

Absence of Civil Life in Urban Policy: Study of Velayat and Imam Hossein Non-level Intersections of Kermanshah City

Yazdan Gazerpour*^{ID} | Homayoun Moradkhani**^{ID} | Siavash Gholipour***^{ID}

Extended abstract

1- Introduction

A city is an area extended for interactions, agencies, and the formation of a collective memory. It cannot turn into an artificial archipelago, and its social space is not threatened with segregation. Therefore, synergic communications and interactions must be established between the districts and neighborhoods of an urban society. In *The Death and Life of Great American Cities*, Jane Jacobs addressed the urban redevelopment projects aimed mainly at serving islands inside a city. According to Jacobs, the separated neighborhoods cannot be targeted. In recent years, holistic urban policies have posed more serious threats to a historically talented city like Kermanshah than ever before due to the emergence of non-places and boundary vacuum. Traffic structures, especially non-level intersections, are an exemplar of non-places with destructive impacts. Known as large-scale concrete obstacles that divide the city into separate segments, these non-level intersections are analyzed in this study.

2- Theoretical Framework

We must analyze threatening concepts such as boundary vacuum and non-places in the analysis of civil life, especially in urban paths. In addition to addressing urban redevelopment projects in *The Death and Life of Great American Cities*, Jane Jacobs divided the entire urban land into the public land (used by the public) and the special land (to perceive the abnormal behavior of boundary). The special land is not usually used as a public venue by people. Containing no people, the special land is considered a geographical obstacle and a vacuum. These boundaries divide cities and disintegrate neighborhoods on both sides. Some urban structures today lack the anthropological features of a place, something which was addressed by Marc Augé in *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. According to Augé, frequent scale changes have objectively organized considerable material transformations. In addition to defining a place within boundaries of time and space, Augé believes that non-places are facilitating structures, e.g., highways and non-level intersections, that allow people and products to move fast.

3- Methodology

Urban critical research is one of the new methods for addressing theoretical differences from capitalism concerning the organization of urban life and space, especially in the early 2000s. Since markets are considered one of the most effective public spaces in urban life today, this study analyses the negative impacts of traffic structures on local markets. The statistical population included all businesses running between the non-level intersections of Velayat and Imam Hossein in Kermanshah, Kermanshah Province (Iran). For this purpose, the types and combinations of local businesses were observed from spring 2020 to summer 2021. The methods of data collection and analysis were divided into theoretical (document analysis) and practical (data collection and analysis) sections.

4- Results & Discussion

The non-level intersections of Velayat and Imam Hossein were constructed over the eastern trunk

* M.A of Cultural studies, Dept. of Sociology, Faculty of Social Sciences, Razi University, Kermanshah, Iran.

** Assistant Professor of Sociology, Dept. of Sociology, Faculty of Social Sciences, Razi University, Kermanshah, Iran. (Corresponding Author), hmoradkhani@razi.ac.ir

*** Associate Professor of Sociology, Dept. of Sociology, Faculty of Social Sciences, Razi University, Kermanshah, Iran.

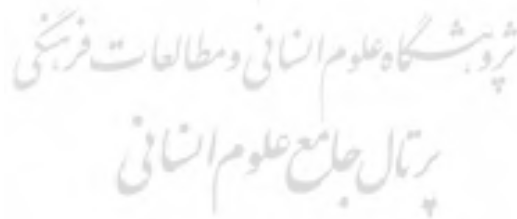
road of Kermanshah to reduce the traffic load in the main corridor and trunk road of this city. To construct the former, Lab-e Ab Square was destroyed at the intersection of Shahid Beheshti Boulevard and Taq-e Bostan Boulevard, whereas the latter was constructed by destroying Imam Hossein Square. The businesses running in Shahid Shemshadian Boulevard (*i.e.*, the research area) were divided into relevant, irrelevant, and middle categories (the middle category includes the businesses that can diversify the market and can be linked to the characteristics of urban neighborhoods), as they provide a public space for people to rest, meet each other, go sightseeing, and procure daily household supplies. The formation of businesses in this area looks more like an industrial market as in a county market or an industrial town than an urban area. Even if the middle businesses are added to relevant businesses, 32 economic activities (8 relevant and 24 middle businesses) can be considered local businesses that account for 203 centers (7.15%) in total. This figure indicates the deterioration of this public space as opposed to the 84.3% dominance of irrelevant businesses. Hence, the social space has declined in terms of diversity and liveliness due to the absence of the use of intermixture and the irrelevance of existing businesses to daily life.

5- Conclusions & Suggestions

The concepts of civil life depend greatly on a city experienced by its citizens. Within the human-oriented urban diversity framework, paths must be lively and dynamic. In other words, communication obstacles must be minimized. The closed and isolated areas analyzed in this study indicated the one-sided communication with Ta'avon Town (towards this town) and the completely closed neighborhood of Hekmat Abad due to the construction of two non-places and the emergence of a boundary vacuum concerning adjacent areas. Therefore, Shahid Shemshadian Boulevard is seen as an island inside the city. Moreover, there will be an eternal slum if the destructive effects of confinement are intensified by the lack of diversity and liveliness. Eternal slums are completely unable to maintain their residents. They also fail to allow their citizens to create roots. This important area of the city lacks certain advantages such as diversity and communication with adjacent neighborhoods. Therefore, physical changes and holistic policymaking act against urban liveliness and dynamic communications in a city.

Keywords: Boundary vacuum, Civil life, Kermanshah, Urban policy, non-level intersection, non-places

Article Type: Research Article.



Citation: Gazerpour, Yazdan, Moradkhani, Homayoun, & Gholipour, Siavash (2024). Absence of Civil Life in Urban Policy: Study of Velayat and Imam Hossein Non-level Intersections of Kermanshah City, *International Political Economy Studies*, 6 (2), 483-512.

غیبت حیات مدنی در سیاست‌گذاری شهری: مطالعه تقاطع‌های غیر هم‌سطح ولایت و امام حسین (ع) در شهر کرمانشاه

یزدان گازرپور* | همایون مرادخانی** | سیاوش قلی‌پور***

چکیده

پژوهش در حوزه زندگی شهری و تهدیداتی که زندگی روزمره را هدف قرار می‌دهد، یکی از وجوه مهم مطالعات مربوط به سیاست‌گذاری شهری است که موضوع تحقیق حاضر قرار گرفته است. مطالعه پیش رو به بررسی تقاطع‌های غیر هم‌سطح ولایت و امام حسین (ع) و حذف عناصر شهری پیونددهنده‌ای چون میدان در نقاط حساس مرزی بین محلات می‌پردازد. روش تحقیق، مطالعه انتقادی شهری و جمع‌آوری اطلاعات، بر اساس مشاهده غیر مداخله‌گر انجام گرفته و کسب و کارهای موجود بر خیابان منتهی به دو تقاطع را مورد بررسی قرار داده است. هدف از انجام این مشاهدات و تحلیل‌های صورت گرفته، یافتن انحرافات سیاست‌گذاری کالبدی و نشان دادن تخریب متنی شهر بوده است. از این منظر، ساخت سازه‌های بزرگ‌مقیاس در عرصه ارزیابی شده از شهر تاریخی کرمانشاه سبب شده که ارتباط محلات شهری از طریق معابر و حضور اهالی سایر محلات با مانع بزرگی همچون تقاطع غیر هم‌سطح مواجه شود. این نامکان‌ها در نقاط حساس مرزی پیوند با محلات مجاور، خلأ مرزی ایجاد کرده‌اند و اثرات مخرب نامکان و خلأ مرزی به شکلی هم‌افزا، فضای عمومی شکننده موجود را رو به افول برده است؛ به طوری که به واسطه این تحولات، کسب و کارهای موجود در بلوار شهید شمشادیان به‌مانند یک محله به حاشیه رانده شده، تحت سیطره خدمات صنعتی موقتی قرار گرفته‌اند. در صورت تشدید اثرات یادشده و زوال بیشتر تعاملات درون‌شهری در اثر نادیده گرفتن زندگی شهری از سوی سیاست‌گذاران شهری، بیم آن می‌رود که شهر به یک مجمع‌الجزایر تبدیل شده و محله ذکرشده، به یک زاغه ابدی تبدیل شود.

کلیدواژه‌ها: تقاطع غیر هم‌سطح، حیات مدنی، خلأ مرزی، سیاست‌گذاری شهری، کرمانشاه، نامکان‌ها.

نوع مقاله: پژوهشی.

* کارشناس ارشد مطالعات فرهنگی، گروه جامعه‌شناسی، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه رازی، کرمانشاه، ایران.

** استادیار جامعه‌شناسی، گروه جامعه‌شناسی، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه رازی، کرمانشاه، ایران. (نویسنده

مسئول)، ho.moradkhani@gmail.com

*** دانشیار جامعه‌شناسی، گروه جامعه‌شناسی، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه رازی، کرمانشاه، ایران.

مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل، ۱۴۰۲، دوره ششم، شماره دوم، ۵۱۲-۴۸۳.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۵/۳۰، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۱۰/۱۴

ناشر: دانشگاه رازی

© نویسندگان



مقدمه

تجربه شهری و نمایش زنده بودن شهر توسط قدم‌های شهروندان و حضور آنها در فضاهای عمومی شهری بازنمایی می‌شود. شهروندان، زمانی که شهر را قدم می‌زنند، در فضای شهر قرار داشته و شهر را به تمامی حس می‌کنند. این حضور، پویایی شهر را نشان داده و به این صورت خیابان‌ها و مسیرهای شهری به صحنه زیبای باله‌های خیابانی تبدیل می‌گردند. تجربه شهر به شکل حضور با ماشین یا وسایل حمل و نقل سریع‌السیر یا دارای اختلاف سطح، تجربه‌ای آکواریومی است، آن‌هم در این ازدحام بیش‌ازحد خودروها که طی آن، ترافیک، مانع بزرگی برای تجربه دست اول و مستقیم است. ترافیک امروزی حتی آرامش ذهن و تمرکز بایسته در حوزه فردی را نیز سلب می‌کند چه رسد به تجربه شهری در حوزه عمومی.

کرمانشاه یکی از شهرهای تاریخی ایران است که علاوه بر آب‌وهوای مطلوب، به فضای عمومی سرسبز، زنده و پویا معروف بوده است؛ اما این شهر برجسته در زاگرس مرکزی، همواره یک مرکز نظامی مهم برای مرزهای غربی کشور نیز محسوب شده است. از زمان پهلوی دوم و استقرار لشکر ۸۱ زرهی و پایگاه یکم رزمی هوانیروز این مرکزیت تشدید شد. گرایش به ایجاد مراکز نظامی (قبل و بعد از جنگ تحمیلی) سبب شد تا پادگان‌های زیادی در شهر مستقر و خلأهای مرزی متعددی ایجاد کنند. این مثال از خلأ مرزی در کنار ازدحام وسایل نقلیه و تبعات مخرب آن باعث شد تا تجربه شهر از طریق قدم زدن و پیاده‌روی در فضاهای عمومی به‌ویژه معابر، محدودتر شده و از نظر حوزه عمومی فقیرتر شود.

طی چند سال اخیر نامکان سازی نیز به خلأ مرزی افزوده شده و بیش از پیش تجربه شهر تاریخی و پر استعدادی همچون کرمانشاه را با تهدیدات جدی مواجه می‌نماید. یکی از نامکان‌های دارای اثرات تخریبی بر این موضوع، سازه‌های ترافیکی، به‌ویژه تقاطع‌های غیر هم‌سطح هستند، موانع بلند و بسیار حجیم بتنی که می‌توانند شهر را به قطعات منفصل تقسیم کنند که تأثیرات این سازه، موضوع بررسی حاضر قرار گرفته است.

بیان مسئله

شهرهای امروزی گستره‌هایی هستند که کشاکش اصرار بر تسلط تفکرات و رویکردهای مختلف، آن‌ها را به میدان‌های مبارزه مبدل کرده‌اند؛ زیرا هر رویکردی که بر سیاست‌های شهری استیلا داشته و شهرهای بیشتری در دنیا را از نظر سیاست‌گذاری تحت نفوذ درآورد، تولید قدرت بیشتری را به خود اختصاص داده و نقش راهبر، در برپایی چهارچوب‌های مدیریت راهبردی و نهادسازی‌های مرتبط را ایفا می‌کند. در این میان، مسئله‌ای که نقش مهم خود را نشان می‌دهد، تعریف‌پذیری یک چنین فضایی است که پرداختن به آن ضمن پیچیدگی، بازتابی از رویکرد کلی پرداختن به موضوع بوده و بالطبع بستری است برای سیاست‌گذاری.

موضوع مهم این است که یک شهر با هر نوع تقسیمات جغرافیایی شامل منطقه و محله (برای مثال در کرمانشاه شامل ۸ منطقه و ۸۸ محله)، یک جامعه انسانی است. شهر، گستره‌ای است برای کنش‌های متقابل، عاملیت‌ها، تشکیل حافظه جمعی و قطعاً نمی‌تواند به یک مجمع‌الجزایر مصنوعی تبدیل شده، محیط‌های آن مورد هر نوع دست‌کاری بهره‌جویانه قرار گرفته و فضای اجتماعی آن با جداسازی تهدید شود.

تشکیل و استمرار جامعه شهری ایجاب می‌کند که بین مناطق و محله‌های یک شهر، ارتباطات و تعاملات هم‌افزا برقرار باشد. در اینجا عامل تهدید، در حوزه فضای عینی بوده و در حال تکثیر است. هانری لوفور در کتاب تولید فضا، شهر و نیز را گرچه در حال نابودی، اما سرشار از زندگی توصیف می‌کند (لوفور، ۱۳۹۵: ۱۱۳). درست برعکس کرمانشاه که در حال تغییر سریع فیزیکی است و این خطر آن را تهدید می‌کند که به یک گستره کوهستانی محکم متشکل از سازه‌های بتنی از نظر کالبدی و در عین حال، به یک شهر در حال زوال از نظر حیات مدنی در اثر عملیات عمرانی قطعه‌قطعه‌کننده فضاهای شهر تبدیل شود. جداسازی فضاهای شهری، با نیازسازی‌های کالایی، تغییرات کالبدی مرتبط با رشد اقتصادی، تقلید و کپی‌برداری طراحی مسیره‌های شهری در شهرهای معروف دنیا و همچنین نشان دادن قابلیت مدیریتی رشد شهری در تبلیغات رسانه‌ای رابطه تنگاتنگی دارد.

برای مثال، اگر در اروپای غربی یا شمال قاره آمریکا، مونوریل‌هایی احداث شده‌اند ضرورتاً در کرمانشاه نیز باید ساخته شوند؛ اما از آنجاکه چنین تصمیمی بر تحقیقات و نیازسنجی‌های منطقی استوار نیست به ناگزیر ناکام می‌ماند و از همین رو است که بحث تبدیل شدن مونوریل به قطارشهری مطرح می‌شود و در این میان، سال‌ها رهاشدگی پایه‌های زمخت و قطور آن در مسیری طولانی از شهر طبیعی به نظر می‌رسد. درباره سازه مورد بحث، جواب در نیازسازی‌ها و تشدید میل به استفاده از یک کالا و خدمات مرتبط با آن است که زندگی شهری را تهدید می‌کند. عصر ماشین و بهره‌کشی‌های مربوطه از شهر، این فضا را از دو جهت مورد تهاجم و دگرگونی قرار داده است.

یکی در حیطه فضای عینی یعنی تغییرات جغرافیایی شهر و دوم، در حیطه‌ای کلی و انتزاعی‌تر یعنی آشفته‌گی حوزه سیاست‌گذاری که حیات مدنی در تغییرات شکلی شهر در نظر گرفته نمی‌شود. حال، سؤال اینجاست که سازه‌های مربوط به مسیر شهری به چه منظوری ایجاد می‌شوند؟ و اگر هدف از احداث آن‌ها، تسهیل در رفت و آمد است، این تسهیل عبور و مرور، برای ابژه کالایی است یا سوژه انسانی؟ اگرچه این انسان‌ها هستند که با کنش‌هایشان شهر را برای خود معنادار می‌کنند، اما در این میان نوعی نظم تحمیلی از طریق برپایی محیط‌های خنثی و کانالیزه کردن حرکت، میل به یکسان‌سازی خطوط جابجایی شهری دارد. کانالیزه کردنی که در عملیات‌های عمرانی مورد بررسی، جداسازی فیزیکی منطبق با نیازهای کالایی را خلق نموده و غالباً در خدمت سواره‌هاست تا پیاده‌ها.

در کلان‌شهرها، ساخت و سازه‌های مرتبط با ترافیک و تردد پرازدحام ماشین شخصی شهری، به‌عنوان نمونه بازنمایی شده گردش سرمایه و منافع کلان شرکت‌های خودروسازی، مبنای سیاست‌گذاری‌های شهری قرار گرفته است. جین جیکوبز در کتاب مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی ضمن توضیح مفصلی درباره جداافتادگی، به پروژه‌های توسعه مجدد شهرها توجه می‌کند که عمدتاً به‌منظور خدمت به جزیره‌های درون شهر عمل می‌نمایند. از نظر جیکوبز، محلات آشکارا جدا افتاده، قابل هدف‌گذاری

غیبت حیات مدنی در سیاست‌گذاری شهری: مطالعه ... (یزدان گازرپور، همایون مرادخانی و سیاوش قلی‌پور) ۴۸۹

نیستند؛ آن‌ها عموماً مشخصه شکست‌اند.

جداافتادگی که به‌طور عمده در اثر احداث سازه‌های بزرگ‌مقیاس مرتبط با انباشت ابژه یادشده است، محدوده‌هایی از شهر را در موقعیت طرد جغرافیایی و در نتیجه قطع ارتباط اجتماعی - اقتصادی با محله‌های مجاور قرار می‌دهد. سازه‌های بزرگ‌مقیاس مسیرهای شهری یا سازه‌های بزرگ ترافیکی، زمانی به‌عنوان راه‌حل معضل ترافیک، در کلان‌شهرها رسوخ کردند که سازه‌های کوچک‌تر آن‌ها یعنی پل و زیرگذر، مانند آنچه در میدان سنجایی کرمانشاه اجرا شد، اثر تسهیل‌کنندگی خود را به‌ویژه در گلوگاه‌های ترافیکی سنگین‌تر از دست دادند. ترافیک در شهر کرمانشاه، آن‌چنان سنگین و میل واسطه‌ها به فروش ماشین شخصی شهری چنان شدید شد که ضرورت ایجاب می‌کرد تردد آن‌ها در گلوگاه‌های ترافیکی کاملاً کانالیزه شود.

در نتیجه تقاطع‌های غیر هم‌سطح به برخی از محیط‌های شهری از جمله میدان‌ها که می‌توانستند مانند میدان فردوسی عرصه شکل‌گیری و انباشت خاطرات جمعی شوند تجاوز کرده و آن‌ها را بلعیدند. مشکل محلات جدا افتاده در اثر احداث چنین سازه‌های عظیمی آن است که هم از راستای طرح‌های شهری خارج شده و امکان کمی خواهند یافت تا مراکز مالی بودجه‌ای به آنان اختصاص دهند و هم خط سیر تردد گردشگران شهری به‌سمت آن‌ها نخواهد بود. به همین سبب، محدوده‌های ذکرشده با گذشت زمان به جزیره‌های درون شهر تبدیل می‌شوند. چنین پدیده‌ای در پی اعمال بدون ارزیابی تأثیر اجتماعی بروز می‌کند. مسئله اصلی پژوهش حاضر این است که نوع و چینش کسب و کارهای یک محله شهری در صورت محبوس شدن با دو تقاطع غیر هم‌سطح چه الگویی را می‌سازند؟ این نوع سیاست‌گذاری شهری مبتنی بر تغییرات کالبدی در نوع و چینش کسب و کارهای محلی به‌عنوان یک متن تأثیرگذار بر زندگی روزمره خانواده‌های محله چه معضلاتی را ایجاد کرده‌اند؟

چارچوب نظری

در بررسی حیات مدنی به‌ویژه در مسیرهای شهری، مطالعه موضوعات مرتبط با آن همچون تجربه شهری، قدم زدن در معابر شهر و نیز مباحث محدودکننده آن‌ها مانند

خلاً مرزی و نامکان ضروری به نظر می‌رسد. در بحث تجربه شهری، نظرات دیوید هاروی در بررسی تجربه شهری از نظریات به‌روز و برجسته است. از سوی دیگر این فضاهاى عمومی شهری هستند که شهروندان را به سمت خود جذب نموده و سبب تحرک جمعیت شهری در این محیط‌های حیاتی می‌گردند.

دو مورد از فضاهاى عمومی، بازار محلی و مسیرهای شهری هستند که هرگونه ایجاد محدودیت در این مورد، زندگی شهری را به خطر می‌اندازد. این موانع و محدودیت‌های مرتبط با آنها در قالب مفاهیم خلاً مرزی و نامکان مورد مطالعه قرار گرفته که به ترتیب از نظریات جین جیکوبز و مارک اوژه استفاده شده است.

برخی از سازه‌های شهری امروزی ویژگی‌های مکان انسان‌شناختی را دارا نیستند، این موضوع را مارک اوژه در کتاب نامکان‌ها، درآمدی بر انسان‌شناسی سوپرمدرنیته مدنظر قرار داده است. او منظور از شتاب گرفتن تاریخ و مشکل آفرینی‌های مربوطه را، فراوانی بیش از اندازه رخدادهای می‌داند.

از نظر اوژه، این فراوانی در تغییر مقیاس، در تکثیر منابع و داده‌های تصویری و تخیلی و در شتاب رشد وسایل حمل و نقل یافت شده، به‌طور عینی و ملموس، تغییرات مادی قابل ملاحظه‌ای را سامان داده است. این تغییرات تمرکز شهری، انتقال جمعیتی [یا ریشه‌کن کردن جمعیت] و تعدد و سرعت آنچه را در تقابل با مفهوم جامعه‌شناختی مکان، نامکان می‌نامیم، در پی داشته است. او مکان را به فرهنگی اطلاق می‌کند که در محدوده‌ای از زمان و فضا قرار گرفته است و نامکان هم به تأسیسات لازم برای حرکت سریع اشخاص و کالاها را میسر می‌کند، مانند بزرگراه‌ها، تقاطع‌های ناهم سطح و فرودگاه. اوژه، سه چهره افراط را زمان، فضا و خود می‌داند، یعنی فراوانی بیش از اندازه رخدادهای فراوانی بیش از اندازه فضاها، فردی شدن مرجع‌ها و بر همین اساس سعی در فراهم نمودن امکان فهم وضعیت سوپرمدرن را با همه پیچیدگی‌ها و تناقضات آن دارد.

این «وضعیت افقی عبور ناپذیر را می‌سازد که تنها باید ردش را دنبال، عناصر تک افتاده آن را ثبت یا بایگانی‌های آن را فهرست کنیم» (اوژه، ۱۳۷۸: ۶۲). وی در بیان

غیبت حیات مدنی در سیاست‌گذاری شهری: مطالعه ... (یزدان گازرپور، همایون مرادخانی و سیاوش قلی‌پور) ۴۹۱
تهدیدات مکان، وضعیتی را تصویر می‌کند که ماشین‌های خاک‌برداری خاک را صاف می‌کنند. در این موقعیت، «نشانه‌های هویت به همراه نشانه‌های سرزمین در ملموس‌ترین و فضایی‌ترین شکل صاف و محو می‌شوند» (اوژه، ۱۳۷۸: ۶۸).

این مردم‌شناس، مکان انسان‌شناختی را دست‌کم مدعی سه ویژگی مشترک دانسته که متضمن هویت، ارتباط و تاریخ است. پس نامکان، سایت انسان‌شناختی محسوب نمی‌شود، زیرا این سه ویژگی را ندارد. به نظر او، این ایراد به شهرهای جدید [محصول طرح‌های شهرسازی فن‌گرا و اراده‌گرا] وارد است که چیزی معادل مکان‌های سرزنده و پویای دارای قدمت تاریخی بیشتر و ضرباهنگ زندگی کندتر عرضه نمی‌کنند.

دیوید هاروی در کتاب تجربه شهری نه فقط به تحلیل سیتی و متروپولیس بلکه مهم‌تر به نقد درون‌مایه زمینه‌ای آن‌ها، اوربانیزاسیون پرداخته، شهری‌شدگی کلان‌شهری مبتنی بر گردش سرمایه که بر تجربه شهری و شهر تجربه‌شده، مؤثر است را واکاوی می‌نماید. به عقیده وی برنامه‌ریزی شهری به این نکته می‌پردازد که چگونه لایه‌های بعدی و لایه‌های موجود به نحوی منطبق شوند که بدون تخریب گذشته، نیازهای آتی برآورده شود.

وی بر گردش سرمایه از مجرای تولید و مصرف محیط‌های مصنوع متمرکز شده و آن را یکی از جنبه‌های بسیار مهم چیرگی اوربانیزاسیون سرمایه‌سالارانه معرفی می‌کند. «به‌طور اخص، بر گردش سرمایه از مجرای تولید و مصرف محیط‌های مصنوع متمرکز؛ زیرا این یکی از جنبه‌های بسیار مهم درباره چیرگی شهری شدن است. می‌اندیشم بررسی چشم‌انداز جغرافیای سرمایه‌داری بسان بیان جریان‌های سرمایه مفید است. این جریان‌ها می‌توانند غالباً به تغییر جهات (بخشی و جغرافیایی) منجر شده و در شکل‌گیری و رفع بحران‌های مختلف لحاظ شوند.» (هاروی، ۱۳۹۷: ۲۹-۲۸)

این نوع تولید، به تغییر فضای شهری بر اساس سازه‌ها، منجر شده و محلات و مناطق شهری، تغییرات مهمی را طی می‌کنند. این تغییر جغرافیا (کالبد شهری) با ایجاد و تشدید نابرابری، تغییرات اجتماعی - اقتصادی شهری و مبارزات تبلیغی کلان‌شهری رابطه تنگاتنگی دارد. «بررسی راهبردهای سیاسی رقابت بین‌شهری به پاره‌ای بینش‌های

واقعی از نقش سیتی‌ها در خلق جغرافیایی نابرابر توسعه سرمایه‌داری منتهی می‌شود. از این رو می‌توان به روشنی دید که چگونه پویایی تاریخی سرمایه‌داری، در دانش واژگان جغرافیایی بیان می‌شود.» (هاروی، ۱۳۹۷: ۲۹)

هاروی سرچشمه آشفتگی‌ها را وضعیتی در نظر می‌گیرد که تسلط بر پول، کنترل بر فضا و چیرگی بر زمان به منابع مستقل و درهم‌تنیده قدرت اجتماعی شکل می‌دهند. در این وضعیت، «پول ظرفیت عظیمی آفرید تا قدرت اجتماعی در فضا متمرکز شود، زیرا برخلاف دیگر ارزش‌های مصرفی، پول می‌تواند بی‌محدودیت در مکانی خاص، انباشته شود و این تمرکزهای عظیم قدرت اجتماعی [سیاست‌گذاری] می‌توانند در تحقق دگرگونی‌های کلان اما موضوعی شده طبیعت، احداث محیط‌های انسان‌ساخت و مانند این‌ها به کار گرفته شود.» (هاروی، ۱۳۹۷: ۵۴)

جین جیکوبز در کتاب مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی ضمن مطرح نمودن چهار شرط اولیه برای ساختن تنوع، سرزندگی را منوط به تحریک عمده این چهار شرط همراه با ارتباطات بین محلات شهری فرض نموده که طی این فرایند، سیاست‌گذار یا برنامه‌ریز شهری می‌تواند حیات شهر را تحرک ببخشد. وی کاربری‌های حجیم را دارای کیفیت مشترک مرز دانسته که در شهرها همسایگانی مخرب هستند. «خطوط راه‌آهن، ساحل دریا، محوطه‌های دانشگاه‌ها، بزرگراه‌ها، محل‌های بزرگ پارکینگ و پارک‌های بزرگ از جهات بسیاری با یکدیگر متفاوت‌اند. مشترکات بسیاری نیز - تا آنجا که تمایل آن‌ها به حضور در میان احتضار و زوال مورد نظر است - با یکدیگر دارند.»

اگر به بخش‌هایی از شهر که به درستی جذاب‌اند بنگریم - برای مثال آن‌ها که به درستی مردم را با همه وجود جلب می‌کنند - درمی‌یابیم که این محل‌های خوش‌اقبال به ندرت بلافاصله چسبیده به کاربری‌های حجیم منفرد قرار گرفته‌اند» (جیکوبز، ۱۳۹۶: ۲۸۱).

جیکوبز در توصیف عرصه‌های روبه احتضار و دل‌مرده که موفقیت اقتصادی و پویایی اجتماعی را روبه‌زوال می‌برد، خط آهن را مثال می‌زند و به تأثیرات فیزیکی و

غیبت حیات مدنی در سیاست‌گذاری شهری: مطالعه ... (یزدان گازرپور، همایون مرادخانی و سیاوش قلی‌پور) ۴۹۳

کارکردی مرزها بر محیط شهری بلافصل خود، می‌پردازد. «حوزه‌های کم‌ارزش و فرسوده‌ای که می‌توانیم جنب خط آهن در شهرهایمان بباییم؛ به‌ظاهر همه‌چیز را در درون آن حوزه ... مبتلا می‌سازد. این شگفت است، زیرا اغلب در نگاه به اجزای فرسوده و روبه‌زوال می‌توان شاهد بود که زمانی مردمی ساختن ساختمان‌های جدید، حتی ساختمان‌هایی جاه‌طلبانه را، در این حوزه زوال، مناسب یافته‌اند.» (جیکوبز، ۱۳۹۶: ۲۸۰)

این تحلیل‌گر مسائل شهری، برنامه‌ریزی متروپلیتینی و تئوری‌های کاربری زمین را نقد می‌کند که اگر سکوت، خلوتی و بازسازی‌های پرخرج، در ساخت محلات موفق، حقیقت داشتند، این حوزه‌های ناامیدکننده باید از نظر اقتصادی بسیار موفق و به لحاظ اجتماعی سرزنده و بانشاط‌تر می‌شدند. جین جیکوبز در ایست ساید سفلی (نیویورک) خیابان‌هایی مرده و اضطراب‌آور را تشخیص می‌دهد که هرچه از مرزهای پروژه دور می‌شویم، خیابان به خیابان می‌توان زندگی و روشنی رو به افزایش را مشاهده نمود. او همچنین به نقل از نیویورک پست، قتلی را توصیف می‌کند که در مغازه قصابی، به وقوع پیوسته و بین مرزهای یک پروژه عظیم و یک بزرگراه قرار دارد. او خلأ مرزی ایجادشده توسط این دو عنصر را مقصر اصلی قلمداد کرده و نتیجه می‌گیرد که چیز شگرفی در خلأ مرزی وجود ندارد، مگر اینکه سرزندگی در آن غایب است و این شرایط مسلم و طبیعی فرض شده است. «اولین نشانه یک زاغه آغازین مدت‌ها پیش از آنکه کپک قابل رؤیت، مشاهده شود، کساد و ملال است. محلات دل‌مرده و کسالت‌آور ناگزیر شهروندان پرانرژی‌تر، جاه‌طلب‌تر یا ثروتمندتر خود را از دست می‌دهند. آن‌ها در جلب تازه‌واردانی که به انتخاب خود وارد می‌شوند، الزاماً شکست می‌خورند، به‌علاوه گذشته از این ترک مکان‌های انتخابی و فقدان خون تازه و نیرومند چنین محلاتی متحمل ترک مکان‌های ناگهانی و در مقیاس وسیع جمعیت غیر زاغه‌ای خود می‌گردند دلیل آن قبلاً عنوان شده است: نیازی به تکرار بی‌دست و پای محض کپک کبیر دل‌مردگی و ملال در زندگی شهری نیست.» (جیکوبز، ۱۳۹۶: ۲۹۸)

جیکوبز داستان بلندی به قلم جان چیور (چخوف حومه‌ها) را توصیف خوبی از خلأ می‌داند. «در شمال پارک به مرحله‌ای کپک‌زده می‌رسید. نه مورد آزار بلکه نامحبوب. به گونه‌ای که گویا از جوش یا نفس بدبو در رنج است. رنگ و رویی بد دارد. بی‌رنگ و پرچین و چروک و اینجا و آنجا بی‌چهره» (جیکوبز، ۱۳۹۶: ۲۸۴). از نظر جین جیکوبز، تقسیم ذهنی همه زمین شهر به دو نوع در درک رفتار نابه‌هنجار مرز کمک می‌کند: «۱. زمین عام: که برای جریان کلی عموم مردم پیاده مورد استفاده از زمینی که شهروندان آزادانه و به میل و رغبت خود را در مسیر آن حرکت می‌کنند. ۲. زمین خاص: معمولاً به‌مثابه راه اصلی عمومی مورد استفاده مردم پیاده قرار نمی‌گیرد.

این زمین‌ها چه ساخته‌شده یا نشده باشد، قدر مسلم این است که مردم داخل آن نیستند. یک چیز سرراهی، یک مانع جغرافیایی، یک خلأ. این مرزها علاوه بر تمایل به ایجاد چنین خلأهایی، شهرها را منفصل نموده و محلات هر دو سوی خود را متلاشی می‌کنند.» (جیکوبز، ۱۳۹۶: ۲۸۵). این تحلیل‌گر مسائل شهری، در انتهای این فصل چنین نتیجه می‌گیرد که: «یکی از خطرات طرح‌ریزی برای ترافیک شهر و نظام بزرگراه‌ها بدون درک و چگونگی عمل شهرها این است که طرح‌هایی با بهترین نیت‌ها می‌توانند خلأهای مرزی بی‌پایان و انفصال بی‌وقفه کاربری‌ها را در محل‌هایی تزییق کنند که می‌توانند آسیب بی‌جهت و عظیمی را موجب شوند.» (جیکوبز، ۱۳۹۶: ۲۹۴-۲۹۳).

روش‌شناسی

در این تحقیق از روش مطالعات انتقادی شهری در پارادایم انتقادی سود می‌بریم. مطالعات انتقادی شهری از روش‌های نوپایی است که طی سال‌های ۱۹۷۰ و به‌ویژه در دهه‌های ابتدایی سال ۲۰۰۰ به ایجاد اختلاف نظری با نظام سرمایه‌داری درباره مسائل شهری و سامان یافتن فضا و زندگی شهری در این نظام می‌پردازد. این روش با استفاده از خرد تحلیلی به چالش کشیدن ماهیت جوامع موجود را امکان‌پذیر می‌کند. از زمان کارکردی شدن معماری، شهرسازی به عرصه‌ای برای فعالیت نظری برنامه‌ریزان شهری و اجرای مهندسان، طراحی و تغییر شکل شهر با توجه به ضروریات آنی یا رویکردهای

غیبت حیات مدنی در سیاست‌گذاری شهری: مطالعه ... (یزدان گازرپور، همایون مرادخانی و سیاوش قلی‌پور) ۴۹۵

تکنوکراتیک تبدیل شده است.

درمقابل، گرایش‌های جامعه‌شناسی شهری و مطالعات فرهنگی، مشکلات زندگی شهری را مدنظر قرار داده و به تولید متن در این مورد می‌پردازند. روش مناسبی که این مسائل را به صورت معضل‌هایی جهت ساخت خطوط مقابله نظری دیده و وجوه جنبشی‌تری برای پیمودن راه توسعه کیفی حیات شهری کمتر مخرب داشته، پارادایم انتقادی و روش مطالعه انتقادی شهری است. به عقیده پیتر مارکوزه، «یکی از عملکردهای اصلی نظریه انتقادی می‌تواند نشان دادن و سنجیدن توانایی‌ها و نقاط ضعف نظام موجود و ماهیت اصلی بحران‌هایش، در نتیجه تحت تأثیر قرار دادن عمل، درباره چستی توانایی بالقوه واقعی راهبردی‌اش و نیز تحلیل راهبردهایی که آن عمل ممکن است اتخاذ کند، باشد» (مارکوزه و دیگران، ۱۳۹۶: ۶۲).

این نوع مطالعه درباره عمل می‌تواند با کسب اطلاعات واقعی به نقد وضعیت موجود درباره ایجاد محیط‌های مصنوع و نفوذ پیامدهای مخرب آن در محلات شهر تاریخی چون کرمانشاه با هدف جلوگیری از وسیع‌تر شدن معضل شهری و احتمالاً تبدیل شدن به بحران پاره‌پاره شدن فضاهای شهری و تخریب حیات مدنی، دست به کار تحقیق انتقادی شود. در این راستا انواع کسب و کارهای موجود برای تحلیل الگوی مسلط در معبر وصل‌کننده دو سازه، تحلیل شده و نقاط وصل بلوار شهید شمشادیان به محلات پیرامون ارزیابی می‌شود.

جامعه مورد مطالعه

جامعه مورد بررسی شامل کلیه کسب و کارهای حاضر در محدوده بین دو تقاطع غیر هم‌سطح ولایت و امام حسین (ع) بوده و عمدتاً نوع و چینش این کسب و کارها در ساخت بازار محلی ارزیابی می‌شود. این مطالعه در فاصله زمانی بهار ۱۳۹۹ لغایت تابستان ۱۴۰۰ به صورت حضور در مقاطع زمانی متفاوت انجام پذیرفته است.

فنون گردآوری و تحلیل

فنون گردآوری و تحلیل به دو بخش نظری (بررسی اسنادی) و عملی (فن گردآوری داده و تحلیل) تقسیم می‌شود:

۱. بررسی اسنادی، اطلاعات کتابخانه‌ای از منابع مرتبط با موضوع جمع‌آوری گردیده و وجه نظری تحقیق را تشکیل می‌دهد.
۲. گردآوری داده و دسته‌بندی به صورت حضور در محل و مشاهده غیر مداخله‌گر انجام می‌گیرد.

وجه انضمامی و واقعی تحقیق بر این نوع مشاهده بنا گردیده و اطلاعات کسب شده بنابر مفاهیم اصلی پژوهش (مرز، نامکان، فضای عمومی، بازار محلی، حیات مدنی) تحلیل و به نقد سیاست‌گذاری شهری با محوریت تغییرات کالبدی راه می‌برد.

یافته‌ها

تقاطع غیر هم‌سطح ولایت با تخریب میدان لب آب در نقطه پیوند دو بلوار شهید بهشتی (از میدان آزادی تا این میدان) و بلوار تاق‌بستان (از میدان لب آب تا سه‌راه مسکن) و تقاطع غیر هم‌سطح امام حسین (ع) نیز با تخریب میدان امام حسین (ع)، واقع در بر کمربندی شرقی شهر کرمانشاه جهت کاهش بار ترافیکی احداث شد. این دو سازه ترافیکی، پس از مدت کوتاهی در پی اوج‌گیری ازدحام ماشین‌های شخصی شهری و همچنین اشکالات طراحی تقاطع‌های یادشده تأثیرات روان‌سازی خود را در ساعات اوج‌گیری ترافیک به نحو محسوسی از دست دادند. مؤید مطلب بار ترافیکی سنگینی است که در ساعات اوج تردد از مسیر میدان نفت به طرف تقاطع ولایت و از طرف دیگر کمربندی به سمت تقاطع امام حسین (ع) از سال ۱۴۰۰ شروع شده و پیش‌بینی می‌شود در سال ۱۴۰۱ شدت بیشتری پیدا کند.

درباره رابطه تقاطع غیر هم‌سطح ولایت و شکل‌گیری الگوی کسب و کارهای صنعتی، می‌بایست به روند تاریخی محدوده پرداخت. جنگ تحمیلی با پذیرش قرارداد ۵۹۸ به اتمام رسید. در این زمان، محدوده مذکور جزئی از جاده سنندج بوده و میدان امام حسین (ع) احداث نشده بود. با نگاهی به کسب و کارهای این معبر، چندین سنگ و موزاییک فروشی، مصالح ساختمانی و نیز چند مغازه معدود تعمیرات خودرو به چشم می‌خوردند که زمین‌های خالی و باغ‌های متعددی نیز در این مسیر یافت می‌شد. تقاطع غیر هم‌سطح ولایت در سال ۱۳۸۲ به بهره‌برداری رسید. پیش از آن طراحی،

غیبت حیات مدنی در سیاست‌گذاری شهری: مطالعه ... (یزدان گازرپور، همایون مرادخانی و سیاوش قلی‌پور) ۴۹۷

تعریف پروژه، جذب اعتبارات و اجرای آن سه سال به طول انجامید. بدین معنی که از سال ۱۳۸۰ با تخریب میدان لب آب، محیط مذکور به نامکان تبدیل شده و این محدوده شهری با محبوس شدگی آشنا شد.

میدان لب آب تخریب شده بود و کمربندی شرقی نیز همچون یک مرز جداکننده عمل می‌کرد. در حبس‌شدگی اتفاق افتاده و تبدیل این عرصه به جزیره درون شهر، طبیعی به نظر می‌رسد که هرگونه کسب و کارهای مربوط به گسترش فزاینده خودرو که سوددهی بیشتری داشته باشند، خود را در چنین عرصه‌ای مستقر کنند. از سوی دیگر ازدحام روزافزون ماشین‌های شخصی شهری به‌عنوان ابژه مسلط، لازم بود که علاوه بر احداث تقاطع غیر هم‌سطح ولایت، تقاطع دیگری نیز خود را به بلوار شهید شمشادیان تحمیل کرده و این حبس‌شدگی مخرب‌تر شود، زیرا کمربندی یک مرز رسوخ‌پذیر است؛ اما تقاطع غیر هم‌سطح یک خلأ مرزی رسوخ‌ناپذیر. لازم به ذکر است که محدوده مورد بررسی بخش مهمی از کریدور اصلی کرمانشاه را قطع می‌کند.

این کریدور از میدان فردوسی، میدان آزادی، بلوار شهید بهشتی (منتهی به میدان لب آب که معبر بلوار شهید شمشادیان - محدوده مورد مطالعه - آن را در تقاطع ولایت قطع می‌نماید)، بلوار تاق‌بستان گذر کرده و در س‌راه مسکن (گل‌ها) به انتها می‌رسد.



شکل ۱. موقعیت محدوده پژوهش نسبت به عرصه‌های شهری اطراف (سازمان نقشه‌برداری کشور، ۱۳۹۸)

قرار گرفتن در این نقطه تلاقی (انتهای بلوار شهید بهشتی و ابتدای بلوار تاق‌بستان) عرصه را به یک محله شهری مهم تبدیل نموده و می‌توان فضای عمومی آن را مورد ارزیابی قرار داد. به بیان یورگن هابرماس (در کتاب دگرگونی ساختار حوزه عمومی) زندگی عمومی در بازار محلی (Agora) جریان داشته و بازار محلی قدیمی‌ترین فضای عمومی شهر بوده است.

مشاغل موجود از این نظر که یک فضای عمومی دارای کارکردهای تنفس و تفریح، ملاقات، بازدید و تماشای آثار و محصولات زیبا و آموزنده، گردش یا گذران سازنده اوقات فراغت و یا خرید و تهیه نیازهای روزمره خانواده هستند، به سه دسته مرتبط، غیر مرتبط و بینابین (کسب و کارهایی که در ترکیب دیگر فعالیت‌ها، امکان آن را دارند که تنوع را در محله ایجاد کرده و تحت شرایطی با محله پیوند بخورند) تقسیم‌بندی شده و بر همین اساس تحلیل مشاغل حال حاضر انجام گرفته است.

نوع کسب و کارها

کسب و کارهای مرتبط

تنها چهار مورد از مشاغل شامل: قالی‌شویی، کارگاه چوب، کافه‌رستوران و خدمات ابزارهای اطفای حریق، (به تعداد ۸ باب) وجود دارند. به‌استثنای موارد یادشده مشاغل کاملاً مرتبط مانند سوپرمارکت، قصابی، نجاری، رستوران و اغذیه، چینی و بلورفروشی، پلاستیک‌فروشی، ساعت‌سازی، دفتر بیمه، مطب پزشکان محلی، تزریقات و پانسما، بنگاه معاملات ملکی، دفترخانه ثبت‌اسناد، دفتر ازدواج و طلاق، دفتر وکالت محلی، پزشک محله، دفاتر مشاوره روان‌شناسی، لوازم‌التحریر، کتاب‌فروشی، فروشگاه لبنیات، میوه و سبزی‌فروشی، گیم‌نت و کافی‌نت، کافی‌شاپ و قهوه‌خانه، چاپ و تکثیر، دفاتر هنری و آموزشگاه‌های فرهنگی و هنری، بستنی‌فروشی، فروشگاه و تعمیرگاه لوازم‌خانگی، تعمیرگاه و فروشگاه لوازم الکترونیکی، آرایشگاه زنانه و مردانه، قنادی، نانواپی، خیاطی، کفاشی، داروخانه، لوازم‌آرایی بهداشتی (محدود)، بوتیک و لباس‌فروشی، آجیل و خشکبار، فروشگاه صنایع‌دستی، حوله و منسوجات، پارچه‌فروشی (محدود)، صحافی و سایر مشاغل محله‌ای (منطبق با فرهنگ محلی

غیبت حیات مدنی در سیاست‌گذاری شهری: مطالعه ... (یزدان گازرپور، همایون مرادخانی و سیاوش قلی‌پور) ۴۹۹
شهرهای ایران) در بر خیابان مشاهده نشد.

کسب و کارهای غیر مرتبط

این مشاغل بر اساس مرتبط نبودن با نیازهای روزمره خانواده در زمینه‌های خوراک، پوشاک، مسکن، بهداشت و آموزش و نیز به‌دوراز ویژگی‌های فضای عمومی محله، صرفاً در حال فعالیت در زمینه تولید، توزیع و خدمات فنی و صنعتی عمدتاً مربوط به خودروهای سبک و سنگین هستند که زیست‌پذیری محل و گستره را دچار دگرگونی نموده، بر این اساس، غیر مرتبط به‌شمار می‌روند.

کسب و کارهای بینابین

برخی از کسب و کارها در مسیر مشاهده شد که بنابر تأمین سبد نیازهای زندگی روزمره و ویژگی‌های فضای عمومی، غیر مرتبط به نظر می‌رسند؛ اما در ترکیب با مشاغل محلی، به تنوع در فعالیت‌های محله کمک می‌کنند.



شکل ۲. نمودار نسبت کسب و کارهای موجود در محدوده پژوهش

ترکیب مشاغل این عرصه بیشتر با یک بازار صنعتی مانند دیزل آباد، بازار شهرستانی یا یک شهرک صنعتی تطابق دارد تا یک محله شهری، زیرا حتی اگر مشاغل بینابین را به مشاغل مرتبط بیفزاییم، تعداد ۳۲ عدد (۸ عدد مرتبط و ۲۴ عدد بینابین) از

فعالیت‌های اقتصادی موجود در محل را می‌توان مرتبط و پذیرفتنی محسوب نمود؛ آن‌هم در مجموع ۲۰۳ مرکز که ۷/۱۵ درصد را شامل می‌شوند. مقدار ۷/۱۵ درصدی کسب و کارهای مرتبط و بینابین (۳/۹۴ درصد مرتبط و ۱۱/۸ بینابین) در مقابل تسلط ۸۴/۳ درصدی مشاغل غیر مرتبط زوال این فضای عمومی را نشان می‌دهد که در اثر نبود اختلاط کاربری و عدم ارتباط مشاغل موجود با زندگی روزمره، فضای اجتماعی رو به افول تنوع و سرزندگی رفته است.

نبود اختلاط کاربری و عدم حساسیت اهالی نسبت به این معضل ناشی از چند مسئله است:

- ۱- ساکن نبودن برخی از صاحبان مشاغل در محل.
 - ۲- میراث به‌جامانده از اواخر دهه ۶۰ است که این محل دارای مصالح‌فروشی، کاشی و سرامیک، سنگ و موزاییک‌فروشی بوده و مشاغل موجود آن زمان، نشان‌دهنده عدم اهتمام سیاست‌گذاران شهری جهت توسعه محله و زندگی شهری در این عرصه بوده است.
 - ۳- محبوس شدن محل است که این مورد محله را از دید سیاست‌گذاری خارج کرده و در خود بودن و سازگاری با انزوا در نزد اهالی به مشاغل شکل گرفته، این امکان را داده که در بر خیابان فعال شوند.
- از نظر اشغال سطح مساحت نیز با احتساب مراکز معاینات خودرو، پمپ‌های سوخت، مراکز تعمیرات CNG، مصالح‌فروشی‌ها، سنگ و موزاییک‌فروشی‌ها، مراکز شارژ کپسول گاز، باربری، زمین‌های خالی، سوله‌ها که کاملاً نامرتب می‌باشند، اکثریت قریب به اتفاق مساحت محدوده را نیز در اشغال خود دارند.

محدوده‌های قابل بررسی در بلوار شهید شمشادیان

چقاکی‌بود: که قبل از احداث بلوار تاق‌بستان در زمان مهندس رئوفی (شهردار وقت) قسمت عمده آن تعریض شد، مابقی چسبیده به ضلع شرقی بلوار تاق‌بستان قرار گرفته و طی بازدید به‌عمل آمده تردد ساکنان عمدتاً از داخل کوچه‌ها به سمت بلوار تاق‌بستان است.

شهرک تعاون: شامل سه فاز که تلاش موفق ساکنان برای زیست‌پذیر نمودن محیط

غیبت حیات مدنی در سیاست‌گذاری شهری: مطالعه ... (یزدان گازرپور، همایون مرادخانی و سیاوش قلی‌پور) ۵۰۱

را به معرض نمایش می‌گذارد. قیمت خانه‌ها نیز در فازهای سه‌گانه آن تفاوت معناداری دارد که کاملاً براساس زیست‌پذیری و تنوع محیط صورت گرفته است. ورودی این محله بزرگ در مسیر بلوار شهید شمشادیان است که تا مسافتی می‌توان تأثیر فرسودگی این مسیر بر شهرک تعاون را دید، اما هر چه به میدان شهدای مدافع حرم نزدیک می‌شویم و از آنجا به طرف هتل آزادگان می‌رویم، تقاطع به تقاطع و خیابان به خیابان، روشنی و اشتیاق زندگی قابل لمس است. به بازار روز تعاون که می‌رسیم تبادل و تعامل گرم معاملات خرد رودرو و خریدهای مربوط به سبد روزانه خانواده در آن موج می‌زند.

حکمت‌آباد: از محلات قدیم کرمانشاه که خدیجه محمدی طی تحقیقات مردم‌نگارانه‌ای (در مقاله معناسازی در شرایط طرد: مطالعه محله حکمت‌آباد کرمانشاه)، ترکیب اقوام و مذاهب آن را بررسی نموده، کولی‌ها و اهل حق را به صورت زیر شرح می‌دهد.

گونه‌شناسی	گوش	دین - مذهب
ساکنان اولیه	اهالی روستای قلعه حکیم‌باشی	کرد
موج اول مهاجران	سنقری‌ها، دینوری‌ها، بیلواری‌ها	اسلام - شیعه
موج دوم مهاجران	پایروندی‌ها	اسلام - شیعه
موج سوم مهاجران	روانسری‌ها، جوانرودی‌ها	اسلام - اهل سنت

البته در این میان کولی‌ها به زبانی شبیه به کردی سورانی تکلم می‌کنند و مذهب مشخصی ندارند و همچنین در این محله عده‌ای دارای مذهب اهل حق هستند که تعداد آنان اندک است (محمدی، ۱۴۰۰: ۱۸۹).

این محله دارای کپک آزاردهنده توزیع مواد مخدر بوده و یک محله درخود است. تأثیرات متقابل بلوار با محلات یادشده، نشان می‌دهد که معبر اصلی شهید شمشادیان، کششی برای حضور اهالی شهرک تعاون ندارد. حکمت‌آباد یک محله بسته است، افراد ساکن در آن تعاملات اجتماعی هم پیوند برقرار نمی‌کنند. «می‌توان گفت تمامی اشکال طرد اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی در محله حکمت‌آباد به چشم می‌خورد. وجود این طردها و انگ‌خوردگی که توسط دیگران نسبت به فضا ایجاد شده است،

سبب شده که افراد در این محله دید تدافعی نسبت به دیگری داشته باشند و فقط محله را به‌عنوان مأمّن اصلی خود بپذیرند. آنان نسبت به اقداماتی که دولت برای محله انجام می‌دهد دید مثبتی ندارند.» (محمدی، ۱۴۰۰: ۱۹۴)

با توجه به اینکه بلوار شهید شمشادیان به دو عنصر پیونددهنده شهری یعنی میدان، منتهی می‌شد و یکی از این میادین (لب آب سابق) در نقطه‌ای بسیار مهم از کریدور اصلی شهر کرمانشاه قرار داشت، احداث دو سازه حجیم با تأثیرات بزرگ‌مقیاس در فاصله قریب به ۷۰۰ متر نیاز به تحقیق، تحلیل و بررسی اجتماعی و اقتصاد محلی داشته که ظاهراً مانند کارشناسی‌های مربوط به طرح مونوریل، انجام نشده است.



شکل ۳. موقعیت تقاطع غیر هم‌سطح ولایت نسبت به بلوار شهید بهشتی و بلوار تاق‌بستان (سازمان نقشه‌برداری کشور، ۱۳۹۸)

پرسش مهمی که در اینجا مطرح است اینکه مسیر یادشده چه جایگاهی از نظر موقعیت مکانی در شهر کرمانشاه دارد؟ در پاسخ به این سؤال باید به بررسی مهم‌ترین مسیر شهر پرداخت. کریدور اصلی کرمانشاه از سواره مسکن در شمال شهر شروع شده و پس از گذشتن از بلوار تاق‌بستان، لب آب، بلوار شهید بهشتی، میدان آزادی و خیابان سپه در میدان فردوسی به انتها می‌رسد. سه مسیر این کریدور را قطع می‌کنند.

۱. مسیر میدان شهدا، میدان آزادی، پمپ گازوئیل، سنجابی به‌سمت دولت‌آباد. محل

غیبت حیات مدنی در سیاست‌گذاری شهری: مطالعه ... (یزدان گازرپور، همایون مرادخانی و سیاوش قلی‌پور) ۵۰۳

تلاقی: میدان آزادی.

۲. مسیر تقاطع شهید سلیمانی (میدان امام خمینی سابق)، تقاطع غیر هم‌سطح ولایت، تقاطع غیر هم‌سطح امام حسین (ع)، میدان آناهیتا به سمت جاده سنندج. محل تلاقی: تقاطع غیر هم‌سطح ولایت.

۳. انتهای مسکن، میدان گل‌ها (سهراب مسکن)، باغ ابریشم. محل تلاقی: سهراب مسکن.



شکل ۴. کریدور اصلی شهر کرمانشاه (سازمان نقشه‌برداری کشور، ۱۳۹۸)

به‌استثنای مسیر شهرک مسکن و همچنین میدان آزادی (به‌صورت نقطه‌ای و نه

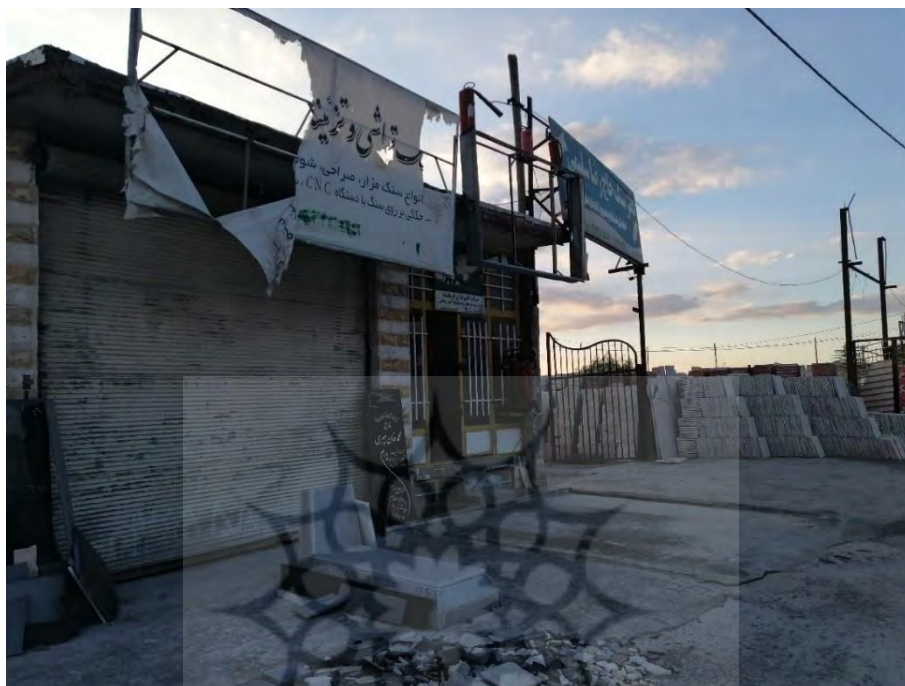
سراسر مسیر) که فضایی بسیار سرزنده دارند، دو مسیر دیگر دارای فرسودگی‌های زیادی هستند، زیرا به‌خصوص در مسیر فرودگاه به‌طرف جاده سنندج، سه نامکان واقعی مسیر را قطعه‌قطعه می‌کنند.

بر همین اساس، مرزهای مهمی مانند استانداری، کارگاه‌های بزرگ کابینت‌سازی، اداره کل راه و سایر محوطه‌های اداری و کارگاهی بزرگ، بر خیابان را دچار برش‌های بزرگ و وسیع نموده‌اند. اگر این سه مسیر دچار آفت خلاءهای مرزی متعدد و فرسودگی بیشتر در حوزه‌های فضای عمومی و زندگی روزمره شوند و کپک‌های زندگی شهری بیشتر در آن‌ها رشد کند، قطعاً کریدور فعال و زنده کرمانشاه دچار گسست‌های فرسایشی مهمی شده و در اثر تسری فرسودگی به کریدور اصلی، زندگی شهری در کرمانشاه به‌شدت تهدید می‌شود. بلوار شهید شمشادیان که در امتداد یکی از این مسیرهای تلاقی قرار دارد، در زمان احداث تقاطع غیر هم‌سطح ولایت از نظر دارا بودن کسب و کارهای منطبق با فضای اجتماعی و اقتصادی محله شهری اشکالات زیادی داشت.

حکمت‌آباد دارای بافت زندگی روستایی بوده و بقایای به‌جامانده از چقاکبود، میراث زندگی روستایی را تجربه می‌کند. تنها شهرک تعاون فضایی متنوع داشته که خود را از مسیر مورد مطالعه جدا نموده و بیشتر با بلوار تاق‌بستان ارتباط دارد. این اشکالات تنوع و سرزندگی تابه‌حال ادامه داشته و عوامل متعددی نیز بر شکنندگی آن افزوده‌اند. در این موقعیت مدیران و سیاست‌گذاران به علت ضعف مطالعاتی در سیاست‌گذاری شهری نه‌تنها کسب و کارهای منطبق با یک شهرک صنعتی در مسیر باقی ماندند، بلکه به علت احداث تقاطع غیر هم‌سطح ولایت و سایه سنگین این نامکان، بلوار شهید شمشادیان از دید و امکان پیوند با محلات مجاور خارج شده است.

در این محدوده استیلای عرضه کالا و خدمات مرتبط با خودرو و نیز صنعت ساختمان کاملاً توانسته‌اند خود را در محل تثبیت نموده و دست بالا را پیدا کنند. از نظر تلاش برای زیست‌پذیری نیز اگر یک پارکینگ با ارائه سرویس تاکس شویی بخواهد در خیابان شریعتی، وزیری یا حتی رشیدی به فعالیت پردازد، اهالی قطعاً به مقاومت

غیبت حیات مدنی در سیاست‌گذاری شهری: مطالعه ... (یزدان گازرپور، همایون مرادخانی و سیاوش قلی‌پور) ۵۰۵
خواهند پرداخت اما پارکینگ‌های متعدد ماشین‌های سبک و سنگین در محل که یکی از
آن‌ها تانکر شویی را نیز انجام می‌دهد، با هیچ‌گونه مقاومتی مواجه نشده‌اند.



شکل ۵. بی‌تفاوتی اهالی محدوده نسبت به نوع مشاغل (نزدیکی تقاطع امام حسین (ع))
(نویسندگان - بهار ۱۴۰۰)

در صورتی که اهالی این نیرو و تعهد دفاع از زیست‌پذیری را در خود حس
می‌کردند که محله باید از همه لحاظ محله شهری باشد، دست به مقاومت زده و حداقل
چندین کسب و کار محله‌ای در بر خیابان ایجاد می‌کردند، اما مغازه‌های کاملاً مرتبط با
نیازهای روزمره مشاهده نمی‌شود. اهالی حکمت‌آباد با وجود کپک بزرگ فروش مواد
مخدر، بقالی‌ها و کسب و کارهای کوچک مخصوص به خود را در درون محل برپا
نموده ولی بر خیابان از این نظر کاملاً در فقر به سر می‌برد.

قاعده پذیرفته‌شده در بحث کاربری و کارکردهای لازم فضای عمومی خیابان و
معاثر شهری این است که خیابان اصلی محله، پیونددهنده پایه‌ای، عرصه اساسی
اختلاط کاربری‌ها و موقعیت مناسب در هم آمیختن جمعیت‌های سیال و جاری است،

زیرا با خیابان‌های اصلی محلات مجاور مرتبط بوده و قسمت مهمی از شبکه بزرگ ارتباط مسیرهای شهری است. در بلوار مورد مطالعه، نقش پیونددهندگی میدان از سوی سیاست‌گذاری شهری کاملاً نادیده گرفته شده، با ساختن تقاطع غیر هم‌سطح، در نقاط حساس ارتباط و پیوند مسیرهای شهری، مانع بزرگی بر سر راه ارتباط محلات برپا کرده که تنها معضل ترافیک در این گلوگاه حل و فصل شود.

از سوی دیگر این سیاست‌گذاران نسبت به مراکز تنفس و تفریح این عرصه نیز کاملاً بی‌توجه بوده و تعطیلی شش‌ساله شهربازی کرمانشاه که می‌توانست مرهمی بر زخم‌های فضای عمومی بلوار شهید شمشادیان و همچنین اشتغال کل شهر باشد آن‌ها را به تکاپو و انمی‌داری دارد البته این فضای تنفس مهم زیر سایه سنگین نامکان قرار گرفته و آفت خلاً مرزی ایجاد شده، احیای کارکردهای آن را با تردیدهای جدی روبه‌رو نموده است.



شکل ۶. شهربازی تعطیل شده کرمانشاه (نویسندگان - بهار ۱۴۰۰)

نتیجه‌گیری

مفاهیم حیات مدنی بستگی زیادی به تجربه شهری و شهر تجربه‌شده توسط شهروندان دارد، در اینجا باید بین شهر تجربه به‌صورت ارتباط مستقیم (فلانور پیاده) و ارتباط

غیبت حیات مدنی در سیاست‌گذاری شهری: مطالعه ... (یزدان گازرپور، همایون مرادخانی و سیاوش قلی‌پور) ۵۰۷

غیرمستقیم (گشت و گذار با خودرو یا به صورت مجازی) تفکیک قائل شد. اگر تجربه شهری انسان‌محور اصل قرار گیرد که مسیرها باید سرزنده و پویا باشند بدین معنی که موانع قطع‌کننده ارتباط به حداقل رسیده باشند، این موضوع طراحان و سیاست‌گذاران شهری را بر آن وامی‌دارد که شهر را بدون خلأ مرزی و ساخت نامکان طراحی نمایند.

در غیر این صورت کلان‌شهرهای امروزی امکان تجربه شدن اندکی را دارند. از سوی دیگر مسیرهای شهری به‌عنوان یکی از کاربری‌های مهم، می‌بایست جذاب و سرزنده باشند تا بتوانند شهروندان را به خود بخوانند. به نظر جین جیکوبز تنوع و سرزندگی رابطه تنگاتنگی داشت و هر دو مفهوم بر یکدیگر اثرات متقابل دارند، به همین علت نظرات دیوید هاروی در مبحث تجربه شهری، مارک اوژه در بررسی مفهوم نامکان و جین جیکوبز در موضوع خلأ مرزی در این تحقیق به‌عنوان نظرات پایه‌ای در نظر گرفته شده‌اند. با توجه به اینکه تقاطع‌های غیر هم‌سطح ضمن اینکه نامکان محسوب می‌شوند، خلأ مرزی نیز ایجاد می‌کنند، این مفاهیم در کنار یکدیگر مطالعه شده‌اند.

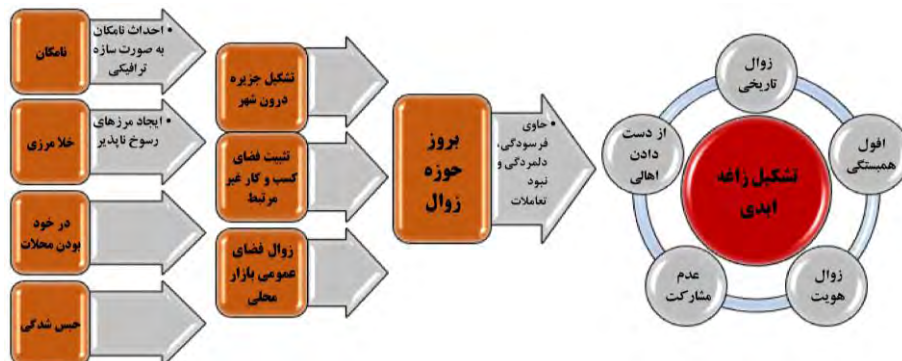
جین جیکوبز معتقد است مرزها می‌توانند یک شهر که دریایی از نشانه‌ها، کنش‌ها، ارتباطات، اقوام و مذاهب، اسطوره‌ها، تاریخ و جامعه کامل و کوچکی در دل جامعه اصلی یک کشور است را در حد پارگی بدرند. این پارگی، تجربه شهری و حیات مدنی را دچار گسست‌های جداکننده نموده و سبب میل به انزوای عرصه‌های شهری می‌نماید. حیات مدنی و تجربه شهری مفاهیمی کلی هستند که می‌بایست در سطح انضمامی و در محدوده‌های شهری به صورت تخصصی شده، مورد ارزیابی قرار گیرند. محله مورد مطالعه از این نظر اشکالات عمده‌ای دارد. مرزهایی مانند سوله‌ها و گاراژها، زمین‌های خالی، مرکز معاینات خودرو، مراکز شارژ کپسول گاز این محدوده را دچار گسست‌های مهمی کرده‌اند.

عناصر پیونددهنده و ماندگارکننده، مکان‌های ملاقات در بر خیابان وجود ندارند که حیثاً پاتوق‌ها را تشکیل دهند. این دو نامکان ساخته شده نیز حالت موقتی بودن مشاغل را تشدید کرده و به‌عنوان یک گسل ذهنی برای حضور در آن‌سو عمل می‌کنند. این

محدوده فاقد پارک است و زمین جنب استانداری متروکه است. این خود دلیلی است برای گسل ذهنی بزرگی مثل تقاطع غیر هم‌سطح. بنابر تحلیل جین جیکوبز که دو طرف خط آهن را معنای ضمنی جدایی و مرز می‌پندارد، می‌توان گفت که نامکان‌ها نیز دارای این خصوصیت هستند. نوع کسب و کارهای سر نیش بلوار شهید شمشادیان از طرف بلوار تاق‌بستان به ترتیب (از سمت پمپ‌بنزین سر نیش):

لوازم‌فروشی (زارعی)، خدمات کشاورزی و پخش سموم (نارین)، پخش سم، کود و بذر (حاتمی)، برق خودرو، تعویض روغن (حسین)، کارواش (ستاره شهر) هستند که نشان‌دهنده رسوخ ترکیب فضای محدوده مورد بررسی، به سمت محله هم‌جوار است. این فضا با بقالی (مهرگان) و قنادی (علی) دچار گسست شده و این دو کسب و کار یک مقاومت و تلاش در جهت حفظ مشاغل محله‌ای در مقابل نفوذ فضای تهدیدکننده زیست‌پذیری به حساب می‌آیند. همین اتفاق در ورودی شهرک تعاون رخ داده است، به این صورت که در این معبر مشاغل ساختمانی و خدمات صنعتی خودرو تا نزدیکی میدان شهدای مدافع حرم (اولین میدان از ورودی شهرک تعاون) امتداد می‌یابد اما در این مسیر نیز مشاغل محله‌ای به تناوب خود را نشان می‌دهند و مقاومت قوی‌تری را به نمایش می‌گذارند.

بسته و منزوی بودن محلات عرصه بررسی شده که مهم‌ترین نشانه تشکیل جزیره درون شهر است، نشان می‌دهد که ارتباط با شهرک تعاون یک‌طرفه (به سمت تعاون)، سمت قدم‌های چقاکی‌بود به سمت بلوار تاق‌بستان بوده و حکمت‌آباد کاملاً یک محله درخود (بسته) است. پس بنابر طردشدگی محدوده، بلوار شهید شمشادیان یک جزیره درون شهر است. همچنین، به علت نبود تنوع و سرزندگی در فضای عمومی بازار محلی (در اثر اختلاط کاربری) و همچنین عدم ارتباط با محلات مجاور، در صورتی که اثرات مخرب حبس‌شدگی بیشتر از این تشدید شود، محدوده را به یک زاغه ابدی تبدیل خواهد کرد؛ زیرا سایت مورد بررسی هیچ‌گونه جذابیت و فضای عمومی سرزنده‌ای برای جلب و جذب غریبه‌ها و تنفس و تفریح ساکنان ندارد.



شکل ۷. روند طی شده در ساخت حوزه زوال (به سمت زاغه ابدی) در محدوده پژوهشی

بنابر تعریف جیکوبز از زاغه‌های ابدی، این زاغه‌ها، کاملاً نسبت به نگه‌داشتن و خلق امکان ریشه دواندن اهالی خود ناتوان هستند و این گستره مهم از شهر، از مزیت‌هایی مانند تنوع، توجه ویژه سیاست‌گذاران شهری، پیوند محلات درون خود و همچنین ارتباط با محلات هم‌جوار برخوردار نیست. این‌گونه تغییرات کالبدی دشمن شهر تجربه‌شده توسط شهروندان، از سمت و سویی دیگر نیز قابل تحلیل است.

نامکان‌ها از نظر مارک اوژه دارای خصوصیتی است که در آن روابط موقتی است، هویت و به تبع آن تاریخ شکل نمی‌گیرد. با توجه به عدم زمینه‌گرایی بتن و سازه‌های بتنی ترافیکی امکان شکل‌گیری هویت محلی، تاریخ و انباشت حافظه جمعی در محلی که دو سر آن با نامکان مسدود است وجود ندارد. همان‌طور که درباره متروکه بودن پارک مجاور استناداری و اثرات جداکنندگی تقاطع غیر هم‌سطح ولایت ذکر شد، این ویژگی در مورد تقاطع‌های دیگر نیز ایجاد خواهد شد.

برای مثال تقاطع غیر هم‌سطح مادر در محله وکیل آقا در حال انجام مطالعات و تعریف پروژه است. تصور کنید یک تقاطع غیر هم‌سطح سازه این محله قدیمی را دو نیمه کند، آیا این سو و آن سوی سازه بناشده، یکدیگر را هم‌محلی در نظر می‌گیرند؟ این‌گونه تبعات مخرب برای محلات هم‌جوار رخ می‌دهد که با یک نامکان جداسازی شده‌اند. این بدان معنا است که تقاطع غیر هم‌سطح، محلات هم‌جوار را از نظر پیوند ارتباطی دچار گسل و گسست می‌نماید. بازاری که زیر سایه این نامکان قرار می‌گیرد، قطعاً دچار رکود شده، مشاغل شکننده‌تر جای خود را به هر کسب و کاری می‌دهند که

می‌تواند سودآور باشد. لوکس‌فروشی ماشین سنگین، ضایعات فروشی، تانکر شویی، مرکز معاینات خودرو، شارژ کپسول گاز و تانکرسازی که نمونه‌های زیادی از آن در محل مشاهده شد، از این دسته‌اند.

ترکیب کسب و کارهای موجود در جایی رخ داد است که احساس ایزوله شدن می‌کند، درضمن مشاغل صنعتی یکدیگر را تقویت نموده و الگوی صنعتی را به‌مرور زمان تکمیل نموده‌اند. از نظر سیاست‌گذاران شهری، محلات با قدمت بالا که میل مدیریت شهری به بازسازی و نوسازی آن‌ها کمتر است به بافت ناکارآمد معروف‌اند؛ اما محله مورد مطالعه، موقعیت‌های ویژه‌ای در شهر را دارا است. موقعیتی از قبیل نزدیکی به فرودگاه و ترمینال، نزدیکی با دو هتل بزرگ (پارسیان و آزادگان)، هم‌جواری با دو محله سرزنده یعنی بلوار تاق‌بستان و تعاون، سهولت دسترسی به کمربندی و بزرگراه و قرار داشتن در نقطه اتصال مهمی در کریدور اصلی شهر. در این وضعیت، محدوده مورد مطالعه به‌عنوان بافت ناکارآمد، مورد هجوم نامکان‌ها قرار گرفته و آفت خلأ مرزی ایجادشده، آن را رو به زوال برده است.

مسئله اصلی در ارتباط بین دو مفهوم نامکان و خلأ مرزی در عرصه مورد پژوهش بدین‌صورت ارزیابی می‌شود که در هر گستره شهری، بر سر نقاط حساس مرزی، نامکان احداث شود، قطعاً خلأ مرزی به وجود آمده و اثرات پیش‌رونده خلأ مرزی و نامکان به صورتی هم‌افزا، گستره و فضا را رو به فرسودگی و پوسیدگی می‌برند. درون‌مایه این خلأ یک حالت گسل یا شکاف ذهنی است که موانع بزرگ در سر راه ارتباط و پیوند بین فضاهای اجتماعی شهری ایجاد می‌کند. این موانع دارای پیامدهای کالبدی و متنی، در صورت نزدیکی جغرافیایی، عرصه شهری مابین را همچون میله‌های زندان دچار حبس‌شدگی نموده و اهالی آن احساس ایزوله شدن را تجربه می‌کنند.

افزون بر موارد یادشده اثرات پیش‌رونده احداث دو نامکان در دو سر مسیر، ویژگی موقتی بودن را به وجود آورده، اهالی مانند ساکنان یک کمپ پناهندگان که منتظر پذیرفته شدن یا طرد شدن کامل (دیپورت) هستند، ریشه دواندن در مکان و تاریخ را به بوته فراموشی می‌سپارند. همچنین موقعیت ساخته‌شده، بزرگ‌ترین دشمن تجربه

غیبت حیات مدنی در سیاست‌گذاری شهری: مطالعه ... (یزدان گازرپور، همایون مرادخانی و سیاوش قلی‌پور) ۵۱۱
شهری، نمایش زنده‌بودن شهر به‌وسیله پرسه‌زن‌ها و نیز به نمایش درآمدن باله‌های
خیابانی است.

منابع

- اوژنه، مارک (۱۳۸۷). *نامکان‌ها: درآمدی بر انسان‌شناسی سوپر‌مدرنیته*. ترجمه منوچهر فرهومند. تهران:
دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
- جیکوبز، جین (۱۳۹۶). *مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی*. ترجمه حمیدرضا پارسی و آرزو
افلاطونی. چاپ چهارم. تهران: دانشگاه تهران.
- دورینگ، سایمون (۱۳۷۷). *مطالعات فرهنگی، مجموعه مقالات*. ترجمه نیما ملک محمدی و شهریار
وقفی‌پور. تهران: علمی و فرهنگی، چاپ نخست.
- علی‌آقایی، محبوبه (۱۴۰۰). *فصل ۶ ساله بر در شهرسازی کرمانشاه*. خبرگزاری ایسنا. چهارشنبه، ۲۶
خرداد ۱۴۰۰، www.isna.ir.
- فیالکوف، یانکل (۱۳۸۳). *جامعه‌شناسی شهر*. ترجمه عبدالحسین نیک‌گهر. چاپ اول. تهران: نشر آگه.
- لوفور، هانری (۱۳۹۱). *تولید فضا*. ترجمه محمود عبدالله‌زاده. چاپ دوم. تهران: مرکز مطالعات و
برنامه‌ریزی شهری.
- مارکوزه، پیتر، برنر، نیل، و مایر، مارگیت (۱۳۹۶). *شهرها برای مردم نه برای سوداگری: نظریه شهری
انتقادی و حق به شهر*. ترجمه محمود عبدالله‌زاده. چاپ اول. تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
- محمدپور، احمد (۱۳۹۸). *روش در روش: درباره ساخت معرفت در علوم انسانی*. چاپ دوم، ویراست
دوم. قم: لوگوس.
- محمدی، خدیجه؛ مرادخانی، همایون؛ فرهادی، محمدعلی (۱۴۰۰). *معناسازی در شرایط طرد: مطالعه
محله حکمت‌آباد کرمانشاه*. *مطالعات جامعه‌شناختی*، ۲۸ (۱)، ۱۸۹-۱۹۴. doi: 10.22059/JSR.2021.84519
- هاروی، دیوید (۱۳۹۷). *تجربه شهری*. ترجمه عارف اقوامی مقدم. چاپ دوم. تهران: پژواک.

References

- Ali Aghaei, M. (2021 June). *6-year lock on the Kermanshah amusement park door*.
www.isna.ir
- Auge M. (2008). *Non-places; Introduction to an anthropology of supermodernity*. Tehran:
Iran cultural studies. (In Persian).
- During, S. (1998). *The Culture Studies Reader*. Tehran: Elmifarhangi (In Persian).
- Fijalkow, Y. (2005). *Sociologie de la ville*. Tehran: Agah. (In Persian).
- Harvey D. (2018). *The Urban Experience*. Tehran: Pj keyvan. (In Persian).
- Jacobs, J. (2017). *The death and life of great American cities*. Tehran: University of Tehran
Press (In Persian).
- Lefebvre, H. (2012). *The production of space*. Tehran: rpc. Tehran (In Persian).
- Marcuse, P., Brenner N., & Mayer M. (2017). *Critical Urban Theory and the Right to the
City*. Tehran: Iran cultural studies (In Persian).

- Mohammadi, kh., Moradkhani, H., & Farhadi, M. (2021). Meaningfulness in Exclusion: Study of Hekmatabad Neighborhood of Kermanshah, *Social Rev*, 28 (1), 189-194. doi: 10.22059/JSR.2021.84519 (In Persian).
- Mohammadpour A. (2019). *Method for Method; On the Structure of Knowledge in Humanities*. 2nd Edition. Tehran: Logos.

