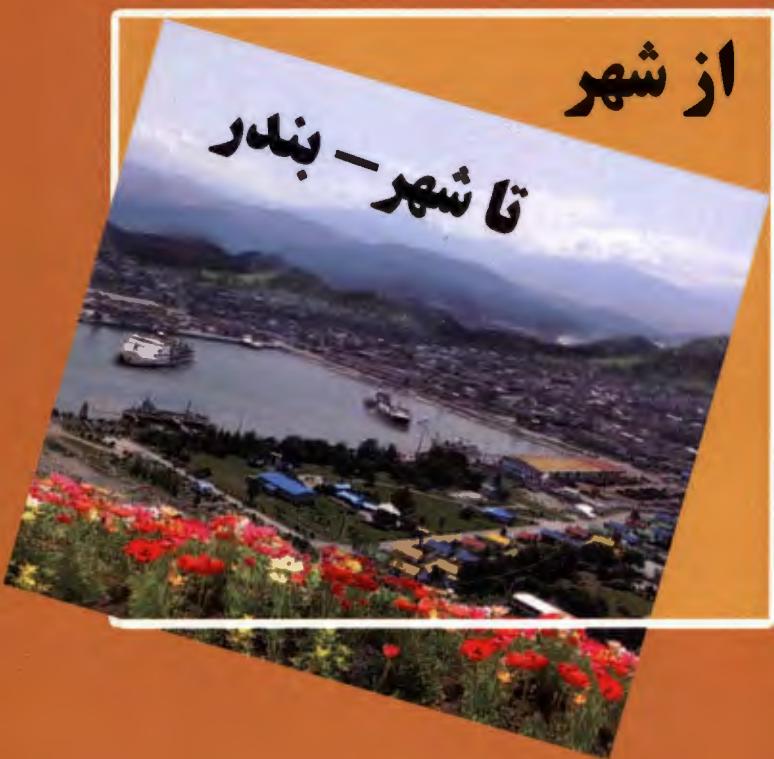


نوشهر



بازساخت فضاهای شهری نوشهر در ارتباط با بندر

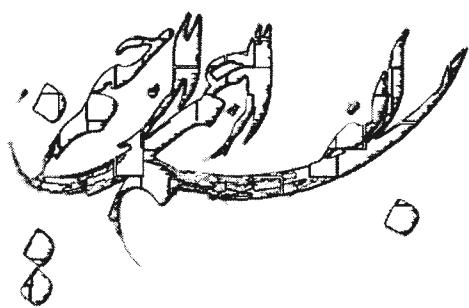
شاپور دیو سالار

نوشهر از شهر تا شهر-بندر
بازساخت فضاهای شهری نوشهر
در ارتباط با بندر

- شهرهای بندری
- سیر تحول شهرهای بندری
- نوشهر از شهر تا شهر-بندر
- ارتباطات فضایی شهر نوشهر با بندر
- نقش بندر در بازساخت فضای شهری



انتشارات شلاگ

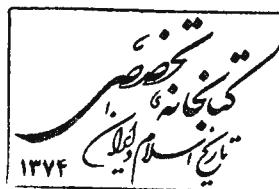


نوشهر از شهر تا شهر - بندر

بازساخت فضاهای شهری نوشهر در ارتباط با بندر

مؤلف:

شاپور دیو سالار



انتشارات شلاک

تهران - ۱۳۹۵

سرشنهه : دیوسالار، شاپور، ۱۳۴۹ -
 عنوان و نام پدیدآور : نوشهر از شهر تا شهر- بندر؛ بازساخت فضاهای
 شهری نوشهر در ارتباط با بندر / مؤلف شاپور دیوسالار.
 مشخصات نشر : تهران : شلاک، ۱۳۹۵ .
 مشخصات ظاهری : ۱۰۴ ص.
 شابک : ۹۷۸-۶۰۰-۲۵۷-۰۸۴-۰ .
 وضیعت فهرست نویسی : فیبا
 یادداشت : کتابنامه: ص. [۹۹] - ۱۰۴ .
 موضوع : نوشهر
 موضوع : بندرهای ایران - نوشهر
 ردیف بندی کنگره : ۱۳۹۴ ۹۵۷/۲۱۲۲DSR
 ردیف بندی دیوبی : ۹۵۵/۲۲۷۲
 شماره کتابشناسی ملی : ۲۹۸۴۹۲۰



انتشارات شلاک

نوشهر از شهر تا شهر- بندر
بازساخت فضاهای شهری نوشهر در ارتباط با بندر

ناشر	※ انتشارات شلاک
مؤلف	※ شاپور دیوسالار
ویراستار	※ سحر صفرخانی
چاپ اول	※ ۱۳۹۵
شمارگان	※ ۱۰۰۰ جلد
قیمت	※ ۴۰۰۰۰ تومان
شابک	※ ۹۷۸-۰۸۴-۰۸۷-۲۵۷-۶۰۰

جمالزاده جنوبی خ دیلمان پ ۱۴ واحد ۱ تلفن ۰۹۱۲۲۲۵۱۲۶۸ و ۰۶۶۵۹۲۳۵۷
 www.Shelak.ir
 pubshelak@yahoo.com

فهرست

۷	-----	مقدمه
۹	-----	فصل ۱: شهر و تعاریف آن در نقش‌های گوناگون
۹	-----	شهرهای نظامی
۱۰	-----	شهرهای معدنی
۱۱	-----	شهرهای صنعتی
۱۱	-----	شهرهای فرهنگی
۱۲	-----	شهرهای پذیرایی و تفریحی
۱۲	-----	شهرهای دارای نقش اداری و سیاسی
۱۲	-----	شهرهای بازرگانی
۱۵	-----	فصل ۲: شهرهای بندری
۱۶	-----	موقعیت مکانی شهرهای بندری
۲۴	-----	طبقه بندی شهرهای بندری
۲۷	-----	فصل ۳: سیر تحول شهرهای بندری

۶ نوشهر از شهر تا شهر- بندر

دوره اول: پیدایش بنادر	۲۹
دور دوم: دوره انتقال	۳۱
دوره سوم: پیشرفت‌های سریع تکنولوژی	۳۵
فصل ۴: نقش بندر در بازساخت فضای شهری	۴۵
بازساخت کالبدی	۴۶
باز ساخت اقتصادی	۴۷
بازساخت اجتماعی و جمعیتی	۴۸
بازساخت خدماتی و اداری	۴۹
باز ساخت سیمای شهری	۵۰
فصل ۵: ارتباطات فضایی شهر نوشهر با بندر	۵۷
بازساخت اجتماعی جمعیتی	۵۹
بازساخت ساختار اقتصادی شهر	۶۳
باز ساخت ساختار کالبدی شهر	۷۰
بازساخت فضاهای اداری - خدماتی	۷۸
باز ساخت سیمای شهری	۸۱
فصل ۶: نوشهر از شهر تا شهر- بندر	۸۷
کلام آخر	۹۵
منابع و مأخذ	۹۹

مقدمه

شهر، اثر تاریخی و در عین حال واحد جغرافیایی و اجتماعی تکامل پذیر است. تأثیرپذیری از شرایط محیطی حاکم و نیز برخورداری از توان و سطح کاربرد نیروهای اقتصادی و تکنیکی، شهر را همواره در معرض بازساخت فرآیندهای فضایی- کالبدی قرار می‌دهد. این فرآیندها در پروسه‌های زمانی و در فضای جغرافیایی معین حادث شده و پویایی نظامهای شکل دهندهی شهر را سبب می‌شوند. قوام و مانایی رخدادهای اساسی شهر به میزان قابل توجهی به سطوح تعاملی فرمابین این عناصر در ابعاد کمی و کیفی بستگی دارد. سیمای شهر که ناظر به کیفیات شکل، فرم، ابعاد اجتماعی- اقتصادی و چهره‌ی بیرونی و فیزیکی شهر می‌باشد نیز دائماً تحت تأثیر این تعاملات تغییر و دگرگونی می‌یابد. بنابراین ساخت هر شهر نمایانگر هماهنگی فضای کالبدی شهر با شرایط و عوامل مؤثر و نیز گویای میزان تأثیرپذیری آن از جریان‌ها و فرآیندهای اصلی و غالب شهری می‌باشد.

جای‌گیری اجزاء و عناصر ساختاری شهر و نیز نحوه‌ی توزیع فضایی فعالیت‌ها در حد امکان می‌بایست در جهت تسهیل حیات شهری در همه

عرصه‌های فردی، خانوادگی و جمیع و از جمله در زمینه سهولت جریان‌ها و ارتباطات فضایی شهر باشد. توزیع فضایی فعالیت‌ها و عناصر کالبدی در حالت مطلوب پاسخگوی نیازها و خواسته‌های آتی شهروندان بوده و امکانات و زمینه‌های کافی را برای تأمین ضروریات آتی شهروندان فراهم می‌نمایند.

به این اعتبار شهر بسته به موقعیت‌های متفاوت نقش‌های گوناگون می‌پذیرد که یکی از نقش‌های بارز در نسبت موقعیت‌های طبیعی و محیطی آن نقش بندری است. وجود جریان‌های داخلی و خارجی در فضای شهری موجب برخورداری این تیپ از شهرها از سازمان فضایی ویژه و منحصر می‌گردد که در این بیان از آن به عنوان شهر- بندر یاد می‌شود. "شهر- بندرها" بسته به میزان سطوح تعاملی فیما بین شهر و بندر ویژگی‌های کمی و کیفی گوناگون می‌پذیرند که در ابعاد مختلف اجتماعی و اقتصادی و کالبدی قابل تفسیر و تحلیل می‌باشد. هدف اصلی کتاب حاضر تبیین نقش بندر در بازساخت فضایی کالبدی شهر نوشهر است تا دریابد آیا در یک چارچوب منطقی فرآیندها و مناسبات حاکم در شهر در یک چارچوب منطقی از نقش غالب خود تأثیر پذیرفته‌اند؟ برای تحقق این مقصود ابتدا به ناچار فضای کلان و مفهومی مرتبط با مبحث واکاوی شد. سپس در مباحث پایانی به طور مستقیم میزان و سطوح تعاملات شهر و بندر در ابعاد مختلف مورد سنجش و ارزیابی قرار گرفته است. دریافت دقیق مسائل پیش روی شهر نوشهر در اطلاق به شهر- بندر نیز در خاتمه اثر تحت عنوان جان کلام باز خوانی و نحوه بازساخت صحیح فضاها و مناسبات حاکم معرفی گشته است.

شهر و تعاریف آن در نقش‌های گوناگون

سیمای هر شهر صفات خاص خود را داشته که بر اثر نقش و وظیفه‌ای که به عهده دارد شکل می‌گیرد به واسطه تأکید بر تأثیر ویژه عملکرد و نقش یک شهر بر ساختار فضایی - کالبدی و بازساخت سیمای آن در مباحث پیش رو، مرور اجمالی شناخت شهرها یا کارکردها و نقش‌های گوناگون اجتناب ناپذیر است.

شهرهای نظامی

عامل اصلی در پیدایش شهرهای نظامی، وجود ناامنی‌ها و اغتشاش‌ها در ادوار گذشته بوده است. این شهرها بر اساس تاکتیک‌های نظامی متداول زمان و کاربرد سلاح‌ها و شرایط خاص حمله و دفاع، در مکان‌های جغرافیایی ویژه‌ای که نسبت به ضرورت‌های نظامی و جنگی جوابگو بوده، تولد می‌یافتد (فرید، ۲۴۷، ۱۳۷۵) در گذشته مرتفعات منزوی، قلل آتشفشانی، پیش آمدگی صخره‌ی

۱۰ نوشیر از شهر تا شهر- بندر

سنگی به عنوان هسته مرکزی شهر نظامی محسوب می‌شدند. امروزه با اختراع و کاربرد سلاح‌های مخرب نوآور، مکان جغرافیایی شهرهای نظامی آن امتیاز و ارزش نظامی پیشین را از دست داده است (همان، ۲۴۸).

به هر حال آن‌چه موجب شکل‌گیری یک شهر نظامی می‌شود نقش و عملکرد دفاعی آن است که خود از موقعیت جغرافیایی و مکانی شهر و تسلط آن بر سایر نواحی است، گاهی نقش نظامی شهر آن قدر غالب است که اسمی شهرها خود بیانگر نقش نظامی آن‌ها است.

در اروپا شهرهایی که با پیشوند و یا پسوندی از کلمات، Burye.Garde.Castel.ferte بوده‌اند. در ایران نیز شهرهایی که کلمات دژ و دز را در پیش اسمی خود دارند مانند دزفول، شاهین دژ و ... شهرهای نظامی محسوب می‌شوند (همان، ۲۵).

شهرهای معدنی

گونه‌ای دیگر از شهرها که به واسطه نقش و کارکرد غالب خود معرفی می‌شوند شهرهای معدنی هستند. استخراج منابع کانی و افزایش فعالیتهای معدنی به تدریج ایجاد شهرهایی را در کنار این معادن موجب شده که نام شهر معدنی به خود گرفته‌اند. کشف معادن، انجام پژوهش‌ها و کاوش‌های اولیه، حفر و استخراج و بالاخره تولید مواد کانی نشانگر مسیر تکوینی شهرهای معدنی است که با افزایش تولید، نیروی انسانی لازم را جذب و با ساخت سکونتگاه‌های انسانی نشو و نمای شهر آغاز می‌شود. بدین ترتیب تکوین شهرهایی که دارای نقش معدنی هستند، کاملاً وابسته به موقعیت جغرافیایی آن‌ها و نوع معادنی است که در آن موقعیت موجود است. نکته قابل توجه در خصوص شهرهای معدنی، وابستگی کامل حیات اقتصادی آن‌ها به میزان بهره‌برداری از منابع

معدنی است. با رکود و کاهش میزان منابع، آن‌ها نیز به سرعت از اعتبار خواهند افتاد. مگر آن‌که فعالیت‌های صنعتی نوینی را به شهر تزریق کرده و معدن‌چیان را به کار و فعالیت در صنایع نوظهور واداشت (همان، ۲۷).

شهرهای صنعتی

انقلاب صنعتی در اوخر دوره رنسانس به صورت عامل مهم و مؤثر رشد شهرنشینی درآمد. جمعیت شهر برلین از نیمه قرن پانزدهم تا اول قرن هفدهم پنج برابر افزایش یافت. جمعیت رم نیز که بارزترین تغییرات در آن به چشم می‌خورد چندین برابر افزایش یافته بود (موریس، ۱۶۷، ۱۳۷۴). منشاء سرمایه‌های صنعتی نشان می‌دهد اغلب بازار گانان شهری پس از ثروت اندوزی از راه بازار گانی به ایجاد صنایعی در شهر اقدام کرده‌اند، اگر چه صنایع مورد بحث ضعیف و در مراحل ابتدایی تولید و در مقیاس محدود به وجود آمده بودند (رفیعی، ۱۹، ۱۳۷۴).

بدین ترتیب تکوین شهرهای صنعتی خود به عامل سرمایه که موجب ایجاد صنایع و گسترش شهرهای صنعتی می‌شود، وابسته است. ایجاد صنایع لاستیک سازی "مشیلن" در شهر «کلرمن فران» فرانسه و کارخانه اتومبیل سازی در شهر تبریز معلول همین فرآیند هستند (فرید، ۲۶۲، ۱۳۷۵).

شهرهای فرهنگی

فعالیت‌های فرهنگی و رقابت‌های هنری در شهرهایی متجلی است که سازمان‌های عالی فرهنگی و هنری را با گنجینه‌هایی از آثار ارزشمند هنری در بطن خود دارند. در این شهرها وجود سازمان‌های ملی عمومی، فرهنگی، هنری، اختصاصی (دانشگاه، موزه، کتابخانه)، اجتماعات علمی، هنری، ادبی، مراکز

تحقیق، مدارس عالی، آزمایشگاهها و مؤسسه‌های پژوهشی، تالار تئاتر و کنسرت زمینه را برای خلق و ابداع هر گونه آثار فرهنگی و علمی فراهم می‌کند و بدین‌سان شهر جلوه‌گاه فصلی و دائمی آثار خلاق انسان‌ها می‌گردد (فرید، ۳۰۰). بدین ترتیب، فعالیت‌های فرهنگی نقش اصلی این شهرها بوده و عناصر یاد شده در فوق وظیفه انجام این کارکردها را به عهده دارند. با این وجود برخی از شهرها کارکردهای اختصاصی‌تری از قبیل شهرهای مذهبی و زیارتگاهی، دانشگاهی، هنری و موزه‌ای و فستیوالی و کنگره‌ای را به خود اختصاص می‌دهند.

شهرهای پذیرایی و تفریحی

نقش پذیرایی و تفریحی به لحاظ جغرافیایی موجب شکل‌گیری شهرهایی با کارکردهای خاص‌تر می‌شود که از این میان می‌توان به شهرهای درمانی و آسایشگاهی و شهرهایی با آب معدنی، شهرهای تفریحی و ییلاقی و شهرهای توریستی اشاره نمود.

شهرهای دارای نقش اداری و سیاسی

شهرهای بزرگ و مادر شهرهای ناحیه‌ای و بهویژه شهرهای مرکزی و پایتخت‌ها به تبع شرایط اجتماعی و اقتصادی و سیاسی کشور نقش مهم اداری و سیاسی را می‌پذیرند. تجمع سازمان‌ها و وزارتanhه‌های سیاسی و نیز عملکردهای متنوع در حوزه خدمات عمومی نقش اداری و سیاسی این قبیل شهرها را برجسته کرده است.

شهرهای بازرگانی

نقش واقعی و حرفه بازرگانی شهر، موقعی تحقق می‌باید که فعالیت‌های

گروه سوم مشاغل اجتماعی بهویژه بازرگانی، در کل فعالیت‌های شهری از وزن بالایی برخوردار باشد. این امکان به برخی از شهرهای بزرگ جهان فرصت داده تا از نقش و موقعیت بازرگانی ممتازی برخوردار شوند. هر چند توسعه این دسته از شهرها بی‌ارتباط با شرایط طبیعی نیست اما امروزه حیات یا زوال شهرها و میادین بزرگ بازرگانی دنیا تنها با شرایط طبیعی خاص آن‌ها توجیه‌شدنی نیست.

برخی از شهرها همگام با پذیرش نقش بازرگانی به فعالیت‌های بانکی و معاملات مالی و پولی پرداخته و فعالیت‌های دیگری از جمله صنایع را دنبال می‌کنند. این امر به دلیل وجود سرمایه‌های کافی و شبکه‌های ارتباطی وسیع و گسترده و به سبب وجود بازار مصرف از سرعت بالایی برخوردار است این تسهیلات به نصب و توسعه صنایع امکان داده و در عین حال بر نقش بازرگانی شهر، پویایی خاص می‌بخشد. در شهرهایی که نقش متعدد و پیچیده‌ای دارند نمی‌توان وظیفه‌ی بازرگانی شهر را از دیگر وظایف آن مشخص کرد مگر آن‌که بازرگانی شهر از وزن بالایی بهره‌مند باشد (کلود شالین، ۱۸۱، ۱۳۷۲).

شهرهای بندری

فعالیت بندری علت وجودی بسیاری از شهرهایی است که تبدیل به شهرهای عمدۀ منطقه‌ای با نقش‌های گوناگون شده‌اند. بندر در بیش‌تر اوقات محل اصلی شهر را تشکیل می‌دهد. این نقش به طور تقریبی به صورت انحصاری در شهرهای بندری که توقف کشتی‌ها اجباری است باقی مانده است مانند شهر «سوئز» و «پورت سعید» در مصر، (بندر عبور و مرور) مانند «فولکستون» در انگلستان، بنادر معدنی «لولثا» در سوئز «هفت جزیره» در کانادا و یا «گاو» در استرالیا که نه با جاده و نه با خط آهن بلکه تنها از طریق هوا و دریا با دیگر نقاط جهان ارتباط دارند (ژان باستیه، ۱۶۵، ۱۳۷۸).

توسعه‌ی راه‌های ارتباطی در خشکی‌ها و پیوند آن‌ها با محورهای ارتباطی دریایی به تکوین و رشد شهرهای بندری منجر می‌شود و در مقابل وجود شهر از

توسعه راه‌های ارتباطی و به روز کردن شبکه‌های موجود تأثیر می‌پذیرد. راه‌های شوسه و جاده‌های اتومبیل‌رو و خطوط آهن در چگونگی عملکرد و افزایش نقش شهرهای بندری مؤثر است زیرا این قبیل خطوط ارتباطی مکمل راه‌های دریایی و انتقال دهنده کالاهای بارگیری شده در شهرهای بندری هستند. بدین ترتیب، شهرهای بندری در ایفای بهینه نقش خود وابسته به شبکه‌های ارتباطی پیونددۀنده آن‌ها با مراکز اصلی و کانون‌های بزرگ تجاری هستند.

در مجموع بنادر برای ایفای نقش خود پیرو وتابع فعالیت داده‌های اقتصادی خشکی‌هایی هستند که پشت سر آن‌ها قرار دارند. هم‌چنین توسعه بندر تنها به ارتباط آن با دنیای خارج از راه آب نیست، بلکه به رابطه بندر با ناحیه‌ای که در آن قرار گرفته است مربوط می‌شود، زیرا حیات اقتصادی و بازرگانی بندر در پناه پذیرش مواد خام و مصنوعی است که به وسیله راه‌های شوše، آهن و حتی کانال‌های آب پشت سر خود در اختیار می‌گیرد و به دنیای خارج می‌فرستد. نکته دیگر این که در شهرهای بندری همه چیز بر حسب دریا آمایش می‌گردد. از این رو توسعه این شهرها در عمق، اندک بوده و در طول ساحل و دو طرف بندر گسترش می‌شود. چنین شهرهایی می‌توانند به صورت خطی حتی تا کیلومترها ادامه یابند. غالباً عناصر کالبدی در حاشیه‌ی دریا و اطراف بندر موجبات شکل‌گیری چنین ساختاری را فراهم می‌سازد. علاوه بر این بنابر نوع موقعیت ساحل و آب و نیز مکان گزینی اولیه شهر شکل‌های متفاوتی از نحوه ارتباط ساختاری شهر و بندر اتفاق می‌افتد که در ادامه به برخی از این موقعیت‌های متفاوت که نحوه‌ی جای گیری آن‌ها را نشان می‌دهد پرداخته خواهد شد.

موقعیت مکانی شهرهای بندری

موقعیت شهرها در کنار دریاها و بنادر موقعیتی است در نقطه تماس و تلاقی

دو محیط جغرافیایی نا همسان خشکی و آب، که در زمینه حمل و نقل از تکنیک معایر و متفاوتی استفاده می‌کنند، به علاوه این شهرها در مرز دو قلمرو جغرافیایی نامشابهی تکوین یافته‌اند که تولید یکی مکمل دیگری است. چنین موقعیتی به سبب دسترسی به راه دریایی، آزادی عمل بیشتری را در تکوین شهرهای حاشیه دریا و شهرهای بندری عرضه می‌کنند که موجب شکل‌گیری اشکال متفاوتی از این شهرها می‌شوند. شهرهای کنار خلیج مصبی رودخانه‌ها یکی از این اشکال است. این گونه شهرها در شرایط تلاطم آب‌ها، به ویژه به هنگام جزر و مد دریا شرایط بسیار مناسبی را برای مصون ماندن کشتی‌ها فراهم می‌کنند. بزرگترین بنادر در دنیا و برخی از شهرهای معروف جهان از چنین موقعیت‌هایی برخوردارند، بنادر «نیویورک، لندن، بوینس، آیرس و هامبورگ» از این جمله هستند (اصغری مقدم ۱۸، ۱۳۷۸).

شهرهای ساحلی دور از ریزشگاه رودخانه شکل دیگری از این موقعیت مکانی را عرضه می‌کنند. از انتخاب مکان جغرافیایی چنین شهرهایی به کنار آب‌ها دو هدف مورد نظر است: اولاً، دسترسی به دریا و امکان برقراری ارتباط با دنیای خارج در شرایط سهیلت و ثانیاً، دفاع شهر از حملات احتمالی داخلی ممکن است. اغلب شهرهای استعماری که به عنوان تکیه‌گاه و گسترش نفوذ و قدرت استعماری ساخته می‌شوند با حفظ موقعیت «انباری» مقر جغرافیایی خود را در ساحل دریا برمی‌گزینند. بمیئی، سنگاپور، هنگ کنگ در آسیا و جبل الطارق در اروپا در جهت حفظ منافع استعماری انگلستان به عنوان پایگاه استعماری اتخاذ و توسعه پذیرفته و به غیر از جبل الطارق بقیه در زمان کوتاهی جمعیت انسویی را به سوی خود جلب کرده‌اند (فرید ۸۳، ۱۳۷۵).

بعضی از شهرها و بنادر ساحلی، در گذشته تنها به اعتبار شرایط جغرافیایی خلیجی، مقر خود را در بطن و یا مدخل آن برگزیده‌اند، بی‌آن‌که به شرایط

جغرافیایی ناظر بر پشت بندر و خشکی‌ها توجهی داشته و به رشد و توسعه‌ی خود در آینده بیندیشند. امروز توسعه بندر و شهر بندری ضروری جلوه می‌کند، برخورد با عوامل جغرافیایی محدود کننده، توسعه و رشد بندر را مهار می‌کند و چاره‌ای نیست جز این که فعالیت بندر را محدود ساخت و یا به مدد سرمایه و تکنیک از موانع گذشته و راه توسعه را هموار کرد. در این جهت مثال‌های روشنی وجود دارد که در ادامه بحث بیان می‌شوند:

«ریودوژانیرو» مکان جغرافیایی خود را در شرایط استثنایی در کنار خلیج کوچکی انتخاب کرده که به دشواری به داخل کشور در ارتباط است، چرا که ساحل دریا به وسیله ناهمواری‌هایی کم ارتفاع (یک هزار متری) از خشکی جدا شده است و فقط امتیاز مکان جغرافیایی مدخل «گاناپارا» است که کشتی‌ها را از امواج و حرکات آب دریا در امان می‌دارد و بر توسعه ریودو و ژانیرو و پویایی نسبی آن اثر می‌گذارد.

بندر «زن» در ایتالیا با کم و بیش اختلاف، مکان جغرافیایی نظیر ریودوژانیرو را انتخاب کرده است بندر زن در کنار خلیجی، که به طور متوسط مصون از تعرض امواج دریاست بر کناره ساحل مستقیمی جایگزین شده و کوه‌های آمفی تئاتر مانندی آن را محصور کرده است. نشتگاه جغرافیایی بندر به گونه‌ای است که توسعه آن را به سوی شهری نوین و ارتباط با ایتالیای شمالی با مشکلاتی روبرو می‌سازد. برای رهایی از این تنگنا، چاره‌ای جز حفر تونلی بر ناهمواری آن نیست به گونه‌ای که با خط آهنی بندر را با شمال ایتالیا مرتبط کرد (فرید ۸۴، ۱۳۷۵).

- در بین بنادر جنوبی آبهای ایران جز بندر خرمشهر و به‌ویژه آبادان و پایانه جزیره خارک که با بهره‌برداری‌های نفت جنوب و فلات قاره ایران نضج و حرکتی دارند، برخی از بنادر جنوب، به سبب عدم توسعه راه‌های پشت بندر و

ازوای جغرافیایی نتوانسته‌اند از موقعیت جغرافیایی و حیات اقتصادی جالبی در کنار آب‌های جنوب بهویژه دریای عمان بهره‌مند باشند، اگر چه مقر جغرافیایی مناسبی انتخاب و در مقیاس محلی نیز ایفای نقش بکنند.

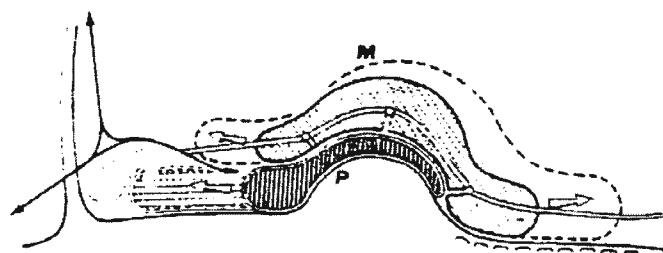
- بنابراین، ایجاد موقعیت جغرافیایی این بنادر، که حداقل در مقیاس ناحیه‌ای و ملی بتواند وظایفی را به عهده بگیرند، مستلزم ارتباط آنان با پشت بندر و خروج آن‌ها از عزلت جغرافیایی است. در این راستا، دولت به موازات توسعه راه‌های داخلی کشور تا مرز بنادر جنوب و با انتخاب مکان‌های مناسب جغرافیایی برای بنادر نوساز که از اهمیت سوق الجیشی ویژه‌ای برخوردار باشد، بهتر است از تمرکز خارج از اندازه فعالیت‌ها در بنادر به خصوص خودداری و به تناسب شرایط جغرافیایی محلی و ناحیه‌ای بنادر بر توزیع کار و فعالیت در بنادر کوچک و بزرگ آب‌های جنوب ایران، علاوه بر بنادر نفتی، بنادر امام خمینی، بوشهر و بندر چاه بهار به سبب جایگزینی در کنار خلیج‌هایی که قابلیت پذیرش کشتی‌ها و فعالیت‌های نوین بندری را دارند، بیش از سایر بنادر جنوب راه رشد و توسعه را پیمایند و گره‌گشای تنگناهای بازارگانی در آب‌های جنوب ایران باشند (علی محمدی، ۲۴، ۱۳۶۶).

- موقعیت جغرافیایی بندرنوشهر که در میان سلسله جبال البرز احاطه شده موجب شده تا این بندر نتواند به خوبی با شبکه‌های ارتباطی موجود کشور ارتباط برقرار کند و این باعث شده تا نقش و عملکرد این بندر از سطح محلی فراتر نرود از این رو ایجاد شبکه‌های خطوط آهن، بزرگ راه تهران - شمال، اصلاح جاده‌های موجود و نیز اتخاذ سیاست تمرکز‌دایی دولت باعث بهبود عملکرد این بندر خواهد شد که خود تحت تأثیر موقعیت مکانی این بندر قرار دارد.

- در خاتمه این مبحث اشکال پنج گانه‌ای که شامل تحقیق

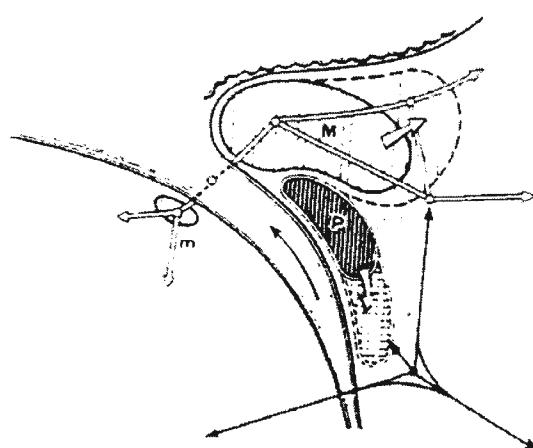
۲۰ ♦ نوشیر از شهر تا شهر- بندر

Piotr zaremba منعکس در کتاب جغرافیایی شهری بوزوگارنیه و ژرژ شابو که مکان یابی بنادر و شهرهای بندری و رشد آن‌ها را در بستر نشتگاه جغرافیایی نشان می‌دهد، از کتاب جغرافیا و شهر شناسی یدا... فرید نقل شده است.



ماخذ: فرید ۱۳۷۵، ۸۱

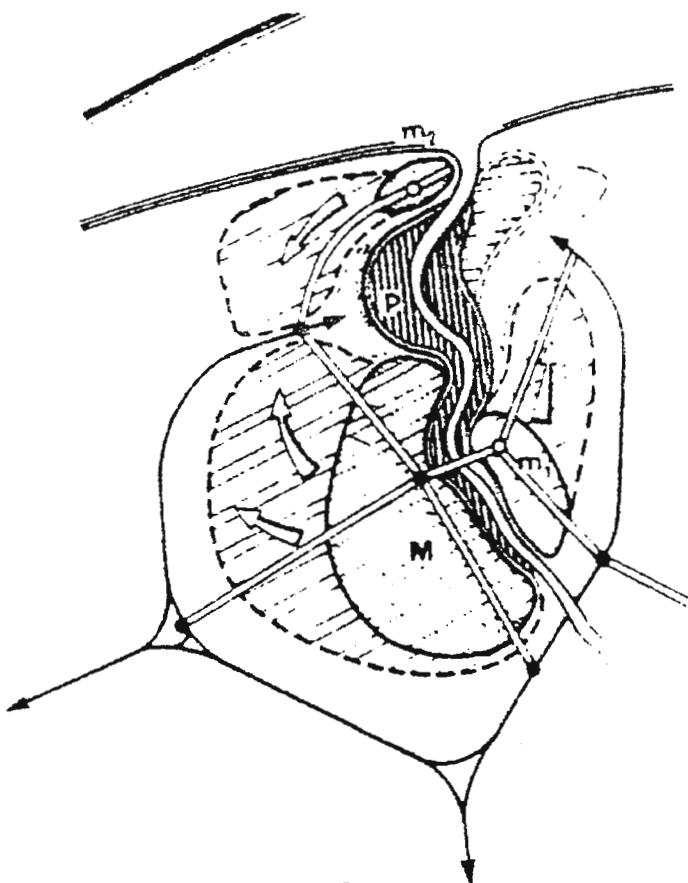
شکل ۱: الگویی از شهر بندری که در گثار خلیج کوچکی قرار گرفته است. M معرف شهر است و P بخش بندری شهر را نشان می‌دهد گسترش شهر و بخش بندری آن در طول ساحل انجام می‌گیرد.



ماخذ: همان، ص ۸۱

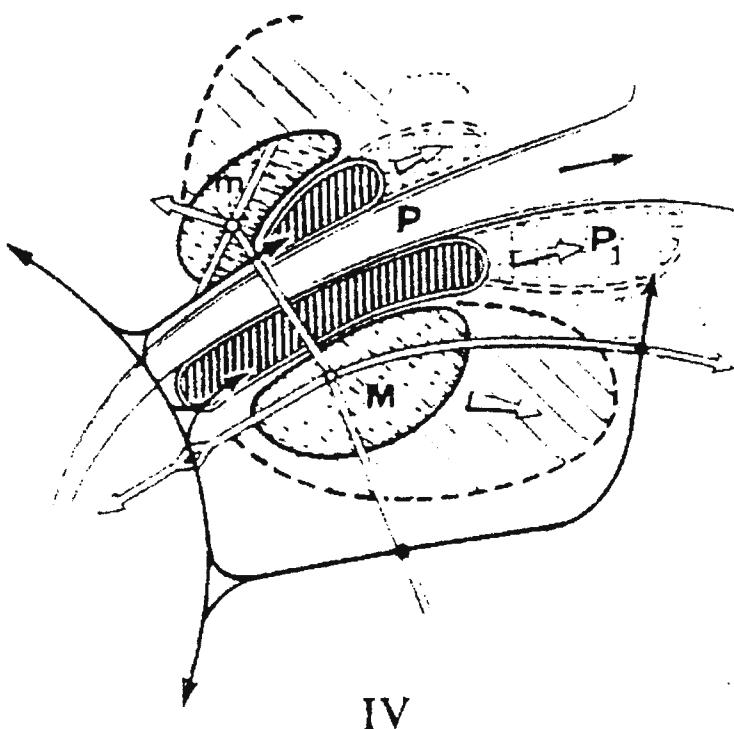
شکل ۲: ملحوظ از شهر بندری است که در دهانه و مصب رودخانه‌ای جای گرفته است. M معرف شهر و P بخش بندری شهر است m جسم شهر را نشان می‌دهد که در سوی دیگر رودخانه در حال شکل گرفتن است و رشد شهر رو به دریا است و با بخش بندری شهر در این جهت معارض است.

۲۱ : شهرهای بندری ۲



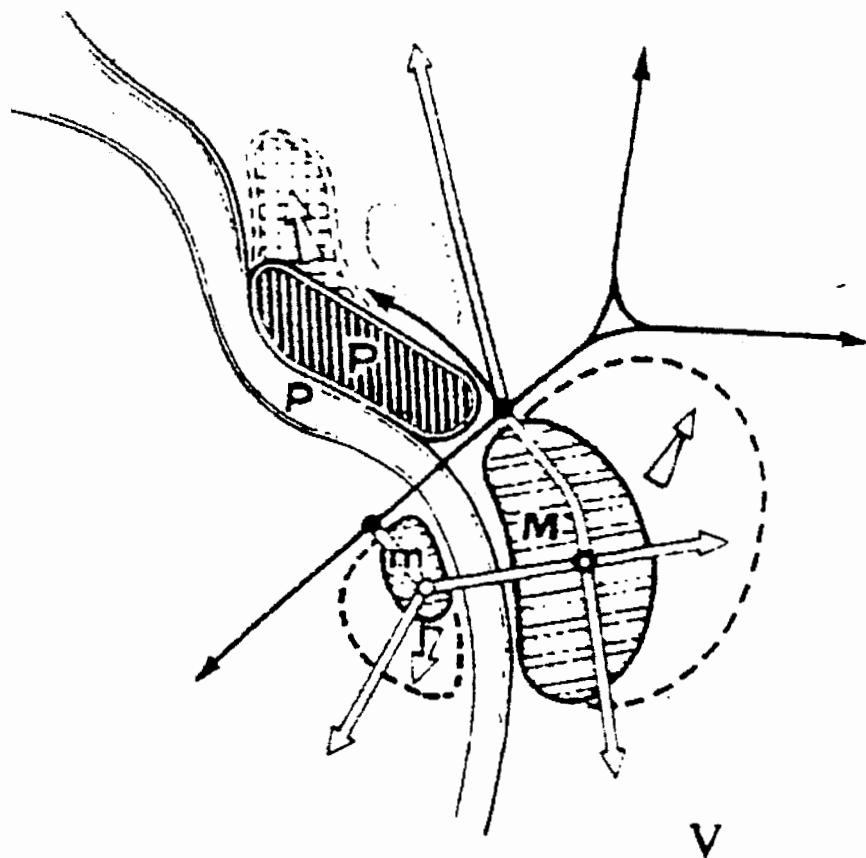
مأخذ: همان، ص ۸۳

شکل ۳: طرحی از شهر بندری است که در دو سوی رودخانه و مصب آن مکان یابی گرده است. M نمایانگر شهر و P بخش بندری شهر است و M1 جومه نزدیک شهر در آن سوی رودخانه هست و M2 پیش بندر شهر است. این چنین توسعه بندری بیشتر در شهرهای خاور دور دیده می‌شود آن‌جا که شهر و بندر به هم آمیخته و پیوند خورده است. بدینی است که راه آهن رشد شهر را مهار می‌گند.



مأخذ: همان، ص ۸۲

شکل ۱۴: الگویی از شهر و بندر است که در دو مکاف رودخانه‌ای جایگزین شده است. M شهر و پخش بندری شهر و P1 بخش نزدیک شهر و پخش صنعتی بندر را نشان می‌دهد. شهر به صور مستقیم با رودخانه در ارتباط نیست.



ماخذ: همان، ص ۸۳

شکل ۲: مطرح شهر بندری که در کنار رودخانه قرار گرفت است. بخش بندری در پایین دست شهر است M شهر و P بندر و حومه نزدیک را در آن سوی رودخانه نشان می‌دهد. توسعه شهر به سمت بالا دست رودخانه و بخش بندری به سوی پایین دست رودخانه است.

طبقه بندی شهرهای بندری

بندر، نقطه تبلور شهری بوده و شهر بندری را در اطراف خود شکل می‌دهد و به تبع فعالیت‌های آن حیات اقتصادی خود را تداوم می‌بخشد. بندر در واقع مجتمعی از حوضچه‌های ساحلی و انبارها است که فعالیت و توسعه را از بارانداز آغاز می‌کند و بخش‌های اداری، واحدهای صدور بانک‌ها، دفاتر کمپانی‌های بیمه، گمرک، آژانس‌های بزرگ مسافرتی، هتل‌ها و رستوران‌ها و حتی کارگاه‌های ساخت و تعمیر کشتی را تحت پوشش قرار داد.

بندر به سبب جذب وسیع مواد اولیه انرژی (نفت و ذغال) بر رشد صنایع تبدیلی فرصت کافی داده، بر اثر آن بر فعالیت‌های بازارگانی خود شتاب بیشتری می‌دهد. بندر با جریان زمان بر فعالیت‌های گوناگون و گهگاه پراکنده پاسخگو است و بر این اساس نمی‌توان در زمان معینی به استناد نقشه و طرح واحدی بندر را ساخت و پرداخت چرا که بندر به مرور زمان و بر حسب نیاز و نقشی که خواهد پذیرفت توسعه خود را تعقیب خواهد کرد (علی‌پناه، ۳، ۱۳۶۴).

شهر بندری اصولاً بر فرآگرد تأسیسات بندری رشد می‌یابد و خود را با فعالیت بندر سازگار می‌کند و چه بسا که شهر در مسیر رشد، بندر را در تنگنا قرار می‌دهد و موانعی را در سر راه توسعه بندر ایجاد می‌کند و همین جاست که بندر به مقتضای نشستگاه خود گونه‌هایی از توسعه را بر می‌گزیند. علاوه بر این بر مبنای نقش و کاری که بندر انجام می‌دهد معیارهای دیگر را در طبقه‌بندی‌های شهرهای بندری دخالت می‌دهند که به قرار زیر می‌باشد (فرید، ۳۷۷، ۱۳۷۵):

- بنادر را می‌توان به مقتضای نوع فعالیت و کار خاص آن طبقه‌بندی کرد و بنادر صید (نوع اول مشاغل) و فعالیت‌های وابسته به آن را از بنادر صنعتی (نوع

دوم مشاغل اجتماعی) و بازرگانی و خدماتی و مسافربری (نوع سوم مشاغل اجتماعی) مشخص کرد.

بنادر را بر حسب نوع کالاهای صادراتی نیز رده‌بندی می‌کنند بنادر زغال (کاردیف)، قهوه (سانتو در بربزیل) و بنادر نفت (آبادان و کویت) از آن جمله هستند.

بنادر را بر حسب شعاع عمل آن‌ها نیز می‌توان رده‌بندی کرد و در این صورت بنادر ناحیه‌ای را از بنادر کشوری و ملی و بنادر جهانی تمییز داد. تمام بنادر ایران در کنار دریای خزر از جمله بندر نوشهر در مقیاس محدود محلی و ناحیه‌ای فعالیت دارند در صورتی که فعالیت خرمشهر در سطح کشوری و فعالیت لندن، رتردام و نیویورک در مقیاس جهانی است.

بدین ترتیب شهر بندری با هر نوع فعالیتی که انجام می‌دهد مجتمعی است از شهر بندری و تأسیسات دیگر بندر که اصولاً در نقطه همگرایی راه‌های آبی، زمینی (شوسه و راه آهن) و حتی راه‌های هوایی قرار می‌گیرد. آن‌چه که مهم است این که بر حسب چنین موقعیت ممتاز، انجام کار و فعالیت‌های متنوعی را به عهده دارد و سرعت در کاهش یا افزایش عملکرد آن بستگی تام به پشت بندر آن دارد.

پشت بندر که در سطح پایین، شهر و ناحیه را در بر می‌گیرد به طور مداوم و مستقیم با بندر و عملکرد آن در ارتباط است. این ارتباط زمینه تغییر و تحولات توأمان شهر و بندر را به وجود می‌آورد. به عبارت دیگر روند تغییرات فضایی - کالبدی یک شهر بندری را نمی‌توان بی‌ارتباط با نحوه گسترش و عملکرد بندر آن مورد توجه قرار دارد. لذا سیر تحول و نحوه شکل‌گیری شهرهای بندری، در شناخت ارتباطات و تعاملات شهر و بندر و دسته بندی عناصر و اجزای مرتبط در سیستم و شبکه ارتباطی ما بین آن‌ها را امکان‌پذیر می‌سازد.

سیر تحول شهرهای بندری

به دنبال توسعه زندگی شهری افزایش تعداد شهرها و جمعیت شهرنشین، کنترل و کادربندی فضای شهری، تغییرات فیزیکی، بافت شهری و بالاخره تعیین حدود مرزهای فضایی شهری، حوزه‌های نفوذی شهرها به طور مستقیم تحت تأثیر گذشت زمان تغییرات زیادی می‌یابند. به طور حتم از آن جا که شهر انعکاس و تصویری از مجموعه عوامل اجتماعی- اقتصادی یک جامعه به هم پیوسته در یک قلمرو جغرافیایی است. به ضرورت تغییرات ظاهری بافت شهری و رشد آن در تبعیت از مجموعه عوامل به خصوص مکانیزم‌های تصمیم‌گیری، سیاست شهری، رفاه اجتماعی و بهبود زندگی انسانی شکل خواهد گرفت و شکل گیری‌های جدید در راستای عوامل فوق تحقق خواهد یافت. در این میان چگونگی تقسیم و کاربری اراضی در پیوستگی با روند تاریخ تحول شهر، تغییرات فضای کالبدی - فیزیکی شهر، از عواملی هستند که شهر منظر و سیمای خود را

در طی زمان در ارتباط با آن‌ها به دست می‌آورد. نقش تکنولوژی، نیازها، ذوق و خواست عمومی در ارتباط با شکل و بافت اجتماعات انسانی و نقش عوامل اقتصادی - اجتماعی و عوامل تصمیم گیرنده در تغییر چهره و زندگی شهر امروز بیش از پیش افزایش می‌یابد (کلودشالین، ۱۳۷۲، ۸).

بدین ترتیب سیمای دائمی فضای کالبدی شهرها تحت تأثیر نیروها یا مکانیزم‌هایی قرار می‌گیرد که در طی زمان با پیشرفت‌های اجتماعی و اقتصادی تحول می‌یابند و ضمن این که چهره و منظر جدیدی به کالبد فیزیکی شهرها تحمیل می‌کند، زمینه تغییرات عمدۀ در محتوا و ساختارهای اجتماعی - اقتصادی شهرها را نیز فراهم می‌آورد. محتوای کلی شهرها به تدریج تغییر یافته و با گذشت زمان، توسعه اقتصادی، تصمیم گیری‌ها و برنامه‌ریزی مستمر در شکل‌یابی شهرها نقش مهمی ایفا می‌کند.

به منظور به دست آوردن الگوی مناسب از روابط بین بندر و شهر که تغییرات آتی را به سمت و سوی مشخص هدایت نماید، لازم است تا الگوهای پیدایش و تغییر شکل این شهرها از آغاز تا عصر حاضر پیگیری شده و عوامل و قوانینی که باعث این تغییرات شده‌اند شناسایی شوند با شناسایی عوامل و قانونمندی‌های حاکم بر این روند می‌توان تغییرات و سیاست‌های را که باید در طولانی مدت یا کوتاه مدت در مورد این شهرها اعمال شوند. با توجه به آینده آن‌ها تدوین کرد. از سوی دیگر با ارزیابی الگوهای شکل‌گیری این شهرها و خصوصیات آن‌ها در گذشته و حال امکان بازسازی یا نوسازی الگوهای رفتاری و ارتباطی بین بندر و شهر به وجود می‌آید. به طور کلی این تیپ شهرها یعنی شهرهای بندری همانند سایر شهرها دوره‌های تاریخی مشخصی را سپری کرده‌اند که در ادامه ضمن دسته بندی این دوره‌ها، ویژگی‌ها و خصوصیات فضایی - کالبدی هر دوره بررسی خواهد شد:

دوره اول: پیدایش بنادر

۱- مکان یابی شهر

کارکردهای شهرهای ساحلی را می‌توان به دو دسته تقسیم کرد: یک گروه شهرهایی هستند که بازارگانی و تجارت، کارکرد عمدۀ آن‌ها را تشکیل می‌دهند و دسته دوم، شهرهایی که در عین حالی که تجارت از راه دریا تنها بخشی از فعالیت مردم آن را به خود اختصاص داده اما بخش مهمی از فعالیت مردم را کشاورزی و بخصوص صید و نیز گاهی اشتغال به کارهایی مانند صنایع و استخراج معادن تشکیل می‌دهد (ژان باستیه، ۵۹، ۱۳۷۸). بدیهی است که پیدایش و رشد بنادر تا حدود زیادی به امکانات بهره‌برداری از دریا وابسته است و با نظری اجمالی به شهرهای ساحلی ایران پی می‌بریم که شهرهایی که از نظر دسترسی به دریا در شرایط بهتری بوده‌اند، رشد تجارت در آن‌ها از اهمیت بیش‌تری برخوردار است. این امکانات تا آن‌جا که به مسئله پیدایش بنادر تجاری و موقعیت آن‌ها مربوط می‌شود به خصوصیات توپوگرافیک و شیب زمین و ویژگی‌های ساحل دریا از نقطه نظر امکان کناره‌گیری کشتی‌ها بستگی دارد.

عامل دیگر در نحوه قرارگیری بیش‌تر بنادر ساحلی ایران استقرار آن‌ها در کنار رودخانه‌ها، حوزه‌ها و مسیل‌ها است. دلیل این امر می‌تواند در توپوگرافی زمین و سپس قرار گیری این شهرها در کنار خورها می‌تواند امکان دسترسی به دریا باشد. این پیشرفتگی‌های آب در خشکی امکان به آب انداختن قایق‌های کوچک را در مورد بسیاری از شهرهای کوچک فراهم می‌کرد (اصغری مقدم، ۱۳۷۸) این امر می‌تواند یکی از عوامل مؤثر بر انتخاب محل برای سکونت، توسط اولین ساکنان شهر محسوب شود.

عامل سوم در مکان یابی و رشد بنادر بازارگانی، خصوصیات منطقه‌ای و قرارگیری آن‌ها در سیستم ارتباطی بین منطقه‌ای است. واضح است که پیدایش

۳۰ ♦ نوشهر از شهر تا شهر-بندر

یک بندر بازرگانی بستگی به دسترسی آن به مراکز تولید و بازارهای مصرف دارد. دسترسی به این مراکز می‌تواند از راه دریا و از راههای خشکی باشد. به این ترتیب شهرهای بندری که دسترسی آن‌ها به مراکز مصرف داخلی توسط محورهای ارتباطی به سادگی امکان‌پذیر باشد امکان رشد بیشتری می‌یابند.

۲- بافت و ساختار شهر

بافت کلیه این شهرها در این دوره با توجه به الگویی ارگانیک شکل گرفته و شکل‌گیری شبکه‌های ارتباطی آن‌ها نیز تابع شکل زمین و خصوصیات توپوگرافی آن است.

۳- ساختار عملکردی شهر

ساخت عمومی این شهرها از طرفی تحت تأثیر عوامل عملکردی و از طرف دیگر تحت تأثیر عوامل طبیعی شکل گرفته است. مرکز شهر در این دوره به شکل مرکزی در مجاورت اسکله شکل گرفت که از طریق شبکه‌های ارتباطی به کل شهر مرتبط می‌شود. در ابتدای شکل‌گیری شهر، مرکز آن عبارت از ردیف مغازه‌هایی بود که در محل ورود از دریا یه خشکی، در کنار لنگرگاه ورود به دریا استقرار یافته بودند. شکل‌گیری اولیه این مراکز به دوره‌ای تعلق دارد که مبادله شهر با خارج آن در حد رفع نیازهای داخلی شهر و ساکنان آن بوده است. اما پس از رشد شهر و اهمیت یافتن واردات و صادرات کالا از طریق راههای زمینی مرکز شهر تبدیل به مرکز خطی می‌شود که از مرکز نخستین به طرف خارج شهر توسعه یافت (محمد سهمی ۲۰، ۱۳۷۱).

۴- اقتصاد و فعالیت‌ها

بخش عمده‌ای از فعالیت‌های جاری در شهرهای بندری به وضوح به بازرگانی اختصاص می‌یابته و بنابراین فضاهای تجاری بیشترین حجم آن را شامل شده است. فعالیت‌های دیگری چون کارگاه‌ها و صنایع دستی که فعالیت تولیدی این

۳: سیر تحول شهرهای بندری ۲۱

دوره شهرها را شامل می‌شود، در مورد بنادر از اهمیت چندانی برخوردار نبوده است (رفیعی، ۱۱۰، ۱۳۷۴). فعالیت بازارگانی به غیر از، فضاهای متعلق به فروشگاهها به محلی به عنوان تجارت خانه و محل دیگری برای انبار و بارانداز و همچنین برای سکونت مسافرین که در این گونه شهرها تعداد آن‌ها کم نیست، نیاز دارد. این سه فعالیت را می‌توان در تجارت خانه‌ها یا در کاروانسراها و در کنار یکدیگر مشاهده کرد. فرم عمومی کاروان‌سراها و فضای آن‌ها پاسخ‌گوی فعالیت‌ها و فضاهایی مانند دفاتر تجاری، بار اندازها، انبار کالاهای نیز محلی برای سکونت تجار و کارکنان این بخش بوده است (سلطان زاده، ۱۷۹، ۱۳۶۵).

دور دوم: دوره انتقال

این دوره را از آن جهت دوره انتقال می‌گویند که شهر در حالت گذر از شهرنشینی سنتی به شهری با ویژگی‌های نوین بود. در عصر مزبور پیشرفت‌های تکنولوژیک و در پی آن دگرگونی خصوصیات فرهنگی و اجتماعی موجب پیدایش تغییرات در ساختار و سیمای شهر شد. ورود اتومبیل و توسعه حمل و نقل توسط کشتی‌هایی که با نیروی بخار کار می‌کرد، سبب پیدایش عملکرد جدیدی به نام خیابان و راه اتومبیل رو شد و این موضوع دگرگونی ساخت و سیمای شهرها را به دنبال داشت. اما به علت آن که ساخت اجتماعی و فرهنگی جامعه به طور کامل متحول نشده بود، از طرف دیگر به سبب آن که نیرو و شتاب تغییرات شد نیافته بود. جامعه شهری و الگوی شهرنشینی در کنار آن تغییرات به حیات خود ادامه می‌داد (حربی، جزوه، ۱۳۷۵).

این دوره در اوایل قرن معاصر در شهرهای ایران به تدریج نضح گرفت و البته تغییرات و تحولات در همه‌ی نواحی و شهرها همزمان و یکسان نبود به همین جهت است که برای مثال از زمان آغاز تغییرات عمده در شهرهای کشور اطلاع

دقیقی به دست نیامد. اما کاوش‌های انجام شده نشان می‌دهد که در شهر نوشیر در سال ۱۳۱۸ اقدام به احداث خیابان‌های جدیدی چون خیابان منتهی به کاخ و خیابان‌های دیگری شد و در عکس‌های هوایی و نقشه‌های متعلق به سال ۱۳۳۵ خیابان‌های مذبور مشاهده می‌شوند.

۱- ساخت عملکردی شهر در این دوره

تغییر الگوهای مکان‌یابی فعالیت‌های شهری در این دوره معلول تغییر ارزش‌ها است. تغییر نظام ارزشی و نهادهای اجتماعی که منجر به دگرگونی عوامل مؤثر در مکان‌یابی فعالیت‌ها و ایجاد تغییرات در ساخت کالبدی و عملکردی شهر شد. همان طور که ساخت اجتماعی در پیشرفت تکنولوژیک روش‌های تولید ساختمان و وسایل ارتباطی در شکل و ساخت شهر در دوره‌های پیشین مؤثر بود، دوره تغییر روش‌های تولید به ویژه وسایل ارتباطی نقش تعیین کننده‌ای در شکل‌گیری شهر داشت (محمد سهی، ۶۳، ۱۳۷۱). پیشرفت و توسعه اقتدار نظام سیاسی – اداری امکان تغییرات سریع و عمدہ‌ای را در ساخت عملکردی شهر به وجود آورده، در همان حال ظاهراً در این دوره ساخت‌های قومی و خویشاوندی هنوز استحکام خود را حفظ کرده بود عوامل مؤثر در شکل‌گیری ساخت عملکردی شهر در این دوره را می‌توان به ترتیب زیر عنوان کرد (عیسوی، ۴۰۲، ۱۳۶۲):

الف: دانش فنی: عوامل تکنولوژیک موجب تغییر در روش‌های تولید ساختمان و انواع محصولات و کالاها و شیوه ارتباطی شد. این دگرگونی‌ها با وجود آن که موجب تغییر در مقیاس‌های تولید، مبادله و سکونت شد، اما نقش چندانی در این دوره در برخی شهرها از جمله شهرهای بندری ایفا نکرد.

ب: عوامل اجتماعی- مدیریت شهر و فعالیت‌های شهری: دگرگونی روش‌های اداری توسعه دیوانسالاری و تثبیت قدرت تأثیرگذاری بیشتری اعمال می‌شود.

۳: سیر تحول شهرهای بندری ۲۳

ج: گروه‌بندی قومی و حرفه‌ای: در این دوره هنوز نقش اجتماعی گروه‌بندی قومی و نهادهای اجتماعی وابسته به آن در ارکان حیات اجتماعی حضور داشت.

د: ویژگی‌های جغرافیایی: با وجود تغییرات عمدی‌ای بدون توجه به عوامل محیط طبیعی و توسط تصمیم‌گیری‌های مراجع سیاسی و اداری در فضای‌های شهری پدید آمد، اما معماری و سیمای شهری هنوز نشان از عوامل مزبور را در خود حفظ کرد. در زمینه کاربری اراضی شهری نیز وضع چنین بود برای مثال نزدیکی به دریا هنوز یکی از عوامل مثبت در ارزش‌گذاری زمین و مکان‌یابی فعالیت‌ها و فضای کنار ساحل محل استقرار خانه‌ها محسوب می‌شود.

۲- ویژگی‌های کالبدی، اقتصادی و اجتماعی

عاملی که در شکل‌گیری و مکان‌یابی فعالیت‌های شهری تأثیر بسزایی گذاشت وضع پیشین و گذشته شهر بود. محل بندرگاه، بازار و فعالیت‌های درون آن، موجب شد که علی‌رغم تغییرات اساسی که در ساختار عملکردی و به‌ویژه شبکه ارتباطی شهر از طریق مدیریت شهری در آن به وجود آمد و یا به عبارتی دیگر به آن تحمیل شد، مکان‌یابی فعالیت‌های جدید تحت تأثیر فراوان ساختار عملکردی پیشین شهر می‌باشد (محمد سهی، ۱۳۷۱، ۷۴). از این رو قرار گیری فعالیت‌های اداری و تجاری و خدمات توریستی به قرار گیری در نزدیکی نقاط تمرکز پیشین شهر تمایل بیشتری نشان داده و از طرف دیگر گرایش به گروهی شدن فعالیت‌ها به‌ویژه تحت این عامل بوده است.

نخستین دگرگونی مهم در کالبد شهر در این دوره تخریب حصار شهر و گسترش فضاهای شهری به خارج حصار است. پس از آن در مسیر و محل حصار، خیابان احداث شده، اقدامی که در مورد بسیاری دیگر از شهرهای سنتی صورت گرفت. پس از احداث خیابان‌ها و گشوده شدن مسیرهای جدید دسترسی، فضاهای عمومی و اداری و همچنین موسسه‌های خصوصی در امتداد آن شکل

گرفتند و فعالیت‌های تجاری نیز در طول آن به تدریج تکوین یافته‌اند (حبیبی، ۱۳۷۵، جزوه) به علت آن که در شهرهای بندری ایران تا این دوره مقیاس‌های حمل و نقل رشد زیادی نکرده بود وسایل نقلیه جدید و امکانات تکنولوژیک هنوز در حدی نبود که نیازی به تغییر محل بندرگاه و اسکله باشد. بنابراین فضاهای مزبور در امتداد مکان اولیه شهر شروع به رشد کردند. الگوی کاربری‌ها و کل شهر اغلب گرایش به رشد خطی می‌یافتد. خطی که از مرکز شهر پیشین آغاز شده و به خارج از شهر هدایت می‌شود.

در این دوره با پیدایش فعالیت‌های جدید فرم‌ها و معماری جدیدی نیز در شهر به وجود آمد. خصوصیات معماری این دوره در شهرهای فوق الذکر عبارت از ترکیبی از فرم‌ها و الگوهای معماری سنتی بود که تحت تأثیر دو عامل قرار داشت. نخست تحت تأثیر معماری غرب، قرار داشت زیرا تبادلات فرهنگی در این شهرها نیز مانند سایر شهرهای ایران بر شکل معماری تأثیر گذاشت دوم اینکه، پیدایش فعالیت‌های جدید در این دوره فعالیت‌های اداری ناشی از دستگاه دیوان سالاری جدید و توسعه روز افرون آن بود (حبیبی، ۱۳۷۵، جزوه).

روش‌های ارتباطی جدید از یک سو منجر به پیدایش شبکه جدید حمل و نقل شد و از سوی دیگر باعث پیدایش و توسعه فضاهایی برای بارگیری و حمل و نقل اتومبیل شد. رشد و پیدایش گاراژها و بار اندازها بخصوص فعالیت‌های اداری در این دوره باید گفت که بخشی از این فعالیت‌ها که اختصاص به بازارگانی و حمل و نقل داشت در مجاورت پایانه‌ها و توقفگاه‌ها استقرار یافت، اما بخش دیگری که در این دوره تأسیس شده و از اهمیت خاصی برخوردار بود، به ادارات دولتی اختصاصی یافته است.

در مورد ساختار اقتصادی این دوره، می‌توان به فعالیت تجاری که گرایش به توسعه در امتداد محور خطی داشت و از بندرگاه به خارج شهر کشیده می‌شد و

در نزدیکی مرکز پیشین شهر تمرکز بیشتری یافته بود، اشاره کرد. شکل‌گیری ردیف فروشگاه‌ها در دو سوی خیابان‌ها (اگر چه تفاوت‌هایی چند در جزئیات با معماری دوره قبل دارد) اما از الگوهای مشابهی پیروی می‌کنند. جنس مصالح به کارگرفته شده گاهی از آجر و گاه از گچ و سیمان است (محمد سهی، ۱۳۷۵، جزوه).

دوره سوم: پیشرفت‌های سریع تکنولوژی

دوره سوم از زمانی آغاز می‌شود که تغییرات تکنولوژیک و در پی آن دگرگونی‌های ساخت اجتماعی و اقتصادی جامعه و دگرگونی‌هایی در ساخت کالبدی و عملکردی شهر پدید آورد (تافلر، ۲۳، ۱۳۷۰).

در این دوره شهرهایی که کارکرد تجارت و بازرگانی آن‌ها در مقیاس ملی مطرح بود، به خصوص در مورد شهرهای بندری نسبت به سایر شهرها چشم‌گیرتر بود. به اجمال، تغییر عملکردها و دگرگونی‌های کالبدی و جابه جایی جمعیت از جمله مهم‌ترین این دگرگونی‌ها هستند. این دگرگونی‌ها تحت تأثیر عوامل اجتماعی – اقتصادی و فرهنگی بودند که به طور کلی در دوره‌های گذشته نیز باعث شکل‌گیری و دگرگونی شهر شده بود، اما در این دوره به واسطه ویژگی‌های خاص آن که اشاره شد، نارسائیهای عمدتی را در کالبد و فعالیت‌های شهر و سیمای عمومی آن پدید آورد. در ادامه به عوامل دگرگونی‌های مزبور به اختصار اشاره می‌شود و سپس ویژگی‌های ساختار کالبدی و عملکردی شهر مورد بررسی قرار می‌گیرد.

یکی از عوامل مؤثر در این دگرگونی‌ها عوامل تکنولوژیک است تحول تکنولوژیک تولید باعث تغییر در روش‌های حمل و نقل کالا و افراد و تبادل اطلاعات شد. این دگرگونی که در دوره انتقال جنبه کیفی داشت، در این دوره از

نظر کمی رشد بیشتری یافت. پیشرفت‌های صنعتی عامل افزایش مقیاس‌های سکونت، تولید و حمل و نقل شد و خود این پدیده نیز از رشد مقیاس‌های سکونت تأثیر پذیرفت. (کلودشالین، ۳۷، ۱۳۷۲). عامل مزبور از سوی منجر به افزایش نیاز به توسعه تأسیسات بندری و انبارها شد و از سوی دیگر تبادل اطلاعات را آسان‌تر گردانیده که پدید دوم منجر به پیدایش مؤسسات واسطه تبادل کالا و همچنین سهولت جایگزینی آن‌ها در شهر شد. افزایش مقیاس‌های تولید، مبادله و سکونت نیاز به توسعه خدمات و فعالیت‌های تجاری و فرهنگی را پدید آورد و همچنین توسعه راه‌های ارتباطی درون شهری و برون شهری را امری حیاتی ساخت (عیسوی ۴۲، ۱۳۶۲). توسعه روش‌های ساختمان یکی از پدیده‌هایی بود که از پیشرفت‌های تکنولوژیکی ناشی شد و در سیمای شهر تأثیر شگفتی داشت. پیشرفت‌های صنعتی ساختمان امکان رشد در ارتفاع، کاربرد سازه‌های سبکتر و به کارگیری مصالح متنوع و مانند آن‌ها را به وجود آورد. تأسیسات مکانیکی و الکتریکی که در این دوره در بناها به کار می‌رفت، نیاز به مقابله با عوامل جوی توسط مصالح مورد استفاده را به شدت کاهش داد و درآمیختن فرم‌ها و نهادهای اجتماعی که کاربرد نوع خاصی از مصالح، فرم و نمای ویژه‌ای را الزامی می‌ساخت، با تحول جامعه به جامعه‌ای باز و از میان رفتن سنت‌های ساختمان تقریباً هر گونه بنایی با هر فرم و کیفیتی را امکان‌پذیر ساخت.

عامل دوم عوامل اقتصادی است. رشد مقیاس‌ها در مقیاس‌های سرمایه‌گذاری نیز منعکس شد. این سرمایه‌گذاری‌ها که در موضوع مورد بحث این کتاب خصوصاً به سرمایه‌گذاری تجاری مربوط می‌شود، در پیدایش مؤسسات تجاری بازرگانی و مالی مؤثر بود و منجر به توسعه بناهای اداری خصوصی در شهر گردید و این نیز به نوع خود در سیمای عمومی آن منعکس شد و در

ساختار عملکردی شهر نقش عمدہ‌ای را بر عهده گرفت.

پدیده اقتصادی دیگری که در مکان‌یابی فعالیت‌ها و فرم شهر بازتاب پیدا کرد، تبدیل زمین به یک کالای تجاری بود. این پدیده که منجر به پیدایش و توسعه بورس بازی می‌شد، از ویژگی نظام بازار آزاد سرچشمه گرفت. رقابت مؤسسه‌های تجاری بازرگانی و تولید و همچنین افراد برای به دست آوردن مناسب‌ترین موقعیت برای فعالیت مورد نظر به بالا رفتن بهای زمین در نواحی و مناطق مرکزی شد (حبیبی، ۱۳۷۵، جزو). ویژگی کالایی شدن زمین و قیمت‌گذاری آن بر اساس دسترسی و موقعیت، نسبت به فعالیت‌های دیگر به محدودیت کاربرد آن و نیاز به رشد در ارتفاع گردید. در پی اقتصادی شدن فعالیت ساختمانی متناسب با قیمت زمین، نوع فعالیت و بازده اقتصادی آن، ارتفاع بنا تعیین می‌گردید و این مسئله خود به تنها‌بی در فرم و سیمای شهر منعکس می‌شد.

عوامل اجتماعی و فرهنگی مداخله گر در نظام جدید با دگرگونی در نظام ارزشی، دگرگونی ساخت خانواده و خویشاوندی و تبدیل جامعه به جامعه‌ای باز و تغییر روش‌های آموزشی و فرهنگ‌پذیری عمل کرده است. این عوامل پیدایش نیازهای جدید و دگرگونی ساخت عملکردی و کالبدی شهر، تغییر نظام ارزشی را از یک سو در تغییرات اقتصادی و از سوی دیگر در روش‌های تولید اعمال کرده‌اند (تافلر، ۱۳۷۰، ۳۵۳). جنبه‌ای دیگر از نظام ارزشی به روابط و رفتارهای اجتماعی و فرهنگی ساکنان شهر مربوط می‌شود. سکونت که در گذشته بر اساس روابط قومی و خویشاوندی بود، اکنون کم و بیش از پیوندها و روابط دیگری پیروی می‌نماید و بر پایه مقدار درآمد و رقابت‌های اقتصادی مبتنی است.

توسعه روش‌های تولید و حمل و نقل و افزایش مقیاس‌های آن نیازمند به توسعه بندر گاهی عمیق‌تر و وسیع‌تر و افزایش تسهیلات بندری را اجتناب ناپذیر

ساخت. این پدیده اغلب با گسترش بندرها در سطح و اشغال فضاهای هم جوار نمود کرده است. نکته دیگر در خصوص ساخت کالبدی شهرهای بندری این دوره، تداوم گرایش رشد خطی شهر است که همچنان در طول ساحل و بندر و جاده‌های اصلی اتفاق افتاده است.

به لحاظ اقتصادی و مکان‌یابی فعالیت‌های مستقر در شهر که عبارت از فعالیت‌های اداری، تجاری، مالی، خدماتی، خدمات توریستی و وقت آزاد و سکونت است، جهت استقرار در بهترین نقاط شهر رقابت ایجاد شده قیمت و ارزش زمین بر پایه اهمیت آن از نظر خصوصیات مربوط به مکان آن در ارتباط با عوامل مهم قرار گرفت، که عبارتند از (رهنمایی، ۱۱۰، ۱۳۷۱) :

- ۱- دسترسی به مسیرهای سواره و پیاده
- ۲- امکان استفاده بهتر از شرایط محیطی
- ۳- ویژگی‌های فیزیکی زمین
- ۴- موقعیت شهر از نظر رابطه عملکردی با فعالیت‌های دیگر
- ۵- تأثیرات ناشی از قوانین و مقررات شهری که برای استقرار برخی از فعالیت‌ها در بعضی از نواحی، محدودیت‌هایی را پدید آورده و برای برخی دیگر امکانات و تسهیلاتی فراهم می‌کند.
- ۶- قیمت زمین که برآیند عوامل فوق است نماینگر میزان مطلوبیت و همچنان بازده اقتصادی یک منطقه شهری است.

بدین ترتیب بخش‌هایی که دارای دسترسی آسان‌تری به شبکه ارتباطی سواره دارند، از بیشترین اهمیت برخوردار هستند. بهای زمین و نوع فعالیت تعیین کننده مکان‌یابی و فرم مکان هر فعالیت است. در رقابتی که بین فعالیت‌های گوناگون وجود دارد، موسسه‌های اداری دولتی و سپس فضاهای مسکونی از کمترین توانایی اقتصادی برخوردارند. در نتیجه، عملکردهای اداری

ک در اثر توسعه دستگاه دیوانسالاری و نیازمند به گسترش به تازگی احداث شده‌اند، در نزدیکی مسیرهای اصلی و دورتر از مرکز شهر قرار گرفته‌اند و آن گروه از فعالیت‌های اداری خصوصی که در شهرهای بندری شامل بنگاهها، موسسه‌های تجاری و بازرگانی و شرکت‌های حمل و نقل هستند و از قدرت اقتصادی بالایی برخوردارند، به علت آن‌که دسترسی به آن‌ها با توجه به عملکرد بندر اهمیت زیادی دارند، گرایش به استقرار در نزدیک بندر دارند.

در خصوص توقفگاه‌ها، انبارها و باراندازها و مکان‌یابی آن‌ها در این دوره باید گفت که موقعیت این فعالیت‌ها بیش‌تر تحت تأثیر وضعیت پیشین آن‌ها است. این فعالیت‌ها که در جای کاروانسراها و توقفگاه‌های مربوط به دوره‌های اول و دوم توسعه شهر قرار گرفته‌اند در حاشیه مرکز شهر قدیم رشد یافته‌اند. این فعالیت‌ها که گاه نزدیکی زیادی را با هتل‌ها و مراکز توریستی ایجاد می‌کند در طبقه فوقانی احاطه کرده و طبقه زیرین آن‌ها به دفاتر مسافری و حمل و نقل یا تجاری (خرده فروشی) اختصاص یافته است (محمد سهی ۱۳۷۱، ۸۱). از دیگر ویژگی‌های بارز کالبدی این دوره، ظهرور و رشد بیش‌تر فضاهای فرهنگی و تفریحی به سبب کارکرد وسیع این فضاها در شهرهای بندری به لحاظ اقامت مسافرین و صاحبان کالا می‌باشد. این اتفاق، نقش بسزایی در اشتغال و سطح درآمد ساکنین شهر داشته و نقش خدماتی شهر را توسعه بخشیده است.

بدین ترتیب همان طور که ملاحظه شد دگرگونی‌های شرایط اجتماعی و ویژگی‌های شهری به‌ویژه در شهرهای بندری به صورت تدریجی می‌باشد. اگر چه در جریان این بررسی، امکان تعیین تاریخ خاص در مورد پایان یک دوره و آغاز یک دوره دیگر وجود نداشت، اما در شکل‌گیری این شهرها سه دوره به طور کلی مشخص شده که ویژگی‌های هر یک از این سه دوره به ترتیب زیر است:

۱- شکل‌گیری اولیه، که به دلیل شرایط خاص پیدایش این شهرها، اغلب در

هنگام پیدایش کارکرد بندری و در حدود رفع نیاز ساکنان آن بوده است. اما پس از توسعه با بهره گیری از شرایط منطقه‌ای مناسب کارکرد آن به عنوان بندری که به منطقه بزرگ خدمات بازارگانی می‌رساند، تبدیل شد. در این دوره از وسائل ابتدایی مانند چارپایان و کشتی‌های بادبانی برای حمل و نقل استفاده می‌شد و به دلیل محدودیت امکانات و تجهیزات فنی، شهر و معماری تحت تأثیر بسیار زیاد شرایط طبیعی شکل گرفت. مبادله کالا و اطلاعات بیشتر به صورت مستقیم، پایاپای و حضوری بود. ساخت جامعه به گونه‌ای مؤثر متکی بر واحدهای اجتماعی، خانواده و گروه‌های قومی استوار بوده و مدیریت توسط نهادها و فرم‌هایی که به صورت سنت‌های اجتماعی کنترل رفتارهای اجتماعی را میسر می‌گرداند انجام می‌گرفت.

-۲- در دوره انتقالی، توسعه شهر به عنوان مرکزی که به منطقه بزرگتر خدمات تجاری و مبادله و در دوره آغاز صنعتی شدن قرار دارد، مطرح است. در این دور مقیاس‌های سکونت رشد بیشتری کرده ولی هنوز مقیاس‌های تولید به مرحله‌ای که آن را به تولید انبوه می‌خوانند نرسیده است. وسائل حمل و نقل توسعه بیشتری یافته است. کشتی‌های تجاري به بنادر رفت و آمد کرده و اتومبیل به عنوان وسیله حمل و نقل در خشکی به کار گمارده می‌شود. به‌طوری که نیاز به احداث خیابان‌های جدید احساس می‌شود. اما هنوز وسائل ابتدایی حمل و نقل در شهر به کار گرفته می‌شود. ساخت جامعه خویشاوندی و با نهادهای فرهنگ سنتی به زندگی خود و کنترل زندگی اجتماعی ادامه می‌دهد.

-۳- در دوره صنعتی(سوم)، وسائل حمل و نقل جدید نیاز به بندرگاه‌های وسیع‌تر و عمیق‌تری را ایجاد کرده و حمل و نقل در خشکی در مقیاس‌های انبوه قرار می‌گیرد. وسائل تبادل اطلاعات پیشرفت کرده و مبادله به صورت رابطه غیر مستقیم امکان پیدایش و رشد مؤسسه‌های اداری واسطه را برای مبادله پدید

۳: سیر تحول شهرهای بندری ۴۱

آورده است. چهره شهر به دلیل سست شدن نهادهای فرهنگی نظم دهنده به روابط اجتماعی و پیشرفت‌های تکنولوژیکی (دانش فنی) و پیدایش امکانات فراوان و متفاوت دگرگون می‌شود.

روش‌های ساختمنی تغییر کرده و عوامل طبیعی و اشتراک‌های فرهنگی که باعث هماهنگی در چهره عمومی شهر شد، از میان می‌رود. به دلیل مقیاس‌های تولید و مبادله و به دلیل پیشرفت‌های تکنولوژیک شهرها و مراکز آن‌ها در سطح و ارتفاع رشد کرده‌اند. در جریان تغییر این شرایط و در نتیجه تغییر نیازهای زیستی و اجتماعی و چگونگی پاسخ‌گویی به این نیازها، از طرفی ساختار کالبدی و عملکردی شهر کارآیی خود را از دست داده و در نتیجه، امکان پیش‌بینی تحول عملکردی و کالبدی بخش‌هایی از مرکز شهر از میان رفت و از سوی دیگر بخش‌هایی که به دلیل موقعیت خاص خود نسبت به سیستم ارتباطی و مراکز ورود و خروج نقش مهمی در ساخت کل شهر بازی می‌کنند، با عدم کارایی عملکردها و فرسودگی کالبدی، دید و منظر شهری نامنظم و نامطلوب و نارسایی‌های عملکردی دیگر مواجه می‌شوند. تغییرات عمدۀ در ابعاد مختلف یک شهر بندری را در این دوره می‌توان چنین خلاصه کرد:

الف) تغییرات عملکردی: جایگزینی عملکردهای جدید در مکان عملکردهای قدیمی مانند استفاده از فضای مسکونی به عنوان انبار، تخلیه فضاهای از عملکرد، پیدایش عملکردهای جدید در مرکز و حاشیه شهر.

ب) تغییرات کالبدی: نوسازی و به وجود آمدن فضاهای جدید، روش‌های ساختمنی و معماری جدید، فرسودگی ساختمنی و معماری جدید، زمین‌های مخروبه، پیدایش فضایی برای فعالیت‌های جدید، تغییرات کالبدی در فضاهای معماری قدیم برای مطابقت با نیازهای جدید

ج) تغییرات جمعیتی: کاهش تراکم جمعیت مسکونی، سکونت موقت،

جمعیت حاشیه نشینی، افزایش تراکم فعالیت‌ها در بخش‌های فعال شهری با رشد مداوم شهرنشینی طی قرن هجدهم، تمام بنادر نخستین، عملکردهای دیگری را نیز عهده دار شدند و خیابان‌ها اولیه کم‌کم توسعه یافته و شبکه‌های ارتباطی وسیعی تشکیل شدند. خطوط راه آهن و هواپی مکمل راه‌های دریایی شده و با به هم پیوستن شبکه‌های جهانی تجارت دریایی رشد بسزایی یافته است. شهرهای بندری نخستین، روز به روز پراهمیت‌تر شده و امروز با نقش مهمی که ایفا می‌کنند از جایگاه بالایی در میان شهرهای جهان برخوردارند. شهرهای نیویورک، لندن، آمستردام، امروزه حجم قابل توجهی از کالاهای و مسافر را در سطح جهان رد و بدل می‌کنند.

نتیجه‌ای که از این بررسی مختصر می‌توان گرفت این که نگاهی به تاریخچه‌ی شکل‌گیری این بنادر نشان می‌دهد هرگاه اقدامات و برنامه‌ریزی‌های پشت بندر به صورت اصولی انجام پذیرد رشد عملکردی بنادر حتمی است. چنان که ملاحظه گردید همزمان با احداث اسکله‌ها و بندرگاه‌ها، طراحی و برنامه‌ریزی‌های مخصوص پشت بندرها در دستور کار دولتمردان قرار گرفته تا به لحاظ فضایی - کالبدی پیوستگی محکمی بین شهر و بندر ایجاد شود. این اقدامات نه تنها در شکوفایی عملکردی بنادر مؤثر بوده بلکه به طور مستقیم در افزایش و بهبود جایگاه اقتصادی شهر در سیستم اقتصاد جهانی تأثیر گذاشته است. اقداماتی از قبیل اصلاح قوانین، سرعت در انجام تخلیه، تریق کاربری‌های مهم و لازم از جمله ابزارهای قوی در این راستا محسوب می‌شوند. البته تهیه طرح‌های جامع و ساختاری متنوع به منظور بهبود وضعیت شهرهای با عملکرد تجاری و بندری از جمله اقدامات اساسی دیگر محسوب می‌شود. همه این اقدامات نشانگر این مطلب است که شهرهای بندری نگاهی ویژه و خاص را می‌طلبند و برنامه‌ریزی برای این تیپ شهرها از خصلت‌های منحصر به فرد

برخوردار است.

بر اساس همین ویژگی‌ها بود که عرصه‌های فضایی و کالبدی حاصل از روابط شهر و بندر بیشترین و مهم‌ترین تحول را در خلال سال‌های اخیر داشته‌اند. بررسی اجمالی این روند تغییر نشان می‌دهد عناصر ساده‌تر فضاهای شهری ناشی از ارتباط شهر و بندر در آغاز جای خود را به مقیاس‌های پیچیده‌تر داده، از سازوکارهای متفاوت‌تری نیز برخوردار است. لذا اساسی‌ترین مسئله در این تغییر شکل، تداخل گسترده ارتباطی بین شهر و بندر و دستیابی به منطق حاکم بر فضای این ارتباط است. در نتیجه مشخص شدن و تبیین عواملی که در حال حاضر بر اثر ارتباط بندر و پشت بندر (شهر) در مفهوم فضایی، زمانی، اقتصادی و اجتماعی سیمای شهری را دگرگون می‌سازد، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. از این رو در ادامه جهت درک بهتر اثرات بندر بر ساختار فضایی - کالبدی شهر ابتدا به بررسی و شناخت روابط موجود بین آهنگ رشد شهری و رشد عملکردی بندر می‌پردازیم. با روشن شدن سطوح ارتباطی مختلف بین شهر و بندر و ویژگی‌های حاکم بر آن با توجه به توسعه امکانات، وسعت و بعد عملیات، میزان نفوذ و اثرات القایی این ارتباطات بر شهر و سرعت گیری آن نیز قابل تشخیص خواهد شد. با تحلیل اثرات متقابل این جریان دو سویه و تعیین نقاط ضعف و قوت فرآیندهای حاکم بر نظام فضایی موجود و نحوه بازساخت آن‌ها ارائه نظام جدید نیز ممکن است. ارائه الگویی هر چند به صورت شماتیک جهت بیان نوع و نحوه خطوط ارتباطی شهر و بندر در ابعاد مختلف که خود مبنای تبیین و تحلیل وجوده گوナگون و اثرات متنوع این جریانات بر ساختار فضایی - کالبدی شهر محسوب می‌شود، می‌تواند در فهم بهتر مسأله کمک نماید. در نهایت از تحلیل این اثرات و صور مختلف فضایی آن در تبیین مساله اصلی که همانا شهر- بندر شدن نوشهر می‌باشد، استفاده می‌گردد.

نقش بندر در بازساخت فضایی شهر

شهر و بندر در فرآیند تکوین خود لازم و ملزم یکدیگر بوده و توسعه هر یک به دیگری وابسته است، به عبارت دیگر پیوند ساختاری محکمی بین این دو وجود دارد. بندر در ذات خود به عنوان عامل توانا در سازماندهی بازرگانی و ارتباطی نمی‌تواند نقش ایفا کند، مگر آن که با شهر در ارتباط باشد. بنابراین تشکیلات بازرگانی یک اقدام و عمل شهری و وابسته به شهر است و این وابستگی در سطوح متفاوت محلی و ناحیه‌ای عمل می‌کند و آن‌جا که میدان جاذبه مغناطیسی شهر در مرازهای ناحیه‌ای به ضعف می‌گراید، انجام فعالیت‌های بندر و به تبع عملکرد آن ضعیف و متوقف می‌شود. لذا شناخت این الگوهای ارتباطی و تحلیل آن‌ها تصحیح این ارتباطات و بهبود سطح کیفی آن‌ها را امکان‌پذیر خواهد ساخت. البته، امکان شناسایی جهت و میزان همه‌ی کنش‌ها به‌ویژه آن‌ها که بار مالی دارند شاید به آسانی مقدور نباشد. اما بسیاری دیگر از

وجوه ارتباطی شهر و بندر قابل تبیین و شناسایی هستند. بدیهی است که میزان مهاجرت پذیری و اثر بندر بر نوع و الگوی مهاجرت یک شهر بندری، تأثیر بندر بر ساختار جمعیتی و اشتغال، تغییر در الگوهای رشد شهری، مکان‌بایی فعالیتها و عناصر کالبدی و عملکردی مرتبط با فعالیت بندر، تأثیر بر کیفیت و سیمای شهری و ابعاد دیگر ویژگی‌های عینی و بارز یک شهر بندری است که نمودار واقعی این نوع نگرش هستند. از این رو در ادامه سعی خواهد شد تا این خطوط کلی ارتباطی شهر و بندر و نحوه اثر پذیری آن‌ها معرفی و مورد بحث قرار گیرند.

همان‌طور که در مباحث قبلی به تفصیل بیان شد وابستگی‌های فضایی - کالبدی شهر و بندر، امری بدیهی است. از این رو به جرأت می‌توان گفت شهر بندری یک سیستم کارکردی مستقل نیست بلکه این سیستم از شکل‌گیری شبکه‌های اجتماعی، اقتصادی و طبیعی ناشی از ارتباط با بندر و کنش‌های متقابل و دو سویه نیرو می‌گیرد و همواره تحت تأثیر این روند و تعاملات متقابل ایجاد شده مابین عناصر ساختاری به حیات و فعالیت خود ادامه داده و نقش بازارگانی خود را تعالی می‌بخشد. به عبارت دیگر شهر و بندر در یک شبکه تعامل اجتماعی، داد و ستد متقابل، خدمات، کالاهای انجام کارهای اداری، سیستم حمل و نقل به هم می‌رسند که در این اثر از آن به عنوان باز ساخت فضایی تغییر شده است. از این رو نخست در ادامه وجود و فرآیندهای اصلی ارتباطی بین شهر و بندر و ویژگی‌های فضایی حاکم بر این روابط باز شناسایی شده و بیان تصویری سطوح و وابستگی آن‌ها نیز ارائه خواهد شد.

بازساخت کالبدی

یکپارچگی فضاهای از روابط فیزیکی و از طریق شبکه‌های حمل نقل طبیعی و انسان ساخت به وجود می‌آید. راههای جدید و مدرن، سیستم‌های خط

آهن و خطوط هوایی که در پشت بندر عمل می‌نمایند می‌توانند زمان را محدود ساخته و هزینه‌ها را کاهش دهند و به تبع آن بازارها نیز گسترش می‌یابد. در نتیجه، توزیع و عرضه کالا و خدمات عملی خواهد شد. ضعف موجود در خطوط ارتباطی و شبکه‌های حمل و نقل، انسداد فضایی شهر را موجب شده که اثر آن را به وضوح می‌توان در عملکرد بندر مشاهده کرد. چرا که افزایش کارکرد بندر به ایجاد ارتباط شهر با ناحیه و قدرت ارتباطی آن بستگی کامل دارد. بدین ترتیب در صورت ایجاد ارتباط فیزیکی و یا وجود نقص و اشکالاتی در سیستم حمل و نقل خشکی اعم از جاده‌ای و سایر خطوط، کالاهای بارگیری شده در بندر به موقع به بازار نخواهد رسید و سطح داد و ستد پایین آمده و سرانجام تحرک بندر و سطح عملکردی آن نزول می‌یابد، که این امر خود بر جایگاه و نقش شهر تأثیر می‌گذارد.

باز ساخت اقتصادی

فرآیندهای اقتصادی یکپارچگی فضای شهر را توسعه می‌بخشند. در این زمینه شبکه‌های بازار مهم‌ترین وابستگی و ارتباط را تشکیل داده که از طریق جریان کالا، سرمایه، درآمد و تولیدات کارخانه‌ای و کشاورزی صورت می‌گیرد. گسترش و وابستگی شبکه‌های بازاری نیروی عمدahای در بهبود و افزایش عملکرد تجاری یک بندر بازرگانی مانند نوشهر محسوب می‌شود و توسعه سیستم فضایی مبادله را عملی می‌سازد. این عوامل در معیارگزینی کالاهای وارداتی و نیز در امر بسته‌بندی و مراحل حمل و نقل محصول مؤثر است به این ترتیب به واسطه محلی بودن عملکرد برخی از بنادر مانند نوشهر تقاضای شبکه بازارهای محلی و میزان ارتباط شهر با این بازارها تأثیر بسزایی در روابط شهر و بندر می‌گذارد. ارتباط اقتصادی شهر با بندر، اثرات دیگری نیز بر فضای حاکم بر این

ساختار دارد. ایجاد اشتغال، افزایش سطح درآمد، ظهور فضاهای مولد، رونق فعالیت‌های مرتبط با عملکرد بندر، ایجاد صنایع وابسته به بندر و دریا توسعه اقتصادی نواحی بلافصل شهر از دیگر وجوده این تأثیرپذیری شهر می‌باشد. ساختار اقتصادی ویژه شهر که حاصل جریان پول و تبادل سرمایه از محل مبادله کالا و خدمات است در ابعاد فضایی مختلف و رشد اقتصادی شهر اثر چشمگیر دارد. رفت و آمد مسافران، اقامت صاحبان کالا و شرکت‌ها باعث ترقی بخش خدماتی شهر به‌ویژه عناصر و کاربری‌های پذیرایی و اقامتی، خرده فروشی‌ها و صنایع دستی و خانگی می‌شود. نحوه مکان‌یابی اجزا و عناصر مرتبط با فعالیت‌های ویژه اقتصادی و چگونگی آن اثر پذیری کالبدی و اقتصادی شهر بندری است.

بازساخت اجتماعی و جمعیتی

ساختار اجتماعی- جمعیتی شهرهای بندری به واسطه تبادل افراد و اطلاعات از ویژگی خاص و ویژه‌ای برخوردار است. حضور قومیت‌ها و اقسام اجتماعی مختلف با الگوهای رفتاری و فرهنگ متفاوت بافت اجتماعی شهر را از تنوع قابل توجهی برخوردار می‌نماید. تأثیر این تنوع را در کالبد شهر و به‌ویژه در گزینش فرم و معماری خاص و بناهای ساختمانی نیز می‌توان مشاهده کرد.

ساختار جمعیتی شهر بندری همانند بافت اجتماعی آن تحت تأثیر مستقیم بندر و فعالیت‌های آن قرار دارد. فعالیت‌های متنوع و امکان تجارت در شهر بندری، ساختار جمعیتی آن را با مهاجرت پذیری و برخورداری از الگوهای متنوع تحت تأثیر قرار می‌دهد. تحرک‌های جمعیتی در این گونه شهرها اغلب به صورت مهاجرت‌های دائمی و روزانه صورت می‌گیرد. افزایش در سطح عملکرد بندر در بعضی از فصول و نیاز به کارگر بیشتر برای تخلیه و جابه‌جایی و انجام اقدامات

۴: نقش بندر در بازساخت فضایی شهر ♦ ۴۹

مریوطه روند مهاجرت‌های موقتی و فصلی را افزایش می‌دهد. از این‌رو، اندازه شهر و مقیاس جمعیتی آن همواره تحت تأثیر میزان این مهاجرت‌ها و حرکات جمعیتی دست خوش تغییر و نوسان است.

بازساخت خدماتی و اداری

توسعه وابستگی‌های فیزیکی، اقتصادی و جمعیتی بین مکان‌ها، توزیع خدمات اجتماعی تجاری و میزان دسترسی به خدمات شهری و امکانات آن را مطرح می‌سازد. توان عرضه خدماتی یک شهر بندری همانند سایر شهرها با میزان جمعیت، انواع کارکردها قدرت حمل و نقل، میزان درآمد، حوزه نفوذ و سرانجام با تصمیمات حکومتی ارتباط مستقیم دارد. سطح آستانه توزیع خدمات گوناگون با هم تفاوت‌های بسیاری دارد، یعنی هر کدام از خدمات عرضه شده دارای آستانه ویژه‌ای است که با میزان تخصصی بودن خدمات و احتیاج مردم تفاوت پیدا می‌کند. این در حالی است که تعیین آستانه این خدمات در شهرهای بندری که دارای کارکرد تجاری و مسافربری هستند، ارتباط خدماتی شهر علاوه بر وجود سطح قابل توجهی از خرده فروشی‌ها و عدمه فروشی‌ها با کارکردهای ویژه دیگری از قبیل بازارهای صنایع دستی، هتل‌ها، اقامتگاه‌ها و رستوران‌ها قابل تعریف است. علاوه بر این وجود شرکت‌های حمل و نقل متعدد، بنگاه‌ها و پایانه‌های مسافربری، فضاهای فرهنگی و تفریحی از ملزمات اصلی خدماتی یک شهر بندری محسوب می‌شوند.

از سوی دیگر سیستم‌های فضایی با یک سلسله وابستگی‌های سیاسی و اداری از طریق روند بودجه عمومی، تصمیمات مسئولان دولتی، عرضه خدمات دولتی، تأمین امکانات مورد نیاز و پشتیبانی‌های سیاسی به صورت سیستم یکپارچه در می‌آید یا در داخل این وابستگی‌ها تغییر شکل می‌دهد (شکویی

۵. ♦ نوشهر از شهر تا شهر- بندر

۲۷۴، ۱۳۷۳). به موازات رشد شهر و عملکرد بندر و مراکز جدید کارکردهای اجتماعی که به وسیله دولت‌ها انجام می‌شود افزایش می‌یابد. گمرک به عنوان یک فضای اداری- سیاسی در یک شهر بندری بالاترین نقش را در برقراری این ارتباط فضایی ایفا می‌کند. سرعت عملیات گمرکی در یک شهر بندری بسیار حائز اهمیت است، چرا که این سرعت و افزایش آن باعث تقلیل هزینه‌های فرصت و اتلاف وقت و در نتیجه کاهش "دموراز" خواهد شد تأثیر این فرآیند را که موجب ایجاد انگیزه بین صاحبان کالا و شرکت‌ها برای حمل کالاهای خود از (بندر مورد نظر) خواهد شد، می‌شود مشاهده کرد.

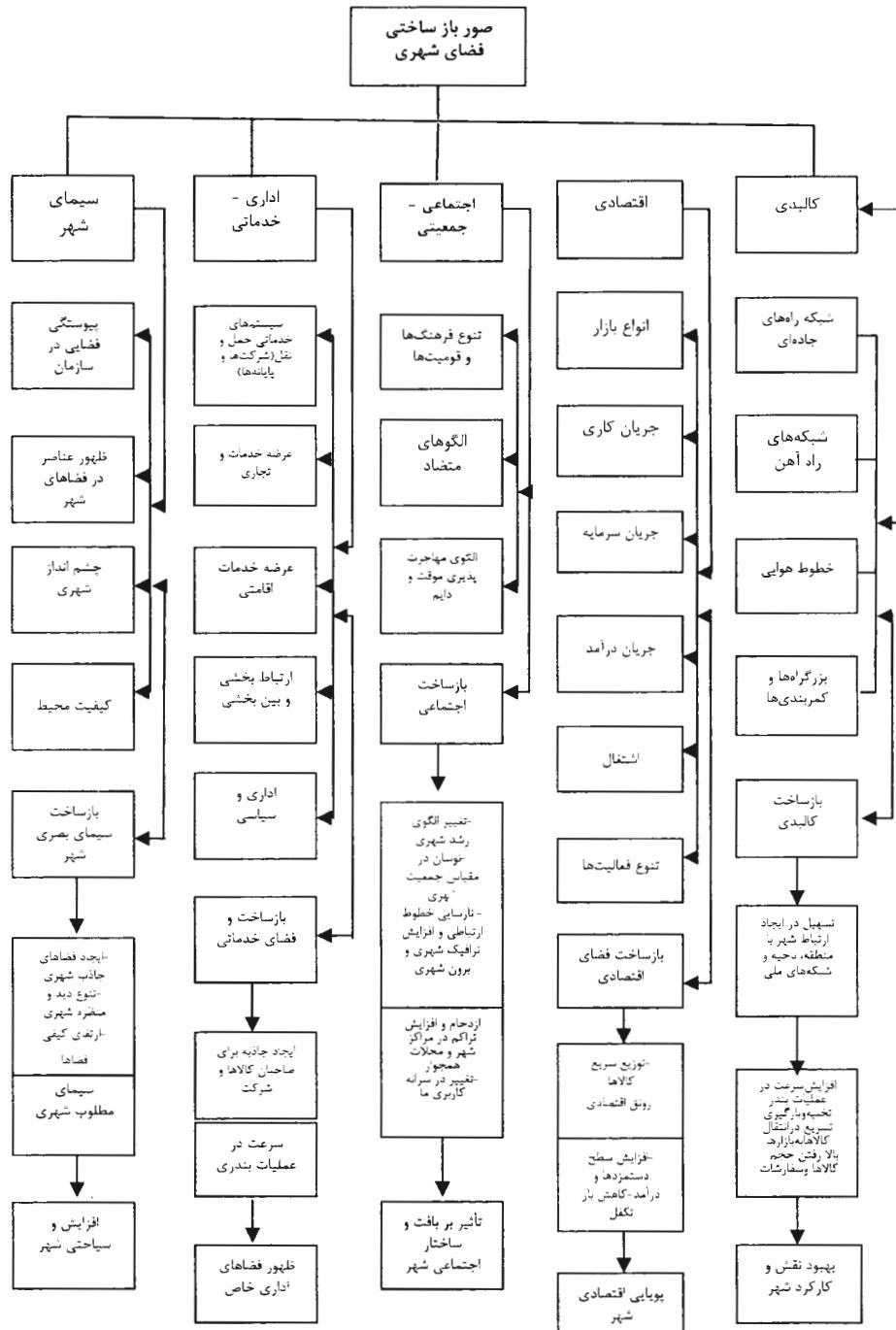
باز ساخت سیمای شهری

تصویر ذهنی یا سیمای شهری کلیه برداشت‌ها، دانسته‌ها، باورها، حدس‌ها، و انتظاراتی است که فرد از محیط پیرامون خود داشته، ارزش، کیفیات، عملکرد و اولویت‌های متفاوت را در ذهن وی ایجاد می‌نماید. این ذهنیات تابعی از کلیه اطلاعاتی است که فرد تا آن برده از زمان دریافت و در ذهن خود انباشته است. می‌توان گفت سیما و یا تصویر ذهنی از شهر، طرح وارهای ارزش‌گذاری شده در ذهن فرد از منظر شهری باشد. عوامل متعدد فیزیولوژیکی، فردی، اجتماعی، اعتقادی، ارزشی...، در ایجاد سیما یا تصویر ذهنی نقش مهمی ایفا می‌نماید (لینچ ۱۳۷۴، ۱۵۷)، سیما یا تصویر محیط در ذهن، همچون تمامی تصاویر دارای عناصر و ساختار ویژه است که عناصر تصویر را در ارتباطی میان آنان در خود جای داده است. کوین لینچ تصویر هر محیط شهری را به سه جزء تجزیه می‌کند: "هویت"، "ساختار"، "معنی" به اعتقاد لینچ در تصویر ذهنی از شهر این سه جزء پیوسته با یکدیگر و به صورت وحدت یافته‌ای جلوه‌گر می‌باشد (همان). به این اعتبار برای این که تصویری از یک شهر بندری داشته باشیم نخست

لازم است شهر دارای هویتی باشد که به واسطه آن با شهرهای دیگر متمایز گردد و شهر مورد نظر به صورت جدا و در خود مستقل نیز به شناسایی درآید. در مورد هویت شهر بندری نیز مقصود آن است که شهر دارای صفات خاص خود باشد که آن را منحصر به فرد می‌کند. در این ارتباط "معنی" در شهر بندری فی الواقع رابطه‌ی حسی شهر با ناظر است که این رابطه با رابطه‌ی کالبدی - فضایی و نرمال کاملاً متفاوت است و در برگیرنده حسی درونی از دیدن و لمس کردن حقیقی شهر به دست می‌دهد، منظور است (همان).

براساس مطالعات "لینچ" تصویر یا سیمای شهری، مجموعه‌ای از عواطف اولیه است که از تجربه فضا به دست آمده و در مجموعه تصاویر ذهنی به عناصر مختلفی از قبیل حوزه‌ها مسیرها، لبه‌ها، گره‌ها نشان‌ها مرتبط یا منزع می‌شوند که در تحلیل سیمای شهری نوشهر این عناصر مورد توجه و تأکید ویژه قرار گرفته‌اند. به این اعتبار، بندر با فضای احاطه کننده آن یعنی "شهر" در ابعاد و سطوح مختلف ارتباط برقرار می‌نماید. شدت و کیفیت این ارتباطات فرآیندهای مختلفی را در ساختار و سازمان فضایی شهر حاکم کرده که به تبع آن‌ها سازمان فضایی و بافت کالبدی شهر دچار باز ساخت می‌گردد. از سوی دیگر فرآیندهای فضایی حاکم در شهر به طور مستقیم در افزایش یا کاهش عملکرد بندری مؤثر بوده و میزان نفوذ آن را در سطوح محلی، منطقه‌ای، ملی، بین‌المللی تحت تأثیر قرار می‌دهند. بیان تصویری ارتباطات دو سویه شهر و بندر در ابعاد پنج گانه مورد نظر که مسیر اصلی تبدیل شدن شهر نوشهر به شهر-بندر در آینده و مباحث بعدی ترسیم می‌نماید در چارت ۱ نمایش داده شده است.

چارت ۱ : نمای تصویری نحوه بازساخت فضای یک شهر - بندر



در این مبحث تلاش شده تا با بررسی کلی ساختار شهرهای دارای کارکردهای متفاوت به خصوصیات شهرهای بازارگانی، که در آنها عملکرد بندری و تجارتی بارز بوده، پرداخت شود. به همین منظور شهرها به لحاظ نقشی که اینها می‌کنند به شهرهای معدنی، صنعتی، نظامی، فرهنگی، تفریحی و بازارگانی دسته‌بندی، ویژگی‌های فضایی - کالبدی هر یک به اختصار بیان شده است.

این بررسی نشان داد که ساختار عملکردی شهرها بیانگر مجموعه‌ای متعادل و هماهنگ از فعالیت‌های گوناگون نیستند بلکه پاره‌ای از آن‌ها تنها نقش‌های خاصی ایفا می‌کنند و به مرور زمان این نقش تخصصی شده و در کوتاه مدت موجب رونق شهر می‌شود. تخصصی شدن عملکرد شهر نیز به تدریج ساختارهای اقتصادی اجتماعی و کالبدی شهر را تحت تأثیر قرار داده و بر سایر عناصر سازنده شهر نیز تا حدود زیادی اثر می‌گذارد. بدیهی است که سازمان و عملکرد این شهرها نیز می‌باشد با تخصص آن‌ها هم سویی داشته باشد. بر این اساس و با توجه به هدف، سعی شده عوامل مؤثر بر ساختار فضایی - کالبدی یک شهر بندری که از عملکرد خود یعنی بندر تأثیر مستقیم دریافت می‌کند شناسایی شده تا در نهایت بتوان در جهت ایجاد هم سویی این کنش‌ها راه کارهای مناسبی پیشنهاد کرد.

وجود فضاهای ارتباطی خاص و منحصر به فرد در شهرهای بندری شاهد ساختار فضایی و کالبدی ویژه در این گونه شهرها هستیم. با توجه به این خصوصیات بارز شهر بندری است که می‌باشد با توجه به رویکردهای نوین طراحی و برنامه‌ریزی در مواجهه با این کانون‌ها عمل نمود. بدین ترتیب وجود سرعت در جریان افراد، کالاهای اطلاعات و عناصر فیزیکی در چنین شهرهایی این الزام وجود دارد که شهر به سرعت خود را در مقابل دگرگونی‌ها آماده ساخته و نیز افزایش ظرفیت‌های شهر و جایگزینی فضاهای در جهت تطابق با فرآیندهای

موجود و نیازهای روز هماهنگ شوند.

بنادر در واقع برای ایفای نقش اصلی خود، تابع فعالیت و داده‌های اقتصادی خشکی‌ها هستند و هم‌چنین توسعه بندر تنها به تصحیح رابطه بندر و ناحیه آن بستگی دارد. توجه به پشت بندرها و برنامه‌ریزی عناصر فضایی خارج از بندر از اهمیت بسزایی برخوردار است.

شهرهای بندری با توجه به موقعیت جغرافیایی و خاص، مکان یابی‌های متفاوتی را نسبت به بندر انجام می‌دهند. بر اساس این مکان گزینی‌ها شاهد شکل‌گیری اشکال متفاوتی از شهرهای بندری هستیم که در به چند مورد رایج از این شیوه‌ها و شکل‌ها اشاره شده است. این صور، نحوه شکل‌گیری شهرهای بندری را با توجه به موقعیت بندرگاه آنان نشان می‌دهند که تأثیر شایانی در رشد و گسترش کالبدی شهر و نیز چگونگی شکل‌گیری این فرآیندها دارد.

در بررسی سیر تحول شهرهای بندری نیز به سه دوره مجزا یعنی، مرحله "پیدایش بنادر"، "دوره انتقالی"، "دوره صنعتی" و خصوصیات فضایی - کالبدی شهر در هر دوره اشاره شده و بیان شده است که دگرگونی‌های شرایط اجتماعی و ویژگی‌های شهری این کانون‌ها به صورت تدریجی بوده است. در دوره اول و مرحله شکل‌گیری اولیه به دلیل شرایط خاص پیدایش این شهرها به جهت پایین بودن سطح کارکرد بندر، شهر از شعاع عملکردی وسیعی برخوردار نبوده است. ساخت جامعه به گونه‌ای متکی بر واحدهای اجتماعی و خانواده و گروه‌های قومی استوار بوده و مدیریت شهر توسط نهادها و فرم‌هایی که به صورت سنت‌های اجتماعی کنترل می‌شد انجام می‌گرفت. در دوره انتقالی توسعه شهر به عنوان مرکزی که به منطقه بزرگتر خدمات تجاری و مبادله و در دوره آغاز صنعتی نوظهور وسایل حمل و نقل جدید نیاز به بندرگاه‌های وسیع‌تر و عمیق‌تر را ایجاد و حمل و نقل در خشکی در مقیاس‌های انبوه شروع به فعالیت کرده

۴: نقش بندر در بازساخت فضایی شهر ♦ ۵۵

است. در این دوره است که می‌توان تغییرات عملکردی، کالبدی و جمعیتی سریعی را در شهرهای بندری مشاهده کرد. وابستگی‌های فضایی شهر و بندر شناسایی و نحوه اثرگذاری بر ساختار فضایی- کالبدی و بافت شهر مورد تحلیل قرار گرفت. در نتیجه این تحلیل‌ها و شناخت دقیق واکنش‌های متقابل و اثرات آن‌ها میزان وابستگی‌های بندر و پشت بندر قابل سنجش و کیفیت آن قابل ارزیابی است.

ماحصل این ارزیابی‌ها همانا تشخیص الگوی‌های مناسب ارتباطی بین شهر و بندر و همسو نمودن جریانات حاکم بر ساختار فضایی شهر بندری است که هدف نهایی کتاب حاضر می‌باشد.

ارتباطات فضایی شهر نوشهر با بندر

پیدایش شهرهای جدید به مفهوم مرکز تجمع شهری که حالت خود کفایی اقتصادی نداشته و محل مبادله مازاد محصولات کشاورزی روستاهای باشد، از زمان صفویه به بعد در استان مازندران روند چشم‌گیری داشته و رشد و گسترش بازارگانی در آن عصر نقش بسزایی در ارتباط با تسريع این روند ایفا کرد است. و البته گسترش دامنه تجارت با اروپا موجبات ظهور شهرهای جدید و زمینه توسعه و تحول روستاهای قدیم مازندران را فراهم ساخت. هسته اولیه ظهور شهرهای جدید را روستاهای بزرگ مرکزی تشکیل می‌دهد. این کانون‌های زیست به طور عمده در تقاطع راههای کاروان‌رو استقرار یافته و با فراهم کردن تسهیلات حمل و نقل و اقامت تجار و مسافران و امکان مبادله کالاهای و سایر فعالیت‌ها نقش تجاری و بازارگانی یافته‌اند از این رو، روند تکاملی این کانون‌ها در

مراحل بعدی ظهور مراکز جمیعتی بزرگ را در سازمان فضایی استان منجر شده که شهرهای امروزی مازندران را تشکیل می‌دهند. از جمله شهرهایی که تحت تأثیر این جریانات حاکم بر ساختار فضایی منطقه تکوین یافته شهر بندری نوشهر است (طرح و کاوش، ۳۴، ۱۳۷۰).

نشهر به لحاظ جغرافیایی تاریخی در ناحیه کران از بلوک دشت کجور واقع شده که رودخانه چالوس حد غربی و خیره رود حد شرقی آن را تشکیل می‌دهد. این بلوک در قدیم جزء اراضی اسپهبد نشین رویان بوده است. دو کانون روستایی گردکل و شهر پشت مستقر در نزدیکی رودخانه گردگل و حاشیه شمالی محور ارتباطی که در عهد صفویه از آذربایجان تا خراسان امتداد می‌یافتد از هسته‌های اولیه شکل‌گیری شهر نوشهر محسوب می‌شوند. با این وجود مراکز مزبور از اهمیت خاص برخوردار نبوده‌اند اما در دوره قاجار نزدیکی این کانون‌ها به دریا و مناسب بودن ساحل آن منطقه برای پهلوگیری شناورهای تجاری که به امر مبادله و حمل و نقل کالا میان ایران و روسیه (شوروی) می‌پرداختند توجه شخصی به نام خاچیک را جلب کرد. او امکانات نگهداری برخی فرآورده‌های کشاورزی در این منطقه را فراهم کرده و از این طریق به امر ورود و صدور کالا به کشور روسیه پرداخت.

این امر موجب رونق فعالیت‌های مختلف اقتصادی در این نقطه شده و شهرکی در کناره شمالی رودخانه گردکل به نام "خاچک" شکل گرفت. پس از خاچیک موقعیت تجاری دهکده مورد توجه حبیب‌الله خان سردار خلعتبری قرار گرفت که اقدامات عمرانی در این منطقه انجام داد به همین مناسبت خاچک در زمان وی حبیب آباد نامیده شد و سپس به "ده نو" تغییر یافت.

در اوایل دوره پهلوی این روستا به صورت بندری با هویت شهری درآمد و به "نشهر" تغییر نام یافت. از این زمان به بعد شهر، تجربه‌گر گسترش کالبدی با

۵: ارتباطات فضایی شهر نوشهر با بندر ۵۹ ♦

مفهوم خاص و همزمان با رشد عملکردی بندر شد. به طوری که نقطه عطف تکوین شهر نوشهر با احداث اسکله و تکامل بافت اولیه شهر متناسب با افزایش حجم عملکرد بندر و مبادلات کالا و خدمات همراه بوده است. به این اعتبار، در این مبحث تلاش بر این است تا چگونگی اثرگذاری بندر به عنوان عملکرد شهر بر ساختار فضایی - کالبدی آن تحلیل و تبیین شود.

بازساخت اجتماعی جمعیتی

فقدان بریدگی‌های مهم، ایجاد بندرگاه در ساحل جنوبی دریای خزر را بسیار محدود کرد از این رو نوشهر دارای موقعیت منحصر به فرد بندری در قسمت مرکزی ساحل جنوبی دریای مازندران است. نبود بندرگاه دیگر جزء نوشهر در فاصله طولانی میان بندر انزلی و حسن‌کیاده در غرب منطقه تا بندر ترکمن در شرق و نیز فاصله نزدیک بندر نوشهر تا تهران بر اهمیت این شهر و نیز انگیزه مهاجرت جمعیت به آن افزوده است.

با شروع فعالیت بندر نوشهر تجارت خارجی با اتحاد جماهیر شوروی (سابق) تأثیر زیادی بر رونق اقتصادی شهر و رشد جمعیت آن گذاشت و باعث مهاجرت عده‌ای از جمعیت مناطق روستایی ناحیه و نیز سایر مناطق به آن شد. انتزاع شهرستان نوشهر از شهرستان تنکابن و اعطای مرکزیت شهرستان به این شهر در سال ۱۳۲۷ موجب رونق مضاعف و تشديد جاذبه‌های مهاجرپذیری آن شد. با این وجود جمعیت شهر در سال ۱۳۳۵ بسیار اندک و تنها حدود ۲۷۰۰ نفر بوده است.

در دهه ۴۵-۳۵، شهر تجربه‌گر رشد جمعیتی سریع معادل ۱۲/۷ درصد در سال بوده و جمعیت آن در سال ۴۵ به ۹ هزار نفر یعنی ۳ برابر جمعیت سال ۳۵ رسید. با آغاز دهه ۴۰، از یک سو به دلیل گسترش و تغییر ماهیت بازرگانی

۶۰ ♦ نوشهر از شهر تا شهر- بندر

خارجی از بازارهای منطقه‌ای و ملی، از حجم فعالیت‌های مبادی ورودی و خروجی نظیر نوشهر که در مقیاس محلی عمل می‌کردند کاسته شد. از سوی دیگر به دلیل افزایش درآمد سرانه ملی، سفرهای توریستی به منطقه افزایش زیادی یافت و نوشهر به دلیل نزدیکی به پایتخت جاذب تعداد زیادی از این مسافران شد. بنابراین بخش توریسم اهمیت بیشتری یافته و جایگزین فعالیت‌های صادراتی و وارداتی در اقتصاد شهر شد. وجود کاخ‌ها و تفریح‌گاه‌های سلطنتی در این دوره نیز بر تشدید این روند افزود.

نرخ رشد جمعیت در دهه ۴۵-۵۵ برابر $6/08$ درصد در سال و جمعیت شهر نوشهر در سال ۵۵ حدود 16000 نفر بوده است. کاهش نرخ رشد جمعیت در این دوره به دلیل افزایش عدد پایه بوده و تعداد مطلق مهاجرین همچنان چشمگیر است. مقایسه روند تغییرات جمعیت نوشهر با سایر شهرهای غیر بندری استان طی دو دهه اول سرشماری، حکایت از رشد سریع جمعیت شهر از محل مهاجرت به خاطر کارکرد بندر دارد. نرخ رشد شهرهای نور، چالوس، آمل و بابل طی دهه ۳۵-۴۵ به ترتیب $5/06$ ، $4/28$ ، $6/06$ ، $3/28$ درصد بوده و در دهه بعد نیز تغییر محسوسی نداشته‌اند. البته در خصوص شهرهای دارای قدمت از جمله آمل، بابل و ساری وضعیت متفاوت بوده و کاهش نرخ رشد مفهوم دیگری می‌یابد. مقایسه در اوضاع اجتماعی و جمعیتی که همزمان با نوشهر ظهور یافته‌اند نشان دهنده تأثیر بندر بر بازساخت فضایی و اجتماعی آن می‌باشد. دارا بودن رشدی معادل $12/7$ درصد در دهه ۳۵-۴۵ بعد از حدود یک دهه از عمر احداث بندر و شکل‌گیری تجارت و بازرگانی در این شهر رویکرد عینی اثر بندر بر روند جمعیت‌پذیری و در نتیجه مقیاس شهر نوشهر است.

پس از انقلاب اسلامی و وقوع جنگ، بخش توریسم در منطقه تا حدود زیادی راکد شد، اما نامنی آبراههای جنوب و افزایش فعالیت‌های وارداتی از بنادر

۵: ارتباطات فضایی شهر نوشهر با بندر ۶۱

شمالی و غرب کشور موجب شد تا رونق خدمات وابسته به آن خلاء ناشی از رکورد فعالیت‌های توریستی را در اقتصاد شهر در دهه ۱۹۵۵-۱۹۶۵ جبران کند و جاذبه‌های مهاجرپذیری شهر هم چنان پایرجا بماند به طوری که نرخ رشد جمعیت شهر در این دهه، به حدود ۵/۵ درصد در سال رسیده است. ساختار جمعیتی شهر در این دهه نیز به موازات عملکرد بندر دستخوش تغییر شد. از یک طرف به واسطه وقوع جنگ و ناامنی بنادر جنوب کشور عملکرد بنادر شمالی بهویژه نوشهر افزایش یافت.

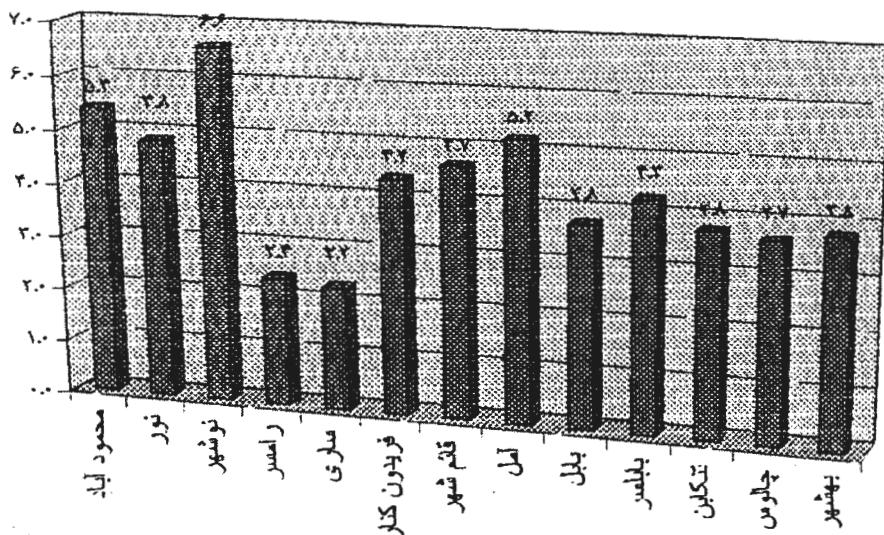
روندهای تغییرات و نرخ رشد جمعیت در دهه ۱۹۶۵-۱۹۷۵ متعادل شده و به ۳/۲۱ درصد در فاصله سال‌های ۱۹۷۰-۱۹۶۵ و ۱۹۷۵-۱۹۷۰ طی دوره‌ی ۱۹۷۰-۱۹۷۵ رسیده است. این اعتدال به اشباع شدن ساختار اشتغال شهر از یک سو و از طرف دیگر به سیاست‌های کلان دولت در جهت کنترل جمعیت بر می‌گردد. بر اساس سرشماری سال ۱۳۷۵ جمعیت شهر نوشهر حدود ۳۵۰۰۰ نفر برآورد شده که در مقایسه با سال‌های پایه (۱۳۳۵) تقریباً ۱۳ برابر شده است. مقایسه نرخ رشد شهرهای استان مازندران طی دوره ۴۰ ساله نیز حکایت از بالا بودن میزان نرخ رشد جمعیت نوشهر به نسبت سایر شهرها دارد که بخش عمدی این وضعیت به وجود بندرگاه و فعالیت‌های مرتبط با بندر و بازرگانی و نیز موقعیت توریستی شهر بر می‌گردد.

جدول ۱: باز ساخت فضای جمعیتی شهر- بندر نوشیر با نگاه آمار

متوسط رشد سالانه (درصد)	جمعیت	شاخص‌ها	
		مقاطعه‌سازی	نگاه آمار
-	۳۷۱۷	۱۳۲۵	۱۳۲۵
۱۲/۷	۹۰۱۶	۱۳۴۵	۱۳۴۵
۶/۸	۱۶۲۶۳	۱۳۵۵	۱۳۵۵
۵/۶	۲۸۲۱۶	۱۳۶۵	۱۳۶۵
۱۳/۲	۳۵۱۳۳	۱۳۷۵	۱۳۷۵
۱/۸	۴۲۱۷۵	۱۳۸۵	۱۳۸۵

مأخذ: مرکز آمار ایران، جمعیت شهرهای ایران ۱۳۳۵-۸۵

نمودار ۱: نرخ رشد جمعیت نوشیر در مقایسه با سایر شهرهای هازندران ملی دوره ۷۷-۷۸



مأخذ: مرکز آمار ایران، جمعیت شهرهای ایران ۱۳۳۵-۷۵

بازساخت ساختار اقتصادی شهر

سابقه شهری نوشهر فراتر از آغاز قرن حاضر نیست و این شهر که در گذشته آبادی کوچکی بوده هیچ‌گاه اهمیتی در مرکزیت تجاری و خدماتی ناحیه نداشته است. گسترش و اهمیت اقتصادی نوشهر با ایجاد تأسیسات بندری در آن (۱۳۱۲-۱۸) آغاز شد و ایجاد تأسیسات گمرکی در جوار بندر و تجارت خارجی با کشور سوری ساق موجب رونق اقتصادی این شهر شد. اعطای مرکزیت شهرستان به نوشهر در سال ۱۳۲۷ (قبلًا با تنکابن بوده) بر اهمیت اقتصادی این شهر افزوده و توجه حکومت قبلی به این شهر موجب اهمیت مضاعف نوشهر شد (مهندسين مشاور طرح و کاوش، ۳۷، ۱۳۷۰).

خدمات برتر در نوشهر هنوز توسعه نیافته است و دلیل عمدۀ آن نیز مقیاس محدود جمعیتی است که ایجاد چنین فعالیت‌هایی را امکان‌پذیر نمی‌سازد. از این رو نوشهر در زمینه‌هایی مانند خدمات مشاوره‌ای خدمات تولیدی، مراکز آموزش عالی و بیمارستان‌های تخصصی، تحت سیطره مؤثر خدماتی تهران است و به دلیل نزدیکی به مرکز کشور، وابستگی خدماتی بیمه مرکز استان به جز در زمینه خدمات اداری بسیار ضعیف است.

صنعت هم هنوز در نوشهر توسعه نیافته است. زیرا اتخاذ سیاست‌های دولت قبل و بعد از انقلاب مبنی بر توریستی کردن منطقه مازندران غربی مانع از شکل‌گیری مکان‌های صنعتی و استقرار صنایع جدید و بزرگ در این شهر شده است. در حال حاضر اکثریت قریب به اتفاق صنایع نوشهر را واحدهای تولیدی کوچک تشکیل می‌دهند که به دلیل کمیابی زمین و گرانی آن در محدوده شهر و در حومه روستایی آن استقرار یافته‌اند. این در حالی است که با توجه به بندری بودن شهر نه تنها فعالیت‌های صنعتی مرتبط با این عملکرد رشد نکرده بلکه فعالیت‌های غیر صنعتی دیگر از جمله شیلات و ماهیگیری در عرصه فضایی و

اشتغال شهر ظاهر نشده است.

از آغاز دهه ۴۰ همزمان با افزایش درآمد سرانه ملی در قبل از انقلاب و نیز ادامه روند سفرهای توریستی به این شهر به لحاظ موقعیت مکانی و امکانات توریستی (طبیعی) مناسب، در بعد از انقلاب نیز شاهد رونق بخش توریسم در ساختار اقتصادی شهر هستیم. اما به دلیل ناچیز بودن توان تولیدی شهر و حومه و عدم قوام بازارهای محلی و وابستگی این بازارها به تهران قسمت اعظم ارزش افزوده بخش‌های اقتصادی از ناحیه خارج می‌شود و البته سطح پس‌اندازها و تشکیل سرمایه محلی نازل بوده و توان و ظرفیت اقتصادی شهر نیز محدود است. به هر حال میزان تأثیرپذیری ساختار اقتصادی شهر از عملکرد بندر و فعالیت‌های مربوط در دو بخش قابل تبیین است. در بخش اول اثرپذیری بافت کل اقتصاد شهر و ساختار اشتغال در بخش‌های عمدۀ اقتصادی با استناد به اطلاعات آخرین سرشماری کشور مورد تحلیل قرار می‌گیرد و در بخش دوم به طور عمدۀ به فعالیت‌های گمرک و اثرات اقتصادی آن پرداخته می‌شود.

الف- بافت اقتصادی و اشتغال شهر

بر اساس آمار و اطلاعات موجود و طبق سرشماری سال ۱۳۸۵، خدمات بخش غالب اقتصادی شهر بوده و حدود ۸۴/۸ درصد شاغلین شهر در این بخش فعالیت داشته‌اند. پس از خدمات سایر بخش‌های اقتصادی با فاصله بسیار زیادی از نظر اهمیت در بافت اقتصادی شهر نسبت به این بخش قرار می‌گیرند و سهم آنان در اشتغال شهر تفاوت فاحشی نسبت به یکدیگر ندارند.

۵: ارتباطات فضایی شهر نوشهر با بندر ۶۵ ♦

جدول ۲: وضعیت اشتغال شهر در بخش‌های عقده اقتصادی

میزان درصد	بخش‌های عمده اقتصادی شاغلین
۵/۱	کشاورزی
۸/۳	صنعت و معدن
۴۸/۸	خدمات
۱/۶	سایر
۱۰۰	جمع

مأخذ: مرکز آمار ایران، سرشماری عمومی نفوس و مسکن شهرستان نوشهر، ۱۳۸۵

از طرف دیگر بخش عمده‌ای از فعالیت‌های خدماتی شهر با بندر و فعالیت‌های آن درگیر هستند لذا مقایسه سهم زیر بخش‌های خدمات و میزان شاغلین آن‌ها تأثیر بندر و فعالیت‌های مربوطه را بر ساختار اشتغال شهر نشان می‌دهد. بر اساس جدول ۳ زیر بخش‌های هتل‌داری و رستوران و نیز حمل و نقل و انبارداری و ارتباطات که به طور مستقیم با فعالیت‌های بندر در ارتباط هستند در مجموع حدود ۱۹ درصد از کل شاغلین بخش خدمات را به خود اختصاص داده‌اند و در بین سایر زیر بخش‌های خدمات بعد از اداره امور عمومی و دفاع عمده فروشی و خردۀ فروشی و ساختمان از درجه اهمیت بالایی برخوردار هستند.

این در حالی است که بخش عمده‌ای از فعالان زیر بخش‌های اخیر نیز در فعالیت‌های مرتبط با بندر مشغول هستند.

زیر بخش‌هایی مانند امور دفاعی و آموزش به خاطر وجود دانشگاه علوم و فنون دریایی که در جوار بندر استقرار یافته و با بندر ارتباط تنگاتنگ دارد و نیز

۶۶ ♦ نوشهر از شهر تا شهر- بندر

بهداشت و درمان از جمله این زیر بخش‌ها هستند.

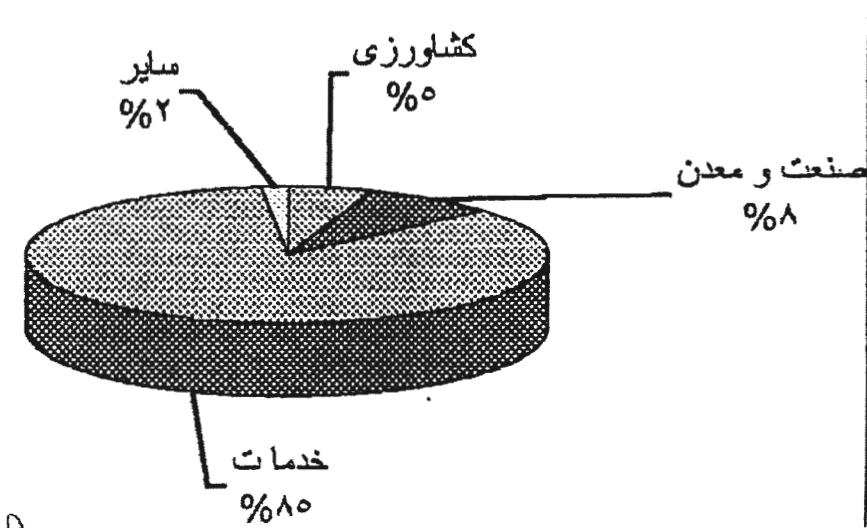
جدول ۳ : وضعیت اشتغال شهر در زیر بخش‌های عمدۀ خدمات

میزان درصد	شاغلین	زیربخش‌های خدمات
۰/۷		تأمین آب و برق و گاز
۱۴/۶		ساختمان
۱۹		عمده فروشی و خرده فروشی
۳/۶		هتل و رستوران
۱۵		حمل و نقل و انبار داری
۱/۴		واسطه‌گری‌های مالی
۱/۵		مستغلات
۲۸/۹		اداره امور عمومی و دفاعی
۷/۳		آموزش
۳		بهداشت
۵		سایر
۱۰۰		جمع کل

مأخذ: مرکز آمار ایران، سرشماری عمومی نفوس و مسکن شهرستان نوشهر، ۱۳۸۵

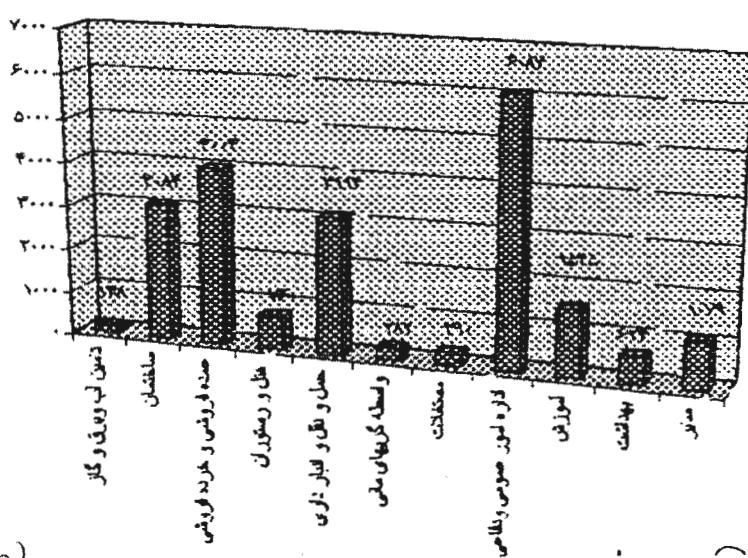
۶۷ ✦ ۵: ارتباطات فضایی شهر نوشیر با بندر

نمودار ۴: وضعیت اشتغال در بخش‌های عمدۀ اقتصادی



مأخذ: مرکز آمار ایران، سرشماری عمومی نفوس و مسکن شهرستان نوشیر، ۱۳۸۵

نمودار ۳: وضعیت اشتغال شهر در زیربخش‌های عمده خدمات



ماخذ: مرکز آمار ایران، سرشماری عمومی نفوس و مسکن شهرستان نوشahr، ۱۳۸۵

ب: فعالیت‌های اقتصادی گمرک

ایجاد تأسیسات بندری در دومین دهه قرن حاضر منشا پیدایش شهر بوده و داد و ستد کالا با اتحاد جماهیر شوروی (سابق) نقش بسیار با اهمیتی در رونق اقتصادی شهر و رشد آن داشته است. اما از دهه ۱۳۳۰ و به خصوص شروع دهه ۱۳۴۰ با گسترش و تغییر ماهیت بازارگانی خارجی کشور از اهمیت مبادی ورودی و خروجی نظیر نوشهر که در مقیاس محلی عمل می‌کردند به تدریج کاسته شد و تأثیر فعالیت‌های بندر و گمرک در اقتصاد شهر کاهش یافت. به طور کلی در رژیم گذشته نوشهر یک بندر تجاری فعال نبوده و تنها در ماههای تابستان برای قشر خاص، کارکرد تفریحی داشته است.

پس از انقلاب به دلیل وقوع جنگ، نالمنی آبراههای جنوبی و تغییر سیاست خرید در بازارگانی خارجی کشور، اقدامات وسیعی برای فعال کردن این بندر به عمل آمد و با استفاده از اسکله غربی و خرید تجهیزات جدید و افزایش شیفت کار، نسبت به ظرفیت تخلیه و بارگیری، یکی از فعال‌ترین بنادر در کشور شد. بخصوص از اوایل سال ۶۰ با اختصاص اسکله غربی برای پهلوگیری کشتی‌های نفتی کشور، واردات مواد نفتی از این بندر آغاز و موجب رونق مضاعف آن شد.

در چند سال اخیر به دلیل محدودیت‌های ارزی و سیاست‌های انقباضی دولت، واردات کالاهای تجاری از این گمرک با رکود نسبی مواجه شده و حجم واردات مواد نفتی از این بندر نیز هر ساله بنا بر تغییر سیاست‌های وزارت نفت تغییرات زیادی داشته است. بنابراین در گذشته حجم واردات از گمرک نوشهر بر حسب وضعیت ارزی کشور سیاست‌ها و گرایش‌های حمل در دوره‌های مختلف نوسانات زیادی داشته است و این امر اقتصاد شهر را که به فعالیت‌های گمرک وابستگی نسبی دارد آسیب‌پذیر ساخته است.

آمار و ارقام نشان می‌دهد که حجم واردات از طریق گمرک نوشهر در سال

۶۹ ♦ ۵: ارتباطات فضایی شهر نوشهر با بندر

۵. تنها برابر با ۶۲۰۰۰ تن بوده است پس از انقلاب با فعال شدن این بندر حجم واردات آن به ۱۶۶۰۰۰ تن در سال ۵۹ افزایش یافته و در سال ۶۳ به حداکثر خود یعنی ۹۳۸۰۰۰ تن رسید. علت این افزایش هم رکورد فعالیت‌های تجاری بنادر جنوب کشور در زمان جنگ بوده است. اما پس از سال ۶۳ تنگناهای ارزی و کاهش شدید در واردات کشور، فعالیت‌های بندر نوشهر رو به رکورد گذاشته است، به نحوی که واردات این گمرک در سال ۶۵ بیش از ۱۳۵ هزار تن نبوده است.

در سال ۶۶ دوباره واردات گمرک نوشهر افزایش یافته و به ۸۹۵۰۰۰ تن رسید. از این حجم، ۸۸۴۰۰۰ تن آن مربوط به مواد نفتی و وزن کالاهای غیر نفتی وارداتی کمتر از ۱۱۰۰۰ تن است در سال‌های بعد این میزان نوساناتی را در حجم فعالیت‌های بندر نشان می‌دهد.

فصل رونق فعالیت‌های وارداتی در بندر نوشهر بهار و تابستان است و فعالیت‌های این بندر در پاییز و بخصوص زمستان تا حدود زیادی راکد می‌شود. گازوئیل، آهن‌آلات و چوب، مواد شیمیایی و کاغذ اقلام عمده واردات از طریق بندر نوشهر را تشکیل می‌دهند.

یکی از نکات مهمی که باید به آن اشاره شود ارتباط میان بخشی و میان بخشی حمل و نقل بندر و گمرک شهر است. در حال حاضر حمل و نقل قسمت اعظم کالاهای وارداتی توسط کامیون‌های محلی و اتحادیه کامیون داران شهر انجام می‌گیرد و وجود گمرک باعث شده تا خدمات حمل و نقل دارای اهمیت نسبی در بخش خدمات شود.

رویکرد جریانات اقتصادی ناشی از این ارتباطات، ایجاد درآمد برای شهر از محل دریافت عوارض است که به ازای هر کامیون دریافت می‌شود. این در حالی است که به طور متوسط روزانه بین ۲۰۰ تا ۲۵۰ کامیون از بندر بارگیری

می‌کنند. نظر به اهمیت جریانات مالی و اقتصادی مابین شهر و بندر تلاش زیادی صورت گرفته تا اطلاعات کمی مربوط به داده‌ها و ستانده‌های شهر و بندر دریافت شود که متأسفانه به علت ماهیت این اطلاعات، موقفيت حاصل نشده است به هر حال تنها با آمارهای مربوط به زیر بخش حمل و نقل تا حدودی تأثیرات متقابل شهر و بندر منعکس شده است.

باز ساخت ساختمار کالبدی شهر

مکان و سایت اصلی شهر با احداث اسکله و استقرار تأسیسات بندر در سال ۱۳۱۲ تثبیت شده و گسترش بافت کالبدی شهر پس از این اتفاق افتاد. این رخداد با اقدامات عمرانی از قبیل تغییر مسیر رودخانه برای کاهش و جلوگیری از خطر سیل و نیز احداث پل و تعریض خیابان‌ها سرعت گرفت. در پی این تحولات در این دوره شاهد ظهور بنای‌های مانند گمرک، ساختمان کاخ سلطنتی، بیمارستان، فرمانداری، شهرداری، شهربانی، بانک و ساختمان‌های تجاری در ساختار کالبدی شهر هستیم.

در این دوره شریان‌های اصلی شهر عبارت بود از محور کناره و محور عمود بر آن که تا محوطه بندر ادامه می‌یافتد و بیشتر ساختمان‌های دولتی در جهت این دو محور شکل گرفته است. بافت مسکونی متعلق به این دوره در جهت محوطه بندر و با فاصله اندکی از روستای خاچک که دارای بافتی ارگانیک بود به شکل منظم سازمان یافت و محل سکونت برخی از ساکنان بندر و افرادی که به این نقطه مهاجرت کرده‌اند شد.

افزایش حجم عملیاتی و وسعت فعالیت‌های بندر به واسطه جریانات فراملی به‌ویژه موقع جنگ جهانی بر اهمیت بندر افزوده است. رویکرد این تغییر و تحولات در رشد نقش تجاری و بازرگانی شهر و استقرار آن‌ها در حاشیه

۵: ارتباطات فضایی شهر نوشهر با بندر ۷۱ ♦

محورهای کناره و اصلی و در نتیجه گسترش کالبدی آن متبلور شد. در فاصله سال‌های ۱۳۲۰ تا ۱۳۳۵ در کنار بناهای یاد شده کانون‌های تجاری و خدماتی و سایر ادارات استقرار یافته و یک مرکز اداری و خدماتی در اطراف محورهای ارتباطی به وجود آمد و شهر از سمت جنوب رودخانه گردکل که سایت اولیه شهری محسوب می‌شود در امتداد جاده نوشهر و چالوس رشد کرد. با افزایش اهمیت بندر در دهه چهل به سبب گسترش مبادلات بازارگانی ایران با شوروی و بلوك شرق و ادامه روند مهاجرت‌پذیری، گسترش بافت کالبدی شهر نیز هم‌چنان ادامه یافت.

به علاوه توسعه درونی شهر و در نتیجه رشد جمعیت، اصلاح و نوسازی بافت روستایی و قدیمی را در پی داشت. تبدیل تدریجی نوشهر به یک مرکز توریستی به واسطه وجود مناظر طبیعی زیبا، نزدیکی به تهران و وجود محورهای آسفالتی از یک طرف و رونق فعالیت‌های خدماتی، ایجاد اشتغال و جذب نیروی کار روستاهای اطراف شهر به واسطه شکل‌گیری شرکت‌های تفریحی – توریستی در جوار شهر از طرف دیگر موجبات سریع‌تر شدن آهنگ رشد جمعیت شهر را فراهم کرده است. علی‌رغم این که طی دهه ۳۵ تا ۴۵ رشد واحدهای مسکونی قابل توجه بود اما بیش‌ترین گسترش سطحی شهر طی دهه‌های اخیر به سرعت اتفاق افتاده است. طی سال‌های ۳۵ تا ۵۵ رشد شهر بیش‌تر متوجه افزایش تراکم و اصلاح بافت روستایی و قدیمی شهر بوده در حالی که پس از سال ۵۵ این رشد گرایش به تصرف زمین‌های اطراف با تراکم نسبت کم داشته و بیش‌تر به شکل ساخت ویله‌های مسکونی ساکنین شهرهای دیگر به‌ویژه تهرانی‌ها صورت پذیرفته است.

بنابراین دوره‌های زیر در جریان گسترش شهر بندری نوشهر قابل تشخیص است:

دوره اول: شکل‌گیری روستاهای گردکل و شهر پشت در شمال راه شاه عباسی و در جوار رودخانه گردکل و در پی آن در عهد قاجاریه پیدایش روستاهای خاچیک و حبیب آباد در شمال رودخانه گردکل.

دوره دوم: شکل‌گیری بافت شهری در ابتدای حکومت پهلوی با احداث اسکله و تأسیسات بندری بوده و هم‌چنین برخی بناهای دولتی و حکومتی در شهر منجر به شکل‌گیری کالبد منظم شهری در شمال روستاهای خاچک و در مجاورت شریان ارتباطی شرقی - غربی شهر شد. این دوره حدود سال‌های ۱۳۲۵ تا ۱۳۱۰ را در برمی‌گیرد.

دوره سوم: اتصال روستاهای خاچک و بافت شهری رضا شاهی به سبب جذب جمعیت مهاجر طی سال‌های ۲۵ تا ۳۵ صورت گرفته است.

دوره چهارم: این مرحله که حدود سال‌های ۳۵ به بعد را در برمی‌گیرد شامل گسترش شهر از طریق افزایش تراکم در بافت قدیم و هم‌چنین توسعه بافت آن از جهت‌های مختلف است که منجر به اتصال روستاهای کورکورسر به شهر به واسطه احداث مجتمع مسکونی ده نو در شمال راه نوشیر- چالوس و برخی مجتمع‌های ولایی تفریحی از سمت غربی شده و از جهت شرقی نیز نوشیر گسترش خطی در طول جاده کناره یافته است که این روند کم و بیش تا دوره‌های اخیر نیز ادامه یافته است.

شبکه‌ای ارتباطی شهر نوشیر خطی و شاخه‌ای است خیابان‌های سرویس دهنده به محله‌ها از خیابان‌های اصلی و به طور عمده از محور مرکزی شهر (جاده کنار) منشعب شده و به صورت شاخه‌های منفرد به محله‌ها داخل می‌شوند. سپس شاخه‌های کوچک‌تر از محورهای اصلی منشعب می‌شوند و تا رسیدن به کوچه‌های دسترسی ۶ متری یا کمتر که اغلب بن بست هستند ادامه دارد. بنابراین هر محله دارای یک محور ارتباطی اصلی است که از مرکز آن گذشته و

آن را به دو قسمت تقسیم می‌کند. در عین حال خدمات نیز در حول همین محور ارتباطی شکل گرفته‌اند و در واقع محور محله‌ای خاصیت پیوند دهنده دو بخش محله به یکدیگر را نیز دارا هستند.

بدین ترتیب شبکه معابر شهر نه تنها به صورت محوری برای تأمین دسترسی محله به بیرون شهر، بلکه با توجه به لبه‌ها و عوامل جغرافیایی شهر و توپوگرافی و دید و منظر، در خدمت ساختن شهری زیبا و کارآمد طراحی شده است. شبکه‌ی شطرنجی مثل محله دهنو شمالی بلوارهای کرانه رودخانه و دریا محورهای خوش منظره مثل محوری که عمود بر جاده کناره در مرکز شهر به سمت دریا می‌رود میدان‌های کوچک و بزرگ رضاشاهی که در تمامی شهرهای شمال وجود دارند و ساختمان‌های دو طبقه با معماری یکسان طراحی شده که فضای شهری پیش‌اندیشیده و زیبایی را در اطرافشان به وجود می‌آورد و نیز بسیاری از عوامل و عناصر شهری دیگر از ویژگی‌های این بافت محسوب می‌شود (مهندسين مشاور طرح و کاوش ۱۱۵، ۱۳۷۰).

ساخтар خطی شبکه ارتباطی داخل شهری سال‌ها پس از تهیه طرح جامع اول نوشهر هم‌چنان تا امروز باقی است و طرح جدید نیز موفق به کنترل این رشد نشده است. البته احداث کمربندی در جنوب شهر به نوعی عامل کشش شهر در عمق محسوب شده و نیز تا حدودی از بار ترافیکی شبکه‌های درون شهری می‌کاهد. اما آن‌چه که اهمیت دارد این که استخوان بندی شهر نوشهر باید از ویژگی‌های منحصر به فردی نسبت به سایر شهرها برخوردار باشد تا هویت اصلی خود، یعنی دارا بودن شخصیت شهر بندی را به بیننده القاء کند.

در حال حاضر شبکه‌های موجود شهر همانند سایر شهرهای استان به طور ساده به محور کناره ختم شده و این محور در حوزه شهر نوشهر هیچ نشانی از بندر در خود ندارد در خصوص الگوهای به کار رفته در ایجاد اجزا و عناصر

کالبدی شهر از قبیل میادین و نمادهای مستقر در آن‌ها، و نیز المان‌های شهری هیچ نشانی از طراحی الهام گرفته از محیط دیده نمی‌شود.

به طور کلی در خصوص شبکه‌های درون شهری نوشهر دو نکته حائز اهمیت است:

۱- محورهای ارتباطی داخلی بی‌هیچ هویت و محتوایی به محور کناره ختم شده‌اند این در حالی است که به لحاظ زیبایی شناختی در شهر بندری نوشهر امکان ختم خطوط ارتباطی به یک محور (بلوار ساحلی) با مختصات شهر سازی ویژه و طراحی شده وجود دارد.

۲- گسترش خطی شهر در طول محور شرقی بدون ساماندهی و برنامه‌ریزی صورت گرفته و شاهد شکل‌گیری عناصر و فعالیت‌های غیر مرتبط با عملکرد بندر در طول این مسیر هستیم. از طرف دیگر عرض کم پل ماشلک و عدم طراحی محور ویژه کامیون رو استفاده حجم زیاد کامیون‌ها به طور همزمان از این محور تا ورودی محل بارگیری کالا باعث ایجاد ترافیک و سایر مسایل شهری شده است. در این خصوص احداث محور ساحلی در حاشیه دریا با ایجاد دیوار ساحلی (ویژه تردد کامیون‌ها)، از کمربندی شهر توصیه می‌شود.

شبکه برون شهری نقش بارزی در افزایش یا کاهش عملکرد بندر نوشهر ایفاء می‌کنند. این خطوط که به طور مستقیم با بازارهای محلی و منطقه‌ای وصل هستند، زمینه ارتباط و توزیع کالاهای وارداتی از طریق بندر را فراهم می‌سازند. محورهای اصلی ارتباطی برون شهری شامل دو محور ارتباطی جاده کنار و جاده چالوس به تهران است.

جاده کناره محوری است که به موازات دریایی مازندران کشیده شده و تمام نقاط مسکونی شمال کشور که در حاشیه این دریا استقرار یافته‌اند به هم وصل می‌کند. این محور ارتباطی از شرق به شهر مشهد در استان خراسان و از غرب به

استان اردبیل در آذربایجان شرقی منتهی می‌شود و بدین ترتیب به شبکه‌های غرب و شرق کشور اتصال می‌یابد. محور دیگری که عمود بر محور کناره بوده و به شهر چالوس و تهران ارتباط برقرار می‌کند نوشهر را وارد شبکه‌های سراسری کشوری می‌کند. علاوه بر این راه‌های مزبور در سازماندهی روابط درونی روستاها و شهرهای نوشهر نیز نقش اساسی دارند.

نکته قابل توجه در خصوص محورهای برون شهری، عدم برخورداری از استانداردهای فنی این محورها و ویژگی‌های خاص حاکم در طول مسیر آن‌ها است. حاکمیت چنین خصوصیات بر شبکه‌های مزبور، موجبات انسداد فضایی شهر را فراهم کرده و در تقلیل عملکرد بندر به طور جدی نقش ایفاء کرده است. محور چالوس- تهران به لحاظ خصلت‌های طبیعی خاص در این مسیر عملأً قابلیت کالاهای تخلیه شده بندر را به هیچ وجه ندارد و کالاهای بارگیری شده به‌ویژه آهن‌آلات که باید به مقصد شهرهای بزرگ صنعتی از قبیل تهران، شیراز، اصفهان منتقل شوند، به ناچار باید راه‌های طولانی‌تری را طی کرده و از مسیر فیروزکوه یا هراز تردد نمایند. این ناکارآمدی افزایش هزینه حمل و نقل و اتلاف وقت و عدم رغبت صاحبان کالا است.

انتقال کالاهای بارگیری شده در بندر که مورد مصرف بازارهای محلی دارند نیز از طریق جاده کناره حمل می‌شوند که در گذشته عرض کم محور مربوطه و فرسودگی شدید پل‌های موجود و ایجاد محدودیت‌های تناثر بار برای کامیون‌داران از مشکلات عمدۀ حمل و نقل کala در این مسیر محسوب می‌شود. اما امروزه اجرای طرح بزرگ راه آستارا- مشهد علی‌رغم ایجاد عوارض زیست محیطی که قابل تأمل است در حل پاره‌ای از این مشکلات و تسريع در حمل و نقل درون منطقه‌ای نقش بسزایی ایفا کرده است. عدم وجود خطوط راه آهن در فواصل بندر و بازارهای مصرف و نیز خطوط شبکه‌ای راه‌آهن کشور از یک سو و نیز عدم

خطوط هوایی فعال در منطقه از دیگر معضلات بندر نوشهر در حمل و نقل کالاهای در خشکی محسوب می‌شود. محدودیت‌های موجود در شبکه‌های ارتباطی بین شهری یکی از اصلی‌ترین موانع توسعه فعالیت‌های وارداتی شهر- بندر نوشهر و رشد خدماتی حمل و نقل به شمار می‌آیند.

نکته اساسی که در ارتباط با اثر بندر بر بافت کالبدی می‌توان اشاره کرد، عدم کارآیی کالبدی، عملکردی و کیفیت پایین کارکردهای شهری در بافت قدیم شهر، با توجه به رشد سریع عملکرد بندر است. قدمت و اهمیت بافت مرکزی شهر و برقاری جریانات اصلی اقتصادی، خدماتی در این بافت و نزدیکی آن به بندر و جای‌گیری بسیاری از عناصر خدماتی مرتبط با آن در این بافت ضرورت سازماندهی فضایی بافت را بیش از پیش مطرح می‌کند.

پیدایش بندر و شکل‌گیری بافت قدیم شهر به طور همزمان صورت گرفته و بافت قدیم در فاصله‌ای بسیار نزدیک اسکله و ساحل استقرار یافته است همچنین در فاصله بین بخش مرکز اصلی شهر و ساحل دریا بناهای مربوط به بندر و سایر فضاهای پراکنده است. بنابراین شکل‌گیری اولیه شهر و بافت مرکزی در کنار ساحل اتفاق افتاده است. عامل مؤثر بر مکان گزینی بافت قدیم و مرکزی شهر را می‌توان در سیستم ارتباطی بین منطقه‌ای جستجو کرد چرا که پیدایش و رشد بندر نوشهر همانند سایر بنادر به دسترسی آن به مرکز تولید و بازارهای مصرف بستگی دارد. به همین دلیل مرکز شهر در کناره جاده ساحلی که بین بندر و این بافت حائل ایجاد کرده شکل گرفته است.

با گذشت زمان همراه با تغییرات تکنولوژیک و در پی آن دگرگونی‌های ساخت اجتماعی و اقتصادی شهر و افزایش حجم عملکردی بندر، توسعه و ارتباطات بروز مرزی و با فروپاشی شوروی (سابق) شاهد دگرگونی اساسی در ساخت کالبدی و عملکردی قدیم و مرکز شهر هستیم. تحول تکنولوژی تولید

باعث تغییر روش‌های حمل و نقل کالا، افراد و تبادل اطلاعات شد. این دگرگونی به لحاظ کمی و کیفی از شدت بالایی برخوردار شد، و به طوری که جریانات اخیر از سویی منجر به افزایش نیاز به توسعه تأسیسات بندری و انبارها را موجب شد و از سوی دیگر تبادل اطلاعات را آسان‌تر کرد.

پدیده دوم منجر به پیدایش مؤسسات واسطه تبادل کالا و همچنین سهولت جایگزینی آن‌ها در مرکز شهر شد. یکی از عوامل مؤثر در تمرکز فعالیتها نزدیکی به مراکز پیشین بوده است. وجود فعالیت‌های تجاری و اداری در بافت قدیم شهر طی دوره‌های متتمادی باعث تمرکز عبور و مرور و رفت و آمد آن‌ها شده است. بنابراین فعالیت‌های جدیدی برای دست‌یابی به مشتریان بیشتر در نزدیکی این مراکز تمایل به مکان‌یابی نشان داده‌اند.

در پی تغییر ساخت عملکردی در شهر- بندر نوشهر شاهد شدیدترین گرایش رشد خطی شهر هستیم که تا حدود زیادی از کارایی و مرکزیت بافت قدیم کاسته است. مقایسه طرح‌های جامع سال ۱۳۴۳ و ۱۳۷۰ شهر نوشهر به خوبی چگونگی این گسترش فیزیکی را نمایش می‌دهند. در طرح جامع ۱۳۷۰ تمایل اصلی در جای‌گیری و استقرار فعالیت‌ها در نزدیکی و در امتداد مسیر اصلی بندر به شهر و از آن‌جا به سمت کمربندی در شرق و خارج دیده می‌شود. این تمایل به خصوص در پیرامون مرکز شهر افزایش یافته و با گرایش به نزدیک قرار دادن فعالیت‌ها به ساحل، گرایش رشد خطی شهر به موازات ساحل شدیدتر شده است.

به هر حال فعالیت‌های فعلی که در بافت مرکزی شهر مستقر هستند عبارتند از: امور اداری، تجاری، مالی، خدماتی و سکونتی. بین فعالیت‌های مزبور در مورد استقرار در بهترین نقاط مرکز شهر رقابت وجود داشته و قیمت و ارزش زمین بر پایه اهمیت آن از نظر خصوصیات مربوط به مکان آن و در ارتباط با

عامل دسترسی و نزدیکی بیشتر به بندر تعیین شده است. در رقابتی که بین فعالیت‌های گوناگون وجود داشته موسسات اداری و دولتی و سپس فضای مسکونی از کمترین توانایی اقتصادی برخوردار بوده‌اند. طوری که بررسی‌ها و مشاهدات نشان می‌دهند عملکردهای اداری که در اثر توسعه دستگاه دیوان سalarی و نیازمند به گسترش که تازگی احداث شده‌اند در نزدیکی مسیر اصلی شرقی- غربی شهر (اما دورتر از مرکز شهر) قرار گرفته‌اند. آن گروه از فعالیت‌های اداری شامل بنگاه‌ها و موسسات تجاری و بازارگانی به‌ویژه مشاوران و حق العمل کاران گمرکی که از قدرت اقتصادی بالایی برخوردارند به علت با اهمیت بودن دسترسی به آن‌ها گرایش به استقرار در بافت قدیم شهر دارند. به طوری که وضع موجود شهر میدانی نشان می‌دهد رو به روی درب ورودی و فضای بلافصل بندر، شاهد ظهور این دسته از فعالیت‌ها هستیم. بارزترین ادارات ماندگار در بافت قدیم و نزدیک به بندر اداره بازارگانی، اداره دارایی، گمرکات و نیروی انتظامی است.

بازساخت فضاهای اداری - خدماتی

از مراکز بزرگ حمل و نقل و پایانه‌ها تنها به فرودگاه که در فاصله دو کیلومتری بندر استقرار یافته می‌توان اشاره کرد که چندان هم فعال نیست. نوشهر فاقد پایانه (ترمینال)، راه آهن و از همه مهم‌تر پایانه کامیون‌ها است. بخش عمده معضلات شهری در گذشته نزدیک تردد کامیون‌ها در سطح شهر نیز ناشی از نبود پایانه در خارج از محدوده شهری است. نبود این امکان موجب شده بود تا محور ساحلی، به عنوان توقفگاه مورد استفاده راننده کامیون‌ها قرار گیرد. ایجاد ترافیک، بروز تصادف، آلودگی زیست محیطی، نارضایتی ساکنان اطراف محور مزبور و بروز آسیب‌های اجتماعی به لحاظ طولانی بودن مدت توقف در روز از جمله تبعات منفی این جریان بود. از این رو اخیراً احداث پایانه مخصوص

کامیون‌ها در حاشیه شهر به‌ویژه در کمریندی اصلی کمک زیادی در حل معضلات این بخش نموده است هر چند ایجاد بلوار ساحلی ویژه تردد این وسایل نقلیه از حد فاصل کمریندی تا بارانداز از جمله ضرورتها و اولویت‌های برنامه‌ریزی شهری نوشهر در حال حاضر محسوب می‌شود. این اقدام هم‌چنان باید ایجاد تأسیساتی نظیر رستوران، هتل، پمپ بنزین، فروشگاه‌های لوازم یدکی، خردۀ فروشی‌های مورد نیاز، تعمیرگاه و خدمات ماشین آلات و امثال آن و کاربری‌های خدمات مذهبی و درمانی در حد نیاز در حوالی این پایانه در ساختار کالبدی شهر تکمیل شود.

شرکت‌های حمل و نقل متعددی در سطح شهر فعال هستند که به لحاظ فضایی در درون محوطه بندر و نزدیک بارانداز و باسکول کالا مکان‌یابی شده‌اند. با توجه به حجم مبادلات کالا در بندر نوشهر و با توجه به این که بندرگاه در داخل بافت شهر وارد شده انبارهای اصلی کالا در داخل محوطه بندر استقرار یافته‌اند. براساس اطلاعات جمع‌آوری شده و مشاهدات انجام یافته شش انبار در داخل محدوده بندر که مستقر هستند عبارتند از: انبار ترمینال مسافری، انبار ملزومات، انبار رو باز اسکله غربی، انبار کالای شرقی، انبار رو باز اسکله شرقی، انبار مخازن ذخیره مواد سوختی.

تعدد تأسیسات اقامتی در خارج از محدوده شهری باعث عدم رشد این قبیل کاربری‌ها در داخل بافت شهری شده است و تنها هتل قدیمی شهر یعنی هتل شالیزار در مرکز شهر (حاشیه میدان آزادی) و نزدیک به بندر استقرار یافته است. ارتفاع هتل و اشراف به دریا و اسکله، چشم انداز زیبایی را در اختیار استفاده کنندگان قرار می‌دهد. سایر مراکز اقامتی نیز در فاصله نزدیک بندر و تا شعاع ۲۰ کیلومتری شهر پراکنده بوده و گاهی مورد استفاده صاحبان کالا قرار می‌گیرد. بر اساس اطلاعات اخذ شده از اداره ایران گردی و جهان گردی اهم تأسیسات

اقامتگاهی در محدوده و خارج از محدوده شهر عبارتند از؛ هتل شالیزار، هتل چلندر، اردوگاه چلندر، متل لئون، هتل صدف، متل گلسرخ، متل صحرا، هتل برج، هتل کوروش و ...

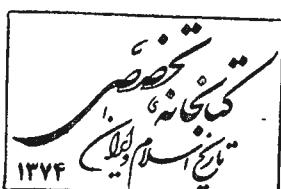
ارتباط بین بخشی و میان بخشی بندر با سایر ادارات شهری در سطح وسیعی در جریان است اما به طور عمده مراکز اداری که بیشترین ارتباط را با بندر برقرار می‌کنند و به لحاظ دسترسی در نزدیکی بندر استقرار یافته‌اند عبارتند از؛ اداره گمرکات، شهرداری، اداره استاندارد، اداره دارایی، اداره بازرگانی، سازمان پایانه‌ها. اقامت صاحبان کالا در حد فاصل بارگیری کالاها تا زمان ترخیص و سایر مراحل اداری ضرورت وجود مراکز تفریحی متعدد و غنی در شهر بندری نوشهر را اجتناب‌ناپذیر می‌کند. با این وجود از محوطه و بنای کاخ و پلازه‌های موجود می‌توان به عنوان تنها مراکز تفریحی شهر نام برد. نوشهر فاقد سینما و سایر فضاهای مرتبط با گذران اوقات فراغت است. این در حالی است که ویژگی‌های طبیعی شهر امکانات فراوانی در خصوص برنامه‌ریزی مراکز تفریحی می‌دهد. در این خصوص طراحی و برنامه‌ریزی انشعاب رودخانه گردکل که از مرکز شهر می‌گذرد، از جمله اقداماتی است که باید در دستور کار مدیریت شهری قرار گیرد. سایر فضاهای مورد نیاز نیز باید در طرح‌های شهری با عنوان کاربری‌های تفریحی در بافت شهر تزریق شود استفاده از نوار ساحلی و حذف زواید محوطه بندر که به لحاظ بصری مشکلاتی را فراهم کرده و ایجاد سایر مراکز تفریحی در فاصله نزدیک بندر و خلق چشم‌اندازهای طبیعی نیز از جمله برنامه‌هایی است که در رفع این کاستی‌ها می‌تواند در برنامه‌های مدیریت شهری در اولویت قرار گیرند.

باز ساخت سیمای شهری

تسلسل زمانی که طی آن شهر نشو و نما می‌باید، موجب می‌شود تا سیمای شهری تحت شرایط گوناگون دگرگون شده و چهره متفاوت و متنوع می‌پذیرد. هر فرد واجد آشنایی دیرین با پاره‌ای از قسمت‌های شهر محل سکونت خود است و تصویری که وی از این شهر دارد همراه با خاطرات و معانی بسیاری برای اوست. این در حالی است که باید توجه داشت هیچ عاملی از شهر به خودی خود به تجربه نمی‌آید، مگر آن که در رابطه با محیط‌ش مشاهده شود. بنابراین وظیفه مدیریت شهر و نیز طرح‌های شهری ساماندهی سیمای شهر مناسب با شرایط محیطی و با توجه به موقعیت و عملکرد خاص آن است. چرا که هر چقدر سیمای شهر از مناظر زیبا و طبیعی بیشتر برخوردار باشد، تماشای شهر برای شهروندان و بینندگان دلپذیرتر خواهد بود.

"کوین لینچ" در اثر معروف خود سیمای شهر از پنج عامل "راه، لبه، محله، گره، و نشانه" به عنوان عوامل مؤثر بر سیمای شهر یاد کرده است. هیچ یک از این عوامل در واقع به تنها‌یی وجود ندارند بلکه، محله‌ها با گره‌ها پیوند دارند و لبه‌ها حد آن‌ها را مشخص می‌دارند و با راه‌ها می‌توان به درون آنان داخل شد و نشانه‌ها سیمای آن‌ها را متمایز می‌کنند. هر عامل معمولاً عامل دیگر را دربرمی‌گیرد و در دیگر عوامل نفوذ می‌باید. حال با توجه به آن‌چه گفته شد می‌توان به برخی از ویژگی‌های حاکم بر عوامل تشکیل دهنده‌ی سیمای شهری نوشهر و میزان ارتباط یا عدم ارتباط آن با بندر اشاره کرد:

- در محله مرکزی شهر که بندر و اسکله در آن استقرار یافته راه‌های موجود به صورت شبکه شترنجی به تصور درمی‌آیند.
- عدم ختم سایر راه‌ها به یک بلوار ساحلی به لحاظ بصری موجب بی‌محتوایی در شبکه‌های موجود شده است.



- خط ساحلی می‌توانست پر محتواتر از آن‌چه که هست بوده و لبه شهر را از معنی و مفهوم خاصی برخوردار نمایند. این در حالی است که وجود عناصر مرتبط و کاربری‌های نامناسب در حاشیه این لبه و توقف کامیون‌ها در محور کناری آن سیمای زشت و نامطلوب به آن بخشیده است
- از دیگر نکات قابل اشاره در سیمای شهری نوشهر ایجاد گستگی بین لبه‌های موجود شهر است. این امر موجب عدم اتصال فضایی شهر به ساحل و بندر شده است. با حذف زواید و عناصر فیزیکی نامطلوب و باز شدن فضای بندر به سوی شهر، تا حدودی این پیوستگی بین لبه‌های شهری ایجاد شده و موجبات خلق چشم اندازهای زیبایی را فراهم می‌سازد که به لحاظ زیبایی شناختی و دید و منظر حائز اهمیت است. نوشهر از چند محله شهری تشکیل شده که خصوصیات قومی - جمعیتی متفاوت محله‌ها وجه ممیز آن‌ها محسوب می‌شوند. به جز محله مرکزی شهر که اسکله و بندرگاه در آن قرار دارد سیما و پیکره سایر محله‌ها تقریباً شبیه به هم است.
- از گرههای واجد شرایط در شهر نوشهر که معمولاً در محل تقاطع راه‌ها و یا تجمع پاره‌ای خصوصیات به وجود آمده‌اند می‌توان به میدان مرکزی شهر، میدان آزادی، میدان بندر، میدان همافران، میدان کارگر و سایر فلکه‌های موجود شهر نام برد.
- اما در بین عوامل مؤثر بر سیمای شهر نوشهر، انتظار می‌رفت که "نشانه‌ها" از قوت و شخصیت خاصی برخوردار باشد که متأسفانه از عدم وجود نشانه‌های منحصر به فرد و دربرگرفته از ارزش‌های محیطی حاکم به عنوان عمدت‌ترین ضعف طراحی شهر بندری نوشهر نام برد.
- میدان‌های شهر به هیچ وجه نشانه و هویت یک شهر بندری را به بیننده القاء نمی‌کنند. نشانه‌ها و نمادهای به کار گرفته در اکثر میدان‌های شهر بی‌محتوا

۵: ارتباطات فضایی شهر نوشیر با بندر ۸۳ ♦

و بی ارتباط با عملکرد شهری است. این در حالی است که باید از میدان ورودی شهر که از تقاطع کمریندی و محوره کناره حاصل شده برای خلق نشانه های زیبای شهری به منظور القاء تصویری روشن از سیمای یک شهر بندری نهایت استفاده را نمود. در سایر میادین شهر نیز باید تلاش شود تا نمادهای به کار گرفته تغییر یافته و در طراحی جدید نیز نمادهای پر محتواتری که برخواسته از نظام طبیعی حاکم بر شهر و عملکرد واقعی آن باشد طراحی گردد.

هویت شهری نوشیر همزمان با احداث اسکله و بندرگاه در اوایل دوره پهلوی شکل گرفته و از آن زمان به بعد شهر تجربه گر گسترش کالبدی، هم زمان با رشد فعالیت های بندر شده است. تعریف عملکردی جدید برای این شهر تأثیرات بسزایی در ساختار فضایی - کالبدی آن گذاشته که به وجوده باز این اثرات پرداخته شده است. روند رو به رشد و شتابان جمعیت شهری در سال های اول شروع به کار بندر اولین اثر بندر بر ساختار فضایی به ویژه جمعیتی شهر بوده است. شهر که هنوز بافتی روستایی داشته با پا به عرصه گذاشتن فعالیت نوظهور و رونق تجارت، بازرگانی و مبادلات کالا، حجم قابل توجهی از جمعیت را به صورت مجزا از اطراف شهر و سایر مناطق کشور به سوی خود جلب کرد. مقایسه جمعیت و روند تغییرات آن طی دهه های سرشماری شهرهای استان با نوشیر رویکرد عینی این جریان را به وضوح بیان می کند.

رشد بیش از حد بخش خدمات در این شهر در مقایسه با سایر بخش های عمدۀ اقتصادی در واقع تأثیرپذیری بافت اقتصادی و ساختار اشتغال شهر نوشیر را از فعالیت های بندر نشان می هد. اشتغال به کار بخش عمدۀ جمعیت فعال شهر در فعالیت های نظیر حمل و نقل کالا، خدمات ویژه و انحصاری از قبیل مشاوره و حق العمل کاری گمرکی و آثار آن در اقتصاد شهر از دیگر وجوده کار کرد ویژه بندری شهر است. اثرات طبیعی کار کرده ای فوق در افزایش میزان درآمد برای

شهر قابل جست و جو است. هر چند به واسطه حساسیت های موجود در خصوص اطلاعات مالی ارزش واقعی این جریان و میزان تزریق سرمایه به بخش های مختلف شهری از محل درآمدهای بندر قابل دسترس نبود اما این امر ناشی از اثرباری ساختار فضایی شهر از این جریان می باشد.

علی رغم افزایش حجم عملیاتی بندر، شبکه های شهری و برون شهری نوشید همچنان ماهیت اولیه خود را حفظ کرده و از این رو نتوانسته اند متناسب با نیازهای حال حاضر بندر شکل بگیرند. نبود پایانه (ترمینال مخصوص کامیون ها) و نیز نبود محور ویژه و خاص کامیون، اثرات و تبعات منفی بر پیکره شهر وارد می کند. تعریض شبکه های موجود و اقدام به احداث بلوار ساحلی به منظور خارج کردن بار حاصل از تردد کامیون ها در محورهای اصلی شهر از جمله اقدامات قابل توجه در شهر است. در حوزه برون مرزی نیز تا حدودی شهر از تنگناهای موجود رنج می برد و انسداد شهر به واسطه صعب العبور بودن راه کندوان و دوری مسافت جاده های هراز و فیروزکوه بر عملکرد بندر تأثیر چشمگیر داشته است.

بافت قدیم و مرکزی شهر از جمله محله های موجود نوشید است که به واسطه نزدیکی به اسکله و در واقع استقرار بندر در آن تحت تأثیر مستقیم اثرات بندر به ویژه به لحاظ کالبدی قرار دارد. اما نکته قابل توجه در این مورد در واقع تغییرات عملکردی نامطلوب در سازمان فضایی بافت از جمله تخلیه فضاهای از عملکرد، پیدایش عملکردهای جدید و خلوت گرینی و انزوای آن می توان اشاره کرد. ظهور عناصر و فعالیت های مربوط به بندر از قبیل مسکونی، تجاری، اقامتی و خدماتی از جمله تأثیرات کالبدی بندر بر شهر است. اما به لحاظ سیمای ظاهری شهر نوشید کمترین اثر را از بندر، دریا و محیط پیرامون خود پذیرفته است که به نبود نشانه های شهری با هویت در درون بافت کالبدی و استخوان بنده اصلی شهر در این حوزه می توان اشاره کرد.

۵: ارتباطات فضایی شهر نوشهر با بندر ۸۵ ♦

بدین ترتیب اگر چه شهر نتوانسته مطابق با آن‌چه که از یک شهر بندری انتظار می‌رود سیمای خود را شکل دهد (که این امر تا حدود زیادی به ضعف مدیریت شهری و نیز طرح‌های شهری بر می‌گردد). اما تأثیرپذیری آن از عملکرد خود یعنی بندر اجتناب ناپذیر، غیر قابل انکار و بی‌وقفه است. این تأثیرپذیری نیز قطعاً در آینده تداوم خواهد داشت، لذا طراحی الگوهای نو و مناسب با شرایط محیطی و موجود از ملزمات برنامه‌ریزی حال حاضر شهر محسوب می‌شود.

نوشهر از شهر تا شهر- بندر

ساختار فضایی و کالبدی شهر طی گذشت زمان و با تحول در سطح تکنولوژی و مناسبات اجتماعی و اقتصادی اجتماعی به طور دائم تحت تأثیر نیروها با مکانیزم‌های مختلف قرار می‌گیرد. حال اگر کارکرد ویژه‌ای همانند بندر برای شهر تعریف شود بنا به ویژگی‌های حاکم بر این تیپ از شهرها به لحاظ وجود سرعت در تبادل کالا، خدمات و اطلاعات شاهد تغییرات کالبدی- فضایی سریع‌تر و به مراتب بیشتر خواهیم بود. به عبارت دیگر ضمن این‌که کارکرد خاص بندری چهره و منظر ویژه‌ای به کالبد فیزیکی شهر تحمیل می‌کند زمینه تغییرات عمدہ‌ای را نیز در محتوای ساختار فضایی، اقتصادی و اجتماعی شهر فراهم می‌سازد.

خصوصیات بارز شهر بندری یعنی سرعت در تبادل و ارتباطات این الزام را به

وجود می‌آورد که به کار گیری اجزا و عناصر ساختار شهری و نیز نحوه توزیع فضایی فعالیت‌ها و عناصر کالبدی به صورتی انجام شود تا زمینه- ساز سهولت در جریان‌های ارتباطی باشند. چگونگی توزیع فضایی فعالیت‌ها و عناصر کالبدی در حالت مطلوب باید پاسخگوی نیازها و خواسته‌های آتی باشد که بر اثر توسعه و تغییرات در مناسبات اقتصادی و بازارگانی به وجود می‌آید. بدین ترتیب شهر بندری به عنوان فضایی که حاصل جریان افراد، کالاهای اطلاعات و عناصر فیزیکی است، باید توانایی و قابلیت تغییر فضا را متناسب با شرایط داشته باشد. این سرعت و انعطاف‌پذیری شهر بندری عملکرد آن را افزایش داده و شعاع عملکرد آن را تغییر می‌دهد.

تطابق بین فرآیندهای موجود یعنی سیستم عملیاتی بندر و نظام شهری و به عبارت ساده‌تر ایجاد هماهنگی بین بندر و پشت بندر، شناخت کامل و دقیق شبکه‌ها، خطوط و جهات ارتباطی و نیز اثرات متقابل آن‌ها اجتناب‌ناپذیر است، بر این اساس آن‌چه که در مباحث گذشته آمد در واقع رهیافتی برای رسیدن به یک چارچوب علمی با توجه به مسئله مطرح شده جهت دستیابی به هماهنگی‌ها، ارتباطات و احیاناً تعارضات مابین شهر و بندر محسوب می‌شوند. این چارچوب همان طور که گذشت گویای مناسبات حاکم بر نظام فضایی- کالبدی شهر بندری بوده و وابستگی‌های متقابل آن‌ها را نشان داده است. این مناسبات در مباحث پیشین مورد سنجش و تحلیل قرار گرفته و نتایجی را عرضه داشته است. در مباحث پیش رو سعی ده با توجه به تحلیل مفهومی شهر و بندر ارائه گردد تا مفهوم شهر- بندر که مقصد نهایی گفتار حاضر است حاصل گردد. و فرآیندهای فضایی راه کارها و پیشنهادهایی جهت بهبود ارتباطات حاکم بر ساختار شهر نوشهر به منظور گذار آن تا شهر- بندر قانونمند و تابع قواعد این شهر بازسازی و سازماندهی گردد.

شهر-بندر به عنوان مکانی برای مبادله محصولات تولیدی بین خشکی و دریا حایز ویژگی‌های خاص در ابعاد فضایی- کالبدی است که در واقع با سایر شهرها با کارکردهای دیگر متفاوت است. توسعه فضایی- کالبدی شهر در ابعاد گوناگون به نوعی مستقیم یا غیر مستقیم در ارتباط تنگاتنگ با بندر و فعالیت‌های مربوطه قرار گرفته و از آن اثر می‌پذیرد. رویکرد این اثرات در تغییر اندازه و مقیاس شهر با تحول در ساختار جمعیتی، نقش شهر و ساختار اشتغال آن و نیز ظهور فعالیت‌های تخصصی در عرصه فضایی شهر، استخوان بندی و اسکلت فیزیکی شهر، کالبد و جای گیری اجزاء و عناصر شهر و نیز سیمای ظاهری شهر قابل تشخیص است.

دستیابی به میزان اثربازی شهر نوشهر از بندر بود و این که آیا شهر از بندر تأثیر پذیرفته و کیفیت این تأثیرپذیری در حوزه‌ای مختلف به چه شکل بوده مسأله اصلی اثر حاضر است؟

انگیزه واکاوی موضوع نیز بر این فرض متکی بوده که به نظر نگارنده آن طور که انتظار می‌رفته نوشهر با توجه به موقعیت ساحلی و وجود اسکله و بندرگاه نتوانسته هویت شهر- بندری یافته و علی‌رغم انتظارات موجود به واسطه نبود تطابق طرح‌های شهری و نیز ضعف مدیریت شهری شاهد برخی اثرات سوء ناشی از نبود ساماندهی اقدامات شهری و نیز ناسازگاری بین شهر و کارکرد آن می‌باشیم.

بررسی سیر تکوینی نوشهر نشان می‌دهد، که با احداث اسکله و رونق فعالیت‌های تجاری تظاهر یافته و گسترش فضایی- کالبدی آن در طی دوره‌های مختلف متناسب با حجم عملکردی بندر اتفاق افتاده است. شهر از بدو فعالیت بندر، ورود و خروج کشتی‌ها و شکل گیری نظام اقتصادی مبتنی بر تجارت تاکنون تحت تأثیر جریانات حاکم بر سیستم‌های موجود قرار داشته که کیفیت

این اثرپذیری در ابعاد مختلف به طور مفصل در مباحثت قبلی تحلیل شده است. بخش عمدۀ اثرگذاری بندر بر ساختار جمعیتی و اقتصادی آن بوده است. اثرات بندر بر نظام جمعیتی آن در قالب مهاجرت، اندازه شهری و روند تغییرات جمعیت شهری تبیین شد. با شروع فعالیت بندر و تجارت خارجی با سوروی (سابق) زمینه مهاجرت جمعیت از سایر مناطق به شهر فراهم شده است. با گذشت زمان و افزایش حجم فعالیت‌های بندر روند مهاجرت‌پذیری شهر تسريع یافته که به تبع آن موجبات افزایش جمعیت شهر و در نتیجه مقیاس شهری فراهم شده است. بر اساس داده‌های موجود جمعیت ۲۷۰۰ نفری شهر در اولین سرشماری رسمی کشور (۱۳۳۵) با رشد معادل ۱۲/۷ درصد در سال، سه برابر شده و به ۹۰۰۰ نفر در سال ۴۵ رسیده است. این رشد در دهه بعدی یعنی ۴۵-۵۵ به دلیل افزایش عدد پایه هر چند کاهش نشان داده اما تعداد مطلق مهاجرین وارد هم‌چنان چشم‌گیر بوده و جمعیت شهر در سال ۵۵ دوباره رشد تقریباً دو برابر را تجربه کرده و به ۱۶۰۰۰ نفر رسیده است.

در دهه‌های بعد از انقلاب نیز این آهنگ متوقف نشده و جمعیت شهر هم‌چنان دستخوش تغییرات ناشی از نوسان فعالیت‌های بندری است. وقوع جنگ و ناامنی بنادر جنوب باعث افزایش عملکرد بنادر شمال به ویژه نوشیر شد که به تبع آن فعال شدن بخش‌های خدماتی شهر و نیاز به نیروی کار را افزایش داده و جاذبه‌ای مناسبی را برای مهاجرت‌های دائم و موقت فراهم کرده است. از طرف دیگر تحت شرایط ایجاد شده ناشی از جنگ بخشی از جمعیت‌های شهری بندری جنوب کشور به ویژه بندر خرمشهر به این شهر مهاجرت و در آن اسکان یافته‌اند. در دهه ۷۵-۶۵ نیز با توجه به اتخاذ سیاست‌های کلان در زمینه کنترل جمعیت و نیز اشباع شدن ساختار اشتغال شاهد متعادل شدن رشد جمعیت شهر تا حدود ۳/۲۱ درصد هستیم.

در بعد اقتصادی نیز گسترش و اهمیت اقتصادی نوشهر با ایجاد تأسیسات بندری در آن (۱۳۱۲-۱۸) آغاز شد و ایجاد تأسیسات گمرکی در جوار بندر و تجارت خارجی با کشور شوروی موجب رونق بخش‌های اقتصادی این شهر شد. تأثیر عملکرد بندر با شاخص شدن فعالیت‌ها و زیر بخش‌های بخش خدمات در ساختار استغال شهر قابل درک است. به طوری که حدود ۸۴/۸ درصد شاغلان شهر در این بخش فعالیت دارند. اهمیت اثربازی اشتغال شهر از بندر با بررسی وضعیت اشتغال زیر بخش‌های خدمات بیشتر محسوس است. همان گونه که ملاحظه شد زیر بخشی از قبیل حمل و نقل کالا، هتل داری و خدمات پذیرایی، انبار داری، حق العمل کاری و مشاور گمرکی عمدۀ فروشی و خرده فروشی در این شهر از قوت بالایی برخوردار هستند. زیربخش ساختمان نیز به واسطه احداث تأسیسات بندری و نیز ساخت مجتمع‌های مسکونی متعدد، از دیگر زیر بخش‌های تأثیر پذیر خدمات محسوب می‌شود تأثیر بندر بر ساختار اقتصادی شهر از بعد، نظام خدماتی و گمرکی نیز قابل تأمل می‌باشد.

اثرات بندر بر ساخت کالبدی شهر نیز وضعیت مشابه یعنی تأثیرپذیری مثبت را نشان می‌دهد. مکان و سایت اصلی شهر با احداث اسکله و استقرار تأسیسات بندر در سال ۱۳۱۲ ثبیت شده و گسترش بافت کالبدی شهر طی دوره‌های بعدی همسو با جریانات حاکم بر این عملکرد صورت گرفته است. شعاع گسترش شهر محدوده معینی از اسکله و بندرگاه را در برگرفته و در دوره‌های اولیه رشد به طور عمدۀ این عامل در نحوه شکل‌گیری بافت، اثر مستقیم گذاشته است. اسکان جمعیت، استقرار فعالیت‌ها و عملکردها به طور کلی شکل‌گیری هسته اولیه شهر متناظر با بندر و اسکله بوده و رشد خطی شهر نیز تحت تأثیر خط ساحلی و مناسبات اقتصادی حاکم بر محورهای اصلی و جایگیری فعالیت‌ها در این محور اتفاق افتاده است.

در خصوص ارتباط فیزیکی شهر با بندر نیز به شبکه‌های شهری و برون شهری توجه شده است. محورهای ارتباطی داخل شهر بی‌هیچ هویت و محتوایی به محوره کناره ختم شده‌اند. این در حالی است که به لحاظ زیبایی شناختی و نیز ویژگی‌های حاکم بر یک شهر بندری باید خطوط ارتباطی به یک محور تعریف شده (که مثلا در بوشهر و بندر عباس بلوار ساحلی است)، ختم شوند. عرض کم پل "ماشلک" در ورودی شهر و تردد زیاد کامیون‌های زیاد در محور کم‌عرض و از همه مهم‌تر استفاده آن‌ها به منظور پارکینگ و توقف به علت نبود پایانه مشخص در فضای شهر مشکلات عدیدهای را برای شهر فراهم نموده است. در این خصوص نیز توصیه شده تا پایانه‌ای مخصوص کامیون‌ها در حاشیه شهر (کمربندي) و محور جدید کامیون رو در حاشیه ساحل احداث شود.

در ارتباط با شبکه‌های برون شهری نیز نتایج به دست آمده وضعیت مطلوبی را متناسب با عملکرد بندر نشان نمی‌دهند. محدودیت‌های موجود در شبکه‌های ارتباطی بین شهری یکی از اصلی‌ترین موانع توسعه فعالیت‌های وارداتی بندر نوشهر و رشد خدمات حمل و نقل محسوب می‌شوند. دشواری عبور کامیون از جاده کندوان موجب شده تا کالاهای وارداتی از گمرک شهر از طریق جاده‌های هراز و فیروزکوه حمل شوند. به علاوه به علت فرسودگی پل‌های بین راه اغلب اجازه استفاده از حداقل بار را نداشتند و با محدودیت تناز حمل مواجه هستند از این رو هزینه و زمان حمل کالاهای وارداتی از طریق بندر نوشهر افزایش یافته که خود تأثیر منفی در چگونگی حمل و نقل کالا و محصولات از این بندر می‌گذارد.

در خصوص بافت قدیم و مرکزی شهر، شاهد شکل‌گیری همزمان این بافت و تأسیسات بندری و به لحاظ مکانی استقرار بافت در کوتاه‌ترین فاصله بندر هستیم. عامل مؤثر بر مکان‌گزینی بافت قدیم و مرکزی شهر را نیز می‌توان در

سیستم ارتباطی و مناسبات حاکم بر فضای ارتباطی بندر با بازارهای مصرف جستجو کرد چرا که پیدایش و روند رشد بندر نوشهر همانند سایر بنادر به دسترسی آن به مراکز تولید و بازارهای مصرف بستگی دارد. به همین دلیل مرکز شهر در کناره جاده ساحلی و بندر شکل گرفته است. نکته اساسی در این باره آن است که با گذشت زمان و متناسب با افزایش حجم عملکردی بندر بافت قدیم تجربه‌گر تغییراتی گاهی نامطلوب از قبیل تخلیه فضاها از عملکرد، پیدایش عملکردهای جدید، فرسودگی ساختمان‌ها، روش‌های ساختمنی و معماری جدید و کاهش جمعیت مسکونی شده است.

یکی از بارزترین اثرات بندر بر ساختار کالبدی شهر نیز در نحوه جای گیری و پراکنش فضایی عناصر و اجزاء شهری قابل تحلیل است. عرصه و محیط شهری بهویژه ساحل و اسکله بندرگاه و فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با آن در جایگزینی این پدیده‌ها مؤثر بوده‌اند.

سیمای شهری نوشهر کمترین سطح اثربداری را از محیط و بندر داشته است. عدم تأثیرپذیری شهر در این بعد و عناصر تشکیل‌دهنده سیمای آن یعنی راه، لبه، محله، گره و نشانه مشهود است.

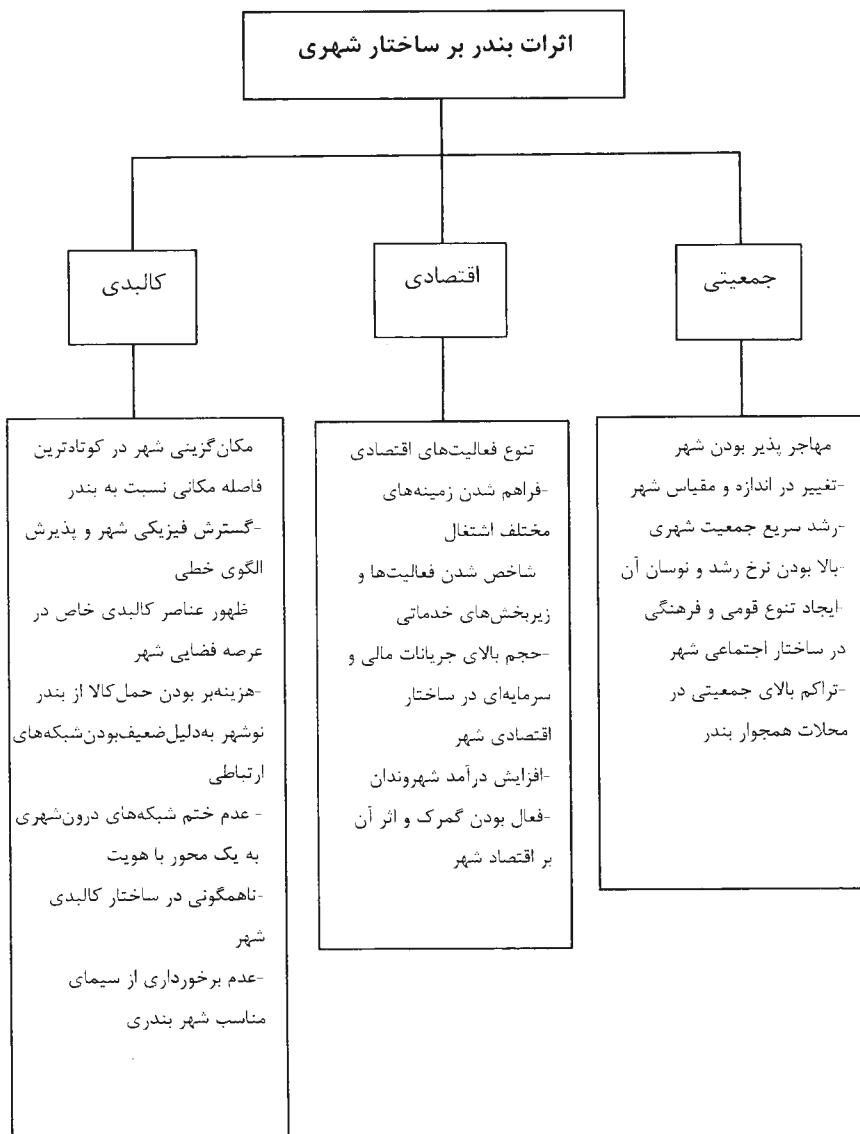
بی‌محتوایی در راه‌ها و شبکه‌های موجود شهری به دلیل عدم ختم به یک بلوار ساحلی واجد چشم اندازهای مشخص و تعریف شده از بندر و ساحل، است. میدان‌های شهر نیز به هیچ وجه نشانه و هویت یک شهر بندری را به بیننده القاء نمی‌کنند. نشانه‌ها و نمادهای به کار گرفته در اکثر میدان‌های شهر بی‌محتوا و بی‌ارتباط با عملکرد شهر طراحی شده‌اند. به همین منظور طراحی مجدد میادین شهر بر اساس مناسبات طبیعی و عملکرد شهر توصیه می‌شود.

وجود عناصر مزاحم در ایجاد و شکل گیری نامطلوب نقش عمده داشته و مانع خلق چشم‌انداز بصری، استفاده مطلوب از طبیعت، کیفیت محیطی و باز

۹۴ ♦ نوشید از شهر تا شهر- بندر

شدن مناظر طبیعی زیبا به سوی شهر شده که حذف این عناصر ضروری و لازم به نظر می‌رسد.

چارت ۲ : سلطاح اثر پذیری و فرایندهای فضایی شهر و در ابعاد جمعیتی، اقتصادی و کالبدی



کلام آخر

برای ارائه الگوهای و راهکارهای مناسب جهت ایجاد پیوندهای مطلوب بین ساختار شهری و عملکرد بندری با استعانت از مباحث نظری، خطوط کلی ارتباطی موجود بین شهر نوشهر و بندر شناسایی و معرفی شده‌اند بر اثر جریانات فضایی حاکم بر مناسبات موجود بین شهر و بندر، اثرات و تبعات گوناگونی در ابعاد مختلف بر ساختار شهر تحمیل شده است. این اثرات در حوزه فضایی با تحلیل ساختار جمعیتی و اقتصادی شهر و در حوزه کالبدی با تبیین چگونگی شبکه‌های ارتباطی نحوه جایگیری عناصر و فعالیت‌ها، مکان‌گزینی و گسترش فیزیکی شهر مشخص و تبیین گشته‌اند.

از آن‌جا که بنادر برای ایفای نقش اصلی خود تابع فعالیت و داده‌های اقتصادی خشکی‌ها هستند و هم‌چنین توسعه بندر تنها به تصحیح رابطه بندر و ناحیه آن بستگی دارد، بنابراین توجه به پشت بندرها و برنامه‌ریزی عناصر فضایی خارج از بندر از درجه اهمیت بسزایی برخوردار است. از این رو با عنایت به این اصل و با توجه به مشخصات و ویژگی‌های حاکم در ساختمان شهر نوشهر به عنوان تقویت‌کننده فعالیت‌های بندر تا دستیابی به یک سازمان فضایی منظم در

قالب شهر- بندر، همچنان مسائلی را پیش رو دارد. در نتیجه شناخت مسایل و مشکلات، کتاب حاضر پیشنهادها و طرح نهایی خود را ارائه داده است. بدین ترتیب اهم مسائل شهری که می‌تواند در ارتباط با بندر مطرح گردد به شرح زیر است:

- رشد نکردن فعالیتهای اقتصادی مرتبط با بندر از قبیل شیلات و ماهیگیری
- انسداد فضایی شهر و ضعیف بودن شبکه‌های موجود بین شهرها و در نتیجه افزایش هزینه کل کالا از بندر نوشهر
- فعال نبودن شبکه هوایی شهر، نبود سیستم حمل و نقل ریلی و متصل نبودن شهر به شبکه‌های راه آهن محلی و منطقه‌ای
- نبود پایانه مخصوص کامیون‌ها و تریلی‌ها در فضای شهری و وسایل نقلیه سنگین در مدخل شهر در نتیجه بروز عوارض نامطلوب شهری در ابعاد اجتماعی و کالبدی
- نبود ختم نشدن شبکه‌های درون شهری به یک محور مشخص و واحد هویت فضایی - کالبدی در حاشیه ساحل با نقش تفریحی تفرجگاهی
- نارسایی شدید خدمات تفریحی و نبود امکانات مناسب فرهنگی - تفریحی جهت استفاده مراجعان و صاحبان کالا به ویژه در زمان اقامت و حد فاصل بارگیری تا عملیات ترخیص
- وجود موانع فیزیکی و عناصر زائد مابین شهر و اسکله و عدم برخورداری شهر از چشم‌انداز طبیعی حاصل از اسکله و دریا
- عدم استفاده از نمادهای با محتوی و مناسب با شرایط محیطی و عملکردی شهر در طراحی میادین و لزوم تغییر و اصلاح آنها با عنایت به آن‌چه گفته شد، اکثر قریب به اتفاق مسائلی که بدان اشاره شده

ریشه در نبود تفکر جامع شهرسازی به ویژه در بعد طراحی شهری و ارتقای کیفیت محیطی در حوزه‌ی ساماندهی و مدیریت شهری دارند. چرا که بر اساس چارچوب‌های فکری و منطقی باید پذیرفت بین نحوه مدیریت یک شهر بندری با سایر شهرها تفاوت‌های عمدی و اساسی وجود دارد. توجه به برخی از راه کارها و پیشنهادات کلی زیر می‌تواند تا حدودی التیام بخش و مسکن دردها و مسائل پیش روی شهر تا شهر-بندر شدن باشد:

- فراهم کردن زمینه‌های لازم جهت جذب سرمایه‌های خصوصی به منظور ایجاد فعالیت‌های مرتبط با دریا و بندر به ویژه صنایع شیلات و دریایی
- برنامه‌ریزی در جهت تقویت راه‌های بین شهری موجود و کاهش موانع بر سر راه حمل و نقل کالا از بندر تا حد امکان
- احداث ترمینال در حاشیه کمربندی شهر به منظور توقف کامیون‌ها و تریلی‌ها
- احداث محور جدید کامیون رو از مقطع کمربندی تا بار انداز بندر به منظور کاهش میزان تردد وسایل سنگین در داخل محور اصلی شهر
- اختصاص و الحاق اراضی مابین محور کناره و ساحل در قسمت شرق به طول ۵ کیلومتر (حد فاصل کمربندی تا اسکله) به محدوده بنادر به منظور ساماندهی و طراحی فضاهای شهری
- تعریض شبکه اصلی شهر که از حاشیه ساحل می‌گذرد به عنوان مهم‌ترین عامل در نحوه ختم شبکه‌های موجود شهر در ارتباط با ساحل و اسکله
- اختصاص زمین‌های ساحلی به عملکرد هایی که به دریا و ساحل وابسته‌اند از قبیل ماهیگیری، قایقرانی، خدمات جهانگردی - پذیرایی و تفریحی - ورزشی
- تزریق کاربری فرهنگی و تفریحی در بافت کالبدی شهر به منظور بهبود

وضعیت اوقات فراغت صاحبان کالا

- از میان بردن گسیختگی فضاهای کالبدی و ایجاد پیوستگی بین لبه‌های موجود در طول ساحل بهویژه در بافت مرکزی شهر با حذف عناصر فیزیکی مراحم از قبیل دیوارها و ساختمان‌های بلند.
- ایجاد یک مرکز جدید تجاری، خدماتی و ساختمانی بندر با حجم فیزیکی مناسب به منظور تقویت هویت و نقش نشانه‌ای شهر در میدان کمربندي
- زدودن عناصر و عوامل فیزیکی زائد از سیمای شهر و جایگزین کردن عناصر مرتبط با محیط و بندر در میادین اصلی شهر
- ساماندهی و طراحی میادین شهر به منظور ایجاد فضای شهری با قابلیت مقصد شدن و مکث شهری
- ساماندهی حاشیه رودخانه و استفاده از آب و فضای سبز در تقویت منظر جامع به منظور حضور بیشتر شهروندان و مسافران
- اصلاح اساسی جریان‌های ترافیکی ناشی از ترددات شهری و بین شهری.

منابع و مأخذ

- ۱- اصغری مقدم، محمد رضا، ۱۳۷۸، جغرافیای طبیعی شهر (جلد اول)، تهران، انتشارات مسوعی
- ۲- اسلامی عربانی، ابراهیم، ۱۳۴۶، راهنمای شهرستان‌های ایران، تهران، انتشارات سازمان فار
- ۳- احمدی، حسن، ۱۳۷۱، بررسی معیارهای ارزیابی طرح‌های کالبدی، در مجموعه مقالات طرح‌ریزی کالبدی، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران.
- ۴- اکبری، حبیب ا...، ۱۳۷۶، بررسی عوامل مؤثر در استفاده بهینه از ظرفیت بنادر تجاری کشور (بندر انزلی و نوشهر)، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، مرکز آموزش مدیریت دولتی.
- ۵- اداره کل بنادر کشتیرانی استان مازندران، نشریه بندر و دریا، سال‌های ۱۳۷۲ الی ۱۳۴۶.
- ۶- اداره کل بنادر کشتیرانی استان مازندران، ۱۳۷۵، کاتالوگ بندر نوشهر،

۱۰۰ ♦ نوشیروانی از شهر تا شهر- بندر

انتشارات روابط عمومی و امور بین الملل.

۱۲- اداره کل بنادر و کشتیرانی استان مازندران، طرح و برنامه، گزارش عملکرد ماهه.

۸- تافلر، الوبن، ۱۳۷۰، موج سوم، ترجمه شهیندخت خوارزمی، تهران، نشرنو.

۹- حبیبی، سید محسن، ۱۳۷۵، جزو درس تاریخ شهر، دانشگاه تهران، دانشکده هنرهای زیبا، گروه شهرسازی.

۱۰- حبیبی، سید محسن، ۱۳۸۱، از شار تا شهر، انتشارات دانشگاه تهران.

۱۱- حبیبی، سید محسن، ۱۳۹۳، قصه های شهر، انتشارات دانشگاه تهران.

۱۲- رستمی، علیرضا، ۱۳۷۱، مجموعه فرهنگی، تجاری و خدماتی بندر انزلی، پایان نامه کارشناسی ارشد معماری، دانشگاه تهران، دانشکده هنرهای زیبا، گروه شهرسازی.

۱۳- حقیقت رفیعی، عبدالرضا، ۱۳۷۶، فرهنگ تاریخی و جغرافیای شهرستان ایران، انتشارات کومش.

۱۴- رفیعی، مینو، ۱۳۷۱، مجموعه مباحث و روش های شهرسازی (اقتصاد)، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهر سازی.

۱۵- رهنماei، محمد تقی، ۱۳۷۱، مجموعه مباحث و روش های شهرسازی مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهر سازی

۱۶- زنجانی، حبیب الله، ۱۳۷۱، جمعیت و شهرنشینی در ایران، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران.

۱۷- ژان، شاپن، ۱۳۶۴، کارهای دریایی (جلد اول)، ترجمه کامبیز بهنیا، موسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.

۱۸- ژان شاپن، ۱۳۷۰، کارهای دریایی (جلد دوم)، ترجمه کامبیز بهنیا، موسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.

منابع و مأخذ ۱۰۱

- ۱۹- سلطانزاده، حسن، ۱۳۶۵، مقدمه‌ای بر تاریخ شهر و شهرنشینی در ایران، تهران، نشرآبی.
- ۲۰- سازمان بنادر کشتیرانی، ۱۳۷۵، طرح جامع بنادر جمهوری اسلامی ایران، جلد اول و دوم.
- ۲۱- سازمان بنادر و کشتیرانی، ۱۳۷۸ گزارش عملکرد سازمان بنادر و کشتیرانی سال ۷۸، اداره کل آمار و اطلاع رسانی.
- ۲۲- سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۶۲، مطالعات طرح پایه آرایش سرزمین، کتاب دوم، فعالیت‌ها.
- ۲۳- شکوئی، حسین، ۱۳۷۳، دیدگاه‌های نو در جغرافیای شهر (جلد اول) تهران، سازمان مطالعه تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت).
- ۲۴- شهبازی، محمد رضا، ۱۳۷۷، مدلصف و شبیه سازی در بندر نوشهر، سازمان بنادر و کشتیرانی ریا، اداره کل بندر نوشهر.
- ۲۵- شیعه، اسماعیل، ۱۳۷۴، مقدمه‌ای بر مبانی برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای، انتشارات دانشگاه علم و صنعت.
- ۲۶- صدر، حمیدرضا، ۱۳۶۷، مدل مکان‌یابی شهرهای بندری، پایان‌نامه کارشناسی ارشدمعماری، دانشگاه تهران، دانشکده هنرهای زیبا.
- ۲۷- عابدین درکوش، سعید، ۱۳۷۲، درآمدی به اقتصاد شهری، تهران مرکز نشر دانشگاهی.
- ۲۸- علی پناه، فریدون، ۱۳۶۴، برنامه‌ریزی در طراحی بنادر، بنگاه همکاری‌های بین‌المللی ژاپن.
- ۲۹- علی محمدی، مالک، ۱۳۶۶، بندر و بندرسازی، مجموعه سخنرانی‌های اولین سمینار بندر سازی، دفتر تحقیقات و معیارهای فنی وزارت برنامه و بودجه.
- ۳۰- عمادی جمالی، سید محمد مهدی، ۱۳۷۷، تأسیسات ساحلی بندر امیرآباد،

- پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران، دانشکده هنرهای زیبا.
- ۳۱- عیسو، چارلز، ۱۳۶۲، تاریخ اقتصاد ایران (قاجاریه)، ترجمه یعقوب آژند، تهران نشر گستره.
- ۳۲- فرید، یدا...، ۱۳۷۵، جغرافیا و شهرشناسی، انتشارات دانشگاه تبریز.
- ۳۳- کبیری، حسن، ۱۳۶۶، نگرش اجمالی بر عملکرد و توسعه آتی بنادر، مجموعه سخنرانی‌های اولین سمینار بندرسازی، دفتر تحقیقات و معیارهای فنی وزرات برنامه و بودجه.
- ۳۴- کلودشالین، ۱۳۷۲، دینامیک شهری یا پویایی شهرها، ترجمه اصغر نظریان، تهران، مavnونت فرهنگی آستان قدس رضوی.
- ۳۵- گلدبگ، ادوارد، ۱۳۷۶، فضای منطقه ساحلی، ترجمه امید اقتداری، یونسکو
- ۳۶- گی، بورگول، ۱۳۷۷، شهر امروز، ترجمه سید محمد سید میرزاگی، تهران، مرکز انتشارات دانشگاه شهید بهشتی.
- ۳۷- لینچ، کوین، ۱۳۷۶، تئوری شکل شهر خوب، ترجمه سید حسین بحرینی، انتشارات دانشگاه تهران.
- ۳۸- لینچ، کوین، ۱۳۷۴، سیمای شهر، ترجمه منوچهر مزینی، انتشارات دانشگاه تهران
- ۳۹- ماکس وبر، ۱۳۷۳، شهر در گذر زمان، ترجمه شیوا کاویانی، تهران، شرکت سهامی انتشار.
- ۴۰- مالک، شهلا، ۱۳۷۰، مقررات شهرسازی و معماری و طرح‌های جامع، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران.
- ۴۱- متله، زهرا، ۱۳۷۲، بررسی وضعیت بنادر استان بوشهر، سازمان برنامه و بودجه استان بوشهر، معاونت هماهنگی و برنامه‌ریزی.
- ۴۲- محمد سهی، فرهاد، ۱۳۷۷، مرکز شهر بنادر ایران، پایان نامه کارشناسی

- ارشد معماری، دانشگاه تهران، دانشکده هنرهای زیبا.
- ۴۳- موریس، جیمز، ۱۳۷۴، تاریخ شکل شهر، ترجمه راضیه رضازاده، انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران.
- ۴۴- مرکز آمار ایران، ۱۳۷۰، سالنامه آماری کشور، تهران.
- ۴۵- مهندسان مشاور طرح اندیشان، ۱۳۶۶، روند ترابری دریایی و تأثیر آن بر ساخت بنادر، در مجموع سخنرانی‌های اولین سمینار بندرسازی، دفتر تحقیقات و معیارهای فنی وزارت برنامه و بودجه.
- ۴۶- مهندسین مشاور ادبی-هاریس، ۱۳۵۲، طرح جامع بنادر ایران، سازمان بنادر و کشتیرانی.
- ۴۷- مهندسین مشاور طرح و کاوش، ۱۳۷۰، طرح جامع نوشهر و چالوس، وزرات مسکن و شهرسازی.
- ۴۸- مهندسین مشاور شارستان، ۱۳۶۴، طرح جامع بندر عباس، وزارت مسکن و شهرسازی.
- ۴۹- مهندسین مشاور شهر و برنامه، ۱۳۶۲، طرح جامع بندر بوشهر، وزارت مسکن و شهرسازی.
- ۵۰- مهندسین مشاور ایران آمایش، ۱۳۶۷، طرح جامع بندر انزلی، وزرات مسکن و شهرسازی.
- ۵۱- مهندسین مشاور محمدرضا جودت و همکاران، ۱۳۶۷، طرح جامع بندر گناوه، وزرات مسکن و شهرسازی.
- ۵۲- مهندسین مشاور معماری و محیط، ۱۳۶۳، طرح جامع بندرکنگ، وزارت مسکن و شهرسازی.
- ۵۳- مهندسین مشاور معماری و محیط، ۱۳۷۳، طرح جامع بندر لنگه، وزرات مسکن و شهرسازی.

۱۴ ♦ نوشیر از شهر تا شهر- بندر

- ۵۴- وزارت راه و ترابری، ۱۳۷۷، مجموعه مقالات دومین سمینار بررسی مسائل حمل و نقل کشور، تهران، دانشگاه تربیت مدرس.
- ۵۵- هیلهورث، ژوزف، ۱۳۷۰، برنامه‌ریزی منطقه‌ای، برداشتی سیستمی، ترجمه غلامرضا شیرازیان و دیگران، تهران، سازمان برنامه و بودجه، مراکز مدارک اقتصادی و اجتماعی و انتشارات.

