

# سکنی گزیدن در کلان شهر تهران

مطالعات جامعه‌شناختی

(علمی - پژوهشی)

دوره ۲۴، شماره یک: ۱۲۳-۱۰۱

شاپا ۲۸۰۹-۱۰۱۰

نمایه در ISC

سیاوش قلی‌پور<sup>۱</sup>

استادیار گروه جامعه‌شناسی دانشگاه رازی

محسن قلی‌پور

دانشجوی کارشناسی ارشد انسان‌شناسی دانشگاه تهران

پذیرش ۹۶/۶/۱۵

دریافت ۹۶/۳/۸

## چکیده

این پژوهش در تلاش است تا وضعیت سکنی‌گزیدن در کلان‌شهر تهران را با تأکید بر فضای شهری مورد مطالعه قرار دهد. مبنای نظری این پژوهش مبتنی بر آرای مارتین هایدگر در باب سکنی‌گزیدن است. از نظر هایدگر سکنی‌گزیدن به معنای مراقبت‌کردن و محافظت انسان‌ها از یکدیگر، از آسمان و زمین و نگهداشت معانی است. روش این مطالعه کیفی است و تکنیک‌های گردآوری داده‌ها از نوع بررسی اسناد، مشاهده کالبد شهری و تجربه زیسته است. یافته‌ها نشان می‌دهند که در دارالخلافه ناصری به دلیل پیوستگی، تراکم و تنوع فضا و مشخص بودن حریم شهر، امکان گردهم آمدن عناصر چهارگانه وجود داشت. اما به تدریج فرآیندهای متعددی امکان سکنی‌گزیدن را کم‌رنگ کرده‌اند که عبارتند از: ۱. توسعه برون‌زا که سبب پراکندگی محلات مسکونی و جدایی آنها از یکدیگر شده است. ۲. بزرگراه‌ها، تقاطع‌های ناهم‌سطح و مترو که امکان در کنار هم قرار گرفتن و تعامل را به حداقل می‌رسانند و تفرد و تنهایی را دامن می‌زنند. ۳. اولویت منطق سرمایه در بسیاری محلات که سبب از بین رفتن فضاهای عمومی و ازدیاد حوزه‌های خصوصی شده است. در نتیجه این فرآیند، امکان در کنار هم بودن در بخش‌هایی از فضای شهری از بین رفته و باهم بودن، محدود به خانه شده است. ۴. فضاهای مصرف روزبه‌روز بیشتر می‌شوند، آنها ضمن حذف فرودستان، سبب می‌شوند روایت‌های فردی نزد کنشگران این عرصه شکل بگیرد و مشارکت دموکراتیک کم‌رنگ گردد. ۵. علی‌رغم تکرر رخدادهای تاریخی، آنها به‌صورت یادمان در فضای شهری حک نشده‌اند و بدین ترتیب حضور گذشته در شهر کم‌رنگ و یادآور خاطرات تاریخی نیست.

**کلیدواژگان:** سکنی‌گزیدن، فضای شهری، توسعه برون‌زا، فضاهای مصرف، یادمان

<sup>۱</sup> پست الکترونیکی نویسنده مسئول: gholipoor.sa@gmail.com

## مقدمه و بیان مسئله

مقاله حاضر به مطالعه سکنی‌گزیدن در کلان‌شهر تهران می‌پردازد. کلان‌شهری که به عبارت دیگر، پایتخت مدرنیته ایرانی است، اما در ضدیت با تاریخ‌مندی<sup>۱</sup> عمل می‌کند. هایدگر تاریخ‌مندی را «طبیعت هستی»<sup>۲</sup> انسانی می‌داند (باک‌مورس، ۱۹۸۹: ۵۹).<sup>۳</sup> ضدیت تهران با تاریخ‌مندی ریشه در از بین رفتن دلالت‌های سکنی‌گزیدن دارد. دلالت‌هایی که امکان بودن در فضای شهری را برای انسان امکان‌پذیر می‌کند: خاطره جمعی، زبان مشترک، مکان‌مندی اجتماعی و ... کلیتی از این دلالت‌هاست که به تعبیر هایدگری، مراقبت‌پذیری انسانی را فراهم می‌آورد.

از این‌رو، با آنکه تهران بزرگترین شهر<sup>۴</sup> ایرانی است و انبوه عظیمی از جمعیت کشور را در خود جای داده است، پایتخت سه حکومت بوده و بیشتر تحولات تاریخ معاصر ایران در این شهر روی داده است، اما در بی‌تاریخی فرومانده است. کلی پاره‌پاره است که دارای شهرک‌های خوابگاهی فراوان، سکونت‌گاه‌های غیررسمی، محلات مرفه، بافت‌های فرسوده و فقیرنشین، محلات و کوچه‌های قلعه‌ای، برج‌های گول‌آسا، آسمان‌خراش‌های پراکنده، فروشگاه‌های زنجیره‌ای بزرگ، مگامال‌ها، مراکز خرید و خرده‌فروشی‌های بزرگ و کوچک است. از این‌رو تهران «شهری قطبی است که در شمال آن افراد مرفه و در جنوب آن فقرا زندگی می‌کنند» (مدنی‌پور، ۱۳۷۹). حجم عظیمی از رفت‌وآمد در این شهر از طریق بزرگراه‌های شمالی-جنوبی، شرقی-غربی، متقاطع و شبکه‌های پیچیده مترو صورت می‌گیرد. هر دو این‌ها به‌شبه‌های طراحی شده‌اند که ضمن آن‌که ارتباط با بافت شهری را از بین می‌برند، شانس تعامل افراد را نیز به حداقل می‌رسانند. گذر، اضطرار و شتاب، جو حاکم بر این شبکه‌های حمل و نقل است. جابجایی‌های گسترده درون‌شهری، فضاهای گسسته، از بین رفتن تداوم و تراکم در فضاهای شهری و توسعه بیرونی شهر، سبب تنهایی، عدم رابطه، بی‌ریشگی، اضطرار، تعاملات گذرا، زوال شبکه‌های اجتماعی، انزوا، نابودی خاطره و بی‌تعلقی مکانی در شهر تهران شده است و آن را از حالت سکونت‌گاهی مبتنی بر تعامل و یکپارچگی فضای شهری خارج ساخته است. محلات و مناطق زیادی در شهر وجود دارد که تمایلی برای بازدید آنها وجود ندارد؛ زیرا جذابیت خاصی به‌لحاظ تفریحی، تجاری و تاریخی برای دیدن ندارند و بخش چشمگیری از

<sup>۱</sup> Historicity

<sup>۲</sup> Nature of Being

<sup>۳</sup> Buck- Morss, Susan

<sup>۴</sup> Urban

سکنه شهر با این قسمت‌ها بیگانه‌اند. تعلق مکانی/محلّه‌ای مایوس‌کننده است و افراد برای ارتقای آن تلاش نمی‌کنند (جهانی دولت‌آباد و همکاران، ۱۳۹۲). میزان سرمایه اجتماعی در مقایسه با میانگین کل کشور در حد ضعیف‌تری قرار دارد (مطالعات آمایش سرزمین، ۱۳۸۸). درواقع امکانات وجودی برای شکل‌گیری تعلق مکانی/محلّی بین افراد از بین رفته است. روی هم رفته در بین مردم این کلان‌شهر، احساس ناامیدی و بی‌تعلقی وحشتناکی وجود دارد. انگار آن را خانه خویش نمی‌دانند.

از سوی دیگر، تهران جذابیت‌های خاص خود را دارد. بخش چشمگیرتری از امکانات کشور در این شهر قرار گرفته‌اند. هنوز فضاهای شهری پیوسته و مترکم در خیابان انقلاب و خیابان ولی‌عصر دیده می‌شوند. هنوز بافت‌های تاریخی و ابنیه و عمارت‌هایی با معماری ایرانی-اسلامی در آن دیده می‌شود. گمنامی و احساس آزادی در آن جذاب است. سبک‌های زندگی متنوعی در آن هست که امکان‌های انتخاب را افزایش می‌دهد. بی‌شک این کلان‌شهر موضوع مناسبی برای مطالعات شهری است و نمی‌توان آن را نادیده گرفت.

سکنی‌گزیدن را می‌توان در سکونت‌گاه‌های مختلفی مانند آبادی، نهاد/موسسه، خانه و فضای شهری بررسی کرد (بنگرید به شولتز، ۱۳۸۷). اما این مقاله مشخصاً به بررسی سکنی‌گزیدن در فضاهای شهری [تهران] می‌پردازد. بنابراین تلاش می‌کند به سؤالات زیر پاسخ دهد:

۱- کدام فرآیندها و پدیده‌ها بر سکنی‌گزیدن در کلان‌شهر تهران تاثیرگذارند؟

۲- آیا این فرآیندها و پدیده‌ها سبب زوال سکنی‌گزیدن شده‌اند یا اعتلای آن؟

روش بررسی این مقاله ساختن «منظومه» است. منظومه یعنی «خوشه‌ای از عناصر متغیر که کنار هم چیده می‌شوند ولی در هم تنیده نمی‌شوند و نمی‌توان آنها را به مخرج مشترک و یا هسته و یا اصل موکد نخستینی فروکاست» (جی ۱۹۸۴: ۱۵-۱۴ به نقل از اباذری ۱۳۷۷: ۱۷). در روش منظومه تاریخ، خطی، وحدت بخش و پیوسته نیست و جهان به صورت علی معلولی درک و فهم نمی‌شود. عناصر از درون به هم مرتبط می‌شوند. «خرده چیزها و روایت‌های بزرگ کنار هم قرار می‌گیرند تا کرانه‌های یک ایده را شکل دهند و در لحظه محتوم از پرده بیرون می‌افتند و خود را بر مورخ نمایان می‌کنند» (چاوشی، ۱۳۹۱: ۲۶۲). برای بسط و شرح ایده اصلی، حوزه‌های مختلف پژوهشی مد نظر هستند و میان آنها رفت و برگشت صورت می‌گیرد.

امور به ظاهر بی‌اهمیت گذشته به یکدیگر متصل می‌شوند و خود را در نسبت با عناصر حال قرار می‌دهند تا زمان فعلی را توضیح دهند.

منطق منظومه مبتنی بر پویایی میان «پدیدار»، «مفهوم» و «ایده» است. مفاهیم، واسط میان پدیدار و ایده هستند و «سهمی از هستی ایده را به پدیدارها می‌بخشند» (بنیامین، ۱۳۸۱: ۷۰-۶۹). در این مقاله تجربه زندگی شهری به مثابه پدیدار از طریق مفاهیمی مانند توسعه برونزا (که منجر به پراکندگی فضای شهری شده است)، مکان، نامکان (بزرگراه، مترو، تقاطع ناهم‌سطح)، فضاهای مصرف، خصوصی شدن حوزه عمومی، خاطره و یادمان، کرانه‌های ایده «سکنی گزیدن» را تشکیل می‌دهند. سکنی گزیدن مانند منظومه‌ای است که ستاره‌های آن مفاهیم یاد شده هستند. داده‌ها (اسناد، خرده‌چیزها، کالبد شهری، مشاهدات، افسانه‌ها، خاطرات، نظریات، نقشه، و ...) از حوزه‌های مختلف گردآوری می‌شوند و برای بروز ایده سکنی گزیدن مورد استفاده قرار می‌گیرند.

### سکنی گزیدن

مارتین هایدگر (۱۳۷۷) در مقاله «بناکردن، سکونت‌کردن، فکرکردن» به بررسی معنای سکنی گزیدن می‌پردازد. از نظر وی بناکردن جایی را به مکان تبدیل نمی‌کند. انسان‌ها بناهای زیادی نظیر ترمینال، نیروگاه، بزرگراه، مترو، ایستگاه قطار، استادیوم‌های ورزشی و نظایر آن را احداث می‌کنند؛ اما در آن سکونت نمی‌کنند. آن‌ها بنا نمی‌کنند تا در آن سکنی گزینند، بلکه چون سکنی‌گزینندگان هستند، شروع به بناکردن می‌کنند. طرح آپارتمان‌های امروزی می‌تواند بسیار خوب باشد، نگهداری آنها راحت و میزان نور در آنها مناسب است؛ اما معلوم نیست آنها ضامن سکنی‌گزیدن باشند یا خیر. در بناکردن دو مفهوم «برافراشتن» و «مراقبت کردن» اهمیت محوری دارد. بنابراین ساختن بناها و سکونت‌گاه‌ها و تعلق انسان‌ها به یکدیگر در بطن معنای سکنی‌گزیدن خانه کرده و بخشی از هستی آدمی است. «سکنی‌گزیدن، در صلح و آرامش قرار گرفتن، یعنی در صلح و صفا ماندن، در درون امر آزاد یا در حریم آزادی است که از چیزی مطابق با ماهیت‌اش حراست می‌کند. خصیصه اساسی سکنی‌گزیدن همین آسیب نرساندن و حراست است» (هایدگر، ۱۳۷۷: ۱۳۷). با سکنی‌گزیدن وحدت «چهارگانه» زمین، آسمان، خدایان و فانیان ممکن می‌شود. سکنی‌گزیدن زمانی محقق خواهد شد که انسان‌ها به حفظ و حراست این چهارگانه معطوف شوند؛ یعنی هرکدام را به‌دست ماهیت حقیقی خود سپرند و از اراده

سلطه بر آن‌ها بپرهیزند. انسان‌ها با سکنی‌گزیدن زمین را نجات می‌دهند، آسمان را همچون آسمان می‌پذیرند، در انتظار خدایان می‌مانند و فانیان را مشایعت و هدایت می‌کنند. تحقق این امر از طریق قرار گرفتن در میان چیزها ممکن می‌شود. بودن در میان چیزها به معنای اشغال‌کردن [به مانند اشیا] نیست. «گونه‌ای از دریافت حضوری حقایق (اشیاء) و نحوه‌ای از تفکر اصیل است» (صافیان و مؤمنی، ۱۳۸۹: ۵۸). رابطه انسان‌ها با اشیا حضوری است و انسان به روی آنها گشوده است. «سکونت کردن به این اعتبار از امر چهارگانه‌ای مراقبت می‌کند که ماهیت آنها را در چیزها حضور می‌بخشد» (همان، ۱۴۱). مراقبت از زمین و آسمان و چیزها بدان معناست که بگذاریم آنها ماهیت خود را به منصه ظهور برسانند و مداخلات محاسبه‌گرانه ما آنها را از هستی خویش دور نسازد. بدین‌روی انسان‌ها چیزهای حیاتی و نباتی را مراقبت و چیزهایی که رشد نمی‌کنند را احداث می‌کنند. هایدگر برای رابطه بناکردن و سکنی‌گزیدن مبحث پل را پیش می‌کشد.

پل «چیزی» است که امر چهارگانه را گرد هم می‌آورد. «پل امکان می‌دهد تا جریان آب مسیر خود را طی کند و در همان حال راهی برای فانیان تأمین می‌کند تا بتوانند پیاده و سواره از این خشکی به آن خشکی بروند. پل جریان آب رودخانه را، با ورود لحظه به لحظه آن به زیر دریچه قوسی و خروج مجدد آن، زیر نظارت آسمان نگه می‌دارد» (هایدگر، ۱۳۷۷: ۱۴۲) هایدگر در این بحث تلاش می‌کند تصور متعارف از مکان (تصور کمی) را به چالش بکشد و آن را در نسبت با سکنی‌گزیدن تعریف کند. مکان قبل از آن که پل باشد وجود ندارد البته قبل از احداث پل، نقاط متعددی در امتداد مسیر رودخانه هست که می‌توانند توسط چیزی اشغال شوند؛ اما فقط یک نقطه به دلیل احداث پل مکان می‌شود. با احداث پل مکان به وجود می‌آید نه این که مکانی هست و پل در آن قرار می‌گیرد. بنابراین مکان، امتداد و بُعد صرف نیست که خالی از محتوا باشد بلکه واجد تعین و محتواست و از محتوای خود جدا نیست. محتوای آن را نسبتش با آدمیان تعیین می‌کند. مکان به معنای صرف امتداد و بعد فیزیکی هیچ نسبتی با آدمی ندارد. به بیان دیگر، نسبت آن با آدمی با نسبتش با سایر موجودات یکسان است. از نظر وی ماهیت مکان کمی، قابل اندازه‌گیری و متعلق به تأملات نظری نیست بلکه چیزی است که ما در اهتمام‌های روزانه خود بدان آگاهیم. نسبت ما با مکان مانند نسبت اشیا با جایی که در آن قرار دارند، نیست؛ زیرا آدمی شیء نیست و بی‌واسطه با اشیا ارتباط دارد و با آنها انس و الفت

می‌گیرد. آدمی گشوده به سوی اشیا و جهان است. انسان رابطه معناداری با محیط اطراف خود برقرار می‌کند. این خصیصه آدمی قرب‌آور است و فاصله بین آنها را کم می‌کند. هایدگر نشان می‌دهد که سکنی‌گزیدن صرفاً بودن در جایی نیست؛ بلکه احساس تعلق به مکان، روابط مراقبت‌آمیز، مداخله نکردن در طبیعت، خاطره‌داشتن، روابط همدلانه و در جوار هم بودن است که سکنی‌گزیدن را ممکن می‌سازند. بنابراین در شهرهایی که چنین اموری محقق نشوند روح مکان، خاطرات، کیفیت‌ها، زمین و آسمان از بین می‌رود. از نظر هایدگر اندیشه سلطه‌طلب و کنترلی ناشی از تفکر دکارتی است که با جدایی سوژه از ابژه، انسان را از محیط خویش جدا کرده و تمام جهان را به ابژه تقلیل داده است (بنگرید به هایدگر (۱۳۷۷). در این نوع نگاه جهان به کمیت و امتداد تقلیل داده شده و کل هستی به ابژه تبدیل می‌شود. هایدگر (۱۳۸۲) در مقاله «پرسش از تکنولوژی» نشان می‌دهد که این نوع نگاه، مداخله‌گرانه است و جهان را به کمیتی صرف برای کنترل، ذخیره‌سازی و انبارکردن تبدیل می‌کند. انسان مدرن، بودن در جهان، مراقبت از جهان، در کنار هم‌نوعان و محیط را از یاد برده است و فقط به چپاول و ویرانی به آن می‌پردازد. محیط زیست خود را نابود می‌کند. به محل سکونت خود نیز رحم نمی‌کند و روابط سوداگرانه را چنان در آن می‌گستراند که سکونت‌گاه خود را نیز به نامکان و یا چیزی شبیه اردوگاه تبدیل می‌کند.

### دارالخلافة ناصری به مثابه مکان

مکان جایی است که در آن انسان‌ها گرد هم آیند و به تاریخ و هویت خویش اهمیت می‌دهند و یا شاید تاریخ در زندگی آنها حضور بیشتری دارد. این امر گاهی به طور طبیعی و ارگانیک اتفاق می‌افتد و گاهی نیز با مداخلات انسانی. در دارالخلافة ناصری خصیصه بودن مکان به دلایل زیادی پررنگ است. نخست، مشخص بودن حدود و ثغور شهر. «قلمرو جغرافیایی شهر با دیوارها و خندق‌ها معلوم بود» (شهری، ۱۳۷۱: ۲۳ جلد اول). گرچه این دو فیزیکی و کالبدی بودند اما دلالت‌های معنایی هم داشتند و تهران را از محیط بلافصل و همچنین از شهر ری، شمیرانات یا ده‌ونک جدا می‌کردند. بیرون از دیوار و خندق افراد در حریم شهر قرار نداشتند و خود را خارج از آن می‌دانستند. دوم، مکان جایی است که ورودی یا آستانه آن مشخص است. ورود یعنی گذر از یک منطقه به منطقه دیگر و «هنگامی روی می‌دهد که فرد از "آستانه" مکان عبور می‌کند» (شولتز، ۱۳۹۱: ۴۰). دوازده دروازه شهر آستانه ورود به شهر بودند. دروازه‌ها،

دوگانه درون و برون را معنادار می‌ساختند. آنها صرفاً کارکرد دفاعی و امنیتی نداشتند بلکه عمل رسیدن به مکان را محقق می‌ساختند. بسیاری از شرق‌شناسان که در قرن ۱۹ میلادی از تهران دیده کرده‌اند، رسیدن به مکان و سرآمدن انتظار بعد از یک سفر طولانی و مقوله رویارویی با مکانی جدید را منعکس کرده‌اند (بایندر، ۱۳۷۰). این امر فقط برای شرق‌شناسان نبوده و هر مسافری چه داخلی و خارجی یا حتی سکنه شهر رویارویی و ورود به مکان را تجربه کرده‌اند (شهری، ۱۳۷۱: جلد اول). سوم، مکان جایی است که مسیرها، تقاطع و مرکز امکان دیدار و گزینش را ممکن سازند. ساختار شهری دارلخلافه به گونه‌ای بود که جدایی در فضای شهری را از بین می‌برد و امکان دیدار را افزایش می‌داد. بعد از هر دروازه، خیابانی وجود داشت که مستقیم یا غیر مستقیم به میدان مرکزی شهر (توپخانه) منتهی می‌شد. بسیاری از این خیابان‌ها درختکاری شده و محل رفت و آمد و شبیه تفرجگاه بودند (باب همایون، علاءالدوله). همچنین تعدادی از آنها محل فعالیت‌های بازرگانی و تجاری بودند (مریض‌خانه، چراغ‌گاز، ناصریه). بایندر (۱۳۷۰) که در اواخر حکومت ناصرالدین‌شاه از تهران دیدن کرده است گزارش می‌دهد «خیابان‌ها وسیعند و در اطراف آنها خانه‌های کوتاه یک طبقه ساخته شده است» (۱۳۷۰: ۴۴۵). بر اساس گزارش سیاحان مقوله امتداد و پیوستگی از ویژگی‌های این خیابان‌هاست. تراکم و امتداد، فضاهای خالی را از بین می‌برد و این امر حیات شهری را ممکن می‌ساخت. خیابان‌ها تقاطع‌های مختلفی را به وجود می‌آوردند که امکان رویارویی و دیدار را فراهم می‌ساختند. «خیابان انسان را راهنمایی می‌کند تا امکان‌های جدید را از نو کشف کند» (شولتز، ۱۳۹۱: ۴۳). در این خیابان‌ها وسایل نقلیه امروزی وجود نداشتند. تنها درشکه در میان آنها رفت و آمد داشت. در شهر عهد قاجار با داشتن تراکم و پیوستگی خیابان‌ها تنوعی از کارکردها و تمایزات انسانی را نیز در خود داشت. خیابان لاله‌زار محل فعالیت‌های فرهنگی نظیر سینما رفتن، پرسه‌زنی و تفریح بود. مردم این خیابان را «خیابان عشاق» می‌نامیدند. «عصر دسته دسته مردم اهل دل به این خیابان روی می‌آوردند. زیرا گذشته از ابنیه عالی و عمارت رفیعه و مغازه‌های شیک ... آلامدترین جوانان در این خیابان دیده می‌شدند» (شهری، ۱۳۶۸: ۲۷۸ جلد اول). خیابان علاءالدوله مکان سفرای خارجی و به طور کلی بیگانگان، خیابان مریضخانه محور تأسیسات و تجهیزات شهری، خیابان الماسیه محل تردد شاه و شاهزادگان و عمال حکومتی بود. ویژگی تمام این خیابان‌ها امتداد و تراکم بود که امکان دیدار و گزینش را فراهم می‌کردند. تمام مسیرها و

رهوارها در دارالخلافه به مرکز منتهی می‌شدند. مرکزی که شامل میادین، ارگ حکومتی، بناهای تاریخی، بازار و مساجد بود. میدان در عهد قاجار محل گردهم‌آیی و به نوعی فضای عمومی بود و نه یک گره ترافیکی. مهم‌ترین میدان شهر توپخانه نام داشت. جکسن در سال ۱۲۸۲ ه.ش گزارش می‌دهد «میدان توپخانه پهنه چهارگوشی است که حدود ۲۷۵ متر طول و ۱۳۷ متر عرض دارد و ضلع بزرگتر آن در امتداد شرقی-غربی و سطح آن با قلوه سنگ مفروش شده است» (۱۳۶۹: ۴۷۵). اطراف میدان را دیوارهای دوطبقه‌ای فرا گرفته بود که دارای طاقنماهای منظم و ممتد بودند. در نقاط مختلف میدان ابنیه و یادمان‌های مختلف وجود داشتند که معانی مختلفی را با خود حمل می‌کردند. بسیاری از آیین‌ها و مراسم عمومی در این میدان انجام می‌شد.

اگرچه دارالخلافه امکان گردآوری انسان‌ها را فراهم می‌آورد. این بدان معنا نبود که در این شهر تخصص و معضلات وجود نداشت. بیماری، ظلم حکام و شاهزاده‌ها، فقر و توسعه نیافتگی عیان بود (بنگرید به شهری ۱۳۷۱: جلد دوم، سوم). دست اندازی به باغات و مستغلات در حریم شهر امری عادی بود. بهترین مکان‌ها برای اغنیا بود. اما مداخله گری در شهر به اندیشه علمی و مشروع رایج تبدیل نشده بود. هنوز اندیشه اراده‌گرایانه و سلطه‌گر و یا حتی مبتنی بر طرح‌های کلان (مانند طرح جامع) وجود نداشت. بخشی از شهر به صورت ارگانیک رشد می‌کرد. کمی‌سازی شهر و مداخلات کلان نزد سکنه شهر امری متداول نبود. معهذاً، در این دوره علیرغم تمام مسائل و کاستی‌های زندگی امکان سکونت وجود داشت. افراد تاریخ و اسطوره مشترک داشتند. خاطرات سلحشوران، جنگ‌های مختلف، داستان‌ها و روایت‌های زندگی سرنوشت سکنه شهر را به هم گره می‌زد. یادمان‌های تاریخی، عمارت‌های تاریخی، روایت مؤمنین مقرب جای جای شهر را برای افراد با معنا می‌ساخت. این موارد به دارالخلافه هویت می‌بخشید. هویت عبارت است «از برقراری پیوندی سرشار از معنا با جهانی متشکل از چیزها» (شولتز، ۱۳۸۷: ۲۲).

بعد از این زمان روندهای و پدیده‌های متعددی سکنی‌گزیدن در تهران را با مشکل مواجه کردند. اغلب این موارد اجتناب‌ناپذیر بودند و برای رفع مشکلات شهرند اما خود آنها امکان کنار هم‌زیستن و محافظت از یکدیگر را کم می‌کنند.

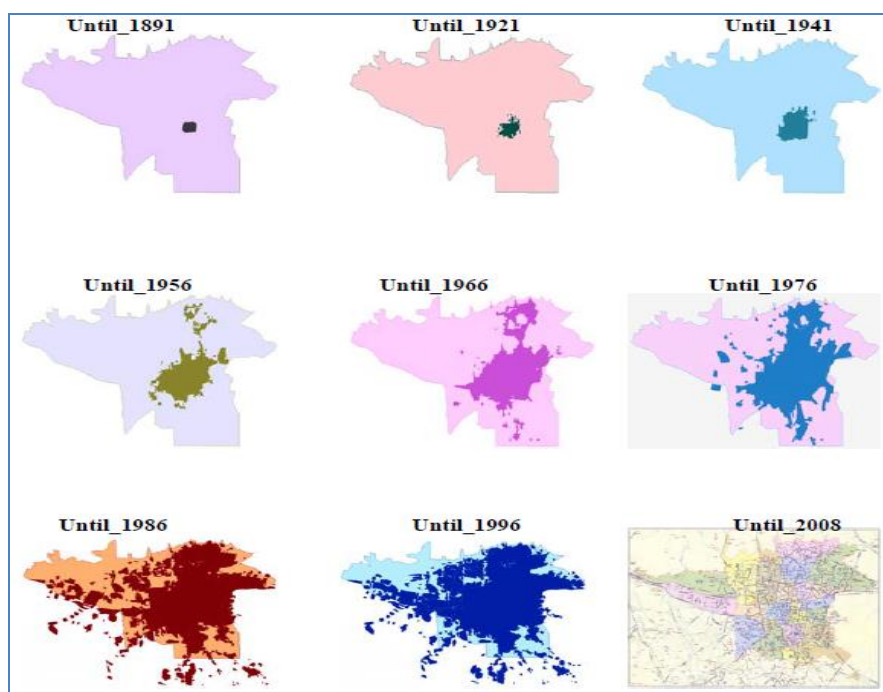
## توسعه برونزا



با سقوط سلسله قاجار و تأسیس حکومت پهلوی، ریخت‌شناسی شهرها دچار تغییرات بنیادی شدند (حبیبی، ۱۳۷۸؛ مدنی‌پور، ۱۳۷۹). این تغییرات به سمت و سویی پیش رفتند که به مرور روح مکان را از بین بردند. اولین اقدامی که صورت گرفت دروازه‌ها تخریب شدند و حدود و ثغور و حد و مرزهای شهر با تخریب برج و باروی شهر کهن و پر کردن خندق از بین رفت. به موجب قانون تعریض و توسعه معابر و خیابان‌ها در سال ۱۳۱۲ و نقشه خیابان‌ها در سال ۱۳۱۶ این مهم عملیاتی شد. بوذرجمهری رئیس بلدیة دیوارهای دارالخلافه ناصری را فرو ریخت، خندق‌های آنرا پر و بر روی آن‌ها خیابان ساخت. «حد شمالی خیابان انقلاب به طول ۵ کیلومتر، حد غربی خیابان کارگر به طول ۴/۵ کیلومتر، حد شرقی خیابان ۱۷ شهریور به طول ۴/۵ کیلومتر، حد جنوبی خیابان شوش به طول ۴ کیلومتر» (کریمان، ۱۳۶۸). خیابان در معنای اخیر بیشتر برای تردد اتومبیل بود و کارکرد آن با خیابان در عهد قاجار تا حدودی متفاوت گشت. با تخریب دیوارها، شهر شروع به رشد بیرونی در تمام جهات کرد. گرچه این روند از دوره رضاخان تا سال ۱۳۴۵ رشد اندکی داشت اما به مرور زمان شدت بیشتری گرفت و به سمت شمال پیش رفت. در این فرآیند شتابان، در هر دوره زمانی پیوستگی فضاهای شهری از بین رفت و پراکندگی زیادی در مناطق مسکونی وجود داشت. این رشد شتابان در ابتدای مسیر خویش داشت و قرار بود در دهه‌های آینده، تمام دشت تهران را درنوردد و به کلانشهری بزرگ تبدیل شود. از اواخر دهه ۴۰ ه.ش شهر در جهت شرق و غرب نیز رشد کرد. بخشی از این پویای شهری به دلیل شهرک‌سازی‌های رسمی بود. دولت برای امرای ارتش، کارمندان دولت و کارگران شروع به واگذاری زمین کرد. بسیاری از مناطق شهری نظیر یوسف‌آباد، ونک به سمت چهارراه محمودیه، امیرآباد و ... نتیجه این روند بودند. این نوع از گسترش شهر بعد از انقلاب توسط تعاونی‌های مسکن شدت و حدت بیشتری پیدا کرد.

پویای بعدی توسط کسانی انجام گرفت که از برنامه‌های رسمی حذف شده بودند. این افراد مهاجران روستایی بعد از اصلاحات ارضی و طرد شدگان از سیستم اقتصادی بودند که توان خرید زمین‌های محدوده و حریم شهر را نداشتند. بر طبق مقررات ماده ۱۰۰ قانون شهرداری تمام ساخت و سازهای غیررسمی در محدوده شهر و حریم آن ممنوع گردید (بنگرید به مرکز مطالعات شهرسازی و معماری ایران ۱۳۷۴؛ بیات ۱۳۷۷). بنابراین، فرودستان شهری که توان پرداخت هزینه زمین‌های تقسیم شده توسط طرح جامع در درون شهر را نداشتند راه دیگری را

در پیش گرفتند. آنها سکونت‌گاه‌های غیر رسمی زیادی را در شهر بنا نهادند. نتیجه این دو پویای شهری رشد تهران در تمام جهات بود تا شهری به گستردگی و پراکندگی تهران فعلی شکل گرفت. شهری که هر جایی را می‌دید، تصرف می‌کرد. در شمال مجبور به کوه‌خواری، در جنوب در کویر پیش رفت. از سمت شرق تا نزدیکی‌های دماوند و رودهن و از غرب به کرج و شهریار متصل شد. رشدی شتابان و پراکنده و در تمامی جهات جغرافیایی که در نقشه شماره ۱ نمایان است.



نقشه ۱: رشد کلانشهر تهران از ۱۲۷۰ تا ۱۳۸۷ (رجبی؛ سفاهن، ۱۳۸۸)

جدایی و پراکندگی فضاهای شهری، ویژگی کلانشهر در وضعیت فعلی تهران است. کلانشهری با این پراکندگی دیگر نمی‌تواند سکنه را گرد هم آورد و امتداد و پیوستگی را ممکن سازد. برای مثال در منطقه ۲۱ هفده شهرک وجود دارد که هیچ پیوستگی با هم ندارند. این شهرک‌ها توسط تاسیسات صنعتی از هم جدا شده‌اند. امکان دیدار و گزینش برای هفده شهرک یاد شده ممکن نیست. آنها یک منطقه شهری منسجم نیستند. همچنین این منطقه با بدنه تهران

پیوستگی ندارد. شهرک‌های آن جزیره‌های منفکی هستند که در درون خود جهان فروبسته‌ای تشکیل داده‌اند. این موضوع در بسیاری از مناطق اطراف کلانشهر مانند منطقه ۲۲، ۱۸ و ... صادق است. آنها پاره‌هایی جدا از شهر هستند که تعلق به بافت اصلی ندارند. در این کلانشهر نه تنها انسان‌ها گردهم نمی‌آیند. بلکه آسمان به دلیل آلودگی و زمین به دلیل از بین رفتن فضای سبز در جوار انسان‌ها قرار ندارند. در این مناطق پیرامونی فقدان رابطه اجازه نمی‌دهند که افراد با هم تجارب مشترکی را از سر بگذرانند. دلیلی وجود ندارد سکنه تهرانسر در شهرک دانشگاه، چیتگر شمالی و یا بالعکس حضور پیدا کنند. تردد در این مجمع‌الجزایر فقط با اتومبیل شخصی میسر است. حتی حمل و نقل عمومی مناسبی برای حضور در این شهرک‌ها وجود ندارد. افزون بر این جاذبه‌ای هم برای این گشت و گذار وجود ندارد. هیچ مکان خاصی در این شهرک‌ها وجود ندارد. نه یادمانی، نه مکان تفریحی، نه مکان خاطره و حتی نه فضاهای مصرف. تمام بافت آنها مسکونی و خوابگاهی است. بنابراین دلیلی برای رفتن به این شهرک‌ها وجود ندارد. این بخش از شهر، امکان ملاقات را از بین می‌برد. پرسه‌زنی و گشت و گذار در این محله‌ها معنی ندارد. احساس غربت، تنهایی، انزوا و بیکارگی تنها دستاورد آن است.

### بزرگراه‌ها و تقاطع‌های غیر هم‌سطح

در دهه ۴۰، ترافیک، مدیریت شهری را با مشکل جدی مواجه کرد. قبل از هر چیز این معضل در ورودی و خروجی‌های شهر دوچندان بود. بزرگراه‌های متعدد در شرق و غرب و جنوب ساخته شدند. این بزرگراه‌ها همراه با بافت مسکونی پراکنده، آستانه ورود به شهر و لحظه حضور در حریم آن را از بین بردند. آیا پرند، رباط کریم و یا اسلامشهر ابتدای شهر و آستانه غربی آن هستند یا تهرانسر؟ پاسخی برای این سؤال وجود ندارد. زیرا ما این شهرک‌ها را نه از طریق دیدار و بودن در کالبد آن، بلکه به واسطه تابلوها و نوشته‌های تعبیه شده در بزرگراه‌ها درک می‌کنیم. طول مسیر رباط کریم تا ترمینال غرب حدود یک ساعت است. در طول این مسیر احساس بودن در شهر وجود ندارد. ظاهراً همچنان به مانند دهه ۴۰ و ۵۰ میدان میدان آزادی ورودی شهر است.

بحث یاد شده صرفاً برای ورودی غربی نیست، ورودی‌های جنوبی و شرقی نیز چنین وضعیتی دارند. هنگام عزیمت به تهران از طریق بزرگراه قم-تهران، آستانه ورود به شهر و حریم آن هویدا نیست. بناگاه خود را در میان بزرگراه‌های متقاطع و متراکمی خواهیم یافت که پیدا

کردن مسیر فقط از طریق تابلوهای راهنما ممکن است. با دنبال کردن مسیر در هر کدام از این بزرگراه‌ها ممکن است شما در درون شهر و یا منتهی‌الیه آنها قرار بگیرید. گویی که اصلاً حضور شهر را درک نکرده‌اید. با این‌که در درون شهر قرار دارید اما متوجه بافت‌های مسکونی و فضاهای شهری نمی‌شوید. نکته متناقض نما این است که این شریان‌های بزرگ با این‌که در درون شهرند اما انگار در خارج آن قرار دارند. بودن در متن شهر و در عین حال خارج بودن از شهر خصیصه اصلی آنها است. دلیل آن به ماهیت عقلانی بزرگراه‌ها بر می‌گردد. هدف از ساخت آنها جلوگیری از اتلاف وقت، اتلاف انرژی، سرعت در رسیدن به مقصد و جلوگیری از هر گونه برخورد و تصادم است. این زیرساخت عقلانی که نتیجه برنامه‌ریزی شهری لوکوربوزیه است عمدتاً به دنبال نظم، تمرکززدایی از شهر و برنامه‌ریزی خطی است.

لوکوربوزیه «جاده‌های شریانی بزرگی را برای ترافیک سریع‌السیر به صورت یکطرفه در نظر گرفت. از تعداد خیابان‌ها کاست، زیرا "راه‌های متقاطع" دشمن ترافیک‌اند ... پیاده‌روها را از خیابان و پارک‌ها حذف کرد» (جیکوبز، ۱۳۸۸: ۲۳). این ایده شهر را برای اتومبیل مهیا و جایی برای انسان باقی نگذاشت. حریم بزرگراه‌های درون شهر تا فاصله زیادی خالی از جمعیت و بافت‌های مسکونی است. هیچ رهگذر و عابر و پیاده‌ای در حریم آنها نیست. امکان نشستن و تعامل وجود ندارد. فقط ماشین‌هایی دیده می‌شوند که با سرعت در حال تردد هستند. نه مغازه‌ای، نه فروشگاه‌ی و نه جایی که چند نفر در کنار هم دیده شوند. سروصدا و آلودگی، اطراف آنها را با فقر حیات شهری روبرو ساخته است. تمامی این جاده‌ها (بزرگراه‌ها) به مانند دیوار هستند، زیرا شدت عبور و مرور به اندازه‌ای است که امکان تعامل را برای دو طرف جاده از بین می‌برند. هر جا از درون بافت‌های مسکونی نظیر محله نواب عبور کرده‌اند، روابط همسایگی و پیوستگی فضای شهری را از بین برده‌اند و به جای آن عبور و مرور و فضای یاس و ناامیدی را حاکم کرده‌اند. در محل تلاقی این بزرگراه‌ها، میدان و چهارراهی وجود ندارد. برای تسهیل در عبور و مرور تقاطع‌های غیر هم‌سطح جایگزین آنها شده‌اند. این تقاطع‌ها امکان هر نوع رابطه اجتماعی را از بین می‌برند. شانس دیدار و گزینش به حداقل ممکن می‌رسد و روز بروز بر فقر حیات شهری می‌افزایند. به زعم مارک اوژه (۱۳۷۷)، تقاطع‌های غیرهم‌سطح و بزرگراه‌ها، تاریخ، هویت و رابطه اجتماعی را از بین می‌برند و تولید «نامکان» می‌کنند. بزرگراه‌ها

همچنین مرکز (خصیصه مرکزی مکان) را از بین می‌برند. با توجه به نقشه شماره ۲، در درون این شبکه پیچیده هیچ مرکزی وجود ندارد.



نقشه شماره ۲: بزرگراه‌های کلانشهر تهران

نقشه بالا پراکندگی آنها را در سطح کلانشهر تهران نشان می‌دهند. در این عرصه‌های گذر، امکان تجربه زنده وجود ندارد. در این مکان‌ها، امکان مشایعت فانیان و یا مراقبت از آنها وجود ندارد. قرار گرفتن افراد در درون اتاقک‌های شیشه‌ای بنام اتومبیل که فقط پشت سرهم عبور می‌کنند شانس دیدار و رابطه را در درون بزرگراه، حریم آن و تقاطع به صفر می‌رساند. این عناصر شهری امکان شکل‌گیری تاریخ و خاطره را از بین می‌برند. بنای تاریخ نیازمند اجتماع انسانی و روابط پایدار است. در جایی که رابطه و دیدار نیست اجتماع انسانی و تاریخ نیز نیست. این زیرساخت‌ها نه تنها امکان مراقبت و مشایعت از فانیان را به حداقل می‌رسانند بلکه شانس گردهم آوردن خاطرات، روایت‌ها در میان انسان‌ها و استقرار آنها بر روی زمین و در زیر آسمان را ناممکن ساخته‌اند. بزرگراه‌ها به زمین و آسمان نیز تعرض کردند. نابودی باغات، دو نیمه کردن محلات، از بین بردن روابط همسایگی، آلوده کردن شدید هوا، آلودگی صوتی، بی معنا کردن مکان نیز از دستاوردهای آنها بوده است. تنها کارکرد آنها تسهیل حمل و نقل اتومبیل‌هاست

چنانچه بخواهیم بزرگراه را با پل مد نظر هایدگر مقایسه کنیم تفاوت‌ها مشخص خواهد شد. پل امکان رفت و آمد روستاییان از روی رودخانه را فراهم می‌سازد اما بزرگراه و تقاطع غیر هم سطح، گذر سکنه شهر را مسدود و به ماشین‌ها اجازه جولان می‌دهند. پل دخالتی در مسیر رودخانه نمی‌کند و سیستم اکولوژیکی را به هم نمی‌ریزد اما سازه‌های مورد نظر ما به محیط زسیت آسیب می‌رسانند.

### زوال فضاهای عمومی

یکی از خصیصه‌های برجسته شهرها داشتن فضاهای عمومی برای تجمع آزادانه مردم است. این فضاها در شهرهای عهد قاجار توسط میدان و بازار فراهم می‌گشت. خیابان‌های فراخ و درختکاری شده نیز به غنای این فضاها می‌افزودند. مناسبات سرمایه‌داری در این دوره در حیطه زمین و مستغلات کمتر بود (بنگرید به عیسوی، ۱۳۶۹) و سوداگری در این عرصه کمتر مشاهده می‌شد. از دوره رضاخان این مناسبات در زمینه محصولات کشاورزی و اندک زمانی بعد در ملک و مستغلات شهری وارد شد و از دهه ۴۰ تا کنون شدت بیشتری یافته است. بخش عظیمی از انباشت سرمایه وارد این حوزه می‌شود زیرا یکی از مطمئن‌ترین حوزه‌های سرمایه‌گذاری در ایران است. می‌توان گفت فضای شهری یکی از نایب‌ترین کالاهای فعلی تهران است. این امر سبب شده که به روش‌های مختلف فضاهای عمومی به نفع فضاهای خصوصی کمتر شوند و کمتر فضای سبز و یا مکان‌های عمومی دیده می‌شود. برای مثال، در محله مرفه نشین الهیه در شمال شهر تمام پیاده‌روها باریک و در مواردی کاملاً از بین رفته‌اند. در خیابان دربندی غیر از خیابان و نهر آب چیزی نیست و عابر پیاده یا باید در داخل خیابان و یا بر روی نهر راه برود. این در حالی است که در این منطقه شهری آیاتمان‌های و برج‌های لوکسی دیده می‌شود که سرمایه انبوهی را راکد گذاشته‌اند و نقشی در گردش سرمایه و یا تولید ندارند. در این محله همه چیز فضای خصوصی است و فضاهای شهری عمومی بسیار فقیر است. نشانی از حیات شهری در این محله دیده نمی‌شود. بسیاری از باغ‌های زیبای این محله کاربری مسکونی پیدا کرده‌اند و برج‌های گول‌آسا جای آنها را گرفته‌اند و این خانه است که انسان‌ها را گرد هم می‌آورد و نه فضای شهری. فضاهای شهری جایی برای با هم بودن ندارند. آنها صرفاً شریان‌هایی برای عبور و مرور ماشین‌ها هستند. برج‌های بلند هیچ تناسبی به لحاظ چشم‌انداز با آسمان و کوه زیبای البرز ندارند. یادمان‌های تاریخی مانند خانه دکتر محمود حسابی در کنار این ساختمان‌های

غول‌پیکر رنگ باخته‌اند. علاوه بر این در مناطق پایین شهر مانند منطقه ۱۷ که محلاتی مانند یافت‌آباد، ذهتابی، بلورسازی، زمزم، جلیلی و ... در آن هستند، نیز با فقر فضاهای عمومی روبرو هستیم. «سرانه فضای سبز در این منطقه ۱/۵ متر است که با استاندارد ۱۵ متر بسیار فاصله دارد» (قلی‌پور، ۱۳۹۲). چنانچه از شمال شرقی این منطقه یعنی بوستان جهاد به سمت جنوب غربی حرکت کنید تا پارک بهاران که فاصله بسیار زیادی است هیچ جایی برای نشستن پیدا نخواهید کرد. تفاوت این منطقه با محله الهیه در این است که در اینجا آپارتمان‌های لوکس و خانه‌های تجملاتی وجود ندارند. اما هر دو از فقر پیاده‌رو و دیگر فضاهای عمومی رنج می‌برند. دلایل شکل‌گیری این وضعیت نامناسب در منطقه ۱۷ یا حتی منطقه ۱۸ و ۱۵ به سوداگری زمین در دهه ۴۰ برمی‌گردد. زمانی که فرودستان شهری برای دستیابی به خانه از شیوه‌های مختلف غیر رسمی مانند تصرف عدوانی، بازتقسیم زمین و تصرف خزنه سود می‌برند. در بخش‌های زیادی از بافت قدیمی شهر نیز تراکم کاربری‌های تجاری به فضاهای عمومی آسیب رسانده‌اند. گویی که مناسبات تجاری و سرمایه‌ای قرار است تمام بافت شهری را در خود فرو برد. آنها علاوه بر مغازه‌های بازار سنتی تمام کاروانسراها و تیمچه‌های قدیم و محیط بلافصل بازار را به عنوان انبار خود تغییر کاربری داده‌اند.

### مترو

مترو یکی از مناسب‌ترین سیستم‌های حمل و نقل شهری از حیث کاهش هزینه‌های ایاب و ذهاب، جلوگیری از آلودگی هوا، ایجاد عدالت اجتماعی، کاهش سطح تصادفات و میزان مرگ و میر، کاهش شلوغی و کمک به مدیریت یکپارچه شهری است. «روزانه سه میلیون نفر از مترو تهران استفاده می‌کنند و اغلب این افراد مسافر هر روزه آن هستند» (پروین و همکاران، ۱۳۹۴: ۱۰۷). مترو با هندسی کردن شهر تمام مکان‌ها نظیر تقاطع‌ها، چهارراه‌ها، میادین و محلات را از نظر مسافر مترو به نقاطی بر روی نقشه فرو می‌کاهد. تجربه پیاده‌روی، دیدن مغازه‌ها، خریداران، اغذیه‌فروشی‌ها، پارک‌ها و دیگر فضاهای عمومی از بین می‌رود. رابطه فصل‌ها و فضای شهری، چشم‌انداز و بافت شهری، حیات شهری با تمام ویژگی‌های آن از نظر مسافرین ناپدید می‌شود. سرعت و دسترسی به مقصد، تنها هدف مسافرین است. آنها فقط به مسیرهای انتزاعی تعبیه شده در کابین قطار و صدای بلندگو توجه دارند که ایستگاه‌ها را معرفی می‌کند. رفت‌وآمد زیرزمینی سه میلیون نفر در مترو با فقر تجربه واقعی همراه است. در دنیای ذهنی این افراد تهران با تمام

گسترده‌گی، لذات و مصائب آن به صورت نقاطی (بر مبنای ایستگاه‌های مترو) در شبکه‌ای از مسیرها تصور می‌شود. «بقیه مناطق شهر تهران کاملاً از روی نقشه کنده و دور ریخته می‌شود و صرفاً به یک فاصله زمانی (نه مکانی) ۳۰ دقیقه‌ای فرو کاسته می‌شود» (پروین و همکاران، ۱۳۹۴: ۱۰۸).

گذرا بودن فضای مترو امکان شکل‌گیری تاریخ را از بین می‌برد. اجازه نمی‌دهد که روابط قوام گیرند و به حادثه و یا پدیده‌ای در تاریخ شهر تبدیل شوند. هیچ هویت جمعی که بتواند به روابط اجتماعی معنا ببخشد ایجاد نمی‌شود. گمنامی، تنهایی، فضای ناامیدی و بی‌تفاوتی مسلمان است. افراد با عجله و شتاب هر چه بیشتر از آن می‌گریزند. امکان گردهم آمدن و محافظت از یکدیگر را به حداقل می‌رساند. بی‌اعتنایی به سرنوشت هم، نادیده گرفتن دیگران و خودخواهی و منازعه برای پیشی گرفتن ویژگی آن است. سرعت برای رسیدن به مقصد باعث شده است که افراد از یکدیگر پیشی بگیرند. و در این رقابت ناخوشایند صداها، خاموش نظیر سالمندان، کودکان، معلولین حرکتی جا بمانند و یا آزار ببینند. در برخی از ساعات شبانه روز فقط افراد تنومند و سالم می‌توانند در مترو دوام بیاورند. اگر مهم‌ترین ویژگی سکنی‌گزیدن مراقبت کردن است، این مهم در مترو وجود ندارد و دستاورد آن تنهایی، طرد و فضای یاس‌آلودی است که احساس اضطراب و تعلیق را تقویت می‌کند.

### گسترش فضاهای مصرف

شهرها مناسب‌ترین مکان برای جولان سرمایه هستند. انباشت سرمایه در فضای شهری وارد می‌شود تا از هدر رفت آن جلوگیری شود. بحث تسری سرمایه در محلات مسکونی مطرح شد اما گسترش آن از طریق فضاهای مصرف وجه دیگری است. به نظر می‌رسد در سال‌های اخیر تولید فضاهای مصرف به نسبت فضاهای عمومی پیشی گرفته است. مصداق بارز آن شکل‌گیری فروشگاه‌های زنجیره‌ای بزرگ در دهه ۷۰، مراکز خرید در دهه ۸۰ و مگامال‌ها، پلازا و هایپرستارها در این دهه است. این مراکز بزرگ تأثیر زیادی بر ترافیک، محیط زیست و بافت اجتماعی فرهنگی دارند. آنها ترافیک سنگینی را به همراه دارند و رفت و آمد را در محل خویش با مشکل مواجه می‌کنند و در آلودگی هوا و تولید زباله نقش مخربی دارند. آنها همچنین بسیاری از خرده‌فروشی‌ها را با مشکل مواجه می‌کنند. کسانی که توانایی رقابت با این غول‌های مصرفی را ندارند. در حوزه رفتارهای فردی، مصرف‌گرایی و تجمل‌پرستی را تبلیغ می‌کنند. مصرف



گرایی و لذت طلبی جای سخت‌کوشی و پرهیزگاری را می‌گیرد. شهروندان درگیر رقابت برای تجملات بیشتر می‌شوند و تشریک مساعی و فداکاری را از دست می‌دهند. فردیت و لذت طلبی در اولویت قرار می‌گیرند و «مصرف کننده از نظر شهروندی، به جای اخلاق از زیبایی شناسی پیروی می‌کند و بیش از ایدئولوژی سیاسی و وظیفه رنج کشیدن به حق فردی لذت بردن توجه دارد» (باومن، ۱۹۹۸: ۳۱). حاملان این فرهنگ مصرفی طبقات متوسط شهری هستند. در چنین فضایی «اقدامات برخاسته از مشارکت دموکراتیک، جای خود را به گردش در بازارها و مراکز خرید می‌دهد» (استیونسون، ۱۳۹۲: ۲۵۹). فقرا به دیگری جامعه مصرفی تبدیل می‌شوند. آنها به دلیل ناتوانی مالی توان رقابت با دیگران را ندارند و از صحنه حذف و به عناصر اضافی جامعه مصرفی تبدیل می‌شوند. بنابراین در بطن چنین ماجرابی قطبی شدن (جهان فرادستان و فرودستان) جامعه شکل می‌گیرد. طرد شدگان نمی‌توانند در فضاهای مصرف شانه به شانه کسانی که با آنها تفاوت دارند حضور پیدا کنند. حتی ریتم بدن و واگویه‌های چهره‌های آنها متفاوت است. بدین روی فقرا خود را از این فضاها حذف می‌کنند تا شاهد نابرابری نباشند. مصرف گرایی و منطق بازار افراد طبقه متوسط و بالاتر را وا می‌دارد که روایت‌های فردی از زندگی خویش داشته باشند. این در حالی است که فرهنگ مدنی و شهروندی نیازمند مشارکت جمعی است. اگر سکنی‌گزیدن به معنای گردهم آمدن فانیان است پس فضاهای مصرف این امکان را از بین می‌برد و حمایت کردن، مراقبت کردن و اندیشیدن را از بین می‌برد و به جای آن فردگرایی لذت‌طلبانه مفرطی را حاکم می‌سازد. در چنین فضایی افراد نمی‌توانند ورای هویت‌های منزلتی و طبقاتی گردهم آیند. در نهایت آنها به نفع سرمایه و فقیر شدن زندگی ساخته می‌شوند و کیفیت زندگی را در حد نازلی نگه می‌دارند. برخلاف فضاهای مصرف، مکان‌های عمومی و خوشگذرانی‌های عمومی امکان مشورت کردن و در کنار هم بودن را بیشتر می‌کنند و به افراد شانس سکنی‌گزیدن در کنار فانیان، آسمان و زمین و معانی را می‌دهند.

### خاطره و یادمان

خاطره، شرط لازم برای محقق شدن روح مکان است (شولتز، ۱۳۹۱: ۳۳). تهران تاریخ پرفراز و نشیبی دارد، محل تجربه مدرنیته ایرانی و مکان حوادث بسیار مهمی مانند انقلاب مشروطیت، سقوط رضاخان، کودتای ۲۸ مرداد، انقلاب اسلامی ۱۳۵۷، مکان شکل‌گیری اولین فضاهای مدرن و آموزشی همچون دانشگاه تهران و ... بوده است. می‌بایست سنت و معانی گوناگونی بر

فضای شهر حاکم باشد به نحوی که شهروند یا سیاحتگر شهر با گشت و گذار در درون شهر از این حوادث آگاه شود، اما این امر به خوبی اتفاق نمی‌افتد زیرا اثری از آنها در کالبد فیزیکی شهر وجود ندارد و بیشتر حوادث این شهر در ادبیات و تاریخ روایت شده است (بنگرید به حبیبی، ۱۳۸۹). روایت یکی از راه‌های بازگویی تاریخ است. اما موضوع در شهر داستان‌دگری است، لازم است که حوادث و پدیده‌های جمعی در بافت و کالبد شهری به صورت یادمان حک شوند تا برای همیشه برای همگان در دسترس باشند، خوانایی داشته باشند و به راحتی ما را با گذشته شهر متصل سازند. می‌بایست حوادث خوب و بد، تنگناها و مشکلات، روزهای خوب و امیدبخش و لحظه‌های دهشتناک و رقت‌انگیز همراه با قهرمانان و سربازان فداکار جملگی در این حک شدگی و حضور در شهر وجود داشته باشند و سرنوشت انسان‌های شهر را از طریق تداوم تاریخی به هم گره زنند. خیابان باب‌همایون به لحاظ نشانه‌های بصری تداعی‌کننده هیچ گذشته‌ای نیست. ما از طریق روایت‌ها می‌فهمیم که این ورودی ارگ حکومتی در دوره قاجار است و نه کالبد آن. مدرسه دارالفنون متروکه‌ای است در خیابان ناصرخسرو و نشانه خاصی برای جهت‌گیری شهروندان بدان وجود ندارد. نام و نشانی از کافه‌های دهه ۲۰ نیست. یادمان و آثاری از مبارزان انقلاب مشروطه و انقلاب اسلامی ۵۷ نیست. این حک شدگی بیانگر تداوم است. «تاریخ بدون توهم بنای تاریخی، از نظر زندگان تجریدی بیش نیست. فضای اجتماعی پر از بناهایی است که مستقیماً کارکردی ندارند، ساختمان‌های سنگی عظیم یا معابد کوچک گلی که هر کس درباره‌شان این احساس موجه را دارد که پیش از او وجود داشته و بعد از او هم به وجود خود ادامه خواهند داد. شگفت‌آور است، اما در واقع مجموعه گسستگی‌ها و عدم تداوم‌ها در فضا است که تداوم زمان را نشان می‌دهد» (اوژنه، ۱۳۷۷: ۸۰). بنابراین موتیف‌های معنادار و بصری که شهروند را با خاطره شهر درگیر نماید و در وی حس یگانه‌پنداری با محیط را برانگیزد کمتر دیده می‌شوند. بخشی از این تاریخ در بناها و عمارت‌ها حضور دارد و همچنان هاله‌ای از روایت‌ها و داستان‌ها را بر شهر حاکم کرده است. نکته حائز اهمیت این است که این تاریخ در بخش قدیمی شهر است و در تمام شهر گسترده نیست. در سال‌های اخیر بسیاری از ابنیه تاریخی و عمارت‌های خاص توسط برج‌سازان تخریب و آپارتمان‌های غول‌آسا جای آنها را گرفته‌اند. با این کار بسیاری یادها و خاطرات نابود شده‌اند، حتی تلاشی برای نگهداشت بناها و عمارت‌های ارزشمند نمی‌شود. همچنین بخشی از شهر که رشد گسترده و بی‌رویه آن از ۱۳۴۰

به این طرف اتفاق افتاده است خالی از خاص بودگی بناها و عمارت‌هاست. در هیچ جای آن نیز یادمان وجود ندارد. این بخش از شهر بی هویت و تهی از معناست. مکان باید ویژگی‌های شاخص عینی به لحاظ هماهنگی با محیط، ساختمان‌های منحصر بفرد و هماهنگ با فضای شهری داشته باشد تا خاطره‌انگیز شود. «مکانی که فاقد نشانه شکلی و تصویری باشد هویت کمرنگی خواهد داشت و خوگیری و یگانه‌پنداری با آن ناممکن خواهد شد» (شولتز، ۱۳۹۱: ۳۴). رشد بی‌رویه تهران در شش دهه گذشته به ویژه در محلات مسکونی همراه با نشانه‌های شکلی و تصویری خاصی نبوده است. همین امر خاطره‌انگیزی آنها را کاهش داده است. در باره فضاهای شهری مانند خیابان و بلوار می‌توان گفت میدان ولی عصر تا بالاتر از میدان ونک، میدان تجریش، بلوار کشاورز و خیابان انقلاب این ویژگی را دارند. حیات‌شهری، پرسه‌زنی همراه با خیابانی مناسب دسترسی مناسب به لحاظ حمل و نقل و سامان‌پذیری فضایی این مکان‌ها را خاطره‌انگیز ساخته است. مکان‌های مناسب دیگری چون خیابان لاله‌زار نتوانستند چنین ویژگی را حفظ کنند. کاربری تجاری پیدا کردن، عدم دسترسی مناسب به لحاظ راه و سامان ناپذیری فضایی خاطره‌انگیزی آن را از بین برده است. خیابان آزادی از میدان آزادی تا انقلاب و از میدان فردوسی تا امام حسین کارکرد پرسه زنی خود را از دست داده و به سمت نامکان پیش رفته است در نتیجه نمی‌توانند خاطره انگیز باشند. بنابراین تهران با تمام شرایطی که برای تبدیل شدن به شهری با هویت و به لحاظ تاریخی و مکانی خاطره انگیز دارد؛ شهری که گذشتگان و یادمان‌های مختلف بتوانند در آن احساس یگانگی و حس تعلق به مکان را به وجود آورند، چندان موفق نبوده است. انگار که انسان‌ها در کنار گذشتگان و معانی و یادمان‌های ارزشمند قرار ندارند. این شهر نتوانسته است معانی و تاریخ را در زیر سقف آسمان و بر روی زمین تهران در کنار شهروندان گردهم آورد تا تهران را به سکونت‌گاهی خوانا و با یادمان تبدیل سازد.

### نتیجه‌گیری

چنانچه سکنی‌گزیدن به معنای گردهم آمدن انسان‌ها، زمین، آسمان و معانی و یا مراقبت کردن و محافظت از آنها تلقی شود. این مهم در تهران کنونی محقق نشده است و به جای آن بیگانگی، جدایی، تفرد و انزوا حاکم گشته است. شهرسازی عقلانی و انتزاعی مبتنی بر طرح و نقشه، توسعه شتابان همراه با عدم توجه به تاریخ و یادمان‌سازی در سیاست‌گذاری‌های شهری و روندهای سرمایه‌شرایط تاثیرگذاری در این زمینه بوده‌اند. اندیشه سلطه طلب و مداخله گر

ناشی از شهرسازی، سبب چندپاره شدن محلات، دست‌اندازی به فضاهای سبز، کمرنگ شدن تاریخ و خاطره، زوال فضاهای عمومی به ویژه پیاده‌روها و دریک کلام زوال معنای سکنی‌گزیدن شده است. در فضاهای شهری هاله و سپهر معنایی و یا شعر فضا رخت بر بسته است. اتمسفر شهر به سوی کمیت، فاصله و متراژ تقلیل یافته است. برخی از روندهای تاثیرگذار در این عرصه که ناشی از نگاه اراده‌گرایانه شهرسازی عقلانی است بررسی شدند.

توسعه برونزا و شتابان شهر را به سوی پراکندگی و عدم پیوستگی فضاهای شهری پیش برده است بسیاری از باغات (نظیر طرشت) و چشم‌اندازهای طبیعی از بین رفته‌اند و سوله‌های صنعتی همراه با بافت‌های مسکونی پراکنده جای آنها را گرفته‌اند. این پراکندگی در پیرامون شهر به مراتب بیشتر است و چنان است که شهرک‌های پیرامون را به جزیره‌های جدا از هم تبدیل کرده است. عدم تراکم، تنوع و پیوستگی شهری خصلت فضای شهر را از این مناطق گرفته است.

علاوه بر این، شبکه بزرگراه‌ها و تقاطع‌های غیر هم سطح باعث جدایی بافت‌های مسکونی شده‌اند، علیرغم نزدیکی این محله‌های شهری، آنها توسط این شبکه‌های ارتباطی کاملاً از هم جدا شده‌اند و ارتباط ارگانیکی با هم ندارند. شبکه حمل و نقل مترو نیز شانس در کنار هم بودن و شکل‌گیری رابطه را از بین برده است. انزوا، فردیت و سرعت ریتم راه رفتن و شتابزدگی دستاورد این تکنولوژی ارتباطی است. فضای ذهنی مسافران مترو نه فضاهای باز و یا شهری واقعی بلکه تصویری نقطه‌ای و مبتنی بر ایستگاه‌های متعدد است.

منطق سرمایه نیز سبب شده است که بسیاری از فضاهای شهری نظیر پیاده‌رو و یا دیگر فضاهای عمومی به نفع فضاهای خصوصی از بین بروند و تنها چیزی که باقی مانده است خانه است. در بسیاری از این محلات خانه تنها جایی است که می‌توان بدان پناه برد. شانس با هم بودن از بین رفته است. امکان ملاقات، گزینش و مواجهه همراه با تأمل وجود ندارد.

با وجود این، برخی فضاهای خاص نیز تولید شده است که امکان گردهم آمدن در آنها هست اما نه برای همه. این فضاها که فضاهای مصرف می‌باشند، قابلیت سکونت کلانشهر تهران را کم کرده‌اند زیرا مولد نابرابری، طرد و شکل‌گیری روایت‌های فردی مصرف‌کنندگان درباره زندگی خویش هستند. آنها شهر را قطبی کرده و بخشی از آنها را که همان فرودستان هستند، حذف می‌کنند. تمام این مواردی که مطرح شد به گونه‌ای هستند که افراد را در یک پراتز بزرگ

قرار می‌دهند بدون آنکه رابطه اجتماعی را ممکن سازند. همچنین به دلیل آلودگی و تولید زباله، نقش آنها در حفظ محیط زیست و بودن در زمین و زیر آسمان کمرنگ است.

یکی از مهم‌ترین ارکان سکونت، تاریخ و معانی هستند که احساس تعلق سکنه شهر را از طریق گذشته مشترک و بخشیدن روح به کالبد شهر، بالا می‌برند. بنظر می‌رسد، این مورد نیز در تهران عملکرد مناسبی ندارد زیرا این شهر علیرغم تاریخ پر حادثه و غنی از رخدادهای متکثر در سده گذشته، نتوانسته است آن را از طریق یادمان سازی در سرتاسر بافت شهری بپراکند و نگهداری کند. این تاریخ عمدتاً روایی و در متون و ادبیات بازنمایی شده است. حضور کمرنگ یادمان‌ها همراه با تخریب بناهای مسکونی تاریخی و ارزشمند جهت ساخت و ساز برج‌های غول‌آسا نقش معانی، تاریخ و خاطرات را در قابل سکنی‌گزیدن شهر به قهقرا برده است. گویی سکنه شهر با مراقبت نکردن از این امر سعی در کاهش عدم تعلق به شهر دارند. شهر به سمت افسون‌زدایی و عقلانی شدن بیشتر، هر گونه خصلت و خاص بودگی را از چهره خود می‌زداید تا فضاهای یکسان و بدون هویت بیشتری را تولید کند که ملال را جایگزین تنوع و سرزندگی کند.

بیشتر کلانشهرهای جدید به سمتی پیش می‌روند که روح مکان و در کنار هم بودن در آنها کمرنگ می‌شود. آنها برای جلوگیری از چنین وضعیتی سیاست‌گذاری‌های فرهنگی و برنامه‌ریزی‌های دقیقی را به کار می‌گیرند تا این وضعیت تا حدودی تعدیل گردد اما این وجه در تهران پررنگ نیست و لازم است که فضاهای عمومی بیشتری برای در کنار هم بودن در آن لحاظ گردد. نکته قابل تأمل این است که این فرآیندها برای کلانشهر تهران اجتناب ناپذیر بوده‌اند. بانیان برخی از این فرآیندها نیز مقاصد مثبتی را دنبال می‌کرده‌اند و می‌خواستند مشکلاتی از قبیل ترافیک و مسکن را حل کنند. اما مدرنیته متناقض و معماگونه است. با وجود این که افراد در این فضا به دنبال ساختن دنیای بهتری هستند اما ناخواسته مشکلات دیگری را به وجود می‌آورند.

## منابع و مآخذ

- اباذری، یوسف (۱۳۷۷)، خرد جامعه‌شناسی، تهران: طرح نو.
- استیونسون، نیک (۱۳۹۲)، شهروندی فرهنگی، ترجمه افشین خاکباز، تهران: تیسرا.
- اوژده، مارک (۱۳۷۷)، نامکان: درآمدی بر انسانشناسی سوپرمدرنیته، ترجمه منوچهر فرهومند، تهران: شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری.
- بایندر، هنری (۱۳۷۰)، سفرنامه هنری بایندر، ترجمه، کرامت اله افسر، تهران: فرهنگسرا.
- بیات، آصف (۱۳۷۷)، سیاست‌های خیابانی: جنبش تهیدستان در ایران، ترجمه، سید اسداله نبوی، تهران: شیرازه.
- پروین، ستار و همکاران (۱۳۹۴)، مترو و زندگی روزمره (مطالعه موردی شهر تهران)، در پژوهش‌های انسانشناسی ایران، دوره ۵، شماره ۲.
- جکسن، ابراهام (۱۳۶۹)، سفرنامه جکسن: ایران در گذشته، ترجمه، فریدون بدره‌ای، تهران: خوارزمی.
- جهانی دولت‌آباد، رحمان و همکاران (۱۳۹۲)، «سنجش میزان هویت محله‌ای با تاکید بر نقش نهادهای مردمی»، در نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، سال ۱۳، شماره ۳۱.
- جیکوبز، جین (۱۳۸۸)، مرگ و زندگی در شهرهای امریکا، ترجمه آرزو افلاطونی، تهران: دانشگاه تهران.
- حبیبی، سید محسن (۱۳۸۹)، قصه شهر: تهران، نماد شهر نوپرداز ایرانی ۱۳۳۲-۱۲۹۹، تهران: دانشگاه تهران.
- حبیبی، محسن (۱۳۸۷)، از شار تا شهر، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- رجبی، آزیتا و سفاهن، افشین (۱۳۸۸)، مدل گسترش فضایی کلانشهر تهران، دانشنامه، دوره ۳، شماره ۳.
- شولتز، کریستین (۱۳۸۷)، مفهوم سکونت: به سوی معماری تمثیلی، ترجمه محمودامیر یاراحمدی، تهران: آگه.
- شولتز، کریستین (۱۳۸۸)، روح مکان: به سوی پدیدارشناسی معماری، ترجمه محمدرضا شیرازی، تهران: رخداد نو.
- شولتز، کریستین (۱۳۹۱)، معماری: حضور، زبان و مکان، ترجمه علیرضا سیداحمدیان، تهران: نیلوفر.
- شهری، جعفر (۱۳۷۱)، طهران قدیم، تهران: امیر کبیر.
- صافیان، محمدجواد و مؤمنی، ناصر (۱۳۸۹)، «بررسی رابطه میان سکنی‌گزیدن و فراخواندن از نظر هیدگر»، در حکمت و فلسفه، سال ششم، شماره دوم.

- عیسوی، چارلز (۱۳۶۹)، تاریخ اقتصادی ایران: عصر قاجاریه، ترجمه یعقوب آژند، تهران: گستره.
- کریمان، حسین (۱۳۶۸)، تهران در گذشته و حال، تهران: دانشگاه تهران.
- مدنی پور، علی (۱۳۷۹)، تهران، ظهور یک کلان‌شهر، ترجمه حمید زورآزوند، تهران: شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری.
- مرکز مطالعات شهرسازی و معماری ایران (۱۳۷۴)، حاشیه‌نشینی در ایران: علل و راه‌حل‌ها، گزارش مرحله سوم «پویایی زندگی غیررسمی در حاشیه‌نشین‌ها»، تهران: وزارت مسکن و شهرسازی.
- مطالعات آمایش سرزمین (۱۳۸۸)، تحلیل سرمایه اجتماعی، استانداری تهران.
- هایدگر، مارتین (۱۳۷۷)، «بناکردن، سکنی‌گزیدن، اندیشیدن» در فلسفه تکنولوژی، ترجمه شاپور اعتماد، تهران: مرکز.
- هایدگر، مارتین (۱۳۷۳)، «پرسش از تکنولوژی»، ترجمه شاپور اعتماد، فصلنامه ارغنون، شماره ۱، تهران، موسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی.
- Buck- Morss, Susan (1989) *The Dialectics of Seeing: Walter Benjamin and The Arcades of Projects*, Hong Kong: Asco Trade typesetting.