

یادداشت

شهر بی نشیمن جست‌وجویی در معنای گم‌شده پاتوق



علی بزم‌امون

جامعه‌شناس، روان‌کاوو معمار

کافه‌های پاریس در قرن هجدهم، کارگاه‌های تمرین دموکراسی بودند؛ جایی که شهروندان با تکیه بر عقل جمعی، در برابر قدرت سفت و سخت می‌ایستادند. امروز در خیابان سنایی تهران اما پاتوق‌های شهری یکی پس از دیگری تعطیل یا تخریب می‌شوند. ماجرای پلمب کافه‌ها و سپس شکستن جدول‌هایی که مردم روی آنها می‌نشستند تا حرف بزنند، بشنوند و نفس بکشند، روایتی تازه از همان داستان کهنه است؛ روایتی از مرگ تدریجی عرصه عمومی در شهری که گویی شهروندانش را فقط مصرف‌کنندگانی منفرد و خاموش می‌خواهد. در میان انبوه روایت‌هایی که از داستان‌های کافه‌های اروپایی در قرن جای مانده، شاید هیچ‌یک به اندازه هشتاد کافه‌های اروپایی در قرن هفدهم و هجدهم جذاب و سرنوشت‌ساز نباشد. این داستان، فراتر از یک روایت ساده از دم‌کردن قهوه و عطر دمنارک‌ی‌هاست؛ این روایت، قصه تولد یک نهاد نادیدنی به نام «عموم» و شکل‌گیری سوزهای سیاسی به نام شهروند مدرن است. یورگن هابرماس، فیلسوف و جامعه‌شناس برجسته آلمانی، در اثر ماندگار خود با عنوان «دگرگونی ساختاری عرصه عمومی»، به‌خوبی نشان می‌دهد چگونه مکان‌هایی همچون کافه‌های لندن، سالن‌های ادبی پاریس و انجمن‌های روشنفکری آلمان، نخستین حلقه‌های یک فضای عمومی بورژوازی را پدید آوردند. در این مکان‌ها بود که افراد از قفس تنهایی و زندگی خصوصی خود بیرون می‌آمدند تا در برابر چشمان یکدیگر و با تکیه بر عقل جمعی، به نقد قدرت و قوانین ناعادلانه بپردازند. این فضاها عملاً «حوزه‌ای از زیست اجتماعی» را «خلق کردند که در آن افکار عمومی نه از طریق زور و ارباب، بلکه از رهگذر گفت‌وگو، استدلال و مناظره‌ای مبتنی بر عقلانیت، شکل می‌گرفت. کافه‌های آن روزگار، کارخانه‌های تمرین دموکراسی بودند؛ جایی که معیار ورود، قدرت استدلال بود، نه اصالت خانوادگی و جایگاه طبقاتی. این نخستین باری بود که در تاریخ مدرن، غرب، برابری و همنشینی افرادی از بسترهای اجتماعی نامهمگون، ممکن و ملموس می‌شد.

حالا اما اگر به زیست‌جهان امروز خودمان سری بزنیم، این تصویر آرمان‌شهری از فضاهای شهری پویا و گفتمان‌محور، رنگ و روی دیگری پیدا کرده است. خبر تخریب جدول‌های خیابان سنایی و پلمب کافه‌ها در تهران، اگرچه در نگاه اول یک رویداد محلی و جزئی به نظر می‌رسد، اما در عمق خود نشانه‌ای از یک روند جهانی و کهنه‌تر است؛ روندی که هابرماس از آن با عنوان «استعمار زیست‌جهان» یاد می‌کند. از نگاه او، در جوامع متاخر صنعتی، نظام‌های عظیم اقتصادی و دیوان‌سالاری دولتی، با زبانی ابزاری و حسابی، به تدریج به قلمرویی هجوم می‌آورند که محل ارزش‌ها، هنجارهای اخلاقی و پیوندهای انسانی است. زیست‌جهان، آن قلمرو بکر ارتباطات چهره‌به‌چهره و همدلی، زیر چرخ‌های منطق سود و قدرت پایمال می‌شود. در ماجرای خیابان سنایی، ما شاهد هم‌آمیزی دو نوع منطق هستیم؛ از یک سو، منطق قدرت که با بهانه‌های نظم‌آفرینی درهای کافه‌ها را می‌بندد و از سوی دیگر، منطق سرمایه که فضا را صرفاً به‌مثابه بستری برای مصرف‌گرایی و انفعال تعریف می‌کند. حاصل این هم‌آمیزی، حذف تدریجی عرصه‌های گفت‌وگو و تعامل رودررو است؛ جایی که کنش ارتباطی، جای خود را به کنش ابزاری و حسابگری می‌دهد. امروز، تداوم حیات اجتماعی بسیاری از ما، به‌ویژه نسل جوان، با تمام فشارهای روانی و اقتصادی ناشی از بحران‌های بی‌دری، در همین فضاهای به‌ظاهر ساده کافه‌ها و نشستن بر لب جدول‌ها معنا پیدا می‌کند. اما گویی یک سیاست نانوشته و نامرئی، در حال «پاتوق‌زدایی» از شهرهاست تا شهروندان را از کنشگرانی جمعی، به مصرف‌کنندگانی تنها و بی‌اثر تبدیل کند.

در این میان، نقش فناوری‌های نوین و فضای مجازی را نیز نمی‌توان نادیده گرفت؛ نقشی دوگانه و توأمان با تناقض. از یک سو، این فضاها پتانسیل خلق «عموم‌های جدید» و افقی را دارند که در آن افرادی ناشناس و پراکنده از گوشه و کنار جهان می‌توانند گردهم آیند و به نقد قدرت بپردازند. اینترنت، در بهترین شکل خود، می‌تواند همان کارکرد کافه‌های پاریس را در مقیاسی سیاره‌ای ایفا کند؛ جایی برای تبادل نظر، شکل‌گیری افکار عمومی فارملی و تمرین شهروندی جهانی. از سوی دیگر، همین فضاها نیز به‌سرعت در مسیر همان منطق استعماری قدم می‌گذارند؛ به میدان رقابت غول‌های سرمایه‌دار و ابزاری ظریف برای نظارت، کنترل و هدایت افکار عمومی تبدیل می‌شوند و به‌جای تقویت گفت‌وگوی عقلانی، به قطبی‌سازی، روزمرگی و انفعال مصرف‌گرایانه دامن می‌زنند. به عبارت دیگر، فضای مجازی نه راهی‌بخش مطلق است و نه زندانی‌کننده محض، بلکه عرصه‌ای نبردگاه است که سرنوشت آن به نحوه کنش ما و نیروهای مسلط بر آن بستگی دارد.

برای درک عمیق‌تر آنچه در خیابان سنایی و مکان‌های مشابه رخ می‌دهد، می‌توانیم از لنز دو نظریه‌پرداز دیگر نیز به ماجرا بنگریم: هاری لوفور و دیوید هاروی. لوفور در نظریه «تولید فضا» به ما یادآوری می‌کند فضا صرفاً یک بستر خنثی یا ظرفی برای رخدادهای اجتماعی نیست؛ فضا خود «تولید» می‌شود و در عین حال، روابط اجتماعی را بازتولید می‌کند. وقتی یک جدول تخریب می‌شود، صرفاً یک تک سنگ یا بتن از میان نمی‌رود، بلکه نوعی از «زندگی روزمره» و شیوه‌ای از بودن در کنار یکدیگر از بین می‌رود و فضایی جدید، انفعالی و مصرف‌گرایایگزین آن می‌شود. از سوی دیگر، دیوید هاروی با طرح مفهوم «حق به شهر»، افق را گسترده‌تر می‌بیند. به باور هاروی، حق به شهر فراتر از دسترسی به مسکن یا خدمات عمومی است؛ این حق، مشارکت در تولید فضای شهری و تصمیم‌گیری درباره چگونگی ساخت مرکزیت‌های جدید برای ملاقات، تبادل و زیست جمعی را شامل می‌شود. وقتی این حق از شهروندان سلب می‌شود، آنها دیگر عاملان و کنشگران اصلی سرنوشت خویش نیستند و به تماشاگرانی منفعل در سینمای شهر بدل می‌شوند. عدالت فضایی در این چارچوب، معنایی فراتر از توزیع یکسان خدمات پیدا می‌کند و به توانمندسازی شهروندان در فرایند تصمیم‌گیری درباره فضاهای زندگی‌شان گره می‌خورد. تخریب فیزیکی یک مکان کوچک به‌ظاهر بی‌اهمیت، در واقع تجلی «خسوف نامدین» علیه عاملیت جمعی شهروندان است؛ اعلامی خاموش و در عین حال رسا که شما حتی برای نشستن در کنار هم، برای حرف‌زدن و فکر کردن، نه مجوزی دارید و نه جایی. اینجا، شهر دیگر جای شهروندان نیست.

سامانه‌های دوجرخه اشتراکی به‌عنوان نوعی از شیوه جابه‌جایی فعال، کم‌هزینه و پاک، جایگاه ویژه‌ای در توسعه حمل‌ونقل پایدار و انسان‌محور پیدا کرده‌اند و در بیش از ۵۰ کشور فعال هستند و سالانه میلیون‌ها سفر شهری را تسهیل می‌کنند. این سامانه‌ها می‌توانند بخشی از سفرهای کوتاه درون‌شهری را بر عهده بگیرند و در ترکیب با شبکه حمل‌ونقل مکانی، پشتیبان سفرهای بلند باشند و وابستگی به خودروی شخصی را کاهش دهند. از سوی دیگر، این سامانه‌ها امکان دسترسی طیف متنوعی از افراد به دوجرخه را فراهم می‌کنند و مزایای متنوعی در حوزه‌های اقتصادی، اجتماعی، محیطی و سلامت‌محور برای فرد و جامعه به ارمغان می‌آورند. با این حال، فرایند توسعه سامانه‌های دوجرخه اشتراکی در جهان تحت تأثیر عوامل مختلف جغرافیایی، فرهنگی، اقتصادی، سیاسی و نهادی، با چالش‌های گوناگونی همراه بوده است. در حالی که توسعه تکنولوژی به معرفی نسل‌های مختلف دوجرخه اشتراکی کمک کرده و استفاده از آن را تسهیل و گارایی آن را افزایش داده، اما چگونگی و میزان پیشرفت فرایند توسعه این سامانه‌ها در زمینه‌های شهری مختلف به عواملی فراتر از حوزه تکنولوژی نیز وابسته است؛ عواملی که ریشه در ساختارها و ویژگی‌های زمینه‌مندی دارند که بدون فهم آنها و تبیین رویکردهای مناسب در مواجهه با آنها، به چالش‌ها و موانعی برای موفقیت این سامانه‌ها تبدیل خواهند شد.

در شهر تهران نخستین سامانه هوشمند با نام «بیدود» در اواخر دهه ۹۰ آغاز به کار کرد، اما در پی تحولات مدیریتی و سیاسی، مشکلات مالی و شیوع کرونا متوقف شد. از اواسط سال ۱۴۰۲، شرکت دانش بنیان «زیرو» با ظرفیتی پایین در بخش مرکزی شهر آغاز به کار کرد، اما به دلیل عدم حمایت از سمت مدیریت شهری، هنوز نتوانسته خدماتش را در مقیاس شهر تهران گسترش دهد. مدیریت شهری جدید تصمیم گرفت به‌جای حمایت از گسترش چنین شرکت‌هایی، به متولی اصلی برای راه‌اندازی چنین سامانه‌هایی تبدیل شود؛ تصمیمی که موجب قرارداد مستقیم با شرکت «نارویاک» شد و پس از گذشت بیش از سه سال، با وجود هزینه‌های بسیار، هنوز موفق به راه‌اندازی آن نشده است. پروژه‌ای که صرفاً محدود به یک دوره آزمایشی یک‌ماهه در آذرماه ۱۴۰۴ شد که فقط حدود صد عدد دوجرخه معمولی که از نظر فنی به‌هیچ‌وجه مناسب نبودند، در بخش مرکزی تهران رها و بعد از آن دوره جمع‌آوری شد.

در فقدان تحلیلی جامع از عوامل مؤثر بر موفقیت و شکست این تجربه‌ها، تکرار تجربه‌های ناموفق تداوم یافته است؛ تداومی که علاوه بر تثبیت گفتمان عمومی مبنی بر شکست پروژه‌های توسعه دوجرخه در تهران، بستری غیرجذاب و پرریسک برای ورود بخش خصوصی فراهم می‌کند. در پژوهشی که به‌تازگی با هدف تبیین چالش‌های توسعه سامانه‌های دوجرخه اشتراکی در تهران انجام شد، با تعدادی از مدیران، متولیان، سرمایه‌گذاران شرکتی و کنشگرانی که به‌طور مستقیم درگیر در این پروژه‌ها بودند، مصاحبه کرده و پاسخ‌ها را تحلیل کردیم. در ادامه، خلاصه‌ای از نتایج این تحقیق ارائه شده است.

اول، چالش اقتصادی و مالی؛ هزینه بالای سرمایه‌گذاری اولیه، وابستگی شدید به نوسانات ارزی و نبود حمایت‌های مالی پایدار از سوی مدیریت شهری، استمرار فعالیت این سامانه‌ها را تهدید می‌کند. تصور مدیریت شهری از این مجموعه‌ها مشابه بیمانکاران خدماتی و مبتنی بر رابطه سود و زیان است؛ در حالی که این شرکت‌ها به اقتضای مأموریتشان، مستلزم حمایت جدی و پایدار هستند. سامانه‌ها به مقیاس کوچک و تعداد زیاد برای رونق «محله‌محوری» به یکی از پرترکارترین کلیدواژه‌های مدیریت شهری تبدیل شده است. در اسناد توسعه شهری، سخنان مدیران، برنامه‌های شهرداری‌ها و شوراهای شهر، همه از ضرورت بازگشت به محله سخن می‌گویند؛ گویی را بر برون‌رفت از بسیاری از مسائل شهر، از کاهش مشارکت شهروندان گرفته تا ارتقای کیفیت زندگی، از دل احیای محله‌ها می‌گذرد. اما پیش از آنکه محله‌محوری را به نسخه‌ای برای درمان همه مسائل شهر تبدیل کنیم، شاید لازم باشد پرسشی ساده اما بنیادین مطرح شود. وقتی امروز از «محله» سخن می‌گوییم، دقیقاً از چه چیزی حرف می‌زنیم؟ آیا محله همان محدوده‌ای است که روی نقشه با چند خیابان اصلی و فرعی مشخص می‌شود؟ آیا محله همان واحدی است که شهرداری برای آن مدیر، سرای محله یا دفتر خدمات تعریف می‌کند؟ یا محله پیش از هر چیز، یک تجربه اجتماعی-فضایی است، جایی که مردم در آن زندگی می‌کنند، دیده می‌شوند، رابطه می‌سازند، خاطره تولید می‌کنند و بخشی از هویت خود را در آن بازمی‌یابند؟ پاسخ به این پرسش‌ها چندان بدیهی نیست؛ زیرا آنچه بسیاری از ما از محله در ذهن داریم، بیش از آنکه یک مفهوم برنامه‌ریزی‌شده باشد، یک تجربه زیسته آمیخته با خاطره، تعلق و زندگی روزمره است. شاید بزرگ‌ترین سوبرداشت در سیاست‌های امروز آن باشد که محله را صرفاً یک کالبد می‌دانند، در حالی که محله یک فرایند است. در ادبیات رشته منظر، محله را نمی‌توان صرفاً با کالبد توضیح داد. محله از تلاقی سه عنصر مکان، رابطه و تکرار زندگی روزمره شکل می‌گیرد. ساختمان‌ها، خیابان‌ها، مدرسه، مسجد، بازارچه، پارک و مرکز خدمات، تنها زمانی محله می‌سازند که به بستری برای تعامل اجتماعی تبدیل شوند. از این منظر، محله فرایندی است که در طول زمان از تعامل میان انسان، فضا، خاطره، رویداد و اعتماد اجتماعی شکل می‌گیرد. به همین دلیل است که می‌توان یک محدوده شهری پر از ساختمان داشت، اما محله نداشت.

خطای رایج در سیاست‌گذاری شهری ایران آن است که اغلب میان «قلمرو اداری» و «محله اجتماعی» تفاوتی گذاشته نمی‌شود. شهر به واحدهای کوچک‌تر تقسیم می‌شود، برای هر واحد نامی انتخاب می‌شود. نهادی محلی تعریف می‌شود و سپس انتظار می‌رود که تعامل اجتماعی تبدیل شود.شش از چه چیزی حرف می‌زنیم؟ آیا محله همان محدوده‌ای با بخش‌نامه شکل نمی‌گیرد. اعتماد، همسایگی، تعلق، همکاری و مسئولیت مشترک، محصول زمان، تجربه مشترک و امکان حضور در فضاهای عمومی‌اند. پژوهش‌های جدید درباره نسبت فضای عمومی و انسجام اجتماعی نیز نشان می‌دهد که کیفیت فضاهای عمومی، دسترسی، امنیت ادراک‌شده، تنوع کاربری، امکان حضور گروه‌های مختلف و طول مدت سکونت، بر شکل‌گیری حس تعلق و پیوند اجتماعی اثر می‌گذارند. این نکته برای ایران امروز اهمیت بیشتری دارد؛ زیرا کلان‌شهرهایی با دیگر مشاهبت چندانی به شهرهای محله‌مند گذشته ندارند. در شهرهای تاریخی، محل سکونت، محل خرید، محل عبادت، محل گفت‌وگو و بخش مهمی از روابط اجتماعی در مقیاسی نزدیک به هم قرار داشتند. اما در شهر معاصر، زندگی تکه‌تکه شده است؛ خانه در یک نقطه است، کار در نقطه‌ای دیگر، خرید در مرکز تجاری، آموزش در منطقه‌ای متفاوت و بخش مهمی از ارتباطات در فضای مجازی. اجاره‌نشینی، جابه‌جایی دائمی خانوارها، رشد آپارتمان‌نشینی، کاهش ماندگاری جمعیت، نامنی اقتصادی و شکاف‌های سبک زندگی، پیوندهای پایدار همسایگی را سست کرده‌اند. در چنین شرایطی، فرض اینکه در هر محله، جامعه‌ای آماده

چالش‌های توسعه دوجرخه اشتراکی در تهران و ضرورت اصلاح شیوه‌های فعلی مدیریت شهری

چرا دوجرخه‌های اشتراکی در تهران به مقصد نمی‌رسند؟

خودرومحور در سیاست‌گذاری نیز به این بی‌ثباتی دامن می‌زند.

سوم، چالش فرهنگی و اجتماعی؛ تصویر اجتماعی دوجرخه در استفاده افراد از آن به‌عنوان وسیله جابه‌جایی بسیار تأثیرگذار است. دوجرخه‌سواری در تهران هنوز به‌عنوان یک رفتار معمول جابه‌جایی پذیرفته نشده و همچنان با نوعی نگاه سنتی، طبقاتی یا جنسیتی مواجه است. این نگرش‌ها نه‌تنها تقاضا را محدود می‌کنند، بلکه گاهی مانع حضور اقشار مختلفی ازجمله زنان می‌شوند. این موضوع نه‌فقط در ارتباط با جنسیت و سن، بلکه در ارتباط با جایگاه شغلی افراد نیز مطرح است. حتی در میان مسئولان و مدیران شهری و حمل‌ونقلی که از دوجرخه برای جابه‌جایی بین خانه و محل کار استفاده می‌کنند، تجربه‌هایی از سرزنش همکاران و مدیران بالادستی وجود دارد. از سوی دیگر، نبود برنامه‌های فرهنگی و آموزشی گسترده از سوی نهادهای متولی حمل‌ونقل و رسانه‌های شهری، سبب شده آگاهی عمومی درباره مزایا و کارکرد دوجرخه‌سواری به‌عنوان شیوه‌ای از جابه‌جایی، بسیار محدود بماند. در نتیجه، تغییر رفتار شهروندان در این زمینه به کندی صورت می‌گیرد. امری که ضرورت توجه ویژه به آن با طرح مفهوم «زیساخت انسانی» در حوزه دوجرخه‌سواری شهری در ادبیات این حوزه مطرح شده است؛ مفهومی که ناظر بر مجموعه‌ای از ظرفیت‌های اجتماعی- فرهنگی، ادراکی و آموزشی است و در کنار توسعه زیرساخت‌های کالبدی (سخت) بسترساز پذیرش و گسترش دوجرخه‌سواری شهری می‌شود.

چهارم، فنی و زیرساختی؛ کمبود مسیرهای ایمن و پیوسته، جانمایی نامناسب ایستگاه‌ها، انتخاب نادرست نوع دوجرخه اشتراکی با توجه به توپوگرافی تهران، مشکلات لجستیکی و اختلال در دسترسی به اینترنت پایدار، موانع اصلی این حوزه هستند. به گفته یکی از مدیران فعال در این حوزه، وابستگی سامانه‌های دوجرخه اشتراکی به فناوری‌های اینترنت اشیا، جی‌پی‌اس و اپلیکیشن‌های تلفن همراه از یک سو امکان کنترل و بهینه‌سازی داده‌محور را فراهم می‌کند، اما از سوی دیگر، سامانه را در برابر ضعف‌های زیرساخت دیجیتال شهری آسیب‌پذیر می‌کند. مشکلات اتصال اینترنت، اختلال در قفل‌های هوشمند و خاموشی ناگهانی دستگاه‌ها، نمونه‌هایی از مسائلی هستند که به تجربه منفی کاربران منجر می‌شود. در مسیر توسعه سامانه‌های دوجرخه اشتراکی در تهران، چالش‌های اقتصادی و مالی، نارسایی‌های نهادی و مدیریتی، چالش‌های فرهنگی و اجتماعی و در نهایت ضعف‌های فنی و زیرساختی به‌صورت هم‌زمان و درهم‌تنیده عمل و شکل‌گیری تقاضا، پایداری خدمات، پذیرش عمومی و مقیاس‌پذیری سامانه را محدود می‌کنند. در بُعد اقتصادی، فقدان بالای راه‌اندازی و نگهداشت، همراه با نبود چارچوب‌های حمایتی راهبردی و نگاه پروژه‌ای به این حوزه، زمینه شکل‌گیری چرخه‌ای را فراهم می‌کند که به واسطه آن، چنین سامانه‌هایی در مقیاسی محدود باقی می‌مانند. این وضعیت، در کنار ابهام در نوع رابطه حقوقی با مدیریت شهری، بی‌ثباتی‌های نهادی و تصمیم‌های مقطعی، به فرسایش اعتماد عمومی می‌انجامد. از منظر نهادی، بزرگ‌ترین خلا شناسایی‌شده، غلبه رویکرد «خودرومحور» در سیاست‌گذاری و نگاه «بیمانکاری» مدیریت شهری به شرکت‌های دانش بنیان است. تا زمانی که شهرداری نقش خود را از یک متولی مستقیم تا ناظر صرف، به یک تسهیلگر و حامی راهبردی تغییر ندهد، در کنار عدم بازنگری در مدل‌های قراردادی این حوزه با شرکت‌های دانش بنیان که علی‌الصول باید واجد انعطاف و راهبردهای حمایتی باشند و همچنین دیدگاه‌های کوتاه‌مدت و بی‌ثباتی‌های مدیریتی، مانع از ورود پایدار شرکت‌ها به این حوزه خواهند بود.



محله‌محوری؛ بازگشت به گذشته یا بازآفرینی اجتماع؟

و منسجم برای مشارکت وجود دارد، بیش از آنکه توصیف واقعیت باشد، نوعی بازگشت به گذشته و آرزو است. با این حال، این دگرگونی به معنای پایان محله نیست. مسئله این نیست که محله دیگر وجود ندارد؛ مسئله این است که شکل تاریخی آن دیگر قابل بازتولید نیست. هیچ جامعه‌ای که گذشته بازنمی‌گردد، همان‌گونه که خانواده امروز با خانواده صد سال پیش تفاوت دارد، محله امروز نیز نمی‌تواند عیناً همان سازمان فضایی و اجتماعی گذشته را داشته باشد. بنابراین، محله‌محوری اگر قرار است راهبردی جدی باشد، نباید به نوستالژی بازگشت به کوچه‌های قدیمی، میدان‌های سنتی یا روابط همسایگی ازدست‌رفته فروگاسته شود. آنچه باید احیا شود، صورت گذشته نیست؛ منطق شکل‌گیری محله است. این منطق در شهرهای تاریخی ایران و جهان اسلام، بر وجود «مرکز زنده» استوار بود. مسجد، بازار، میدان، گذر، تکیه، آتخابار یا مدرسه، هر کدام به‌نوعی محل تلاقی زندگی اجتماعی بودند. مرکز محله فقط یک ساختمان نبود، جایی بود که عبادت، دادوستد، خبر، قضاوت، آموزش، مناسک، گفت‌وگو، جشن و سوگواری در آن جریان پیدا می‌کرد. به بیان دیگر، مرکز محله پیش از آنکه کالبد باشد، رویداد بود. ارزش آن نه‌فقط در معماری و ساختمان‌های آن، بلکه در توانایی‌اش برای کردهم‌آوردن مردم و تولید تجربه مشترک بود. امروز نیز محله بدون مرکز زنده شکل نمی‌گیرد، اما این مرکز لزوماً منطق بر شکل تاریخی آن نخواهد بود. در برخی محلات ممکن است مسجد همچنان ظرفیت کانونی داشته باشد، در برخی دیگر، مدرسه، کتابخانه، پارک، خانه سلامت، بازارچه محلی، فضای کار اشتراکی، کافه، ایستگاه مترو، مرکز فرهنگی یا حتی یک رویداد منظم هفتگی می‌تواند نقش مرکز را ایفا کند. نکته تعیین‌کننده، نام یا فرم بنا نیست؛ مسئله این است که آیا آن فضا می‌تواند گروه‌های متنوع مردم را کنار هم بنشاند، اعتماد تولید کند و امکان کنش جمعی بسازد یا نه! از همین منظر، باید میان «ساختن مرکز محله» و «زنده‌کردن مرکز محله» تفاوت گذاشت. ساختن مرکز، کاری عمرانی است؛ اما زنده‌کردن مرکز، کاری اجتماعی، فرهنگی و نهادی است. ممکن است شهری صدها سرای محله، خانه سلامت یا مرکز خدمات داشته باشد؛ اما اگر این فضاها به محل رفت‌وآمد واقعی مردم، گفت‌وگوی عمومی، تصمیم‌سازی محلی و تجربه مشترک تبدیل نشوند، در نهایت به ساختمان‌هایی که‌اثر تبدیل خواهند شد. سیاست محله‌محوری نباید فقط به تولید فضاهای اداری در مقیاس کوچک‌تر و محله‌ای محدود شود؛ بلکه باید زندگی عمومی را در مقیاس محلی بازآفرینی کند.

در اینجا مفهوم مشارکت نیز نیازمند بازخوانی است. مشارکت مردمی منبعی آماده نیست که دولت هر زمان اراده کرد از آن برداشت کند؛ مشارکت محصول اعتماد است و اعتماد زمانی شکل می‌گیرد که مردم احساس کنند حضورشان اثر دارد. اگر مردم فقط برای اجرای تصمیم‌های از پیش گرفته‌شده فراخوانده شوند، نام آن مشارکت نیست؛ بسیج اجتماعی موقت است. مشارکت واقعی زمانی آغاز می‌شود که مردم در تشخیص مسئله، تعیین اولویت، تخصیص منابع، نظارت بر اجرا و ارزیابی نتیجه نقش داشته باشند. تجربه‌های جهانی توسعه اجتماع‌محور نیز نشان می‌دهد توانمندسازی جامعه محلی زمانی معنا دارد که جامعه محلی در تصمیم‌گیری و منابع توسعه‌ای سهم و نقش واقعی



فقدانی قدیمی خواهد گذاشت؛ فقدان اجتماع در دل شهر.