

مقاله پژوهشی

# بررسی تأثیرات مواجهه بندر به عنوان نماد توسعه دریاپایه بر هسته و ساختار شهر بندری (نمونه موردی: بندر شهید رجایی و شهر بندرعباس)\*

زهرا امینی مستانه\*\*

دانشجوی کارشناسی ارشد معماری منظر، دانشکده معماری، پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، ایران.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۹/۱۵ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۰/۱۵ تاریخ قرارگیری روی سایت: ۱۴۰۲/۱۱/۰۱

**چکیده** | ضرورت پرداختن به بررسی تحولات شهرهای بندری در روند «توسعه دریامحور»، امری اجتناب‌ناپذیر است. چراکه بندرها یکی از پروژه‌های استراتژیک و مطلوب به‌شمار می‌روند که با توجه به فرصت‌ها و ظرفیت‌هایی که برای نیل به اهداف توسعه‌محور دارند، در چشم‌انداز طرح‌های آمایش سرزمینی قرار گرفته‌اند. این وضعیت باعث رونق صنعت و تجارت دریاپایه در جغرافیای خاص و در لوای بهره‌گیری فزاینده از دریا می‌شود و حاصل آن تولید الگویی ابزاری و ماشینی است که مدل توسعه شهر و شمایل‌پردازی آن را در انحصار خود قرار می‌دهد. مسئله‌ای که محل چالش در این بحث است، پرداختن به مواجهه ارکان سازمان فضایی شهر بندری و حیات جاری در آن با تحول محتوایی و کالبدی متأثر از توسعه دریاپایه در درون شهر و در بستر ارتباطی شهر با بنادر است. این پژوهش با نگرشی کیفی و با روش توصیفی و تحلیلی انجام گرفته و با مشاهدات میدانی و مطالعه کتابخانه‌ای و اسنادی به بررسی مؤلفه‌های ساختاری انتظام‌دهنده شامل مرکز، ساختار، قلمرو و کل‌های کوچک در شهر بندرعباس پرداخته است. نتیجتاً در اثر این تعامل روابط میان ارکان سازمان فضایی با تهدید مواجهه است. احداث محله‌های جدید صرفاً جهت سکنی دادن مهاجران چهره شهر را مخدوش کرده و ساختار شهری را از حیز ارتفاع ساقط کرده، چراکه ساختار شهر بندرعباس دیگر تابع نظام خورها و تراس‌های ساحلی نیست، بلکه تابع نظام بنادر و سکنی‌دادن جمعیت مهاجر است. در بین این ارکان، هسته نیز معنای ذهنی و مفهومی خود را که منتسب و برگرفته از دریا بود از دست داده و تنها در شمایل یک امر کالبدی در بازار شهر بروز و ظهور یافته است. تبدیل شهر بندرعباس به منطقه پس‌کرانه محلی شهر-بندر شهید رجایی، کریدورهای ارتباطی بین این دو را به کریدورهای سرویس‌دهنده تبدیل کرده و مفهوم منظر راه و ارتباط با دریا را ضعیف و محقر ساخته است.

**واژگان کلیدی** | سازمان فضایی شهر، توسعه دریاپایه، بندرعباس، مرکز، ساختار، منظر راه.

مردم و توسعه فضاهای شهری اثر داشته است، به خوبی تبیین می‌سازد و تأیید می‌کند که تأسیس صنایع نساجی در انگلستان، راه‌آهن در آمریکا، پالایشگاه در آبادان، بندر در خرمشهر و بندرعباس، اثر مستقیمی بر توسعه و رشد جغرافیا و فضاهای شهری داشته است» (ودادی، ۱۳۸۸، ۸۸). این امر در بندرعباس با تأسیس بندر شهید رجایی در مقیاس ملی و نحوه تأثیر آن بر شهر بندرعباس محقق شده است.

اکنون با توجه به اهمیت بنادر در رشد اقتصاد کلان کشوری و گشایش دروازه‌های تجارت جهانی، حدود هفت دهه است که یکی

**مقدمه** | نماد توسعه دریاپایه در شهرهای بندری، تأسیس فضاهای بندرگاهی است. ساخت فضاهای بندرگاهی به دور از شهر، شهرهای بندری را وارد دوره‌بندی تحولات شهر و بندر کرده است. «بررسی‌های تاریخی، اثر رشد اقتصادی و فرایندهای توسعه‌گرایی حاصل از فعالیت‌های راه‌آهن، بندر، معادن، کارخانه‌ها و تأسیسات صنعتی را که بر سطح زندگی

\* این مقاله برآمده از «طرح پژوهشی منظر پیشرفت دریاپایه در هرمزگان» است که زیر نظر دکتر «سیدامیر منصوری» و توسط تیم تحقیقاتی پژوهشکده نظر در دی ماه ۱۴۰۱ در استان هرمزگان انجام شده است.

\*\* نویسنده مسئول: aminimzahra@gmail.com، ۰۹۲۳۳۳۴۱۰۹۹

شهر بندرها در توسعه منطقه‌ای» انجام داد. نتایج این پژوهش بیانگر آن است که با توجه به دوره‌بندی توسعه بندار، فضاهای رهامانده‌ای بین بندار و شهر به‌وجود می‌آید که چهره شهر را مخدوش می‌کند و از انطباق عملکردی شهر و بندر بر یکدیگر می‌کاهد. در ادامه این پژوهش به ارائه راهکار جهت کاراتر شدن شبکه تعامل و ارتباط فضایی بین بندر و شهر با استفاده از الگوی فشرده‌گی فضا-زمان می‌پردازد (آراسته، ۱۳۹۹). ودادی در پژوهش خود تحت عنوان «کنش‌ها در تعامل شهر و بندر» در پی بررسی نحوه اثرگذاری بندر بر رشد و توسعه شهری و پهنه‌افزایی به آن است. نتایج پژوهش وی نشان داد بندر عامل محیطی توسعه شهر است و مدیریت بندر و تغییر نقش آن از باراندازی به بازار بر مفهوم شهر بندری و مدنیت آن تأکید خواهد کرد. اکنون پژوهش پیش‌رو به نحوه تغییرات و تعامل هسته و ساختار سازمان فضایی شهر در دوره تحول و توسعه بندار که در آن ماهیت شهر بندری بندرعباس به شهر پس‌کرانه بندر مبدل شده است، می‌پردازد و سعی در بیان آسیب‌های وارده و تشریح وضعیت ازهم‌گسیخته سازمان فضایی در روند توسعه دریاپایه دارد (ودادی، ۱۳۸۸).

### مبانی نظری

فهم منظومه شهر، مولد ادراک ارکان سازمان فضایی شهر است و «سازمان فضایی مفهومی برآمده از نگاه سیستمی به شهر و اجزای سازنده آن محسوب می‌شود که شهر را حاوی معنایی فراتر از جمع جبری اجزای کالبدی آن دانسته و معنایی برآمده از نظم، نسبت و ارتباط میان اجزاء برای شهر قائل است. این مفهوم ناشی از توافق جمعی ساکنان در نحوه شکل‌گیری شهر است؛ در این دیدگاه اجزای سازنده شهر در هر تمدن، مطابق نظم و سازمانی خاص شکل می‌گیرد که برآمده از چارچوب فرهنگی مشابه آن‌ها است. از این‌رو مفهوم سازمان فضایی را می‌توان وجه ممیزه فرهنگی و نشان هویتی دانست» (برقویی فرد و منصور، ۱۴۰۰، ۲۰).

براساس مطالعاتی که در زمینه سازمان شهر برخاسته از فرهنگ وجود دارد، مسئله اقلیم امری غیر قابل انکار در شاکله فرهنگ یک منطقه است و معماری شهرها نیز تابعی از نظام فرهنگی برخاسته از اقلیم و جغرافیا است. راپوپورت معتقد است روش‌های ساختمان، ساخت‌مابه‌ها و عوامل اقلیمی، عوامل اولیه نیستند و شکل بناها متأثر از درک انسان از جهان، زندگی، فرهنگ، باورهای مذهبی و نحوه ارتباطات اجتماعی آنان است (راپوپورت، ۱۳۸۲). در این میان شکل‌گیری و توسعه شهرهای بندری بر محوریت دریا و اقلیم وابسته به آن بوده و بر تشخیص و تمایز حاصل از تفاوت معماری و شهرسازی شهرهای بندری اثرگذاری مبرهنی داشته است. از طرفی مفهوم توسعه دریامحور نیز هم‌پیوند توسعه اقتصادی است. در طول تاریخ نیز اقتصادهای متکی بر دریا زمینه‌ساز تولد و توسعه شهر بوده‌اند. و شهرهای بندری در

از قوی‌ترین نمادهای توسعه دریاپایه در شهر بندرعباس، که بندر شهید رجایی است و در فاصله‌ای سی کیلومتری از شهر بندرعباس قرار دارد، در حال وسیع‌تر شدن در طرح‌های توسعه و مواجهه با شهر است. این پژوهش در پاسخ به سؤال چگونگی تعامل شهر-بندر و بررسی نحوه مواجهه ارکان سازمان فضایی شهر بندرعباس و حیات جاری در آن با تحول محتوایی و کالبدی متأثر از توسعه دریاپایه در درون یک شهر است.

### روش تحقیق

با خوانشی تکاملی نسبت به آنچه تاکنون در ارتباط با مفهوم آسیب‌شناسی سازمان فضایی شهر صورت گرفته، این پژوهش از نوع کیفی و توصیفی-تحلیلی، با رویکرد تحلیل ساختار کالبدی-فضایی است. این روش تحلیل، سنتز عناصر شکل‌دهنده شهر، توصیف ویژگی‌های آن، تعامل و مواجهه دوجانبه شهر با توسعه دریاپایه را مورد بررسی قرار می‌دهد، تا بتواند به نتایج روشنی در تبیین تغییرات رخ داده برسد. در همین راستا، با مطالعه کتابخانه‌ای، مفهوم و ویژگی‌های سازمان فضایی شهر و مؤلفه‌هایی که به ماهیت عمومی آن معنا می‌بخشند، تبیین شده که اساس تحلیل نمونه مطالعاتی بندرعباس به‌عنوان یکی از مهم‌ترین شهرهای بندری کشور در استان هرمزگان است. بررسی ویژگی‌های مفهومی نمونه مطالعاتی با مراجعه به نقشه‌ها، مطالعه و مشاهده میدانی وضع موجود شهر بندرعباس صورت گرفته تا با بهره‌گیری از آن‌ها، تأثیرات سوء مستتر توسعه دریاپایه در سازمان فضایی و معنایی شهر و نمودهای تنزل عینی-ذهنی ماهوی شهر، مورد تحلیل قرار گیرند.

### پیشینه پژوهش

بخشی از پژوهش‌های صورت‌گرفته در ارتباط با سیر تحولات کالبدی شهر بندرعباس و هم‌چنین توضیح چگونگی طرح‌ریزی قدرت تجارت دریایی بندرعباس در اسناد و روایات تاریخی است. پژوهش‌های دیگر نیز در دوران معاصر و با توجه به موقعیت راهبردی کرانه‌ها و بندار جنوبی است که فصل جدیدی از توسعه را آغاز کرده‌اند. در دهه‌های چهل ساخت بندری مدرن در غرب شهر بندرعباس در دستور کار قرار گرفت و پس از آن بندرعباس به‌عنوان شهر پس‌کرانه برای بندر مدرن شهید رجایی ایفای نقش کرد. براساس متون تحقیقی و در ارتباط با موضوع و سؤال همین پژوهش (داداش‌پور و آراسته، ۱۳۹۶)، به‌اکاوی روابط فضایی میان بندار جنوبی ایران و مناطق پس‌کرانه آن پرداخته‌اند و الگوی ساختار فضایی میان بندر و مناطق پیش‌کرانه و پس‌کرانه را مورد بررسی قرار داده‌اند. نتایج پژوهش ذکر شده نشان می‌دهد که رونق اقتصادهای محلی در مناطق پس‌کرانه به دلیل ساختار لوزی‌شکل توزیع و دریافت، مغفول مانده و مردم محلی بندر از آن بی‌بهره هستند. آراسته پژوهشی تحت عنوان «بررسی نقش

**قلمرو:** «قلمرو، لبه‌ای است که یک ناحیه دارای ویژگی خاص را از نواحی مجاور آن جدا می‌سازد. این ویژگی خاص می‌تواند شامل صفتی معین و قابل دریافت با ادراک حسی و یا نتیجه استقرار عملکردی مشخص و متفاوت از خارج مرز قلمرو باشد. تشخیص و درک محدوده‌ای از فضا که گروهی از انسان‌های ساکن در شهر خود را متعلق به آن بدانند شرط مهمی در تحقق مفهوم کل از شهر است. در این صورت با لبه مکانی تعیین می‌شود که جدایی فضای داخل و خارج آن معنایی خاص را روایت کند. تبلور کالبدی و فیزیکی قلمرو شهر ایرانی در لبه آن به شکل حصار دیده می‌شود» (منصوری، ۱۳۹۹، ۵۲). حصار یکی از شاخصه‌های مبین وجود قلمرو است که در بندرعباس نیز هم به صورت طبیعی یعنی کوه و هم به صورت مصنوعی یعنی بارو حضور داشته است. در کتاب «از بندرعباس تا جرون» تألیف «احمد سایبانی» بخشی از سفرنامه تاورنیه در ارتباط با بندرعباس به این مضمون آورده شده است که: «تا ۱۵ سال قبل حصار و بارو نداشت. شب‌ها ممکن بود (دزدان) داخل شهر شده سرقتی مرتکب شوند یا در عمل گمرک تقلبی بکنند اما از آن وقت که دور شهر را حصار کشیده‌اند بر اهمیت آن افزوده شده است» (سایبانی، ۱۳۷۷، ۶۶). اکنون حصار به شکلی که در روایات تاریخی ذکر شده وجود ندارد. و کوه‌ها نیز از نقش قلمرو به معادنی جهت بهره‌برداری تغییر کارکرد داده‌اند.

**کل‌های کوچک:** «در ترکیب شهر ایرانی، واحدهای نیمه‌مستقلی دیده می‌شود که همه سطح شهر را پوشش می‌دهند. این واحدها «محله» نامیده می‌شوند و در حکم عناصر اصلی سیستم شهر هستند. محله‌ها به صورت مجموعه‌ای از اجزای بهم‌پیوسته عمل کرده و در کلیت و موجودیت خود دارای استقلال هستند. این عناصر که می‌توان آن‌ها را کل‌های کوچک نامید، از طریق ساختار با یکدیگر و مرکزیت شهر ارتباط دارند» (همان). معروف‌ترین محله‌های بندرعباس: محله‌های دوهزار، شهید جعفری، سورو، سید کامل، نایبند، برکه گرد، پشت شهر، سه‌راه برق، کمربندی، درخت سبز، شاه‌حسینی، گلشهر، بهشت بندر، داماهی، آزادگان، زیباشهر، نخل ناخدا، خواجه عطاء، کوی ۲۲ بهمن، شمیلی‌ها، سرریگ، سیم بالا، شغو (شهرک توحید)، اوزی‌ها، سورو و ششصد دستگاه، امیرآباد و چهارصد دستگاه هستند.

**مرکز:** «مرکز مفهومی مجرد و حاکی از جوهر و تشخیص اصلی شهر است که ظهور جغرافیایی پیدا می‌کند. تلاقی راه‌ها، مسجد، بازار، میدان، حمام، آب‌انبار و... از وجوه کافی و رویدادهای اجتماعی و سیاسی از وجوه لازم برای شکل‌گیری و تداوم حیات مرکز است. مرکزیت با گردهم جمع کردن عناصر اصلی و عملکردهای شهری به عنوان قلب و موتور توسعه شهر نقش اساسی در موجودیت و وحدت‌یافتن مفهوم شهر ایفا می‌کند. این مسئله خود را از یک‌سو در قالب تمرکز عملکردهای مختلف مذهبی، اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و... نشان داده و از سوی دیگر با هم‌جواری و قرار گرفتن در مرکز ساختار ارتباطی شهر-بازار- خود را به تثبیت می‌رسانده است. مکانی استراتژیک‌های

زایش ماهوی خود مرهون اقتصاد متکی بر دریا هستند و این مسئله در ذهنیت و عینیت شهروندان یک شهر بندری امری به ثبوت رسیده است. در شهر بندرعباس اقلیم در فرهنگ شهرسازی مداخله کرده و ساختار شهری را در مقیاس کلان تابعی از نظام خور و تراس قرار داده است.

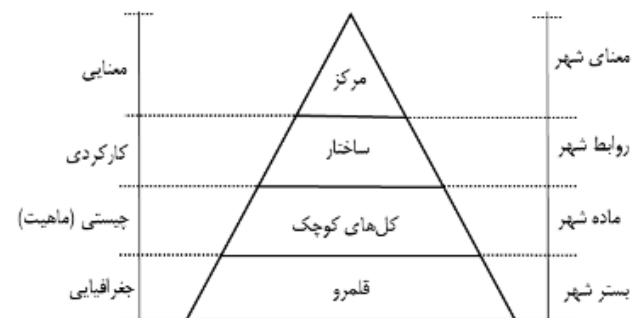
برای شناخت سازمان فضایی یک شهر به استناد منابع موجود، در دوران اسلامی سازمان فضایی شهر دارای چهار رکن «مرکز»، «ساختار»، «قلمرو» و کل‌های کوچک است (منصوری، ۱۳۹۹) و «در یک طبقه‌بندی کلی می‌توان در میان چهار مؤلفه اساسی سازمان فضایی شهر ایرانی، مرکز، به اعتبار مقام هستی‌بخش آن را شرط لازم و سه مؤلفه دیگر همراه با مرکز به اعتبار نقش خدماتی را شروط کافی تحقق کلیت سیستم قضایی شهر دانست. براساس این طبقه‌بندی می‌توان رده‌بندی نقش چهار مؤلفه مذکور در شکل‌گیری و صورت‌بخشی به مفهوم کلی شهر در ایران را براساس مدل ذیل بیان کرد» (همان) (تصویر ۱). شهر بندرعباس نیز با دارا بودن یک سبقت تاریخی دارای منظومه‌ای متناسب با شرایط جغرافیایی خود است.

در این میان، لازمه شناخت منظومه بندرعباس به عنوان یک شهر بندری، آن است که تاریخ بندرعباسی از آغاز شکل‌گیری این بندر در دوره صفویه مورد توجه قرار گیرد. شاه عباس در تبدیل یک نقطه کوچک به یک منطقه سیاسی، تجاری و اجتماعی مهم به نام بندرعباسی و ایجاد شهری به همین نام، سهم و اثر مهمی داشته است (وئوقی و حبیبی، ۱۳۸۷).

## بحث

### • شناخت سازمان فضایی شهر بندرعباس

سازمان فضایی شهر بندرعباس از طریق سازمان‌یابی مبتنی بر نظام دریایی و وجود شاخصه‌های بارزی نظیر: کانون‌ها، کریدورهای متصل به دریا و پهنه‌های فعالیتی و چیدمان آن‌ها، شکل یافته است. با واکاوی این شهر در زمینه مطالعاتی بنادر-شهرها و پس‌کرانه، رابطه شهر بندرعباس با بندر فراملی شهید رجایی، ارتباطات مفصلی و تحلیل نحوه اثرگذاری بر مؤلفه‌های سازمان فضایی شهری تبیین شده است.



تصویر ۱. الگوی چهار مؤلفه اصلی سازمان فضایی شهر. مأخذ: منصوری، ۱۳۹۹، ۱۵۵.

۵۹). چهار مشخصه اصلی ساختار عبارت‌اند از: ۱- نقش عملکردی آن به‌عنوان عامل برقراری ارتباط میان بخش‌های مختلف شهر. ۲- سلسله‌مراتب در دسترسی‌ها. ۳- عامل پیوند اجزاء و عملکردهای اصلی شهر به شکل ستون فقرات. ۴- شکل‌گیری جریان مداوم حیات و زندگی شهری که سبب اعطای نقش اجتماعی به ساختار سازمان‌یافتن حیات اجتماعی در شهر می‌شود (همان).

بندرعباس یک شهر ساحلی است و ساختار آن از الگوی شهرهای ساحلی تبعیت می‌کند. «معمولاً در مناطق ساحلی، تراس‌های ساحلی باعث تقسیم بندی (طبقه‌بندی) مناطق می‌شوند. به عبارت دیگر تقسیم‌بندی، به موازات ساحل صورت می‌پذیرد. درحالی‌که در شهر بندرعباس نقش آبراه‌ها مؤثرتر بوده است و تقسیمات به‌صورت عمودی (عمود بر ساحل) صورت پذیرفته است. پس تأثیر آبراه‌ها (خورها) در شهر بندرعباس، پررنگ‌تر از عوامل دینامیک دیگر، نظیر تراس‌های دریایی است و این تأثیر به خوبی در تقسیم شهر به مناطق مختلف، مشهود است. به عبارت دیگر این تأثیر به‌گونه‌ای است که مناطق مختلف شهر را تقسیم‌بندی کرده و مرزبندی مناطق را تعیین کرده است. پس نه‌تنها خورها بر روی فرم شهر تأثیر گذاشته‌اند که تقسیمات شهری را نیز تحت‌الشعاع خود قرار داده‌اند (مهدوی نجف‌آبادی، ۱۳۸۹، ۴۲). «در حقیقت بزرگ‌ترین مدنیت شکل‌گرفته امروزی در کنار ساحل دریا یعنی بندرعباس، حاصل اتصال روستاها و محله‌های قدیمی و ناپیوسته دیروزی هستند که در کنار تلاقی تراس و آبراه شکل گرفته‌اند» (همان). تصویر ۲ نیز نمایی از بندرعباس قدیم است که در آن مسیرها و آبراه‌ها به دریا منتهی می‌شوند. در حقیقت گذر در شهر بندری عمود بر دریا است در نتیجه ارتباط شهر با دریا از طریق ساختار آن شکل می‌گیرد.

اکنون به‌منظور بررسی تأثیرات توسعه دریاپایه بر سازمان فضایی این شهر و شناخت جایگاه فعلی بندرعباس در دوران تحول، موضوع بحث نیازمند تبیین رابطه میان بندرعباس به‌عنوان شهر پس‌کرانه و بندر شهید رجایی به‌عنوان بندرگاه است. بین «بندر» و «شهر» یک فضای کنش و واکنش برقرار است، فضایی که از طریق فعالیت‌های بندری، دریایی و سامانه‌های مربوطه، هم‌چنین تأمین منابع کار، زمین و خدمات که از طریق شهر تأمین می‌شود، ایجاد و پشتیبانی می‌شود (ودادی، ۱۳۸۸). گسترش فعالیت‌های بندری و دریایی، به این لحاظ که زمینه را برای توسعه اشتغال و فرصت‌های شغلی، هم‌چنین گردش سرمایه و پول فراهم می‌آورد و در مجموع باعث پهنه‌افزایی تأسیسات بندری، دریایی، ساحلی و افزایش سطح سرمایه‌گذاری می‌شود، می‌تواند زمینه را برای توسعه اجتماعی و اقتصادی شهر فراهم آورد (همان).

#### • وضعیت بندرعباس در دوران تحول شهرهای ساحلی

دوران تحول شهرهای ساحلی و نواحی بندرگاهی به‌خصوص در

سیاسی-اجتماعی و هم‌چنین تبلور فرهنگی جامعه مخاطب خود است» (همان). وثوقی بیان می‌کند، هسته شکل‌گیری بندرعباس با فتح جزیره هرموز، اخراج پرثالی‌ها و برداشته‌شدن تمامی موانع تجدید حاکمیت ایران در خلیج فارس شروع می‌شود و بندر کوچک و نه‌چندان آباد «گمبرون»، تولدی تازه می‌یابد و این روستای کوچک، طی دوره‌های کوتاه از یک آبادی دویست نفری به کانون تجارت خلیج فارس تبدیل می‌شود و به پاس خدمات شاه‌عباس اول، «عباسیه» یا «بندرعباسی» نامیده شد (وثوقی، ۱۳۸۸). بر این اساس می‌توان استنباط کرد که شهر بندرعباس با ماهیت یک شهر بندری در عصر صفوی از ترقی یک روستای بندری به نام گمبرون به‌وجود آمده و به مرور زمان سازمان فضایی خود را یافته است. شهری که اکنون و پس از تأسیس بندر شهید رجایی در دهه چهل به‌عنوان شهر پس‌کرانه<sup>۱</sup> بندر به ایفای نقش می‌پردازد.

همان‌طور که ذکر شد، مرکز معنای یک شهر و امری مجرد و ذهنی است. مرکز در بندرعباس مفهومی برآمده از دریا و تجسدیافته در بازار با کارکرد اقتصادی-اجتماعی آن است. شهری که حاصل توسعه روستایی بندری به‌نام گمبرون است و طبق روایت وثوقی مبنی بر این‌که «هفت سال پس از فتح هرموز و جایگزینی بندرعباسی، بازاری بزرگ برای شهر ساخته شد و به این ترتیب، بافت شهری جدیدی در موازات ساحل به‌وجود آمد» (همان). باید گفت که تشکیل مرکزیت بندرعباس بر محوریت بازار آن است و هویت شهر بندری چون بندرعباس در اتصال معنایی با محیط پیرامون خود است. «برای مثال وقتی از یک شهر بندری سخن به میان می‌آید، پیشوند بندر هویت شهر را از طریق مؤلفه‌های طبیعی بیان می‌کند. منظور این است که شهر مورد نظر در پهنه جغرافیایی کنار دریا استقرار یافته است. ولی ممکن است شخصیت همین شهر بندری با صفت دیگری نیز توصیف شود. مثلاً گفته شود شهر نخل‌ها و نخلستان‌ها، شهر بادگیرهای کرانه دریا، شهر لنج‌ها و کشتی‌ها و غیره. در این‌جا نخلستان‌ها که از عناصر طبیعی شهر بندری‌اند معرف شهر به‌شمار می‌آید و نیز بادگیرها که از عناصر مصنوع و معمارانه فضای شهری‌اند و لنج‌ها و کشتی‌ها که از عناصر اقتصاد شهر هستند» (کمیلی، ۱۳۸۷، ۱۷۴).

ساختار: «شهرهای ایرانی عامل ارتباط میان اجزاء اصلی، شهر شامل حصار، مرکزیت، محلات و مجموعه‌های شهری هستند. بدون آن، عناصر مذکور به‌صورت پراکنده و فاقد ارتباط با یکدیگر شکل گرفته و قادر به ایجاد مفهوم «کلی» از شهر نیستند. ساختار به‌عنوان یک عنصر کالبدی برقرارکننده ارتباط اغلب خطی و به شکل بازار اصلی شهر و گذرهای اصلی آن است. در برخی از شهرها، بازار تنها بخشی از ساختار را تشکیل می‌دهد و محورهای اولیه شکل‌گیری شهر، راه‌های مهم منطقه‌ای و گذر اصلی حکم ساختار را داشته‌اند. با مرور توصیف سفرنامه‌نویسان و نظر متخصصان حوزه شهر می‌توان برای ساختار چهار مشخصه اصلی قائل شد» (منصوری، ۱۳۹۹،

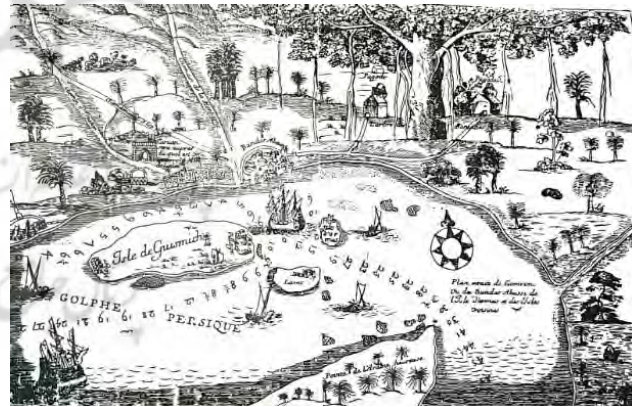
نیز، در دوره سوم مواجهه فضایی، پدیدآور وضعیت ذکر شده شده است. و با توجه به این که نحوه تعامل بندر و شهر و مقیاس اثرگذاری این تعامل بر دو رکن سازمان فضایی شامل مرکز و ساختار شهر، به گونه‌ای قابل تحقیق واجد ارزش است، در ادامه بحث به چگونگی اثرگذاری بر موجودیت این دو رکن در دوره سوم و در روند توسعه دریاپایه پرداخته خواهد شد.

### • وضعیت کالبدی و معنایی هسته شهر بندر عباس در دوره سوم تحول شهر و بندر

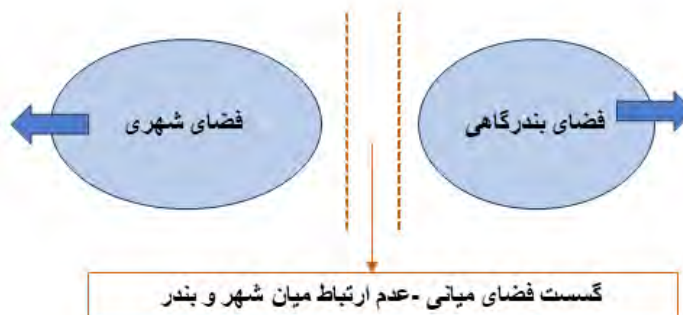
اسناد تاریخی حاکی از آن است که گمبرون نزدیک‌ترین هسته زیست به دریا بوده است «مؤلف مرآت البلدان در (صفحه ۲۱۹۱ جلد چهارم) کتاب خود به نقل از فرهنگ انجمن آرای ناصری می‌گوید: جرون نام ولایتی بوده نزدیک بندر هرمز که از بناهای اردشیر بابکان است و در عهد صفویه «شاه‌عباس ماضی»، بندری ساخته و آباد کرده که به بندر «عباسی» مشهور است و قرائتی که به جرون منسوب بوده اکنون نیز جروانات خوانند و اصل لغت جرون است و جرون، معرب آن است» (سایبانی، ۱۳۷۷، ۵۴). و زمانی که در عهد صفویه به بندرعباسی مبدل می‌شود، خود را به‌عنوان یک پایگاه تجاری معرفی می‌کند و پس از آن بازارهای وابسته به دریا در گمبرون شروع به رشد می‌کنند. بازار قدیمی گمبرون نقش هسته شهر را به خود می‌گیرد، چراکه همان گونه که سدیدالسلطنه ذکر می‌کند: غالب کشتی‌هایی که به طرف بصره می‌رفتند یا از آن جا می‌آمدند، در بندرعباسی توقف می‌کردند؛ زیرا بازارهای آن جا برای فروش امتعه مناسب بود (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۳). و تنوع تجاری، مشاغل گوناگون و تضاد جمعیتی در آن وجود داشته است. درگیری مستقیم فعالیت‌های بازار با بندر درون شهری به‌منظور فروش کالا و هم‌چنین، اتصال هویت دریا محور شهر در ذهنیت و عینیت شهروندان بوده است. عناصر اقتصاد شهر بندری و چگونگی امرار معاش ساکنان آن، که در مرکز سازمان فضایی شهر و در ساحت بازار تجسد می‌یابد، گاه‌بسته به شرایط محیطی از سایر عوامل غیر کالبدی دیگر اثرگذارتر می‌نماید. «با توجه به تنوع فعالیت‌های اقتصادی در شهر بندر عباس-شهری مهم از لحاظ اقتصادی و استراتژیک-به‌نظر می‌رسد نقش فعالیت‌های اقتصادی (تجارت و بازار) عامل هویت‌بخش غیر کالبدی برجسته‌تری از سایر فعالیت‌ها (آداب و رسوم فرهنگی، محیطی و...) است که آثار کالبدی آن در

الگوی کشورهای توسعه‌یافته مشتمل بر چهار دوره است که در همه این دوره‌ها نقش مؤثری در ایجاد توازن فضایی در مناطق پیرامون خود داشته‌اند. در دوره اول و دوم تداخل عملکردی و کالبدی میان شهر و بندر دوسویه و جاذب بوده است. در دوره سوم، به دلیل تخصصی شدن بندر، تمایل به جدایی‌گزینی فضایی میان بندر و شهر بیشتر شده و عملاً یک گسست فضایی میان شهر و بندر رخ می‌دهد. در دوره چهارم که مقارن با دو دهه اخیر است، شهر به سمت بندر متمایل شده است؛ با این تغییر که مدیران و توسعه‌گران تلاش کرده‌اند از فضاهای متروکه و رهامانده میان بندر و شهر به توسعه فعالیت‌هایی بپردازند که در راستای اهداف اقتصادی و سرمایه‌داری باشد و شهروندان شهر ذی‌نفعان این توسعه باشند (آراسته، ۱۳۹۹).

هرچند تعمیم الگوی کشورهای توسعه‌یافته به ساختار و سامانه‌های کشورهای جهان سوم، از اعتبار مسئله می‌کاهد، اما به بسترسازی مقایسه‌ای و تفهیم مدل توسعه کمک خواهد کرد. بنابراین مشاهدات میدانی حاکی از این مسئله است که تعامل میان بندرعباس و بندر شهید رجایی در دوره سوم از گذار تحول قرار دارد (تصویر ۳). چراکه با توجه به مشخصات دوره سوم، نیاز شهرها به بندر کاسته می‌شود و تجارت جهانی ایجاب می‌کند تا اسکله‌های خطی و وسیع برای کشتی‌های غول‌پیکر طراحی شوند و به موازات آن، فعالیت‌های بندری از شهرها خارج و اسکله‌های متروک و بنداری بدون فعالیت‌های فضایی شهری شکل می‌گیرند. قرارگیری بندرعباس



تصویر ۲. منتهی شدن مسیرها به دریا، بندرعباس قدیم در سفرنامه تاورنیه. مأخذ: سایبانی، ۱۳۷۷، ۶۶.



تصویر ۳. قرارگیری بندرعباس در دوره زمانی سوم مواجهه فضایی شهر-بندر. مأخذ: نگارنده.

اتصال بندر-پس کرانه محلی ضعیف شده است. هم‌چنین به‌نظر می‌رسد با گسترش شهر و ساخت محلات جدید برای اسکان مهاجرین؛ کل‌های کوچک و ساختارهای شهری شکل گرفته براساس ارتباط با دریا، با یکدیگر شبکه معنادار منطبق با سازمان فضایی شهر را تشکیل نمی‌دهند.

ضمن این‌که معادن غنی معدنی، نفت و گاز در حوزه ساحلی و پس کرانه‌ای جنوب ایران وجود دارند که بنادر به خوبی می‌توانند خود را با فعالیت‌های صنعتی و پشتیبانی آن‌ها تطبیق بدهند. مصداق بارز این مسئله مجاورت بندر شهید رجایی با پالایشگاه، منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی-فلزی خلیج فارس، سه شهرک صنعتی و تعداد زیادی انبار کانتینر و کالاهای تجاری است که همه این موارد نشان‌دهنده آن است که بنادر در ارتباط با کریدور محلی پس کرانه خود مولد رونق صنعتی و فعالیتی به شکلی ناهمگون بوده‌اند.

ضعف نظام برنامه‌ریزی و مدیریت کلان بنادر منجر به تقابل و تعارض فشرده میان شهر-بندر شده است: در دو بندر بوشهر و بندرعباس، «تعارض میان توسعه فضای بندرگاهی و فضای شهری به‌روشنی مشاهده می‌شود. درحالی‌که در پیرامون بندر شهید رجایی و باهنر، مجموعه‌ای از «انبارهای خصوصی و سیلوهای ذخیره کالا» مشاهده می‌شود، «تجمع کانتینرها و ماشین‌های سنگین» در منظر ورودی باعث ایجاد تشویش بصری در مناظر شهری شده و از کیفیات محیطی و ترافیکی ورودی شهر بندرعباس کاسته است (داداش‌پور و آراسته، ۱۳۹۶).



تصویر ۴. بازار قدیمی بندرعباس. عکس: زهرا امینی مستانه، ۱۴۰۱.

حال حاضر در شهر مهمترین عنصر هویت‌بخش به‌شمار می‌آید» (کمیلی، ۱۳۸۷، ۱۷۳).

«به‌نظر می‌رسد دامنه احراز هویت شهر بندرعباس از نظر جامعه، با نوع فعالیت غالب شهروندان در شهر ارتباط مستقیم دارد. یعنی چنان‌چه فعالیت تجاری در بندرعباس در حکم فعالیت غالب باشد شهروندان مرتبط با این نوع فعالیت‌ها ارزش‌های تجاری اقتصادی را به‌عنوان عنصر درجه اول هویت شهر تلقی می‌کنند» (همان).

در حال حاضر نیز الگوی اقتصادی شهر بندرعباس تابعی از موقعیت این شهر در اقتصاد ملی و منطقه‌ای است. هرچند که الگوی اقتصادی استان هرمزگان عمدتاً به کشاورزی و ماهیگیری (با ۳۷ درصد کل تولید استان تعلق دارد) لیکن بندرعباس الگوی اقتصادی متفاوتی را به نسبت منطقه فراگیر خود دارا است. استقرار صنایع نظامی و دفاعی صنایع نفتی و فولاد، صنایع تبدیلی و مصرفی، زمینه‌ساز تغییر بافت اشتغال شهر شده است (داداش‌پور و آراسته، ۱۳۹۶).

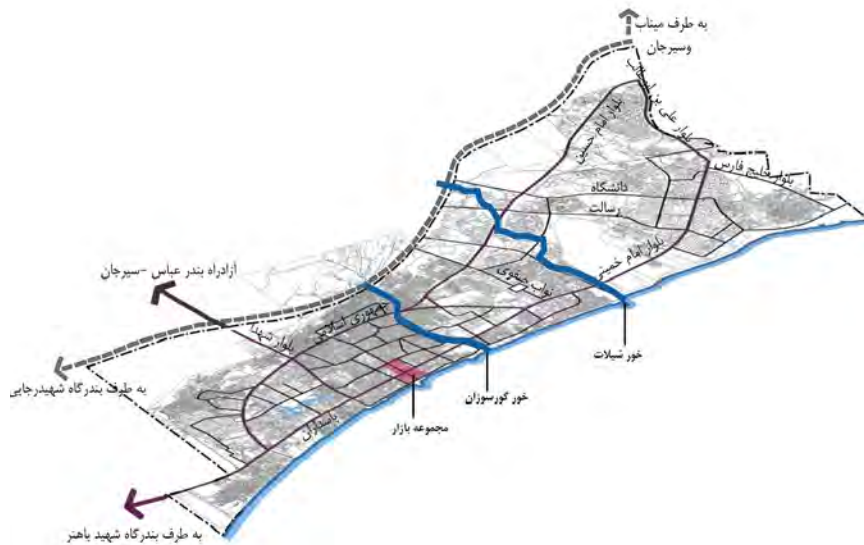
اکنون با توجه به دوره سوم تعامل شهر-بندر در بندرعباس و انزوای فضای بندری از شهر، کوچ فعالیت‌های بندری از شهر، تابعیت شهر از الگوی اقتصادی فرامنطقه‌ای و ملی و تحلیل یافته‌های میدانی در بخش پس کرانه، این گفته صادق است که در عصر فعلی وضعیت بازار بندرعباس به‌عنوان مرکزیت و هسته شهر به‌گونه‌ای است که در ساختار پراکنده و گسترده شهر، عرضی قابل توجه به لحاظ کالبدی به خود اختصاص داده است و بهره‌بری آن از دریا صرفاً در حد معیشت‌های خرد محلی مانند بازار ماهی‌فروشان در محله سورو است و ارتباط مستقیمی به عرضه کالای واردشده از بندر ندارد. در واقع حجم اصلی فرصت‌ها متوجه بندر شهید رجایی است که خود این بندر نقش مرکزیت واسطه به‌منظور ارسال کالا به مناطق پس‌کرانه فرامنطقه‌ای را دارد (تصویر ۴).

تغییر بافت اشتغال شهر از وابستگی به دریا و بندر به سمت وابستگی به الگوی اقتصادی-صنعتی فرامنطقه‌ای و ملی، باعث تغییر احراز هویت و تلقی شهروندان از مفهوم مجرد و ذهنی مرکز شهر برآمد از دریا در شهر بندری بندرعباس می‌شود.

#### • وضعیت ساختار شهر بندرعباس در دوره سوم تحول شهر و بندر

پس از شکل‌گیری بندر شهید رجایی با فاصله‌ای قابل توجه از شهر بندرعباس، نظام ساختاری میان شهر و بندر تابع نظام بنادر شد. به‌طوری‌که عموم شبکه‌های دسترسی اصلی از بندر شهید رجایی به سمت نقاط پس کرانه فرامنطقه‌ای تعریف شده و با ساختار شهر که راه‌های ارتباطی بین محله‌ای و رو به دریا است، انطباق عملکردی، اجتماعی-اقتصادی و سلسله‌مراتبی ندارد (تصویر ۵).

علاوه بر آن یافته‌ها در بخش کریدور ارتباطی بندر و پس کرانه نشان‌دهنده آن است که بندر شهید رجایی با کارکرد ملی خود روزبه‌روز در حال وسیع‌تر شدن است و هم‌اکنون شهر بندرعباس و مسیرهای ارتباطی به بندر شهید رجایی نقش سرویس‌دهنده به بندر را دارند و بر همین اساس، منظر راه و ارتباط با دریا در معبر



تصویر ۵. ساختار شهر بندرعباس و مسیر ارتباطی بندر شهید رجایی. مأخذ: آرشیو نگارنده.

## نتیجه‌گیری

ارتباط بندرهایی که خارج از شهرهای بندری قرار دارند مانند ارتباط بندر شهید رجایی با شهر بندرعباس به گونه‌ای است که کارکردهای قطبی و نقش مرکزیت واسطه بندر بر مناطق پس کرانه فرامنطقه‌ای آن‌ها، بیش از نقش اثرگذار آن بر مناطق پس کرانه محلی است. بندر شهید رجایی نیز در مناطق پس کرانه ملی چون شیراز و تهران، مؤثرتر از پس کرانه محلی خود یعنی شهر بندرعباس است و به نوعی اثرگذاری بر پس کرانه محلی سوء ارزیابی می‌شود. چراکه در روند این توسعه، روابط حاکم میان ارکان سازمان فضایی شهر دیگر تابع نظم درونی و ماهوی خود نخواهند بود و در خدمت گسترش بندر قرار خواهند گرفت (تصویر ۶).

با توجه به این که بندر شهید رجایی به عنوان نماد توسعه دریاپایه در برنامه‌های راهبردی و طرح‌های توسعه در صدد تبدیل به یک قطب دریایی و قطب اقتصادی فراملی است، پیش‌بینی می‌شود در روند این توسعه و در ارتباط این بندر با شهر بندرعباس، نظام سازمانی شهر دچار آسیب شود و در اثر تقلیل مفهوم یکپارچه شهر بندری و بندر، تبدیل آن به دو واحد مستقل، بندر بر شهر غلبه نامتوازن داشته باشد. در اثر این غلبه ساختار شهر تابع نظام عملکردی بندر می‌شود و مفهوم مستتر در ساختارش که ارتباط با دریا است را از دست می‌دهد. روند توسعه بندر شهید رجایی بدون خدمت‌رسانی به هسته شهر، که بازار و اقتصاد متکی بر دریا است، باعث کم‌رنگ شدن مفهوم دریا و شهر بندری در ذهن شهروندان است. زیرا هسته (مرکز)، معنای شهر را شکل می‌دهد و در بندرعباس این معنا بدون واسطه به حیات جاری در بازار و اقتصاد وابسته به دریای آن بوده است که با چیره شدن بندر بر شهر، از حیز ارتفاع ساقط شده است. مسیرهای تجارت بندری در بندرعباس که از دریا منشعب و از شهر عبور می‌کردند و به

دیگر نقاط می‌رسیدند، کارکرد پیشین خود را ندارند. ضمناً فضای بندرگاهی و ذخیره کالا بر فضای بازارگاهی در کلیت شهر پیشی گرفته است. تأثیر ساختارهای قوی و نقش اقتصادی کلان بندر شهید رجایی بر ساختارهای درونی شهر بندرعباس بسیار ضعیف ارزیابی شده است. در واقع شهر و مردمانش ذی‌نفعان ساختارهای توسعه دریاپایه بندر نیستند.

این امر غیر قابل انکار است که توسعه بندر، در صورت ضعف نظام برنامه‌ریزی و مدیریت راهبردی، سازمان فضایی پس کرانه محلی (بندرعباس) را به صورت نامطلوبی در سایه خود قرار خواهد داد. تضعیف مرکز و ساختارهای شهری پس کرانه به معنی تضعیف ارتباط شهر با دریا و از دست رفتن هویت شهر بندری و عدم اداره کردن شهر بر اساس این هویت می‌شود. در نهایت این فقدان و تشکیل دو قطبی بندر-شهر باعث رویه اداره شهر بر اساس طرح جامع همگانی خواهد بود و به بیماری هم‌شکل‌گرایی شهری مبتلا خواهد شد و معنای شهر بندری در ذهنیت شهروندان از دست خواهد رفت.

بنابراین با توجه به نگاه سیستمی به شهر، «مهم‌تر از حفاظت دانه‌ها و اشکال متنوع صورت شهر، روابط آن‌هاست که تحت نظام خاصی، سازمان فضایی شهر را آفریده است. شناخت علمی از نظام حاکم بر سیستم شهر، شرط لازم مشروعیت هر برنامه مداخله و هدایت توسعه شهر است» (منصوری، ۱۳۹۹، ۳۱). بنابراین به منظور جلوگیری از آسیب بیش‌تر و گذر کردن از دوره سوم تعامل شهر و بندر، در نظر گرفتن طرحی راهبردی منطبق بر سازمان فضایی شهر که در آن اثرگذاری و پویایی نقش بندر بر شهر و همچنین بر کریدور ارتباطی میان این دو و فضای میانی و خلأ شکل گرفته میان بندر و شهر، به صورتی روشن تبیین شود و روابط بین ارکان سازمان فضایی حفظ و تقویت شود، از اهم اقدامات توسعه‌گرای دریاپایه در شهرهای بندری است.



تصویر ۶. مواجهه ارکان سازمان فضایی شهر بندرعباس و بندر شهید رجایی. مأخذ: نگارنده.

## پی‌نوشت

۱. کالاهای وارداتی از بندر را بر عهده دارند که به‌وسیله سیستم‌های حمل‌ونقل مختلف به یک بندر وصل می‌شود.

۱. پس‌کرانه به زمین‌های واقع در پشت بندرگاه‌ها گفته می‌شود که نقش پشتیبانی، تأمین و رساندن کالاهای صادراتی به بندرگاه و پخش و جذب

## فهرست منابع

- سدیدالسلطنه، محمدعلی. (۱۳۶۳). تاریخ بندرعباس و خلیج فارس (ترجمه احمد اقتداری). تهران: انتشارات دنیای کتاب.
- کمیلی، محمد. (۱۳۸۷). شناخت هویت شهری بندرعباس. ص ۱۷، (۴۶)، ۱۶۷-۱۸۳.
- منصور، سید امیر. (۱۳۹۹). سازمان فضایی شهر ایرانی دوره اسلامی. تهران: پژوهشکده نظر.
- مهدوی نجف‌آبادی، رسول. (۱۳۸۹). ژئومورفولوژی شهری بندرعباس (پایان‌نامه منتشر نشده دکتری). دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه اصفهان، اصفهان، ایران.
- وثوقی، محمدباقر. (۱۳۸۸). تولد یک شهر بندری در دوره صفویه (مروری بر کیفیت شکل‌گیری و تأسیس بندرعباس). تهران: پژوهش‌های علوم تاریخی.
- وثوقی، محمدباقر و حبیبی، حسن. (۱۳۸۷). بررسی تاریخی، سیاسی و اجتماعی اسناد بندرعباس. تهران: انتشارات ایران‌شناسی.
- ودادی، حمید. (۱۳۸۸). کنش‌ها در تعامل «شهر» و «بندر». دیدگاه.

- آراسته، مجتبی. (۱۳۹۹). بررسی نقش شهر-بندرها در توسعه منطقه‌ای. هفتمین همایش ملی مطالعات و تحقیقات نوین در حوزه علوم جغرافیا، معماری و شهرسازی ایران. تهران، ایران.
- ابرقویی فرد، حمیده و منصور، سید امیر. (۱۴۰۰). بازخوانی مؤلفه‌های سازنده سازمان فضایی شهر ایرانی پس از اسلام در سفرنامه‌های قرن نهم تا چهاردهم هجری قمری. منظر، ۱۳ (۵۵)، ۲۰-۲۹.
- داداش‌پور، هاشم و آراسته، مجتبی. (۱۳۹۶). واکاوی روابط فضایی در بنادر جنوبی ایران و حوزه‌های پسرکانه آن؛ ارائه یک نظریه زمینه‌ای: مطالعه موردی مثلث فضایی شیراز، بندرعباس و بوشهر. برنامه‌ریزی و آمایش فضا، ۲۱(۳)، ۱۴۵-۱۸۷.
- راپوپورت، ایمن. (۱۳۸۲). خاستگاه‌های فرهنگی معماری (ترجمه صدف آل رسول و افرا بانک). خیال، ۸(۸)، ۵۶-۹۷.
- سایبانی، احمد. (۱۳۷۷). از جرون تا بندرعباس. تهران: انتشارات چی چی کا.

### COPYRIGHTS

Copyright for this article is retained by the authors with publication rights granted to Tourism of Culture journal. This is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



### نحوه ارجاع به این مقاله

امینی مستانه، زهرا. (۱۴۰۲). بررسی تأثیرات مواجهه بندر به‌عنوان نماد توسعه دریایه بر هسته و ساختار شهر بندری (نمونه موردی: بندر شهید رجایی و شهر بندرعباس). گردشگری فرهنگ، ۴(۱۵)، ۳۲-۳۹.

DOI: 10.22034/TOC.2024.431731.1146

URL: [https://www.toc-sj.com/article\\_189232.html](https://www.toc-sj.com/article_189232.html)

