

اهواز

پیمان نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد رشته معماری



پیمان نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد رشته معماری



اهواز

میراث ناشناخته

نگارش: روح اله مجتهدزاده - زهرا نام آور
استاد راهنما: دکتر باقر آیت اله زاده شیرازی
دانشگاه هنر، دانشکده پردیس اصفهان

اسنگاه تاریخی

شهر اهواز را می‌توان در دو مقطع تاریخی مشخص بررسی کرد، مقطع اول که در واقع تاریخ پنهان شهر است جز در متون تاریخی و برخی نشانه‌های کالبدی خاص (نظیر تپه‌های کارون، بقایای سدهای قدیمی و ...) سابقه‌ای ندارد و شامل تحولات و حیات شهر از دوره ساسانی تا قرون ششم هجری است، مقطع دوم که کالبد امروزی شهر اهواز مرهون تحولات این مقطع است - و از این نظر می‌توان آن را تاریخ پیدای شهر نیز خواند - از اواسط دوره قاجار (حدودیکصد و بیست سال پیش) آغاز شده و تا به امروز ادامه دارد. در نگاه تاریخی این مقاله مقطع نخست به گونه‌ای اجمالی و مقطع دوم با تفصیل بیشتر بررسی می‌گردد.

مقدمه

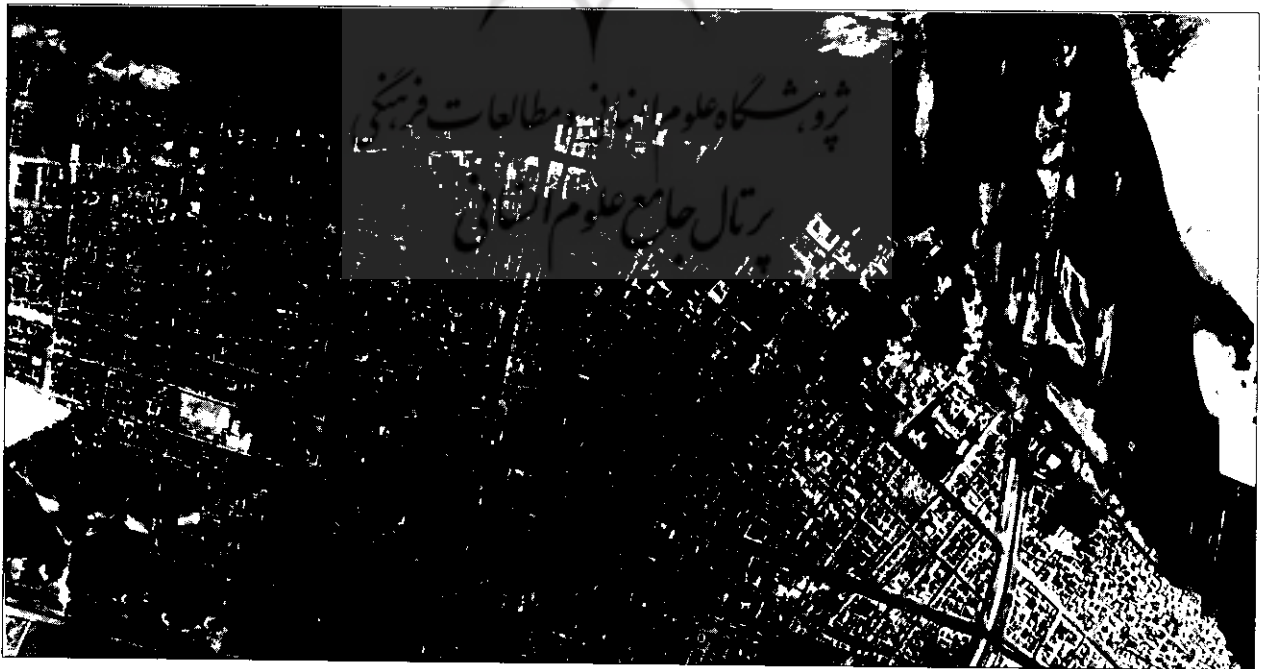
اسالف - اهواز کهن (تاریخ پنهان شهر):
هر چند پیش از دوره ساسانی نیز اهواز به عنوان پایتخت «اردوان چهارم اشکانی»^۱ و با نامهای اکسین، آگینیس و تارینا در دوره‌های عیلامی و سلوکی (دایره‌المعارف فارسی به سرپرستی غلامحسین مصاحب) سوابقی دارد، اما ورود جدی شهر به عرصه تاریخ از دوره ساسانیان و با احداث سد و بازسازی این شهر بوده است. این بازسازی در امتداد بازسازیها و نوسازیهای گسترده‌ای است که ساسانیان در خوزستان آغاز کرده بودند. شاید مهمترین اقدام ساسانیان که زمینه‌ساز اقدامات بعدی را نیز فراهم آورد تغییراتی است که در مسیر رودخانه کارون در خوزستان فراهم آوردند. می‌دانیم که کارون از دیر باز پر آب ترین و عریض‌ترین رودخانه ایران بوده است. در دوره ساسانی

شهر اهواز مرکز استان خوزستان، عموماً به عنوان شهری نوین و فاقد پیشینه تاریخی شناخته می‌شود و این امر باعث گردیده تا در پژوهشهای معماری و شهرسازی کمتر جایگاه ویژه این شهر مورد توجه قرار گیرد. اما در مقاله حاضر (که بر اساس مطالعات دو ساله و رساله دانشجویی در مقطع کارشناسی ارشد معماری تحریر شده) برآنیم تا اهمیت و جایگاه این شهر را در تاریخ شهرسازی و معماری معاصر کشورمان بررسی کنیم و با تاکید بر معضلات شهر و جامعه شهری در اهواز امروز، که در مقیاسی کلان می‌تواند انعکاس مشکلات بسیاری از شهرهای نوین در ایران باشد، راهکارهایی را با اولویت استفاده از معماری در غلبه بر این مشکلات، مطرح سازیم.



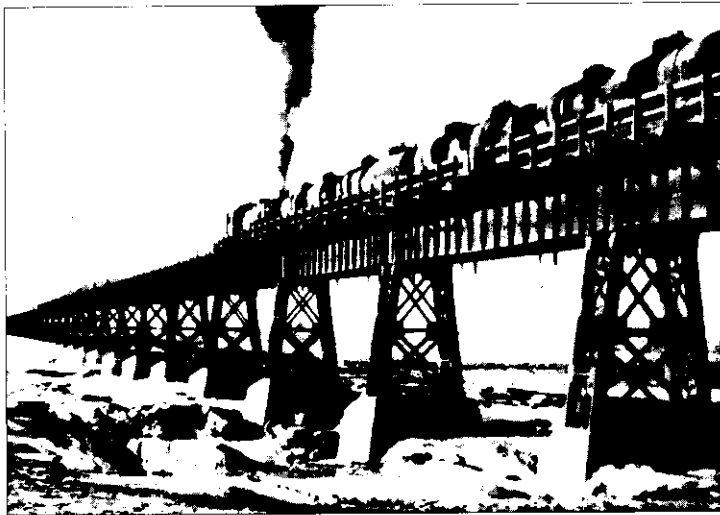
نظام السلطنه

جهت بهره گیری بهتر از آب کارون و گسترش حوزه آبریز این رودخانه، به ساخت تاسیسات آبی جدید بر روی رود و ایجاد مسیرهای تازه برای آن پرداختند. در این راستا با حفر کانالی دست ساز از بالا دست کارون در خوزستان (شمال شهر شوشتر فعلی) آب کارون را به دو شاخه جداگانه تقسیم کردند که این دو شاخه در متون تاریخی پس از اسلام به نامهای دجیل و مسرقان خوانده شده است. دجیل شاخه اصلی رود کارون و مسرقان شاخه ای است که به صورت دست ساز در دوره ساسانی حفر شده بود و به گواه اسناد تاریخی این شاخه از بالای شهر شوشتر، آب رودخانه را مستقیماً به خلیج فارس می برده و در مسیر خود آبیهای زیادی را مشروب می ساخته است. دو شاخه کارون در محلی که عسکر مکرم نامیده می شود (امروزه بند قیر نامیده می شود) به واسطه نهری بهم متصل بوده اند تا آمد و شد کشتیهای کوچک از شاخه ای به شاخه دیگر میسر باشد.^۲ 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 می گمارند و با بالا آوردن سطح آب به واسطه بند، اقدام به ایجاد نهری با نام شاهجرد (یا شاه گرد) می کنند. بنا بر آنچه طبری می گوید، در دوره ساسانی «شهر مشتمل بر دو بخش بود: در یکی «بزرگان و اشراف» و در دیگری «بازاریان» سکنی داشتند. شهر بزرگان را «هرمشیر» و شهر بازاریان را «هوجستان و اجار» (خوزستان بازار)



یافت نظام السلطنه ای

به معنای بازار خوزستان می نامیدند»^۳. کاوشهای باستانشناسی و نیز متون تاریخی که از بقایای ابنیه ملوک العجم در اهواز یاد کرده اند، نشان می دهد که هرمشیر (شهر بزرگان) در محل ارتفاعات شرق شهر اهواز و شهر مردمی (یا هوجستان واجار) بر زمین سطح غرب این ارتفاعات در حاشیه رودخانه واقع بوده است. دقیقاً مشخص



پل سیاه

را برای رونق دوباره اهواز که در آن زمان دهکده‌ای کوچک در حاشیه کارون بود فراهم آورد. زیرا امتداد گذاره های سنگی کارون در محل کنونی شهر اهواز عبور کشتیها را غیر ممکن می ساخت بنابراین لازم بود تا بندری در این نقطه تاسیس گردد و کشتی ها که از پایین کارون به این نقطه می رسیدند با تخلیه بارهای خود در این نقطه

و انتقال آن به بالاتر، زمینه را برای انتقال کالا به بالا دست کارون توسط کشتیهایی که بالای گذاره سنگی قرار داشتند فراهم آوردند. به این جهت ناصرالدین شاه، حسینی خان نظام السلطنه از رجال مشهور این دوره را مأموریت به آبادی اهواز گمارد. نظام السلطنه را باید بنیانگذار اهواز نوین دانست. کسروی درباره او می نویسد: «حسینی خان نظام السلطنه که در آخرهای زمان ناصرالدین شاه، سالها در خوزستان حکمرانی داشته و خود مرد کاردان و توانایی بوده... در نزدیکی دهکده اهواز در پایین کمر سنگی بناهایی ساخته، سرباز و پاسبان در آنها نشاند و چون آنجا را بندری برای کشتی ها گردانیده «بند ناصری» نام نهاد»^۴ نظام السلطنه طرح اهواز نوین را بر اساس شبکه ای هندسی و تقریباً شطرنجی پی ریزی می کند که تنها چند خیابان در نزدیکی لبه رودخانه و برای هماهنگی با خط ارگانیک حاشیه رود، اندکی کجی دارد. در طرح اهواز نوین علاوه بر ساخت و سازهای جدید نظیر بازار، کاروانسرا، پاسگاه

نیست که اهواز در چه سالی به تصرف ثبپاهیان اسلام در آمده است، اما در سده های نخستین اسلامی شهر از بزرگترین و آباد ترین شهرهای خوزستان به شمار می آمده است.^۵ اهواز در این زمان به دو محله کلی تقسیم می شده است که محله غربی به نام جزیره بین رودخانه و نهر واقع بوده است و محله شرقی که در پای کوه ساخته شده بود و بیشتر بازارها و مسجد جامع در آن واقع بود، مدینه نامیده می شد. دو محله به واسطه پل بزرگی به نام «پل هندوان» به هم متصل می گشت. بر اساس متون تاریخی جمعیت اهواز در آن زمان تا حدود سیصد هزار نفر تخمین زده شده^۶ و تکرار نام شهر در آثار شاعران و نویسندگان بزرگی چون ناصر خسرو، منوچهری و فردوسی اهمیت شهر را تا قرون چهارم و پنجم هجری می نماید. از این زمان به بعد اهواز به تدریج اهمیت پیشین خود را از دست می دهد و طی چند قرن (تا قرن نهم هجری) به «شهری خراب با عده کمی از مردم» تبدیل می گردد.^۷ علت اصلی ویرانی اهواز قدیم را شکستن سد اهواز و خشک شدن نهر شاهجرد می دانند، امری که خود ناشی از برگشتن نهر مسرقان به دجیل و زیاد شدن آب در این شاخه از رود می باشد.^۸

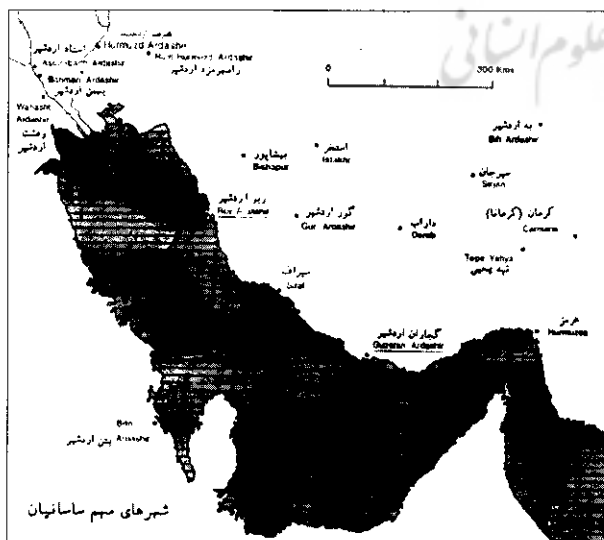
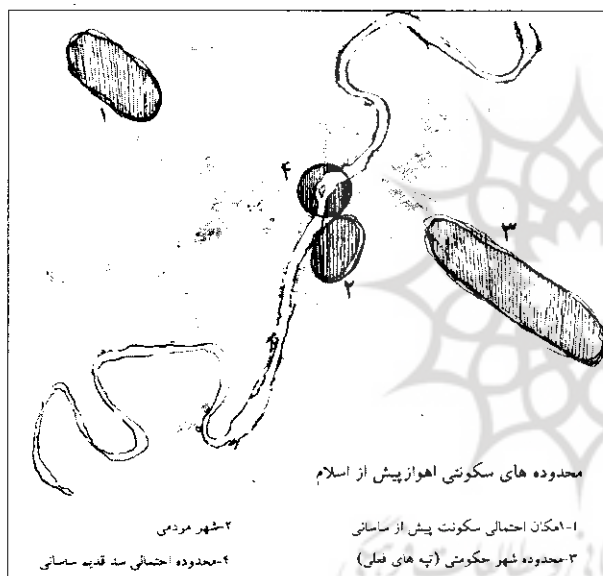
ا-ب- اهواز نوین

نخستین سنگ اهواز نو در سال ۱۳۰۶ قمری نهاده شد. چون در سال ۱۸۶۹ افتتاح کانال سوئز، جنوب ایران را به اروپا نزدیک ساخت، اروپاییان به خیال توسعه نفوذ اقتصادی و سیاسی خود در این حدود افتادند، شاه قاجار نیز شرایط برای استفاده از این پیشامد را مناسب دید و به این جهت در ۲۷ صفر ۱۳۰۶ اعلانی مبنی بر آزادی کشتیرانی در کارون منتشر نمود و این امر زمینه

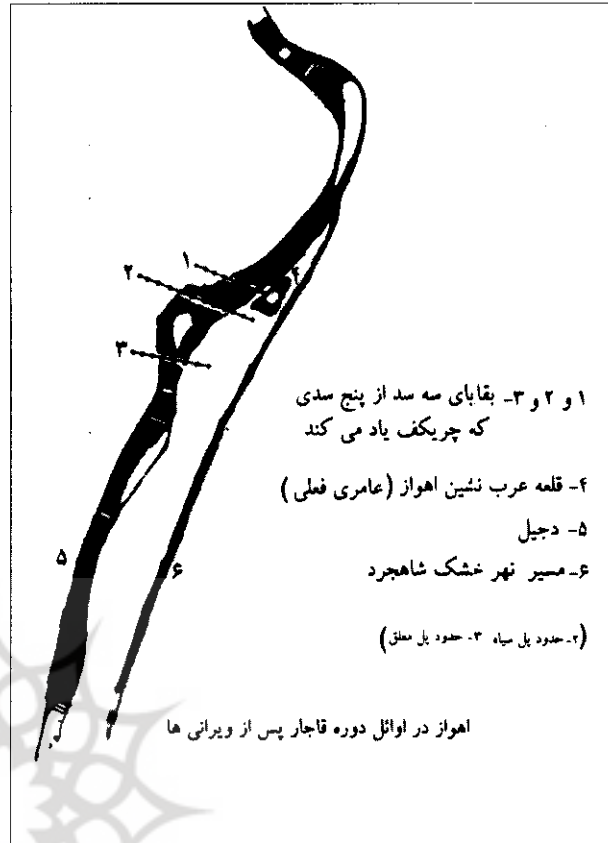
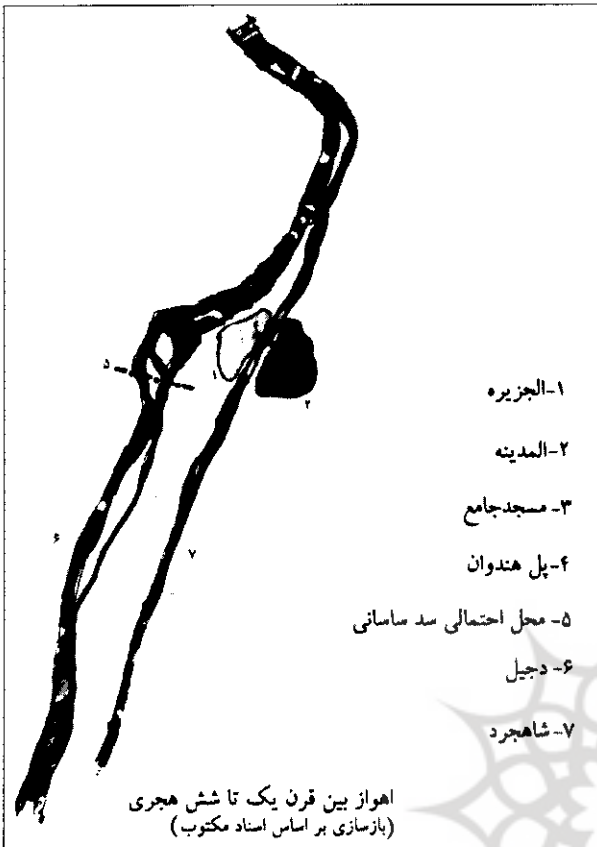


پل معین

طرح با وقایع انقلاب، این طرح را برای همیشه به بایگانی سپرد. در همین سالها طرح توسعه دانشگاه جندی شاپور توسط کامران دیبا معمار برجسته معاصر تهیه می‌شود که ساختمانهای آن از نمونه های برجسته معماری معاصر به شمار می‌رود. پس از پیروزی انقلاب، هشت سال جنگ تحمیلی رکودی اجباری را بر روند توسعه شهر تحمیل کرد لجام گسیخته تر از قبل، سرگرفته شد. طرح جامعی که توسط شرکت پژوهش و عمران در سالهای جنگ و بر مبنای طرح های قبلی تهیه می‌گردد، نمی‌تواند به صورت شایسته ای این روند را مهار کند. با این وصف همچنان این امید وجود دارد که شهر با تدابیر هوشمندانه ای ضمن رسیدن به یک سیمای هماهنگ، از تشتت و بیهوده روی در توسعه فیزیکی مصون بماند.

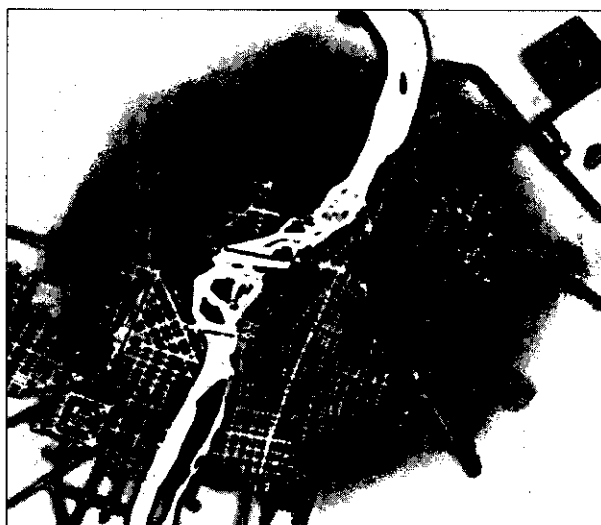


و میدان مشق، خط تراموا (جهت انتقال بارکشتی ها از پایین کمر سنگی به بالای آن) و ... از عناصر باقی مانده از اهواز قدیم از جمله بقایای سد قدیم که اسکله و کاروانسرا در کنار آن ساخته شد، بقایای نهر شاهجرد و دهکده اهواز قدیم استفاده شد. یکی دیگر از وقایع مهم که در گسترش و توسعه شهر اهواز نقش حیاتی ایفاء کرد، کشف نفت بود. اهواز به لحاظ مرکزی که جهت انبار کردن، کنترل، انتقال و متمرکز نمودن کارگاههای مناطق نفتی اطراف داشت، اهمیت خود را برای صاحبان امتیاز نفت در ایران از دست نداد. در نتیجه شرکت نفت به طور گسترده به ساخت و ساز در شهر پرداخت و سیمای شهر با اقدامات شرکت نفت، شکل تازه ای یافت. سکونتگاه موقت کمپلو (Camp low) محله خرامکوشک حاصل اقدامات این دوره شرکت نفت است. با روی کار آمدن رضاخان و آغاز اقدامات وی جهت نوسازی ساختاری اداری و کالبدی شهرهای ایران، اهواز نیز دستخوش تغییرات جدی شد. در سالهای ۱۳۱۴ و ۱۳۱۵ ساخت پلهای سیاه و سفید به پایان رسید. این دوپل به گونه ای نمادین بر جهت توسعه جدید شهر نیز تاکید می‌کنند، توسعه ای که در غرب رودخانه و در قالب سایتی نظامی و اداری اتفاق می‌افتد و تابع طرح شهری جدیدی است. طراحی که عناصری چون کاخ رضا شاهی، تاسیسات راه آهن، خانه ها و ساختمان اداری بانک ملی آن را شکل می‌دهد. دانشسرای مقدماتی پسران، بیمارستان جندی شاپور و کارخانه رسیدگی نیز از دیگر ساختهای این دوره است. در سالهای اواخر دهه ۲۰ و آغازین دهه سی، ایجاد شهرکهای جدید نظیر نیوسایت، لشکر آباد، کوی بوستان و ... علاوه بر دادن چهره جدید به شهر ضرورت تفکر جدی تر پیرامون مسایل توسعه شهر را مطرح می‌سازد. با ادامه این روند در نیمه دهه چهل اولین طرح جامع اهواز توسط دکتر علی ادیبی تهیه می‌گردد. در این طرح که با بینشی ژرف نسبت به موقعیت اهواز به عنوان شهری صنعتی تهیه شده بود، راهکارهایی برای نظم پذیر ساختن روند توسعه شهر و ارتقاء سطح زندگی ساکنان و نیز ایجاد تعادل میان زندگی شهری و صنعتی اهواز اندیشیده شده بود. این طرح در سال ۱۳۴۷ به انجمن شهر ابلاغ شد ولی متأسفانه به دلایلی اجرای آن با مشکل مواجه شد. دو سال بعد با کشف حوزه نفتی شمال اهواز در منطقه زیتون، توسعه شهر از شمال ممنوع شد و بنابراین موضوع طرح جامع قبلی منتفی گردید. از این زمان توسعه اهواز مسیری نا متوازن را پیمود. در سال ۵۶- طرح جامع جدیدی برای اهواز تهیه گردید، اما همزمانی پایان

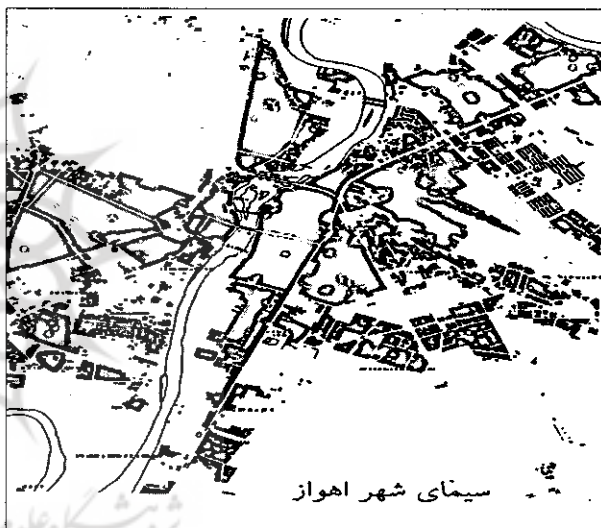


۲- نگاه شهری

شهر اهواز مرکز استان خوزستان با موقعیت ارضی ۳۱ درجه و ۲۰ دقیقه عرض شمالی و ۴۸ درجه و ۴۰ دقیقه طول شرقی در جلگه خوزستان قرار گرفته است. عناصر مسلط بر سیمای شهر به دو دسته کلی عناصر طبیعی و مصنوعی تقسیم می‌شوند. مهمترین عنصر طبیعی رودخانه کارون با عرض متوسط ۴۵۰ متر و طول ۱۵ کیلومتر در امتداد شمالی - جنوبی است. تپه های کارون و اراضی کشاورزی و نخلستانهای ساحلی از دیگر عناصر طبیعی سیمای شهر است. عناصر مصنوعی نیز شامل خط آهن و تاسیسات مربوط به آن و عملکرد و مالکیت اراضی بزرگ غیر مسکونی است. ساختار کالبدی فعلی شهر اهواز ناشی از چهار دوره عمده توسعه است که پیشتر اجمالا به آنها اشاره شد و به طور مشخص عبارتند از طرح نظام السلطنه‌ای شهر در دوره قاجار، توسعه های دوره پهلوی اول، توسعه های پس از دهه چهل تا اواخر دهه پنجاه و توسعه های سالهای پس از جنگ روند توسعه شهر به گونه ای بوده که در آن نظام محله به معنای سنتی کلمه هرگز شکل نگرفته است اما در مقابل، گونه های متنوعی از نظام های مختلف شهر سازی را پدید آورده است. بافت شهری به طور کلی به چهار بخش عمده شامل بافت قدیم، مناطق شرکتی و سازمانی، مناطق جدید شهری و مناطق حاشیه ای تقسیم می‌شود. بسط این توضیحات - آنگونه که در متن رساله نیز صورت گرفته - هر چند می‌تواند سیمای نسبتا کاملی از کالبد شهر فراهم آورد اما در پاسخ به این سوال که «اهواز چگونه شهری است؟» راه به جایی نمی‌برد. زیرا پاسخ به این سوال نیازمند نگاهی فراتر از نگاه کمی و کالبدی است. اهواز امروز از دید یک ناظر تازه وارد یا نا آشنا احتمالا به صورت اجتماع بی ارتباط شمار زیادی ساختمانهای کوچک و بزرگ بدون هیچگونه پیوستگی منطقی و نافذ مراکز شهری تعریف شده به نظر می‌رسد. عدم وجود کالبد مناسب جهت برخورد های اجتماعی، حضور شهروندی و روابط انسانی نظام مند، شهر را به مکانی فاقد روح شهر نشینی تبدیل کرده است. شاید مهمترین عامل در شکل گیری چنین کیفیتی گسستگی و عدم پیوند بافت شهری در اهواز است، گسست کالبدی ای که به دنبال خود گسست اجتماعی را نیز رقم زده است. مهمترین دلیل این گسست کالبدی در اهواز وجود حجم وسیعی از اراضی غیر فعال یا نیمه فعال شهری در اهواز است. این وضعیت با عبور رودخانه کارون از میان شهر و تقسیم بافت شهری به دو پاره شرقی و غربی تشدید شده است و رودخانه که ثروت بی بدیل هر شهری به شمار می‌آید، تبدیل به خلاء و گسستی در

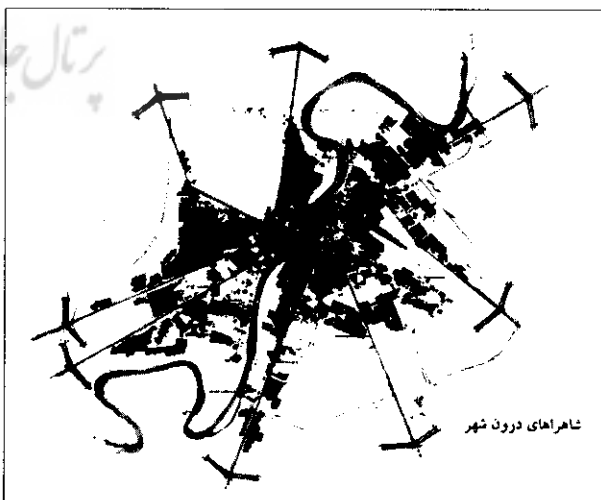


گسست بافت شهری بوسیله کارون



سیمای شهر اهواز

پراکندگی بافت شهری بوسیله فضاهای خالی



شاهراه‌های درون شهر

پراکندگی بافت کالبدی شهر به سبب توسعه در امتداد محورهای ارتباطی و مواصلاتی

قلب بافت شهری اهواز شده است. اینها همه عواملی است که احتمالاً به دید یک ناظر تازه وارد به شهر نیز می‌آید. اما حقیقت آن است که «بی شکلی و بی سامانی شهر کمتر از آن است که در نگاه نخست ممکن است به نظر آید، زیرا در غیر اینصورت به کلی غیر قابل سکونت می‌بود.»^{۱۰} کوبن لینچ شهر ساز و نظریه پرداز مشهور امریکایی می‌گوید: «حتی محیطی که کاملاً آشفته و بی رنگ به نظر می‌آید نیز واجد پاره ای خصوصیات خاص خود است و ساکنین شهری می‌توانند با استفاده از عواملی کوچک که در سیمای شهر موجود است و با تغییر توجه خود از عوامل جسمی شهر به جنبه های دیگر آن، به درک مظاهر محیط موفق گردند.»^{۱۱} به نظر می‌رسد سکونت در اهواز امروز نیز نیازمند چنین تغییراتی است. داشتن اندیشه‌ای روشن نسبت به شهر می‌تواند اولین گام در خلق یک ساختار کالبدی قوی و پاسخ ده باشد. چنین اندیشه ای با نگاه به عوامل کوچک موجود در شهر بهتر می‌تواند شکل گیرد. عواملی نظیر فضاهای خالی، رودخانه، راه آهن و نظایر آن هر چند از نگاهی عوامل گسست شهر است، اما از نگاهی دیگر سفیران پیوند آن نیز می‌تواند باشد. نگاهی گذرا به این سه مقوله می‌تواند موضوع را روشتر سازد.

شهر و فضاهای خالی:

بیشتر اشاره شد که فضاهای خالی شهر اهواز از مهمترین عوامل ایجاد پراکندگی کالبدی به تبع آن ایجاد گسستهای اجتماعی. از سوی دیگر و با نگاهی تحلیل گر، چنین فضاهایی درون شهری مانند اهواز - با تنوع و حجم بالای فعالیت‌ها و معضلات شهری - می‌تواند مهمترین نقطه قوت در پیشگیری از تراکم و خفکان بافت شهری و نقطه شروعی برای پیوند بافت و ظهور فعالیت‌های شهروندی باشد. بر این اساس فضاهایی از این دست در واقع «ثروت‌های شهر کنونی» به حساب می‌آیند و گونه‌ای از سازماندهی را می‌طلبند که علاوه بر تامین پیوند میان محلات، به خلق فضاهایی تازه در محی شهری بیانجامد. می‌توان با ترکیب متنوعی از فعالیت‌ها، فضاهای خالی موجود را به بسترهای فعال شهری تبدیل کرد. بسترهایی که محیط گسسته شهر کنونی، از خلال آنها پیوند یابد و چارچوبی برای تداوم توسعه شهر فراهم آورد.

شهر و رودخانه:

در اهواز تا به امروز، رودخانه تقریباً عاملی محذوف در سیمای شهر بوده و جز چند نقطه کوچک در مرکز شهر، سیمای

رودخانه همواره عنصری مجهول مانده است. حال آنکه رود کارون زیباترین، منطقی‌ترین و خوش موقعیت‌ترین پتانسیل موجود، جهت انسجام در بافت کالبدی و اجتماعی شهر است. استفاده از این پتانسیل با تغییراتی کوچک در وضعیت کنونی رود می‌تواند به وقوع پیوندد.

احیاء ترابری رودخانه‌ای که هم از جهت ایجاد امنیت لازم در کریدور مرکزی و حیاتی شهر و هم از نظر ایجاد امکانات تفریحی - گردشگری تازه برای شهر حائز اهمیت است و در کنار آن آزادسازی اراضی حاشیه رودخانه از حصار مالکیت‌های غیرمردمی و تقویت این حریم با دانه‌های با ارزش و هسته‌های فرهنگی - تفریحی و ... اولین گامها در جهت احیای رودخانه بعنوان یک محور تفریحی - فرهنگی درجه یک برای شهر است. از سوی دیگر فعال کردن پتانسیل‌ها و قابلیت‌های موجود در حاشیه کارون نظیر دانه‌های تاریخی، سایت‌های فرهنگی، اراضی طبیعی و ... می‌تواند با صرف کمترین هزینه، بیشترین تاثیر را در رونق و فعال‌سازی حاشیه شهر در این نقطه بر جای گذارد. علاوه بر اینها رودخانه می‌تواند به عنوان یک کانال فرهنگی - طبیعی خداداد نقشی اساسی در سازماندهی بافت شهر، نه فقط در امتداد محوری که در گستره سطحی آن نیز ایفا کند.

شهر و راه:

چنانچه ذکر شد یکی از مهمترین عوامل موثر بر فرم و جهت توسعه کنونی شهر امتداد خطوط و راه‌های اصلی، خاصه راه‌آهن بوده است. هر چند این نقش تاکنون به دلایلی از جمله ایجاد حریم‌های بسته برای مسیرهای آهن و نیز عدم درگیری شهر و خطوط آهن، از نظر عملکردی به چشم نیامده و حضور آن در شهر جز به صورت مانعی باز دیده محسوس نبوده، اما محور راه‌آهن به دلیل عبور سر تا سری از شهر و از میان مناطق شهری، پس از کارون می‌تواند مهمترین محور در جهت پیوند نقطه مختلف شهر باشد. با توجه به پیشنهاد طرح جامع مبنی بر تبدیل مسیرهای موجود خط آهن به زیر ساخت‌های راه آهن شهری، این محور را در کنار محور کارون می‌توان یکی از محورهای اصلی و قدرتمند در خوانایی و پیوند کالبدی شهر در آینده به شمار آورد. علاوه بر راه آهن شبکه‌های ارتباطی و مسیرهای شهری سواره نیز در تبدیل بافت شهر به پاره‌های کوچک و گسسته نقش عمده‌ای ایفا کرده‌اند، حال آنکه خطوط و مسیرها نه تنها عناصر لازم و گریز ناپذیر شهر هستند، بلکه می‌توانند شاخص‌های هویت بخش آن نیز باشند. با توجه به این واقعیت که شهر محل حضور، توقف، اجتماع و برخوردی‌های

شمایی از شبکه های پیاده پیشنهادی بر اساس پتانسیلهای موجود



- ۱- مسیر ۱ (مراکز تجاری، مراکز آموزشی)
- ۲- دانشگاه و مراکز آموزشی (پتانسیل طرح)
- ۳- محله های شهری (شماره های وسیع برای پیاده روی)
- ۴- مراکز تفریحی (مراکز تفریحی، مراکز ورزشی)
- ۵- مراکز خدماتی (مراکز خدماتی، مراکز درمانی)

پتانسیلهای تاریخی و عملکردی



- ۱- منازل ۴۸ فامیلی
- ۲- دانشگاه جندی شاپور
- ۳- منازل بانگ ملی
- ۴- دانشکده سه گوش، باشگاه راه آهن
- ۵- کارخانه ریستنگی
- ۶- خانه های قاجاری و پهلوی (خانه های ۸ بنگله، کاخ استانداری، باغ لنج، دانشسرای مقدماتی پسران، بیمارستان جندی شاپور، بازار معین التجار، اهواز قدیم)

آزادسازی اراضی حاشیه رودخانه

[به طور متوسط (با در نظر گرفتن عرض رودخانه) به پهنای ۱۰۰۰ متر]

تعرف در بافت و آزادسازی بر اساس پیشنهادات طرح تفصیلی و در انطباق با وضع موجود صورت گرفته است.



اراضی ذخیره شمالی



اراضی ذخیره شهری

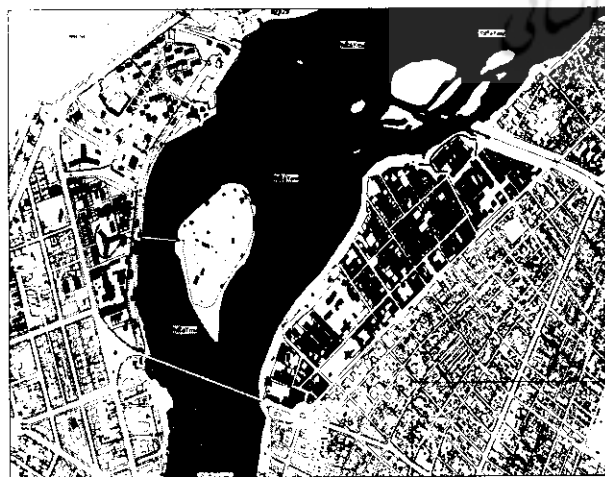
در سطح محدوده شهر به عنوان فضاهایی برای حمایت و کنترل گسترش شهر، نقش مهمی در شکل گیری و توسعه شهر دارد. محدوده زمین های خرد به منظور ذخیره اراضی شهری است که در کشورهای توسعه یافته هرگز به کار نمی رود. سطح زمین در سال ۱۳۸۵ میلادی ۱۰۰ هزار کیلومتر مربع بوده است که در سال ۱۳۹۰ به ۱۲۰ هزار کیلومتر مربع افزایش یافته است. این افزایش در سطح زمین به دلیل افزایش جمعیت و توسعه شهر است. این افزایش در سطح زمین به دلیل افزایش جمعیت و توسعه شهر است. این افزایش در سطح زمین به دلیل افزایش جمعیت و توسعه شهر است.

اراضی ذخیره جنوبی

معماری فضا همخوان با طبیعت آزاد سایت و جهت هماهنگی با اقلیم و دست یافتن به حداکثر انعطاف در عملکردها، عمدتاً از گونه سازه‌های چادری و عناصر پیش ساخته انتخاب شده است، که دور تا دور جزیره را محصور ساخته و زمینه را برای شکل‌گیری فضاهای بازمیانی و کوشک سبز مرکز جزیره فراهم آورده است.

طرح دوم: معماری در فضای خالی؛ ساماندهی محور خیابان امام خمینی و احیا کارخانه ریسندگی

در دومین طرح کارخانه ریسندگی دوره پهلوی اهواز بعنوان یکی از فضاهای خالی در بافت شهری امروز مورد توجه قرار گرفت و راهکاری جهت تبدیل آن به فضایی فعال و پویا اندیشیده شد. تامین ارتباط فضا با سایر نقاط و محورهای شهر- از جمله محور رودخانه- از مهمترین نیازها در شروع طراحی بود. به این منظور طرحی جهت ساماندهی محور منتهی به کارخانه- که از قدیمترین محورهای موجود شهر اهواز است- اندیشیده شد. با توجه به آنکه در طرح جامع بخشی از محور به محور پیاده شهری اختصاص یافته بود، در طرح حاضر کارخانه بعنوان نقطه عطفی برای محور پیاده در نظر گرفته شد و حرکت از رودخانه و مرکز شهر به سوی انتهای محور، با لایه‌ها و گره‌هایی مفصل بندی گشت. به گونه‌ای که جریان پیاده، با گذر از بستری تجاری در ابتدای محور به تدریج به بستری فرهنگی- اجتماعی در انتهای محور وارد گردد. بستری که به کاربری باشگاه جوانان شهر اهواز اختصاص یافت و در معماری آن علاوه بر استفاده از عناصر بازمانده از کارخانه ریسندگی سابق، فضاهای تازه‌ای نیز اضافه گشت تا سمبلی از آمیزش پیرانه سری و جوانی را در فضای باشگاه به نمایش گذارد.



وضع موجود. طرح اول

انسانی است، استفاده از مسیرهای شهری در ایجاد فضای شهری با هویت و زنده، حرکت‌های ورزشی، حرکت‌های پیاده سیال و دائم در کنار فضاهای توقف، تأمل، مکث و دیدار، شهری غنی و شایسته حضور شهروندان خلق می‌کند. امری که در قالب خلق شبکه‌ای پیاده و به کارگیری مسیرهای تاریخی موجود در شهر قابل پیشگیری است.

دو طرح راهبردی:

حاصل مطالعات پیش گفته به دو طرح راهبردی معماری با تئوری‌های «آشتی شهر و رودخانه» و «معماری در فضای خالی» منجر گشت.

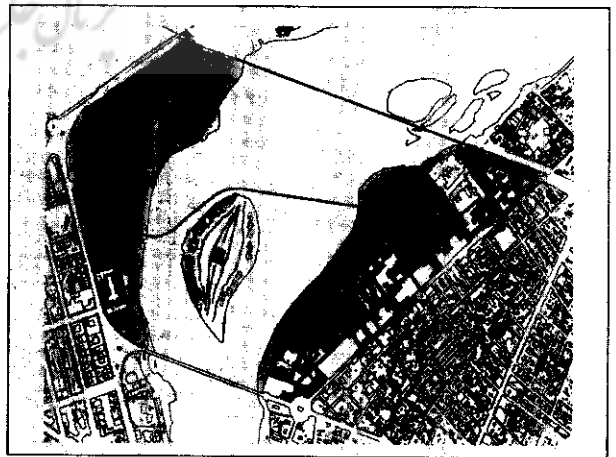
طرح اول: خانه شهر اهواز، مرکزی برای دیدار شهر و رودخانه موقعیت مکانی سایت در مرکز شهر اهواز و در نقطه‌ای قرار گرفته است که اهواز نوین ظهور خود را مدیون آن است. تنوع و تعدد مالکیت‌هایی که دو حاشیه شرقی و غربی رودخانه را اشغال کرده است مهمترین معضل در برقراری ارتباط آزاد و پیوند منطقی شهر و رودخانه در این نقطه است. در این راستا تدبیری اندیشیده شد. تا فضاهای دو حاشیه شرقی و غربی با اصلاحاتی در وضع موجود به فضاهای سازمانهای مردمی (N.G.O) با کاربری‌های انتفاعی و غیر انتفاعی تبدیل گردد. اصلاحات به طور عمده شامل حذف فضاهای فاقد ارزش جهت توسعه فضای باز شهری و حفظ و بهسازی دانه‌ها و شبکه‌های با ارزش موجود می‌باشد. چنین طرحی زمینه را برای در اختیار گرفتن مهمترین بخش از حاشیه رودخانه توسط مردم فراهم می‌آورد و مرکز شهر را به تصویری از خانه شهروندان می‌آراید، تصویری که در قالب خانه شهر اهواز عرضه گشته است. در مرکز این خانه، جزیره کارون به مثابه نقطه کانونی و قلب تپنده پروژه به مرکزی جهت دیدار شهروندان و پیوند هر چه بیشتر شهر و رودخانه تبدیل می‌گردد. مرکز دیدارهای شهری وظیفه‌ای فراتر از گرد هم آمدن شهروندان به دوش می‌کشد. زیرا مفهوم دیدار در معنای عمیق خود نوعی رسالت آموزش را نیز بر عهده داشته و بنابراین مرکز دیدارهای شهری با فضاهایی نظیر خانه کودک، خانه مشاهیر، خانه هنرمندان و نظایر آن وظیفه آموزش و سامان بخشی روابط پراکنده و نامنسجم شهروندی در اهواز را نیز به دوش می‌کشد. وظیفه‌ای که گاه از خلال فضاهای تفریحی نظیر رستوران، نمایشگاه موقت، فروشگاه و ... کار خود را پیش می‌برد و گاه با تکیه بر فضاهای فرهنگ‌سازی نظیر خانه مشاهیر، سرای موسیقی، خانه هنرمندان، خانه کودک و ... به ایجاد پیوندهای جدید میان شهروندان می‌پردازد. عناصر



موقعیت سایت در شهر. طرح اول



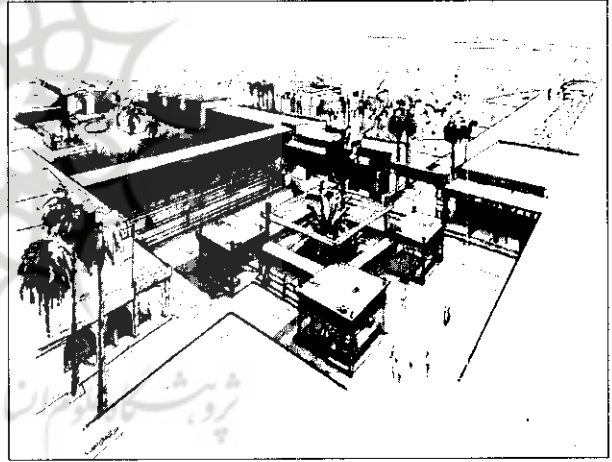
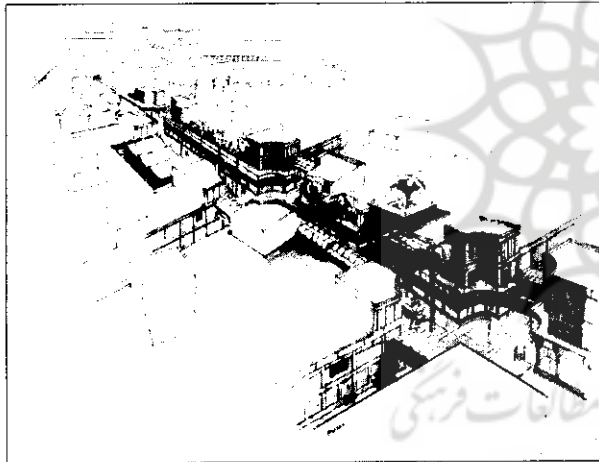
طرح مرکز دیوارهای شهری اهواز. طرح اول



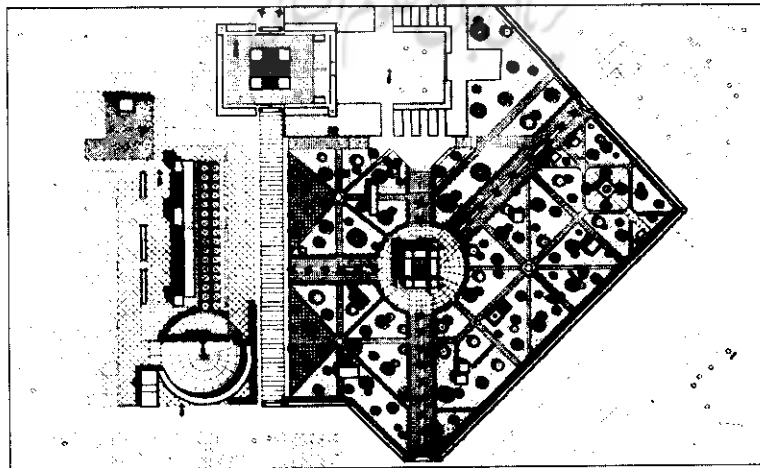
ساماندهی خانه شهر. طرح اول



ساماندهی محور رودخانه تا کارخانه ریسندگی



چشم اندازی از محور



طرح نهایی

امام شوشتری، نورالدین، ۱۳۲۹، ص ۶۹.
جهت اطلاعات تفصیلی ن.ک. کسروی، احمد، ۱۳۷۳، ص ۸۲-
۷۹

بهار، الملک الشعرا، ۱۳۱۸، ص ۶۱-۶۰
از جمله ن.ک. امام شوشتری، نورالدین، ۱۳۲۹، ص ۱۰۱ و دایره
المعارف بزرگ اسلامی، ذیل کلمه اهواز و حکیم، محمد تقی،
۱۳۶۶، ص ۱۰۶

ن.ک. امام شوشتری، نورالدین، ۱۳۲۹، ص ۹۹ و مال عزیزی،
مهرداد، ۱۳۷۲، ص ۴۳ و افشار سیستانی، ایرج، ۱۳۶۴، ص ۱۸۵
امام شوشتری، نورالدین، ۱۳۲۹، ص ۹۷
ن.ک. میریان، عباس، ۱۳۴۶، ص ۱۶۳ و امام شوشتری، نورالدین
۱۳۲۹، ص ۱۰۰ و دایره المعارف بزرگ اسلامی ذیل کلمه اهواز
کسروی، احمد، ۱۳۷۳، ص ۸۲-۸۴ و نیز کسروی،
احمد [۱۳۵۶] [۲۵۳۶]، ص ۱۹۷-۱۸۶

منع پیشین، ص ۱۹۸
لینچ، کوین، ۱۳۸۱، ص ۵۳
لینچ، کوین، ۱۳۸۱، ص ۶۳

منابع:

افشار سیستانی، ایرج [۱۳۶۴]: نگاهی به خوزستان، نشر بلور،
چاپ دوم، ۱۳۶۴
امام شوشتری، نورالدین [۱۳۲۹]: تاریخ جغرافیایی خوزستان،
چاپ اول، ۱۳۲۹
بهار (ملک الشعرا)، محمد تقی [۱۳۱۸]: مجمل التواریخ و
القصص، به همت محمد رضانی، کلاله خاور، تهران،
۱۳۱۸.

حکیم، محمد تقی [۱۳۶۶]: جغرافیای تاریخی شهرهای
ایران، انتشارات زرین، چاپ اول، ۱۳۶۴ دایره المعارف
بزرگ اسلامی، بجنوردی، محمد کاظم و دیگران
دایره المعارف بزرگ اسلامی، بجنوردی، محمد کاظم و
دیگران

کسروی، احمد [۲۵۳۶]: تاریخ پانصد ساله خوزستان،
انتشارات گام پایدار، چاپ چهارم، تابستان ۲۵۳۶ [۱۳۵۶]
کسروی، احمد [۱۳۷۳]: تاریخ پانصد ساله خوزستان،
انتشارات آنزان، ۱۳۷۳.

لینچ، کوین [۱۳۸۱]: سیمای شهر، ترجمه دکتر منوچهر
مزینی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ پنجم، ۱۳۸۱
مال عزیزی، مهرداد [۱۳۷۲]: اوکسین یا اهواز امروزی، مجله
معماری و شهرسازی، شماره ۲۰ و ۱۹، ۱۳۷۲
میریان، عباس [۱۳۴۶]: جغرافیای تاریخی سرزمین
خوزستان، چاپ اول، ۱۳۴۶



طراحی باشگاه جوانان اهواز



طراحی باشگاه جوانان اهواز



طراحی باشگاه جوانان اهواز