نشریه مکتب احیاء، ۳ (٦)، ٦٤-٧٥/ بهار ١٤٠٤
https://doi.org/10.22034/3.6.6

مقالهٔ پژوهشی

خوانش منظر شهری حاصل از توسعه معاصر در خوزستان با تاکید بر مدل مفهومی مکان و سازمان فضایی

(نمونه موردی: بندر امام‌خمینی (ره))*

امین مقصودی[1]**
سمیه صبوری[1]

۱. گروه معماری منظر، دانشکدهٔ معماری، دانشکدگان هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، ایران

اطلاعات مقاله

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۲/۱۳
تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۰۱/۱۵
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۲/۲۵
تاریخ انتشار: ۱۴۰۴/۰۳/۰۱

واژگان کلیدی
منظر شهری، مکان، سازمان فضایی، توسعه شهری معاصر، بندر امام خمینی، خوزستان

چکیده

توسعه شهری معاصر در استان خوزستان در طول یک صد سال گذشته، عمدتاً متاثر از توسعه صنعتی و اقتصادی منطقه صورت گرفته است که این امر امروزه به ایجاد چالش‌های گسترده‌ایی برای شهرهای خوزستان مانند حاشیه‌نشینی، نابرابری اجتماعی، زوال محیط زیست، و فقدان هویت شهری، و به طور کلی تحقق نیافتن کیفیت «مکان» در این شهرها شده‌است. با در نظر گرفتن این امر، پژوهش حاضر می‌کوشد از طریق خوانش منظر شهری بندر امام خمینی، تأثیرات حاصل از عدم شکل‌گیری «مکان» در سازمان فضایی این شهر را مورد مطالعه قرار دهد. سوال اصلی این پژوهش از این قرار است که: عدم تبدیل شدن بندر امام خمینی به یک مکان شهری چگونه در منظر شهری حاصل از سازمان فضایی آن متجلی شده است؟ همچنین پژوهش حاضر بر این فرضیه استوار است که؛ توسعه صنعت محور، اقتصاد پایه و همچنین بی‌توجهی به ابعاد مکان، منجر به بازتاب عدم مکان‌مندی شهر در منظر شهری آن شده‌است. این پژوهش کیفی با روش توصیفی-تحلیلی انجام شده و داده‌ها از طریق مشاهده میدانی، مصاحبه ساختارنیافته با شهروندان و مدیران شهری، و همچنین روش کتابخانه‌ای و مطالعه اسنادی جمع‌آوری شده‌اند. تحلیل داده‌ها با استفاده از مدل مفهومی مکان و نظریه سازمان فضایی صورت گرفته است. یافته-های این پژوهش نشان داد که اجزای تشکیل دهنده سازمان فضایی شهر به دلیل تسلط فعالیت‌های صنعتی و شبکه‌های ترانزیتی فاقد پیوندی معنادار با بستر طبیعی محیطاند و به شکلی بی هویت، گسسته، نامتوازن و بی‌توجه به مقیاس انسانی شکل گرفته‌اند و عمدتاً بر مبنای ملزومات توسعه صنعتی طراحی شده‌اند؛ به همین دلیل فاقد جنبه‌های معنادار ارزشمند برای شهروندان‌اند.

* این مقاله برگرفته از طرح پژوهشی «منظر رنج؛ مصایب توسعه دیگران در جامعه محلی؛ نمونه مطالعه: شهر سربندر» است که تحت نظارت دکتر سیدامیر منصوری در اسفندماه ۱۴۰۳ در پژوهشکده هنر، معماری و شهرسازی نظر و با حمایت مرکز معماری حوزه هنری انقلاب اسلامی به انجام رسیده است.

** نویسندهٔ مسئول: amin.maghsudi@ut.ac.ir, ۰۹۱۶۳۳۴۶۳۷۶

This is an open access article disributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]
[DOI: DOI: 10.22034/3.6.6]

مقدمه

کشف نفت و شکل‌گیری فعالیت‌های شرکت‌های نفتی، به همراه احداث زیرساخت‌های گسترده‌ای از قبیل راه‌آهن، بنادر و تاسیسات نفتی توسط این شرکت‌ها در مشارکت با دولت ایران در طول بیش از یک صد سال گذشته منجر به یک توسعه شهری معاصر سریع در استان خوزستان شده‌است (Hein & Sedighi, 2016; Mojtahed-zadeh et al., 2024). ایـن توسعه شهری معاصر با ساخت مجموعه‌ای از شهرهای جدید در استان خوزستان همراه بوده است که همگی عموما در نواحی توسعه‌نیافته و فاقد سنت شهرنشینی شکل گرفته‌اند (Zandieh et al., 2021). امروزه این شهرها با چالش‌ها و معضلات مختلفی در زمینه پایداری مواجه‌اند به نحوی که بر اساس نتایج مطالعه‌ای که توسط مرکز تحقیقات و توسعه مدیریت پروژه صنایع پتروشیمی انجام گرفته است، این شهرها که در دهه‌های گذشته به واسطه توسعه صنعتی، رشد چشمگیری را به دلیل افزایش جمعیت ناشی از مهاجرت گسترده تجربه نموده‌اند، به دلیل آنکه به شکلی پایدار توسعه نیافته‌اند؛ در حال حاضر با مشکلاتی از قبیل حاشیه نشینی، فقر، فرسایش سرمایه اجتماعی، بیکاری، نابرابری اجتماعی، زوال محیط زیست از طریق آلودگی صنعتی هوا و آب دریا، وضعیت نامناسب امکانات بهداشتی و درمانی، نبود آب شرب و بسیاری مسائل دیگر مواجه‌اند (Mombeni, I., & Kalantari, 2021). به واسطه این شرایط، می‌توان بیان کرد که زیست شهری در بسیاری از این شهرها هم اکنون با چالش‌های بسیاری مواجه است که این موضوع منجر به شکل‌گیری فرایند مهاجرتی گسترده از این شهرها به دیگر نقاط کشور شده‌است (Mansouri, 2023). به نظر می‌رسد این چالش‌ها و مشکلات از تبدیل شدن شهرهای خوزستان به مکان‌های واقعی زیست اجتماعات انسانی که به طور همزمان پاسخ دهنده نیازهای مادی و معنایی شهروندان خود باشند، جلوگیری نموده است و آن‌ها را به محیط‌هایی غیر مکان‌مند تبدیل کرده است. توجه به این نکته حائز اهمیت است که مکان‌مندی فضاهای شهری تنها از ایجاد پیکربندی‌های کالبدی حاصل نمی‌شود، بلکه هر شهری نیازمند پیوستگی تاریخی، هویتی و معنایی است؛ عواملی که بی‌توجهی به آن‌ها می‌تواند فضا را به نامکانی بی‌روح و گسسته بدل کند (Sabouri & Saboonchi, 2022). اساسا شهر نوعی از مکان است که از یک‌جانشینی و تکامل مفاهیم بنیادین ذهنی گروهی از انسان‌ها به وجود می‌آید (منصوری، ۱۳۸۹). مفهوم مکان نیز خود، در واقع به جایی اشاره دارد که انسان قادر است در ارتباطی پیوسته با دیگر لایه‌های وجودی خود که از شناخت او از محیط پیرامونش در قالب ارتباط با محیط مصنوع، طبیعت، همنوعان حاصل می‌شود، قرار گیرد (حبیبی، ۱۳۸۷). با در نظر گرفتن عدم تبدیل‌شدن شهرهای خوزستان به مکان، این پژوهش تلاش خواهد کرد تا با تکیه بر مفهوم منظر شهری به مثابه ادارک شهروندان از سیمای شهر (Maghsudi et al., 2020)، از طریق مطالعه موردی شهرهای معاصر خوزستان که به طور مستقیم در نتیجه فرایند توسعه صنعتی-اقتصادی پدید آمده‌اند، چگونگی عدم شکل‌گیری «مکان» در این شهرها را از طریق خوانش مؤلفه‌های عینی-ذهنی منظر شهری آن‌ها مورد بحث قرار دهد. برای این منظور این پژوهش بر شهر بندر امام خمینی به عنوان نمونه موردی متمرکز خواهد شد. بندر امام خمینی، شهر-بندری در جنوب استان خوزستان و در مجاورت خورموسی است که در حدود یک صد سال پیش پایه‌های آن در راستای توسعه صنعتی-اقتصادی خوزستان بنیان نهاده شد. این شهر-بندر، علی‌رغم نقش کلیدی در اقتصاد کشور، در حال حاضر با چالش‌هایی اساسی در زمینه‌های زیست‌محیطی، اقتصادی و اجتماعی روبه‌رو است که همین امر سبب عدم مکان‌مندی آن شده‌است

سوال و فرضیه پژوهش

سوال اصلی که این پژوهش تلاش می‌کند به آن پاسخ دهد از این قرار است که

عدم شکل‌گیری «مکان» در شهر بندر امام خمینی که یکی از نمونه شهرهایی است که در نتیجه توسعه صنعتی-اقتصادی در استان خوزستان پدید آمده‌است، به چه نحوی در منظر شهری این شهر-بندر با در نظر گرفتن مؤلفه‌های عینی-ذهنی آن قابل خوانش است؟ همچنین، این پژوهش بر این فرضیه استوار است که به دلیل رویکرد صنعتی-اقتصادی در فرایند توسعه شهری معاصر، مؤلفه-های عینی-ذهنی منظر شهری بندر امام خمینی به شکلی معیوب و ناقص شکل گرفته‌اند که منعکس‌کننده عدم مکان‌مندی این شهر-بندر است

پیشینه پژوهش

توسعه شهری و عوامل مؤثر بر آن در استان خوزستان معمولا بخشی از بدنه پژوهشی مرتبط با عنوان این مقاله را تشکیل داده‌اند. از مهم‌ترین این پژوهش‌ها می‌توان به مطالعه مرعی و ملکی (Mare & Maleki, 2024) اشاره نمود که در پژوهش خود به مطالعه نقش عوامل طبیعی در شکل گیری و تعیین جهات توسعه نواحی سکونتگاهی در سطح خوزستان پرداختند و عواملی نظیر رودخانه‌های خوزستان، خط ساحلی جنوب استان و تالاب‌های خوزستان را به عنوان مهمترین عوامل طبیعی مکان یابی و توسعه سکونتگاه‌های شهری در خوزستان برشمردند. رستم‌پور و همکاران (Rostampour et al., 2014) در مقاله‌ای دیگر ضمن توجه به نقش نفت در فرایند نوگرایی در استان خوزستان، به تحول هویتی جوامع روستایی و عشایری در نتیجه توسعه شهری صنعت محور در این ناحیه پرداختند. در همین راستا زیاری و همکاران (Ziari et al., 2022) در پژوهشی به تبیین سازمان فضایی سکونتگاهی با تاکید بر نقش صنعت نفت در استان خوزستان پرداختند و با اشاره به نقش نفت به عنوان مکانیزم اولیه شکل‌دهی سازمان فضایی خوزستان در یک‌صد سال گذشته تبلور فضایی تأثیرات آن را مورد بررسی قرار دادند و مواردی از قبیل عدم تعادل در سلسله‌مراتب شهری، شکل‌گیری جوامع محروم در مناطق حاشیه‌ای شهرها و تبدیل شدن روستاها به مراکز اصلی مهاجرفرستی به شهرها را به عنوان مهم‌ترین تأثیرات حاصل از توسعه شهری منتج از صنعت نفت در استان خوزستان معرفی نمودند. درکتانیان و همکاران (۱۳۹۵) نیز با رویکردی تاریخی-توصیفی در پژوهش خود به مطالعه و ارزیابی تأثیر طرح عمران منطقه‌ای خوزستان در سال‌های قبل از انقلاب بر شهر دزفول پرداختند و تأثیرات حاصل از ایـن طرح توسعه از قبیل عملیات عمرانی، تأثیرات اجتماعی و اقتصادی حاصل از آن را مورد مطالعه قرار دادند

علاوه بر این موارد، تأثیرات حاصل از فرایند توسعه شهری در استان خوزستان بخش دیگری از بدنه پژوهشی مرتبط را به وجود آورده‌اند. در این پژوهش‌ها که عموماً توسط محققان دانش جغرافیا انجام شده‌اند، با رویکردی کمی و بهره‌گیری از مدل-های ریاضی به مطالعه تأثیرات رخ داده از توسعه شهری خوزستان از دیدگاه مفهوم پایداری پرداخته‌اند. از جمله این پژوهش-ها، مطالعه زیاری و شهسواری (۱۳۹۷) است که بر میزان آسیب‌پذیری اجتماعی شهرهای بالای ۱۰ هزار نفر در استان خوزستان با استفاده از روش‌های کمی پرداخته‌اند که در این پژوهش شهر بندر امام خمینی به عنوان یکی از شهرها با شاخصی بالا در این زمینه معرفی شده‌است. همچنین فیروزی و همکاران (۱۳۹۰) نیز با پرداختن به مفهوم توسعه شهری ناپایدار در استان خوزستان، توجه خود را به پدیده اسکان غیررسمی در شهرهای خوزستان معطوف نمودند

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]

[DOI: DOI: 10.22034/...6.1]

و تلاش نمودند زمینه‌هایی را به جهت توانمندسازی ساکنان این سکونتگاه‌ها ارائه نمایند. همچنین ملکی و همکاران (۱۳۹۴) در پژوهش خود به استفاده از مدل‌های کمی به مطالعه مفهوم سلسله‌مراتب شهری و توزیع فضایی جمعیت در شهرهای استان خوزستان در بازه‌های زمانی قبل و بعد از انقلاب و دهه ۱۳۸۰ شمسی پرداختند و به این نتیجه رسیدند که عوامل مورد پژوهش در سال‌های قبل از انقلاب از نظم بیشتری برخوردار بودند با این حال در دوره پس از نقلاب و به دنبال جنگ تحمیلی، این نظم به تدریج از تعادل خارج شده‌است و به سمت تمرکزگرایی بیشتر در شهرهای بزرگ متمایل شده‌است. به همین صورت نظم‌فر و علی‌بخشی (۱۳۹۵)، در پژوهش خود به مقایسه تطبیقی شهرستان استان خوزستان در طی دو دوره زمانی مختلف با تأکید بر توسعه پایدار پرداختند و ضمن شناسایی و طبقه بندی شاخص‌های مرتبط، میزان پایداری را با استفاده از مدل‌های کمی به بحث گذاشتند. نهایتاً طاهری و همکاران در مطالعه‌ای جغرافیایی شبکه شهری استان خوزستان طی سال‌های ۱۳۳۵ تا ۱۳۹۵ را مورد تحلیل قرار دادند و در مطالعات خود نشان دادند که در طی بازه زمانی مذکور و بر اساس روش‌های کمی، سلسله‌مراتب شهری استان خوزستان دچار عدم تعادل در سیستم شهری و تمرکز جمعیت در شهرهای مهم نظام سلسله‌مراتب شهری شده‌است (Taheri et al., 2019). با مرور ادبیات مرتبط با عنوان پژوهش می‌توان بیان کرد که مطالعه منظر شهری حاصل از فرایند توسعه معاصر در شهرهای خوزستان، در حال حاضر یک شکاف تحقیقاتی در بدنه پژوهشی موجود است. به عبارتی دیگر تاکنون پژوهشی با هدف بررسی و خوانش منظر شهری در شهرهای استان خوزستان در نتیجه فرایند توسعه شهری معاصر انجام نگرفته است که بر همین اساس پژوهش حاضر تلاش خواهد کرد ضمن بسط ادبیات مرتبط با توسعه شهری در استان خوزستان، در راستای پر کردن شکاف تحقیقاتی موجود در زمینه مطالعات منظر شهری در بدنه پژوهشی گام بردارد

روش پژوهش

این پژوهش ماهیتاً از نوع کیفی است که با روش توصیفی-تحلیلی انجام شده‌است. اساسا پژوهش‌های توصیفی-تحلیلی به دنبال توصیف چگونگی یک پدیده یا موضوع‌اند و می‌کوشند یک پدیده و یا یک متغیر را توضیح دهند (براتی و همکاران، ۱۳۹۱). به همین دلیل در راستای هدف این پژوهش که مطالعه و توصیفی منظم از وضعیت فعلی، ویژگی‌ها و صفات منظر شهری بندر امام خمینی است، روش مذکور به کار گرفته شده‌است. روش جمع‌آوری اطلاعات در این پژوهش ترکیبی از سه روش مشاهده، مصاحبه ساختارنیافته و همچنین مطالعات اسنادی و کتابخانه‌ای است. در همین راستا نگارندگان در تاریخ ۱۷ام و ۱۸ام اسفند ماه سال ۱۴۰۳ در شهر بندر امام خمینی حاضر شدند به بررسی میدانی شهر و گفتگو با شهروندان با هدف شناخت تجربه زیسته آن‌ها از سکونت در شهر پرداختند. فرایند گفتگو به شکل مصاحبه ساختارنیافته و به‌صورت گفتگویی ۱۵ تا ۲۰ دقیقه‌ای با مصاحبه شوندگان در بازه سنی ۲۵ تا ۶۰ سال انجام گرفت. این گروه سنی به دلیل تجربهٔ زیسته عمیق‌تر از شهر بندر امام خمینی و همچنین ادراکات جامع‌تر از سازمان فضایی شهر برگزیده شدند. تمامی مصاحبه-های مورد استفاده در این مقاله در هنگام بازدید میدانی تیم تحقیقاتی از بخش‌های مختلف شهر انجام شده‌است. افراد مصاحبه شونده شامل ۳۰ نفر بودند که از ترکیب جمعیتی ۱۸ نفر آقا و ۱۲ نفر خانم تشکیل شده بودند. در این مصاحبه از افراد مشارکت کننده خواسته شد تا دیدگاه‌های خود را در ارتباط با عناصر تشکیل دهنده سازمان فضایی و معضلات آن‌ها که منجر به ایجاد چالش‌هایی برای شهروندان شده‌است ابراز نمایند.

علاوه بر این نگارندگان با حضور در شهرداری بندر امام خمینی و برگزاری نشستی با شهردار همچنین سایر مدیران شهری تلاش نمودند، نظرات و عقاید این گروه از ذی‌نفعان شهری را نیز جمع آوری کنند. پس از جمع آوری اطلاعات، نگارندگان با استفاده از مدل مفهومی مکان و همچنین کاربست نظریه سازمان فضایی شهر، این اطلاعات مورد تجزیه و تحلیل قرار دادند و کوشیدند خوانشی کل‌نگرانه از منظر شهری بندر امام خمینی با در نظر گرفتن ابعاد عینی-ذهنی آن ارائه دهند و نهایتا به سوال مطرح شده در این پژوهش پاسخ دهند. در این مرحله نیز، فرایند تحلیلی با استفاده از روش کددهی پایین به بالا[1] انجام گرفت. در این روش به منظور تحلیل داده‌ها به جای استفاده از کدهای از پیش تعیین‌شده، فرایند کددهی بر اساس کلمات در داده‌های جمع‌آوری شده در گفتگو به ذی‌نفعان شهری صورت می‌گیرد.

مبانی نظری

• مدل مفهوم مکان

در تعاریف موجود از مفهوم مکان، مکان پدیده‌ای فیزیکی-معنوی معرفی شده‌است که از برونداد رویدادهای تاریخی و انسانی در یک فضای کالبدی محض حاصل می‌شود؛ به همین دلیل ماهیت آن ترکیبی از فضا و درک انسانی از آن دانست (منصوری، ۱۳۸۹). تاکنون مدل‌های گوناگونی در ارتباط با مفهوم مکان و برای توضیح آن توسط محققان برجسته مطالعات محیطی ارائه شده‌است. یکی از رایج‌ترین مدل‌های ارائه‌شده در این زمینه، مدل کانتر است. در این مدل کانتر، مکان را متشکل از فرم، فعالیت و معنی می‌داند که دارای سه بعد کالبدی، عملکردی و ادراکی-شناختی است (Canter, 1997). رلف محقق برجسته پدیدارشناسی، مکان را متشکل از محیط طبیعی و مصنوع در کنار اعمال انسانی و معانی معرفی می-کند که در مقیاس‌های مختلف می‌تواند بروز یابد (Relph, 1976). متئوکرمونا معمار و برنامه‌ریز شهری نیز در مدل ارائه شده توسط خود، مکان را برآیند سه عامل فرم، فعالیت و تصور فردی در نظر می‌گیرد که در طی یک فرایند تعاملی مکان را حاصل می‌کنند (Carmona, 2021). علاوه بر این، کرسول نیز در توضیح خود از مفهوم مکان، این پدیده را ترکیبی از ماده، معنی و عمل توضیح می‌دهد (Cresswell, 2009). گیبرین، نیز در همین راستا مکان را با سه مشخصه: موقعیت جغرافیایی ویژه، شکل کالبدی و هویت شامل معنا و ارزش تبیین می‌کند (Gieryn, 2000). با در نظر گرفتن تعاریف مرتبط با مفهوم مکان، می‌توان بیان نمود که مکان در میان تمام گزاره‌های مطرح شده به طور کلی دارای سه بعد است که به ترتیب عبارتند از: کالبد، عملکرد یا فعالیت و معنا.

• سازمان فضایی شهر

سازمان فضایی شهر نظریه‌ای است که می‌کوشد با نگاهی سیستمی، شهر و اجزاء سازنده آن را فراتر از جمع جبری کالبدی آن‌ها، به عنوان یک کلیت حاوی معنای مورد توجه قرار دهد (Mansouri, 2013)، معنایی که برآمده از نظم، نسبت و ارتباط میان اجزاء شهر است (Mokhles, 2022). بر اساس این نظریه، سازمان فضایی هر شهر متشکل از چهار جزء است که در کنار یکدیگر، سبب معنا یافتن شهر به‌مثابه یک «کل» هدفمند و منظم در قالب ارگانیسمی پویا می‌شود (Mansouri et al., 2020). این چهار جزء به ترتیب عبارتند از: قلمرو، مرکز، ساختار و کل‌های کوچک یا محله

قلمرو در نظام فضایی شهرها به‌عنوان مرز مشخصی تعریف می‌شود که محدوده شهر با ویژگی‌های خاص آن را از دیگر نواحی جدا کرده و در انسجام کلی شهر نقش کلیدی ایفا می‌کند. در حقیقت، قلمرو به‌عنوان حد فاصل میان درون و برون‌شهری عمل کرده و بازتابی از روند تکامل شهر به‌مثابه فضایی مستقل در میان

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]
[DOI: DOI: 10.22034/3.6.6]

بستر پیرامونی خود است (Abarghouei Fard & Mansouri, 2021).

از طرف دیگر، در سازمان فضایی شهرها، مرکز عنصری است که نه‌تنها نقطهٔ آغازین و هستهٔ اولیهٔ شهر محسوب می‌شود، بلکه به‌عنوان مهم‌ترین جزء سازمان فضایی، نمود کلیت و هویت شهر را در خود جای می‌دهد. مرکز، کانون فعالیت‌های اجتماعی و اقتصادی است و به‌مثابه چکیده‌ای از حیات شهری، بستری برای تولید خاطرات جمعی، تعاملات اجتماعی و ارتقای کیفیت زیست شهری فراهم می‌آورد (Mansouri, 2022)

ساختار شهری دیگر عنصر مورد اشاره در سازمان فضایی شهر، در واقع به شبکه حرکتی شهری اشاره دارد که به‌عنوان چارچوبی کالبدی-عملکردی، نقشی کلیدی در پیوند دادن بخش‌های مختلف شهر ایفا می‌کند. این عنصر، علاوه‌بر سازماندهی فضاهای شهری، تأثیر مستقیمی بر درک شهروندان از محیط پیرامون خود دارد (Maghsoudi et al., 2025). از آنجا که ساختار شهر، ارتباط میان اجزای اصلی مانند قلمرو، مرکز و محلات را تسهیل می‌کند، نقش آن تنها به بُعد کالبدی محدود نشده، بلکه دارای عملکردی ذهنی و ادراکی در سازمان فضایی شهر است (Mansouri et al., 2020). در نهایت محله یا کل کوچک نیز به‌عنوان یک زیرسیستم شهری، بیانگر مؤلفه‌ای کوچک‌تر از کل شهر است. از نظر کالبدی، محله ترکیبی از خانه‌ها، مسیرها و خدمات پراکنده است که در نگاه اول فاقد انسجام به نظر می‌رسد. اما ادراک ناظر از این مجموعهٔ متکثر است که می‌تواند به آن وحدت ببخشد و محله را به‌عنوان یک کلیت معنا کند. بنابراین، محله را می‌توان در دو بعد تعریف کرد: نخست، اجزای کالبدی که آن را تشکیل می‌دهند و دوم، سازمان فضایی و نحوهٔ ارتباط میان عناصر آن که به محله هویت و انسجام می‌بخشد (همان).

• مفهوم منظر شهری

منظر شهری واقعیتی است که از درک جنبه‌های ملموس و عینی شهر اعم از بناها، فضاها، فعالیت‌ها، صداها، بوها و ... در هنگام مواجهه فرد با شهر حاصل می‌شود، بر همین اساس منظر شهری، را می‌توان ادارک سیال شهروندان از شهر دانست که با سیمای فیزیکی شهر دارای جنبه‌های تاریخی و منعکس‌کننده رویدادهای اجتماعی مرتبط است (Maghsoudi et al., 2024). از همین رو، منظر شهری به مفهومی گسترده‌تر از کالبد فیزیکی اشاره دارد و تنها بر جنبه‌های قابل دیدن عناصر «کالبدی» شهر یا سیمای شهر اشاره ندارد (Karimi et al., 2023). بنابراین، بایستی این‌گونه بیان نمود که منظر شهری به‌مثابه پدیده‌ای ناشی از ادارک انسانی، از دو وجه پیوسته عینی-ذهنی یا کالبدی-معنایی به‌هم‌پیوسته تشکیل شده است (Sabokro et al., 2022) که به واسطه خوانش عناصر فیزیکی در فضای شهر توسط شهروندان و بر مبنای تجربیات و خاطره، احساسات و دیدگاه‌های آنان در طول زمان ایجاد شده است (منصوری، ۱۳۸۹).

عوامل موثر بر تحولات منظر شهری بندر امام خمینی

منظر شهری بندر امام خمینی تحت تأثیر عوامل مختلفی از جمله مؤلفه‌های طبیعی، اقتصادی و اجتماعی شکل گرفته است که هر یک از این عوامل به شیوه‌ای متفاوت بر ساختار فضایی و همچنین توسعه شهری آن تأثیر گذاشته‌اند و در برخی موارد، سبب ایجاد چالش‌هایی در روند برنامه‌ریزی شهری شده‌اند (جدول ۱).

• تحولات کالبدی-فضایی

در گذشته، ناحیه‌ای که امروزه شامل دو بندر امام‌خمینی و بندر ماهشهر است، به خورموسی شهرت داشت. پیش از رواج این نام، بندر ماچول عنوان متقدم این ناحیه بود. ابن‌بطوطه در سفرنامه‌اش از فعالیت‌های دریایی و زمینی این بندر در قرون هفتم و هشتم یـاد کرده‌است (Battuta, 1982, 200). منطقهٔ خورموسی، که امروزه بندر امام خمینی را در بر می‌گیرد (تصویر ۱)، از اواخر دوران مظفرالدین‌شاه قاجار عمدتاً شاهد فعالیت‌هایی در بخش ماهیگیری بود (میریان، بی‌تا، ۲۸۴). پس از آن، در سال ۱۳۰۴ شمسی، با تأسیس نخستین اسکلهٔ چوبی، فعالیت‌های تجاری این بندر به‌طور رسمی آغاز شد. منبع طرح توسعه‌ی اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و آموزشی بندر امام (ره)، به نقل از (Ghayyem, 2017).

در دوره پهلوی با احداث راه‌آهن سراسری و همچنین توسعه فعالیت‌های دریایی هستهٔ اولیه شهر بنا گذاشته شد. در واقع با تکمیل راه‌آهن سراسری کشور در سال ۱۳۰۷ شمسی و ایجاد دو اسکلهٔ چوبی در انتهای خورموسی، ناحیه‌ایی بندری پدید می‌آید که به بندر شاپور شهرت یافت. توسعهٔ این بندر به‌سرعت ادامه پیدا کرد، به‌گونه‌ای که در سال ۱۳۲۷ شمسی، به دستور وزارت مالیه، گمرک بندر شاپور مستقیماً تحت نظارت مستقیم ادارهٔ کل گمرک مرکزی تهران قرار گرفت (Ghayyem, 2017). موقعیت جغرافیایی ایـن بندر، به‌واسطهٔ پیوند آن با مناطق شمالی از طریق راه‌آهن، بر اهمیت آن افزود و موجب جلب توجه دولت مرکزی و قدرت‌های خارجی شد. به همین دلیل، در شهریور ۱۳۲۰ و طی جنگ جهانی دوم، ایـن منطقه توسط نیروهای انگلیسی اشغال نظامی شد تا از ظرفیت‌های آن برای تأمین نیازهای لجستیکی بهره‌برداری شود (همان). در سال‌های پس از جنگ جهانی دوم با توسعه فعالیت‌های بندری و ایجاد رونق اقتصادی، موج گسترده‌ای از کارگران جویای کار از مناطق مختلف کشور، به‌ویژه استان‌های همجوار، به بندر امام خمینی مهاجرت کردند. در این دوره، سکونتگاه-های کارگری به‌صورت کمپ‌های موقت شکل گرفتند که شامل کمپ‌های ترک‌ها، الگودرزی‌ها، کردها، علی جعفر، بیست فامیلی (ناظم‌آباد) بودند. مناطق مسکونی اولیه در بندر شاپور به دلیل نبود زیرساخت‌های شهری، بیشتر شبیه اردوگاه‌های موقت بودند (تصویر ۲). مصالح اصلی این سکونتگاه‌ها چوب و الوار بود که از طریق کشتی‌ها به این ناحیه منتقل می‌شدند. در این دوره کمبود امکاناتی همچون آب لوله‌کشی و سیستم فاضلاب، مشکلات زیادی را برای ساکنان ایجاد



(الف) (ب)

تصویر ۱. الف) موقعیت بندر نسبت به خورموسی. مأخذ: نگارندگان، ۱۴۰۴
ب) نمایی از بندر شاپور (امام‌خمینی) در دهه ۳۰. مأخذ: Abrishami, 2017.



(الف) (ب)

تصویر ۲. الف) کلبه‌های ساحلی و چوبی در حاشیه بندر شاهپور (امام‌خمینی)، ۱۳۴۲ و ب) بازار ساحلی بندر شاهپور (امام‌خمینی)، ۱۳۴۱. مأخذ: Abrishami, 2017.

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]

[DOI: DOI: 10.22034/...6.1

جدول ۱. بررسی عوامل مؤثر بر منظر کالبدی شهر بندر امام خمینی. مأخذ: نگارندگان.

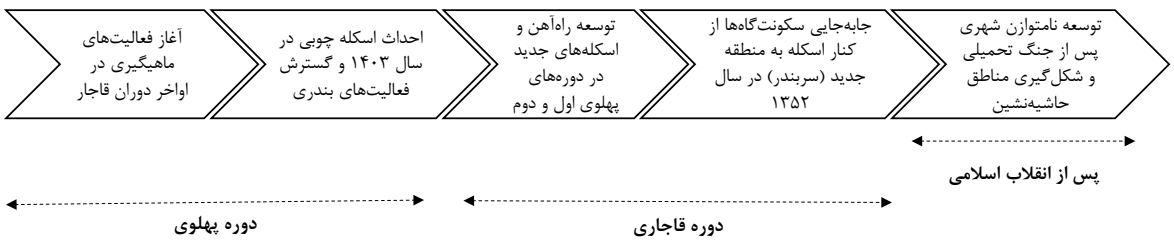
عوامل	نیروهای اثرگذار	آثار کالبدی
طبیعی	خور: (عامل زاینده) خور بستر اولیه شکل‌گیری شهر بوده و مانند یک نیروی زاینده، امکان حیات و رشد اولیه را فراهم کرده‌است.	- امکان دسترسی به آب‌های آزاد برای توسعه فعالیت‌های دریایی و تجاری. - امکان دسترسی به منابع آبی و مسیرهای تجارت دریایی برای توسعه فعالیتهای صنایع پتروشیمی
اقتصادی	۱- احداث راه آهن ۲- ایجاد بندر تجاری ۳- استقرار منطقه ویژه اقتصادی (عوامل جهت‌دهنده) این عوامل مسیر توسعه شهر را تعیین کرده‌اند و باعث شکل‌گیری الگوهای کالبدی بر اساس نیازهای صنعتی و تجاری شده‌اند.	- انحصار سواحل در غرب شهر توسط صنایع پتروشیمی و بندر و فقدان ارتباط میان شهر و خورموسی. -محدود شدن شهر از سمت شرق به وسیله مسیر راه آهن - احداث اتوبان عبوری از میان شهر برای تسهیل ترانزیت کالا و عبور وسایل حمل‌ونقل سنگین. - تخصیص ۳۹ درصد از مساحت شهر به شبکه ارتباطی سواره و عدم توجه به عابر پیاده -توسعه سریع زیرساخت‌های صنعتی و تجاری در شهر، بدون توجه به مقیاس انسانی.
اجتماعی	۱-جنگ ۲- مهاجرت (عوامل تضعیف کننده) مهاجرت‌های گسترده و تنوع فرهنگی، مانعی برای یکپارچگی اجتماعی و توسعه منسجم بوده و باعث شکل‌گیری بافتی ناهمگن و ناپایدار شده‌است.	- افزایش جمعیت و گسترش مناطق مسکونی غیررسمی و حاشیه‌نشینی. - ایجاد زیستگاه‌های کارگری بدون زیرساخت‌های شهری، بیشتر به شکل اردوگاه‌های موقت. - تنوع جمعیتی بالا که موجب تغییرات در الگوی مسکن شده‌است.

کرده‌بود (ابن‌رحمان، ۱۳۸۷). در سال ۱۳۵۲ شمسی، به‌منظور بهبود شرایط زیستی و توسعهٔ بندر، محل سکونت اهالی از کنار اسکله‌ها به منطقه‌ای جدید موسوم به سربندر منتقل شد. در راستای این جابه‌جایی، احداث شهری جدید در ۱۵ کیلومتری بندر شاپور با هدف اسکان ۱۵۰۰ خانوار از کارگران و اصناف شاغل در تأسیسات بندری بر پایه برنامه‌ریزی شهری و اصول توسعهٔ کالبدی منظم آغاز گردید (Abrishami, 2017).

پس از پیروزی انقلاب اسلامی، بندر شاپور در سال ۱۳۶۱ شمسی به بندر امام خمینی تغییر نام داد و به‌عنوان یکی از مراکز کلیدی تجاری و صنعتی کشور شناخته شد (Ghayyem, 2017). با آغاز جنگ تحمیلی (۱۳۶۷-۱۳۵۹)، مهاجرت گسترده از نواحی جنگ‌زده به طور ویژه آبادان و خرمشهر به بندر امام خمینی موجب شد که جمعیت این شهر به ۱۴۴۳۱ نفر در سال ۱۳۵۹ افزایش یابد. این رشد ناگهانی، که نرخ ۱۳/۵درصد افزایش جمعیت را به همراه داشت، منجر به توسعهٔ نامتوازن و غیررسمی مناطق مسکونی شد. در فاصلهٔ سال‌های ۱۳۵۹ تا ۱۳۷۰، بندر امام خمینی دوره دیگری از حاشیه‌نشینی را تجربه می‌کند. بخش‌های زیادی از شهر بدون رعایت اصول شهرسازی و استانداردهای فنی گسترش یافتند. خیابان‌های نامنظم، بن‌بست‌های غیرمتعارف و تقاطع‌های فاقد استانداردهای لازم از پیامدهای این توسعهٔ ناپایدار بودند (تصویر ۳). علاوه بر این، مناطق مسکونی فاقد برنامه‌ریزی شهری در این دوره شکل گرفتند که می‌توان به شهرک‌های صدوقی، صباغان (کمپ B)، مقداد، دستغیب، جرف‌الملح، نیزار و... اشاره کرد (بنی‌سعید، ۱۳۹۰). در دهه‌ی ۱۳۷۰، با ایجاد منطقهٔ ویژهٔ اقتصادی در مجاورت شهر، موج جدیدی از مهاجرت کارگران و نیروی کار متخصص از شهرهای مختلف به بندر امام خمینی آغاز شد، به نحوی که جمعیت این شهر طی پنج سال به ۵۵۹۳۶ نفر افزایش یافت. این روند، همراه با مهاجرت نیروی کار فاقد توان اقتصادی از شهرهای دور و مجاور، مجددا گسترش بی‌رویهٔ حاشیه‌نشینی را در پی داشت (همان)

• تحولات عملکردی-کارکردی

تحولات عملکردی-کارکردی بندر امام خمینی را می‌توان در دو سطح رسمی و غیررسمی مورد بررسی قرار داد. در بخش رسمی، ایجاد منطقهٔ ویژهٔ اقتصادی و توسعهٔ صنایع پتروشیمی به‌عنوان موتور محرک اقتصاد شهر عمل کرده‌اند. این صنایع، با جذب سرمایه‌های کلان و استقرار زیرساخت‌های صنعتی، جایگاه بندر امام خمینی را در شبکه اقتصادی کشور تقویت کرده و نقش مهمی را در زنجیرهٔ تأمین و صادرات محصولات پتروشیمی برای این شهر تعریف کرده‌اند. با این‌حال، اشتغال‌زایی این صنایع عمدتاً در حوزهٔ مشاغل تخصصی و فنی متمرکز بوده و ظرفیت آن‌ها در جذب نیروی کار غیرماهر، که بخش عمده‌ای از مهاجران کشاورز جویای کار از نواحی روستایی را تشکیل می‌دهد (Sabokro et al., 2024)، محدود است. در نتیجه، همزمان با رشد صنایع رسمی، بخش غیررسمی اقتصاد نیز گسترش یافته و گروه‌های وسیعی از جمعیت، که در چرخهٔ رسمی اقتصاد شهری ادغام نشده‌اند، به فعالیت‌هایی همچون مشاغل خدماتی غیررسمی و دستفروشی روی آورده‌اند. این روند،



تصویر ۳. تحولات کالبدی و توسعهٔ شهری بندر امام خمینی. مأخذ: نگارندگان.

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]
[DOI: DOI: 10.22034/3.6.6]

که ارتباط مستقیمی با مهاجرت‌های گسترده و توسعهٔ نامتوازن شهری دارد، زمینه‌ساز شکل‌گیری تضادهای اقتصادی و اجتماعی در شهر شده است (Molaei & Farajian, 2023).
در ایـن میان، ناهماهنگی در ساختار اقتصادی شهر به گسترش مشاغل غیررسمی، به‌ویژه دستفروشی، انجامیده است؛ پدیده‌ای که نه‌تنها بازتابی از شکاف‌های اجتماعی و اقتصادی بندر امام خمینی است، بلکه ریشه در موج‌های گستردهٔ مهاجرت، به‌ویژه پس از جنگ تحمیلی، دارد. مهاجرت اجباری ساکنان شهرهای جنگ‌زده مانند آبادان و خرمشهر و ناتوانی اقتصاد شهری در جذب این جمعیت، منجر به گسترش سکونتگاه‌های حاشیه‌ای و در نتیجه، رونق فعالیت‌های غیررسمی همچون دستفروشی شد. اغلب دستفروشان ساکن این مناطق، فاقد مهارت‌های حرفه‌ای، متأهل و دارای تعهدات مالی‌اند و بخشی از آن‌ها، به‌ویژه زنان، از مهاجران شادگان محسوب می‌شوند. همچنین، سهم بالای جوانان ۱۹ تا ۳۰ ساله در این مشاغل، نشان‌دهنده ناتوانی اقتصاد شهری در جذب نیروی کار و سوق یافتن آن‌ها به فعالیت‌های غیررسمی به‌طور ویژه دستفروشی است (بنی‌سعید، ۱۳۹۰).
درحالی‌که مدیران شهری پدیده دستفروشی را معضلی برای نظم و مدیریت شهری می‌دانند، از منظر شهروندان (که عمدتاً مهاجر و ساکن مناطق حاشیه‌ای هستند) «این فضا به‌عنوان منبع درآمد و بخشی از حیات اقتصادی و اجتماعی شهر محسوب می‌شود» (مصاحبه شونده شماره ۵-۶-۱۰-۲۲). بر همین اساس مدیریت شهری برای کنترل و ساماندهی پدیده دستفروشی، در طی دهه‌های گذشته اقداماتی را انجام داده‌است. ازجمله این اقدامات ایجاد بازاری اختصاصی به عنوان بازار صدوقی، واگذاری دکه‌ها به دستفروشان در نقاط مختلف شهر، و همچنین احداث بازارچه‌های دستفروشی مانند بازارچه کیش و کویتی‌ها است (بنی سعید، ۱۳۹۰). بااین‌حال، مهاجرت نیروی کار از شهرهای دور و نزدیک، به‌ویژه شادگان، در پی اجرای طرح‌های ملی منطقه ویژه اقتصادی و رشد سکونت‌گاه‌های غیررسمی، دستفروشی را به یک چالش جدی برای مدیریت شهری تبدیل کرده‌است. این روند همچنان ادامه دارد و حضور دستفروشان با وانت‌ها، عمدتاً به توزیع سبزی‌جات، میوه و صیفی‌جات در محور مجاور بازار صدوقی به‌وضوح قابل مشاهده است (تصویر۴)

• هویتی-اجتماعی

بندر امام خمینی به دلیل تنوع گسترده فرهنگی-منطقه‌ای و همچنین تمایزات اقتصادی-اجتماعی ناشی از توسعه صنایع و بندر، فاقد یک هویت شهری منسجم است. به عبارت دیگر، روابط شهروندان بندر امام خمینی به جای یک رابطه ذاتی مبتنی‌بر انسجام و اعتماد شهروندی، به دلیل تضادهای فرهنگی، تفاوت‌های اجتماعی



تصویر ۴. دستفروشی در مجاورت محور شهید صدوقی. عکس: صبوری، ۱۴۰۳.

و اختلاف سطح درآمدی بر حداقل وابستگی عاطفی استوار است که این امر احساس تعلق شهروندان را کاهش داده و انسجام اجتماعی و شکل‌گیری یک هویت جمعی واحد را به حداقل رسانده است. در واقع توسعه صنعتی-اقتصادی در بندر امام به‌جای ایجاد رفاه جمعی، آسایش و برخورداری اقتصادی، موجب تعمیق نابرابری‌ها شده‌است. امروزه در دیدگاه بسیاری از شهروندان بندر امام خمینی، ایـن شهر، همچون روزهای نخستین برپایی آن، به مثابه به‌عنوان یـک سکونتگاه موقت و ضمیمه صنعت باقی مانده‌است بی‌آنکه خود این شهر از منافع توسعه صنعتی-اقتصادی آن بهره‌ای ببرد (مصاحبه شونده شماره ۱-۲-۴-۶-۹-۱۳-۱۶-۱۷-۱۸-۲۲). متأثر از ایـن امر، بسیاری از شهروندان، به‌ویژه مهاجران و حاشیه‌نشینان ساکن در نواحی کم‌برخوردار شهر، مانند ساکنان شهرک صباغان (کمپ B) یا شهرک صدوقی که سومین محله پرجمعیت بندر امام خمینی محسوب می‌شود (مهندسین مشاور ماندان، ۱۳۹۴)، بر این باورند، که هیچ سهمی از فعالیت‌های صنعتی-اقتصادی جاری در شهر ندارند و به نحوی آشکار از چرخه اقتصادی شهر کنار گذاشته شده‌اند. این حس در کنار محرومیت‌های زیرساختی، همراه با فقر، بیکاری، و انزوای اجتماعی، به شکل‌گیری نواحی جرم‌خیز و افزایش سرقت، اعتیاد و دیگر آسیب‌های اجتماعی در شهر بندر امام خمینی منجر شده است (مصاحبه شونده شماره ۲۲-۱۲-۷-۶-۳).
بنابراین بایستی بیان نمود که توسعه در بندر امام خمینی همراه با نوعی تضاد و دوگانگی بوده‌است، به‌گونه‌ای که اختلاف میان فقر و ثروت در بخش‌های مختلفی از شهر کاملاً مشهود است. در همین راستا، ناخدا عباس دریانورد[۲] که یکی از شاعران بومی شهر بندر امام خمینی محسوب می‌شود در اشعارش (ابن‌رحمان، ۱۳۸۷) وضعیت رنج‌آور بندر امام خمینی را چنین توصیف می‌کند
- گویند به من زود چرا پیر شدی/وز بندر شاپور چرا پیر شدی
- بنگر رفقای رذل تو مرد شدند/تو چون خر وامانده به گل گیر شدی
- بیزارم از این ریاست و دفتر خویش/مأیوسم از این امور و سربندر خویش
- تا چند تحمل و چنین زجر کشم/از این همه موذیان دور و بر خویش
در نهایت، تحولات هویتی و اجتماعی بندر امام خمینی نشان می‌دهد که توسعه اقتصادی بدون عدالت اجتماعی نه‌تنها منجر به پیشرفت نمی‌شود، بلکه تعمیق بحران‌های اجتماعی را به دنبال دارد. برای خروج از این وضعیت، توجه به سیاست‌های کاهش نابرابری و تقویت هویت شهری ضروری است.

خوانش منظر شهری بندر امام خمینی

• قلمرو

خورموسی یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌های طبیعی پیرامون بندر امام خمینی به شمار می‌رود که به دلیل موقعیت جغرافیایی خود، امکان دسترسی به آب‌های آزاد و توسعه فعالیت‌های صنعتی، تجاری و دریـایی را فراهم کرده است (تصویر۱). بر اساس اسناد موجود، در سال ۱۳۰۴ شمسی در طی مطالعاتی که توسط گروهی از مهندسان به سرپرستی پولند آمریکایی انجام می‌شود، پس از بررسی منطقه‌ای به وسعت هزار کیلومتر مربع، خورموسی به دلیل امکان دسترسی بی‌واسطه و آسان به خلیج فارس، به‌عنوان مناسب‌ترین نقطه برای احداث بندر در جنوب خوزستان معرفی می‌شود (گرامی، ۱۳۵۵، ۱۰۷). در پی ایجاد بندر، و شکل‌گیری خط راه‌آهن سراسری، به تدریج صنایع و نواحی مرتبط با فعالیت‌های دریایی و پتروشیمی در طول زمان بر لبه خورموسی شکل گرفتند و این زیرساخت‌ها نیز خود زمینه‌ساز ایجاد شهر بندرامام خمینی در ۱۵ کیلومتری لبه خور شد. امروزه به واسطه این توسعه صنعتی-

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]

[DOI: DOI: 10.22034/...]

اقتصادی و علی‌رغم نزدیکی به خورموسی از سمت غرب، شهر بندر امام خمینی از نظر بصری-فیزیکی فاقد پیوند و ارتباطی قوی و معناداری با ساحل دریا و خور است و این ظرفیت مهم که می‌توانست خود به‌مثابه یک قلمروی معنادار در سازمان فضایی شهر عمل کند، به دلیل توسعه صنعتی مغفول مانده است. از طرف دیگر، عبور مسیر راه‌آهن از نواحی شرقی شهر، عامل دیگری است که بر مفهوم قلمرو در سازمان فضایی شهر اثر گذاشته است. به نحوی که امروزه لبه شهر در نواحی شرقی به وسیله مسیر ترانزیت ریلی تعریف می‌شود. با در نظر گرفتن این ویژگی‌ها، می‌توان این‌گونه بیان کرد که عنصر قلمرو، در شهر بندر امام خمینی به وسیله شبکه ریلی از یک سو و همچنین تأسیسات بندری و پتروشیمی از سوی دیگر شکل گرفته است. این ویژگی سبب شده‌است که لبه شهر به مکانی خارج از دسترس شهروندان بدل شده‌است که تنها نقشی عملکردی را ایفا می‌نماید. به واسطه این نقش عملکردی محض، شهروندان قادر به درک و برقراری ارتباطی معنادار با قلمروی شهر خود نیستند (مصاحبه شونده شماره ۱۹-۲۱-۲۴-۲۶-۲۸-۲۹) (تصویر۵). ازاین‌رو، قلمروی شهر بندر امام خمینی به طور عمده، تحت تأثیر عملکردهای صنعتی، اقتصادی و ترانزیتی بوده و فاقد کارکردی کالبدی یا بُعد هویتی و معنادهنده خاصی برای ساکنان شهر است . (جدول۲).

• هسته

بررسی عکس‌های هوایی شهر بندر امام خمینی در سال ۱۳۴۴ نشان می‌دهد که هستهٔ اولیهٔ شهر در محدوده‌ایی بین کوی اباذر و شهرک شهید صدوقی شکل گرفته است. امروزه بزرگراه آبادان-ماهشهر که نقش مهمی در ترانزیت کالا و حمل‌ونقل محصولات پتروشیمی از بندر امام خمینی ایفا می‌کند شهر را به دو بخش شرقی و غربی تقسیم کرده و موجب جدایی فضایی و عملکردی این دو قسمت شده‌است. تمرکز کاربری‌های تجاری و خدماتی در بخش شرقی و در محدودهٔ محلهٔ ۷۰۰ دستگاه، عملا این بخش را به مرکز تجاری-خدماتی شهر تبدیل کرده است. خیابان امام خمینی به‌عنوان یکی از فعال‌ترین معابر شهر، بازار بلوکی‌ها و حسینیه علی جعفر به‌عنوان مرکز آیینی-مذهبی از دیگر فضاهای مهم شهری این محدوده به شمار می‌آیند. در مقابل، بازارچه آبزیان و بازار صدوقی که در قسمت غربی واقع شده‌اند، با وجود فعالیت مستمر، ارتباط مؤثری با سایر بخش‌های شهری ندارد. بنابراین عبور بزرگراه از میان ساختار شهر بندر امام خمینی نه‌تنها پیوستگی عملکردی و کالبدی-فضایی مرکز شهر را از بین برده، بلکه موجب شده که ادراک ساکنان از این فضاها در قالب یک مرکزیت یکپارچه شکل نگیرد (مصاحبه شونده شماره۴-۵-۸-۱۱). در نتیجه این امر، بندر امام خمینی به شهری فاقد مرکز هویت بخش بدل شده‌است و آنچه به‌عنوان مرکز شهری خوانده می‌شود، بیشتر یک مرکز هندسی تضعیف شده و گسسته است که تنها بر فعالیت‌های تجاری و خدماتی محدود است. این در حالی است که بر اساس گفتگو با شهروندان، کمبود فضاهای جمعی و رویدادمحور در مرکز شهر، فضاهایی که بتوانند ارتباطی قوی با ساختار و مسیرهای اصلی شهر برقرار کنند و نیازهای اجتماعی ساکنان را مرتفع نمایند به‌شدت در این محدوده احساس می‌شود (مصاحبه شونده شماره ۱۳-۱۵-۱۶-۲۲-۲۳-۲۶-۳۰) (تصویر۶). جدایی کالبدی ایجادشده توسط بزرگراه، تضادهای اجتماعی و اقتصادی را نیز در محدوده مرکزی شهری تشدید کرده است. در بخش غربی، محدودهٔ ۷۰۰ دستگاه به دلیل احداث محلات شرکتی-سازمانی از نظر توسعهٔ کالبدی پیشرفته‌تر از بخش‌های شرقی مانند شهرک شهید صدوقی و صباغان (کمپ بی) است. این عدم توازن، شکاف اجتماعی-فضایی را افزایش داده و مانع از شکل‌گیری یک مرکز شهری یکپارچه و معنادار برای ساکنان شده‌است. در نتیجه، بندر امام خمینی از داشتن مهم‌ترین عنصر هویتی در ساختار شهری، یعنی مرکز، محروم مانده است (جدول۲).

• ساختار

ساختار شهر بندر امام خمینی به طور کلی بر اساس یک شبکهٔ منظم شطرنجی شکل گرفته است که معابر آن عمدتاً مستقیم و بدون پیچ‌وخم هستند. به نظر می‌رسد طراحی شبکهٔ معابر شهری



تصویر ۵. شکل‌گیری لبه شهری بر اساس عناصر صنعتی، اقتصادی و حمل و نقلی و فقدان معناداری در منظر شهری. مأخذ: نگارندگان.

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]
[DOI: DOI: 10.22034/3.6.6]

جدول ۲. بررسی نسبت عناصر سازمان فضایی شهر با مفهوم مکان. مأخذ: نگارندگان.

عناصر سازمان فضایی	ابعاد مکان (کالبد، عملکرد، معنا)	توضیحات
قلمرو	کالبد: مرزهای جغرافیایی و فیزیکی شهر، شامل شبکه‌های جاده‌ای و ریلی، صنایع پتروشیمی و بندر	قلمرو در بندر امام خمینی به‌واسطهٔ شبکه‌های حمل‌ونقل صنعتی شکل گرفته و فاقد مرزهای کالبدی مشخص و هویتمند است.
	عملکرد: جابه‌جایی کالا و اتصال صنعتی-ترانزیتی	تمرکز بر عملکردهای اقتصادی و صنعتی، بدون در نظر گرفتن نقش اجتماعی-شهری قلمرو در ایجاد ارتباط میان شهر و محیط پیرامونی
	معنا: هویت وابسته به اقتصاد و صنعت، نه تعاملات اجتماعی	عدم پیوند معنادار بین شهر و دریا، درحالی‌که موقعیت راهبردی خورموسی عامل بنیادین در شکل‌گیری بندر امام بوده‌است.
مرکز	کالبد: ساختاری گسسته و دو بخشی و دارای هندسهای نامشخص	مرکز شهر در بندر امام خمینی به واسطهٔ عبور شاهراه ارتباطی بین ماهشهر و آبادان دچار گسیختگی است و به دو بخش شرقی و غربی تقسیم شده‌است .
	عملکرد: جدایی عملکردی ناشی از بزرگراه و توزیع نامتوازن خدمات و تمرکز کاربری‌های تجاری و خدماتی در بخش شرقی شهر	فاقد عملکرد اجتماعی و فرهنگی است و همین امر مانع از شکل‌گیری یک مرکز شهری یکپارچه و معنادار شده است.
	معنا: فقدان هویتی در مرکز به‌دلیل عدم شکل‌گیری تعاملات اجتماعی	کمبود فضاهای جمعی و رویدادمحور باعث شده مرکز شهر نتواند به‌عنوان کانون هویت و تعاملات اجتماعی ایفای نقش کند.
ساختار	کالبد: شبکهٔ شطرنجی معابر، بدون سلسله‌مراتب مناسب و کمبود فضای سبز	طراحی معابر بدون توجه به مقیاس انسانی، عدم تناسب معابر با نیازهای ساکنان، و عدم ارتباط میان شبکهٔ راه‌ها و محله‌ها و تنها با تأکید بر حرکت سواره.
	عملکرد: تمرکز بر جابه‌جایی وسایل نقلیه، نه ارتباط انسانی	ساختار شهری بیش از آنکه متناسب با نیازهای روزمرهٔ شهروندان باشد، با عملکردهای ترانزیتی و صنعتی سازگار است.
	معنا: نبود پیوند اجتماعی و ذهنی میان بخش‌های شهر	ساختار شهری فاقد عناصر تعریف‌کنندهٔ یکپارچگی و هویتمند است، و ساکنان تجربهٔ پیوسته‌ای از نظام حرکتی خود ندارند.
محله	کالبد: فقدان مراکز خدماتی، چیدمان خطی و یکنواخت	محلات بندر امام خمینی بیشتر شبیه شهرک‌های صنعتی هستند و فاقد الگوی فضایی متنوع و پویا برای شکل‌گیری تعاملات اجتماعی‌اند.
	عملکرد: نبود فضاهای جمعی و تعاملات اجتماعی	عدم سازمان‌یافتگی فضایی محلات باعث شده جریان‌های اجتماعی و ارتباطات میان‌محله‌ای شکل نگیرد.
	معنا: عدم شکل‌گیری هویت محله‌ای، ظهور دوگانگی و تضاد طبقاتی	به دلیل تک‌بعدی بودن فضاها و نبود عناصر متکثر، ساکنان نمی‌توانند معانی در ارتباط با محله تولید کرده و درک نمایند و هویت جمعی در محلات شکل نگرفته‌است.

بیش از آنکه متناسب با نیازهای روزمرهٔ ۸۰ هزار ساکن شهر باشد، منطبق با عملکردهای ترانزیتی و حمل‌ونقل کالا و محصولات توسط خودروهای سنگین است. یکی از نشانه‌های این عدم توازن، مساحت بالای معابر نسبت به جمعیت شهر است؛ به‌طوری‌که حدوداً ۳۹ درصد از سطح شهر به شبکهٔ ارتباطی اختصاص یافته است (مهندسین مشاور ماندان، ۱۳۹۴)، رقمی که در مقایسه با استانداردهای متداول، نشانه‌ای از مقیاس نامتناسب و ضد انسانی ساختار معابر است. این سطح بالا معابر شبکه ارتباطی در مساحت شهری باعث اختلال در توزیع خدمات شهری و عملکرد نامتوازن آن شده‌است، به نحوی که بر اساس گفته‌های مدیران شهری، در حال حاضر بخش عمده از توان و همچنین بودجه مدیریت شهری شهرداری بندر امام خمینی به هزینه‌های مراقبت و نگهداری شبکه ارتباطی شهر اختصاص می‌یابد (تصویر۷).

همان‌طور که گفته شد این وضعیت عموماً ناشی از آن است که شبکهٔ راه‌ها در بندر امام خمینی بر اساس عملکردهای صنعتی و اقتصادی شکل گرفته و عمدتاً برای اتصال تأسیسات و شرکت‌های صنعتی به شهرهای دیگر طراحی شده‌است. نمونهٔ بارز این مسئله، بزرگراه ماهشهر-آبادان است که با عرضی نزدیک به ۶۰ متر از میان شهر عبور کرده به‌مثابه یک شمشیر برنده شهر را به دو بخش شرقی و غربی تقسیم کرده است که به دلیل عرض زیاد این بزرگراه به سختی قادرند با یکدیگر مرتبط شوند. تمامی معابر، به دلیل عدم تناسب با مقیاس شهر و نیازهای ساکنان، با عرض زیاد و برای تسهیل حرکت خودرو طراحی شده‌اند و عدم توجه به عابر پیاده و حرکت او در این معابر کاملا مشهود است. علاوه‌بر این، در بسیاری از گذرهای درجه یک شهری، توجهی به ارتباط متناسب بین جداره‌های شهری و شبکه ارتباطی نشده‌است، به صورتی که بیشتر جداره‌ها در این گذرها به شکلی صلب فاقد هرگونه بازشو، در یا پنجره‌اند. از طرف دیگر این معابر به دلیل حضور کمرنگ عناصر

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]

[DOI: DOI: 10.22034/...6]



تصویر ۶. عبور شاهراه ارتباطی آبادان- بندر امام خمینی از میان سازمان فضایی و اثرگذاری بر مرکز شهر. مأخذ: نگارندگان.

گیاهی و فضاهای سبز، از نظر زیبایی بصری و همچنین آسایش اقلیمی با چالش‌های زیادی مواجه‌اند. به‌طور کلی، سازمان فضایی شهر بندر امام خمینی، فاقد هرگونه سلسله‌مراتب در شبکهٔ معابر خود است، که این امر منجر به کاهش امنیت و گسترش فضاهای بی‌دفاع شهری شده‌است و نهایتاً بندر امام خمینی را به شهری سوارمحور تبدیل کرده‌اند که ساختار آن، به‌جای ایجاد ارتباطی معنادار با ساکنان، صرفاً در راستای تسهیل حرکت وسایل نقلیه عمل می‌نماید (مصاحبه شونده شماره ۷-۱۴-۱۶-۱۹) (تصویر۷) (جدول۲).

• کل کوچک یا محلات

شهر بندر امام خمینی در ابتدا شامل پنج محله یا کمپ اصلی بوده که عبارتند از: کمپ ترک‌ها، الگودرزی‌ها، کردها، علی‌جعفر و بیست فامیلی. این محلات به دلیل رویکرد جداگزینی و طبقه‌بندی اجتماعی متأثر از نگاه صنعتی در توسعه شهری در دوره‌های گذشته، به شکلی جدا از یکدیگر و به‌مثابه یک شهرک بنا شدند. امروزه، تعداد محلات شهر بندر امام خمینی به ۲۳ محله یا به عبارتی دیگر شهرک افزایش یافته است (مهندسین مشاور ماندان، ۱۳۹۴). این شهرک‌ها از نظر کالبدی و فضایی، دارای تقسیم‌بندی‌های درشت و یکنواخت هستند. الگوی شکل‌گیری آن‌ها بیشتر بر اساس تکرار سلولی و چیدمان خطی بوده‌است، نه یک سازمان فضایی جمع‌گرا که بر پایهٔ تعاملات اجتماعی بنا شده باشد. در نتیجه، محلات فاقد هر گونه مرکز بوده و جریان‌های اجتماعی و فضاهای تعاملی در آن‌ها شکل نگرفته است (تصویر۸).

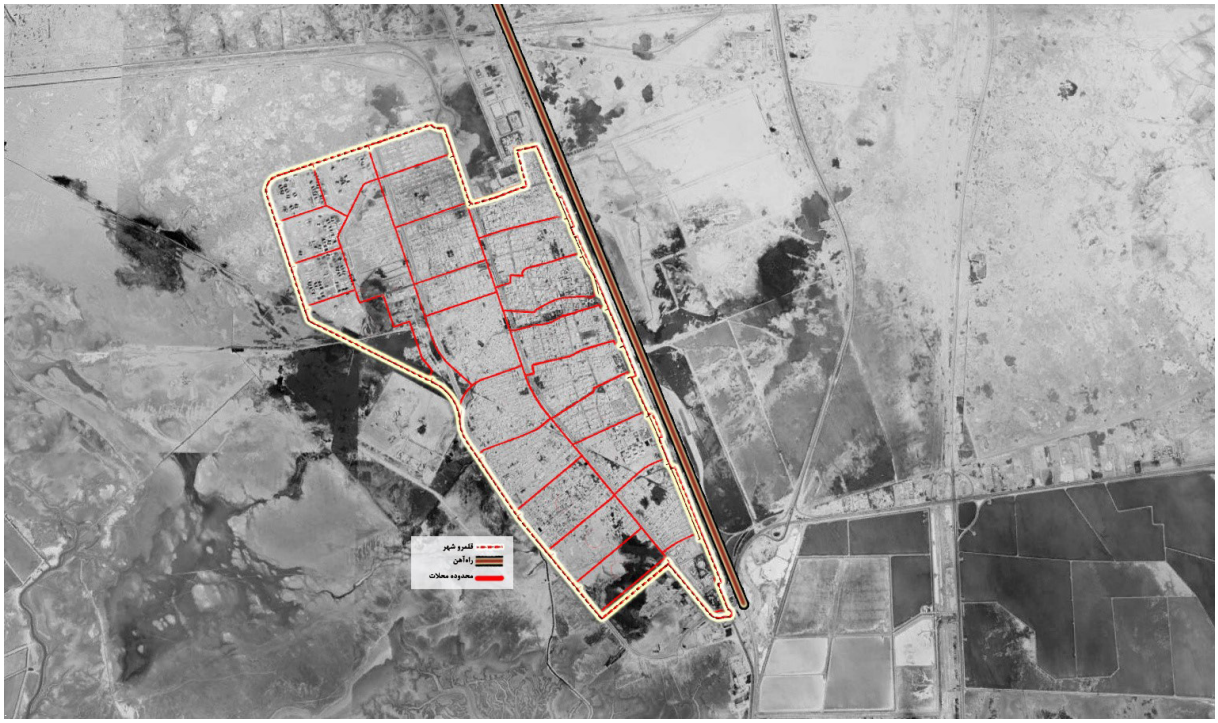
همچنین، این شهرک‌ها فاقد مراکز خدماتی مستقل هستند، به این معنا که ساکنان برای تأمین نیازهای روزمرهٔ خود وابسته به مرکز تجاری-خدماتی شهرند (مصاحبه شونده شماره ۲-۳-۶-۲۵-۲۸). اما به دلیل ساختار سوارمحور شهر و همچنین عدم پیوند میان زیرساخت‌های ارتباطی و این شهرک‌ها، دسترسی به این خدمات نیز با دشواری همراه است. این ساختار یکنواخت و مکانیکی، علاوه بر ایجاد حس یکنواختی و بی‌هویتی، مانع از شکل‌گیری پیوندهای اجتماعی و قومی نیز در شهر شده‌است. به دلیل نبود عناصر متنوع و متکثر در این شهرک‌ها، ساکنان امکان درک و تجربهٔ وحدت و انسجام در محیط زندگی خود را ندارند (مصاحبه شونده شماره ۱۱-۱۲-۲۳-۲۴-۲۹). به‌عبارتی دیگر، این محلات فاقد هرگونه ویژگی و بستری برای تعامل انسانی‌اند، به همین دلیل، فعالیت‌ها، رویدادها و هویت جمعی قادر به شکل‌گیری و بروز در آن‌ها نیستند. علاوه بر این امروزه، این محلات متأثر از سیاست‌های جداگزینی نخستین در احداث شهر، همچنان در ایجاد ارتباط اجتماعی و معنادار با یکدیگر دچار مشکل‌اند و ازطرف‌دیگر نوعی از دوگانگی و با تضاد طبقاتی را به نمایش می‌گذارند، در بخشی محلات مرفه و منتفع سکونت دارند در حالی که در تعدادی دیگر از محلات، افراد با سطح اجتماعی پایین، فقیر و فاقد درآمد مکفی زندگی می‌کنند (جدول۲).



تصویر ۷. نظام ساختاری شطرنجی متأثر از الگوی حرکتی سواره‌محور در سازمان فضایی شهر بندر امام خمینی. منبع: نگارندگان.

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]

[DOI: DOI: 10.22034/3.6.6]



تصویر ۸. محلات با الگوی شکل‌گیری تکرار سلولی و چیدمان خطی و فاقد نقاط مرکزی هویت‌دهنده به هر محله. مأخذ: نگارندگان.

نتیجه‌گیری

خوانش منظر شهری بندر امام خمینی با در نظر گرفتن مؤلفه‌های عینی-ذهنی مفهوم منظر شهری، بر اساس تکیه بر عناصر سازمان فضایی شهر (قلمرو، مرکز، ساختار و محله) و در چارچوب مدل مفهومی مکان (کالبد، کارکرد و معنا) نشان داد که ابعاد سه‌گانه مکان در مؤلفه‌های سازمان فضایی آن به شکلی ناقص بروز یافته‌اند. در واقع یافته‌های این پژوهش ضمت تأیید فرضیه مطرح شده در بخش نخستین مقاله، نشان داد که عناصر سازمان فضایی شهر بندر امام خمینی که مؤلفه اصلی و استخوان‌بندی شکل‌گیری منظر شهری به شمار می‌روند به‌دلیل تسلط نگاه مبتنی‌بر توسعه صنعتی-اقتصادی، در تطبیق با مدل مفهومی مکان به شکلی معیوب ایجاد شده و توسعه یافته‌اند. به‌عبارتی دیگر این عناصر در برخی از موارد هم ازنظر عینی (کالبدی-عملکردی) و هم ازنظر ذهنی (معانی تولیدشده توسط آن‌ها) ناقص‌اند و همین امر باعث تأثیر منفی آن‌ها در ایجاد مکانیت در ادراک شهروندان از منظر شهری بندر امام خمینی و محیط زیست خود شده‌است. در بعد کالبدی، عناصر سازمان فضایی شهر مانند بسیاری از شهرهای مدرن قرن بیستم بیش از آنکه بر اساس الگوهای زیستی و اجتماعی توسعه یابد، متأثر از عملکردهای صنعتی و حمل‌ونقلی و اقتصادی بوده‌است. خورموسی به‌عنوان مهم‌ترین ظرفیت طبیعی منطقه، عاملی تعیین‌کننده در مکان‌یابی صنایع و شکل‌گیری شهر بوده، اما این ویژگی طبیعی نه‌تنها در سازمان فضایی شهر انعکاس نیافته، بلکه به‌طور کامل در انحصار صنایع باقی مانده و نقش آن در توسعهٔ زیست‌محیطی و اجتماعی شهر نادیده گرفته شده‌است. بنابراین، برخلاف شهرهای بندری سنتی که با دریا پیوندی ارگانیک و معنادار دارند، بندر امام خمینی فاقد ارتباط هویتی و عملکردی با ساحل و اکوسیستم پیرامونی خود است. در بعد کارکردی، سازمان فضایی شهر تنها بر مبنای نیازهای صنعتی و اقتصادی شکل گرفته و به‌جای ایجاد تعادل میان فضاهای انسانی و زیست‌محیطی، روابط فضایی به صورت یک‌سویه و در خدمت صنعت تعریف شده‌اند و گسست و ناپیوستگی میان بخش‌های مختلف شهر را سبب شده‌اند. از نظر معنایی نیز، به دلیل تسلط نگاه کالبدی محض به شهر و عناصر سازمان فضایی آن، بندر امام خمینی در حال حاضر فاقد عناصر معنادهنده دارای ابعاد اجتماعی و هویتمند باشند (تصویر۹).

درمجموع، بندر امام خمینی شهری است که در آن صنعت بر دیگر ابعاد زیست شهری غلبه کرده و به جای توسعهٔ متوازن و انسان‌محور، و تبدیل شدن به یک مکان اجتماع انسانی شاهد یک نظم تحمیلی و ماشین‌محور هستیم. این شهر، باوجود نظم هندسی در ساختار کالبدی خود، فاقد نظم اجتماعی و فضایی است که بتواند پیوندی معنادار میان قلمرو، مرکز، ساختار و محلات ایجاد کند. در چنین شرایطی، بازنگری در الگوی توسعهٔ شهری و تلاش برای ایجاد تعادل میان نیازهای صنعتی، زیستی و اجتماعی در جهت توسعه مکان‌محور امری ضروری است

در همین راستا و به منظور تحقق یافتن مکان در سازمان فضایی شهر و همچنین نمود آن در منظر شهری بندر امام خمینی، پیشنهادات زیر با در نظر گرفتن نقاط ضعف عناصر تشکیل‌دهنده سازمان فضایی شهر ارائه می‌شوند



تصویر ۹. کمبود فضای جمعی در شهر بندر امام خمینی. عکس: صبوری، ۱۴۰۴.

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]

[DOI: DOI: 10.22034/...6.1

- در صورت امکان اختصاص بخشی از لبه صنعتی و اقتصادی در مجاورت خورموسی برای حضور شهروندان و تبدیل آن به مکانی برای تجربه مستقیم خور و تقویت نقش کالبدی-معنایی آن در منظر شهری
- تقویت مرکز شهر، از طریق طراحی و باز طراحی فضاهای شهری در محدوده هسته اولیه شهر و اختصاص آن‌ها به فضاهایی رویدادمحور و انسان‌پذیر
- باز طراحی معابر شهری بر اساس یک سلسله‌مراتب حرکتی، طراحی شبکه معابر با تأکید بر فضاهای اختصاص یافته شده برای حرکت و حضور شهروندان و همچنین پیش‌بینی فضاهایی برای کاشت گیاهان در معابر و افزایش سرانه فضای سبز شهری
- تسهیل دسترسی شهروندان بین دو بخش شرقی و غربی شهر ازطریق ایجاد زیرساخت‌های حرکتی بر روی بزرگراه ماهشهر-آبادان -توسعه و ارتقاء سطح کیفیت زیرساخت‌های شهری در محلات کمتر برخوردار
-ایجاد مراکز محله برای حضور شهروندان و تأمین نیازهای اجتماعی و خدماتی آنان و توسعه شبکه‌ایی برای ایجاد ارتباط بین آن‌ها در سازمان فضایی شهر

پی‌نوشت

۱. Bottom-up coding

۲. این ناخدای دریادل کاپیتان نخستین ناو نیروی دریایی به نام (مظفری) بوده‌است، اما می‌توان او را کریستف کلمب بندر نیز نامید، چراکه براساس مدارک موجود ایشان کاشف راه دریایی خورموسی منتهی به بندر امام است و پیشنهاد وی منجر به احداث تأسیسات بندری در محل فعلی خود شد و بنا به گفته خود ایشان در خاطرات مکتوبی که از ایشان بجا مانده است، سالهای متمادی در بندر بسر برده‌است و بندر را که در آن زمان تازه متولد شده بود، برای برداشتن گام‌های نخستین خود یاری داده‌است (رائین، ۱۳۵۰، ۷۳۹).

اعلام عدم تعارض منافع

نگارندگان اعلام می‌دارند که در انجام این پژوهش هیچ‌گونه تعارض منافعی برای ایشان وجود نداشته است

فهرست منابع

• ابن‌رحمان، علیرضا. (۱۳۸۷). *نگاهی به تاریخ بندر امام‌خمینی با گذری به تاریخ خوزستان* (حمید. خادمی، ویراستار.). معانی.

• براتی، ناصر؛ داوودپور، زهره و منتظری، مرجان. (۱۳۹۱). *روش تحقیق در مطالعات محیطی*. ساکو.

• بنی‌سعید، سیدعبدالامام. (۱۳۹۰). *جامعه‌شناسی سربندر*. تراوا.

• حبیبی، رعناسادات. (۱۳۸۷). تصویرهای ذهنی و مفهوم مکان. *هنرهای زیبا*، ۳۵(۰).

• درکتانیان، غلامرضا؛ نورایی، مرتضی؛ دهقان نژاد، مرتضی و صفایی پور، مسعود. (۱۳۹۵). ارزیابی تأثیر طرح عمران منطقه‌ای خوزستان برشهر دزفول ۱۳۵۵. *تحقیقات تاریخ اجتماعی*. ۶(۲)، ۹۱-۱۱۵.

• رائین، اسماعیل. (۱۳۵۰). *دریانوردی ایرانیان* (جلد دوم). چاپخانه سکه.

• زیاری، کرامت اله و شهسواری، محمدسینا. (۱۳۹۷). بررسی و تحلیل فضایی آسیب‌پذیری اجتماعی شهرهای استان خوزستان (مطالعه موردی: شهرهای بالای ۱۰ هزار نفر). *فصلنامه مطالعات محیطی هفت حصار*، ۶(۲۴)، ۲۹-۴۰. http://hafthesar.iauh.ac.ir/article-1-568-fa.html

• فیروزی، محمد علی؛ زارعی، رضا و ظفری، مسعود. (۱۳۹۰). تحلیل عوامل مؤثر بر گسترش اسکان غیررسمی در شهرهای استان خوزستان و ارائه راهبرد توان مند سازی و ساماندهی. *فصلنامه علمی و پژوهشی نگرش های نو در جغرافیای انسانی*، ۴(۱)، ۱۱۵-۱۳۴. https://sanad.iau.ir/Journal/geography/Article/859738

• گرامی، محمد علی. (۱۳۵۵). *تاریخ اقتصادی، اجتماعی ایران و نظامی دوران رضا شاه کبیر*. کوروش.

• ملکی، سعید؛ احمدیان دهاقانی، فاطمه و قدیمی لیلا. (۱۳۹۴). بررسی روند سلسله مراتب شهری استان خوزستان. *فصلنامه جغرافیا و برنامه ریزی شهری چشم انداز زاگرس*، ۷(۲۶)، ۱۷۷-۱۹۲. https://sanad.iau.ir/Journal/zagros/Article/937965

• منصوری، سید امیر. (۱۳۸۹). چیستی منظر شهری. *منظر*. ۲(۹)، ۳۰-۳۳.

• مهندسین مشاور ماندان. (۱۳۹۴). *طرح تفضیلی شهر بندر امام*. اداره کل راه و شهرسازی استان خوزستان.

• میریان، عباس. (بی. تا). *جغرافیای تاریخی خلیج فارس و دریای پارس*. خرمشهر کتابفروشی میریان.

• نظم‌فر، حسین و علی‌بخشی، آمنه. (۱۳۹۵). سنجش نابرابری فضایی توسعه یافتگی شهرستان های استان خوزستان با تاکید بر توسعه پایدار. *آمایش جغرافیایی فضا*، ۶(۲۲)، ۱-۲۴. https://gps.gu.ac.ir/article_44767.html?lang=fa

• Abarghouei Fard, H. & Mansouri, S. A. (2021). Reviewing the Constituent Components of the Spatial Organization of Iranian City after Islam in the 9th–14th AH Travelogues. *MANZAR, the Scientific Journal of landscape, 13*(55), 20-29. https://doi.org/10.22034/manzar.2021.240065.2070

• Abrishami, F. (2017). *Olden khozestan* (R. Khazaei, Trans.). Abrishami.

• Battuta, I. (1982). *Ibn Battuta Travels in Asia and Africa 1325-1354* (M. A. Movahed, Trans.). Elmi - Farhangi Publishing. (Original work published 1829).

• Canter, D. (1997). The Facets of Place. In: Moore, G.T., Marans, R.W. (eds), Toward the Integration of Theory, Methods, Research, and Utilization. *Advances in Environment, Behavior and Design*, vol 4. Springer, Boston, MA. https://doi.org/10.1007/978-1-4757-4425-5_4

• Carmona, M. (2021). *Public Places Urban Spaces, The Dimension of Urban Design* (3nd ed.). Routledge.

• Cresswell, T. (2009). Place. In R. Kitchin, & N. Thrift (Eds.), *International Encyclopedia of Human Geography* (Vol. 8, pp. 169-177). Elsevier.

• Ghayyem, B. (2017). The Reasons for Military Occupation of Musa Bay (Khor Musa) by British Armed Forces during the World War II, and the Consequences. *Historical Sciences Studies, 8*(1), 77-93. https://doi.org/10.22059/jhss.2017.60650

• Gieryn, T. F. (2000). A Space for Place in Sociology. *Annual Review of Sociology, 26*, 463–496. http://www.jstor.org/stable/223453

• Hein, C., & Sedighi, M. (2016). Iran's Global Petroleumscape: The Role of Oil in Shaping Khuzestan and Tehran. *Architectural Theory Review, 21*(3), 349–374. https://doi.org/10.1080/13264826.2018.1379110

• Karimi, M., Bemanian, M. R., Ansari, M., & Mansouri, S. A. (2023). Recognition of the Components of the Urban Landscape Visual System Elements and Values. *MANZAR, the Scientific Journal of landscape, 15*(62), 72-85. https://doi.org/10.22034/manzar.2022.306979.2156

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]

[DOI: DOI: 10.22034/3.6.6]

From Nasseri to Ahvaz: Rereading the Experience of Modernity in an Iranian City during the Qajar Era. *Journal of Iranian Architecture Studies, 12*(24), 109-128. https://doi.org/10.22052/jias.2024.252934.1202

• Mokhles, F., Sabokro, D., Osman Mustafa, M., Nabaei, Y., Haidarizade Shali, M., Amini Mastaneh, Z., Rajab Bojani, N., Jahedi, E., Mohammadi, H., & Heshmati, N. (2022). Reading the urban landscape of Semnan and Damghan based on elements of spatial organization. *Tourism of Culture, 3*(9), 27-38. https://doi.org/10.22034/toc.2022.352455.1088

• Molaei A., & Farajian A. (2023). Redefinition the Considerations of Management and Organizing Peddlers Approaching Citizenship Rights. *International Journal of Urban and Rural Management, 21*(68), 103-117. http://ijurm.imo.org.ir/article-1-3254-fa.html

• Mombeni, I., & Kalantari, A. (2021). Experience Stability - Instability in an Oil City (Study of Abadan Urban Experience). *Quarterly Journal of Social Development (Previously Human Development), 15*(2), 211-246. https://doi.org/10.22055/qjsd.2021.16831

• Relph, E. (1976). *Place and Placeness*. (Vol. 67, p. 45) London: Pion.

• Rostampour, K., Mosaferzadeh, G., & Nazif, H. (2014). Transformation in Social Identity, the Outcome of Modern Architecture and Urbanism in Khuzestan Oil Towns. *Bagh-e Nazar, 11*(29), 11-22.

• Sabokro, D., Hemmati, M., & Motedayen, H. (2022). A Comparison and Evaluation of the Basics of Relationship Between Human and Nature in Two Bodies of Landscape and Ecology Knowledge. *MANZAR, the Scientific Journal of landscape, 14*(60), 30-37. https://doi.org/10.22034/manzar.2022.277940.2125

• Maghsoudi, A., Mansouri, S. A., & Haghir, S. (2024). Territorial Landscape: Explaining the Relationship Between the Concept of Territory and Landscape. *MANZAR, the Scientific Journal of landscape, 16*(68), 48-59. https://doi.org/10.22034/manzar.2024.461220.2291

• Maghsoudi, A., Mirzahossein, S., Jabbari, S., & Rezaei, F. (2025). Reidentification of the Constituent Elements of an Alley Landscape in the Historical Fabric of Yazd. *Tourism of Culture, 5*(19), 16-25. https://doi.org/10.22034/toc.2025.497918.1179

• Maghsudi, A., Sarajian Nami, M., Tavakkoli Farimani, M., Nazari, Z., Haj Abdolbaghi, F., Motemasek, F., & Mojtabavi, K. (2020). City image: a reflection of urban identity an investigation about the relationship between urban image and identity in historic tissue of Gorgan. *Journal of Art and Civilization of the Orient, 8*(27), 67-76. https://doi.org/10.22034/jaco.2020.217716.1141

• Mansouri, S. A. (2013). The Spatial System in the Islamic City of Iran. *Journal of Art and Civilization of the Orient, 1*(1), 51-62.

• Mansouri, S. A. (2022). Centrality; Vitalizing Element of a Neighborhood. *MANZAR, the Scientific Journal of landscape, 14*(58), 3-3. https://doi.org/10.22034/manzar.2022.146650

• Mansouri, S. A. (2023). The Ratio of Development to the Territorial Concept. *MANZAR, the Scientific Journal of landscape, 15*(64), 3-3. https://doi.org/10.22034/manzar.2023.180070

• Mansouri, S. A., Mokhles, F., Hemmati, M., Abarghuifard, H., & Mohammadzadeh, Sh. (2020). *The Spatial System of Iranian City in the Islamic period*. Nazar Research Center.

• Mare, R., & Maleki, S. (2024). The role of natural factors in the physical development of cities in Khuzestan province. *Geography and Human Relationships, 7*(1), 562-577. https://doi.org/10.22034/gahr.2024.467648.2207

• Mojtahed-zadeh, R., Rostam-pour, K., and Maqsudi, A. (2024).

COPYRIGHTS

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

نحوهٔ ارجاع به این مقاله

مقصودی، امین و صبوری، سمیه. (۱۴۰۴). خوانش منظرشهری حاصل از توسعه معاصر در خوزستان با تاکید بر مدل مفهومی مکان و سازمان فضایی، نمونه موردی: بندر امام‌خمینی. مکتب *احیاء*، ۳(۶)، ۶۴-۷۵.

DOI: https://doi.org/10.22034/3.6.6
URL: https://jors-sj.com/article-1-74-fa.html

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]

[DOI: DOI: 10.22034/3.6.6]