

پژوهش‌های انسان‌شناسی ایران
دوره ۸، شماره ۱
بهار و تابستان ۱۳۹۷، صص ۱۴۱-۱۱۹

تکه پارگی، مونوریل و حیات شهری در کرمانشاه

سیاوش قلی‌پور^۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۰۹/۰۵

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۱۲/۰۵

چکیده

این مقاله به دنبال بررسی پیامدهای اجتماعی و فرهنگی مونوریل بر حیات شهری کرمانشاه است. رویکرد نظری مقاله مبتنی بر آراء میشل دوسرتو درباب استراتژی شهرسازان و تاکتیک‌های مردم در زندگی روزمره است. شهرسازان با رویکردی از بالا و انتزاعی به مداخله در شهر می‌پردازند. مردم نیز از طریق کنش‌های زندگی روزمره و حکایت‌های فضایی، شهر را برای خود قابل‌سکونت می‌کنند. روش پژوهش در این مقاله مردم‌نگاری است و از مشاهده و مصاحبه عمیق برای گردآوری اطلاعات استفاده شده است. یافته‌ها نشان می‌دهند که کرمانشاه شهری تکه‌پاره و چندفرهنگی است که نیازمند فضای عمومی برای همبستگی اجتماعی است. محل احداث مونوریل، کریدور اصلی شهر و فضای عمومی است که نقش برجسته‌ای در جامعه چند فرهنگی کرمانشاه دارد. مونوریل به مثابه دیوار سبب تفکیک بیشتر شهر و از بین رفتن فضای عمومی شده است و بخشی از آن را به نامکان تبدیل کرده است. سازه بتونی مونوریل کسالت‌بار، بیگانه‌کننده و یکنواخت است و امکان شکل‌گیری تاریخ را غیرممکن ساخته، و با عبور از کنار شکارگاه خسروپرویز و تاقبستان امکان ثبت جهانی آنها را به تعویق انداخته است. با فقیر شدن فضای عمومی شهر، مردم به سکنی‌گزینی جمعی پرداخته‌اند؛ تبدیل بزرگراه‌های شرقی و غربی شهر به پارک خطی و شکل‌گیری خودانگیخته بازارچه دولت‌آباد نمونه بارز این سکنی‌گزینی است.

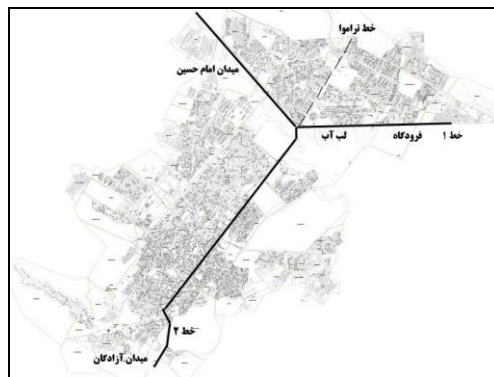
کلید واژگان: مونوریل کرمانشاه، تکه پارگی، نامکان، استراتژی، تاکتیک، سکنی‌گزینی.

مقدمه و بیان مسئله

شهر سکونت‌گاهی انسانی است که جمعیت زیادی را در خود جای داده است. در دوران مدرن جمعیت شهرها از مرز یک میلیون نفر گذر کرده و در مواردی تا ۳۰ میلیون نفر و یا حتی بیشتر نیز رسیده است. اسکان این افراد و اندیشیدن به تعاملات آنها یکی از مهمترین دغدغه‌های اندیشمندان و مدیریت شهری است، اما این مهم اغلب با شکست مواجه شده است. بیشتر برنامه‌های توسعه‌ای، به ویژه در قرن گذشته، سبب انزوا و جدایی افراد چه به صورت فردی و چه به صورت جمعی شده‌اند (بنگرید به برمن، ۱۳۷۷). حضور جمعیت میلیونی در کلانشهرها لاجرم نیازمند اقدامات مداخله‌ای مانند تسهیل رفت‌وآمد، ایجاد مکان‌های تفریحی، فضاهای تجاری، فضاهای مصرف، فضاهای آموزشی، فضاهای فرهنگی و هنری، فضاهای بهداشتی، تأمین مسکن مناسب و تسهیل دسترسی به خدمات در قالب برنامه‌ها و طرح‌های کلان است. در این طرح‌ها اقدامات مداخله‌ای زیادی دیده می‌شد و در بازه زمانی مشخصی اجرا می‌شدند (بنگرید به استیونسون ۱۳۹۰: فصل سوم؛ لوکوربوزیه ۱۳۹۰). گاهی این مداخلات بسیار بیرحمانه و بدون توجه به زمینه اجتماعی آن‌ها انجام می‌شدند و عواقب اجتماعی زاینباری را بر جای گذاشتند، به نحوی که مصلحان اجتماعی و اندیشمندان زیادی علیه این نوع مداخلات مواضع تندی را اتخاذ کردند (برمن، ۱۳۷۷؛ جیکوبز، ۱۳۸۸؛ دوسرتو، ۱۳۸۲). در سه دهه اخیر نقدهای جدی به این نوع طراحی و برنامه‌ریزی شهری شده است. بحث بر سر این است که اندیشه توسعه همیشه دارای زیان‌ها و ضایعاتی است که در بطن آن جای دارد. توسعه‌گران از بالا و بدون توجه به بافت زندگی روزمره طرح و نقشه‌های را اجرا می‌کنند که صرفاً در فضای انتزاعی و ریاضیاتی معنادار است. آنها با محاسبه کردن و نادیده گرفتن زندگی پویا و سیال انسانی، اجتماعات انسانی و تعاملات آنها را نادیده می‌گیرند. نتیجه این روند جدایی اجتماعات انسانی در درون یک شهر و ظهور زاغه و آلونک‌های ناامیدی بوده است. به لحاظ تاریخی در قرن گذشته سکونت‌گاه‌های غیر رسمی یکی از ضایعات اندیشه توسعه و مدرنیزاسیون از بالا در اقصی نقاط کره زمین بوده است (بنگرید به لوید، ۱۳۹۳؛ دِسوتو، ۱۳۸۹؛ بیات، ۱۳۷۷؛ موکرچی، ۱۳۸۸). رویکردهای توسعه از بالا که در قالب طراحی شهری مدرن ظهور پیدا کردند در نابودی تاریخ، حافظه و معانی شهری نقش اساسی داشتند و بجای آن کالبدی بی‌روح و بی‌نشان به نام شهر مدرن را بر جای گذاشتند. علاوه بر این سرمایه‌داری نیز با کالایی کردن فضای شهر و سکنی‌گزینی شهرها را به مکانی برای جولان سرمایه تبدیل کرده است (هاروی، ۱۳۸۷). سرمایه و منطق بیشینه‌سازی سود، فضای شهری را به کالایی نایاب تبدیل کرد که منازعه بر سر تصاحب آن به دغدغه بشر امروز تبدیل شده است. در چنین فضای تنازع‌آمیزی بیشتر فضاهای عمومی به نفع سرمایه مصادره شد و به فروش رسید. مداخلات سرمایه‌ای در قالب ساختن معابد بزرگ سرمایه‌ای همچون مگامال، مرکز خرید، پلازا و مواردی از این قبیل، سبب شدند که روزبروز پیاده‌روها کوتاه‌تر شوند، فضاهای سبز

درون شهر کاربری تجاری پیدا کنند، مکان‌های تاریخی و هنری بلعیده شوند و فضاهای مصرف حاکم بلامنازع شهرها شدند. نتیجه هر دو فرآیند یکی است: زوال حیات شهری. شهر کرمانشاه نیز در طول این قرن، تغییرات بزرگی را پشت سر گذاشته، از فرآیندهای توسعه از بالا تأثیر پذیرفته (بنگرید به کلارک و کلارک، ۱۳۹۵؛ قلی‌پور، ۱۳۹۱) و از روند مداخلات سرمایه‌ای متأثر شده است؛ چرا که فضاهای مصرف خیابان مدرس، نوبهار و دبیراعظم را در نور دیده‌اند. بر طبق سرشماری ۱۳۹۵ جمعیت آن ۹۴۶۶۵۱ نفر است و همچون دیگر شهرها اقدامات توسعه‌ای زیادی در درون آن انجام می‌گیرد. بعضی از آنها کلان و بعضی خردند. شاید کلان‌ترین پروژه آن به لحاظ گستردگی و پیامدهای اجتماعی مونوریل (۱۲ کیلومتر) است که شمال و جنوب شهر را از کریدور اصلی شهر (بلوار تاقبستان/بلوار شهید بهشتی/خیابان مدرس) به هم متصل می‌کند. قبل از احداث مونوریل، شرکت مهندسی مشاور آتک پیشنهاد مترو و تراموا را برای شهر کرمانشاه مطرح کرده بود. در این طرح، مسیر مترو از میدان آزادگان تا لب آب «خط ۱» خوانده می‌شد، و از فرودگاه و ترمینال شهید کاویانی در شرق به سمت میدان امام حسین در غرب «خط ۲» نام گرفته بود. از لب آب تا تاقبستان خط تراموا در نظر گرفته شده بود تا به بافت تاریخی آسیبی نرسد. در این طرح ارتباط مترو و تراموا با دیگر شبکه‌های حمل‌ونقل در نظر گرفته شده بود.

تصویر ۱: خطوط مترو و تراموای پیشنهادی توسط شرکت مشاورین آتک



منبع: سازمان مسکن و شهرسازی کرمانشاه و میراث فرهنگی، ۱۳۹۶

در هر حال این طرح پذیرفته نشد و مونوریل جای آن را گرفت. در طرح جدید «خط ۲» حذف شد و به جای مترو و تراموا، مونوریل جایگزین شد و ارتباط آن با شبکه ترافیکی به‌ویژه فرودگاه و ترمینال قطع شد. دلیل احداث این طرح، حجم ترافیک بالا در محور مرکزی بود. بخشی از ترافیک سنگین این محور به سبب محوطه «پارکینگ شهرداری» است که محل استقرار

پزشکان شهر است و بیشتر بیماران منطقه غرب به آن مراجعه می‌کنند، و بخشی دیگر به علت بازار پررونق کرمانشاه در فاصله میدان آزادی تا میدان فردوسی است؛ ضمن آن که میدان آزادی مرکز کرمانشاه و محل تلاقی عمده راه‌های شهری است.

پروژه احداث مونوریل در تاریخ ۱۲ اردیبهشت سال ۱۳۸۶ شمسی، در شورای عالی هماهنگی ترافیک به تصویب رسید و در ۱۵ تیر ماه ۱۳۸۷ سازمان قطار شهری کرمانشاه تأسیس شد. در ۱۷ مرداد ۱۳۹۰ عملیات اجرایی مونوریل شروع شد و قرار است در دو فاز کلی و در سه خیابان تاقبستان، بهشتی و مدرس احداث شود. هم اکنون ستون‌ها و سرستون‌های مونوریل در بلوار تاقبستان و بلوار شهید بهشتی نصب شده است، اما در طرح پیشنهادی، ادامه مسیر به قطار شهری زیرگذر تغییر یافته است. نکته قابل توجه این که سازه مونوریل در بلوار تاقبستان در کنار آن و در بلوار شهید بهشتی در وسط آن احداث شده است.

مدیریت شهری بر این باور است که مشکل ترافیک با احداث این پروژه حل خواهد شد. اما باید توجه داشت که مسیر مونوریل از کریدور اصلی شهر عبور می‌کند که مهم‌ترین فضای عمومی در شهری چندفرهنگی همچون کرمانشاه است. به نظر می‌رسد احداث این پروژه سبب گسست فضایی در مرکز شهر شده و از پویایی و سرزندگی آن کاسته است. بدین ترتیب این مقاله تلاش می‌کند تأثیرات اجتماعی و فرهنگی مونوریل را بکاود.

چهارچوب نظری

رویکردهای نظری زیادی درباره سکنی گزیدن و حیات شهری وجود دارد. بیشتر این رویکردها وامدار مقاله تأثیرگذار مارتین هایدگر (۱۳۷۷) با عنوان «بنا کردن، سکونت کردن، فکر کردن» هستند. هایدگر استدلال می‌کند که سکونت‌گاه جایی است که افراد در آن نه تنها از یکدیگر محافظت می‌کنند، بلکه در همان محل از زمین، آسمان و معانی و ارزش‌ها نیز مراقبت می‌کنند. وی هر فرآیند و اقدام توسعه‌ای که مانع در کنار هم بودن انسان‌هاست را مانعی در راه سکنی گزیدن می‌داند. این ایده در اروپا توسط هانری لوفبور (۱۹۷۱) و کریستین شولتس (۱۳۸۷، ۱۳۸۸، ۱۳۹۱) در مباحث «تولید فضا»، «شهرنشینی»، «روح مکان»، «سکونت» و «زبان و معماری» بسط یافت.

خیابان به مثابه فضای عمومی

فضاهای عمومی فعال، زندگی در شهرها را توانگر می‌کنند. «آن‌ها به عنوان فضاهای قابل تنفسی عمل می‌کنند که مردم می‌توانند در آن استراحت کرده، معاشرت کنند، غذا و دیگر اجناس لازم‌شان را تهیه کنند و در رویدادهای عمومی مختلف شرکت بجویند یا به سادگی از بودن در محیط شهری لذت ببرند و زندگی روزمره اطراف خود را لمس کنند» (فرناندو، ۱۳۹۵: ۱۴۹).

جین جیکوبز (۱۳۸۸) در کتاب «مرگ و زندگی در شهرهای آمریکایی» مقوله «حیات شهری» را مطرح کرد. وی معتقد بود که برنامه‌ریزی شهری به سبک لوکوربوزیه شهر را متناسب با عبور و مرور اتومبیل ساخته و سبب جدایی انسان‌ها و فقر حیات شهری شده است. از نظر وی بزرگراه‌ها شهرها را تکه پاره و سرزندگی در شهر را با مشکل مواجه می‌کنند. این در حالی است که خیابان‌ها به دلیل تنوع کارکردی، تنوع کالبدی و تنوع فعالیت‌ها باعث سرزندگی، نظارت، احساس امنیت و پویایی حیات اجتماعی هستند. جیکوبز «حضور افراد در خیابان را به "باله خیابانی" تشبیه کرده است» (۱۳۸۸: ۵۳-۵۲). خیابان، فضایی عمومی است که دارای کارکردها و فعالیت‌های متفاوتی است. در این فضا همه اقشار به ویژه زنان، کودکان و صدهای خاموش (معلولین و سالمندان) در آن احساس امنیت می‌کنند.

استراتژی شهری از بالا و تولید «نامکان»^۱

در سنت فرانسوی، مارک اوژه (۱۳۸۷)، با تأثیر از هایدگر و لوفبور، نظریه «نامکان» را مطرح کرد. اوژه در کتاب «نامکان‌ها: درآمدی بر انسانشناسی سوپرمدرنیته»، قبل از بحث درباره نامکان، تلاش می‌کند مکان انسان‌شناختی را شرح و بسط دهد. از نظر وی مکان دارای سه ویژگی هویت، ارتباط و تاریخ است. افراد در مکان با هم ارتباط دارند؛ گرچه این ارتباطات لزوماً دوستانه نیست. هندسه و کالبد مکان به گونه‌ای است که شانس تعامل و باهم‌بودن را زیاد می‌کند. روابط موجود در فضا در تاریخ تجلی پیدا می‌کنند و حافظه جمعی را برای شهر رقم می‌زند. بناهای تاریخی حس تداوم را در فواصل زمانی حفظ می‌کنند، و نام‌ها چه بیانگر یک حادثه و یا رخداد و یا نام شخصیت‌های مطرح باشند، بعد تاریخی را به فضای شهرها می‌افزایند.

در مقابل، نامکان خصایص مکان را ندارد. در آن هویت، ارتباط و تاریخ شکل نمی‌گیرد. بزرگراه‌ها، تقاطع‌های غیرهم‌سطح، ترمینال‌ها، فرودگاه‌ها، مترو، مراکز خرید، هتل‌های بزرگ زنجیره‌ای، راه‌های آهن، زاغه‌ها، زورآبادها، اردوگاه‌های پناهندگان و حلبی‌آبادها نمونه نامکان‌اند. روابط اجتماعی از طریق تعاملات روزمره قوام نمی‌گیرند، بلکه ارتباط افراد با اطراف از طریق واژگان و متن است. نامکان در انزوا و جدایی افراد نقش بسزایی دارد. شانس باهم‌بودن و شکل‌گیری اجتماعات انسانی را از آن‌ها می‌گیرد. در بزرگراه‌ها و مترو افراد شتابان و عجول از کنار هم می‌گذرند و هیچ درنگی در تعاملات ندارند. مصالحه‌ای میان حال و گذشته وجود ندارد. گذشته از زمان حال رخت بر می‌بندد و به حالی بی‌پایان تبدیل می‌شود. تاریخ نمی‌تواند شکل بگیرد. «تحولات روز و فوریت لحظه بر آن حاکم است» (اوژه، ۱۳۸۷: ۱۲۴). نامکان تهی از معانی و تاریخ است. معنا از درون روابط اجتماعی شکل می‌گیرد. نامکان فقط افراد را گرد هم می‌آورد. «فردیت‌های متمایزی که شبیه یکدیگرند ولی به یکدیگر حساسیتی ندارند» (اوژه، ۱۳۸۷: ۱۳۲).

¹ Non-place

بنابراین افراد زمانی که گرد هم می‌آیند کار اجتماعی انجام نمی‌دهند و مکان را نظم و نسق نمی‌دهند.

در اندیشه اوژه کنشگران شهری مقهور نظم تکنوکراتیک و از بالا هستند و در نهایت افراد هویت‌های فردی و ذره‌ای پیدا می‌کنند. این در حالی است که سکنی‌گزینی جمعی و پراتیک‌های شهری نقش موثری در حیات شهری دارند.

پراتیک شهری به مثابه مقاومت

میشل دوسرتو (۱۳۸۲) در «قدم زدن در شهر» استدلال می‌کند که شهرسازان و برنامه‌ریزان از بالا به شهر نگاه می‌کنند. آنها توجهی به زندگی روزمره و کنش‌های افراد ندارد. زندگی روزمره در آستانه رؤیت‌پذیری آنها قرار نمی‌گیرد. شهر مد نظر آنها شهر مفهومی و نظری است و نه شهر زنده و زیست‌پذیر. آنها دنبال ساختن شهری «مناسب و عقلانی، بی‌زمان و جهانشمول هستند» (دوسرتو، ۱۳۸۲: ۱۳۸-۱۳۷). رویکرد توسعه‌محور آنها با حذف همراه است. «از یک طرف، نوعی بازتوزیع بخش‌ها و کارکردهای شهر وجود دارد که به منزله نتیجه واژگونی‌ها، تغییر مکان‌ها، انباشت‌ها و غیره است؛ از طرف دیگر طرد تمام چیزهایی را می‌بینیم که قابلیت درگیر شدن در چنین شیوه‌ای را ندارند و "ضایعات" یک مدیریت کارکردگرا را تشکیل می‌دهند. بی‌تردید توسعه به شمار فزاینده‌ای از این ضایعات اجازه می‌دهد که به مدار اداره شهر بازگردند» (دوسرتو، ۱۳۸۲: ۱۳۸).

دوسرتو در «پراتیک زندگی روزمره» (۱۹۸۴) از دو مفهوم «استراتژی» و «تاکتیک» استفاده می‌کند و آنها را از اندیشه‌های نظامی وام گرفته است. «استراتژی مستلزم طرحی است که بسط می‌یابد و فضا را انتظام می‌بخشد» (تانکیس، ۱۳۸۸: ۲۱۶). و به دنبال ساماندهی و کنترل فضا است. تاکتیک به مثابه اعمالی «تصادفی و ناگهانی در زمینه درگیری همچون بازی است که از جانب افرادی عادی زندگی روزمره اعمال می‌شود» (همان). تاکتیک‌ها غیرقطعی، نادیدنی و پراکنده هستند. به بیان دیگر، استراتژی شهرسازان و برنامه‌ریزان توانایی حذف «پراتیک‌ها» و «حکایت‌های فضایی»، که در بطن زندگی روزمره شکل می‌گیرند، را ندارند. از نظر دوسرتو بخش‌هایی از زندگی شهر وجود دارد که در حیطه کنترل مدیریت شهری قرار نمی‌گیرد و نقطه کور فناوری‌های علمی و سیاسی است. قدم زدن در شهر، نام‌گذاری و حکایت‌های فضایی در سیطره نظارت و کنترل طراحان شهری نیست. قدم‌زدن فرآیندی «چندشکل، مخالف خوان، بغرنج، سرسخت [است] و از انضباط طفره می‌رود، بدون آن‌که خارج از میدانی قرار گیرد که انضباط اعمال می‌شود» (دوسرتو، ۱۳۸۲: ۱۴۰). کنشگران در برابر نظم شهری دست‌وپا بسته نیستند. «آنها معانی خودشان را ایجاد و به طرق خوشایند و مصطلح فضای شهری را تولید می‌کنند» (تانکیس، ۱۳۸۸: ۲۱۷) و این کار را با «قدم زدن در شهر»، «دیوارنویسی» و تاکتیک

های فضایی نظیر «اسکیت بازی» عینیت می‌بخشند. کنشگران با قدم‌هایشان مکان‌ها را به هم می‌بافند، با نام‌گذاری و قصه‌پردازی حکایاتی را در مورد مسیرها، رهوارها و ابژه‌های شهری می‌سازند و شهر را قابل سکونت می‌کنند. این اعمال در درون نظام عقلانی شهرسازی رخ می‌دهند و نه در خارج از آن. در اندیشه دوسرتو، سوژه مقهور ساختار نیست و فعالانه حیات شهری را پویا و سرزنده نگه می‌دارد. در درون رهوارها و فضاهای طراحی شده معناسازی می‌کند، حس تاریخی خلق می‌کند و جهان را برای خود قابل سکونت می‌سازد.

کریدور اصلی شهر کرمانشاه فضای عمومی بود (با پذیرش این که هنوز بخش‌هایی از آن کماکان چنین کارکردی را دارد) که سکنة شهر را دعوت به بودن در کنار هم می‌کرد. چنانچه احداث مونوریل را به عنوان استراتژی برنامه‌ریزان در نظر بگیریم، باید گفت که این مونوریل بدون توجه به بافت کالبدی و زمینه اجتماعی و فرهنگی طراحی و احداث شده است، در نتیجه با زمینه خود هماهنگی ندارد و سبب گسست فضایی و پیدایش نامکان شده است. در این مقاله سعی می‌شود که نخست، آثار این استراتژی برنامه‌ریزان بر فضای عمومی شهر کاویده شود؛ دوم، تاکتیک‌های مقاومتی استفاده‌کنندگان از این فضا مورد بازخوانی قرار گیرد.

پرسش‌های پژوهش

- ۱- احداث مونوریل چه تأثیری بر فضای عمومی و تکه‌پارگی شهر دارد؟
- ۲- نقش مونوریل در ایجاد نامکان در شهر کرمانشاه چه بوده است؟
- ۳- واکنش مردم در مواجهه با احداث مونوریل چه بوده است؟

روش شناسی

روش پژوهش مردم‌نگاری است. جامعه مورد مطالعه این پژوهش خیابان مرکزی کرمانشاه است که از سه بخش در امتداد هم یعنی بلوار تاقبستان، بلوار شهید بهشتی و خیابان مدرس تشکیل شده است. فنون گردآوری داده عبارتند از: مشاهده و مصاحبه. محل کار پژوهشگر در کریدور اصلی شهر (به ویژه بلوار شهید بهشتی) است و از ابتدای احداث سازه مونوریل شاهد تغییرات بوده و آن را در نسبت با بافت شهر مورد مذاقه قرار داده است. مصاحبه دیگر ابزار گردآوری داده است. پس از ۲۰ مصاحبه داده‌ها تکرار شده و پژوهش به اشباع نظری رسید. گروه‌های انتخابی برای مصاحبه و علت انتخابشان بدین شرح هستند: ۱- پنج نفر عضو هیات علمی برای احصاء مباحث حمل‌ونقل و بافت اجتماعی و فرهنگی ۲- چهار نفر راننده تاکسی و اتوبوس به عنوان کسانی که هر روز در این محور تردد دارند ۳- پنج نفر ساکنین در کریدور برای فهم دیدگاهشان درباره فضای عمومی ۴- هفت نفر مغازه‌دار، شاغل و دانشجو برای فهم دیدگاهشان درباره کارکرد و نوع فعالیت‌ها و ۵- یک نفر مدیر برای فهم طرح توجیهی.

شیوه تحلیل داده‌ها

در مردم‌نگاری شیوه تحلیل داده‌ها شکل و یا مرحله واحدی ندارد و فرآیندی است که از بیان مسئله تا گزارش‌نویسی اتفاق می‌افتد (فترمن ۲۰۱۰؛ همرسلی و اتکینسون ۲۰۰۷؛ مارچسینون ۱۳۹۲؛ بوگدان و تایلور ۱۹۸۸). تحلیل این پژوهش به پیروی از مراحل سه‌گانه (تحلیل، تفسیر و گزارش‌نویسی) برپور (۲۰۰۵: ۱۰۹) انجام گرفته است:

الف) مرحله اول (تحلیل) که خود دارای ۶ بخش است. ۱- مدیریت داده‌ها: انبوهی از داده‌ها گردآوری و در بخش‌های ریز و قابل مدیریت سازماندهی شد. ۲- کدگذاری: به هر کدام از این بخش‌ها کدهایی اختصاص داده شد. ۳- تحلیل محتوی: کدها به بخش‌های مختلف و کدهای ریزتر تبدیل شد و در مواردی کدگذاری مجدد صورت گرفت. ۴- توصیف کیفی: ویژگی‌های کدها و بخش‌های جزئی‌تر آنها با دقت توصیف شدند. ۵- استخراج الگوها: روابط میان کدها، زیرکدها در میان موقعیت‌ها، فضا و تعاملات مقایسه و تقابل داده شدند و در نهایت الگوهایی بدست آمد. ۶- طبقه‌بندی: داده‌ها به چهار دسته کلی تکه‌پارگی، کریدور اصلی شهر، مونوریل به مثابه استراتژی از بالا و سکنی‌گزینی جمعی تقسیم شدند.

ب) مرحله دوم (تفسیر داده‌ها): تمام یافته‌ها در ارتباط با هم قرار گرفتند تا تأثیر مونوریل بر حیات شهری کرمانشاه توضیح داده شود.

ج) مرحله سوم (گزارش‌نویسی): زمینه اجتماعی و فرهنگی، محل احداث مونوریل، تأثیر مونوریل بر حیات شهری و واکنش مردم در قبال در مواجهه با این اقدام مداخله‌ای مد نظر قرار گرفتند.

یافته‌های پژوهش

برای دستیابی به درک مناسبی از تأثیر مونوریل بر بافت اجتماعی و فرهنگی کرمانشاه ضروری است که قبل از هر چیز توصیفی از بافت اجتماعی و فرهنگی شهر و محل احداث مونوریل، که کریدور اصلی شهر است، داشته باشیم.

مسئله تکه‌پارگی در کرمانشاه

شهر کرمانشاه تا سال ۱۳۵۰ به لحاظ پهنه جغرافیای همگن بود و غیر از برخی باغات درون آن یکپارچه بنظر می‌رسید (بنگرید به کلارک و کلارک، ۱۳۹۵). با مهاجرت روستا به شهر دهه ۴۰ تا ۷۰ هجری شمسی و رشد بی‌رویه جمعیت، «شهر دشت قره‌سو را در برگرفت و به کوه‌های تا قباستان در شمال متصل شد» (قلی‌پور، ۱۳۹۱: ۱۶۸). از سمت غرب و شرق نیز تا دوردست‌ها گسترش یافت. رشد اخیر پراکنده و منقطع بود و پیوستگی شهری را از بین برد. شهر بدون برنامه و به هر مکانی که دست پیدا کرد، پیشروی نمود. موانع زیادی امکان رشد پیوسته شهر را

غیرممکن کردند که قابل دسته‌بندی به دو بخش هستند: طبیعی و مصنوعی. نخست، رودخانه قره‌سو شهر را به دو بخش شمالی و جنوبی تقسیم کرد. این رودخانه در فصل باران‌زا حجم آب بیشتری دارد. بنابراین کرانه آن بسیار زیاد و سبب شده است که محله‌های مسکونی شمال و جنوب برای درامان‌ماندن از سیل تا حدود دو کیلومتر از هم فاصله بگیرند. تپه ماهور ارتباط صادقیه و چمن‌زین‌العابدین با بدنه قدیم شهر را از بین برد. دوم، زمین‌های خالی به همراه شکارگاه خسروپرویز ارتباط دو محله کارمندان و مسکن، شرکت ملی نفت ایران ارتباط محله چغامیرزا با دیگر بخش‌های شهر را قطع کرده است. تأسیسات ارتش ارتباط حافظیه و باغ‌نی، تأسیسات فنی دیزل‌آباد ارتباط الهیه و دولت‌آباد، قبرستان باغ فردوس به همراه تأسیسات نظامی ارتباط جعفرآباد با بدنه شهر را قطع کرد. بنابراین تکه‌پارگی شهر به گونه‌ای است که می‌توان آن را «از هم پاشیدگی شهر به جزیره‌های تک‌افتاده» نامید.

این عدم پیوستگی کالبدی در همگامی با تمایزات فرهنگی، تکه‌پارگی شهر را مضاعف کرده است. به بیان دیگر افراد، نه تنها در سازه‌های عینی و کالبد، بلکه در فضای ذهنی نیز از هم جدا هستند. «در این محله‌های جدا از هم، قوم و یا قبیله خاصی زندگی می‌کند. برای مثال در محله چمن‌زین‌العابدین اغلب کولی‌ها، در صادقیه توپسرکانی‌ها، در جعفرآباد لک‌ها، در دولت‌آباد جاف‌ها و قلخانی‌ها، در حافظیه لک‌ها، در شاطرآباد کلیایی‌ها و دینوری‌ها و ... زندگی می‌کنند (قلی‌پور، ۱۳۹۶: ۲۵). تکه‌پارگی با تمایزات فرهنگی، کرمانشاه را به شهری چندفرهنگی تبدیل کرده است. تمایزات قبیله‌ای در شهر کرمانشاه شکل فضایی پیدا کرده است. هر گروه فرهنگی از سمت خویش به این شهر مهاجرت کرده و در آن جا ساکن شده است. به‌طور کلی، در شرق شهر لک‌ها و در غرب آن کردها حضور دارند؛ این تمایز خیلی دقیق نیست، اما قرارگیری محلات عمدتاً کردنشین (دولت‌آباد، دره‌دراز، الهیه، شهرک ژاندارمری، دادگستری، زورآباد، وکیل‌آقا و ...) در غرب و محلات لکنشین (جعفرآباد، کیانشهر، ملاحسنی، حافظیه و ...) در شرق شهر این تصور را قوام بخشیده است.

هم موانع طبیعی و مصنوعی و هم تمایزات ذهنی یا دسته‌بندی‌های فرهنگی، تماس اجتماعی و احساس یکی بودن را با مشکل مواجه کرده‌اند. افراد بیشتر به هم محله‌ای‌ها و شبکه خانواده و خویشاوندی اعتماد دارند و تعامل برقرار می‌کنند تا با شهروندان. داده‌های حاصل از جدول شماره ۱ تاییدکننده این مدعا هستند. میزان تعاملات (چه درون‌گروهی و چه برون‌گروهی) در شهر کرمانشاه کمتر از کل استان است. شدت تعامل در شبکه‌های درون‌گروهی به مراتب بالاتر از شبکه‌های برون‌گروهی است. به بیان دیگر سرمایه اجتماعی درون‌گروهی از سرمایه اجتماعی برون‌گروهی بالاتر است.

جدول ۱: وضعیت شبکه‌های اجتماعی درون گروهی و برون گروهی در کرمانشاه (دامنه نمره ۵-۱)

شبکه برون گروهی			شبکه درون گروهی			
همشهری‌ها	همکاران	همسایگان و هم محله‌ای‌ها	دوستان و آشنایان	فامیل درجه دو (عمو، عمه، دایی، خاله و فرزندان‌شان)	فامیل درجه یک (پدر و مادر و خواهر و برادر و پدر بزرگ و....)	
۲/۰۳	۲/۲۴	۲/۳۶	۲/۸۹	۳/۰۷	۴/۳۶	استان کرمانشاه
۱/۰۱	۲/۰۷	۲/۲۷	۲/۷۶	۲/۹۶	۴/۳۱	شهر کرمانشاه

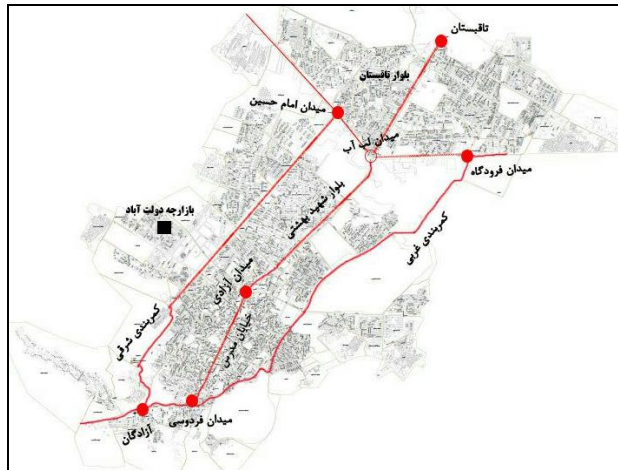
منبع: آمایش سرزمین، مجلد سرمایه اجتماعی (۱۳۹۴)

سرمایه اجتماعی درون گروهی ناظر بر درون گروه‌هاست و اعتمادی را تولید می‌کند که خاص گرایانه و محدود به خانواده شخص یا طایفه است، خودخواهی‌های خاص ظهور می‌یابد و هویت‌های قبیله‌ای آنها را قوام می‌بخشد. سرمایه اجتماعی برون گروهی هویت‌های فراگیرتر و اعتماد گسترده‌تری را ایجاد می‌کند که می‌تواند در میان افراد ناآشنا عمومیت یابد. با این که هر دو سرمایه پیامدهای مثبتی دارند، اما سرمایه برون گروهی برای کرمانشاه نقش مؤثری در پراکندگی و جدایی دارد، زیرا سرمایه اجتماعی برون گروهی، اغلب دغدغه‌ای مدنی دارد، شکاف میان گروه‌های مختلف را کم می‌کند و نسبت به عضویت‌های جدید باز عمل می‌کند و بنابراین، برای سازماندهی و همبستگی جدید عنصری حیاتی محسوب می‌شود. بدین ترتیب، کرمانشاه شهری تکه پاره و چندفرهنگی است و نیازمند فضاهای عمومی برای پیوند محله‌های جدای از هم افتاده است. فضاهایی که امکان دیدار و تحمل و مدارای اجتماعی را ارتقاء ببخشند.

کریدور اصلی شهر به مثابه فضای عمومی

آن‌گونه که در تصویر ۲ مشخص است، کریدور اصلی شهر از وسط شهر از شمال تا قیستان تا جنوب میدان فردوسی کشیده شده است و شامل سه خیابان پشت سرهم است. از میدان تا قیستان تا لب‌آب «بلوار تا قیستان»، از لب‌آب تا میدان آزادی «بلوار شهید بهشتی» و از میدان آزادی تا میدان فردوسی «خیابان مدرس» نام دارد. این سه خیابان متصل به هم، ستون فقرات شهر و مهم‌ترین محور ارتباطی هستند، و علاوه بر تسهیل عبور و مرور، به مثابه فضایی عمومی، شرق و غرب شهر را به هم متصل می‌کنند. این محور به فراخور جایگاهش در شهر و ویژگی‌های کالبدی‌اش عملکرد یک فضای عمومی را دارد (همچون فراهم کردن فضایی برای استراحت، معاشرت، خرید و مشارکت در رویدادهای عموم). هر یک از سه خیابان یاد شده نیز دارای شرایط منحصر بفرد و در نتیجه کارکرد متمایزی هستند که در ادامه به آن‌ها پرداخته می‌شود.

تصویر ۲: کریدور اصلی شهر (بلوار تاقبستان، بلوار شهید بهشتی و خیابان مدرس) و شاهراه‌های اصلی



خیابان مدرس: این خیابان در سال ۱۳۱۶ درون بافت قدیمی احداث شده و در کنار آن آثار معماری دو سده اخیر وجود دارد. اطراف خیابان مدرس، محله‌های مسکونی و ابنیه دوره کریم‌خان زند و پس از آن وجود دارد. ساختار شبکه معابر و معماری داخلی چهار محله فیض‌آباد، چنانی، برزهدماغ و علافخانه همچنان به سبک عهد قاجار هستند. بازار قدیمی با قدمتی دویست ساله هنوز به حیات خود ادامه می‌دهد، هرچند در بخش شرقی دچار زوال شده است. مسجد عمادالدوله، بانک شاهی، تکیه معاون‌الملک، مسجد شازده، مسجد نواب، تکیه بیگلربیگی، کنسولگری بریتانیا و ابنیه‌های ارزشمند دیگری در آن قرار دارند. در این خیابان اختلاط کاربری وجود دارد. کاربری تجاری، فرهنگی، اجتماعی، هنری به طور همزمان وجود دارد. ترکیب خانه و مغازه در طول آن مشاهده می‌شود. فعالیت‌های مختلفی مانند پرسه‌زنی، خرید، تعاملات اجتماعی، مصرف فرهنگی در آن وجود دارد. پیوستگی فضایی در جداره خیابان‌ها همراه کاربری‌های مختلف آنرا به «فضای عمومی سرزنده» تبدیل کرده است. این فضای عمومی برای شهر کرمانشاه حیاتی است و امکان دیدار همه شهر را فراهم می‌آورد. هر روزه هزاران نفر از آن دیدن می‌کنند و بخشی از اوقات فراغت خود را به پرسه‌زنی و یا خرید می‌گذرانند. طول زیاد این خیابان، همراه با شیب مناسب و تناسب با افق، بافت‌های تاریخی، فروشگاه‌های متعدد، بازار سنتی، سینما، مکان‌های فرهنگی و فضاهای مصرف حس مطبوعی را به فرد القاء می‌کند. همه سکنه شهر به فراخور شرایط اقتصادی و فرهنگی خود بخش‌هایی از آن را برای گذران وقت خویش انتخاب می‌کنند. تنها تهدید کننده فضای عمومی در اینجا طبقه‌بندی فقیر/غنی است. از میدان آزادی تا چهارراه اجاق فرودستان شهری، و از میدان شهرداری تا میدان فردوسی اغنیا حضور دارند. البته این طبقه بندی بیشتر عینی است تا ذهنی.

بلوار شهید بهشتی: این بلوار قبل از انقلاب اسلامی ۱۳۵۷ راه مواصلاتی بود، اما بعد از انقلاب تعریض و با پیاده‌روهای فراخ به مکانی فرحبخش همراه با درخت‌های بلند در اطراف و مرکز آن تبدیل شد که از منظر شهری مناسبی برخوردار بود. اختلاط کاربری در این خیابان وجود ندارد. عمده‌ترین کاربری آن ورزشی و تفریحی است. عمده‌ترین فعالیت پیاده‌روی و تعاملات اجتماعی است. محدودیت‌های زیادی در این خیابان وجود دارد که پویایی و سرزندگی آن را با مشکل مواجه ساخته است. پیوستگی فضایی در جداره‌های آن وجود ندارد. دیوار طولانی شرکت نفت، تاسیسات نظامی، بیمارستان‌ها، ادارات دولتی و موارد دیگر تنوع کاربری‌های مختلف و به دنبال آن تنوع فعالیت‌ها را از بین برده‌اند. علیرغم این محدودیت‌ها جمعیت قابل توجهی در آن وجود داشت و برای شهر تکه‌پاره و چندفرهنگی کرمانشاه نقش ارزشمندی داشت و «فضای شبه عمومی» آن امکان تماس اجتماعی شرق و غرب را ممکن می‌ساخت. انتظار می‌رفت مدیریت شهری با خریداری این محل‌های جدایی‌ساز، پیوستگی فضایی ایجاد کند و کاربری مناسب (فضای سبز، یادمان تاریخی، فضاهای فرهنگی و هنری) با فضای عمومی را رونق ببخشد.

بنابراین، کریدور اصلی با فضای عمومی پویا و سرزنده برای شهر چند فرهنگی و تکه‌پاره کرمانشاه، نقش مؤثر و حیاتی دارد. عامل پیونده‌دهنده و الفت‌سازی است که در همبستگی و متصل کردن شهر به هم نقش دارد. معیناً این محور به تنهایی از عهده مشکلات شهر چندپاره بر نمی‌آید. ضروری است که با تقویت آن و توجه ویژه به دیگر فضاهای عمومی، یکپارچگی و حس مشارکت را در آن تقویت کرد. این شهر نیازمند روش‌ها و استراتژی‌هایی برای یکپارچگی است.

بلوار تاقبستان: این بلوار به طول ۲ کیلومتر در سال ۱۳۴۱ در شمال دشت قره‌سو خاکبرداری و تسطیح شد و دو سوی آن، از میدان لب‌آب تا کنار طاق‌ها، درختکاری و به مرور زمان احیاء و پررونق شد. این بلوار به دلیل درختکاری، مبلمان شهری و شیب ملایمش منظر شهری مناسبی را برای شهروندان فراهم آورده است. کاربری تجاری آن اندک است و کاربری فرهنگی در آن وجود ندارد. در ضلع شرقی آن شکارگاه خسروپرویز و در انتهای آن مکان تاریخی و توریستی تاقبستان قرار دارد که در شرف ثبت جهانی هستند. در وسط آن امکان پیاده‌روی، ورزش صبحگاهی، دیدار، تفریح، قرار ملاقات وجود دارد. در هر زمان از شبانه‌روز افرادی از گروه‌های سنی و قشرهای اجتماعی و فرهنگ‌های مختلف در آن وجود دارند و امنیت برقرار است. مرز مشخصی برای بودن و یا نبودن در فضا وجود ندارد. بلوار فضای مناسبی برای تحمل، مدارا و گسترش جامعه مدنی است.

تصویر ۳: پویایی و سرزندگی در بلوار تاقبستان



عکس، محسن خداده، انجمن عکاسان کرمانشاه، مهر ۱۳۹۶. مونوریل در سرتاسر ضلع غربی این بلوار امتداد یافته است.

جدول ۲: ویژگی‌های کریدور اصلی شهر

محدودیت	فعالیت	کارکرد	منظر شهری	
تمایز فقیر و غنی	خرید، پرسه‌زنی، مصرف فرهنگی، تعاملات اجتماعی (دیدار و گزینش و ...)	فرهنگی، هنری، تاریخی، تجاری، اجتماعی	مناسب و تاریخی	خیابان مدرس
عدم امکان خرید و دسترسی به فضاهای هنری و فرهنگی	تعاملات اجتماعی (دیدار و گزینش و ...)، پیاده‌روی، ورزش	تفریحی، اجتماعی، تاریخی	مناسب، شیب ملایم، درختان کهنسال، مبلمان شهری	بلوار تاقبستان
نبود مبلمان شهری، عدم امکان خرید و دسترسی به فضاهای هنری و فرهنگی	پیاده‌روی، ورزش، تعاملات اجتماعی (دیدار و گزینش و ...)،	تفریحی، اجتماعی	مناسب، پیاده روهای فراخ	بلوار شهید بهشتی

منبع: یافته‌های میدانی نگارنده، پاییز ۱۳۹۶

تحلیل یافته‌ها: احداث مونوریل کرمانشاه به مثابه استراتژی تضعیف حیات

شهری

کاهش سرزندگی فضای عمومی

مهم‌ترین پیامد منفی مونوریل برای حیات شهر کرمانشاه تبدیل «فضای شبه‌عمومی» بلوار شهیدبهشتی به «فضای عمومی مرده» است. سازه بتونی قطار شهری سبب شد درختان کهنسال وسط بلوار کنده شوند و منظر شهری از بین برود. سکنة شهر از حضور در چنین جایی احساس

خوشایندی ندارند.

«عبور کردن از بلوار شهید بهشتی حس خیلی بدی دارد، قابل توصیف نیست، اذیت کننده است. انگار چشم‌بند را به چشمانت می‌بندند. دوست داری زودتر از این مسیر عبور و به داخل خیابان و شهر بروی» (حیرانی، ۳۰ ساله، کارمند).

«حس خوبی نسبت به مونوریل ندارم. سال‌هاست همینطوری مانده و تکمیل نشده است. مردم تقاضایی برای احداث چنین پروژه‌ای نداشتند. اما مسئولین خودشان مبادرت به انجام این کاری کردند. به نظر من این وسیله‌ای مناسبی نیست و آن را برای کرمانشاه ضروری نمی‌بینم. تنها کارکرد آن بی‌روحو و کوچاندن آدما از بلوار شهید بهشتی است» (مرادی، ۵۵ ساله، عضو هیات علمی).

احساس ناراحتی و از بین رفتن منظر شهری، غنای حسی و حضور صرف اتومبیل‌ها در شهر از سرزندگی اجتماعی بلوار کاسته است. علیرغم حضور پیاده‌روهای فراخ، منظر شهری مناسبی وجود ندارد و صرفاً دیوار و یا تونل به ذهن متبادر می‌شود. سازه بتونی فضایی ناخوانا و خالی از نشانه‌های شهری را به وجود آورده است. صرفاً پایه‌های ستونی، یکدست و کسالت‌باری مشاهده می‌شود که در برخی نقاط برای تعدیل آن و ایجاد زیبایی نسبی، از مصالح تزئینی دیگری استفاده شده است (تصویر ۴).

تصویر ۴: زوال پویایی و سرزندگی بلوار شهید بهشتی



عکس، روجا احمدی، انجمن عکاسان کرمانشاه، مهر ۱۳۹۶

در کرمانشاه نیز برخی از کارشناسان شهرسازی این پیشنهادی را مطرح کرده‌اند: «ستون‌های سیمانی را می‌شود تعدیل کرد و به لحاظ زیبایی‌شناسی تغییراتی در آن‌ها داد و بهینه کرد. حتی می‌شود فضای سبز درست کرد و این پایه‌ها را در فضای سبز گم کرد و پوشاند» (کلهرنیا، ۵۵ ساله، عضو هیات علمی گروه معماری).

از بین رفتن منظر شهری، همراه با عدم پیوستگی فضایی و فقر کاربری خیابان که از پیش وجود داشت، سبب شده که حضور افراد در آن بسیار کم‌رنگ شود و یا از بین برود. زنان، کودکان

و صداهای خاموش از این فضا طرد شده‌اند و خیابان به جایی برای حضور بلامنازع اتومبیل تبدیل شده است. امکان ایجاد کاربری‌های مختلف در خیابان از بین رفته است و اندک واحدهای تجاری پیشین نیز با مشکل جذب مشتری مواجه شده‌اند.

«قبل از مونوریل ما مشتریان زیادی داشتیم و گذران زندگی ما مشکل چندانی نداشت، اما سال‌های اخیر مشتریانمان را از دست دادیم و چاره‌ای جز انتقال به خیابان نوبهار نداریم» (حسینی، ۳۹ ساله، مدیر رستوران).

در این خیابان فعالیت پیاده‌روی نیز از بین رفت. پیاده‌روی علاوه بر بحث سلامت، در تعاملات اجتماعی نیز نقش مهمی دارد و امکان دیدار را زیاد می‌کند.

«زمانی در این مسیر افراد آشنای زیادی را می‌دیدیم و با هم گفتگو و احوالپرسی می‌کردیم. گاهی برای مدت زیادی با آنها بحث می‌کردیم و دیدار تازه می‌شد. مکان مناسبی برای پیاده‌روی بود. با احداث مونوریل امکان دیدن افراد بسیار کمتر شده است. شرایط مثل قبل نیست» (ذاکری، ۷۰ ساله، ساکن ۲۲ بهمن)

تفکیک بیشتر شهر

تا قبل از احداث مونوریل، شانس ارتباط و تعامل و همبستگی میان بخش شرقی و غربی، و افزایش سرمایه اجتماعی در بلوار شهید بهشتی بسیار بالا بود. این امر امکان دیدار در شهر را تقویت می‌کرد و میزان ارتباطات اجتماعی را بالا می‌برد. اما امروزه گویی که دیواری بر محور مرکزی شهر بنا نهاده شده و شانس ارتباط و تماس اجتماعی میان دو گروه قومی بزرگ را به حداقل ممکن رسانده است.

«ستون‌های بتونی مانند دیواری هستند که وسط شهر کشیده و باعث جدایی در شهر شده‌اند» (عبادی، ۳۹ ساله، عضو هیات علمی گروه معماری)

بسیاری از شهروندان مونوریل را به دیوار تشبیه کرده‌اند. دیواری که از وسط شهر می‌گذرد و شرق و غرب آن را از هم جدا کرده است. این دو بخش خود به لحاظ اجتماعی و فرهنگی جدا از هم و در نتیجه نیازمند استراتژی‌هایی برای تماس اجتماعی بیشتر هستند، نه آن که از طریق کشیدن دیواری طولانی این جدایی عمیق‌تر شود. بنابراین می‌توان گفت که مونوریل پروژه‌ای برای جدایی اجتماعی بیشتر است.

تصویر ۵: ستون‌های مونوریل به مثابه دیوار در بلوار شهید بهشتی



منبع: سایت قطار شهری کرمانشاه، مهر ۱۳۹۶

علاوه بر تمایز قومی در شرق و غرب کریدور، در طرفین بلوار شهید بهشتی تمایز اقتصادی قابل توجهی نیز قابل بازشناسی است. در شرق این محدوده فرودستان شهری (محلات چقاگلان، حافظیه، شاطرآباد، کیانشهر، باغ نی و ...) و در غرب آن اغنیا (محلات مرفه نشین ۲۲ بهمن و الهیه) قرار دارند. سازه مونوریل به این تمایز اقتصادی قوام و دوام بیشتری بخشیده و وضعیت را همچون محلات محصور کرده است.

پیدایش نامکان (جدال با تاریخ و هویت)

یکی از ویژگی‌های نامکان زوال روابط اجتماعی است که پیش‌تر ذیل دو مبحث فضای عمومی و تفکیک شهر مورد بررسی قرار گرفت. ویژگی مهم دیگر نامکان، زوال تاریخ است. کرمانشاه شهری قدیمی است که به ویژه در دوره‌های زندیه و قاجاریه به گره تجاری ایران در غرب کشور تبدیل شد (بنگرید به رایینو ۱۳۹۳؛ اوتر ۱۳۶۳؛ اولیویه ۱۳۷۱؛ باکینگهام ۱۸۲۹) و آثار تاریخی متعددی از این دوران در شهر امروزی باقی است (بنگرید به برومند سرخابی، ۱۳۸۸). مدیریت شهری و سکنه شهر تلاشی در جهت نگهداشت این تاریخ ندارند (بنگرید به امیری، ۱۳۹۶) و سال‌هاست به طرق مختلف به تخریب آن می‌پردازند. آن‌ها تحت لوای عناوینی مانند توسعه، تعریض و آینده‌نگری، مزارع فضاهای تاریخی را تخریب می‌کنند. چنان‌که محله فیض‌آباد تخریب شد و محله علافخانه و مساجد کهن آن در شرف محو شدن هستند (تصویر ۶). شهروندان نیز به نوبه خود بر این باورند که سنت ارزش‌نگهداری ندارد و بهتر آن است که امر نو جایگزین آن شود؛ در نتیجه ساختمان‌ها و عمارت‌هایی با معماری خاص را تخریب می‌کنند، و بجای آنها آپارتمان‌های غول پیکر می‌سازند.

به همین ترتیب، سازه مونوریل نیز از درون بافت‌های تاریخی بلوار تاقبستان عبور می‌کند. این سازه از تاقبستان تا لب‌آب از کنار اثر باستانی شکارگاه خسروپرویز عبور می‌کند، از مجاورت مجموعه باستانی تاقبستان می‌گذرد و تا پارک شرقی پیش می‌رود.

«ستون‌های بتونی بزرگ و غول پیکر و لرزش‌های احتمالی بعدی شانس ثبت جهانی این آثار را کم می‌کند. این در حالی است که حجم جابجایی مسافر این منطقه اندک است و بعید به نظر می‌رسد که به یک گره ترافیکی تبدیل شود» (خدیوی، ۶۰ ساله، کارشناس میراث فرهنگی).

از آنجا که در انتهای تاقبستان به دلیل رشته کوه‌های شمالی، امکان رشد شهر وجود ندارد، به نظر می‌رسد احداث خط تراموا نه تنها حمل‌ونقل مسافر را ممکن می‌ساخت، بلکه بر زیبای منظر نیز تأثیر داشت.

«مونوریل با هیچکدام از بخش‌های این شهر به ویژه تاریخ و گذشته آن هماهنگی ندارد. وسیله‌ای پر هزینه با شکلی ترسناک است. فقط سرعت حمل‌ونقل را بالا می‌برد. اما شهر را بی‌روح کرده است و هزینه زیادی دارد» (عظیمی، ۶۳ ساله، سرهنگ بازنشسته).

ویژگی سوم نامکان هویت‌زدایی است. سازه مونوریل بتونی است. «بتون با نابودی حافظه پیوندی محکم دارد. بتون همه جا را شبیه هم می‌کند. بتون مردم را از گذشته‌شان، از طبیعت و از یکدیگر جدا می‌کند. بتون نشانه‌—اگر نه علت—بیگانگی است» (کرینسون، ۱۳۹۶: ۱۱۴). بتون محیطی فاقدمعنا، سترون و بی‌روح را عرضه می‌کند. تصویر ۷، بیانگر یکنواختی، بی‌روحو و کسالت‌بار بودن سازه بتونی مونوریل کرمانشاه است. امکان شکل‌گیری پدیده‌های اجتماعی و بنای تاریخ برای زمان‌های بعدی را مشکل می‌سازد. «بتون تاریخی ندارد و همواره تازه و نو است» (کرینسون، ۱۳۹۶: ۱۲۳). تازگی دائمی و عام‌بودن آن در هر اقلیمی ویژگی بارز آن است. مونوریل نمی‌تواند در هماهنگی با هویت تاریخی شهر قرار گیرد و فرآیندی هم‌افزایانه را پشت سرگذارد. سازه‌ای هویت‌زدا و عام است که از خاص‌گرایی و زمینه‌مندی گریزان است و پتانسیلی برای برساخت هویت ندارد. برخلاف بسیاری از مصالح که وابسته به اقلیم و دارای ارزش‌های زیبایی‌شناختی هستند، بتون ویژگی زمینه‌گرایانه ندارد و نمی‌تواند به نگهداشتن حافظه شهر کمک کند.

«با حضور در بافت قدیمی خود را در دوران گذشته به ویژه حکومت قاجارها و پهلوی احساس می‌کنیم، اما با دیدن سازه بتونی هیچ چیزی به ذهن متبادر نخواهد شد. هیچ چیز» (معبدی، ۴۵ ساله، عضو هیات علمی گروه معماری)

تصویر ۷: سازه بتونی مونوریل کرمانشاه



عکس، امیر ریزه‌وندی، انجمن عکاسان کرمانشاه، مهر ۱۳۹۶

سکني گزینی جمعی به مثابه تاکتیک شهروندان در قبال کنترل فضا

چنین به نظر می‌رسد با نابودی فضای عمومی در محور اصلی شهر، مدیریت شهری با اقدام مداخله‌ای نامناسب (احداث مونوریل) حیات شهری را فقیرتر ساخته و شهروندان نیز در حالتی انفعال‌گونه شهر را به فن‌سالاران و تکنسین‌ها واگذار کرده‌اند. اما نکته این‌جاست که امر اجتماعی و فرهنگی سیال و پویا است و مقهور هیچ پوسته سختی نخواهد شد. شهروندان در برابر تهی شدن محور اصلی شهر از زیست‌پذیری و معنا، ساختارهای جمعی سکونت‌کردن را بنا نهاده‌اند و فعالانه درگیر خلق فضا به شیوه‌ای مدیریت‌نشده و چندوجهی هستند. همچنین در مواردی آنها خشمگینانه از مشارکت در سرنوشت جمعی خویش در شهر سرباز می‌زنند و علیه تمام اهداف آن جبهه می‌گیرند تا نشان دهند منطق شهر پویایی و تغییر است و راهی غیر از دیالکتیک ساختار/عملیت، درون/برون، حاشیه/متن برای فهم آن نیست. واکنش آنها در برابر احداث مونوریل، سکونت جمعی است که مصداق‌های آن تبدیل کردن بزرگراه به پارک، تشکیل بازارچه خودحمایتگر با کسب‌وکارهای غیررسمی است.

تبدیل بزرگراه به پارک خطی: در شرق و غرب کرمانشاه دو بزرگراه تحت‌عنوان کمربندی شرقی و غربی وجود دارند (بنگرید به تصویر ۲) که به موازات کریدور اصلی از شمال تا جنوب کشیده شده‌اند و بخشی از راه کربلا هستند. در فضای مابین کریدور اصلی و دو بزرگراه بافت‌های مسکونی فشرده‌ای قرار دارند که در خود فضای اندکی برای تعامل و دیدار دارند. این مسئله، همراه با از بین رفتن فضای عمومی بلوار شهید بهشتی، شهروندان را وادار به استفاده از کنار این دو بزرگراه کرد. بسیاری از آنها در روزهای تعطیل فصل بهار و تابستان، با خنک‌شدن هوا، در کنار

این دو بزرگراه همراه خانواده مستقر می‌شوند و تا پاسی از شب به تفریح و گفتگوی خانودگی می‌پردازند.

«قبلاً [ده سال پیش] جایی برای تمدد اعصاب و دورهمی نداشتیم. پارک تاقیستان خیلی دور بود. کم‌کم مردم به ویژه محله الهیه و ۲۲ بهمن از درختان و فضای اطراف کمربندی به عنوان پارک استفاده کردند و این به یک رسم و عادت تبدیل شد. الان خوشبختانه جای خوبی است و به راحتی می‌توان از آن استفاده کرد. چندسالی است شهرداری به فضای سبز و مبلمان آن توجه دارد. ظاهراً شهرداری هم از ابتکار عمل مردم استقبال کرده است» (تاروردی، ۴۰ ساله، ساکن الهیه).

به مرور زمان، مدیریت شهری اطراف این دو بزرگراه را مبلمان کرد و تلاش کرد که به فضای سبز آن رسیدگی کند. افرادی که محل سکونتشان در کنار اتوبان است، از این فضا بیشتر استفاده می‌کنند. قابل ذکر است که تنوع کاربری در این محدوده‌ها اندک است و فعالیت‌ها محدود به دور هم‌نشینی خانوادگی، تفریح و سرگرمی و پیاده‌روی است؛ ضمن آن که مسائلی چون آلودگی صوتی یا خطر تصادف به ویژه برای کودکان از تبعات این شیوه استفاده از فضا محسوب می‌شود.

شکل‌گیری بازارچه دولت‌آباد: دولت‌آباد یکی از سکونت‌گاه‌های غیررسمی کرمانشاه است

که در اواخر دهه ۴۰ شکل گرفت و بیشتر ساکنان آن جاف هستند. این شهرک به واسطه بزرگراه و مجموعه مشاغل مزاحم از بدنه اصلی شهر جدا شده است و تا کنون تلاشی برای پیوند این محله به بدنه اصلی شهر نشده است. بازارچه دولت‌آباد در کمتر از ۱۰ سال گذشته پا گرفت. با توجه به تصویر ۲ که موقعیت آن را در غرب شهر نشان می‌دهد، این محله دارای دو بلوار اصلی و کاملاً مشابه طالقانی و انقلاب است که در مکانی به نام آخر چهل متری به هم می‌رسند؛ بلوار انقلاب رونق چندانی ندارد، اما بلوار طالقانی پویاست و به سبب وجود بازارچه محل عبور و مرور و پرسه‌زنی خریداران است. بیشتر مغازه‌های این بازارچه پارچه‌فروشی هستند، اما مغازه‌های معدودی مثل فرش‌فروشی، نانوایی، سوپری، پوشاک، طلافروشی، قنادی، خیاطی، و... نیز در آن وجود دارند. می‌توان گفت که در این بلوار مرز خاصی بین زندگی و بازار وجود ندارد؛ چرا که فروشندگان عمدتاً صاحبان این مغازه‌ها هستند و زندگی آنها با این بازارچه عجین شده است. عرصه عمومی و حیات شهری که در بلوار شهید بهشتی از مردم گرفته شده، در این مکان به صورت خودجوش بازگشته است. حتی سکنه شهر از محلات دیگر به این بازارچه رفت‌وآمد می‌کنند. در اینجا مرز میان فروشندگان/دستفروشان و پرسه‌زن/خریدار کمرنگ شده است. سرزندگی این بازارچه سبب شده که بسیاری از کاربری‌های مسکونی به تجاری تبدیل شوند. به ویژه در سال‌های اخیر شاهد رشد مغازه‌های مختلفی، که غالباً وابسته به بازارچه هستند، در کوچه‌های نزدیکتر هستیم. البته این رویه گاهی اعتراض‌هایی را نیز از جانب اهالی در پی دارد.

«کوچه ما واقعاً جای زندگی نیست، به راحتی نمی‌توان از خانه بیرون آمد. تمام کوچه مغازه است» (پروین، ۲۶ ساله، دانشجوی ساکن دولت‌آباد).

اهالی دولت‌آباد علی‌رغم دورافتادگی از شهر بازارچه‌ای را برای خود بنا نهادند و بخشی از احتیاجات زندگی شهری خود را در آن برآورده می‌کنند. می‌توان گفت که این حرکت نوعی سکنی‌گزینی جمعی است که در واکنش به تکه‌پارگی و زوال فضای عمومی در کریدور اصلی شهر روی داده است. معهداً، این بازارچه محدودیت‌های خاص خود را دارد، من جمله این‌که محلی‌گرایی در آن برجسته است. زبان، لباس، ریتم و سبک زندگی اهالی با دیگر مناطق شهر متفاوت است و نمی‌تواند بازارچه‌ای برای همه اهالی شهر باشد. به بیان دیگر نگرش چندفرهنگی در آن وجود ندارد و همچنان مرزهای قومی و زبانی در آن هویداست.

نتیجه‌گیری

کرمانشاه شهری چندپاره است؛ محور اصلی آن پیونده دهنده شرق و غرب شهر است و، با دربرداشتن کارکردهای تفریحی و تجاری، خود یک فضای عمومی است. با وجود آن‌که مترو، به دلیل عبور از زیر زمین، می‌توانست ماهیت این فضا را دستخوش تغییر نکند، در دستور کار قرار نگرفت و مونوریل جایگزین آن شد؛ سامانه‌ای که به دلیل داشتن سازه بتونی، همچون یک دیوار صلب، سبب فقر حیات شهری شد. در واقع طراحان این سامانه، به بافت چندپاره و چندفرهنگی کرمانشاه توجه نکردند و به همین سبب با احداث آن از هم گسیختگی و تفکیک شهر بیشتر شد. نکته دیگری که در این مقاله به آن پرداخته شد، موضوع فضای عمومی و رابطه آن با محیط چندفرهنگی شهر کرمانشاه است. کرمانشاه از کمبود فضای عمومی رنج می‌برد و بدان نیاز جدی دارد. محل احداث مونوریل حیاتی‌ترین فضای عمومی شهر بود که با احداث سازه‌ها به نامکان و یا فضای عمومی مرده تبدیل شد و زیست‌پذیری شهر را کمتر کرد. این زوال فضای عمومی همگام با زوال تاریخ شهر نیز بود. از سویی مدیریت شهری و شهروندان توجهی به بافت تاریخی ندارند و در نگهداشت آن تلاشی نمی‌کنند؛ از سوی دیگر در این شهر چند فرهنگی، هر قومیتی صرفاً به تاریخ خود می‌اندیشد و تاریخ شهر کرمانشاه را از آن خود نمی‌دانند. در این میان مونوریل نیز روند این زوال را سرعت بخشیده است. احداث مونوریل هم ثبت جهانی شکارگاه خسروپرواز به تعویق انداخته و هم (به دلیل سازه بتونی یکنواخت) اجازه شکل‌گیری هویت تاریخی برای سال‌های آینده را با دشواری مواجه کرده است.

با وجود این، شهر موجودی زنده است، نه شیء یا ابژه‌ای که بتوان آن را تحت انقیاد قرار داد. پویایی و خلاقیت‌های زیادی در درون آن وجود دارد. در برابر احداث مونوریل در بافت شهری کرمانشاه، شهروندان راه‌های مختلفی برای جبران در پیش گرفتند تا بتواند همچنان شهر را برای

خویش قابل سکونت کنند. تبدیل دو بزرگراه به پارک خطی و شکل‌گیری بازارچه خودانگیخته دولت‌آباد دو فرآیند سکنی‌گزینی جمعی شهروندان محسوب می‌شوند. این دو، تلاش سکنه برای رفع فقر فضای عمومی و زیست‌پذیر کردن شهر است. البته این فرآیندها، آسیب‌هایی به همراه خویش دارند که در مواردی مانند تصادف کودکان جبران‌ناپذیرند.

در مجموع مونوریل کرمانشاه به دو دلیل سازه مناسبی برای عبور از کریدور اصلی شهر نیست. نخست، مشکل ترافیک در وضعیت حادی قرار ندارد و با مداخلات کم‌هزینه دیگری مانند جابجا کردن پارکینگ شهرداری (محل تجمع پزشکان، داروخانه‌ها و آزمایشگاه‌ها) به محل دیگری قابل حل است؛ دوم، شهر کرمانشاه در دشتی هموار قرار دارد و بدین سبب احداث مترو در بلوار شهید بهشتی و تراموا در بلوار تاقبستان گزینه مناسبی به نظر می‌رسد، ضمن آنکه مشکلی برای منظر شهری و حیات شهری به وجود نمی‌آورد.

منابع

- استیونسون، دبوراً (۱۳۹۰). *شهرها و فرهنگ‌های شهری*، ترجمهٔ رجب پناهی و احمد پوراحمد، تهران: نشر مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری.
- امیری، نادر (۱۳۹۶). «گسیختگی‌های حیات شهری در کرمانشاه»، نخستین همایش کرمانشاه و حیات شهری. اوتر، ژان (۱۳۶۳). *سفرنامه اوتر*، ترجمهٔ مرضیه علی اقبالی، تهران: نشر جاویدان.
- اوژه، مارک (۱۳۷۷). *نامکان: درآمدی بر انسان‌شناسی سوپرمدرنیته*، ترجمهٔ منوچهر فرومند، تهران: انتشارات شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری.
- اولیویه، جی (۱۳۷۱). *سفرنامه اولیویه: تاریخ اقتصادی اجتماعی ایران در دوران آغازین عصر قاجار*، ترجمهٔ محمد طاهر میرزا، تهران: انتشارات اطلاعات.
- آمایش سرزمین (۱۳۹۴). *سرمایه اجتماعی*، کرمانشاه: سازمان برنامه و بودجه.
- برمن، مارشال (۱۳۷۹). *تجربه مدرنیته*، ترجمهٔ مراد فرهادپور، تهران: انتشارات طرح نو.
- برومند سرخابی، هدایت اله (۱۳۸۸). *در جستجوی هویت شهری کرمانشاه*، تهران: انتشارات وزارت مسکن و شهرسازی.
- بیات، آصف (۱۳۷۷). *سیاست‌های خیابانی: جنبش تهیدستان در ایران*، ترجمهٔ سید اسداله نبوی، تهران: نشر شیرازه.
- تانکیس، فرن (۱۳۹۰). *فضا، شهر و نظریه اجتماعی*، ترجمهٔ حمیدرضا پارسی و آرزو افلاطونی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- جیکوبز، جین (۱۳۸۸). *مرگ و زندگی در شهرهای امریکایی*، ترجمهٔ حمیدرضا پارسی و آرزو افلاطونی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- دِسوتو، اراندو (۱۳۸۹). *راه دیگر*، ترجمهٔ جعفر خیرخواهان، تهران: نشر نی.
- دوسرتو، میشل (۱۳۸۲). «قدم زدن در شهر». ترجمهٔ شهریار وقفی‌پور، در *مطالعات فرهنگی به ویراستاری سایمون دورینگ*. تهران: انتشارات تلخون.
- رابینو، یاسنت لویی (۱۳۹۳). *گزارشی از بازرگان و جامعهٔ شهر و ایالت کرمانشاه*، ترجمه، فریبرز همزه‌ای، کرمانشاه: انتشارات دانشگاه رازی.
- سرشماری نفوس مسکن (۱۳۹۵)، مرکز آمار ایران.
- شولتز، کریستین (۱۳۸۷). *مفهوم سکونت: به سوی معماری تمثیلی*، ترجمهٔ محمودامیر یاراحمدی، تهران: نشر آگه.
- شولتز، کریستین (۱۳۸۸). *روح مکان: به سوی پدیدارشناسی معماری*، ترجمهٔ محمدرضا شیرازی، تهران: انتشارات رخداد نو.
- شولتز، کریستین (۱۳۹۱). *معماری: حضور، زبان و مکان*، ترجمهٔ علیرضا سیداحمدیان، تهران: انتشارات نیلوفر.
- فرناندو، نیشا (۱۳۹۵). «فضاهای باز»، در *مطالعات شهری: نظریه و عمل*، تهران: نشر شهر.
- قلی‌پور، سیاوش (۱۳۹۱). *تولید اجتماعی فضای شهری (مطالعه موردی: شهر کرمانشاه)*، رسالهٔ دکتری، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه تهران.
- قلی‌پور، سیاوش (۱۳۹۶). «دانشگاهی در خود و شهری بی‌نیاز»، در *دانشگاه رازی در بستر محلی*، تهران: انتشارات پژوهشکده مطالعات فرهنگی و اجتماعی.
- کرینسون، مارک (۱۳۹۶). *حافظه شهری: تاریخ و فراموشی در شهر مدرن*، ترجمه، رضا نجف‌زاده، تهران: انتشارات علمی فرهنگی.
- کلارک، جان و کلارک، برایان (۱۳۹۵). *کرمانشاه، شهری در ایران*، ترجمه سیاوش قلی‌پور، کرمانشاه: دانشگاه رازی.

تکه پارگی، مونوریل و حیات شهری در کرمانشاه ۱۴۱

لوکوربوزیه (۱۳۹۰). «نقد شهرهای معاصر»، در *شهرسازی: واقعیات یا تخیلات*. به ویراستاری فرانسواز شوای. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

لوید، پیتر (۱۳۹۳). *طبقه کارگر و تهیدستان شهری در جهان سوم*، ترجمه حسنعلی نودری، تهران: انتشارات آشیان.

مارچسیون، جولیان (۱۳۹۲). *مردم‌نگاری: طراحی، هدایت و ارائه‌ی تحقیق*، ترجمه: سیدقاسم حسنی، تهران: انتشارات جامعه‌شناسان.

موکرچی، شکر (۱۳۹۰). *مهاجرت و تباهی شهری*، ترجمه، فرهنگ ارشاد و عبدالله سالاروند، تهران: انتشارات جامعه‌شناسان.

هاروی، دیوید (۱۳۸۷). *شهری شدن سرمایه*، ترجمه عارف اقوامی، تهران: نشر اختران.

هایدگر، مارتین (۱۳۷۷). «بنا کردن، سکنی گزیدن، اندیشیدن» در *فلسفه تکنولوژی*، ترجمه‌ی شاپور اعتماد، تهران: نشر مرکز.

Bogden, R and Taylor, S (1977). *Introduction to Qualitative Research Method*, New York: Wiley.

Brewer, J (2005). *Ethnography*, Open Univwesity Press.

Buckingham, J. S (1829), *Travels in Assyria, Media ,and Persia*, London: henry colburn.

Certeau, M. D. (1984). *The Practice of Everyday Life*. Berkeley, CA: University of California Press.

Fetterman, D. M. (2010). *Ethnography*, London: Sage.

Hammersley, M., & Atkinson, P. (2007). *Ethnography: Principles in practice*. London: Routledge.

Lefebvre, H., & Nicholson-Smith, D. (1991). *The production of space* (Vol. 142). Blackwell: Oxford.

Porter, R. K. (1821). *Travels in Georgia, Persia, Armenia, Ancient Babylonia, &c. &c: During the Years 1817, 1818, 1819, and 1820* (Vol. 1). London: Longman, Hurst, Rees, Orme, and Brown.