Morphology of Tigris River within Baghdad city. *Hydrol, Earth Syst. Sci.* 16: 1-8.
- Knoll, M, Lubken, U & Schott, D. (2017). *Rivers Lost, Rivers Regained: Rethinking City-River Relations*. Pennsylvania: University of Pittsburgh.
- Namavar, Z & Mojtahedzadeh, R. (2015). Economy, the fundamental element of urban identity of Ahwaz. *Journal of Economics and Engineering*, 6 (1): 183-188.
- Phong, L. (2015). The relationship between rivers and cities: influences of urbanization on the riverine zones (a case study of Red River zones in Hanoi, Vietnam. *Transactions on ecology and the environment*, (193): 27-43.
- Suri, S & Janu, S. (2012). The river and the city: changing conception of the Yamuna in contemporary Delhi, *towards a sustainable ecology, bounding African-Asian congress*. Indonesia: UB press.

- افشار سیستانی، ایرج. (۱۳۸۰). *آثار باستانی و تاریخی خوزستان*. تهران: انتشارات روزنه.
- جاوید، امیرحسین، شفیعی، زهرا و کاشفی الاصل، مرتضی. (۱۳۸۹). نحوه شور شدن رودخانه کارون بر اثر پدیده جزر و مد خلیج فارس با استفاده از مدل ریاضی. *مجله علوم پایه دانشگاه آزاد اسلامی* ۲۰ (۷۵): ۹۹-۱۱۰.
- کسروی، احمد. (۱۳۸۴). *تاریخ پانصد ساله خوزستان*. تهران: انتشارات دنیای کتاب.
- مجتهدزاده، روح‌الله و نام‌آور، زهرا. (۱۳۸۵). اهواز: میراث ناشناخته. *مجله اثر* ۴۰ (۴۱): ۲۲۳-۲۳۹.
- مجتهدزاده، روح‌الله و نام‌آور، زهرا. (۱۳۹۱). *در جستجوی هویت شهری اهواز*. تهران: مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی.
- همدانی، علی‌کرم. (۱۳۸۷). *اهواز، دائرةالمعارف بزرگ اسلامی*. تهران: مرکز دائرةالمعارف بزرگ اسلامی.