

و در این فروختن راه را بر فسادی چشم‌گیر می‌گشائیم. او ضمن تاکید بر استفاده از منظر طبیعی زیبا از درآمد گردشگری نیز یاد کرده است.

در این مبحث ارزشمند دو نکته اساسی مورد غفلت قرار گرفته است که تا به امروز البته با فراز و فرودهایی کم و بیش ادامه یافته است. نخست تاکید کامل بر جسم شهر و بی‌توجهی به روح شهر و فرهنگ شهری و دوم غفلت کامل درباره‌ی حقوق شهروندی و اهمیت دخالت و مشارکت واقعی و موثر ساکنان شهر یا همان شهروندان که حاصل آن تماشاجی بودن آحاد مردم که از قرن‌ها پیش وجود داشته و ادامه یافته است یعنی همان حق به شهر.

بررسی‌های کم‌رمق این معلم درباره موضوعی که به هنگام شنیدن آن، برایم امری گنگ و نامفهوم بود با زمین خوردن آن مرد بیچاره، موضوعی مهم و قابل درک از آب درآمد. زیرا نه تنها مردم مشارکت و دخالتی ندارند، حتی کوشش‌های متخصصان رشته‌های شهری نیز در مقابل سود و تهاجم همه‌جانبه به سرزمین، چندان به حساب نمی‌آید.

سال‌هاست که درست یا نادرست برای شهرها تحت عناوین مختلفی برنامه‌ریزی و به جنبه‌های مختلف شهر اشاره می‌شود. اما به راستی برنامه‌ریزی‌های انجام شده تا چه حد به کار آمده است؟ اغتشاش و درهمی و رشد بی‌برنامه شهرها که فقط از سود تاثیر می‌پذیرند گواهی است بر بی‌اعتنایی به طرح‌ها و برنامه‌های تدوینی، متاسفانه با ورود ماشین و نمره کردن دائمی آنها و حرکتشان در شهرها، در کنار سودآوری هر چه بیشتر، به هر شکل و حیل‌های، مساله عبور و مرور نیز بر زندگی و توسعه شهرها سایه انداخته است که حاصل آن انواع آلودگی‌ها و نابودی زیستگاه روزمره انسان‌هاست. حق به شهر نقدی تمام عیار بر چنان شرایطی است که گویی هرگز از رشد باز نمی‌ماند. "حق به شهر" پاسخی به بی‌اعتنایی به سرنوشت انسانهای شهری است. انسانهایی که حتی بهنگام صدمه خوردن جز نگاهی مات و مبهوت، به شکلی که هنوز قیافه مرد بیچاره بر زمین افتاده در ذهنم تداعی می‌کند، واکنش دیگری ندارند و می‌دانند که هر عمل دیگری از آنجا که به جایی نمی‌رسد، بیهوده و بی‌مورد است. "حق به شهر" از لزوم دخالت یکایک شهروندان در شکل و شمایل، کیفیت و کمیت و در دگرگونی‌های شهر حکایت دارد. مرحوم فریدالدوله گلگون سال‌های سال از زمان خود جلوتر به شهر نگرسته است، اما بی‌توجهی او به حضور و دخالت و اندیشه، برنامه‌ریزی و اقدام، آن‌هم چه فردی و چه توسط سازمان‌های اجتماعی و مردمی که از حضور و مشارکت شهروندان شکل می‌گیرند، سخنی به میان نیاورده است. آیا به راستی امروز پس از ۸۰ سال بر این کاستی غلبه کرده‌ایم؟

مطرح‌کنندگان این اندیشه برجسته تاکید کرده‌اند که تا سودآوری از طریق خریدن قوانین و یا بی‌اعتنایی کامل به حقوق مردم و قوانین پاسدار آن حقوق که مهمترین دلیل وجودی موضوعی بنام شهرسازی و رشد دائمی شهری است، هیچ حق و قانونی ارزش و موضوعیت واقعی خود را به دست نمی‌آورد. به این دلیل "حق به شهر" ضمن بازگو کردن گره خوردن سرنوشت انسان و سرزمین به سرمایه‌اندوزی اقلیتی بی‌اعتنا به همه کس و همه چیز، از ضرورت پایان دادن به چنان سرنوشتی یاد می‌کند. تاکید "حق به شهر" بازگرداندن جوهر واقعی انسان بودن به زندگی، به خصوص زندگی شهری است. نکته ارزنده دیگر تاکید ارائه‌کنندگان این اندیشه درخور توجه براین واقعیت است که "حقوق بشر"، "حقوق شهروندی"، پیدایش شهروند آگاه، مسوول و صاحب حق حتی در کشورهایی که حقوق مذکور برای قرن‌ها مطرح بوده است، امری ناتمام و ظاهری است. و هرگز به شکلی که باید وجود داشته باشد و موثر واقع شود، پدید نمی‌آید. البته برای این معلم تردیدی باقی نمانده است که "حق به شهر" اگر درست مطرح شود حاوی مطالبی است به مراتب فراتر از آنچه که عرضه شد. تا چه پیش آید ...

تنکابن شهریور ۱۳۹۴

تقابل "حق مالکیت خصوصی و حق به شهر" در بستر اقدامات نوسازی شهری (مطالعه موردی: اتوبان امام علی در محلات اتابک و مینایی)

رضا خیرالدین^۱، ابراهیم دلایی میلان^۲

چکیده

حق به شهر در مفهوم واقعی خود تناقضی با سایر حقوق شهروندی ندارد، اما محدودیت‌ها و ضعف‌هایی که در تعریف ماهیت و تبیین جایگاه این حق از یک سو، و برقراری تعامل بین آن با سایر حقوق از سوی دیگر وجود دارد، چالش‌ها و پیامدهایی به دنبال خواهد داشت که در طرح‌ها و برنامه‌های توسعه شهری در مقیاس عام و در بستر اقدامات نوسازی شهری در مقیاس خاص، نمود واقعی پیدا می‌کند. از مهمترین تعارضاتی که بین اهداف "حق به شهر" و فرایند "اقدامات نوسازی شهری" وجود دارد، بیتوجهی به "حق مالکیت خصوصی" می‌باشد، حق به فضای خصوصی، حقی است که زندگی کردن ساکنین را در شهر معنا می‌بخشد، اما وقتی که اقدامات نوسازی شهری با هدف تحقق‌پذیری حق به شهر، حق به فضا را از ساکنین ساقط کند و حق مالکیتی این ساکنین را به حاشیه براند، نه تنها حق به شهر تحقق نخواهد یافت بلکه بی‌عدالتی در فضاهای شهری نیز نمایانتر خواهد شد. این پژوهش درصدد است، با نقد و بررسی پروژه اتوبان امام علی از دو بعد حق مالکیت و حق به شهر، از یک سو در جهت تقویت مفهوم و جایگاه "حق به شهر" و در راستای آن، تعریف "حق مالکیت" گام بردارد و از سوی دیگر تقابل موجود بین حق مالکیت و حق به شهر را به تعادلی دوسویه سوق دهد، لذا این پژوهش از ماهیت و رویکرد کیفی برخوردار بوده و بیشتر بر تحلیل نقد گونه‌ای استوار است که با استفاده از "استدلال منطقی" هم در بعد نمونه موردی (اتوبان امام علی در محلات اتابک و مینایی) و هم در بعد مطالعات اسنادی، به تحلیل و بررسی جایگاه دو مفهوم "حق به شهر و مالیکت" در فرایند اقدامات نوسازی شهری می‌پردازد.

واژگان کلیدی

حق مالیکت، حق شهر، اقدامات نوسازی، اصل تعامل

۱- استادیار گروه شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، Reza_kheyroddin@iust.ac.ir
۲دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، E_milan@arch.iust.ac.ir

۱- مقدمه

در بستر ضوابط و مقررات شهرسازی کشور، پروژه‌های توسعه شهری در مقیاس‌های مختلفی و با اهداف متنوعی از قبیل بهبود حمل‌ونقل شهری، نوسازی بافت‌های شهری و ارتقا کیفیت محیط زندگی در جهت بهبود وضعیت شهر و سامان بخشیدن به ابعاد مختلف زندگی شهری تهیه شده و به اجرا در می‌آید. امروزه بسیاری از شهرهای کشور بخصوص کلانشهر تهران به دلیل افزایش جمعیت، مهاجرت‌های بی‌رویه و توسعه افقی شهر، عدم خدمت‌رسانی جدید به هسته‌های قدیمی شهر و همچنین تمرکز فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی در این بخش موجب شده که بافت‌هایی از این قبیل از نظر امنیتی، اجتماعی، اقتصادی، زیست‌محیطی و قانونی با مشکلاتی روبه‌رو شوند که باعث فرسودگی اجتماعی و کالبدی درونی بافت‌ها گردند و به دنبال آن پایین آمدن کیفیت محیط زندگی را در پی داشته باشند. به دنبال این فرآیند، مدیریت شهری با اقدامات نوسازی نوسازی که در بستر فضاهای شهری به اجرا در می‌آورد، به دنبال ارتقا کیفیت زندگی شهری و زیست‌پذیری نمودن فضاهای شهری می‌باشد. ساماندهی بافت‌های فرسوده و به طور کلی اقدامات نوسازی نوسازی شهری، یک موضوع چند وجهی و چند منظمی است، در این بین نظام حقوقی ساماندهی و اقدامات نوسازی نوسازی این بافت‌ها که از مهم‌ترین وجوه و زمینه‌های تحقق‌پذیری آن به شمار می‌رود، تاکنون در ایران کمتر مورد توجه قرار گرفته است؛ به طوری که یکی از بزرگ‌ترین مشکلات اجرایی ساماندهی آن بافت‌ها در شهر تهران، عدم امکان تملک به موقع املاک واقع در طرح‌های مربوطه است (کمانرودی، ۱۳۹۲: ۲۴۳). در فرآیند این اقدامات، گروه‌هایی به عنوان ذی‌نفعان و ذی‌نفوذهای مداخله‌گر در طرح‌ها و پروژه‌های مذکور، چه نمایان و چه پنهان در سازماندهی این اقدامات مداخله نموده و در مقابل گروهایی از ساکنین، تحت تأثیر این اقدامات به حاشیه رانده می‌شوند. این چالش در فرآیند اقدامات نوسازی نوسازی شهری از عدم تعادل میان منافع عمومی و حقوق مالکانه موجود ناشی می‌شود. به عبارتی دیگر اقدامات نوسازی نوسازی که در بستر فضاهای شهری و در جهت تحقق‌پذیری "حق به شهر" به اجرا در می‌آید، از حقوق مالکیتی ساکنین، که به نوعی تحت عنوان "حق فضای خصوصی" نامیده می‌شود، غافل بوده و در نتیجه حقوق شهروندی و مدنی این ساکنین به انزوا کشیده می‌شود. به عبارت دیگر این پروژه‌ها در بستری به اجرا در می‌آیند که مالکیت خصوصی این بستر را تحت تأثیر قرار داده و از آن تأثیر می‌پذیرد، تعارضاتی که فی مابین منافع عمومی و حق مالکانه در بستر پروژه‌های شهری اتفاق می‌افتد در حقیقت تعارض میان "حق به شهر" به عنوان حقی برای ساکنین شهر و "حق به فضای خصوصی" به عنوان حقی برای ساکنین فضا (منظور از فضا، فضای خصوصی و منظور از حق، حق مالکیت می‌باشد)، در بستر اقدامات نوسازی نوسازی شهری می‌باشد. با مفاهیم مختلف حقوقی، پژوهش‌ها در رابطه با حق شهر، مبهم و از اساس گشوده مانده‌اند، از یک سو گشودگی مفهوم حق شهر می‌تواند در خدمت تبیین ارتباطات میان مباحثات مختلف راجع به عدالت اجتماعی باشد و از سوی دیگر دشوار است که این گشودگی اساسی را با این پنداز تطبیق داد که اهمیت عملی حقوق هم بستگی به این دارد که چگونه ما یک حق را تبیین می‌کنیم و هم به شکل خاصی که یک حق برآورده می‌شود (شفیعی و خدابخش، ۱۳۹۱). مسئله اساسی موضوع پژوهش از آن جا نشأت می‌گیرد که در مواردی از اقدامات و پروژه‌های نوسازی نوسازی شهری در راستای تحقق حق به شهر، تأمین حقوق مالکانه و دستیابی به منافع عمومی در تعارض با یکدیگر استفاده می‌شود و ضعف مقررات در این حوزه بیش از پیش موجب پیچیدگی موضوع و عدم اجرای صحیح پروژه‌ها می‌شود، به دنبال این مسئله، هدف پژوهش حاضر، بررسی اتوبان امام علی به عنوان اقدامی نوسازی در محدوده محلات اتابک و مینایی، و نقد جایگاه "حق به شهر" و "حق مالکیت خصوصی" در بستر این پروژه می‌باشد.

۲- روش پژوهش

این پژوهش بیش از آنکه به دنبال یافتن پاسخی در باب مسئله پژوهش (تقابل حق به فضای مالکیت و حق به شهر در اقدامات نوسازی شهری) باشد، با نقد و بررسی اتوبان امام علی به عنوان پروژه نوسازی نوسازی، در جهت تقویت مفهوم و جایگاه "حق به شهر" و همراستا با آن و تعریف "حق به فضای مالکیت خصوصی" به تدوین در آمده است. لذا پژوهش از ماهیت و رویکرد کیفی برخوردار بوده و بیشتر بر تحلیل نقد گونه‌ای استوار است که با استفاده از "استدلال منطقی" هم در بعد نمونه موردی (اتوبان امام علی در محلات اتابک و مینایی) و هم در بعد مطالعات اسنادی، به تحلیل و بررسی جایگاه دو مفهوم "حق به شهر و حق مالکیت خصوصی" در فرایند اقدامات نوسازی نوسازی شهری می‌پردازد. اطلاعات مورد نیاز براساس "مشاهده اسنادی" منجمله منابعی که به مجموعه‌ی فکری حق به شهر و حق به فضا (حقوق مالکانه) مرتبط بوده و در بخش‌هایی نیز برپایه "مشاهده میدانی" از اتوبان امام علی و محدوده اطراف آن در محلات اتابک و مینایی، جمع‌آوری شده است.

۳- چهارچوب نظری

۳-۱. اقدامات نوسازی شهری

نوسازی بافت در مقیاس خاص و اقدامات نوسازی نوسازی شهری در مقیاس عام، عبارت است از برنامه‌ریزی، طراحی و مدیریت هر گونه پروژه و طرحی که در جهت بهبود کیفیت زندگی شهری در بستر فضاهای خصوصی و عمومی شهر به وقوع می‌پیوندد. در دهه‌های اخیر رشد سریع شهرنشینی، توسعه و گسترش بی‌رویه شهرها، تنگناها، معضلات و پیچیدگی‌هایی را به همراه داشته است. از پیامدهای این پدیده، می‌توان به شدت یافتن ضرباهنگ تغییرات کالبدی شهرها از یک سو و جریان‌های فضایی جمعی از سوی دیگر اشاره کرد، که اغلب سبب افت منزلت‌های اجتماعی، نابسامانی در سازمان فضایی-کالبدی، زوال اقتصادی، عدالت اجتماعی و حقوق شهروندی شده است. شهر سنتی به مثابه سیستمی طبیعی و خودگردان که در طی فرآیندی تاریخی قادر به ایجاد تعادل و تناسب میان نیازها و آسیب‌های خود بود؛ در اثر تولد نیروهای دامن‌گستر مدرنیته نظیر صنعتی‌شدن که با ضعف نهادهای برنامه‌ریزی و نظارتی همراه بود، به عرصه‌ای از چالش‌ها و آسیب‌های گوناگون تبدیل گردید. تحت تأثیر چنین زمینه‌ای است که فهم از شهر به مثابه سیستمی طبیعی جای خود را به درک از شهر به مثابه پدیده‌ای انسانی می‌دهد که قابلیت شناخت، پیش‌بینی و کنترل‌پذیری دارد. در این راستا است که برنامه توسعه و عمران شهری در جهت سامان‌بخشی به تغییرات شهری مورد توجه برنامه‌ریزان شهری قرار می‌گیرد. روند تاریخی توسعه شهری در جوامع درحال توسعه نشان می‌دهد که اکثر برنامه‌ریزان شهری، تکنوکرات‌هایی هستند که بینش فنی-ابزاری آنها در توسعه و عمران شهری بر جنبه‌های اجتماعی-فرهنگی مردمان شهری غلبه دارد که این امر نارسایی‌هایی را هم برای سیستم اجتماعی، فرهنگی و کالبدی شهر ایجاد کرده و هم نوسازی بافت‌های فرسوده را در نیل به اهداف ابزاری خود ناموفق می‌سازد. از سوی دیگر، بینش فن‌سالارانه نسبت به فرآیند توسعه و عمران شهری و روش‌های بدست آمده از چنین بینشی، قادر به درک جنبه‌های ذهنی و تعریف‌گرایانه مردمان شهری در قبال پروژه‌های فنی-عمرانی شهر نبوده و در صورت پرداخت به ابعاد اجتماعی، فرهنگی و کالبدی این طرح‌ها صرفاً بر جنبه‌های عینی نوسازی بافت‌های فرسوده توجه می‌گردد. آنچه که در بررسی سیر تکوینی نوسازی شهری به عنوان بخشی از توسعه‌های شهر، ملاحظه می‌گردد، نوع نگاه به روش‌های مداخله و اقدامات حاصل از پروژه‌های ضربتی در مقیاس کلان با پیش زمینه‌های آمرانه و اجباری و تأکید بیشتر بر ابعاد کالبدی و اقتصادی و همچنین تسلط اندیشه‌های مدرنیستی و عدم توجه به پیامدهای اجتماعی و فرهنگی در رویکردهای پیش از بازآفرینی، به سوی اقداماتی قابل انعطاف‌تر، ترجیحی، خرد مقیاس و جامع نگر، تغییر نموده

است (بحرینی و دیگران، ۱۳۹۳: ۱۸). فقدان مالکیت فردی بر زمین یکی از مهمترین ویژگی‌های نظام شرقی به شمار می‌رود که در واقع نشان دهنده اثار حاکمیت شهر زورمدار است که خود محصول حاکمیتی استبدادی بوده است، به طوری که از مالکیت به عنوان حق حکومت با قابلیت واگذاری و بازپس گیری در هر لحظه و خانواده ای را از هستی ساقط کند، مطرح می‌گردد (پیران،۱۳۷۶).

با وجود این تغییر محتوایی در بستر اقدامات نوسازی شهری، همچنان پروژه‌ها و اقداماتی در جهت بهبود کیفیت زندگی شهری و تقویت خدمات رسانی از قبیل دسترسی، به اجرا در می‌آیند که آثار و نتایج مخرب غیر قابل انکاری را بر جای می‌گذارند. هر نوع اقدام نوسازی در هر بستری که به اجرا در می‌آید با سیاست‌ها و اهدافی که در پیش می‌گیرد، به نتایج و خروجی‌هایی دست پیدا می‌کند که باعث افزایش کمی و کیفی زندگی در این بسترها می‌شود، اما آن چه عموم اقدامات نوسازی شهری از آن غافل بوده و مورد بی‌توجهی برنامه‌ریزان این امر قرار می‌گیرد، عدم توجه به گروه‌های به حاشیه رانده شده در فرایند اقدامات نوسازی شهری می‌باشد. هر چند این گروه مذکور در هر پروژه و اقدام نوسازی ای، متفاوت می‌باشد، اما این گروه یا جایگاهی در فرایند اقدامات نوسازی نداشته و یا به عنوان گروهی از ذی‌نفوذ این طرح‌ها مطرح نمی‌شود. چنین رویکردی سبب می‌شود که به به دنبال بهبود و درمان زندگی بخشی از ساکنین شهر، حقوق زیستی بخشی دیگر از ساکنین شهر با چالش‌هایی روبه رو شود.

از نمونه این رویکرد می‌توان به طرح‌های نواب و اتوبان امام علی (ع) اشاره نمود؛ در طرح نواب همزمان با اجرای پروژه، سکونتگاه غیررسمی بالای خطوط راه‌آهن به وجود می‌آید و در طرح اتوبان امام علی نیز به دنبال اجرای این بزرگراه در جهت تسهیل دسترسی از شمال به جنوب شهر، نزدیک به هفت هزار خانوار واحد مسکونی خود را از دست می‌دهند، لذا اقدامات نوسازی شهری هر چند راهبردهایی بسیار منطقی و علمی برای بهبود زندگی شهری در دستور کار خود قرار داده است اما غفلت از ابعاد پنهان یا نیمه پنهانی که زندگی بعضی از ساکنین شهر را به خط می‌اندازد، کیفیت محتوایی فرایند این اقدامات را مورد نقد قرار می‌دهد.

۳-۲. حق مالکیت خصوصی

شهر ترکیبی است از فضاهای خصوصی و فضاهای عمومی که بگونه‌ای پیچیده در یکدیگر تداخل یافته‌اند. نیاز انسان به برقراری ارتباط و ارائه اندیشه‌ها و افکار در فضای شهر و نیز نیاز روانی او به ایجاد مرکزی در مجتمع‌های زیستی، عامل شکل‌گیری بناها و فضاهای عمومی در شهرها بوده است. فضاهای عمومی، عرصه ظهور وجه اجتماعی زندگی انسان در جامعه است. از این رو این فضاها به اندازه تاریخ زندگی انسان قدمت داشته و عضوی از جامعه است که می‌توان آن را در تمام جوامع انسانی اولیه به روشنی مشاهده کرد (بصیری و خلیجی، ۱۳۹۲: ۳۸). تفکیک فضای اجتماعی و فضاهای تحت تصرف ما به عرصه‌های عمومی و خصوصی یکی از مولفه‌های کلیدی است در باره این که اجتماع چگونه خود را سازماندهی می‌کند. زندگی روزمره همه ما زندگی در فضا است، این فضا از فضای بدن تا فضاهای عمومی در نوسان است، ما در اوقات مختلف در طول شبانه‌روز در محیط‌های گوناگونی قرار می‌گیریم: از فضای صمیمی خانه گرفته تا فضای بین شخصی مدرسه و محل کار و فضای غیرشخصی خیابان‌های پررفت و آمد (مدنی پور،۱۳۸۹)، لذا مجموعه این فضاها با پیوستگی ناگسستگی از یک سو و بعد زمانی بین آن‌ها از سوی دیگر، زندگی روزمره را تشکیل می‌دهند. حق به شهر در حقیقت حق به مجموعه این فضاهای شهری می‌باشد که این فضاهای شهری، از مقیاس فردی (فضای خصوصی بدن) آغاز شده، بعد از گذر از مقیاس گروهی (سکونت‌گاه شخصی و فضاهای نیمه‌خصوصی) به مقیاس شهری (فضاهای عمومی) محدود می‌شود. از نظر مالکیتی نیز فضاهای خصوصی عبارت است از فضاهایی که مالکیت و مدیریت آن بعد خصوصی و شخصی دارد و در مقابل فضاهای عمومی فضاهایی برای عموم ساکنین شهر و بعد

عمومی و جمعی دارد و مالکیت و مدیریت فضاهای عمومی شهر به مدیریت شهری وابسته است. حال این سؤال مطرح می‌شود که، آیا مدیریت این فضاها (خصوصی و عمومی) در تقابل با یکدیگر قرار دارد یا بایستی همسو باشد؟ در حقیقت حق به فضای خصوصی در برابر حق به شهر قرار می‌گیرد، حق به شهر در معنای واقعی خود بسیار گستردهتر و مشمول تمامی این حقوق می‌باشد ولی آن چه که ماهیت حق به شهر را در تقابل با سایر حقوق (مثل حق مالکیت خصوصی) قرار می‌دهد، ضعف در فرایند اقداماتی است که در جهت تأمین حق به فضا به فضاهای شهری تحمیل می‌شود.

۳-۳. حق به شهر

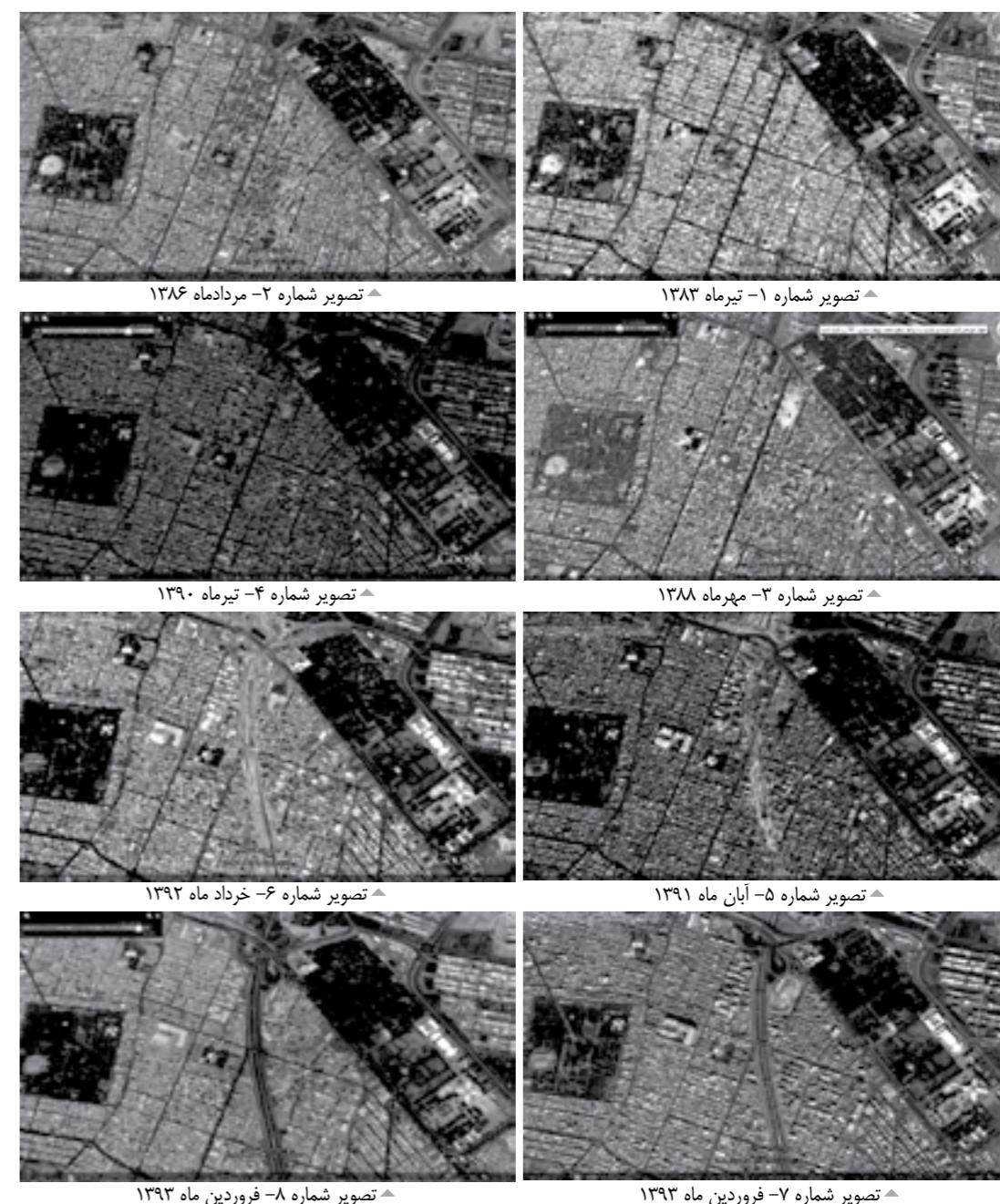
حق به شهر، مفهومی است که حق زندگی را در بستری فضائی به نام شهر تأکید می‌کند، شهر در این مفهوم اهمیت ویژه‌ای می‌یابد تا حدی که برای زندگی بهتر، ساکنان حقوق فردی و جمعی خود را نه در معنای عام بلکه باید این حقوق را در فضائی به نام شهر طلب کنند (ابراهیم پور، ۱۳۹۳). حق به شهر، حقوقی است که تمامی شاخص‌های زیستی پایدار را در بر می‌گیرد، به طوری که لُه‌فور به عنوان پایه‌گذار این نظریه معتقد است که حقوق بشر به عنوان حقی که مورد تأیید جامعه جهانی می‌باشد، در جهت دستیابی به اهداف "حق به شهر" لازم می‌باشد ولی کافی نیست، لذا حق شهر، در عین حال که همراستا با حقوق فردی تک تک شهروندان می‌باشد، حقی برای ارتقا کمی و کیفی زندگی شهری و در نتیجه حق تمامی ساکنین شهر است. حق شهر به عنوان حق عمومی به رسمیت شناخته شده است، به رسمیت شناختن حق شهر یعنی اینکه، همگام با حقوق بشر به عنوان مبنای حقوقی انسان، باید نیاز انسان در ارتباط با مقولهٔ فضا و خدمات شهری مورد توجه قرار گیرد. در واقع باید به صورت جمعی از حقوق انسان دفاع شود، حق محیط‌زیست و حق به توسعه، نمونه‌های بارز این حقوق جمعی است (اطهاری، ۱۳۹۱). حق شهر یعنی حق در قبال شهر، حق در قبال تفاوت و حق زندگی مدنی، در واقع حق شهر حقی دوسویه است؛ بدان معنا که ما بر شهر حقی داریم و شهر نیز بر ما حقی دارد (حبیبی، ۱۳۹۱). لُه‌فور معتقد است که پایه گذاری حق به شهر در بستر فضاهای شهری، به مثابه گریز از شهر انحطاط یافته و نوسازی نشده از "زندگی شهری از خود بیگانه" می‌باشد، از خود بیگانگی زندگی شهری در ساختار و فرایند روزمرگی به وقوع می‌پیوندد، روزمرگی که زندگی ساکنین شهر را کنترل نموده و در نتیجه موجب بروز از خود بیگانگی در افراد می‌شود، نمود واقعی این مهم را می‌توان در ابعاد مختلف زندگی ساکنین شهر از قبیل بعد اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی، حقوقی، زیست‌محیطی و … چه در بعد پنهان و چه در بعد جویا شد. لوفبور در ارائه حق به شهر خود، دو وجه را مورد تاکید قرار می‌دهد، یکی اینکه بتوانیم شهر را از سیطرهٔ قدرت و سرمایه بیرون آوریم و در شهری که ارزش مبادله بر آن حاکم شده، به ارزش مصرف تقدم دهیم و به این ترتیب خلاقیت را به شهر بازگردانیم و شهر را اثرِ انسان کنیم. شهر به مثابهٔ آفریده انسان، نه اینکه انسان در آن تخته بند و در حصار شده باشد و سبک زندگی‌ای را که به او تحمیل شده تکرار کند (اطهاری،۱۳۹۱). با این تعاریف، جایگاه حق به شهر در بستر اقدامات نوسازی شهری با ابهاماتی روبه رو است که پژوهش حاضر در راستای بررسی این ابهامات به تحلیل نمونه ای از اقدامات نوسازی شهری و نقد آن از دیدگاه حق به شهر می‌پردازد.

۴- نقد و بررسی اتوبان امام علی (در محلات اتابک و مینایی) به عنوان اقدام نوسازی از بعد "حق مالکیت خصوصی و حق به شهر"

اتوبان امام علی به عنوان اقدام نوسازی، در جهت بهبود دسترسی و کیفیت زندگی شهری، در مسیر عبوری از شمال تهران به جنوب شهر، از بستر دو محله قدیمی منطقه ۱۵ تهران یعنی محلات اتابک و مینایی عبور

می‌کند. گذر بزرگراه امام علی از این دو محله نه تنها همراستا با شبکه معابر شهری موجود این دو محله نبوده و ساختار و سازمان فضایی محلات یاد شده را به کلی زیر و رو کرده است، بلکه موجب تخریب تعداد شماری از واحدهای مسکونی ساکنین محدوده در فرایند ساخت بزرگراه امام علی گردیده است. همچنین نه تنها مالکان اخراجی از ملکهایشان را با سردرگمی روبه‌رو ساخته بلکه هیچگونه تضمینی مبنی بر سکونت دوباره این اخراجی‌ها با توجه با اوضاع نامناسب مسکن، وجود ندارد. همین امر باعث ایجاد تعارض دوسویه بین حقوق خصوصی (حق مالکیت) و حقوق عمومی (حق به شهر) عمومی شده است.

شکل شماره (۱) - فرایند شکل‌گیری اتوبان امام علی در محلات اتابک و مینایی طی سال‌های ۹۳-۱۳۸۳



زندگی روزمره همه ما زندگی در فضا است. این فضا از فضای بدن تا فضاهای عمومی در نوسان است، ما در

اوقات مختلف در طول شبانه‌روز در محیط‌های گوناگونی قرار می‌گیریم: از فضای صمیمی خانه گرفته تا فضای شخصی، مدرسه، محل کار و فضای غیرشخصی خیابان‌های پررفت و آمد (مدنی پور، ۱۳۸۹)، لذا مجموعه این فضاها در یک پیوستگی ناگسستگی از یک سو و بعد زمانی بین آن‌ها از سوی دیگر، زندگی روزمره را تشکیل می‌دهند. حق به شهر در حقیقت حق به مجموعه این فضاهای شهری می‌باشد که این فضاهای شهری، از مقیاس فردی (فضای خصوصی بدن) آغاز شده، بعد از گذر از مقیاس گروهی (سکونت‌گاه شخصی و فضاهای نیمه‌خصوصی) به مقیاس شهری (فضاهای عمومی) محدود می‌شود، نتیجه این فرایند عبارت است از اینکه؛ حق به شهر در بستر فضاهای شهری زمانی تحقق پذیر خواهد بود که همراستا با تحقق‌پذیری حق سایر فضاهای تعریف شده باشد، به نحوی که اگر حق فضای شخصی بدن یا حق مالکیت خصوصی، با هدف تحقق‌پذیری حق به شهر مورد غفلت قرار گیرد، نه تنها حق به شهر در مفهوم واقعی خود اتفاق نخواهد افتاد بلکه عدالت اجتماعی را نیز با ابهاماتی روبه‌رو خواهد ساخت.

اقدامات نوسازی شهری با هدف بهبود کیفیت زندگی و دسترسی عموم ساکنین به خدمات شهری، منجر به تهیه و اجرای طرح‌ها، پروژه‌ها و برنامه‌ها در مقیاس خرد و کلان می‌شود، با وجود اینکه چشم‌انداز و هدف اصلی این نوع اقدامات همراستا با تحقق‌پذیری حق به شهر می‌باشد ولی در فرایند و ساختار این اقدامات چالش‌ها و نقاط ضعفی وجود دارد که این اقدامات نوسازی را در تقابل با اهداف و آرمان‌های حق به شهر قرار می‌دهد. از مهم‌ترین نقاط ضعف و چالش‌های مطرح در این فرایند، عدم توجه به حق بعضی از فضاها می‌باشد، که از مهم‌ترین این فضاها نیز می‌توان به فضای خصوصی مالکیتی اشاره نمود، که در حقیقت با بی‌توجهی به حق فضاهای خصوصی، حقوق مالکانه که به عنوان بارزترین و بنیادی‌ترین حقوق در قانون مدنی و قانون اساسی و سایر قوانین شهرسازی مطرح می‌باشد، مورد غفلت قرار می‌گیرد. عدم توجه به حقوق مالکانه، یعنی به حاشیه رانده شدن حق به فضاهای خصوصی؛ علت تأکید بر مفهوم حقوق به حاشیه رانده، در تعریف ساختار قدرت در حوزه برنامه‌ریزی شهری نهفته است. ساختار قدرت در سراسر جهان از دو نهاد کلی تشکیل شده است: بخش عمومی و بخش خصوصی. ادعای بخش عمومی پیگیری منافع عمومی است و بخش خصوصی نیز به دنبال سود اقتصادی است. پیوند میان این دو بخش ساختار قدرتی را می‌سازد که به توسعه می‌انجامد. در این میان، به دلیل مبهم بودن مفهوم منفعت عمومی، این منفعت در خدمت ساختار قدرت تعریف می‌شود.

برای مثال هدف پروژه ای چون نواب به عنوان منافع عمومی شهروندان تهران تعریف شده بود. سایر طرح‌های شهری چون نوسازی محدوده‌های آسیب پذیر یا انواع طرح‌های ترافیکی چون احداث تونل، دو طبقه کردن تقاطع‌ها و غیره نیز به عنوان منافع عمومی شهروندان تعریف و معرفی می‌شوند. اما اگر در لایه‌ای دیگر این پروژه‌ها را مورد توجه قرار دهیم، متوجه خواهیم شد که منافع متولیان پروژه‌ها در این اقدامات قابل کتمان نیست. باید اذعان داشت که به طور کلی هر ساختار و در هر زمینه‌ای، گروه‌هایی به حاشیه رانده می‌شوند. دلایل به حاشیه رفتن می‌تواند طیف متنوعی را دربرگیرد، برای مثال اینکه منافع این گروه‌ها مورد توافق اکثریت نیست یا آنکه مسائل این گروه‌ها جز اولویت‌های منافع عمومی قرار نمی‌گیرند. کیفیت حقوق به حاشیه رانده شده نیز از زمینه‌ای به زمینه دیگر متفاوت است؛ برای مثال در شهری چون سان فرانسیسکو حقوق افرادی که ماشین دارند به رانده شده است، چون شهر اولویت خود را بر عبور و مرور پیاده گذاشته است (طیبی، ۱۳۹۳). اتوبان امام علی نیز به عنوان نمونه‌ای از این پروژه‌های نوسازی شهری که اهداف پنهان و نمایانی را در بر دارد، قابل نقد و تحلیل می‌باشد.

شکل (۲) - تصاویری از تخریب منازل در طرح اتوبان امام علی (حین اجرای طرح)



حق شهر به معنای ایفای نقش مسئولانه در چرخهٔ تصمیم‌سازی، تصمیم‌گیری، برنامه‌ریزی و اقدام (حبیبی، ۱۳۹۱) می‌باشد. چرخه‌ای که تمامی فضاهای مورد استفاده، تمامی کنشگران مداخله‌گر و تمامی ذی‌نفعان و ذی‌نفعان باید مورد توجه قرار گیرند. حق به شهر در بستر فضاهای شهری، مفهومی بسیار عمیق تر نسبت به آنچه که در ساختار و محتوای برنامه‌ها و طرح‌های شهری کشورمان لحاظ می‌گردد، خواهد داشت. هرگونه طرح و برنامه‌ای که در جهت تحقق‌پذیری حق به شهر تهیه و به اجرا در می‌آید، بایستی فعل "زندگی کردن" در معنا و مفهوم واقعی کلمه را برای شهروندان و ساکنین مهیا سازد. اقدامات نواسازانه‌ای که در جهت منفعت رسانی به عموم ساکنین به اجرا در می‌آید ولی زندگی برخی از ساکنین را با خطر مواجه می‌سازد، با مفهوم حق به شهر همخوانی ندارد. اتوبان امام علی با هدف بهبود دسترسی از مناطق شمالی تهران به مناطق جنوبی تهران و روان‌سازی ترافیک در بسیاری از گره‌های ترافیکی، ساخته شده است، این مهم به معنای بهبود کیفیت زندگی ساکنین شهر می‌باشد که دغدغه روزمره مبنی بر ترافیک شهری داشته‌اند، اما در نقطه مقابل بستری که این اتوبان بر آن نشسته است فضای زندگی برخی از ساکنین شهر می‌باشد که حق زندگی در فضای خصوصی آن‌ها به حاشیه رانده شده است. علت به حاشیه رانده شدن حق در فضای خصوصی برای ساکنین این محلات، مزیتی است که این پروژه برای عموم شهروندان به ارمغان آورده است. به دنبال این امر حق مالکیت و حق به شهر در تقابل یکدیگر قرار می‌گیرند. "حق به شهر" که اتوبان امام علی در جهت تحقق‌پذیری آن در سطح شهر تهران، به دنبال آن می‌باشد، با مفهوم واقعی حق به شهر در تناقض می‌باشد. گذشته از بررسی ابعاد مختلف این پروژه، از قبیل؛ مسائل اجتماعی، اقتصادی، زیست‌محیطی و کالبدی که در سطح محلاتی از شش منطقه به صورت مستقیم و هشت منطقه به شکل معین، بر جای گذاشته است، از بعد حقوقی بسیار آمرانه و غیر منعطف عمل کرده است، به طوری که تملک قهری، آن هم از خانوارهایی که در محلات کم درآمد شهر ساکن بوده‌اند، جریان‌های فضایی (فضای مالکیتی) ناعادلانه‌ای را ایجاد کرده است به طوری که این جریان نه تنها کیفیت زندگی اخراج شدگان را ارتقا نبخشیده چه بسا باعث تنزل کیفی زندگی آن‌ها و سکونت در محلات فقیرتر و حاشیه نشین نیز شده است. وقتی که حق به شهر، "ایفای نقش مسئولانه در چرخه تصمیم‌سازی، تصمیم‌گیری، برنامه‌ریزی و اقدام"، تعریف می‌شود، اجرای پروژه‌های نوسازی شهری از قبیل اتوبان امام علی، با فرایند و سازکارهای بسیار پیچیده‌تر از آنچه که امروزه مشاهده می‌کنیم، سروکار خواهد داشت. زیرا فرایندی که این قبیل طرح‌ها در دستور کار خود قرار می‌دهند، فرایندی تحمیلی و آمرانه می‌باشد. اما فرایندی که در ماهیت حق به شهر تعریف شده است فرایندی است که نه به صورت آمرانه بر ساکنین بلکه به صورت تعاملانه با ساکنین تعریف شده است. دکتر فکوهی در ارتباط با معنای واقعی حق به شهر تأکید دارد که تجربه قرن بیستم نشان می‌دهد که آزادی و حق به شهر نه چیزی است که بتواند از بالا ابلاغ شود (مثلاً دولت)،

و نه چیزی است که از پایین بالاجبار به دست آید (مثل فرایندهای خشونت آمیز انقلاب). فرایندهای آزادی و رهایی و لذت بردن انسان، فقط می‌تواند در سیستم کنش اجتماعی و تمرین آن حاصل شود، به همین دلیل این سیستم‌ها کمترین امکان را برای اسطوره سازی و تخیلات باقی می‌گذارند (فکوهی، ۱۳۹۱). سیستمی که بتواند سازماندهی اقدامات نوسازی شهری را از رویکرد آمرانه به رویکرد تعاملانه تغییر ماهیت بدهد، سیستمی است که از کنش‌های سیاسی و اقتصادی مداخله‌گر در این اقدامات نوسازی خارج شده و فرصت تصمیم‌سازی، تصمیم‌گیری، برنامه‌ریزی و اقدام را در اختیار کنش‌های اجتماعی قرار می‌دهد.

شکل (۳) - تصاویری از اتوبان امام علی (بعد از اجرای طرح)



۵- تقویت جایگاه «حق مالکیت خصوصی» در بستر «حق به شهر» در اقدامات نوسازی شهری؛ از تقابل تا تعامل

تنظیم مناسبات بین گروه‌های ذیربط و ذینفع از مهم‌ترین ویژگی‌ها در علم حقوق است. این نظم که در نسبت دولت و افراد به صورت مرکب و منفک از یکدیگر مورد بحث واقع می‌شود، در حوزه و قلمرو حقوق داخلی عمومی و خصوصی قرار می‌گیرد (هاشمی، ۱۳۶۹). اقدامات نوسازی‌ای که امروزه در کشورمان تهیه و به اجرا در می‌آید، از ابعاد مختلف در تناقض با حق به شهر قرار دارد، و از میان این ابعاد، بعد حقوقی این اقدامات از پیچیده‌ترین فرایندها برخوردار می‌باشد، پیچیدگی که از یک سو از مفهوم واقعی حق به شهر و از سوی دیگر از فرایند نسجیده و ارزیابی نشدهٔ اقدامات نوسازی، منتج می‌شود. آنگاه حق به شهر را به عنوان جامع‌ترین حقوق در عرصه شهرسازی فرض کنیم، این، فرایند اقدامات نوسازی هست که باید مورد بازنگری قرار بگیرد، فرایندی که در بستر آن هم دولت و هم مردم حضور دارند. لوفبور معتقد است که، حق شهر را معادل زوال دولت یا امر سیاسی می‌داند. یعنی دولت و امر سیاسی باید از بین برود تا حق شهر بتواند به نهایت خود برسد.

حق شهر یک حق آزادی جمعی است، حق به شهر، حق آزادی به دسترسی به منابع شهری، حق تغییر دادن خودمان از طریق تغییر دادن شهر است، بنابراین حق ما، اعمال یک اراده جمعی برای تغییر شکل شهرسازی است، حق به شهر، حقی است که در بستر آن انسان‌ها بایستی هم خود و هم شهر خود را بسازد، با وضعیت موجود در بستر زندگی شهری، حق به شهر، از نادیده انگاشته شده‌ترین حق ساکنین و شهروندان می‌باشد. (فکوهی، ۱۳۹۱). با تعارضاتی که بین حق مالکیت خصوصی و حق به شهر در طرح‌های نوسازی شهری اتفاق می‌افتد، در حقیقت تقابل بین حقوق عمومی و حقوق خصوصی شهروندان مطرح می‌شود. ساقط نمودن یکی از حقوق مذکور به نفع دیگری نه در قانون مدنی کشور جایگاهی دارد و نه با اهداف حق به شهر همخوانی دارد. به طوری که در قوانین موجود شهرسازی کشور، چالشی بین حق عمومی و خصوصی به چشم می‌خورد. این چالش در بستر اجرایی نمودن قوانین و مقررات شهرسازی در دو حوزه حقوق عمومی و خصوصی، بیان نسبیت

تفکیک این دو و تعامل میان منافع طرفین می‌باشد. این چالش بدین نحو در ذهنیت ساکنین نفوذ پیدا کرده است که مردم تحقق حقوق عمومی را در تضاد با دست یابی و حفظ حقوق خصوصی می‌دانند. عبارت معنای دیگر منافع عمومی را نقطه مقابل منافع شخصی به حساب می‌آوردند، و اینجاست که ساکنین شهر، شهر را از آن خود ندانسته و متعلق به "او" (ضمیری است که در ذهنیت مردم، باعث ایجاد تفکیک بین حق خصوصی و منافع عمومی شده است= دولت)، می‌دانند. در نتیجه ایجاد شکاف بین حقوق مالکیت خصوصی ساکنین و منافع عمومی جامعه، هم ساکنین را به مقابله به منافع عمومی سوق می‌دهد و هم کمیت و کیفیت اقدامات نوسازبای که در جهت منفعت عمومی انجام می‌شود، را کاهش می‌دهد.

حقوق عمومی و حقوق خصوصی در هر نظام بیانگر مناسبات دولت و مردم در حوزه‌های اقتدار و اختیار است، هرگاه قدرت و اقتدار پایه در حقوق و قانون نداشته باشد دولت و جامعه عملاً از هم جدا بوده و بنابراین با هم دشمنی خواهند داشت (کاتوزیان، ۱۳۸۱). در مقابل هم اگر دولت و جامعه همبسته و پیوسته باشند اما با دگرگونی‌های کوتاه مدت و پیاپی همراه گردند، با تبعاتی همراه خواهند شد که برآیند آن‌ها به صورت منفی بر ساختمان‌های اقتصادی، اجتماعی – فرهنگی و کالبدی جامعه در شکل‌های مختلف پدیدار می‌گردد. (باقریان، ۱۳۸۶). بنابراین اگر بخواهیم در فرایند و ساختار اقدامات نوسازی شهری، از تقابل و تعارضی که بین حقوق دوگانه مطرح شده (حق مالیکت خصوصی و حق به شهر) به سمت تعامل بین حقوق مذکور تغییر جهت بدهیم، باید این تعامل در حوزه‌های مختلف از قبیل حوزه اجتماعی، اقتصادی، حقوقی، شهرسازی، انسان‌شناسی، جامعه‌شناسی و حتی علوم سیاسی مورد سنجش و تحلیل علمی و عملی قرار گیرد. یکی از مهم‌ترین این حوزه‌ها، حوزه شهرسازی می‌باشد. با وجود اینکه شهرسازی در قالب طرح‌ریزی و برنامه‌ریزی طرح‌های نوسازی شهری تعریف می‌شود ولی در مسیر تحقق حق به شهر رسالت شهرسازی باید از علم فنی به علم اجتماعی تغییر ماهیت دهد، تا زمانی که دانش شهرسازی درکی از اقداماتی که برای فضاهای شهری طراحی و برنامه‌ریزی می‌کند، نداشته باشد، از سایر حوزه‌های مداخله گر در "فرایند حق به شهر" انتظار بسترسازی جهت تحقق‌پذیری این حق را نباید داشت. یکی از شاخص‌ترین موارد در حوزه شهرسازی، ارزیابی تأثیرات اجتماعی طرح‌های توسعه می‌باشد، این ارزیابی در سه زمان موضوعیت پیدا می‌کند، قبل از اجرای طرح، در حین اجرا و پس از اجرا. هر طرح توسعه برندگان و بازندگانی دارد. بدیهی است که بهترین نوع ارزیابی، ارزیابی پیشینی است که ذی نفعان و متضررین طرح مشخص شوند و برای تخفیف تأثیرات منفی چاره‌ای اندیشه شود.

۶- نتیجه‌گیری

اگر شهر را در هر دوره زمانی، بازتاب کالبدی عوامل اجتماعی-فرهنگی، اقتصادی و سیاسی هر جامعه در فضا بدانیم، تعریف شهر بر ویژگی‌هایی استوار می‌گردد که نظام سیاسی – اجرایی آن جامعه بر حسب اقتدار و اختیار در شکل‌دهی ساختارهای اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و کالبدی، نقش‌هایی خاص می‌یابند، این نوع شهر خروجی طرحها و اقداماتی است که امروزه در بستر فضاهای شهرهایمان می‌بینیم، و به دنبال اجرای این اقدامات، انتظار تحقق‌پذیری حق به شهر، یعنی "زندگی کردن در فضاهای شهری" به مفهوم واقعی را نیز داریم. وقتی که هاروی اعتقاد دارد مدیریت دموکراتیک پایه گذار حق به شهر می‌باشد، ودر مقابل روند شهری‌گرایی، مجرای عمده برای استفاده مازاد است، نباید فرایند اقدامات نوسازی‌ای که در کشور تهیه و به اجرا در می‌آید همراستا با اهداف حق به شهر دانست. نقد اتوبان امام علی به عنوان اقدامی نوسازی از بعد حق مالیکت خصوصی و حق به شهر، بیشتر از آنکه بعد سیاسی و حاشیه‌ای داشته باشد در تلاش جهت تعریف و تقویت جایگاه حق به شهر در بستر طرح‌های نوسازی شهری می‌باشد، تعریف از این نظر که برنامه‌ریزان، مدیران و مداخله‌گران در امر توسعه شهری نباید تعریف‌های متعدد و متنوعی از حق به شهر در

جهت تبلیغ و به دنبال آن تحمیل اقدامات نوسازی شهری به ساکنین، داشته باشند و تقویت جایگاه از این نظر که فرایند حق به شهر در تعارض با حق فضای خصوصی نبوده بلکه در راستای تحقق‌پذیری این حق و سایر حقوق نیز می‌باشد.

منابع:

- هاروی، دیوید و مری فیلد، اندی (۲۰۰۸) «حق به شهر (ریشه‌های شهری بحران‌های مالی)»، ترجمه خسرو کلانتری، (۱۳۹۱)، انتشارات مهرویستا.
- هاروی، دیوید (۱۹۳۵) «عدالت اجتماعی و شهر»، ترجمه حسامیان، فرخ و حائری، محمد رضا و منادی زاده، بهروز؛ انتشارات شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری.
- کاشانی، سید محمود (۱۳۹۱)، «حقوق مالکانه در پرتو مقررات شهرسازی»، مجله تحقیقات حقوقی دانشگاه شهید بهشتی، شماره ۵۷، ص ۲۰.
- بحرینی، سیدحسین و ایزدی، محمدسعید و مفیدی، مهرانوش (۱۳۹۳)، «رویکردها و سیاست‌های نوسازی شهری (از بازسازی تا بازآفرینی شهری پایدار)»، مجله مطالعات شهری، شماره ۹، صص ۱۷-۳۰.
- کمانرودی کجوری، موسی (۱۳۹۲)، «آسیب‌ها وراهکارهای قانونی – اجرایی تملک املاک واقع در طرح‌های ساماندهی بافت‌های فرسوده شهر تهران»، مجله مدیریت شهری، شماره ۳۱، صص ۲۴۱-۲۵۶.
- باقریان، محمد صابر (۱۳۸۶)، «شهرسازی، حقوق عمومی و خصوصی در دوران معاصر، نسبت‌ها نظام‌ها و چالش‌ها»، نشریه باغ نظر، سال چهارم، شماره هشتم.
- بصیری، رضا و خلیجی، کیوان (۱۳۹۲) «فضای عمومی، ماهیتی پیچیده و چند مفهومی»، ویژه نامه نهاد توسعه تهران، شماره ۷.
- کاتوزیان، همایون (۱۳۸۱)، «تضاد دولت و ملت»، ترجمه علیرضا طیب، نشر نی، تهران.
- شفیعی، امیر و خدابخش، حمیدرضا (۱۳۹۱) «حق شهر چگونه حقی است؟»، تشریه ابادانی، شماره ۶ صص ۱۶-۱.
- پیران، پرویز (۱۳۷۶)، «شهر شهروندمدار»، مجله سیاسی اقتصادی، شمار ۱۱۹ و ۱۲۰، صص ۵۱-۴۶.
- ابراهیم پور، مجید (۱۳۹۲)، «حق به فضاهای عمومی شهر یا حق به زندگی»، انجمن انسان شناسی و فرهنگ.
- اطهراری، کمال و حبیبی، سید محسن و فکوهی، ناصر (۱۳۹۱)، «نظریات هانری لَه‌فُور در مورد شهر و شهرنشینی»، نشست شهرسازی، دانشگاه تهران.
- هاشمی، فضا الله (۱۳۶۹)، «حقوق شهری و قوانین شهرسازی»، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری تهران.