

از ناصری تا اهواز؛ بازخوانی تجربهٔ تجدد در یک شهر ایرانی عصر قاجار

علمی پژوهشی

روح‌الله مجتهدزاده*

کاوه رستم‌پور**

امین مقصودی***

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۲/۱۸ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۲/۱۵

چکیده

هرچند بیش از صد سال از ظهور پدیدهٔ «تجدد» یا مدرنیته در شهرسازی ایرانی می‌گذرد، پژوهش دربارهٔ نسبت تجدد و شهرسازی در ایران معاصر، قدمتی حدوداً سی‌ساله دارد. این پژوهش‌ها حوزهٔ مطالعاتی «تاریخ معماری و شهرسازی معاصر ایران» را رقم زده است که البته نقایصی نیز دارد. «تهران‌محوری» بیش از حد پژوهش‌ها و «کم شمردن تحولات عصر قاجار» از جمله نقایص این حوزه است که به نادیده یا دست‌کم شمردن بخشی از میراث معماری و شهرسازی معاصر ایران انجامیده. یکی از راه‌های مقابله با این نقایص پرداختن به جریان تجدد شهری در نقاط دور از مرکز یا به اصطلاح «مناطق پیرامونی» در ایران معاصر است. در این راستا مقاله حاضر به شهر اهواز، به‌عنوان یکی از میراث‌های کمترشناختهٔ شهرسازی معاصر ایران می‌پردازد. هرچند اهواز از شهرهای قدیم ایران است، پس از ویرانی شهر کهن در قرون پنجم-ششم هجری، تولد و توسعهٔ دوباره این شهر در عصر قاجار رخ داد. در این زمان و با احیای کشتیرانی بر کارون، قاجاریان به اندیشه تأسیس بندری در حوالی اهواز کهن افتادند که هستهٔ بازرایی اهواز نوین شد. مقاله حاضر به بررسی تجربهٔ این بازرایی و نسبت آن با پدیدهٔ تجدد می‌پردازد. روش تحقیق مقاله حاضر تفسیری-تاریخی و مهم‌ترین منابع آن مجموعه‌ای اسناد متنی و نقشه‌های ترسیمی از سال‌های آغازین تأسیس شهر است که سعی گردیده با استفاده از آن‌ها روایتی دست‌اول از فرایند پیدایش و توسعهٔ اولیهٔ اهواز نوین به دست داده شود. روایت حاضر نشان می‌دهد اهواز را به‌واقع باید یکی از نمادهای تجدد شهری در ایران معاصر دانست. همچنین این بررسی نشان می‌دهد تجدد شهری در اهواز بیش از آنکه با نشانه‌های نوعی تجدد تقلیدی یا برون‌نگر - که اغلب از ویژگی‌های تجدد شهری در عصر قاجار و شهرسازی معاصر ایران شمرده می‌شود - همسویی داشته باشد، با معیارهای تجدد خودجوش یا درون‌زا نزدیکی نشان می‌دهد.

کلیدواژه‌ها:

اهواز، ناصری، تجدد، عصر قاجار، شهرسازی معاصر ایران.

مطالعات معماری ایران

دو فصلنامه معماری ایرانی

شماره ۲۴ - پاییز و زمستان ۱۴۰۲

صفحات ۱۲۸-۱۰۹

* استادیار، دانشکده عمران و معماری، دانشگاه شهید چمران اهواز، نویسنده مسئول، r.mojtahed@scu.ac.ir

** استادیار، دانشکده عمران و معماری، دانشگاه شهید چمران اهواز

*** پژوهشگر دکتری، دانشکده معماری، دانشکده‌گان هنرهای زیبا، دانشگاه تهران

پرسش‌های پژوهش

۱. مهم‌ترین ویژگی‌های تجدد در شهرسازی معاصر ایران کدام است؟
۲. فرایند توسعه شهر اهواز در عصر قاجار چگونه صورت گرفت؟
۳. این فرایند چه نسبتی با پدیده تجدد در شهرسازی معاصر ایران دارد؟

مقدمه

مواجهه ایرانیان با تجدد در دو قرن گذشته، یکی از مهم‌ترین عوامل تحول در جامعه ایرانی بوده است. یکی از مظاهر مهم تجدد در جهان مدرن، تحول در نظام شهرسازی بود تا آنجا که مارشال برمن در تجربه مدرنیته «رشد سریع و غالباً شدت‌یافته مناطق شهری» را از سرچشمه‌های تغذیه زندگی مدرن می‌خواند (برمن ۱۳۸۰، ۱۵). شهرهای ایرانی دوره معاصر نیز از این قاعده مستثنا نبودند. در این شهرها از سوی، نظام سنتی و دیرینه حاکم بر شهرسازی ایرانی با تغییراتی متأثر از تجدد و امواج آن به چالش کشیده شد و از سوی دیگر، با ظهور و بروز این تغییرات به تدریج سیمای جدیدی از شهر ایرانی شکل گرفت که می‌توان آن را «شهر متجدد یا مدرن ایرانی» خواند. هرچند امروزه سیمای شهر متجدد برای ما آشناست، تاریخ آن هنوز چنان‌که باید و شاید مطالعه نشده؛ تا جایی که حتی برخی شهرهای ایرانی که تماماً در بستر تحولات معاصر و متأثر از ابعاد گوناگون پدیده تجدد شکل گرفته، نیز کمتر مورد مطالعه قرار گرفته‌اند. یکی از این شهرها اهواز است. هرچند اهواز از شهرهای کهن ایران است که قدمت آن به دوران پیش از اسلام بازمی‌گردد، با ویرانی اهواز کهن در قرون پنجم-ششم هجری این شهر به روستایی کوچک در حاشیه کارون بدل شد و تا اواسط عصر قاجار به همین شکل باقی ماند. اهواز در این زمان و با تأسیس بندر ناصری در جنوب آن، مسیری تازه در توسعه شهری را پیمود و در بازه‌ای کمتر از یک قرن، به یکی از کلان‌شهرهای معاصر ایران بدل شد (برای اطلاعات بیشتر در باب تاریخ اهواز قدیم و جدید ر.ک: مجتهدزاده و نام‌آور ۱۳۹۴، ۱۰۳-۶۸). در این مقاله بر آنیم تا با بازخوانی مقاطع آغازین این فرایند، نسبت تحولات این شهر با پدیده تجدد در معماری و شهرسازی ایران را بسنجیم. هم‌زمان امیدواریم این بازخوانی گامی در راستای توسعه مطالعات مرتبط با تاریخ شهرسازی معاصر در ایران و کمک به پیشبرد مطالعات در این حوزه باشد. روش پژوهش حاضر تفسیری-تاریخی و شیوه مطالعه آن کتابخانه‌ای است.

پژوهش درباره نسبت مدرنیته و شهرسازی در ایران معاصر قدمتی حدوداً سی ساله دارد. نخستین جستارهای مستقل در این زمینه در قالب مقالاتی از سوی دانشوران ایرانی در سال‌های آغازین دهه ۱۳۷۰ خورشیدی نوشته شد. مقالات «دوران صدساله تجدد در شهرسازی و معماری ایران» (مقتدر ۱۳۷۲)، «نخستین پژوهش‌ها در مدرنیته در ایران» (حبیبی ۱۳۷۳) و «مدرنیته و رهاوردهای آن در معماری و شهرسازی ایران» (صارمی ۱۳۷۴) را می‌توان از گام‌های اولیه در این حوزه برشمرد. در همین سال‌ها نخستین کنگره تاریخ معماری و شهرسازی ایران در ارگ بهم کرمان نیز آوردگاه مناسبی برای ارائه مقالات و پژوهش‌های دانشوران ایرانی در باب این موضوع بود که از آن جمله می‌توان به مقاله ایرج اعتصام با عنوان «بررسی تطبیقی معماری و شهرسازی معاصر ایران با اروپا» (اعتصام ۱۳۷۴) اشاره کرد.

مجموع این تلاش‌ها رفته‌رفته به تکوین حوزه مطالعات معماری و شهرسازی معاصر ایران انجامید و با شکل‌گیری دوره‌های مطالعات معماری ایران و دکترای معماری در دانشگاه‌های داخل و مشارکت محققان ایرانی خارج از کشور، این حوزه مطالعاتی پویایی و گسترشی روزافزون یافت و به تدریج فراتر از مقالات کتاب‌ها و تک‌نگاری‌هایی نیز در این حوزه خلق شد. از جمله این آثار می‌توان به معماری در دارالخلافة ناصری (قبادیان و قبادیان ۱۳۸۳)، معماری دوره پهلوی اول (کیانی ۱۳۸۳)، معماری معاصر ایران (بانی مسعود ۱۳۸۸)، شرح جریان‌های فکری معماری و شهرسازی در ایران معاصر (حبیبی ۱۳۸۹)، میراث معماری مدرن ایران (مختاری ۱۳۹۰) و سبک‌شناسی و مبانی نظری در معماری معاصر ایران (قبادیان ۱۳۹۱) اشاره کرد. مجموع این آثار به غنای نسبی حوزه مطالعاتی «تاریخ معماری و شهرسازی معاصر ایران» انجامید؛ با این وصف این حوزه مطالعاتی، هنوز نقایصی در بر دارد. یکی از این نقایص «تهران‌محوری» بیش از حد

پژوهش‌هاست؛ هرچند به دلیل جایگاه برجسته شهر تهران در تحولات دوران معاصر، محوریت این شهر در پژوهش‌های اولیه تا حدی پذیرفتنی است، تداوم آن در سه دهه گذشته نقیصه برای این حوزه مطالعاتی به شمار می‌رود. نقیصه دیگر در پژوهش‌هایی از این دست «کم شمردن تحولات عصر قاجار» است؛ این نقیصه البته معضلی عمومی در مطالعات تاریخ معماری است و ریشه در پدیده‌ای دارد که مورخان چون گیدئون تحت عنوان «بی‌علاقگی به گذشته نزدیک» از آن یاد کرده‌اند (گیدئون ۱۳۹۱، ۳۰). این موضوع به شکل‌گیری داوریهایی بعضاً شتاب‌زده در باب شهرسازی معاصر ایران نیز انجامیده است؛ برای مثال برنار اورکاد، شهرساز و مورخ شهر فرانسوی، معتقد است در ایران میان تجدد در تاریخ شهر و تاریخ معماری فاصله زیادی وجود دارد و درحالی‌که بناهای مدرن خیلی پیش از رضاشاه در ایران ظهور کرد، «نخستین نشانه‌های مدرن شدن ساختار شهر» در سال‌های دهه ۱۳۱۰ در ایران ظاهر شد (اورکاد ۱۳۷۹، ۶۵).

هرچند این داوریه با تجربه تجدد در تهران و بسیاری از شهرهای تاریخی ایران سازگار است، نقش این پدیده را در پیدایش و تحول شهرهای نوظهور در مناطق پیرامونی و خارج از مرکز در دوران معاصر نادیده می‌گیرد؛ شهرهایی که اتفاقاً برخی از آن‌ها، چون اراک و سرخس و اهواز، سال‌ها پیش از عصر پهلوی و در میانه عصر قاجار سر برکشیدند. از میان این شهرها مقاله حاضر به بررسی نحوه شکل‌گیری شهر اهواز در مقاطع آغازین آن و بررسی نسبت تحولات این شهر با پدیده تجدد اختصاص دارد. مطالعه در باب اهواز سابقه چندانی ندارد. از قدیمی‌ترین مطالعات مستقل درباره اهواز می‌توان به مقاله «لوکسین یا اهواز امروزمین» (مال‌عزیزی ۱۳۷۱) و «اهواز؛ میراث ناشناخته» (مجتهدزاده و نام‌آور ۱۳۸۵) اشاره کرد. اما کامل‌ترین گزارش درباره این شهر را می‌توان در کتاب در جست‌وجوی هویت شهری اهواز (مجتهدزاده و نام‌آور ۱۳۹۴) مشاهده کرد. در سال‌های اخیر پژوهش‌های بیشتری بر معماری و شهرسازی اهواز معاصر به عمل آمده که از آن جمله می‌توان به «تأثیر اقدامات شرکت نفت ایران و انگلیس در ساختار اقتصادی، عمرانی و فرهنگی اهواز» (علم و بابادی ۱۳۹۴)، «تحلیل کالبدی شهر اهواز» (پوراحمد، حبیبیان، و احمدنیا ۱۳۹۵)، «تأثیر احداث سد کارون بر تأسیس شهر ناصری و توسعه شهر اهواز» (طایی ۱۳۹۵)، «تحلیلی بر رشد سریع شهرنشینی و کیفیت زندگی در کلان‌شهر اهواز» (سجادیان و دیگران ۱۳۹۵) و «شکل‌گیری اهواز؛ مدرنیته نفتی فراملی در تقاطع جریان‌های نفتی و مبادلات برنامه‌ریزی‌شده جهانی» (Sarkhosh 2018) اشاره کرد.

۱. تأملی بر ویژگی‌های تجدد در شهرسازی

بررسی تاریخ شهرسازی ایران بعد از اسلام نشان می‌دهد که شهرهای ایرانی عموماً با رشد و توسعه‌ای تدریجی و پیروی از سنت‌های معماری زمان در محدوده‌ای محصور شکل می‌گرفتند و تغییراتی که در بافت کالبدی آن‌ها و در نتیجه مسائل اقتصادی یا رویدادهای سیاسی و مذهبی به وجود می‌آمد، تناسب و مقیاس فضای شهر را به‌طور بنیادی دگرگون نمی‌کرد (مقتدر ۱۳۷۲، ۲۵۹). شهرهای تاریخی ایران عمدتاً با مناظر ارگانیک خود که به‌صورت طبیعی رشد یافته‌اند، شناخته می‌شوند. نقش حکومت به‌عنوان دستگاه قدرت در پدید آمدن شهرها معمولاً به‌نحوی بود که حاکمان، حداکثر، فضاهای شاخص شهری و نقاط عطف و زیرساخت‌های اساسی شهر را احداث می‌کردند و عمدتاً این خود مردم بودند که توسعه و گسترش بافت مسکونی را انجام می‌دادند. بنابراین می‌توان نوعی ارتباط دوطرفه بین مردم و حکومت، در پدید آمدن شهرهای سنتی، توسعه و پایداری آن‌ها متصور بود. این ارتباط از دوره قاجار به بعد، عمدتاً تحت‌تأثیر تجدد، با نوعی گسست و انقطاع همراه شد و حکومت مستقل از مردم به طرح‌های توسعه شهری روی آورد (مقصودی ۱۳۹۸، ۷-۶).

از دیگر ویژگی‌های مهم شهرسازی جدید، نقش محوری و متفاوت عامل اقتصاد در آن است. هرچند اقتصاد از دیرباز جایگاهی مهم در نظام‌های شهری داشته و نقش برجسته بازار در شهر سنتی نمود بارز چنین جایگاهی است، آنچه در شهر مدرن رخ می‌دهد بسیار متفاوت‌تر است. در واقع در شهر مدرن، بازار به سازمان اجتماعی نوپدید دگرذیسی می‌یابد که عمدتاً با عنوان «سرمایه‌داری» از آن یاد می‌شود؛ سازمان نوپدیدی که از منظر برخی فیلسوفان جهان مدرن، چون کارل مارکس، همه ارکان زندگی مدرن را در چرخه‌ای پرتحرک پی می‌ریزد (جابری‌مقدم ۱۳۸۹، ۵۵). پژوهشگران حوزه

طراحی شهری نشان داده‌اند که گسترش نظام شهری نوین تا حد زیادی تحت تأثیر همین نظام و عناصر بنیادین آن چون سرمایه و کالا و نیروی کار بوده است. (مدنی‌پور ۱۳۸۷، ۳۶). پیامد مهم دیگر نظام سرمایه‌داری تحولات شگرف صنعتی است که در تغییر شکل کالبدی شهرهای متجدد بسیار اثرگذار بوده است (جابری‌مقدم ۱۳۸۹، ۵۵).

شهر متجدد با اقتصاد جدید، یا همان ترکیب صنعت و بازار سرمایه، الگوی جدیدی از سکونت آفرید که حاصل آن تجمع شمار بی‌سابقه‌ای از انسان‌ها در محدوده شهرهای سنتی بود. این الگوی سکونت، لاجرم، برج‌و باروی شهرهای سنتی را فروریخت و مرز میان شهر و حومه آن را از بین برد (میلانی ۱۳۸۰، ۱۵۱). فروریختن باروهای شهر سنتی یا شکل‌گیری «شهر بدون بارو» را باید از دیگر ویژگی‌های شهر متجدد دانست. پیامد دو عامل پیش گفته، یعنی افزایش جمعیت و حذف بارو، افزایش یافتن «شتاب دگرگونی» در شهرهای متجدد بود که زندگی شهری را فراتر از مرزهای فیزیکی آن، از طریق ارتباطات مدرن، با موج‌های دگرگونی در نقاط مختلف جهان مدرن در هم آمیخت و تغییرات راه، گاه پیش از فرارسیدن موعد آن‌ها در جامعه، در نظام شهر متجدد رقم زد (جابری‌مقدم ۱۳۸۹، ۵۴).

در یک جمع‌بندی می‌توان «توسعه ناگهانی و برنامه‌ریزی‌شده» در مقابل توسعه تدریجی و ارگانیک، «اقدامات از بالا (حکومتی)» در مقابل مشارکت از پایین (مردمی)، «اقتصاد صنعتی» در مقابل اقتصاد سنتی، «شهر بی‌مرز» در مقابل شهر محصور، «دگرگونی‌های پرشتاب» در مقابل تغییرات بطئی و «ارتباطات جهانی» در مقابل تبادلات محلی را از مهم‌ترین ویژگی‌های شهرسازی متجدد برشمرد. هرچند در شهر متجدد ممکن است الزاماً تمام این نشانه‌ها بروز نیابد، اگر بخش عمده‌ای از این ویژگی‌ها یا یک، دو ویژگی به‌صورت اکثری حاکم شود، می‌توان آن شهر را نمونه‌ای از یک شهر متجدد دانست. از این‌رو برخی پژوهشگران تاریخ و فرهنگ معاصر در ایران، اصفهان عصر صفوی را نیز نمونه‌ای از شهر متجدد ایرانی می‌دانند؛ زیرا در تاریخ شهرسازی ایران، اصفهان تنها شهری است که با دخالت مستقیم حکومت، در اواخر قرن شانزدهم میلادی، در قالب طرحی هوشمندانه و پیشرو توسعه یافت و از محدوده حصار خود تجاوز کرد (میلانی ۱۳۸۰، ۱۴-۱۵). بر مبنای همین تفسیر این دسته از پژوهشگران از دو اصطلاح «تجدد خودجوش» و «تجدد تقلیدی» در شرح تحولات ایران معاصر، با برجسته‌سازی دو الگوی «اصفهان صفوی» و «تهران قاجاری» استفاده می‌کنند. تجدد خودجوش مجموعه تلاش‌هایی است که به‌صورت درون‌زا و در راستای تسهیل «اسباب نوسازی جامعه» صورت می‌گیرد؛ تلاش‌هایی که «رو به آینده و ریشه در گذشته» دارد. در مقابل، تجدد تقلیدی برون‌نگر و در راستای «تسهیل اسباب استبداد» است (همان، ۱۵-۱۶). با این مقدمه، به بررسی تحولات شهر اهواز در مقطع آغازین تأسیس آن و تبیین نسبت این تحولات با پدیده تجدد در شهرسازی، از منظر خودجوش یا تقلیدی بودن خواهیم پرداخت.

۲. بندر ناصری؛ تجربه‌ای مغفول از تجدد شهری در شهرسازی معاصر ایران

آنچه امروز به‌عنوان شهر اهواز شناخته می‌شود، محدوده‌ای است که پایه‌گذاری نخستین سنگ بنای آن در دوران معاصر، با گشایش دوباره کشتی‌رانی بر کارون در ارتباط است. این امر به‌مثابه نیروی محرکی در رونق جنوب خوزستان و حیات دوباره منطقه، از جمله شهر اهواز عمل کرد. (برای اطلاعات بیشتر ر.ک: Shahbaz 2005, 117-142). اهواز تا این زمان، دهکده‌ای کوچک و عمدتاً عرب‌نشین در حاشیه کارون و فاقد هرگونه تظاهر شهری درخور بود. کلنل چریکف، نماینده دولت روسیه که بین سال‌های ۱۸۴۲-۱۸۵۲/۱۲۵۸-۱۲۶۸ق در دوران فتحعلی‌شاه از اهواز دیدار کرده است می‌نویسد: «اهواز شهری است در عربستان،^۲ نزدیکی رودخانه کارون [...] این رودخانه پنج سد طبیعی از سنگ دارد. کناره رودخانه را برای رفتن میان آب، مانند حوض کنده بودند و از قراری که معلوم می‌شد، از قدیم مانده بود. در کنار این رودخانه آثار بنا و آبادی زیاد معلوم می‌شود، زیرا که سابقاً در این شهر جمعیت زیادی بود؛ ولی حالا سکنه معدودی دارد و همه از اعراب هستند» (چریکف ۱۳۵۸، ۳۳). مادام دیولافوا، محقق فرانسوی نیز حدود سی سال بعد (۱۸۸۱/۱۲۹۹ق) توصیفی مشابه درباره اهواز به دست می‌دهد. او اهواز را روستایی با حدود بیست سی خانه خراب توصیف می‌کند که در زمان ساسانیان شهری آباد بوده و هنوز بقایای شهر ساسانی، اعم از سد و گوردخمه‌ها در اطراف آن قابل مشاهده است (ر.ک: دیولافوا ۱۳۷۱، ۲۲۵-۲۲۷).

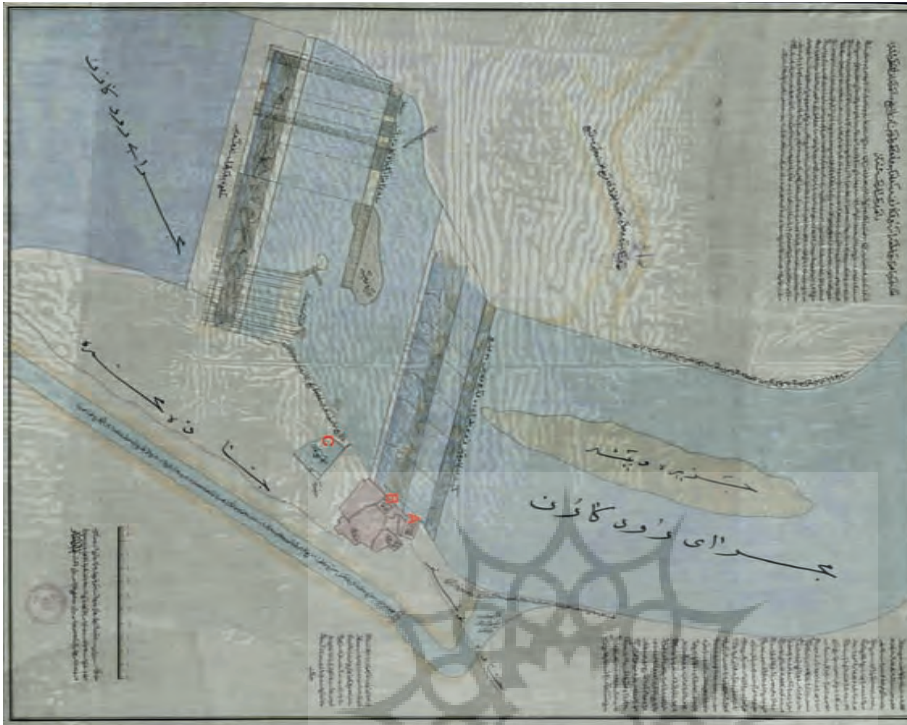
۱.۲. زمینه‌های ایجاد بندر ناصری

سدهای طبیعی که چریکف و دیالافوا در گزارش‌های خود به آن اشاره می‌کنند، در واقع امتداد گذارهایی برآمده از سازند رسنی است که در مطالعات فرنگیان در دوره قاجار، اغلب تحت عنوان «تنداب‌های اهواز»^۳ (تصویر ۲) از آن یاد شده است. این گذارها از سویی عامل شکل‌گیری و رشد اهواز در سال‌های دور بود و از سوی دیگر از چنان موقعیت راهبردی برخوردار بود که بعد از قریب نهصد سال خاموشی و افول شهر، اهواز نوین نیز از همین نقطه سر برآورد. این سدها ماهیتی دوگانه داشت؛ از سویی از گذشته‌های کهن و به واسطه پل‌بندی که بر آن‌ها بنا شده بود، اهواز را به سکونتگاهی پررونق و حاصلخیز بدل کرده بود، به گونه‌ای که از اواسط عصر قاجار مطالعات فراوانی درباره چگونگی احیای سد اهواز در جریان بود، و از سوی دیگر به عاملی مزاحم در پیوستگی کشتی‌رانی در کارون بدل شده و از این حیث اهواز را به معضلی در مطالعات و بررسی‌های گشایش کارون بدل ساخته بود. برای مثال در گزارش نظامی یکی از مأموران بریتانیایی در اواخر قرن نوزدهم، در عین آنکه احیای کشتی‌رانی بر کارون در رأس ملاحظات تجاری میان دولت ایران و امپراطوری بریتانیا ذکر شده، بازگشایی مسیر در مکان موسوم به «بقایای تأسیسات آبی اهواز»^۴ چالش اولویت‌یافته است (Bell 1885, 167). از این‌رو در فاصله‌ای کوتاه افراد بسیاری به تهیه گزارش وضع موجود و یا طرح‌هایی در راستای مواجهه با این موانع به منظور ایجاد راه ارتباطی جنوب به شمال کارون پرداختند. بخش عمده‌ای از این گزارش‌ها را مأموران بخش‌های مختلف کنسولگری‌های بریتانیا در منطقه تهیه کردند (برای مثال ر.ک: Bell 1882; St. John 1882; Baring 1882; Rawlinson 1882; Schindler 1878; Curzon 1892; 1885). علاوه بر این مهندسان ایرانی، چون نجم‌الملک و میرزاتقی کاشانی، نیز از سوی شاه یا شاهزادگان قاجار با هدف احیای سد تاریخی اهواز و سامان‌دهی بندری در این محدوده به اهواز اعزام شدند.

خاطرات میرزا تقی‌خان کاشانی، ملقب به حکیم‌باشی ظل‌السلطان و فرستاده او به خوزستان، و خاطرات نجم‌الملک، از نخستین مهندسان تحصیل‌کرده ایرانی و فرستاده ناصرالدین‌شاه به خوزستان، جزء نخستین توصیفات ایرانیان از اهواز عصر قاجار است. میرزا تقی‌خان پس از اشاره به بقایا و ابعاد شهر قدیم می‌نویسد: «اکنون دهکده‌ای در آنجا باقی و در کنار شرقی رود کارون مجاور سد قدیم اهواز واقع است. جمعیت این قریه تقریباً شصت خانه و هرخانه ده نفر است که من حیث‌المجموع ششصد نفر می‌شود» (میرزا تقی‌خان کاشانی ۱۳۷۰، ۱۳۴). او به بقایای قبرستانی باستانی در دامنه کوه‌های شرقی اهواز و نیز بقایای نهرهایی در دو طرف کارون اشاره می‌کند و از وجود بنیان پلی با دو چشمه بر نهر شرقی یاد می‌کند (همان، ۱۵۴). وی همچنین از وجود سربازخانه‌ای تازه‌ساز، در کنار اهواز و رود کارون و نزدیک به سد یاد می‌کند (همان، ۱۸۲).

چندصباحی پس از میرزا تقی‌خان، حاج عبدالغفار نجم‌الملک در نخستین سفر خود به اهواز در همین سربازخانه اقامت و آن را این‌گونه توصیف می‌کند: «در قلعه‌ای که حشمت‌الدوله به اسم سربازخانه ساخته وارد شد[م]، مخارج کلی برای آنجا به خرج دیوان رفته ولی ناقص است و بی‌درب و کتیف. این بنده سطح بام آنجا را به مخارج جزوی اندود خوبی نمود» (نجم‌الملک ۱۳۶۲، ۳۴). او نیز مانند میرزا تقی‌خان به بقایای شهر قدیم، گوردخمه‌ها و نهر و پل اشاره می‌کند (همان، ۳۶-۳۸). علاوه بر این‌ها وی به وجود باغچه‌ای متعلق به شیخ نهبان، زیارتگاهی به نام خضر، که با توجه به موقعیت مکان آن در نقشه قاعدتاً همان زیارتگاه علی بن مهزیار است، و گوردخمه‌های قدیم اهواز اشاره می‌کند و محل اردوی حکومت (حاکم) خوزستان در اهواز را کنار کارون و زیر آبادی اهواز ذکر می‌کند (همان، ۵۶). نقشه نجم‌الملک در این سفر یکی از قدیمی‌ترین نقشه‌های موجود از شهر اهواز (۱۲۹۹ق) است که با تطبیق آن با وضع موجود می‌توان مکان برخی از عناصر تاریخی نام‌برده را شناسایی کرد (تصویر ۱).

هم‌زمان با نجم‌الملک یک افسر نیروی دریایی انگلیس، به نام کاپیتان ر.ا. ولز^۵ نیز نقشه‌ای از اهواز تهیه کرد (تصویر ۲). هرچند جزئیات این نقشه در مقایسه با نقشه نجم‌الملک کمتر است، به سبب چشم‌انداز جدیدی که از توسعه آبی اهواز ارائه می‌دهد، اهمیت دارد. نقشه ولز در واقع از قدیمی‌ترین پیشنهاداتی است که برای غلبه بر معضل گذارهای اهواز، که پیش‌تر توصیف شد، ارائه می‌شود. نکته محوری این پیشنهاد توصیه مسیری برای ایجاد تراموای اسبی یا دودی



تصویر ۱: نقشه اهواز در سال ۱۲۹۹ ق (۱۸۸۱ م) A: قلعه حشمت الدوله؛ B: قلعه شیخ نهبان؛ C: باغچه شیخ نهبان (مرکز اسناد وزارت امور خارجه جمهوری اسلامی ایران)

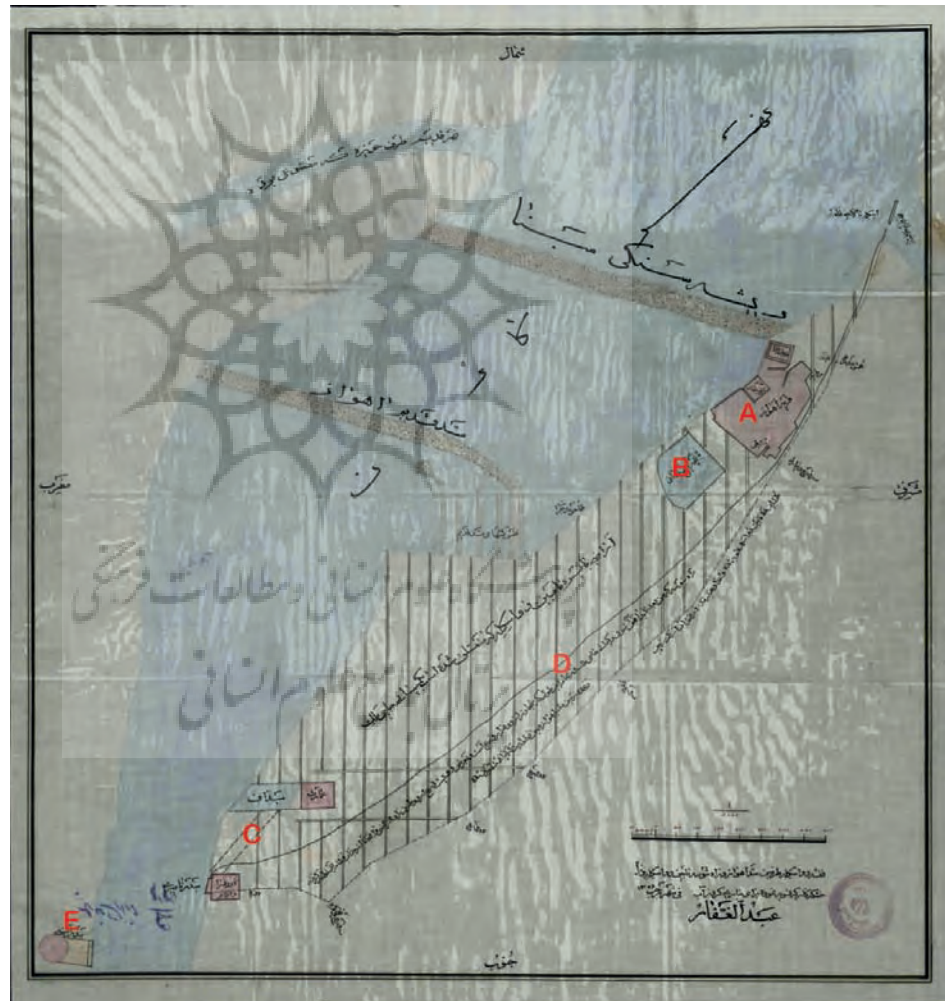


تصویر ۲: موانع کشتی رانی کارون در اهواز، دسامبر ۱۸۸۱ م. A: روستای اهواز؛ B: قلعه حشمت الدوله؛ C: بقایای کانال تاریخی؛ D: مسیر تراموا؛ E: گذارهای طبیعی (URL 1)

به موازات کارون است. وظیفه این تراموای پیشنهادی آن بوده است که کالاها را از پایین دست سد به بالای آن منتقل و به این ترتیب سهولت کشتی رانی بر کارون را تأمین نماید.

۲.۲. نقش حکومت در تأسیس بندر ناصری

ایده ایجاد تأسیساتی برای پیاده کردن و انتقال کالاها از پایین گذارهای اهواز به بالای آن، در اواخر سلطنت ناصرالدین شاه به طور جدی از سوی حاکمیت مرکزی ایران پیگیری شد. نجم الملک در سفر دوم خود به خوزستان با همراهی نظام السلطنه، حاکم وقت خوزستان، این هدف را دنبال کرد. وی در خاطرات خود از این سفر به تعیین مکان اسکله و سایر تأسیسات بندری بود که قرار بود تحت نام ناصری، به احترام ناصرالدین شاه قاجار، در جنوب اهواز احداث شود، اشاره کرده (نجم الملک ۱۳۸۶، ۷۵) و از نقشه برداری و تعیین مکان اسکله و عماراتی در سوی دیگر رودخانه خبر می دهد (همان جا). نقشه این اقدامات امروز در دست ماست (تصویر ۳).



تصویر ۳: اهواز، ۱۳۰۶ ق (۱۸۸۸ م) A: اهواز؛ B: باغ شیخ نهبان؛ C: بندر ناصری؛ D: مسیر تراموا؛ E: بندر امینیة (مرکز اسناد وزارت امور خارجه جمهوری اسلامی ایران)

در نتیجه این اقدامات ناصری، به مثابه هسته نخستین اهواز نوین، در برنامه‌های حکومتی و توسط فرستادگانی از سوی شاه قاجار طرح‌ریزی شد. آنکه مأمور پیگیری این طرح و در نتیجه بنیان‌گذاری اهواز نوین شد، نظام‌السلطنه، حاکم خوزستان است. نظام‌السلطنه لقب حسینقلی خان مافی (۱۲۸۴-۱۳۲۶ ق) از رجال توانمند و خوش‌نام عصر قاجار است. کسروی که کمتر کسی را از تیغ نقد خود در امان داشته، او را مرد کاردان و توانایی خواننده که نام او تا زمان وی (آغاز عصر پهلوی) هنوز در خوزستان بر سر زبان‌ها بوده است (کسروی ۱۳۸۴، ۲۳۱). وی در ۱۳۰۵ ق، ملقب به نظام‌السلطنه و به حکومت عربستان و بختیاری و چهارمحال منصوب شد. عمارات ناصری و سایر آبادی‌هایی که در خوزستان بنا نهاد، مربوط به همین دوره است که بنا به خاطراتش بیش از سه سال به طول نینجامید. براساس همین خاطرات، حکم ساختن بناهای ناصری در ۱۳۰۵ ق صادر شد (نظام‌السلطنه ۱۳۶۲، ج. ۱: ۱۵۰) و سال بعد از آن نجم‌الملک «با محمدحسن میرزا مهندس و یک معمار و یک نویسنده تشریف آورد» (همان، ۱۵۴) تا کار بستن سد اهواز را به سرانجام رساند. احتمالاً در همین سفر تعیین مکان عمارات ناصری، که پیش‌تر از زبان نجم‌الملک شنیدیم، نیز انجام گرفت.

آن گونه که از خاطرات نظام‌السلطنه برمی‌آید، سرانجام در آغاز سال ۱۳۰۷ ق، او سفارش طراحی بناهای اهواز را به «حاجی استاد علی» نامی می‌دهد و در سفری، خود به همراه او برای طرح‌ریزی بندر اقدام می‌کند: «در اهواز، خودم با حاجی استاد علی از راه آب رفتم خارج از آبادی قدیم اهواز، جایی که متصل بود به سد شکسته و در اعلان مقرر بود کشتی خارجه تا آنجا سیر بیشتر نکند، طرح بندری کردم. کوچه‌های ده‌ذری و بر روی بلندی را که در طغیان سیل سه دفعه دیده بودم آب نمی‌گیرد، محل منزل حکومت و توپ‌خانه و سربازخانه و تلگراف‌خانه تعیین نمودم. حاجی استاد علی طرح ریخت. شعبه وسیعی در زیر این بناها تحجیر کردم که میدان مشق سرباز و محل آتش‌بازی در اعیاد باشد و تمام عمارات به رود کارون منظر داشته باشد. [...] اسم بندر اهواز را ناصری گذاشتم» (همان، ۱۵۹).

نظام‌السلطنه به ایجاد بندر مقابل ناصری نیز اشاره و تصریح می‌کند که نام آن را به سبب دوستی با امین‌السلطان امینیه نهاد (همان‌جا). جان گوردون لوریمر، نماینده سیاسی بریتانیا در منطقه خلیج فارس، نیز در خاطرات خود به آغاز ساخت تأسیسات ناصری، از جمله سربازخانه‌ای توسط نظام‌السلطنه در وقایع سال ۱۸۸۹/۱۳۰۶ ق اشاره می‌کند (لوریمر ۱۳۹۰، ۹۰). آن گونه که از توصیفات نظام‌السلطنه و شواهد تاریخی برمی‌آید، در ناصری، به سبب ماهیت بندری آن، بیش از عناصر سنتی شهرهای ایرانی، چون بازار و مسجد و مدرسه، تشکیلات مرتبط با تجارت انتقالی (ترانزیتی) چون انبار و بارانداز و گمرک و معابر و وسایط تسهیل‌کننده انتقال کالا اهمیت داشت؛ از این رو بندر ناصری با طرحی متفاوت از شهرهای سنتی و محوریت عناصر فضایی تجاری و حکومتی بنیان نهاده شد.

از ساخته‌های نظام‌السلطنه چیز چندانی در اهواز به جا نمانده، اما به لطف نوشته‌ها و اسنادی که مأموران و فرستادگان دربار قاجار و دولت بریتانیا به جا گذاشته‌اند، اطلاعات نسبتاً خوبی از چندوچون این بناها و ساخت‌وسازهای اولیه در ناصری در اختیار داریم. یکی از قدیمی‌ترین این اسناد خاطرات حاجی عبدالله خان قراگوزلو، ملقب به امیر نظام است. وی در سال ۱۳۰۸ ق، یعنی دو سال پس از آغاز عملیات ساخت ناصری، از اهواز و ناصری دیدار کرد. او می‌نویسد: «قریب ربع فرسخ پایین‌تر از اهواز، در مقابل بند قدیم، نظام‌السلطنه نقطه‌ای را برای بنای عمارت انتخاب نموده، بندر مبارکه ناصری نام نهادند. تلگراف‌خانه مشتمل بر شش اتاق و یک حصار به اتمام رسانده، عمارت دیگری نیز برای حکومت می‌خواستند بنا کنند» (قراگوزلو ۱۳۸۲، ۵۶).

مقارن با همین زمان، در ۱۸۹۱ م، عکس‌های منحصر به فردی از اهواز و بناهای ناصری برداشته می‌شود که تا به امروز باید آن‌ها را قدیمی‌ترین تصاویر موجود از اهواز و ناصری به شمار آورد. عکس‌های مزبور در آلبومی با نام *ایران قرن نوزدهم میلادی در عکس‌های آلبرت هوتز*^۶ در مجموعه شرق‌شناسی دانشگاه لایدن هلند نگهداری می‌شود. هوتز تاجری هلندی است که برای گسترش تجارت پدرش به ایران سفر کرد. او در این سفر مجموعه عکس‌هایی از ایران برداشت که تا به امروز نیز مهم‌ترین عکس‌هایی از ایران است که در هلند یافت می‌شود. در این مجموعه هفت عکس از اهواز و بندر ناصری به چشم می‌خورد. یکی از آن‌ها دورنمای اهواز را نشان می‌دهد که می‌توان آن را ترجمان تصویری گویایی از توصیفات که پیش‌تر از زبان مسافران ایرانی و اروپایی عصر قاجار شنیدیم، دانست (تصویر ۴). این تصویر

اهواز را روستایی کوچک با چند بنای مختصر، تعدادی چادر و کپر و شماری درختان نخل در کناره کارون و پس زمینه نهری کهن نشان می‌دهد. در دیگر تصویر این مجموعه، روستای اهواز واضح‌تر است و در آن بنایی برج‌دار دیده می‌شود که احتمالاً همان قلعه‌ای باشد که در گزارش‌ها و نقشه‌های پیشین به آن اشاره شد (تصویر ۵).



تصویر ۴: اهواز. لنگرگیری کشتی‌های شوش و شوشان به‌علاوه بقایای کانال تاریخی آبیاری در مجموعه اهواز ایران قرن نوزدهم در عکس‌های آلبرت هوتنر (Vurmann 2011)



تصویر ۵: نمایی از دهکده اهواز قدیم و قلعه (سربازخانه) حشمت‌الدوله در مجموعه اهواز ایران قرن نوزدهم در عکس‌های آلبرت هوتنر (Vuurman 2011)

هوتز تعدادی عکس از ناصری نیز تهیه کرده است. عنوان یکی از این عکس‌ها «عمارت فرمانداری»^۶ است و احتمالاً بنایی را که در خاطرات نظام‌السلطنه و دیگران با همین نام یاد شده، نشان می‌دهد (تصویر ۶)؛ عکسی نیز از قورخانه^۷ یا سربازخانه موجود است (تصویر ۷) و دو عکس هم از چادرهایی به چشم می‌خورد که مشابه چیزی است که در خاطرات نجم‌الملک و نظام‌السلطنه به‌عنوان اردوی حکومت از آن یاد شده است.



تصویر ۶: بندر ناصری؛ عمارت فرمانداری در مجموعه عکس ایران قرن نوزدهم در عکس‌های آلبرت هوتز (Vuurman 2011)

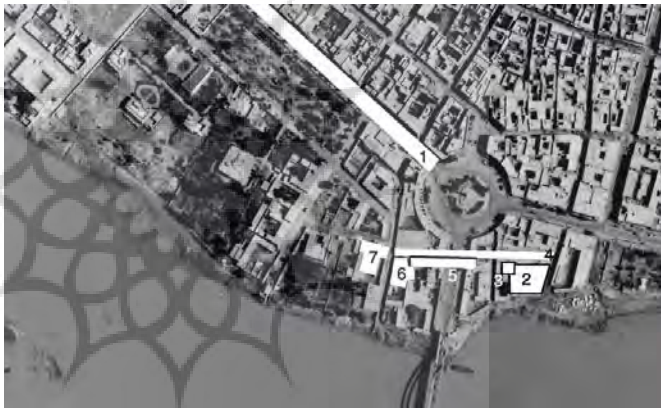


تصویر ۷: بندر ناصری؛ قورخانه یا توپخانه (سربازخانه) در مجموعه عکس ایران قرن نوزدهم میلادی در عکس‌های آلبرت هوتز (Vuurman 2011)

آن گونه که از این تصاویر، خاطرات نظام‌السلطنه و دیگر اسناد به‌جامانده از اهواز ناصری برمی‌آید، برای تأمین امنیت این آبادی جدید، برخلاف شهرهای سنتی و حتی برخی نمونه‌های متقدم‌تر یا معاصر قاجاری چون اراک فتحعلی‌شاهی یا سرخس ناصری، از همان ابتدا هیچ‌گونه برج‌وبارویی پیش‌بینی نشده بود و تأمین امنیت به شیوه‌های جدید در قالب منزل حکومت (بعدهت پاسگاه) و سربازخانه انجام می‌گرفت.

۳.۲. نقش تجارت در تأسیس بندر ناصری

پس از نظام السلطنه به عنوان نماینده حکومت وقت، تاجران اعم از تجار ایرانی و غیرایرانی، مهم‌ترین گروه اجتماعی در بنیان‌گذاری بناها و آبادانی ناصری بودند. مشهورترین ایشان را از ایرانیان باید تاجری بوشهری ملقب به معین‌التجار و از غیرایرانی‌ها کمپانی برادران لینچ به شمار آورد. معین‌التجار لقب حاج محمد بوشهری (دشتی)، تاجر ایرانی عصر قاجار است. آن گونه که از خاطرات نظام السلطنه برمی‌آید، وی در سال دوم آبادی ناصری، با اخذ امتیاز کشتی‌رانی بالای سد در نقطه‌ای که برای اسکله تعیین شده بود، کاروان‌سرا، انبار و دو بازار، مشتمل بر چهل دکان، و سکوی اسکله را بنا کرد و از آنجا اسباب تراموایی را به طول ۱۷۰۰ ذرع به بالای اهواز فراهم آورد (نظام السلطنه ۱۳۶۲، ج. ۱: ۱۶۱). وی برای اداره امور مربوط به این تأسیسات با شراکت تاجری دیگر به نام ملک‌التجار (حاج رئیس) شرکتی موسوم به «کمپانی ناصری» را تأسیس کرد. لوریمر در گزارش‌های خود ضمن اشاره به تأسیس شرکت ناصری از فعالیت‌های این شرکت از جمله تأسیس بازار، سرا و خط تراموا یاد کرده است (لوریمر ۱۳۹۰، ۱۵۲). خط تراموای مزبور، بنا به اسناد و خاطرات، بر خیابان آزادگان (۲۴ متری) کنونی قرار داشته، اما امروزه اثری از آن به جا نمانده است. تصویر ۸ بازنمایی مهم‌ترین اقدامات معین‌التجار را بر عکس هوایی سال ۱۳۳۵ نشان می‌دهد.



تصویر ۸: بازنمایی مجموعه معین‌التجار بر عکس هوایی ۱۳۳۵؛ ۱. مسیر تراموا؛ ۲. سرا؛ ۳. انبار بارانداز؛ ۴. راسته بازار؛ ۵. مکان کاروان‌سرای تخریب‌شده؛ ۶. حمام؛ ۷. انبار کمپانی لینچ (مجتهدزاده و نام‌آور ۱۳۹۴)

مجموعه تجاری مهم دیگر در بدو تأسیس ناصری کمپانی برادران لینچ، شرکت کشتی‌رانی وابسته به هنری بلوس لینچ، سرمایه‌دار و نماینده پارلمان (۱۹۰۶-۱۹۱۰) بریتانیایی بود که توانسته بود امتیازهای مهمی چون کشتی‌رانی در کارون و احداث جاده بختیاری (راه تجاری خوزستان به اصفهان) را از شاهان قاجار کسب کند. ظاهراً حضور این کمپانی در اهواز حتی مقدم بر تأسیس بندر بود؛ زیرا نظام السلطنه هنگامی که در خاطرات خود اولین بازدیدها و اقدامات برای احداث بندر را شرح می‌دهد، تصریح می‌کند: «کسان لنج که آنجا برای تجارت آمده بودند، دو کپر که خانه‌های از نخل و خرما و شاخ اوست، به رسم اعراب زده بودند» (نظام السلطنه ۱۳۶۲، ج. ۱: ۱۵۹). پس از تأسیس بندر ناصری نیز، آن گونه که نظام السلطنه گزارش می‌دهد، نمایندگان کمپانی تا سه سال با نهایت مشقت در همین کپر‌ها زندگی می‌کردند و طالب ساخت بنایی نشدند؛ «عذرشان این بود که لنج اذن نداده است و انتظار دارد که رواج تجارت را در این صفحات بداند و درخور او باشد» (همان، ج. ۱: ۱۳۴-۱۳۵). اما لوریمر مسئله را جور دیگری توضیح می‌دهد. او می‌گوید بندهایی در لایحه آزادسازی کشتی‌رانی بر کارون که به صاحبان کشتی‌ها اجازه احداث ملک و ساختمان نمی‌داد «مانع از آن می‌شد که [لینچ‌ها] برای خود قطعه زمینی در محمره و ناصری فراهم کنند و در آن اسکله و انبار و دفتر کار بسازند» (لوریمر ۱۳۹۰، ۱۴۷). دلیل امر هرچه باشد، نتیجه سکنی گزیدن اولیه کمپانی لینچ در مجموعه‌ای کپر بود. امروزه چند تصویر معدود از این کپر‌ها به جا مانده است. یکی از این تصاویر را ژاک دمورگان، باستان‌شناس و محقق فرانسوی که

در خوزستان هدایت اکتشافات شوش را بر عهده داشت، در کتاب خود با عنوان *مأموریت علمی در ایران*^۹ آورده است. براساس متن کتاب، دمرگان در اکتبر ۱۸۹۰ چند روزی در اهواز اقامت داشته و تصویر ارائه شده در کتاب، تحت عنوان «اهواز؛ عمارت تاجران اروپایی»^{۱۰} باید متعلق به همین تاریخ باشد. در این تصویر بنایی کپری، به سبک مزیف‌های نین جنوب خوزستان منتهی با سقفی شیب‌دار، و عمارت‌هایی قاجاری در پس‌زمینه آن دیده می‌شود (تصویر ۹).



تصویر ۹: عمارت تاجران اروپایی در اهواز؛ ۱۸۹۰م / ۱۳۰۸ق / ۱۲۶۹ش (De Morgan 1895)

اقامت تاجران اروپایی در این کپر‌ها، آن‌گونه که از زبان نظام‌السلطنه شنیدیم، سه سال به طول انجامید و بالاخره پس از سه سال با این شرط که به خرج خود در آن زمین‌ها بنایی برای دولت ایران احداث کنند و بابتش سالانه اجاره‌بها بپردازند، با اختصاص قطعه زمینی به کمپانی موافقت به عمل آمد (همان‌جا). امروزه از این مجموعه تنها سرپوشیده‌ای ستون‌دار که به انبار یا بارانداز می‌ماند، به‌جا مانده (لکه ۷ در تصویر ۸) که شیوه ساخت آن کاملاً مشابه با شیوه ساخت بناهای اولیه ناصری، چون مجموعه معین‌التجار است؛ اما تصویر منحصر به فردی از ناصری در سال‌های ۱۳۱۰ خورشیدی در آرشیو شرکت بریتیش پترولیوم موجود است که عمارت لینچ و اسکله آن در گوشه سمت چپ تصویر قابل مشاهده است.



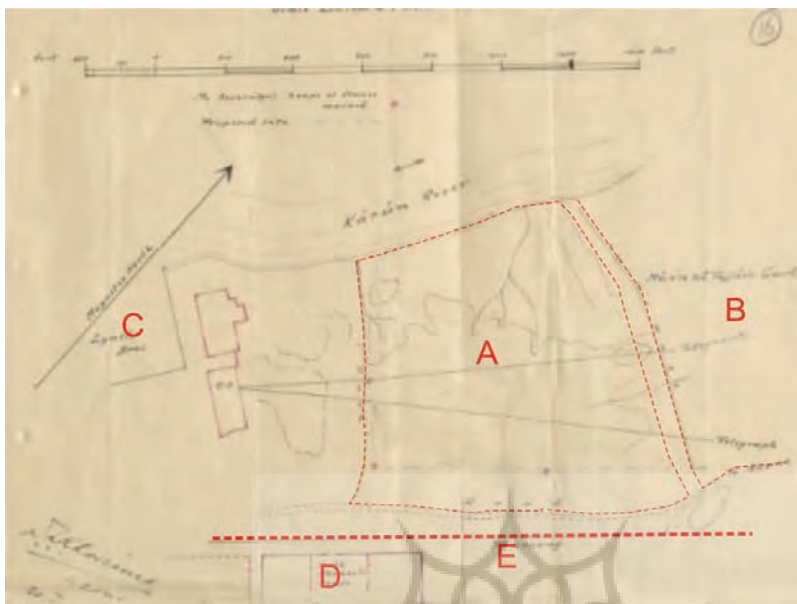
تصویر ۱۰: تصویری منحصر به فرد از ناصری در سال‌های ۱۳۱۰؛ عمارت و اسکله لینچ در سمت چپ تصویر دیده می‌شود (B. P. Archive).

بنا به آنچه آمد، کمپانی ناصری و شرکت لینچ را می‌توان از مهم‌ترین آبادگران اهواز نوین دانست و از این‌رو سرمایه‌گذاران راه، در کنار سیاست‌پیشگان، بایست از دیگر بنیان‌گذاران شهر جدید به شمار آورد. پژوهشی بر تأثیر بازگشایی کشتی‌رانی کارون بر اقتصاد خوزستان نیز نشان می‌دهد ناصری، در کنار محمره، از مهم‌ترین کانون‌های رشد اقتصادی خوزستان در این دوران‌اند (Shahbaz 2005, 133). هرچند اقتصاد از کهن‌ترین زمان‌ها در هویت شهری اهواز نقش داشته است، نقش اقتصاد در پیدایش و توسعه اهواز نوین تفاوتی عمده با نقش آن در گذشته شهر داشت. در گذشته اهواز از بازارهای مهم کالا در جنوب غرب ایران بود؛ اما در باززایی دوباره این شهر، نه مبادله یا انبار کالا بلکه انتقال آن، نقش اصلی را در اهمیت اقتصادی شهر ایفا می‌کرد. این نقش با گشایش جاده لینچ در اوایل سال‌های ۱۳۱۷م/۱۹۰۰ق شتاب یافت و ناصری را به مرکزی اصلی جابه‌جایی و انتقال کالا در مقیاس منطقه بدل ساخت (Ibid, 134). از این‌رو توسعه اقتصادی ناصری در وهله اول مرهون نوعی اقتصاد ترانزیتی بود که از ویژگی‌های اقتصاد سرمایه‌داری مدرن به شمار می‌رود. لذا می‌توان ماهیت اقتصادی اهواز نوین را بیش از اقتصاد سنتی وابسته به اقتصاد سرمایه‌داری مدرن دانست.

۴.۲. از بندر به شهر؛ روایت توسعه و تجدد در ناصری

مجموع اقدامات فوق در مدتی کوتاه، ناصری را از بندری کوچک در کنار اهواز به کانون شهری نوینی بدل ساخت. این کانون شهری جدید به سرعت در مرکز توجه نه‌تنها ایرانیان که بازیگران بین‌المللی ایران عصر قاجار هم قرار گرفت. بنا به گزارش لوریمر، از سال ۱۹۰۲م/۱۳۱۹ق فعالیت روس‌ها نیز در خوزستان افزایش یافت و از ۱۹۰۲-۱۹۰۵م/۱۳۱۹-۱۳۲۲ق، بازرگانی هلندی به نام پ. ترمیولن، نماینده کنسول روس در ناصری بود (لوریمر ۱۳۹۰، ۱۹۷-۱۹۸). احتمالاً همین امر انگلیسی‌ها را هم به فکر حضور پایدارتر در اهواز انداخت و به پیشنهاد لوریمر و با موافقت دولت بریتانیایی مستقر در هند مقرر شد معاونت دائمی کنسولی جدیدی برای خوزستان، با مرکزیت ناصری تأسیس گردد (همان، ۲۱۰-۲۱۱). اما در پیدا کردن محل مناسب کنسولگری مشکلاتی رخ داد. گزارش مفصل این مشکلات را نمایندگان کنسولی انگلیس در منطقه، از جمله پرسی کاکس،^{۱۱} نماینده سیاسی بریتانیا در بوشهر، دیوید لوریمر^{۱۲} و جیمز گابریل^{۱۳} در پرونده‌ای که حوادث تعیین مکان و ساختن بنای سفارت را گزارش می‌کند و اکنون نسخه‌ای از آن در کتابخانه ملی قطر نگهداری می‌شود، به تفصیل شرح داده‌اند.^{۱۴} در ضمن این توضیحات کروکی پیشنهادی مکان کنسولگری، که در نهایت تبدیل به مکان قطعی آن گردید، نیز ارائه شده است (تصویر ۱۱). در سال ۱۹۰۸م/۱۳۲۵ق دولت بریتانیا آرنولد ویلسون را به عنوان مأمور تمام‌وقت به اهواز گسیل کرد. او اهواز را مجموعه‌ای از خانه‌های کپری کوچک جدا از هم توصیف می‌کند و درباره ناصری می‌نویسد: «شهر ناصری که در حال ساخت است، از نظر ساختمان‌سازی در شرایط بهتری قرار دارد. سنگ این شهرک جدید از شهر باستانی اهواز که زمانی دارای ابنیه باشکوه بود، تأمین می‌شود» (ویلسون ۱۳۹۶، ۴۶). آن‌گونه که از خاطرات ویلسون برمی‌آید، او از اقامت در اهواز، علاوه بر انجام وظایفش، برای استفاده از «غذاهای تازه مثل ماهی، میوه و سبزیجات» و مصاحبت با «جامعه کوچک اروپایی که در آنجا تشکیل شده بود»، بهره می‌برد (همان، ۸۴) و اوقاتی را هم به اکتشافات تفنی در بقایای باستانی این شهر اختصاص می‌داد (همان، ۱۰۴).

به این ترتیب با تأسیس بناهای حکومتی، سفارت‌خانه‌ها و حضور تدریجی تجار ایرانی و فرنگی ناصری رونقی روزافزون یافت. حدود ده سال پس از تأسیس این بندر، در ۱۸۹۹م/۱۳۱۶ق، سر دوراند وزیرمختار انگلیس در ایران، بازدید از مناطق جنوبی ایران، از جمله اهواز و ناصری به عمل آورد. خاطرات همسر او از این سفر که تحت نام سیاحت‌نامه پاییزی در ایران غربی^{۱۵} گرد آمده است، اشارات کوتاه اما گویایی درباره موقعیت اهواز و ناصری در این زمان دارد. مادام دوراند و همسرش در این سفر برای نخستین بار در اهواز جمعی انگلیسی را مشاهده و در چادرهای بزرگ هندی اقامت می‌کنند (Durand 1902, 157-158). او اهواز را مکان غریبی توصیف می‌کند که سدی از صخره‌های طبیعی در میان رودخانه آن است. مادام دوراند تأکید می‌کند که اهواز دارای دو آبادی، یکی قدیمی و یکی نو است و در توضیح آبادی نو، یا همان ناصری، می‌نویسد: «این آخری حول وحوش اسکله کشتی‌های بخار آقایان لینچ^{۱۶} توسعه یافته.



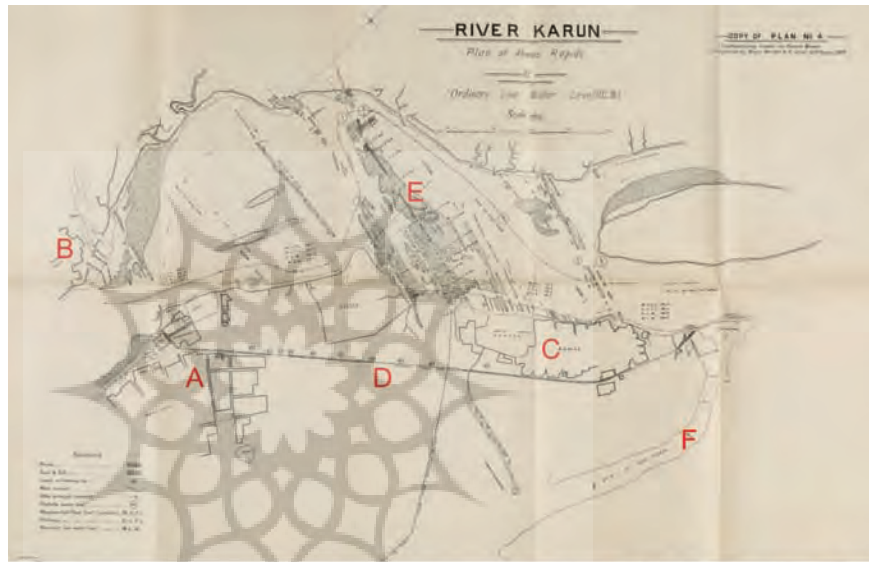
تصویر ۱۱: مکان یابی کنسولگری انگلیس در اهواز (ناصری) ۱۹۰۹م، به همراه ترسیماتی توسط نگارندگان. A: سایت پیشنهادی کنسولگری انگلیس؛ B: باغ معین‌التجار؛ C: ساختمان برادران لینچ؛ D: عمارت شیخ خزعل؛ E: مسیر تراموا (URL 2).

جایی که شیخ عرب زندگی می‌کند، بنای خوبی وجود دارد و برادران لینچ هم خودشان یکی ساخته‌اند، بازار هم به سرعت در حال توسعه است. از اسکله تراموای کوچکی به بالای سد می‌رود. کشتی‌های بخار بزرگ نمی‌توانند از صخره‌ها عبور کنند؛ اما تراموا کالاهای را به اسکله دیگری با ساحل گلی شیب‌دار و لنگرگاه چوبی حمل می‌کند. [...] من در اهواز آزرده نبودم. هر چند ممکن است مکان کوچک کثیفی بدون هیچ جذابیتی به نظر برسد، اما آشکارا تجارتش در حال توسعه بود و قول می‌دهم روزی شهر مهمی شود» (Ibid, 160-161).

در همان سال میرزا محمدعلیخان فریدالملک نیز از اهواز بازدید و گزارش کرد: «ناصری هفت هشت سال است آباد شده و بانی آن جناب نظام‌السلطنه حسینقلی خان مافی است که فعلاً وزیر عدلیه و تجارت است. در این مدت قلیل، معموره خوبی شده دکان و بازار و تلگراف‌خانه دارد» (فریدالملک ۱۳۵۴، ۱۵۹). او در ادامه به توصیف بناها و بازارهای اهواز پرداخته و اطلاعات ذی‌قیمتی را در اختیار قرار می‌دهد: «عمارت دیوانی ناصر صری عبارت از سه بالاخانه سه‌قسمتی و چند اتاق تحتانی و لوازم دیگر است. تلگراف‌خانه هم دارد. دو کاروان‌سرا نظام‌السلطنه با شرکت معزالسلطنه [شیخ مزعل] و یکی هم معین‌التجار ساخته. سه راسته‌بازار خوب هم نظام‌السلطنه با شرکت معزالسلطنه و یکی هم معین‌التجار بنا کرده‌اند. [...] کمپانی لنج و کمپانی هوتس که تبعه انگلیس هستند دستگاه معتبری دارند، هر کدام به وضع بناهای فرنگی ساخته شده. [...] اهالی شوشتر و دزفول و غیره خانه‌های خوب از سنگ ساخته‌اند. اگر خشکسالی نشود، در مدت قلیل، بندری معتبر خواهد شد. بندر ناصر را اگر مقرر حکومت عربستان قرار دهند، چون در مرکز ولایت واقع شده، مناسب و قابل است و خیلی زود شهر معتبری خواهد شد» (همان، ۱۵۹-۱۶۰). توصیف فریدالملک از سویی نشان از توسعه ناصر دارد و از سوی دیگر نشان می‌دهد که این توسعه همچنان حول محور تجارت جدید این ناحیه و با محوریت فضاهایی متفاوت از فضاهای توسعه‌دهنده شهرهای سنتی ایرانی شکل می‌گیرد.

سند منحصربه‌فردی از توصیفات فوق را می‌توان در نقشه‌ای که سرگرد مورتون^{۱۷} وابسته نظامی بریتانیا در منطقه، به‌منظور نمایش عوارض رودخانه کارون در محدوده اهواز، به سال ۱۹۰۷م/ ۱۳۲۵ق تهیه کرده است، ملاحظه کرد^{۱۸} (تصویر ۱۲). در این نقشه مراکز سکونت مهم، عوارض زمین، مسیر تراموا و همچنین بستر یک کانال قدیمی (احتمالاً نهر ساسانی اهواز موسوم به شاهجرد) مشاهده می‌شود. همچنین این نقشه سند معتبری از اقدامات عمرانی در بندر

ناصری است. شمایی از بلوک‌های شهری تقریباً منظم، خیابان‌کشی شبکه‌ای میان بلوک‌ها و همچنین ساختمان‌های تلگراف‌خانه و سربازخانه در کنار ساختمان کاروان‌سرا، مسیر تراموا و بازارهای احداث‌شده توسط معین‌التجار، و مکان عمارت لینیج در این نقشه دیده می‌شود. در سمت مقابل بندر ناصری و در آن سوی رودخانه کارون، روستای امینیه نیز قابل مشاهده است. بدین ترتیب تا سال ۱۹۰۷م/۱۳۲۵ق (معادل ۱۲۸۶ خورشیدی) کار تأسیس بندر ناصری به سرانجام رسیده و نقشه تهیه‌شده توسط سرگرد مورتون در این سال، فراتر از یک بندر از «تأسیس یک شهر» خبر می‌دهد. شتاب رشد جمعیت اهواز در این فاصله زمانی، سند دیگری بر این مدعاست؛ به طوری که جمعیت ساکن در این منطقه از ۴۲۰ نفر در ۱۸۸۲م/۱۲۹۹ق به ۳۰۰۰ نفر در ۱۹۰۹م/۱۳۲۶ق افزایش می‌یابد (Shahbaz 2005, 123).



تصویر ۱۲: بالا: عوارض کارون در محدوده اهواز؛ ترسیم سرگرد مورتون، ۱۹۰۷م. A: بندر ناصری؛ B: بندر امینیه؛ C: روستای اهواز قدیم؛ D: تراموای معین؛ E: گذاره‌های طبیعی؛ F: نهر کهن؛ پایین: بزرگ‌نمایی محدوده ناصری و نمایش بناها و بافت اولیه آن (URL 3)

مطالعات معماری ایران

دو فصلنامه معماری ایرانی
شماره ۲۴ - پاییز و زمستان ۱۴۰۲

۱۲۳

واقعه دیگری که توسعه اهواز را شتاب بخشید، وقوع جنگ‌های محلی در فاصله سال‌های ۱۳۲۵-۱۳۳۵ق در شهرهای شوشتر و دزفول و بهبهان است، در این زمان اهواز یکی از مهم‌ترین کانون‌های مهاجرت کسبه و تجار این شهرها شد (امام شوشتری ۱۳۳۱، ۱۰۲). این موقعیت با وقوع جنگ‌های انگلیس و عثمانی، در خلال جنگ جهانی اول (۱۹۱۴-۱۹۱۵م / ۱۳۳۲-۱۳۳۳ق)، و انتقال راه تجاری عراق به خوزستان بعدی بین‌المللی نیز یافت و ناصری را به مرکز صدور و ورود مال‌التجاره‌های داخل و خارج ایران بدل کرد (همان، ۱۰۳). مقارن با این تحولات، یعنی در سال ۱۳۳۱ق، مسجدجامعی نیز برای این آبادی نوظهور بنیاد نهاده شد (مجتهدزاده و نام‌آور ۱۳۹۴، ۱۸۶) و بدین‌وسیله با معیارهای شهرسازی سنتی نیز رسماً شهری جدید در حاشیه اهواز قدیم تولد یافت.

به این ترتیب در سال‌های آغازین ۱۳۰۰ خورشیدی، اهواز چهره‌ای کاملاً متفاوت از قرن پیش از آن را به نمایش می‌گذاشت؛ چهره «شهری متجدد» که در عین حال الگوی تجدد آن با الگوی رایج «تجدد تقلیدی» یا کارت‌پستالی دوره قاجار متفاوت و تابع نیازهای درونی و فارغ از نگاه مقلدانه بود. در مقیاس معماری نیز نه تنها بناهای ایرانیان که حتی تجارت‌خانه و ابنیه تأسیس شده توسط فرنگی‌ها نیز عموماً از الگوها و مصالح رایج در معماری بومی تبعیت می‌کرد. هرچند طرح کلی شهر، یعنی خیابان‌های متعامد و فقدان ارگ و حصار با الگوی شهرهای سنتی و بومی ایران و خوزستان تفاوت داشت و به آنچه در شهرسازی مدرن غرب رایج بود نزدیک‌تر می‌نمود، تأمل در خاطرات نظام‌السلطنه و دیگر شواهد ارائه‌شده نشان می‌دهد این الگو فارغ از نگاه تقلیدی، تلاشی در راستای پاسخی مطلوب به نیازی تازه، یعنی انتقال و توزیع سریع و روان کالا بوده است. همچنین به‌رغم آنکه پایه‌گذاری و توسعه هسته اولیه شهر تماماً توسط نظام حاکم یا عوامل تجاری سیاسی وابسته با آن صورت گرفت، توسعه‌های آتی آن را مردم و تاجران که از نقاط مختلف ایران و جهان روی به اهواز نهادند، رقم زدند؛ به همین دلیل توسعه اهواز در فرایندی که می‌توان آن را حدواسط «توسعه‌های اقتدارگرایانه مدرن» و «رشد مردم‌گرایانه سنتی» دانست، رقم خورد. از این رو تجدد شهری اهواز نوین را باید نوعی «تجدد خودجوش» دانست که در راستای پاسخ به نیازهایی تازه و با استفاده از توانایی‌های بومی شکل گرفت. حاصل این همه که تا به امروز نیز در بخش عمده‌ای از بافت تاریخی اهواز قابل مشاهده است، تجربه‌ای موفق و نمادی روشن از شهری «رو به آینده با ریشه در گذشته» است.

گویاترین توصیف وضع فوق را می‌توان در کلام کسروی دید: «اکنون ناصری بهترین و بزرگ‌ترین شهر خوزستان است. [...] نقشه آن که می‌گویند از نظام‌السلطنه است، بسیار قشنگ کشیده شده و چون دو خیابان به هم می‌رسند زاویه قائمه پدید می‌آوردند، مگر یکی دو خیابان که اندکی کجی دارد. دهکده کهن اهواز که هنوز برپاست، محله‌ای از شهر نوین شمرده می‌شود و آنچه نگارنده برآورد کرده‌ام، گویا شمار خانه‌ها دو هزار کامیاب باشد. مردم آن از عرب و اصفهانی و شوشتری و دزفولی و هندی و ارمنی در آمیخته و دسته‌ای از اروپاییان هم در آنجا دیده می‌شوند، گذشته از انگلیسی‌ها و بنیادهایی که در این شهر برپا گردیده‌اند. [...] ناصری در پهلوی ویران‌های اهواز نهالی را می‌ماند که از ریشه درخت کهنسال برافزاده‌ای بروید و این است که بیشتری از مردم، به‌ویژه اروپاییان آنجا را «اهواز» می‌نامند و چه بسا پس از سال‌ها نام ناصری از زبان‌ها افتاده، فراموش گردد» (کسروی ۱۳۸۴، ۲۳۴). پیش‌بینی کسروی درست از آب درآمد. با توسعه بیشتر ناصری به تدریج بیابان‌های میان اهواز و ناصری، بر بنیان همان طرح شبکه متعامد اولیه بندر، آباد شد و این دو کاملاً به هم پیوست؛ از این پیوند «اهواز نوین» تولد یافت و سرانجام در سال ۱۳۱۴ و با تصویب هیئت وزیران، نام شهر رسماً از ناصری به اهواز تغییر یافت (همدانی ۱۳۸۷، ۲۸۴). پیگیری ماجرای تجدد شهری اهواز از این مقطع به بعد، مجال دیگری می‌طلبد.

نتیجه

با نگاهی به آنچه در عنوان نخست مقاله حاضر درباره ویژگی‌های تجدد در شهرسازی معاصر ایران آمد و مقایسه آن با نحوه پیدایی و تحول ناصری یا اهواز نوین، می‌توان دریافت که این شهر نوظهور ایرانی به‌واقع یکی از نمادهای تجدد شهری در ایران معاصر است. اهواز نوین برخلاف شهرهای سنتی ایرانی، نه تدریجی که به‌صورت دفعی، ایجاد شد و

با تبعیت از طرحی از پیش اندیشیده توسعه یافت. این شهر، به سبب ماهیت بندری هسته اولیه آن، از همان ابتدا فاقد حصار و بارو و حتی ارگ و جامع و بازار به معنای متعارف آن در شهرهای سنتی بود. هرچند اقتصاد از کهن ترین زمان ها در هویت شهری اهواز نقش داشت، در اهواز نوین این نقش به گونه ای متفاوت و عمدتاً در قالب اقتصاد ترانزیتی، که از ویژگی های اقتصاد سرمایه داری مدرن است، تبلور یافت و از این منظر نیز تفاوتی عمده با اهواز کهن و دیگر شهرهای سنتی ایران داشت. الگوی سکونتی شکل گرفته در اهواز نوین، وجه دیگری از تجدد را در این شهر نمایندگی می کرد. خیابان های متعامد و جریان پویا و متنوعی از زندگی جمعی که در این شهر نوظهور جریان داشت، از مهم ترین وجوه این الگوی سکونتی بود که هم زمان انعکاس آن را می توان در خاطرات سفرای فرنگی، چون ویلسون و مادام دوراند، و مسافران ایرانی، چون فریدالملک و کسروی دید. سرانجام «رشد پرشتاب» شهر در بستری از «ارتباطات گسترده» بین المللی که از نخستین روزهای تأسیس ناصری همزاد آن بود، از دیگر ویژگی های مهم «تجدد شهری» در اهواز نوین بود. نکته حائز اهمیت در این میان آن است که بررسی تاریخ تحولات شهر نشان می دهد سیر تجدد شهری در اهواز بیش از آنکه از الگوی بیرونی یا تقلیدی برآمده باشد، از نیازهای درونی و موقعیت ویژه ای که این شهر در خلال تحولات اواخر قرن نوزدهم و اوایل بیستم در معادلات ملی و منطقه ای یافت حاصل آمده است. این ویژگی سبب شد تا ناصری، یا همان هسته اصلی اهواز نوین، در عین نوگرایی و رو به آینده داشتن، با زمینه و بستر خود نیز در پیوند باشد؛ تا جایی که کسروی، ناصری را در کنار اهواز کهن چون نهالی توصیف می کند که از ریشه درخت کهنسالی روییده باشد. این ویژگی تجدد شهری اهواز را از الگوی رایج تجدد عصر قاجار، که عموماً نوعی تجدد تقلیدی است، متفاوت و آن را به الگوی که در بخش نخست مقاله با نام تجدد خودجوش از آن یاد شد، نزدیک می سازد.

پی نوشت ها

۱. این معضل در مطالعات متأخرتر حوزه تاریخ معماری، اعم از تاریخ نگاری های معماری مدرن یا معماری اسلامی، مورد توجه دانشوران قرار گرفته است. برای اطلاع بیشتر ر.ک:

Hagemann, K., and S. Lässig. (2018). Discussion Forum: The Vanishing Nineteenth Century in European History? *Central European History*, 51(4), 611-695. (doi:10.1017/S0008938918000766)

Graves, Margaret S. 2012. Feeling uncomfortable in the nineteenth century. *Journal of Art Historiography*. No. 6. pp. 1-27.

۲. عربستان نامی است که از نیمه قرن نهم تا نیمه عصر قاجار به مناطق جنوبی خوزستان که تحت حاکمیت مشعشیان و عمدتاً عرب نشین بودند، اطلاق می شده است. در اواخر عصر قاجار گاه این نام به کل خوزستان نیز اطلاق شده و سرانجام از اوایل عصر پهلوی، این نام منسوخ و نام کهن خوزستان مجدداً جایگزین آن شد (برای اطلاعات بیشتر ر.ک. قائم مقامی ۱۳۴۷، ۱۸۰-۱۸۳).

۳. در مطالعات و گزارش هایی که توسط مأموران غربی تهیه شده است، با نام Ahwaz Rapids شناخته می شوند.

4. Ahwaz irrigation scheme

5. R.E. Wells

6. *Nineteenth-Century Persia in the Photographs of Albert Hotz*

درباره تصاویر هوتز توجه به نکته ای لازم است. شماری از این تصاویر بعینه در آلبومی با عنوان مجموعه عکس هایی از ایران، ترکیه و گرجستان در خلال سفری هفت ماهه در ۱۸۹۱ از عکاس، جغرافی دان و سیاح پیشگام اسکاتلندی، جان تامسون گرد آمده است. از آنجاکه درباره عکس های هوتز به این نکته اشاره شده که به رغم آنکه اکثر عکس های این مجموعه را خود او گرفته تعدادی را نیز از عکاسان ایرانی و اروپایی خریده، ممکن است برخی از مجموعه عکس های اهواز نیز در واقع از تامسون باشد (برای اطلاعات بیشتر ر.ک: نوروزی طلب، حمیدرضا. ۱۳۹۷. میراث ایرانی آلبرت هوتز. تهران: آوند دانش).

7. Government House

8. qour Khaneh

9. *Mission Scientifique En Perse*
10. *Ahwaz; Maison des commercants europeens*
11. Percy Cox
12. David Lorimer
13. James Gabriel

۱۴. مشخصات پرونده مزبور به شرح زیر است:

File 26/94 (F 26) Mohammerah; Shaikh Khazal's offer re: building of Ahwaz Consulate' [front] (1/292).

Reference: IOR/R/15/1/384

15. *An Autumn Tour In Western Persia*

16. Messrs. of Lynch Bros

17. Major Morton

۱۸. تاریخ این سند در سایت کتابخانه ملی قطر ۱۹۱۷ ثبت شده است، اما تاریخ درج شده در خود سند (توضیحات بالای سمت راست نقشه) ۲۳ اگوست ۱۹۰۷ م است. بنابراین به نظر می‌رسد تاریخ درج شده در سایت ناشی از خطای مدرک‌نویسی باشد.

منابع

- اعتصام، ایرج. ۱۳۷۴. بررسی تطبیقی معماری و شهرسازی معاصر ایران با اروپا. در مجموعه مقالات کنگره تاریخ معماری و شهرسازی ایران، ارگ بم-کرمان. به کوشش باقر آیت‌الله‌زاده شیرازی، ۸۹-۱۱۰. تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور.
- امام شوشتری، سید محمدعلی. ۱۳۳۱. تاریخ جغرافیایی خوزستان. تهران: امیرکبیر.
- اورکاد، برنار. ۱۳۷۹. تغییرات بافت شهری در ایران. ترجمه حسین سامعی. در ایران و مدرنیته؛ گفتگوهای با پژوهشگران ایرانی و خارجی در زمینه رویارویی ایران با دستاوردهای جهان مدرن. به کوشش رامین جهانگلو، ۷۵-۶۵. تهران: گفتار.
- بانی مسعود، امیر. ۱۳۸۸. معماری معاصر ایران. ویراسته علیرضا سیداحمدیان و حمید خداپناهی. تهران: هنر معماری قرن.
- برمن، مارشال. ۱۳۸۰. تجربه مدرنیته. ترجمه مراد فرهادپور. تهران: طرح نو.
- پوراحمد، احمد، بهار حبیبیان، و محمدرضا احمدنیا. ۱۳۹۵. تحلیل کالبدی شهر اهواز. باغ نظر ۱۳ (۳۹): ۳۸-۲۵.
- جابری مقدم، هادی. ۱۳۸۹. شهر و مدرنیته. تهران: فرهنگستان هنر.
- چریکف. ۱۳۵۸. سیاحتنامه چریکف. ترجمه و تصحیح علی اصغر عمران. تهران: سهامی کتاب‌های جیبی.
- حبیبی، سید محسن. ۱۳۷۳. نخستین پژوهش‌ها در مدرنیته در ایران. در گفتگو، ش. ۳: ۱۳۸-۱۵۲.
- حبیبی، سید محسن. ۱۳۸۹. شرح جریان‌های فکری معماری و شهرسازی در ایران معاصر. تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
- دیولافوا، مادام ژان. ۱۳۷۱. ایران، کلد و شوش. ترجمه شادروان علی محمد فره‌وشی. به کوشش دکتر بهرام فره‌وشی. تهران: دانشگاه تهران.
- سجادیان، ناهید، مرتضی نعمتی، صفیه دامن‌باغ، و علی شجاعیان. ۱۳۹۵. تحلیلی بر رشد سریع شهرنشینی و کیفیت زندگی در کلان‌شهر اهواز. جغرافیا و آمایش شهری منطقه‌ای ۶ (۱۸): ۱۸۷-۲۱۴.
- صارمی، علی اکبر. ۱۳۷۴. مدرنیته و رهاوردهای آن در معماری و شهرسازی ایران. گفتگو، ش. ۱۰: ۷۱-۵۷.
- طایب، رضا. ۱۳۹۵. تأثیر احداث سد کارون بر تأسیس شهر ناصری و توسعه شهر اهواز. فصلنامه جندی‌شاپور ۲ (۸): ۵۶-۴۱.
- علم، محمدرضا، و عصمت بابادی. ۱۳۹۴. تأثیر اقدامات شرکت نفت ایران و انگلیس در ساختار اقتصادی، عمرانی و فرهنگی اهواز. فصلنامه گنجینه اسناد ۲۵ (۱): ۲۸-۵.
- فریدالملک، میرزا محمدعلیخان. ۱۳۵۴. خاطرات فرید. گردآورنده: مسعود فرید (قراگوزلو). تهران: زوار.
- قائم‌مقامی، جهانگیر. ۱۳۴۷. تطورات نام خوزستان. بررسی‌های تاریخی، ش. ۱۸: ۱۷۱-۱۸۴.
- قبادیان، وحید. ۱۳۹۱. سبک‌شناسی و مبانی نظری در معماری معاصر ایران. تهران: علم معمار.

- قبادیان، وحید، و سمیرا قبادیان. ۱۳۸۳. معماری در دارالخلافه ناصری: سنت و تجدد در معماری معاصر تهران. تهران: پشتون.
 - فراگوزلو، حاجی عبدالله خان امیرنظام. ۱۳۸۲. مجموعه آثار. تصحیح عنایت‌الله مجیدی. تهران: میراث مکتوب.
 - کسروی، احمد. ۱۳۸۴. تاریخ پانصدساله خوزستان. تهران: دنیای کتاب.
 - کیانی، مصطفی. ۱۳۸۳. معماری دوره پهلوی اول: دگرگونی اندیشه‌ها و پیدایش و شکل‌گیری معماری دوره بیست‌ساله معاصر ایران ۱۲۹۹-۱۳۳۰. تهران: مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران.
 - گیدئون، زیگفرید. ۱۳۹۱. فضا، زمان و معماری. ترجمه منوچهر مزینی. تهران: علمی و فرهنگی.
 - لوریمر، جان گوردون. ۱۳۹۰. تاریخ خوزستان. ترجمه محمد جواهر کلام. تهران: کویر.
 - مال‌عزیزی، مهرداد. ۱۳۷۱. مجموعه شهرهای ایرانی؛ اوکسین یا اهواز امروزی. مجله معماری و شهرسازی ۵ (۱۹ و ۲۰): ۲۵-۲۲.

- مختاری، اسکندر. ۱۳۹۰. میراث معماری مدرن ایران. ویراسته میترا طاهری لطفی. تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
 - مجتهدزاده، روح‌الله، و زهرا نام‌آور. ۱۳۸۵. اهواز میراث ناشناخته. مجله اثر ۲۷ (۴۰ و ۴۱): ۲۳۹-۲۲۷.
 - مجتهدزاده، روح‌الله، و زهرا نام‌آور. ۱۳۹۴. در جست‌وجوی هویت شهری اهواز. تهران: مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی.
 - مدنی‌پور، علی. ۱۳۸۷. تحول و تداوم مفهوم شهر. در شهرسازی و معماری هفت شهر ۲ (۲۵ و ۲۶): ۳۷-۳۲.
 - مقتدر، رضا. ۱۳۷۲. دوران صدساله تجدد در معماری و شهرسازی ایران. ایران‌نامه ۱۱ (۲): ۲۵۹-۲۷۰.
 - مقصودی، امین. ۱۳۹۸. یکجانبه‌گرایی مدرنیستی و سیاست‌های توسعه شهری ایران معاصر. مجله منظر، ش. ۴۸: ۱۳-۶.
 - میرزا تقی‌خان کاشانی. ۱۳۷۰. گنج شایگان. به اهتمام جمشید مظاهری. نشریه دانشگاه ادبیات و علوم انسانی ۲ (۳): ۱۲۷-۲۰۶.
 - میلانی، عباس. ۱۳۸۰. تجدد و تجدد ستیزی در ایران. تهران: اختران.
 - نجم‌الملک، حاج عبدالغفار. ۱۳۶۲. سفرنامه خوزستان. به کوشش محمد دبیرسیاقی. تهران: علمی.
 - نجم‌الملک، حاج عبدالغفار. ۱۳۸۶. سفرنامه دوم نجم‌الدوله به خوزستان. تصحیح احمد کتابی. تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
 - نظام‌السلطنه مافی، حسین‌قلی خان. ۱۳۶۲. خاطرات و اسناد حسین‌قلی‌خان نظام‌السلطنه مافی. به کوشش معصومه نظام‌مافی و منصوره اتحادیه. تهران: تاریخ ایران.
 - ویلسون، سرآرولد. ۱۳۹۶. جنوب غرب ایران؛ یادداشت‌های روزانه یک افسر دیپلمات. ترجمه فریور جوانبخت موثق. تهران: پیام امروز.
 - همدانی، علی‌کرم. ۱۳۸۷. اهواز؛ بخش اول: نام‌گذاری و تاریخ. دایره‌المعارف بزرگ اسلامی. ج ۱۰. به کوشش محمد کاظم موسوی‌بجنوردی. ۲۸۲-۲۸۴. تهران: مرکز دایره‌المعارف بزرگ اسلامی.

- Baring. 1882. *Karun River: Memorandum by Mr Baring*. British Library: India Office Records and Private Papers, IOR/L/PS/18/C36, in *Qatar Digital Library* <https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100000000833.0x000073> [accessed 22 January 2023]
 - Bell, Mark Sever. 1885. *Military report on sough-west Persia*; British Library: India Office Records and Private Papers. in *Qatar Digital Library* https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100000000239.0x00012f. [accessed 22 January 2023]
 - Curzon, H. G. N. 1892. *Persia and the Persian Question*. British Library: India Office Records and Private Papers, IOR/L/PS/20/C43/2, in *Qatar Digital Library* <https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100023031234.0x000001> [accessed 22 January 2023]
 - De Morgan, J. 1895. *Mission Scientifique en Perse*. Tome Second. Paris: Ernest Leroux.
 - Durand, E. R. 1902. *An Autumn Tour In Western Persia*. Westminster: Archibald Constable & Co Ltd.
 - File 26/94(F26). Mohammerah; Shaikh Khazal's offer re: building of Ahwaz Consulate, British Library:

- India Office Records and Private Papers, IOR/R/15/1/384. In Qatar Digital Library. https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_10000000193.0x000165. [accessed 12 August 2021].
- Rawlinson, Henry. C. 1882. *Karun River: Memorandum by Sir H Rawlinson*. British Library: India Office Records and Private Papers, IOR/L/PS/18/C35, in *Qatar Digital Library* <https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100000000833.0x00006e> [accessed 22 January 2023]
 - Sarkhosh, Rezvan. (2018). 'Shaping Ahwaz' Transitional oil Modernity; at the Crossroads of Oil Flows and International Planning Exchanges. The 18th International Planning History Society Conference. Japan. Yokohama
 - Durand, E. R. 1902. *An Autumn Tour In Western Persia*. Westminster: Archibald Constable & Co Ltd.
 - Schindler, 1878. *A General Chart of the part of the Karun River about Awaz, including the Bund and of the River Karun and Dizful Aubi Gargar Canal*, British Library: India Office Records and Private Papers, in *Qatar Digital Library* <https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100085320957.0x000002> [accessed 22 January 2023]
 - Shahbaz, Shahnava. 2005. *Britain and the Opening up of South-West Persia (1880-1914): A Study of Imperialism and Economic Dependence*. London and New York: Routledge.
 - St John. O. 1882. *Karun River: Note by Sir O St John*. British Library: India Office Records and Private Papers, IOR/L/PS/18/C37, in *Qatar Digital Library* <https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100000000833.0x000074> [accessed 22 January 2023]
 - Vuurman, Corien J.M.(2011). *Nineteenth-Century Persia in Photographs of Albert Hotz*. Rotterdam: International Qajar studies Association.
 - URL 1: *British Library: India Office Records and Private Papers*, IOR/L/MIL/17/15/9, f 89, in *Qatar Digital Library* <https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100048990082.0x0000b7> [accessed 12 August 2021]
 - URL 2: *British Library: India Office Records and Private Papers*, IOR/R/15/1/384, f 16, in *Qatar Digital Library* <https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100023555826.0x00002b> [accessed 12 August 2023]
 - URL 3: *British Library: India Office Records and Private Papers*, IOR/L/MIL/17/15/15, f 11, in *Qatar Digital Library* <https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100043707877.0x00001b> [accessed 12 August 2023]