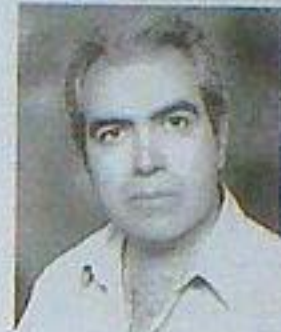




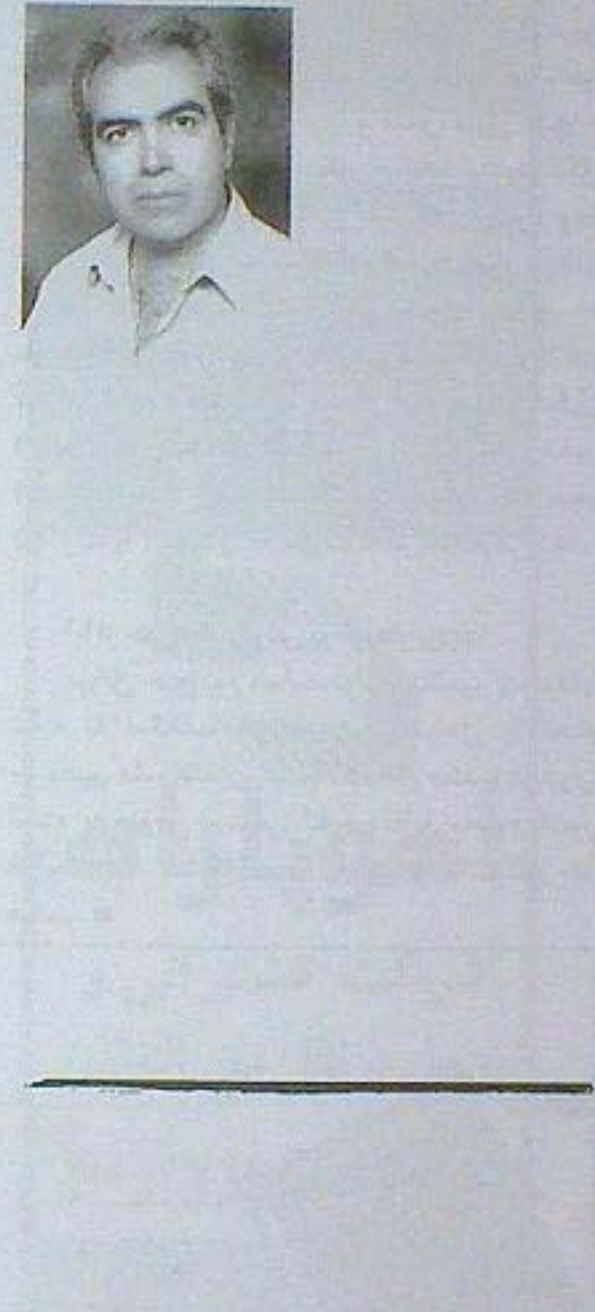
بی توجهی به نیازهای ذاتی کلان شهرها شهروندان را کلافه می کند

## کلان شهرها، کلافها و کلافگی ها

حسین عمادی آشتیانی



نمایی از کلان شهر تک جامعه توسعه یافته که تریاتهای حمل و نقل در آن به درستی تعریف نشده است



دیگر در کلان شهرها، با جامعه ای همسو و شکل یافته در بستر فرهنگی بومی و محلی مواجه نیستیم. این بار، اعتقادات، نگرشها و تربیت یافتگی و سطوح آگاهیهای گوناگونی در کنار یکدیگر تجمع یافته اند

معضلات کلان شهرها، برخلاف امور جاری شهرنشینی در قرون گذشته، ریشه ها و پیامدهای متفاوتی دارد. این پیامدها گرچه غالبا و به ظاهر، در صورت مسایل شهرنشینی یکسان و مشابه به نظر می رسند، اما شاخ و برگها و تنوع موضوعاتی را که هریک به فراخور پیچیدگی ساختارهای اجتماعی دربرگرفته اند، گسترده تر از حد تصور است. ضرورت دارد داس هرس بر پیکره شجره های عیناک با هدفی از پیش تعیین شده فرود آورد تا ریشه های نابسامانیها خشک و شاخساران نامطلوب اصلاح شوند.

نویسنده این مقاله می کوشد از موضع صنعت حمل و نقل علل نابهنجاریهای جوامع امروزی و پیامدهای اجتماعی معتناهایی که مشکلات گوناگونی را دامن زده اند، مورد بررسی قرار دهد که چگونه است که در امور کلان شهرها، ریشه های اصلی از جایی دیگر صدمه و خسارت می بینند و پیچکهای خشک کننده نابهنجار بیمارگونه، در بستری دیگر آشکار می شوند.

با وقوع تغییرات بنیادین قرن بیستم، جوامع انسانی در حوزه های سیاسی، اقتصادی و اجتماعی با تمرکز فزاینده در بافتهای شهرنشینی روبه رو شده اند و هر دم بر گستردگی شهرهای رو به توسعه افزوده می شود.

واژه هایی از قبیل کلان شهر و ابرشهر نه تنها عینیت و موجودیت یافته اند، بلکه محتوای جدید و فرهنگ و بینش و منش منبعت از ویژگیهای خود را هم آشکار ساخته اند.

هنگامی که در سرزمینهای شمالی، همچون اروپا و آمریکا، کلان شهرها پدیدار می شدند، متخصصان صنایع و امور مختلف هم، یا به پای تحولات اجتماعی، سازوکارهای خود را توسعه می دادند. طراحان علمی و نظری هم، مسایل فلسفی و راهکارهای تئوریک و عقلی و عملی را بررسی و سپس در قالب دستاوردهای موضوعی مطرح و پی گیری و دنبال می کردند.

در این میان آنچه که مانند غالب مسایل و موضوعات و دستاوردهای اقتصادی از جهان غرب، مشمول حال جوامع رو به رشد و در حال توسعه شد، شکل ظاهری پیشرفتهای جنبه های کاربردی و عملی این پدیده ها بود، بدون آنکه تئوریهای سازنده آنها، به درستی تحلیل و بررسی شده و همان پیش بینیها و راهکارهایی که در آن فرهنگها در دستور کار سازندگانشان قرار داشته است، مدنظر قرار بگیرد. رهوس و دامنه مشکلات از همان بدو امر تحت کنترل درآمد تا به صورتی پی گیرانه بازبینی و برطرف شوند. شاید بتوان این گونه عنوان کرد که این پدیده ها در



و عامه مردم بنا به سرمایه و بودجه های در نظر گرفته برای هزینه کردن در امر مسکن، در این مواضع با سلابق و ابعاد متفاوت، اقامت گزیده اند. بدین جهت است که در شاخصهای آماری با دو بردار کاملاً متفاوت در باب جمعیت کلان شهرها، همیشه مواجه هستیم. یعنی جمعیت ابرشهری فی المثل در روز ۱۲ میلیون نفر و شب هنگام پنج میلیون تن رقم خورده است. و این خود بدان معناست که بسیاری از شهروندان ابرشهرها - در پاره ای از موارد متجاوز از دو سوم آنها - در شهرکهای مسکونی پیرامونی زندگی می کنند و تنها در ساعات اشتغال به کار به مراکز گوناگون کلان شهرها می روند و سپس بازمی گردند.

با پذیرش چنین راهکارها و دستورالعملهایی، خطوط انتقال مسافربری عمومی در طیفهای گوناگون و وجود بزرگراهها و مسیرهایی پرشتاب، امری لازم و ضروری و غیرقابل اجتناب خواهند بود. بدون داشتن وسایل نقلیه همگانی متفاوت، آنهم با کاربری مفید فایده و بی زجر و زحمت،

ادامه، بقا، رشد و توسعه ابرشهرها، ناممکن خواهد شد.

**حمل و نقل عمومی، یک نیاز پایه ای است نه**

**حاشیه ای**

هنگامی که کلان شهری خود می نمایاند، دیگر تمامی تفکراتی که مربوط به ایاب و ذهاب و تردد در شهری معمولی است، خود به خود می بایست به بوته فراموشی سپرده شده و معیارها و دستورالعملهایی منطبق با شرایط جدید و براساس واقعیتها و نیازهای جاری، مطرح و سپس کاربری یابند.

در چنین شرایطی، صنعت حمل و نقل، دیگر موضوعی دست چندم، کم اهمیت و حاشیه ای تلقی نمی شود، بلکه اساس وجود و گردش امور جاری یک ساختار اجتماعی گسترده است که ابعاد اقتصادی و فرهنگی و اجتماعی آن در حوزه های متفاوت به سرعت نمودار و پیامدها و عواقب آن در تمامی سطوح، آشکار خواهند شد.

باید توجه داشت حتی اگر فرضاً ساکنان یک ابرشهر بخواهند در مراکز اصلی تجاری و فرهنگی و

جوامع رو به توسعه، نه تنها بومی و ملی نیست، بلکه ذهنیت و اندیشه استفاده کنندگان هم، می بایست همچون همان دستاوردها، رشد و همشکلی و پذیرشی فرهنگی و عینی بیابند. نه تنها بهره جویی از ثمرات تکنولوژیهای غربی، احتیاج به فراگیری اصولی و نهادینه داشته و دارد، بلکه ترجمه غلط صورت گرفته از نبرتها و عناوین و موضوعات اجتماعی و اقتصادی و راهبردی هم، باز دیگر می بایست بررسی و حک و اصلاح شوند تا با معضلات و نابسامانیهایی که هیچ راهکاری برای آنها در خود آن جوامع هم موجود نیست، مواجه نشویم.

صورت مسئله، گستردگی جوامع شهرنشین، اقتصاد لیبرالیستی و مصرف گرایی، به همراه فراهم آوردن زمینه های اشتغالها و حرف گوناگون بود. ترجمه غلط، آن شد که، می بایست به سرعت از همان الگوها استفاده کرد و برای تعمیم فرهنگ اجتماعی، ارتقای سطح دانش فنی، اشتغال، زدودن فقر و همپایی و همسویی با دیگر جوامع رشدیافته صنعتی، از همان خط مشیهای استفاده و بهره برداری نمود.

تا بدینجا، کار ترجمه و اقتباس از اهداف و روشهای دیگران، به ظاهر مدرن و آرمانگرایانه و مترقی می نمود. اما مشکلات و بلایای ناشناخته، همچون علائمی هشدار دهنده، یک به یک خود نمایانند. این درست بدان می ماند که با اتومبیلی امروزی و مطابق با آخرین دستاوردهای تکنولوژیک، با سوختی همانند CNG در جاده ای رهسپار شوید، که هیچ جایگاه سوخت رسانی از قبل برای بهره برداری در طول مسیرتان احداث نشده باشد.

کلان شهرهای معمول نیمکره جنوبی، این گونه شکل می گیرند و موجودیت می یابند. به سبب پدیده مهاجرت و زمینه اشتغالهای گوناگون و رشد ساختاری و اقتصادی و اجتماعی، ظرف چند دهه، اجتماعاتی با گستردگی چند میلیونی، بدون داشتن امکاناتی از پیش طراحی شده و منسجم و بهره ده، برپا و دایر می شوند، و گرفتارآمدگان در این تنگنای بلورین شکننده را با مسیرهایی مواجه می کنند که جز چرخشی فرساینده و بی ثمر و آزار دهنده و زجرآور، حاصلی را برایشان ارمغان نخواهد آورد.

کلان شهرها هنگامی که شکل یافتند، شهرکهای اقماری مسکونی و صنعتی و تفریحی هم، پا به پا و در جوار آنها با فاصله هایی تعیین شده و منطبق با شرایط زیست محیطی و مقتضیات جغرافیایی محلی، حضور و جلوه های کاربرانه خود را عینیت بخشیدند. در تمامی ابرشهرهای نامی جهان؛ همچون لندن و پاریس و توکیو و... شهرکهای اقماری مسکونی و دهکده های کوچک و بزرگ روستایی، مراکزی جهت اقامت و سکناگزینی شاغلان در کلان شهرها به شمار آمده اند.

اداری اقامت داشته باشند، رشد هر دم افزون قیمتهای زمین و ملک و ساختمانها و ایجاد مجتمعهای بلندمرتبه و سازه های رفیع ساختمانی، امکان پابرجایی این چنین اقامتگاه هایی را عملاً ناممکن و غیرمحتمل خواهند کرد. به همین قیاس، قیمت مال الاجاره ها هم از رشدی صعودی و غیرقابل مهار برخوردار خواهند شد. بدان گونه که تمامی اعضای خانواده با وجود اشتغالهای گوناگون و کسب درآمدهای متفاوت، باز هم در سررسیدهای مقرر، توان پرداخت اجاره بهای ساختمانهایی را که روز به روز گران تر می شوند نخواهند داشت و شاید در اواسط کار به بردگانی مبتدل شوند که تنها برای مالکان مرئی یا نامرئی به تلاش بی وقفه و خردکننده و کمرشکن مبادرت و همت می ورزند.

**کلان شهرها و پریشان فکری**

سئوال اساسی اینجاست: با وجودی که عموم شهروندان به خوبی می دانند در شهرکهای اقماری، از مکانهای اقامتی با وسعتی افزون تر و قیمتهایی به



م و ج و د  
ناهمخوانی  
دارد و عملا  
چاره ساز  
نیست. کافی است بازنگری

مختصری در فصلهای پاییز و یا زمستان رخ دهد یا چند سانتی برف بر کف خیابانها بنشیند، آنگاه تمامی وسایل حمل و نقل عمومی دچار جبری ناخواسته شده و کار به استخاره و بلاتکلیفی خواهد کشید. بسیاری از این وسایل از اتوبوسهای بخش خصوصی گرفته تا مینی بوسها و انواع سوارها، آن رور را از گردش سنوات کاریشان خارج ساخته و اصلا از خانه و پارکینگ خارج نمی شوند. زیرا به خوبی مطلعند که با فقدان ماشینهای برف روب یا هر سیستم گشاینده ای، عملا کف خیابانها به صحنه پاتیناژ وسایل نقلیه مبدل خواهند شد و هر راننده کم تجربه ای با نیش ترمزی، سورتمه ای خواهد داشت که بروز تصادفات متوالی و ایستادن جهت رسیدن ماموران انتظامی و تعیین مسببان ضرر و زیانهای حاصله از این برخوردها و سپس تعمیرات و صبوری در صافکاریها و کارگاههای نقاشی و تعویض قطعات خرد شده و دیگر بلاها، عملا به جز از کار بازماندن در روزهای عادی و متحمل شدن بار سنگین مالی، چیزی را برایشان ارمغان نخواهد آورد.

این دور باطل و خانه نشینی، عاقبت به گروه مسافران هم سرایت خواهد کرد. زیرا آنان هم با تصور ایستادنهای زحراور در صف اتوبوسها و گوشه خیابانها و ازدحام و سبقت گرفتن از دیگران برای تلبسار شدن در وسیله ای که هر از گاهی خود می نماید و کوهی از مسافران به در و پنجره هایش در می آویزند خود را از صحنه کار و تحصیل و سایر امور خارج ساخته و رنج مضاعف را به توجیحات قابل پذیرشی، همچون بروز بیماری و گرفتاریهایی که با ارائه گواهی ای بتوان تا حدودی جبران کرد، ترجیح خواهند داد.

به راستی جمعیت میلیونی استفاده کننده از ترمینال پارک سوار میدان آزادی، چه گناهی مرتکب شده اند که برخلاف سایر شهروندانی که از خطوط گوناگون اتوبوسرانی شرکت واحد استفاده می کنند، حق برخورداری از تیمکتهای حفاظ داری را که می تواند آنها را از گزش یاد و سرما و خیس و آب کشیده شدن در هنگام فصول پاییز و زمستان محافظت کند، ندارند؟

امنیت در کلان شهرها چگونه برقرار می شود؟  
با پیدایش و پیشرفت کلان شهرها، به همراه پدیده مهاجرت، یکباره اجتماعی با حوزه های فرهنگی و اخلاقی و تربیتی متفاوتی، پدیدار شده اند. دیگر در کلان شهرها، با جامعه ای همسو و شکل یافته در بستر

سطح فراگیری نسبت به سایر دانشجویانی که متحمل چنین زحمات و مشقانی نمی شوند و در مسیرهایی نزدیک تر و با زمانهایی کوتاه تر، بر سر کلاس درس حاضر می شوند، خواهد انجامید.

در زمینه دستیابی به مشاغل گوناگون مناسب هم، با معضلاتی مشابه مواجه خواهیم بود. این بار تنها داشتن مدارک مورد درخواست کارفرمایان یا سابقه کار و تبحر در حرفه مورد نیاز به تنهایی ملاک نیستند. بلکه کارفرما از محل اقامت متقاضی استواری می کند. هنگامی که با آدرسی به ظاهر نامتعارف و دور از دسترس مواجه می شوند، خود به خود و بنا به تجربه و گردش روزگار، شخص متقاضی را در رده های آخر حای می دهند. زیرا عملا می دانند که با نبود خطوط مجهز و سامان یافته ترابری و مشکلات و گره افکنیهای ترافیکی، هر مقدار هم که شخص داوطلب ساعی و کوشا و دقیق باشد، بازهم در انواع راه بندانها و نبود وسایل نقلیه که با چرخشی در وضعیت جوی و ریزش قطراتی باران، عملا مسدود و متوقف می شود، متقاضی مربوطه یا ساعتها دیر بر سر کار خویش خواهد رسید یا با شرایط و وضعیتی در محل کار حاضر خواهد شد که احتیاج به مراقبتهای ویژه، جهت رفع سردردها و اختلالهای روحی و جسمی و تعویض البسه و ملزوماتش را خواهد داشت.

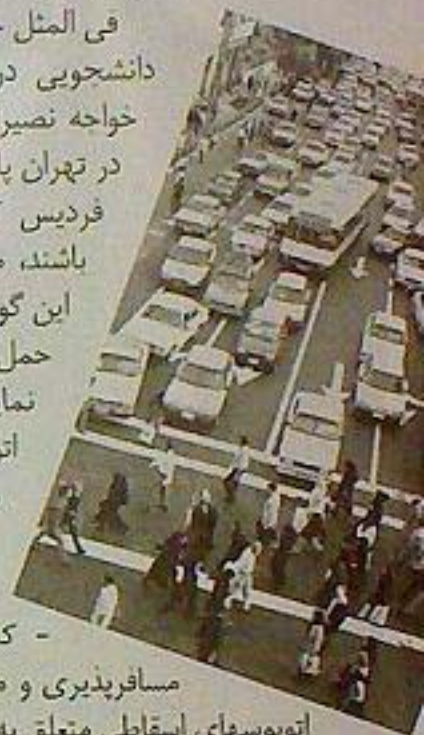
بدین نحو، برخلاف تئوریهای اصلی سازنده ابرشهرها، اقامتگاه مسکونی نزدیک به محل کار، یکی از شروط اصلی پذیرش جهت اشتغال عنوان می شود. در غالب موارد، حتی زمانی که کارفرمایان به خوبی از برتری و رجحان شخص داوطلب شغلی هم با خبر و مطلع هستند، باز بنابر سوابق آرشویی و آگاهی از وضعیت و بحران ترافیکی و شرایط وسایل حمل و نقل عمومی، به فعالیت فردی کم ارج تر، اما نزدیک به محل کار خود، رضایت داده و حضور مستمر و دقیق و سلامت شاغلان را، بر آگاهیها و تبحرها و شخصیتهای مطلوب تر ترجیح خواهند داد.

می توان هر روزه در غالب ساعات، به انبوه مسافرانی که به اشکال مختلف، خود را در دل اتوبوسهای شرکت واحد یا دیگر وسایل نقلیه عمومی با هر رنج و سختی و فشاری جای می دهند، نظری کرد و متوجه نگاههای نگران به صفحه ساعتها، اعتراضها از کمبود سرعت و تشنجهای گرفتار آمدن در پشت چراغ قرمزها یا راه بندانها شد که تماما بازتاب آرزوی عکس العملهایی است که افراد می دانند با سکوت خود و در دل خویش، در مواجهه با چهره کارفرمایان امکان بروز آن را نخواهد یافت.

ساده باوری آنانی که می پندارند اگر اشخاص چند دقیقه ای یا ساعتی زودتر از جای برخیزند، با چنین مشکلاتی مواجه نخواهند شد، کاملا با واقعیتهای

مراتب نازل تر برخوردار خواهند شد، چرا عملا رغبتی به این تغییر موضع و دوری از مراکز کلان شهرها نشان نداده و کمتر به چنین رویکردهایی توجه دارند. ابتدایی ترین و بدیهی ترین جواب ممکن آن است که به علت سختی ایاب و دهاب، مشکلات ترافیکی، زمانی که می بایست هر روزه مصروف این امور نمود و دوری از مراکز فرهنگی و رفاهی و آموزشی، به چنین تغییر مکانهایی نه تنها نمی اندیشند، بلکه عملا نمی خواهند بر بار و حجم گرفتاریهایشان معضلات چاره ناپذیر زجردهنده عذاب آوری را هم بیفزایند.

فی المثل خانواده ای که جوان دانشجویی در دانشگاه صنعتی خواجه نصیرالدین طوسی، واقع در تهران پارس را دارد، اگر در فردیس کرج اقامت داشته باشند، می بایست مسیری این گونه را با انواع وسایل حمل و نقل عمومی طی نمایند ابتدا با اتوبوسهای فردیس به میدان آزادی - ترمینال پارک سوار میدان آزادی - که نخوه و شرایط مسافرپذیری و مسافربری آنها را با اتوبوسهای اسقاطی متعلق به بخش خصوصی -



که تمامی خطوط شهرکهای اقماری را تحت سیطره خود دارند - در شماره ۲۴۵ ماهنامه، تا حدودی بیان نموده ایم. سپس با استفاده از خطوط مینی بوسرانی مستقر در ترمینال پارک سوار آزادی، ابتدا خود را به میدان رسالت رسانده و با تعویض خط و مینی بوسی دیگر به خیابان حکیمیه و دوراهی رهبر، منتقل شود. (نخوه و شرایط مینی بوسرانی و وضعیت اسفبار و نابسامان آنها در شماره ۲۴۷ ماهنامه آمده است.) اگر تمامی این مسیر بدون حادثه و مشکلی پیموده شود، زمانی در حدود ۳ ساعت، مصروف این نقل و انتقال شده که خود در طول مسیر با انواع فشارها و محنتها و بریا ایستادنها، همراه بوده است. سرانجام دانشجویی که می بایست در سر کلاس درس تازه و قیاق و آماده برای فراگیری علوم روز حاضر و ناظر باشد، همچون اسیری زجرکشیده و پریشان احوال، با گیجی و سردرگمی تا ساعتها با انواع سیستمها و تحلیللهای خودباوری و مدیتیشن های مجازی، ذهن و فکر و روح و جسمش را، می بایست از آرامشی خودساخته و زورکی، به حالتی تعادلی و پایدار منعطف و راهبر گرداند. این چنین تاثیرها و تاثراتی خود به خود در کوتاه مدت و هم در درازمدت، به افت تحصیلی و اختلاف



کلان شهر تهران و مهاجرت به تهران به کلاهی با بخت بسیار محرز شده است.

زمان ممکن، مسافتهای طولانی طی شده و خواهندگان را به اماکن متفاوت مورد نظرشان انتقال داد. در شکل کنونی، هرگاه شخصی یا خانواده ای، به صورتی از انواع تفریحات سالم فرهنگی و هنری و ورزشی، تمایل و اشتیاق و دل بستگی پیدا کند، با در نظر گرفتن مسافتهای طولانی که می بایست در انواع راه بندانها و خیابانهای طی شود و با شرایطی که وسایل نقلیه عمومی دارند، از اتوبوسها و مینی بوسها و سواربها گرفته تا مشقاتی که برای جای پارک کردن و امنیت خودرو شخصی شان متحمل خواهند شد، خود به خود از حرکت برای، سینما رفتن یا بازدید از موزه ای یا تماشای نمایشنامه ای و گذراندن ساعاتی در مجموعه ای ورزشی و یا شرکت در کنسرت موسیقی، منصرف می شوند و به حریم خصوصی خویش در محیط خانه و اتاقی محصور بیش از پیش پناه می برند و بر فشار عصبی خود و خانواده شان، در جستجوی مکان و محلی تفریحی، کماکان خواهند افزود.

مجموعه صنعت حمل و نقل در امور پیوسته با امکان تحقق پذیری رشد و توسعه پایدار ملی، و منطقه ای و جهانی، زیرساختی اساسی و تعیین کننده است که می بایست با دیدی گسترده و از تمامی جهات بدان توجهی ویژه و مصرا نه مبذول داشت. ■

بدین ترتیب ساکنان درون کلان شهرها در معرض مخاطراتی قرار دارند که حوزه زیستی و اجتماعی و فرهنگی آنها، از محیط به اصطلاح قرنطینه شده آنان، کاملاً متفاوت و جدا هستند. در چنین شرایطی به هر میزانی هم که به امکانات رفاهی و تربیتی و آسایش و آرایش محل زیست خود بپردازند، باز هم در معرض صدماتی قرار دارند که به صورت وقوع انواع بچه دزدی، سرقت، تجاوز و دیگر بلایا، ظهور و بروز خواهند کرد. متأسفانه در بسیاری از موارد، شاعلانی که امروز در سر کارهایشان به انواع حرف اشتغال دارند، در اثر انواع فشارها، خستگیها و یا اخراج به توسط کارفرمایان، یکباره خود را در جوار خیل عظیم بیکارانی می یابند که با چند روز یا ماه بی درآمدی، به ناچار به انواع جرایم و بزهکاری ها مبادرت خواهند ورزید. کم مایگی اعتقادی و اخلاقی، وسوسه نفس، القانات دیگران و خستگیهای ناشی از رفت و آمدهای متوالی هر روزه، سختی ایاب وذهاب و نواقص وسایل نقلیه عمومی، از جمله دلایلی شمرده می شوند که در درازمدت، بسیاری از افرادی را که به سختی و با درآمدهای ناچیز، به انواع مشاغل سخت و مشقت بار اشتغال دارند، از روند کارهای قانونی مشروع ناامید ساخته و با دیدن انواع تحلیات و مظاهر زندگی نوین، به دنبال اختلاف طبقاتی و سطح زندگی غیرقابل چاره، به فکر میان برهایی سهل الوصول و سریع الانتقال انداخته و چه بسا که به سرعت آنان را به مجرمانی، محبوس و مطرود تا پایان عمر، مبدل سازد. و این همه، معضل تحصیل و آموزش، امنیت، کاریابی و کسب درآمد مشروع و مکفی را هر روزه مشکل تر از پیش می نماید.

از مجموعه شرایط یاد شده به خوبی می توان نتیجه گرفت که صنعت حمل و نقل در ابعاد گسترده زیستن در محیط کلان شهرها، چگونه تاثیرگذار و اثربخش است. نه تنها حوزه های آموزشی و اشتغال و کسب درآمد و امنیت عمومی شهروندان، در گرو خطوط مناسب حمل و نقل عمومی است، بلکه مجموعه خدمات فرهنگی و رشد و توسعه مراکز ورزشی و تفریحی هم وابسته به شرایط ایاب و ذهابی است که افراد و خانواده ها به راحتی بتوانند از چنین اماکنی بازدید و استفاده و بهره برداری کنند.

**مجمع های فرهنگی متعدد نقش سوپاپ دارد**  
باید پذیرفت و باور داشت که تاسیس موزه ها، مجتمعهای سینمایی، شهربازیهای گوناگون تفریحی، آمفی تئاترها، سالنهای اجتماعات و مراکز و استادیومهای پیشرفته هنری و ورزشی، در هر محله و منطقه ای و یا در مقیاسی گسترده تر در هر شهرک اقماری، ممکن و محتمل نیست. می بایست با استفاده از اتوبانها و خطوط کمربندی مناسب، در کوتاه ترین

فرهنگی بومی و محلی مواجه نیستیم. این بار، اعتقادات، نگرشها و تربیت یافتگی و سطوح آگاهیهای گوناگونی در کنار یکدیگر تجمع یافته اند، که چه بسا آنچه که برای گروهی عادی تلقی می شود، در نوع بینش و نگرش دسته ای دیگر، از منهیات و محرمات و تابوهای مسلم به حساب می آید.

معمولاً مهاجران یا اقشار کم درآمد جامعه، بالضروره در اجتماعاتی حاشیه ای در جوار کلان شهرها تجمع می یابند غالباً اولین سنگ بنای غلط در همین بدو کار نهاده می شود. یعنی آنکه، بسیاری از آنان فکر می کنند در همان شهرکها و یا اجتماعات خود ساخته، می بایست محل کار و منبع درآمد خود را جستجو کنند. بدین سبب است که در شهرکهای گوناگون با وفور انواع مغازه ها و خدمات مشابه یکدیگر، مواجه می شویم. تعدد مغازه ها، آنقدر زیاد است که واژه ها هم از کاربری حقیقی شان خارج و از بار معنایی شان تهی می گردند. این بار، نوبت واژه سوپر مارکت است که به هر دکانی که حتی از بقالیهای قرن نوزدهم هم حقیرتر است، بی محایا اطلاق می شود و در پیامد آن، شاهد کسبه و مغازه های بی رونقی هستیم که گاه به صورت دیوار به دیوار و همسایه یکدیگر، در امتداد هر کوچه و خیابانی، قارچ گونه، پدید می آیند و پس از چندی به علت نداشتن فروش و مشتری و در صورت اجاره ای بودن، به دلیل نیرداختن اجاره بها، به سرعت تغییر مستاجر داده و یا در نهایت تبدیل به شغل و حرفه دیگری می گردند، که آن هم عاقبت، سرانجام مطلوبی را در پی نخواهد داشت.

تمامی این دایره بسته بی رونقی و ورشکستگی مغازه داران کوچک کم سرمایه، از تعریفی به غلط عنوان شده مشتق می شود، که به این قبیل مهاجران و حتی سکنه ماندگار به درستی تفهیم نشده است، که محل اشتغالهای درآمدزا، در درون کلان شهرهاسته نه حاشیه های پیرامونی و نه در جوار و یا داخل شهرکهای اقماری فقیر معیشتی و از دست رفتن سرمایه های اندک خانوادگی، اکثراً در اثر چندبار تجربه بی حاصل مغازه داری نصیب خانواده ها شده است و در این میان، فرزندان که ابتدا محصل و دانش آموز بوده اند، گروه گروه و دسته دسته از ادامه تحصیل بازمانده و به سبب فقر عمومی، جذب دسته های خشونت گرا شده و در پیامد آن، به دنبال کسب مال و منال آسان زود یافته، در دامان اقشاری خشونت مآب و ارباب گر، گرفتار آمده و در نهایت با ملحق گردیدن به باندهای متجاوز و بزهکار در انواع گوناگون، به صفوف تبهکاران پیوسته اند. رشد خودجوش گروههای خلافکار و سارقان مسلح و غیرمسلح، از انواع دسته های زورگیر و باج خواه و آدم ربایان گرفته تا افرادی که به صورت حرفه ای به خرید و فروش مواد مخدر و سایر منهیات و جرایم قانونی مبادرت می ورزند، این گونه رخ می دهد.