

فضا و تحقق پذیری حق شهری: شناسایی مؤلفه‌های فضایی برآمده از حق شهری به منظور تحلیل و ارزیابی پروژه نواب در تهران و لا دفانس در پاریس

حسین معروفی^۱ - استادیار شهرسازی، دانشکده معماری، شهرسازی و هنر اسلامی، دانشگاه فردوسی مشهد
گلدیس وحیدی برجی - دکترای شهرسازی پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه تهران

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۰۶/۰۹

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۱۱/۲۳

چکیده

"حق شهری" همانگونه که توسط هانری لفور در دهه شصت میلادی رقم خورد، نیاز به تغییرات اجتماعی-فضایی به منظور بهره‌مندی ساکنان شهر از زندگی شهری و امکانات مربوط به آن را ضروری می‌داند. با وجود تأثیر بسیار زیاد مفهوم حق شهر در نظریات علوم اجتماعی، جغرافیا و شهرسازی، بررسی مقایسه‌ای و به کارگیری چارچوب‌های نظری این مفهوم در نمونه‌های موردی کمتر به چشم می‌خورد. این کاستی، اطلاق پذیری ایده‌های لفور را در بسترهای اجتماعی-سیاسی مختلف دچار ابهام نموده است. از آنجایی که فضای شهر نقش چشمگیری در مفهوم حق شهری و برخورداری ساکنان از مزایا و امکانات شهری دارد، ایده‌های لفور می‌تواند معیاری برای ارزیابی مداخلات فضایی در شهرها باشد. هدف کلی پژوهش، شناسایی ارتباط بین معماری، طراحی و برنامه‌ریزی شهر، به عبارتی هرگونه فعالیت کنترل فضایی با مفهوم حق شهری است. برای دستیابی به این هدف، پس از بررسی اندیشه‌های لفور به استخراج نمونه‌های فضایی ایده حق شهری به عنوان مدل مفهومی پژوهش، به منظور بررسی دو نمونه موردی (پروژه نواب در تهران و لا دفانس در پاریس) پرداخته می‌شود. نمونه‌های فضایی برآمده از مفهوم حق شهری عبارتند از: کنترل فضایی، مرکزیت فضایی، تراکم فضایی، سیالیت فضایی و تداوم فضایی. روش مورد بررسی در این پژوهش ارزیابی و مقایسه‌ای است. نخست دو پروژه یاد شده به طور مستقل براساس اصول و شاخص‌های فضایی حق شهری مورد ارزیابی قرار گرفته و مزایا و معایب آنها شناسایی می‌گردد. سپس با مقایسه آن دو تأثیر هر معیار در تولید کیفیت فضایی مورد نظر تحلیل می‌شود. یافته‌های حاصل از پژوهش در قالب دو اصل معرفی می‌شوند: ۱. حق شهری می‌تواند به عنوان معیاری برای ارزیابی پروژه‌های شهری قرار گیرد و ۲. مداخلات کالبدی به دلیل تغییر در شیوه زندگی و حقوق اجتماعی افراد و گروه‌ها تأثیری مستقیم بر حق شهری دارند.

واژگان کلیدی: حق شهری، فضای شهر، مرکزیت تجدید یافته پروژه نواب، پروژه لا دفانس.

۵

شماره شانزدهم

پاییز ۱۳۹۴

فصلنامه علمی-پژوهشی

مطالعات شهر

فضا و تحقق پذیری حق شهری: شناسایی مؤلفه‌های فضایی برآمده از حق شهری به منظور تحلیل و ارزیابی پروژه نواب در تهران و لا دفانس در پاریس

۱. مقدمه

هنری لفور از نظریه پردازان پیشگامی است که به نقش بنیادین فضا در انتظام بندی و کارایی اجتماعی جوامع اشاره دارد. وی در کتاب تولید فضا^۱ با انتقاد از شهرهای سرمایه محور قرن بیستم، اشاره به این واقعیت دارد که امروزه فضا نقشی بنیادین در پایداری و تداوم سرمایه داری ایفا می کند. لفور فضای شهر را یک حق جمعی می داند که در آن سایر حقوق اجتماعی دیگر تحقق می یابند. شهر به مثابه حق اجتماعی ایده لفور در نگارش کتاب تأثیرگذار حق شهری^۲ در انتهای دهه شصت میلادی می باشد. همزمانی ایده لفور با مبارزات دانشجویی-کارگری ۱۹۶۸ فرانسه بر علیه نابرابری های شهری، در سطح بین المللی در مورد اهمیت تخصیص فضا به شهروندان به جای انحصار فضا به سرمایه تا به امروز بازتاب وسیعی داشته است. مفهوم حق شهری چشم انداز مشترکی را برای پژوهش در حوزه مطالعات شهری و سایر علوم اجتماعی مرتبط ایجاد نموده است. با این حال ایده لفور همچنان انتزاعی، کلی و فاقد چارچوب اطلاق پذیری می باشد (Fainstein, 2011; Attoh, 2009). خوانش های متعدد حق شهری نقش مؤثری در شکل گیری مبانی نظری مرتبط با مفاهیم حقوق شهروندی، شهروندیت و شهر داشته است. مبانی نظری ارائه شده توسط محققان طیف گسترده ای از حق ساکنان شهر (به جای شهروندان ملی) در تصمیم گیری هایی که به تولید فضای شهر منجر می شود (2013, 2003, 2002, Purcell, 2000, Isin), حق تصرف و بازنگاری فضاهای عمومی شهر توسط بهره وران (Mitchell, 2003)، حق بهره وری و بازتوزیع عادلانه مازاد اقتصادی در شهرها (Harvey, 2008)، حق اقلیت ها به شهر و امکانات شهری (Lelandais, 2013)، حق زاغه نشینان به شهر و فضای شهر و بازخوانی سیاست های شهری در ارتباط با سکونتگاه های غیررسمی (Fawaz, 2009)، (2013) را شامل می شود. با وجود تأثیر بسیار زیاد مفهوم حق شهر در نظریات علوم اجتماعی، جغرافیا و شهرسازی بررسی مقایسه ای و به کارگیری چارچوب های نظری این مفهوم در نمونه های موردی کمتر به چشم می خورد. این کاستی، اطلاق پذیری ایده های لفور را در بسترهای اجتماعی-سیاسی مختلف دچار ابهام نموده است. از آنجایی که فضای شهر نقش چشمگیری در مفهوم حق شهری و برخورداری ساکنان از مزایا و امکانات شهری دارد، ایده های لفور می تواند معیاری برای ارزیابی مداخلات فضایی در شهرها باشد. در نتیجه هدف کلی پژوهش، شناسایی ارتباط بین معماری، طراحی و برنامه ریزی شهر، به عبارتی هرگونه فعالیت کنترل فضایی با مفهوم حق شهری است. از این نقطه نظر حق شهری می تواند به عنوان معیار ارزیابی پروژه ها و طرح های توسعه شهری مد نظر قرار گیرد. این پیش فرض از این لحاظ حائز اهمیت است که امروزه رقابت برای جذب سرمایه گذاران و اجرای ابر پروژه های شهری در قالب طرح های نوسازی و بازآفرینی مراکز شهری و ایجاد قطب های تجاری-اداری جدید در داخل یا اطراف شهرها از منظر عدالت اجتماعی مورد بحث و انتقاد بسیاری از محققان و جنبش های

مدنی بوده است (David Harvey Susan Fainstein, 2011). حال با توجه به نقش انکارناپذیر فضا در تحولات اقتصادی و باز تولید سرمایه آیا فضای شهر می تواند علاوه بر نقش سودآوری تجاری، ابزاری برای تبادلات مدنی، استفاده جمعی و ایجاد خاطره جمعی از شهر باشد؟ آیا معیارهای حق شهری می توانند شاخص های مناسبی برای ارزیابی پروژه های شهری باشند؟

ساختار ارائه شده در این مقاله از سه بخش مرتبط با هم تشکیل یافته است. بخش نخست به بررسی و تحلیل مفهوم حق شهری می پردازد و مدل مفهومی برای ارزیابی این مفهوم در پروژه های شهری پیشنهاد می گردد. در بخش دوم پس از تبیین روش تحقیق براساس مدل مفهومی، دو نمونه موردی (پروژه نوب در تهران و لا دفانس در پاریس) معرفی و سپس تحلیل مقایسه ای دو پروژه براساس مدل مفهومی و به منظور پاسخگویی به سئوالات مطرحه پژوهش صورت می پذیرد. بخش نهایی نیز به جمع بندی و نتیجه گیری می پردازد.

۲. چارچوب مفهومی حق شهری

لفور شهر را به مثابه "اثر هنری" یا "oeuvre" می پندارد که که محصول نقش آفرینی تمامی ساکنان و استفاده کنندگان شهر در یک فرایند تاریخی و اجتماعی می باشد (Lefebvre, 1968: 67). اثر هنری نقطه متقابل کالای تولیدی است. برخلاف کالای تولیدی که مصرف آن سودآوری مالی دارد، تنها مزیت استفاده از اثر هنری لذت و اعتباری به جا ماندنی برای همگان است. تفاوت بین اثر هنری و کالای تولیدی، تفاوت بین ارزش بهره وری^۳ و ارزش مبادله ای^۴ است. بنابراین شهر به مثابه اثر هنری نقطه مقابل شهرهایی است که در راستای گردش کالا و سرمایه هدف گذاری می شوند. به عقیده لفور صنعتی شدن و توسعه سرمایه محور شهرها منجر به از بین رفتن oeuvre و جایگزینی ارزش بهره وری (فضای اجتماعی و نمادین) با ارزش مبادله ای (فضای قابل خرید و فروش) شده است. فضا به مثابه کالای مبادله ای موجب بیگانگی فضایی ایجاد شکاف در روابط اجتماعی، توزیع خدمات و زندگی روزمره شهروندان شده است (Purcell, 2013). در پاسخ به شهر سرمایه محور، آنچه امروزه می بایست انجام پذیرد، "هدایت جامعه به سمت شکل گیری یک اومانیسیم جدید، یک بشر جدید و یک جامعه شهری جدید است" (Lefebvre, 1996: 150). لفور شکل گیری اومانیسیم جدید را بر پایه یک حق اجتماعی جدید با عنوان حق شهری یا حق به oeuvre امکان پذیر می داند. به عقیده وی تحقق پذیری حق شهری منوط به "بازگشت به فضاهای شهری گذشته نیست بلکه در گرو شکل گیری حق تجدید یافته به زندگی شهری است" (Lefebvre, 1996: 158). بنابراین "حق شهری خود را فراتر از تمامی حقوق آشکار می نماید" (همان: 173) و ذی نفعان حق شهری تمامی کسانی هستند که در شهر سکنی گزیده اند" (همان: 158). در نوشته های لفور حق شهری همانند یک سبد مفهومی معرفی می شود که بسیاری از حقوق اجتماعی

3 Use value

4 Exchange value

1 The Production of Space

2 The Right to the City

دیگر را نیز شامل می‌شود. خوانش‌های متعدد حق شهری در طی دو دهه گذشته ابعاد جدیدتری از این مفهوم آشکار ساخته است که در ادامه با دسته‌بندی حقوق برآمده از مفهوم حق شهری به معرفی و تحلیل هر کدام می‌پردازیم:

۲.۱. حق مشارکت

ایده لفور در مورد حق مشارکت اشاره به مرکزیت شهروندان در تصمیم‌گیری در اموری است که به طور مشخص فضای شهری را تحت تأثیر قرار می‌دهند. لفور مشارکت ساکنان را صرفاً امتیازی از جانب دولت به آنها نمی‌پندارد؛ بلکه مشارکت تکاپویی سیاسی به منظور افزایش کنترل و خودگردانی ساکنان بر شهر می‌باشد (Purcell & Tyman, 2015). از این رو حق مشارکت رفع موانعی است که دولت و سرمایه توسط آن، ساکنان را از مرکز تصمیم‌گیری به حاشیه رانده‌اند. در دو قرن اخیر حق مشارکت شهروندی صرفاً در قالب حق بیان و حق مشارکت سیاسی بوده است. اما به عقیده لفور "شهروندیت می‌بایست به منظور ایجاد یک زندگی اجتماعی متفاوت بر پایه استفاده کامل از فضا و زمان شکل گیرد" (Lefebvre, 1996: 173). به عقیده لفور رشد سرمایه محور شهرها و کالایی شدن روابط فضایی موجب کاهش نقش‌آفرینی شهروندان و افزایش تسلط نخبگان شهری و سرمایه‌داران بر تصمیم‌گیری‌های شهری شده است. این در حالیست که کنترل بر کاربری زمین حق مالکان زمین و نخبگان اقتصادی و سیاسی نیست، بلکه این حق از آن افرادی است که تصمیمات درباره کاربری زمین مستقیماً بر آنها تأثیر می‌گذارد (Purcell, 2002). با این حال کنترل بر تولید فضا صرفاً تصمیم‌گیری بر اجزای فیزیکی فضا نیست؛ بلکه کنترل بر روابط اجتماعی-فضایی، احساس تعلق و امنیت خاطر ساکنان را نیز شامل می‌شود (Purcell 2003: 577).

۲.۲. حق تخصیص فضای شهری به شهروندان

از آنجایی که شهر به مثابه اثر هنری بازتاب کثرت‌گرایی و تعدد آرا و نیازهای ساکنان است، پس دسترسی همگانی و آزاد به فضای شهر (عرصه عمومی شهر) پیش نیاز حق مشارکت شهروندان است. از این رو حق شهر در برگیرنده فرایند مستمر و فعال تخصیص فضا (بهره‌وری به جای مالکیت) به شهروندان نیز می‌باشد. تأکید لفور بر اختصاص دادن فضا به شهروندان بر مبنای حق استفاده ساکنان شهر از تمامی فضاهای شهر به منظور برخورداری از احتیاجات زندگی روزمره می‌باشد. حق مختص دانستن فضا به شهروندان مترادف با ارجح دانستن ارزش بهره‌وری فضا بر ارزش مبادله‌ای آن می‌باشد؛ به گونه‌ای که دسترسی حضور و استفاده برابر و مستمر را برای تمامی ساکنان شهر تضمین نماید (Purcell, 2003: 578). با تأکید بر ارزش بهره‌وری فضای شهر، حق شهری را در همگانی بودن آن می‌داند. به عقیده وی شهر مکانی برای تعامل و تبادل اجتماعی میان افراد متفاوت است، پس شهر یک فضای همگانی است (Mitchell, 2003). با این حال حق تخصیص فضا به شهروندان صرفاً حق استفاده از فضاهای موجود شهر نیست بلکه تولید فضا هم‌راستا و پاسخگو به

نیازهای ساکنان نیز می‌باشد: (Purcell 2002). (103)

۲.۳. حق مرکزیت

ایده‌های لفور متأثر از سیاست‌های شهری پاریس در زمینه اعیان‌سازی مرکز شهر در راستای پیشبرد منافع طبقه نخبه شهری و حاشیه‌نشین کردن طبقه کارگر بوده است. حق حضور ساکنان شهر در مرکزیت فضایی و مرکزیت تصمیم‌گیری از مبنای پایه حق شهر می‌باشد که در طی دوران اخیر تنزل یافته است. شهریت بدون مرکزیت، بدون هسته‌ای پویا، سرزنده و همه شمول امکان‌پذیر نیست (Lefebvre, 1996: 208). از این منظر "حق شهر بهره‌مندی تمامی شهروندان از زندگی شهری، مرکزیت، آهنگ زندگی و استفاده کامل از زمان و فضا را می‌طلبد" (همان: 179). مراکز، مکان‌های تصمیم‌گیری، ایده‌ها، نمادها، خدمات‌رسانی و جریان زندگی می‌باشند. بنابراین محرومیت از مرکز، حکم خارج بودن از جریان زندگی شهری را دارد. امروزه هم شهر و هم حومه قربانی تلاش بی‌امان کارگزاران دولت‌های سرمایه‌داری برای انباشت و گردش سرمایه می‌باشند، به طوری که مرکز شهر به کالای با ارزش مصرفی بالا برای گردشگران غیربومی و ساکنان مرفه حومه‌ها تبدیل شده است (همان: 73). از دیدگاه لفور حق شهر تنها حق بازدید از مرکز به گونه‌ای منفعل^۲ نیست، بلکه ایجاد مرکزیت خودکنشی است در جهت ایجاد oeuvre که امکان حضور همگان و استفاده جمعی از لحظات و خدمات و امکانات شهری را فراهم می‌سازد. بنابراین هر فضای شهری که امکان ملاقات، تجمع و خدمات‌رسانی را فراهم آورد، در ایجاد مرکزیت نقش دارد (Merrifield, 2013).

۲.۴. حق شهروندیت شهری

تأکید لفور بر اهمیت نقش فضا در تولید آهنگ روزمره زندگی و بازتولید روابط اجتماعی، رویکردی به حقوق شهروندی را پدید می‌آورد که در آن ساکنان شهری می‌بایست نقش‌آفرینان و ذی‌نفعان اصلی در تولید فضای شهری باشند. پورسل با بررسی ریشه‌های فکری اندیشه لفور می‌گوید: "به صورت متداول بهره‌مندی رسمی از حقوق شهروندی منحصر به شهروندان ملی می‌باشد... در حالی که لفور بهره‌مندی از حقوق شهروندی را متعلق به ساکنان شهر می‌داند. [بنابراین] در جایی که حقوق شهروندی متداول در جهت قدرت بخشی به شهروندان ملی است، حق شهری قدرت بخشی به ساکنان شهر را ملاک عمل قرار می‌دهد" (Purcell, 2002: 102). چنانچه ایسین ایده لفور را تفسیر می‌نماید، حق شهری در واقع حق شهروندیت شهری^۳ است که موجب تجدید حقوق جمعی در قالب تخصیص فضا به شهروندان و مشارکت آنها در اموری است که مستقیماً فضای شهر و زندگی روزمره آنها را تحت تأثیر قرار می‌دهد (Isin, 2000). به همین دلیل، حق شهروندیت شهری نسبت به حق شهروندی، تصمیمات بیشتری را در امور شهری تحت نظارت شهروندان قرار می‌دهد؛ مثلاً این که در کجا سرمایه‌گذاری شود، شغل‌های جدید ایجاد شود، خط‌های حمل‌ونقل عمومی جدید راه‌اندازی شود، یا مسکن جدید ساخته شود و یا هر تصمیم دیگری که به طور برجسته‌ای به تولید فضا در شهری که در آن ساکنند، مربوط باشد (Purcell, 2002).

- 1 Urbanity
- 2 Passive
- 3 Urban citizenship

۳. نمودهای فضایی ایده حق شهری: ارائه مدل مفهومی پژوهش

به عقیده لفور، تولید فضای شهر الزاماً به بازتولید روابط اجتماعی منجر می‌شود. بنابراین تولید فضای شهر بسیار فراتر از انتظام عناصر فیزیکی در فضا و در حقیقت در برگیرنده تولید و بازتولید جریان زندگی شهری می‌باشد. با این تعریف، لفور تأکید بر این اصل دارد که فضای شهری عامل تحقق‌پذیری جریان زندگی شهری و متضمن حق شهری می‌باشد. پس می‌بایست با رعایت تعدادی اصول فضا، امکان برگرداندن جریان زندگی به شهر و تجربیات روزمره ساکنان را فراهم آورد. در این پژوهش با دسته‌بندی زیرمؤلفه‌های تأثیرگذار بر حقوق مترتب بر حق شهری (مطابق جدول شماره ۱) اصول فضایی تأثیرگذار بر حق شهری معرفی می‌گردند: خودگردانی فضایی، مرکزیت فضایی، تراکم فضایی، سیالیت فضایی و تداوم فضایی.

لفور حق شهری را حق به زندگی شهری می‌داند که امروزه اسیر دولت و سرمایه شده است. فضا در خدمت دولت و سرمایه موجب جایگزینی ارزش کاربری فضا با ارزش مبادله‌ای آن و در نتیجه بیگانگی فضا برای بهره‌وران می‌شود. به منظور مقابله با این بیگانگی می‌بایست کنترل بر نحوه کاربری زمین و پراکنش خدمات در اختیار ساکنان شهر و با هدف بهره‌وری آنان صورت پذیرد. خودگردانی فضایی به معنای تکاپوی ساکنان شهر برای کنترل، مدیریت و تولید فضای شهر متناسب با نیازهای خود می‌باشد (Purcell & Tyman, 2015). مرکزیت فضایی صرفاً موقعیت جغرافیایی نیست، بلکه قرارگاهی برای کنش متقابل و مبادله اجتماعی می‌باشد. از این رو هر فضای شهری که امکان حضور، تبادل و کنش اجتماعی را فراهم نماید، در ایجاد مرکزیت نقش‌آفرینی دارد (Merrifield, 2013). مراکز شهری می‌بایست امکان دسترسی، حضور، تصرف و بهره‌وری از فضای شهر را برای تمامی اقشار و گروه‌ها فراهم آورند. معمولاً رابطه مستقیمی بین مرکزیت و تراکم وجود دارد. منظور از تراکم فضایی نه فقط تجمع ساختمانی بلکه تجمع و سازگاری کاربری، فعالیت و جمعیت نیز

می‌باشد. راپاپورت مؤلفه‌های تأثیرگذار در تراکم ادراکی فضا را شامل ارتفاع ساختمان‌ها، نسبت ارتفاع به فضای باز، خوانایی فضا، تعدد استفاده‌کنندگان، تعداد علائم و مبلمان فضا، کاربری مختلط زمین، میزان محرک‌های حسی و میزان حضورپذیری و سرزندگی فضا می‌داند (Rapoport, 1975). با این حال رابطه بین مرکز و حومه و یا مرکز و سایر مراکز زمانی قابل قبول است که از منظر عملکردی و نمادین، ارتباطی روان، متوازن و متداوم بین آنها برقرار باشد. ارتباط عملکردی و فضایی بین مراکز باید به گونه‌ای باشد که امکان دسترسی آسان و سریع برای ساکنان حومه و یا مراکز دیگر را فراهم آورد. فاکتورهای سیالیت فضایی به منظور دسترسی آسان به مرکز شامل سیستم حمل‌ونقل کارا و تداوم بافت شهری و سرزندگی و حیات شهری می‌باشند. سیالیت فضایی امکان تخصیص فضا به شهروندان و ارجحیت ارزش کاربری فضا بر ارزش مبادله‌ای آن را فراهم می‌سازد. با این حال سیالیت فضایی می‌بایست با تداوم مورفولوژیک، نمادین و عملکردی بین مرکز و حومه برای ایجاد یک واحد همگن به نام شهر همراه شود. علاوه بر این تداوم فضایی نوعی ارتباط واقعی و سمبلیک است که مانع تکه شدن و از هم پاشیدن فضا و موجب ارتباط مرکز با حومه و یا مرکز با سایر مراکز می‌شود. با توجه به این دیدگاه، فضاهای عمومی شهر (خیابان‌ها، میادین، فضاهای سبز شهری و...) عامل اتصال بافت شهر و قرارگاه‌هایی برای شکل‌گیری مبادلات اجتماعی می‌باشند. سیالیت فضایی و تداوم فضایی موجب خوانایی و معنابخشی به محیط و نهایتاً افزایش حس تعلق خاطر به فضا شده و خودگردانی فضایی، مرکزیت فضایی، تراکم فضایی، سیالیت فضایی و تداوم فضایی موجب تقویت ارزش کاربری فضا و تحقق‌پذیری شهر به مثابه اثر هنری می‌شوند.

۴. روش تحقیق

این پژوهش در راستای پاسخگویی به پرسش‌های اولیه و با هدف تبیین نقش مداخلات فضایی-کالبدی شهر بر حق شهری بهره‌وران تدوین شده است. بدین منظور دو نمونه پروژه مداخله در بافت

جدول ۱: نمودهای فضایی ایده حق شهری به منظور دستیابی به مدل مفهومی پژوهش

حق مشارکت	نمودهای فضایی ایده حق شهری	حق تخصیص فضا
<ul style="list-style-type: none"> - کنترل فضایی - کنترل اجتماعی - استفاده کامل از فضا و زمان - خودگردانی 	<ul style="list-style-type: none"> خودگردانی فضایی مرکزیت فضایی تراکم فضایی 	<ul style="list-style-type: none"> - اختلاط اجتماعی - حضورپذیری - دسترسی پذیری - حافظه و خاطره شهری - سرزندگی - تصرف فضا
<ul style="list-style-type: none"> - حضور همگانی - استفاده جمعی از فضا - تصرف فضا - سرزندگی - دسترسی پذیری - خدمات رسانی 	<ul style="list-style-type: none"> تداوم فضایی سیالیت فضایی 	<ul style="list-style-type: none"> - تعلق خاطر به جامعه شهری - خودگردانی - کنترل فضایی - کنترل اجتماعی
حق مرکزیت		حق شهروندیت شهری

کالبدی انتخاب شده است: پروژه نوسازی نواب در تهران و پروژه اداری-مالی لادفانس در پاریس. مهمترین وجه اشتراک دو پروژه که علت اصلی انتخاب آنها نیز می‌باشد، مداخله کالبدی-فضایی در بافت شهری با هدف توسعه سرمایه‌محور است. به طور کلی هر دو نمونه موردی از سه منظر مشابه می‌باشند: ۱. تجدید حیات سیاسی اقتصادی دو پایتخت بعد از دوران رکود ناشی از جنگ (جنگ دوم جهانی در مورد پاریس و جنگ هشت ساله تحمیلی در مورد تهران)، ۲. بازتولید سرمایه و منفعت اقتصادی حاصل از ساخت‌وساز و ۳. دیدگاه اقتدارگرایانه و غیرمشارکتی در روند طراحی و اجرای هر دو پروژه.

با وجود تشابه در هدف اصلی پروژه‌ها، اما محصول آنها (ایجاد دو محیط مصنوع و اجتماعی متفاوت) و در نتیجه دو مفهوم متفاوت از حق شهری است. هر دو پروژه از دیدگاه‌های مرتبط با معماری، شهرسازی و علوم اجتماعی مورد تحلیل و ارزیابی پژوهش‌های پیشین قرار گرفته‌اند. بنابراین در این پژوهش با بررسی دو پروژه یاد شده با استفاده از مدل مفهومی و اصول فضایی معرفی شده توسط لفور و اهمیت آنها در بازتولید حق شهری تحلیل و نقد می‌شوند و از این رهگذر، معیارهای مؤثر در ارتقای حق شهری بازشناسی می‌گردد. روش مورد بررسی در این پژوهش، روش ارزیابی و مقایسه‌ای است. نخست دو پروژه یاد شده به طور مستقل بر اساس اصول و شاخص‌های حق شهری با استفاده از ماتریس براینمن مورد ارزیابی قرار گرفته و مزایا و معایب آنها شناسایی می‌گردد. سپس با مقایسه دو پروژه، تأثیر هر معیار در تولید کیفیت فضایی مورد نظر تحلیل می‌شود. ابزار جمع‌آوری اطلاعات، مطالعات اسنادی و مشاهده با استفاده از چک لیست است.

۵. معرفی نمونه‌های موردی

۵.۱. پروژه نواب: عدم مشارکت، عدم مرکزیت و عدم واقعیت شهری

خیابان نواب قبل از احداث بزرگراه یکی از خیابان‌های شمالی-جنوبی تهران بود که نقش مهمی در اتصال مناطق و محلات اطراف داشت. این خیابان مرکز فعالیت‌های اداری و تجاری خرد و کارگاه‌های کوچک در سطح محله و ناحیه با ساختمان‌های اغلب یک و دو طبقه با قدمت حدود پنجاه سال بوده که مطابق دسته‌بندی وزارت مسکن و شهرسازی جزو گروه بافت‌های فرسوده معرفی می‌شوند (Memar, 1999:53). محدوده پروژه مطابق آمار سال ۱۳۷۰ شامل ۲۳ محله با جمعیت ۳۰۸ هزار نفر و با تراکم ناخالص ۳۰۰ نفر در هکتار و با ترکیب اجتماعی همگون از مهاجران روستایی آذربایجان با اعتقادات شدید مذهبی بود (Kamrava, 2009: 133). ایده اولیه پروژه ایجاد یک بزرگراه به منظور ارتباط شمال شهر به مناطق مرکزی و در نهایت دسترسی به فرودگاه بین‌المللی در جنوب تهران بوده که بعدها در اوایل دهه هفتاد خورشیدی هزینه بالای تملک و محدودیت منابع مالی شهرداری موجب افزایش محدوده تملک و تعریف یک پروژه نوسازی در کنار پروژه بزرگراه شد. ماده ۲۴ قانون نوسازی به عنوان

یک ابزار قانونی قدرت کافی برای تملک واحدهای دو طرف بزرگراه را برای شهرداری فراهم آورد. پیشنهاد نهایی پروژه شامل احداث بزرگراهی به عرض پنجاه متر و طول شش کیلومتر و اختصاص دو نوار بیست و پنج متری در طرفین بزرگراه به ساختمان‌های بلند مسکونی، اداری و تجاری بود (تصویر ۱). هزینه تملک از بودجه شهرداری پرداخت شده و برای هزینه ساخت در سال ۱۳۷۳ اوراق مشارکت با بهره بیست درصد فروخته شد. بعدها فشار مالی پروژه، شهرداری را وادار به حذف فضاهای فرهنگی، آموزشی و فضای سبز از پروژه نمود (Rezace, 2009). به واسطه پروژه نواب هشت هزار و ۵۰۰ واحد مسکونی جدید با پلانی متری گاهی زیر ۷۵ متر مربع به منطقه اضافه شده و ساختمان‌های بلند مرتبه اطراف بزرگراه (گاه با ۱۹ طبقه ارتفاع) شامل ۷۵۰ هزار متر مربع فضای مسکونی و ۱۶۰ هزار متر مربع فضای تجاری و اداری می‌باشند (Tehran Urban Renewal Organization 2003).

۵.۲. لادفانس: مرکزیت تجدید یافته

لادفانس بزرگترین مرکز تجاری اداری اروپا در حومه شهر پاریس و در مجاورت جوامع محلی Courbevoie، Saint-Denis، Villeneuve، Asnieres و Puteaux قرار دارد (تصویر ۲). ایده احداث مرکز اداری-مالی در خارج از پاریس با هدف حفظ منظر تاریخی شهر و ایجاد یک مرکز مدرن قرن بیستمی برای پاریس مطابق با سیاست‌های جهان‌شهرسازی بوده است (Horn, 2014). مجموعه لادفانس در نقطه پایانی محور تاریخی شهر پاریس است که از موزه لوور شروع شده و با گذر از کنکرد پلاس، محور شانزلیزه و طاق نصرت مرکز شهر پاریس را به حومه متصل می‌کند (تصویر شماره ۳). در قرن نوزدهم گل محدوده به همراه چهار سکونتگاه همجوار قطب صنعتی کلانشهر پاریس را تشکیل دادند. در ۱۹۵۰ مدیریت شهری پاریس پیشنهاد احداث یک مرکز تجاری بزرگ را در این محدوده ارائه نمود و در ۱۹۵۸ نهاد دولتی توسعه و مدیریت لادفانس (EPAD) تأسیس شد که تا به امروز این مسئولیت را بر عهده دارد. نخستین طرح جامع پیشنهاد شده برای محدوده لادفانس بر اساس یک طرح هندسی منظم متشکل از یک سکوی بتونی پیاده خطی به طول یک کیلومتر به عنوان ستون فقرات پروژه و ساختمان‌های اداری و مسکونی اطراف به صورت شبکه‌ای منظم از بلوک‌های چند ضلعی با ابعاد و ارتفاع یکسان به صورت جدا از هم بود (تصویر شماره ۴). عدم انعطاف‌پذیری و یکنواختی طرح خیلی زود مورد انتقاد محافل حرفه‌ای و آکادمیک قرار گرفت و در ۱۹۷۰ طرح بازبینی شده جدیدی برای گل مجموعه توسط هیلر ارائه شد (Roberts, 2011). نخستین اقدام در طرح جدید از میان برداشتن ضوابط و مقررات معماری در ارتباط با سطوح پیشنهادی و ارتفاع ساختمان‌ها بود. فقدان محدودیت‌های معماری امکان تجدید بستر در قالب تخریب، بازسازی و نوسازی ساختمان‌ها، هم راستا با نیازهای بازار فراهم می‌آورد.

لادفانس امروز بستری از آسمان خراش‌ها با فرم‌ها و اندازه‌های متفاوت به منظور جوابگویی به نیازهای بازار و شرکت‌های چند ملیتی است. سکوی پیاده‌مدار که بر روی شبکه وسیع از بزرگراه‌ها، شبکه ریلی و پایانه‌های اتوبوسرانی ساخته شده، به عنوان ستون

فقرات پروژه نقش آفرینی می‌کند (تصویر شماره ۵). علاوه بر این لا دفانس همسو با سیاست‌گذاری‌های کلی شهر پاریس و فرانسه در زمینه‌های اقتصادی، سیاسی و فرهنگی نیز می‌باشد؛ به خصوص در دوران جمهوری پنجم و ریاست جمهوری فرانسوا میتران (۱۹۸۱-۱۹۹۵) اجرای چندین ابر پروژه معماری با عنوان Grand Travaux تغییرات زیادی در چهره شهر پاریس ایجاد نمود. طاق بزرگ لا دفانس یکی از این پروژه‌های جاه طلبانه و مورد تأیید میتران بود که به عنوان نماد فرانسه برای نسل‌های بعدی در نظر گرفته شد. طاق پیشنهادی توسط معمار دانمارکی به شکل مکعبی عظیم به ارتفاع، عمق و عرض ۱۱۰ متر در انتهای غربی محور تاریخی پاریس و هم‌راستا با طاق نصرت (Arc de Triumph) در نظر گرفته شد.

۶. تحلیل دو پروژه در چارچوب مدل مفهومی

به منظور ارزیابی دو پروژه، از ماتریس ارزیابی برای تمین استفاده شده

است. در این روش آلترناتیوها (نمودهای فضایی حق شهری) را در یک محور و معیارها را در محور دیگری قرار می‌دهند. سپس مزایا و معایب هر آلترناتیو را با توجه به معیارهای مربوطه در مقابل آن نشان می‌دهند. در این روش عواقب (پيامدها) اندازه‌گیری شده به صورت پذیرفته یا رد تعیین می‌شوند. اگر یک آلترناتیو جوابگوی معیارها باشد، نمره پذیرفته و در غیر این صورت نمره "رد" را دریافت می‌کنند. بعد از این مرحله تنها آلترناتیوهایی که پذیرفته شده‌اند، مورد ارزیابی قرار می‌گیرند (Hekmatnia & Mousavi, 2006: 309). با توجه به ماتریس ارزیابی، پروژه نواب از پنج آلترناتیو عنوان شده تنها در سیالیت فضایی نمره پذیرفته و پروژه لا دفانس در چهار آلترناتیو مرکزیت فضایی، تراکم فضایی، سیالیت فضایی و تداوم فضایی نمره پذیرفته کسب نموده‌اند (جدول ۲). در ادامه به تحلیل هر دو پروژه بر اساس قواعد فضایی برآمده از مفهوم حق شهری می‌پردازیم.

۶.۱. پروژه نواب

جدول ۲: تحلیل داده‌ها و ارزیابی دو پروژه بر اساس مدل مفهومی

خودگردانی فضایی	مرکزیت فضایی	تراکم فضایی	سیالیت فضایی	تداوم فضایی
پروژه نواب	x	x	✓	x
مزایا			نقش مهم بزرگراه نواب در جابه‌جایی درون شهری و برون شهری. وجود ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی (اتوبوس و مترو) برای ارتباط با سایر نقاط شهری.	
معایب	ساکنان قدیمی مستقر در مکان پروژه با فروش زمین مجبور به ترک محله شده‌اند. ساکنان جدید نقشی در نحوه شکل‌گیری پروژه نداشته‌اند.	با وجود موقعیت پروژه در مرکز شهر، فاقد ارزش عملکردی مرکزی در مقیاس شهری می‌باشد. حذف کاربری‌های غیرانتفاعی (فرهنگی، پارک) از طرح پروژه. عدم تعریف فضاهای باز و عمومی.	عدم امکان ارتباط بین محلات و بافت موجود در دو طرف بزرگراه.	عدم ارتباط عملکردی بین این پروژه با سایر مراکز شهری. فقدان نقش عملکردی در ساختار فضایی شهر.
پروژه لا دفانس	x	✓	✓	✓
مزایا	ایجاد مرکزی مدرن و همه شمول برای کلانشهر پاریس. ایجاد مرکزی جهانی به منظور هدایت و کنترل مبادلات تجاری و مقاصد گردشگری.	به کارگیری کاربری‌های مسکونی، تجاری، فرهنگی و فراغتی در کنار نقش اصلی اداری مجموعه. فضاهای باز عمومی عامل سرزندگی و حضور پذیری.	ارتباط ساختاری و عملکردی و سمبلیک پروژه با سایر مراکز شهری در پاریس. دسترسی پذیری بالای پروژه به واسطه شبکه حمل‌ونقل عمومی کارا.	قرارگیری پروژه به عنوان گره‌گاهی در استخوان بندی تاریخی پاریس. تداوم سرزندگی و حیات از مرکز تاریخی به مرکز جدید.
معایب	عدم نقش آفرینی ساکنان محلی (به ویژه جوامع محلی اطراف) در تصمیم‌گیری‌هایی که منجر به شکل‌گیری پروژه شد.		سکوی بتنی پروژه ارتباط ساختاری با جوامع محلی را تحت تأثیر قرار داده است. واسطه بلند مرتبه سازی.	بیگانگی کالبد (شکل مصنوع) در محیط به واسطه بلند مرتبه سازی.

پروژه نواب در بیشتر محافل آکادمیک و مجامع حرفه‌ای یک پروژه شکست خورده معرفی می‌شود (Etemad 2014; Kamrava 2009; Bahrainy & Aminzadeh 2007 Rafeian et.al 2009). نکته با ارزشی که در تمامی انتقادات به چشم می‌خورد، اشاره به محروم سازی ساکنان از یک سری خدمات و حقوق اجتماعی به واسطه مداخله کالبدی در محدوده پروژه می‌باشد. در این راستا تحلیل پروژه از دیدگاه حق شهری بر اساس ایده‌های لفور می‌تواند مکملی بر پژوهش‌های گذشته باشد.

نواب یک پروژه نوسازی محله‌ای نبود، بلکه هدف پروژه در اصل احداث یک بخش از شبکه بزرگراهی طرح جامع تهران بود که می‌بایست جایگزین یک خیابان ده متری در یکی از متراکم‌ترین بافت‌های مسکونی تهران شود. با احداث بزرگراه، جامعه محله‌ای به طور عملکردی به دو بخش تقسیم شده است. تنها نقطه دسترسی این جامعه تفکیک شده پل‌هایی هستند که برای عبور کودکان و افراد سالخورده نامناسب و خطرناک می‌باشند (تصویر شماره ۶). به نظر می‌رسد هیچ‌گونه تلاشی در طرح برای ایجاد یک محیط شهری متداوم، متوازن و سیال در دو طرف بزرگراه نشده است. بزرگراه همچون سدی مانع جابه‌جایی افراد و جریان زندگی شهری بین محلات دو سوی بزرگراه می‌شود. این به معنی اخلاص در آهنگ زندگی روزمره و محروم سازی بخشی از ساکنان محلی از این جریان می‌باشد. نمای صلب و نفوذناپذیر ساختمان‌های بلند مرتبه حاشیه بزرگراه، تشدید کننده این تفکیک کالبدی و در عین حال موجب شکل‌گیری یک جامعه شهری جدید در داخل جامعه محلی است. ساکنان ساختمان‌های بلند مرتبه که اکثراً از طبقه متوسط می‌باشند، در محیط بیگانه هستند و از لحاظ کالبدی هیچ توازن و تداومی بین ساختمان‌های کوتاه محلی و ساختمان‌های جدید وجود ندارد (Bahrainy & Aminzadeh 2007). عدم تداوم مورفولوژیک و نمادین در پروژه موجب گسستگی و بیگانگی فضایی و مانع ایجاد شهر همچون یک کلیت همگن می‌شود. در خور توجه است که ساکنان این دو فضای شهری متفاوت نسبت به یکدیگر نیز بیگانه هستند (Etemad, 2014) و عدم وجود فضاهای جمعی و قرارگاه‌های اجتماعی در پروژه، تشدید کننده این امر می‌باشد. ریتم تکراری و یکنواخت ساختمان‌ها، نبود فضاهای مکث، عدم تداوم و پیوستگی جداره با محلات اطراف و ناسازگاری کاربری‌ها با سرعت بزرگراه، موجب ایجاد فضایی ناخوانا و فاقد معنا برای ساکنان و عابران شده است. نتایج بررسی و تحلیل پروژه نواب گواه بر این امر است که هیچ کدام از اصول مطرح شده، در مفهوم حق شهری نمودی در این پروژه نداشته‌اند. محور نواب بازتابی از یک اراده سیاسی در مدیریت شهری بدون در نظرگیری نقش‌آفرینی شهروندان در پروسه تهیه و اجرای طرح می‌باشد. مشارکت ساکنان در پروژه صرفاً به تهیه زمین (مشارکت در تجمیع) و تأمین منابع مالی (از طریق خرید اوراق بهادار) محدود بوده است. مداخله اقتدارگرایانه به منظور کاهش نقش‌آفرینی و کنترل ساکنان و افزایش تسلط

۱ بنا بر پژوهش رفیعیان و همکاران (۲۰۰۹) به دلیل ازدیاد واحدهای اجاره‌ای اقشار طبقه متوسط وارد نواب شده‌اند.

سرمایه و نخبگان اقتصادی-سیاسی بر زمین بوده است. آنچه در ساخت بزرگراه و پروژه نوسازی تعریف شده در اطراف آن مشهود است، غلبه ارزش مبادله‌ای فضا (تحقق یافته در فضای قابل خرید و فروش آپارتمان‌ها و واحدهای تجاری) بر ارزش بهره‌وری (نقش اجتماعی و سمبلیک) آن است. تمرکز بر کارایی مالی-تجاری زمین باعث محدودیت در نظرگیری فضاهای باز عمومی و جمعی در پروژه شده است. فقدان فضاهای باز عمومی موجب کاهش اختلاط اجتماعی، سرزندگی، حضورپذیری و حذف جریان زندگی شهری از پروژه شده است. به علاوه ضعف سیالیت و تداوم فضایی، امکان حضور و استفاده مستمر ساکنان (تخصیص فضایی) از پروژه را فراهم نمی‌آورد. هدف پروژه نواب ایجاد یک مرکزیت تجدید یافته برای شهر تهران نمی‌باشد، بلکه راسته نواب به عنوان یک کریدور شهری نقش تسهیل‌گر در جابه‌جایی سرمایه و کالا داشته و امکان ملاقات، گردهمایی و در نهایت "مرکزیت تجدید یافته" را برای تهران فراهم نموده است. از منظر سمبلیک پروژه نواب را می‌توان یک سمبل و نشانه جدید در مقیاس شهری در نظر گرفت. این استقلال هویتی در معماری و شیوه زندگی افرادی که در ساختمان‌های حاشیه بزرگراه سکونت گزیده‌اند، نمود عینی دارد (Bahrainy & Aminzadeh 2007). با این وجود این سمبل نه نشأت گرفته از یک فرایند اجتماعی، نه در ارتباط نمادین با تاریخ شهر و نه حاصل یک کنش جمعی است. بنابراین پروژه نقشی در ایجاد تعلق خاطر و خاطره فضایی ندارد.

۶.۲. پروژه لادفانس

بر خلاف پروژه نواب، در نقد و ارزیابی لادفانس دیدگاه‌های متفاوتی وجود دارد. شابر و همکاران لادفانس را به عنوان شکل شهری رادیکال و خلاق و نمونه‌ای از "تجدد فرانسه" و نماد "هویت مدرن فرانسه" معرفی می‌کنند (Chabor & Picon, 2013: 12). زیدلر با مقایسه فضای باز عمومی میدان لادفانس و بلوارهای سبک هاسمنی پاریس به ناپویایی زندگی شهری در لادفانس اشاره دارد (Zeidler, 2013: 212). به عقیده وی عدم ارتباط بصری و معنایی بین آسمان خراش‌های پروژه موجب کاهش وحدت فضایی شده است (همان). مجموعه لادفانس با در نظرگیری به روزترین الگوهای شهرسازی (در زمان خود) طرح شده است. بسیاری از ایده‌های مطرح شده توسط نظریه‌پردازانی چون جاکوب از قبیل اختلاط کاربری‌ها - در قالب به کارگیری کاربری‌های مسکونی، تجاری، فرهنگی و فراغتی در کنار نقش اصلی اداری مجموعه - و تراکم فضایی در لادفانس به چشم می‌خورد. همانند نواب، لادفانس نیز رویکرد واضح مدرنیسم را در طراحی و ساختار فضایی به کار می‌برد. معماری ساختمان‌های پروژه هیچ ارتباطی با گذشته و متن اطراف خود ندارند و آسمان خراش‌های فولادی و شیشه‌ای هر کدام هویتی مستقل و منحصر به فرد دارند. تنها مؤلفه فیزیکی که محدوده لادفانس را به گذشته متصل می‌کند، طاق بزرگ لا دفانس است که فرم و قرارگیری آن در راستای محور تاریخی، معرف حافظه تاریخی و وعده آینده است. قرارگیری پروژه در راستای محور تاریخی شهر پاریس تداوم و سیلان کارکردی و سمبلیک را با مرکز قدرت، ثروت و تصمیم‌گیری - همان oeuvre - برقرار می‌کند.

سیستم حمل و نقل کارا به منظور دسترسی لا دفانس به مرکز پاریس و همچنین تداوم سرزندگی و حیات شهری و حافظه تاریخی موجب نفوذپذیری بالای پروژه در جهت تحقق معیارهای سیالیت فضایی می باشد. سکوی پیاده محوری که کل پروژه روی آن قرار دارد، در ایجاد تعادل بین فضای مبادله ای (فضای خصوصی آسمان خراش ها) و فضای کاربری نقش مهمی ایفا می کند. به عنوان آگورا کلانشهری مدرن، سکوی پروژه مکانی جذاب برای برگزاری فستیوال ها و مراسم ملی می باشد.^۱

لا دفانس برآمده از سیاست های اقتصادی دولت فرانسه بعد از جنگ جهانی دوم می باشد. از بعد مشارکت مردمی ساکنان شهر و منطقه کلانشهری پاریس هیچگونه کنترلی بر فضای شهری تولید شده نداشته اند. با این حال این فرایند غیرمشارکتی موجب اسارت فضا در دست دولت و سرمایه نشده است. در نظریه های باز عمومی و جمعی و همچنین اختلاط کاربری ها موجب تعادل و توازن میان اهداف اقتصادی سیاستمداران و سرمایه گذاران و اهداف اجتماعی شهروندان شده است. حضورپذیری بالا، سرزندگی، اختلاط اجتماعی موجب شکل گیری جریان زندگی شهری و امکان حضور و استفاده مستمر ساکنان شده است. مرکزیت شکل گرفته در لا دفانس و ارتباط عملکردی و نمادین آن با مرکز شهر پاریس حق استفاده مداوم و مستمر از فضا را برای شهروندان فراهم می آورد. پروژه همچنین مرکزی جهانی به منظور هدایت و کنترل مبادلات مالی و تجاری اداری و میزبان بسیاری از شرکت های چند ملیتی می باشد. اتصال به شبکه جهانی مالی تجاری و اطلاعاتی و همچنین قرارگیری پروژه در مرکز ترابری بین المللی از طریق ارتباط سریع با فرودگاه بین المللی و راه آهن پاریس، لا دفانس را به کانونی در آنچه مانوئل کاستلز "فضای جریان ها"^۲ می نامد، مبدل نموده است (Castells, 2000). از منظر محلی لا دفانس محدوده ای مشترک میان دو جامعه محلی Puteaux و Courbevoie است که توسط جاده کمربندی از آن دو تفکیک شده است. مکان پروژه به عنوان نقطه اشتراک و برخورد این دو جامعه حاکی از سیاستی آگاهانه برای ایجاد تغییر دو جامعه از درون می باشد (Fijalkow, 2010). اگرچه لا دفانس فضایی مشترک به منظور حضور و تعامل دو جامعه محلی فراهم آورده اما مقیاس پروژه و سطح عملکرد کاربری ها فرامحلی و فراتر از نیاز جوامع محلی اطراف می باشد. با وجود این واقعیت لا دفانس همچنان به عنوان یک چشم انداز و ارزش مشترک بین جوامع محلی منطقه شهری پاریس مطرح می باشد. چرایی این امر را باید در حس تعلق خاطر جوامع محلی اطراف به منطقه کلانشهری پاریس دانست (همان).

۷. بحث و تحلیل و نتیجه گیری

دو نمونه موردی بررسی شده در این مقاله به منظور پاسخگویی به سئوالات مطرح شده در مورد رابطه فضای شهر و حق شهری می باشد. از این رو هر دو پروژه بر اساس معیارهای فضایی برآمده از

۱ به طور مثال فستیوال موسیقی جاز هرساله به مدت ده روز در ماه ژوئن در میدان لا دفانس به صورت رایگان برگزار می شود.

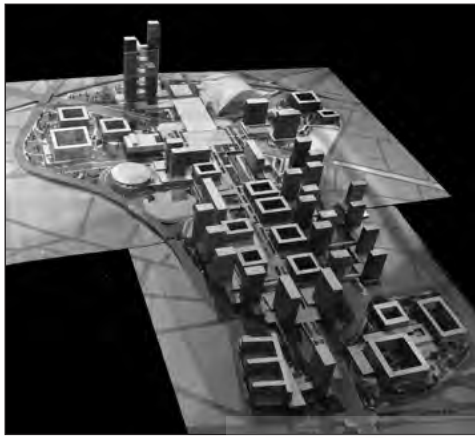
مفهوم حق شهری مورد ارزیابی قرار گرفتند. در هر دو پروژه رویکرد غیرمشارکتی و بازار آزاد به یک میزان تأثیرگذار بوده اند؛ با این حال دو رویکرد متفاوت اتخاذ شده نسبت به شکل مصنوع و آرایش فضایی، حق شهری متفاوتی را ایجاد نموده اند. در لا دفانس نقش غالب اداری پروژه همراه با ایجاد مرکزیت جدید و ارتباط عملکردی و نمادین آن با مرکز شهر پاریس بوده است. به کارگیری کاربری های مسکونی، تجاری، فرهنگی و فراغتی در کنار نقش اصلی اداری موجب تعادل بخشی بین ارزش کاربری و ارزش مبادله ای فضا شده است. به علاوه سیستم حمل و نقل کارا و اختصاص فضاهای باز عمومی اشاره به در نظرگیری حضور و بهره وری شهروندان پاریس و منطقه کلانشهری ایل دو فرانس از پروژه دارد. برخلاف لا دفانس پروژه نوب با وجود موقعیت مرکزی در شهر تهران، هیچ کدام از ویژگی های مطرح شده مرکزیت شهری را ندارد. حذف کاربری های غیرانتفاعی از پروژه و عدم تعریف فضای باز عمومی، موجب غلبه ارزش مبادله ای بر ارزش کاربری فضا شده است. عدم سرزندگی و فضای صلب و نفوذناپذیر اطراف بزرگراه موجب تنزل حق شهری شده است. تنها از بعد سیالیت فضایی بزرگراه نوب نقش مهمی در جابجایی های درون شهری و برون شهری و ارتباط با سایر نقاط کلانشهر تهران برقرار می کند. با این حال در مقیاس محله ای، بزرگراه مانعی برای تبادل جریان زندگی شهری در محلات دو طرف می باشد.

در کل ویژگی های دو پروژه ارائه شده در این مقاله تأکید بر دو اصل دارند: ۱. حق شهری می تواند به عنوان معیاری برای ارزیابی پروژه های شهری قرار گیرد و ۲. مداخلات کالبدی به دلیل تغییر در شیوه زندگی، حقوق اجتماعی و احساس تعلق خاطر افراد و گروه ها تأثیری مستقیم بر حق شهری دارند. توافق بر اصل نخست یک الزام همگانی نیست. واضح است که نمی توان از سرمایه گذاران انتظار داشت که حق شهری را مبنای حرفه خود قرار دهند. با این وجود و با توجه به مقایسه دو پروژه، در شرایط اقتصاد بازار و تقاضای سودآوری پروژه های عمرانی، فضای شهری می تواند علاوه بر نقش سودآوری مالی به عنوان ابزاری برای تعاملات مدنی و تحقق حق شهری ساکنان نیز باشد. اما با در نظرگیری این واقعیت که فضا واسطه ای برای تحقق پذیری حقوق اجتماعی است، اصل دوم اجتناب ناپذیر می باشد. مداخلات کالبدی در شهر، اگرچه در قالب بهبود منافع جمعی نیز باشد، موجب محروم سازی و برون داری بعضی از افراد و یا گروه ها از یک سری خدمات و منافع می شود. در یک پروسه طراحی یا برنامه ریزی کالبدی پیراگیری یک کاربری در قبال برون داری سایر کاربری ها می باشد^۳. تمایز بین پیراگیری و برون داری فضایی تمامی حقوق اجتماعی را تحت تأثیر قرار می دهد که نهایتاً حق شهری متفاوتی را برای افراد و گروه ها ایجاد می کند. برای مثال با در نظرگیری آموزش به عنوان یک

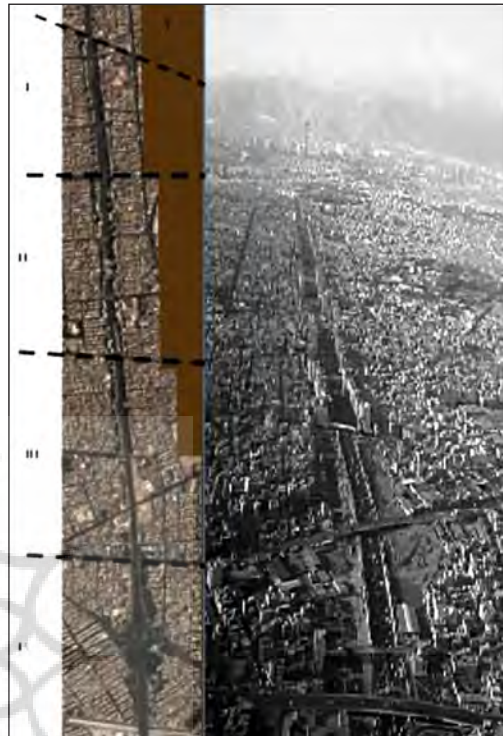
۳ برای مثال پیراگیری کاربری تجاری به معنی برون داری کاربری مسکونی می باشد. همین سازوکار در سیستم اعطای تراکم ساختمانی نیز مطرح می باشد. بدین معنا که اعطای تراکم بالا به یک مالک موجب افزایش بهره وری آن مالک از زمین در قبال برون داری سایر مالکان از این حق می باشد.

مختلف کامل تر شوند. به علاوه این اصول می‌توانند به عنوان پایه‌ای برای سیاست‌گذاران، طراحان و برنامه‌ریزان شهری به منظور تصمیم‌گیری در مورد کاربری زمین، نحوه پراکنش خدمات و انتخاب سازمان فضایی مناسب در طرح پروژه‌های شهری مد نظر قرار گرفته و پیامدهای اجتماعی مداخلات کالبدی را ملموس‌تر و کنترل پذیرتر نمایند.

حق اجتماعی، تخصیص کاربری‌های آموزشی و پراکنش آنها در سطح شهر ابزار تحقق‌پذیری این حق است که خود تأثیر بسزایی بر شکل‌گیری نواحی، محلات شهری و سیاست‌های مسکن دارد. از این رو فضای شهر و مداخلات فضایی تأثیر بسیار زیادی بر حق شهری ساکنان شهر دارند. اصول فضایی معرفی شده در این پژوهش می‌توانند با مقایسه سایر پروژه‌های شهری در بسترهای



تصویر ۴: طرح جامع لا دفانس در ۱۹۶۴ - ماخذ: Roberts 2011



تصویر ۱: تصویر هوایی بزرگراه نواب در مرکز تهران



تصویر ۵: سکوی پیاده محور به عنوان ستون فقرات و نقطه کانونی پروژه ایفای نقش می‌نماید - ماخذ: Roberts 2011



تصویر ۲: موقعیت لا دفانس بین دو جامعه محلی Puteaux و Courbevoie



تصویر ۶: جداسازی عملکردی و نمادین محله توسط بزرگراه - ماخذ: Bahrain & Aminzadeh (2007)



تصویر ۳: محور تاریخی شهر پاریس - ماخذ: Chabard 2011

Blackwell.

- Lelandais, G. (2013). "Citizenship, minorities and the struggle for a right to the city in Istanbul", *Citizenship Studies*, 17(6-7), 817-836.
- Memar Iranian Quarterly on Architecture and Urban Design. (1999). No. 28: 48-59. [in Persian]
- Merrifield, A. (2013). *The Politics of the Encounter: Urban Theory and Protest under Planetary Urbanization*. Athens, GA: The University of Georgia Press
- Mitchell, D. (2003). *The right to the city: Social justice and the fight for public space*. Guilford : New York.
- Purcell, Mark. (2002). "Excavating Lefebvre: The right to the city and its urban politics of the inhabitant", *GeoJournal*, 58: 99-108.
- Purcell, Mark. (2003). "Citizenship and the Right to the Global City: Reimagining the Capitalist World Order", *International Journal of Urban and Regional Research*, 27(3): 564-90.
- Purcell, M. (2013). "Possible worlds: Henri Lefebvre and the right to the city." *Journal of Urban Affairs* 36(1): 141-154.
- Purcell, M. & Shannon K. Tyman. (2015). "Cultivating food as a right to the city", *Local Environment: International Journal of Justice and Sustainability*, 20(10): 1132-1147.
- Rapoport, A 1975. "Toward A Redefinition of Density." *Environment and Behavior* 7(2): 133-158.
- Rafeian et.al. (2009). "Satisfaction Assessment of Navab Residents", *Journal of Human Geography Researches*, No.67: 53-68. [in Persian]
- Rezaee, N. (2009). "Urban Renewal as a Social Process", *Urban Renewal Electronic Journal*, No.1. [in Persian]
- Roberts, N. (2011). *La Défense: From Axial Hierarchy to Field Condition* (2011), essay by Nick Roberts of Woodbury University: <http://www.aplusu.org/files/small-book-110627-small.pdf>
- Tehran Urban Renewal Organization (2003). *The Report on URO's operations in Deteriorated Urban Fabrics*. Tehran. [in Persian]
- Zeidler, E. (2013). *Building cities life: An Autobiography in Architecture*, Slp edition: Dundurn.

Reference:

- Attoh, A.K. (2011). "What kind of right is the right to the city?" *Progress in Human Geography* 35(5): 669-685.
- Bahrainy, H. & Aminzadeh, B. (2007). "Evaluation of Navab Regeneration Project in Central Tehran, Iran", *International Journal of Environmental Research* 1(2): 114-12.
- Castells, M. (2000). *The Rise of a Network Society (The Information Age: Economy, Society, and Culture)*, Blackwell publishing.
- Chabard, P. (2011). "La Défense / Zone B (1953-91): Light and Shadows of the French Welfare State" in *The European Welfare State Project: Ideals, Politics, Cities and Buildings*, 5(2): 71-86
- Chabard, P. & V. Picon-Lefebvre . (2013). *La Défense, dictionnaire et atlas*, Marseille: Éditions Parenthèses
- Etemad, G. (2014). *Evaluation of Navab Project and its Consequences*, Tehran Urban Renewal Organization: Tehran. [in Persian]
- Fainstein, S. (2009). "Planning and the just city". In P. Marcuse, J. Connolly, J. Novy, I. Olivo, C. Potter, & J. Steil (Eds.), *Searching for the just city: Debate in urban theory and practice* (pp. 19e39). New York: Routledge.
- Fawaz, M. (2009). "Neoliberal urbanity and the right to the city: a view from Beirut's periphery". *Development and Change*, 40(5): 827-52.
- Fawaz, M. (2013). "Towards the right to the city in informal settlements" in Samara et.al (2013). *Locating Right to the City in the Global South*, New York: Routledge.
- Fijalkow, Y. (2010). "Urban strategies and collective memory: an upper middle class municipality in the grand Paris project", *Journal of Urban and Regional Analysis*, 2 (2): 7-18.
- Harvey, D. (2008), "The Right to the City", *New Left Review*, 53: 23-40.
- Hekmatnia, H. & Mirnajaf Mousavi. (2006). *Application of Models in Geography with Focus on Urban and Regional Planning*, Elm-e-Novin Press: Yazd. [in Persian]
- Horn, C. (2014). *La Defense, A Unique Buisness District- France*, in *URBANPLANETINFO*, <http://urbanplanet.info/urbanism/la-defense-unique-business-district/>
- Isin E. (2000). "Introduction: democracy, citizenship and the city". In: Isin E.(ed.), *Democracy, citizenship and the global city*, pp. 1-21. Routledge, New York
- Kamrava, M. Ali. (2009). *Contemporary Town Planning in Iran*. Tehran University Press. [in Persian]
- Lefebvre, H. (1968). *Le Droit `a la Ville (The Right to the City)*. Anthropos: Paris.
- Lefebvre, H. (1996). *Space and Politics*. In: Kofman E. and Lebas E. (eds), *Writings on Cities*. Cambridge: