

اعتراضات مردم به نوسازی شهری در دوره پهلوی اول (مطالعه اسناد عرایض مجلس شورای ملی - مجلس ششم تا هشتم تقنیه)

سهیلا صفری*

محمدامیر شیخ نوری**، شهرام یوسفی فر***

چکیده

دولت پهلوی اول موجب تغییرات در عرصه‌های گوناگون حیات اجتماعی ایران شد؛ از جمله این تغییرات، دگرگونی‌هایی بود که در عرصه شهری رخ نمود. دولت پهلوی اول بر اساس ایده نوسازی منطبق با الگوهای غربی، به تغییر شهرها همت گمارد. در این نوسازی، زندگی شهری با وسایل و ابزار مدرن که از جمله آنها ورود اتومبیل به شکل گسترده در شهرها بود، تأثیر خود را بر بافت و فضای شهری از طریق خیابان‌سازی گذاشت؛ یعنی، مهم‌ترین وجه نوسازی شهری، خود را در احداث خیابان‌های جدید و وسعت دادن به خیابان‌های موجود نمودار کرد. اما، این وجه از نوسازی شهری، مستلزم تخریب املاک شهروندان بود و اعتراضاتی را در پی داشت. بخشی از اعتراضات مربوط به تخریب املاک، در عریضه‌هایی منعکس شده‌است که به مجلس شورای ملی واصل می‌شد. از این رو، مقاله حاضر به بررسی نوسازی شهری در دوره پهلوی اول از دریچه نگاه شاکسانی پرداخته‌است که شکایات خود را به مجلس شورای ملی ارائه دادند. این عریضه‌ها مربوط به سه دوره مجلس ششم، هفتم و هشتم یعنی مصادف با نیمه اول دوره پهلوی اول است. بررسی این عرایض به شیوه توصیفی - تحلیلی و با اتکا به دیگر اسناد و منابع کتابخانه‌ای انجام گرفته‌است.

* دانشجوی دکتری تاریخ، دانشگاه الزهرا (نویسنده مسئول) ss52ir@yahoo.com

** استاد گروه تاریخ دانشگاه الزهرا Dr_Sheikhnuri2000@yahoo.com

*** استاد پژوهشکده تاریخ، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی shyousefifar@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۱۳۹۲/۳/۱، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۲/۶/۹

این نوشتار درصدد است تا علل نارضایتی عارضان را از برنامه نوسازی شهری دولت دریابد و به این پرسش پاسخ دهد آیا نوسازی شهری برنامه اجرایی مناسبی داشت؟ با توجه به شکایات عارضان از جمله در خصوص تأخیر در پرداخت قیمت‌ها، ترسیم نقشه‌های متعدد و گاه غیراصولی، اعمال نفوذ در ترسیم نقشه‌ها، عدم تدوین قوانین و مقررات لازم، فرض بر این است دولت دارای برنامه اجرایی مناسبی در سیاست نوسازی شهری نبود. نتیجه نشان می‌دهد دولت به آسیب‌های روانی ناشی از تخریب سرپناه و آسیب‌های شغلی - معیشتی ناشی از تخریب مستغلات توجه چندانی معطوف نکرده بود، در صورتی که شهروندان از هر دو حیث متحمل آسیب شدند.

کلیدواژه‌ها: نوسازی شهری، عریضه، خیابان‌کشی، خانه، مستغلات.

۱. مقدمه

دولت پهلوی اول داعیه اصلاحات و نوسازی داشت؛ داعیه‌ای که در شرایط آشفته سیاسی - اقتصادی آن روز، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر می‌نمود و مبتنی بر زدودن آثار عقب‌ماندگی از چهره ایران و واردشدن در دایره تمدن غربی بود. بر این اساس، نوسازی در این دوره، امری محدود به یک وجه از زندگی اجتماعی نبود، بلکه به الگوی مسلطی مبدل شده بود که آثار آن در تمامی وجوه جامعه جلوه‌گر بود. «شهر» و زندگی شهری نیز از این قاعده مستثنی نبود، به‌ویژه اینکه شهر به مثابه آینه‌ای اقدامات نوسازانه چهره بیرونی تفکرات دولت را نمایان می‌کرد.

نوسازی شهری به شکل عمده در احداث خیابان‌ها نمایان شد و خیابان به عامل اصلی هویت‌بخش شهر تبدیل گردید. البته، علت اهمیت یافتن خیابان در الزامات جدید نوسازی نظیر سیمای مدرن شهری، وسایل حمل‌ونقل مدرن و کالاهای جدید بود که نیازمند فضای متناسب با خود بود و ایجاد این فضا نیز نیازمند گسترش آن در بافت زندگی شهروندان بود و این امر خریداری و تخریب املاک شهروندان را برای تأمین فضای لازم برای خیابان‌ها الزامی می‌کرد. اما، در سوی دیگر این ایده نوسازی، شهروندانی قرارداداشتند که برنامه توسعه خیابان‌ها، با تخریب و جابه‌جایی املاک آنها، هم بر بعد مادی و هم ذهنی زندگی آنها تأثیر می‌گذاشت، چراکه تحولات شهری در هر دوره‌ای دگرگونی‌هایی در سبک زندگی، شیوه‌های متعدد زیست، تولید، معیشت و ...

ایجاد می‌کند. از این رو، بررسی، تجزیه و تحلیل واکنش شهرنشینان به تغییرات حاصل از گسترش خیابان‌ها و تخریب املاکشان حائز اهمیت است.

در این میان، عریضه‌های مردم به مجلس، هم به دلیل انعکاس مشکلات حاصل از دیدگاه آنان و هم فراوانی، تمرکز و عدم پراکندگی، محمل مناسبی برای بررسی بخشی از این تغییرات هستند؛ موضوعی که تاکنون در پژوهش‌های تاریخی مورد توجه واقع نشده است.

تکیه اصلی این مقاله بر اسناد عریضی است که طی سه دوره مجلس، از سال ۱۳۰۵ ش تا ۱۳۱۲ ش، به کمیسیون عریض مجلس شورای ملی واصل شده است. این اسناد تعداد ۱۵۳ پرونده (یا شکایت) را دربرمی‌گیرد. مطالعه و تقسیم‌بندی اولیه اسناد، بر اساس ادوار مجلس صورت‌گرفت و سپس موضوعات شکایات، از محتوای این اسناد استخراج گردید و برای تکمیل اطلاعات و تشریح فضای تاریخی و تحول شهری، از مطالعات کتابخانه‌ای نیز استفاده شد. در این بررسی، هر دو وجه کمی و کیفی اسناد مورد توجه قرار گرفته است و ضمن استفاده از اسناد در توصیف مشکلات حاصل از نوسازی شهری، به تجزیه و تحلیل کمیّت و محتوای آنها نیز پرداخته شده است.

عمده‌ترین پژوهش‌ها درباره نوسازی شهری در دوره رضاشاه، از سوی دو دسته از پژوهشگران انجام گرفته است: نخست، آثار متعددی که از سوی پژوهشگران حوزه شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری انجام گرفته است که عمدتاً بر تغییرات و تحولات فضا و کالبد شهرها تکیه داشتند، که مقاله حاضر نیز به فراخور از آنها استفاده کرده است؛ دسته دوم پژوهش‌ها، آثار پژوهشگرانی است که با اتکا به منابع، اسناد و مدارک تاریخی، به تحولات نوسازی شهری توجه نشان داده‌اند. تعداد این آثار انگشت‌شمار است و مهم‌ترین آنها عبارت‌اند از: معماری دوره پهلوی اول تألیف مصطفی کیانی، تحولات عمران و مدیریت شهری اصفهان در دوره پهلوی اول اثر عبدالمهدی رجایی و مقاله «مجلس و برنامه‌ریزی شهری» اثر شهره جلال‌پور.

در کتاب معماری دوره پهلوی اول، یک فصل به تحولات شهرسازی اختصاص یافته و با ذکر نقش شهرداری و قوانین و ضوابط وضع شده، به انعکاس اقدامات دولتی در تحولات شهری پرداخته است. اثر دوم نگاه روزنامه/خبر را درباره همه فعالیت‌های شهرداری اصفهان منعکس کرده است. بخشی از کتاب به توسعه و احداث خیابان‌ها اختصاص یافته و از آنجایی که نگرش این روزنامه مبتنی بر نوگرایی و نوسازی بود،

بنابراین با همین نگرش، فعالیت شهرداری را در توسعه و احداث معابر بررسی می‌کرد و البته گاه به شکایات ناشی از تخریب املاک و مستغلات اشاره داشت. مقاله «مجلس و برنامه‌ریزی شهری» به طور کلی به نوسازی شهری پرداخته و اقدامات مجلس را از خلال مذاکرات و قوانین مصوب بررسی کرده و فقط اشاره‌ای به شکواییه‌هایی درباره نوسازی شهری داشته‌است.

پژوهش حاضر برای نخستین بار تحولات شهری را بر اساس اسناد و شکایات مردمی بررسی کرده‌است؛ یعنی، برای نخستین بار نه شهر، که شهروندان و دغدغه‌های آنها مورد توجه قرار گرفته‌است و در زمره پژوهش‌هایی است که توجه خود را از نخبگان بر مردمی عادی معطوف کرده که زندگی روزمره‌شان از تصمیمات نخبگان تأثیر می‌پذیرفت.

۲. پیشینه نوسازی شهری

آغاز تحولات به سبک مدرن در شهرسازی ایران، به دوره قاجار بازمی‌گردد. در این دوره، به تبع آشنایی با کشورهای اروپایی، جامعه ایرانی در جنبه‌های گوناگون حیات خود، از آنها تأثیر پذیرفت؛ از جمله این تأثیرات، تغییراتی بود که در شهرسازی ایرانیان اتفاق افتاد.

شهر سنتی یا همان شار ایرانی «با نگاهی آسمانی مبتنی بر جهان‌بینی توحیدی و ایدئولوژی عرفانی و خصوصاً پس از ورود اسلام، با آمیزه‌ای دینی شکل می‌گیرد و تابع عوامل مذهب، حکومت، تجارت و امت بوده‌است. مذهب در مسجد جامع و ابنیه مذهبی، حکومت در ارگ و دارالحکومه و دارالاماره، تجارت در بازار و امت در بافت مسکونی متبلور شدند. همچنین، وحدت سه جامعه شهری، ایلی و روستایی در آن دیده می‌شود. اینها همیشه و با هم در کالبد شهر، روابط تنگاتنگی داشته‌اند که نتیجه آن، نظام ارگانیک کالبدی در شهر بوده‌است: هم از لحاظ بصری و هم از لحاظ عملکرد و محتوا. این شکل غالب در سیر تحول تاریخی شکل شهر تا پیش از دوران جدید ادامه داشته‌است. در آستانه ورود به مقطع جدید، در عهد صفویه، مکتب اصفهان تحولی در شهرسازی ایجاد کرد؛ تحولی که با تکیه بر مفاهیم ذهنی، به مصادیق عینی بدل شد و رونق و آبادانی شهر افزایش یافت که نه از طریق دست‌اندازی در شهر کهن، بلکه از طریق ایجاد شهرهای جدید در کنار شهر قدیم پدید آمد» (جابری مقدم، ۱۳۸۴: ۲۶۸).

اما در دوره قاجار، سبکی در شهرسازی زاییده شد که به «سبک تهران» معروف

است. نطفه شکل‌گیری این سبک با شروع عصر تأثیرپذیری از اروپا یعنی دوره فتحعلی‌شاه بسته‌شد، اما رفته‌رفته با افزایش مراودات با اروپاییان به‌ویژه در قالب مسافرت و تأسیس دارالفنون و حضور معلمان و مهندسان اروپایی، شیوه شهرسازی اروپایی بسط بیشتری یافت (حبیبی، ۱۳۷۲: ۱۳۰). اوج این تأثیرپذیری در دوره ناصرالدین‌شاه عیان و تغییرات عمده نیز در دارالخلافه تهران انجام‌شد (جابری مقدم، ۱۳۸۴: ۲۸۱). در دوره ناصری، به سال ۱۲۷۵ ق، کرشیش اتریشی یک نقشه و در سال ۱۳۰۹ ق، عبدالغفار منجم نقشه‌ای دیگر ترسیم کردند. در مقایسه این دو نقشه، تغییراتی در تهران به چشم می‌خورد؛ از جمله، اضافه‌شدن یک محله جدید و بزرگ به نام «دولت» به چهار محله قدیم تهران که بناهای مهم دولتی، خانه‌های اعیان و اروپاییان و همچنین عمارت‌های مسجد سپهسالار، میدان توپخانه، پارک امین‌الدوله و ... در آن استقرار یافت و نیز نخستین نهادهای جدید و تفریحی مثل سینما، هتل و تئاتر در آن دایر شد؛ همچنین، مرکز شهر به سوی شمال متمایل شد و میدان توپخانه در کانون اصلی شبکه ارتباطی شهر قرارگرفت (مهدیزاده، ۱۳۸۱: ۱۸-۱۹). در این دوره، شاه دستور طراحی شهر جدید تهران را صادر کرد و مسیو بهلر فرانسوی مأمور تهیه نقشه دارالخلافه تهران شد. این طرح نخستین طرح شهری به شیوه اروپایی بود (صفا منش و همکاران، ۱۳۷۹: ۲۵۴). با اجرای این طرح، دیوارهای کهن شهر فرو ریخت و شهر از چهار سو گسترش یافت و مساحت آن چندبرابر شد و به تبع آن، عناصر جدید در شهر به چشم خورد و خیابان در شهر احداث شد (حبیبی، ۱۳۷۲: ۱۳۳-۱۳۴). خیابان‌های این دوره از دو الگو تبعیت می‌کردند: یک نوع همچون مکتب اصفهان، خاستگاه تفریحی و تفریحی داشتند؛ مانند خیابان درب‌اندرون و علاءالدوله. منطبق با الگوی دوم، برای نخستین‌بار خیابان نه فقط به عنوان تفرجگاه، بلکه به عنوان مکان تجارت و بازرگانی هم نقش بازی کرد. این خیابان‌ها، که به سبک خیابان‌های اروپا به‌ویژه فرانسه انواع و اقسام خدمات و تأسیسات شهری را دربرمی‌گرفتند، در شبکه سنتی بازار به عنوان ستون فقرات شهری خلل وارد می‌کردند و از این پس خود را به عنوان عنصر اصلی توسعه شبکه شهری معرفی کردند. برای نخستین‌بار خیابان‌هایی با کارکرد جدید به عنوان رقیب بازار وارد عرصه شد و تقابل مفاهیم نو و کهنه، جدید و کهن، سنتی و فرنگی و ... در شهر نیز نمود یافت. همچنین، وسایل نقلیه عمومی به عنوان عنصر جدید وارد خیابان‌ها شد. این وسایل نظیر تراموا و واگن، اگرچه بیشتر جنبه تفریحی داشت، شکل شهر را

تغییر داد. ساختن بناها و عمارات دولتی به سبک فرنگی، بناهای جدیدی نظیر تماشاخانه، سینما، باغ ملی، قورخانه، بانک، مغازه‌های به سبک فرنگی و ... نیز نشان از تغییر در ریخت شهر و حضور عناصر جدید داشت (همان: ۱۳۴-۱۳۵).

اما با وجود همه این تأثیرپذیری‌ها، سبک تهران ویژگی‌های خاص خود را داشت. این سبک در التقاطی از سبک ایرانی و غربی پدید آمد و با وجود این التقاط، غلبه با عنصر ایرانی بود (همان: ۱۴۵). اما، این سبک فقط در دارالخلافه تغییرات خود را بروز داد. دولت به علت نداشتن تمکن مالی، امکان گسترش این سبک را در کل کشور نیافت؛ فقط تبریز، شاخص‌ترین شهر پس از تهران، به دلیل توجه قاجار، در مسیر فرآیند مدرنیزاسیون قرار گرفت (جابری مقدم، ۱۳۸۴: ۲۸۴).

کودتای ۱۲۹۹ ش، سرآغاز تغییراتی جدید در شهر شد. نخست در سال ۱۳۰۰ ش، بلدیة تجدید سازمان شد و دستورالعمل سید ضیاء درباره شهر منتشر شد. این دستورها بیشتر در محدوده نظافت، بهداشت عمومی، بهداشت در محل کسب و کار اصناف و کسبه، چهره ظاهری دکاکین و ... بود و تغییری در فضا و بافت شهری ایجاد نکرد (شهری، ۱۳۶۹: ۵/۳۴۰، ۳۴۷). اما، تغییرات گسترده شهری با قدرت‌گیری رضاخان و سپس تشکیل سلطنت پهلوی اول نمود یافت.

شهر با این پیشینه تحولاتی، وارد دوره پهلوی اول شد و مقرر بود سیاست‌های نوسازی دولت به شکل عیان در چهره آن نمایان گردد. بنابراین، شهر با اراده آمرانه دولت متمرکز مبتنی بر تغییر و اندیشه برونی و نه تحول منطقی درونی، دگرگونی‌هایی را تجربه کرد (حبیبی، ۱۳۷۲: ۱۷۴).

۳. ضرورت‌های نوسازی شهری

در دوره دولت پهلوی اول اقدامات بسیاری در خصوص اصلاحات شهری انجام گرفت؛ اقداماتی در توجه به امور صحی، نظافت و پاکیزگی، روشنایی، تسطیح معابر، مؤسسات عام‌المنفعه، نظارت بر ارزاق، تعریض خیابان‌ها و احداث خیابان‌های جدید تا تصویب قانون جدید بلدیة در سال ۱۳۰۹ ش.

به دلیل آشفتگی‌های سیاسی و اقتصادی، توسعه شهری متوقف مانده بود و قوانین مشروطه هم ضمانت اجرایی نداشت. در مورد تهران به عنوان پایتخت، تا قبل از روی کار آمدن رضاشاه چنین گزارشی شده است:

طهران هر چند پایتخت بود لکن از امکانات یک شهر قابل سکنی بهره‌ای نداشت. مشکلات شهری به قدری زیاد بود که نه بلدیة و نه هیچ دستگاه دیگر قدرت انجام وظیفه نداشت. از بهداشت به مفهوم واقعی خبری نبود. کوچه‌های تنگ و پر از کثافت و خیابان‌هایی که در زمستان از کثرت گل و لای و تابستان از گرد و خاک قابل عبور نبود، نظر هر تازه واردی را به صورتی بسیار زننده به خود می‌کشید. محله‌ها و گذرها زیر نفوذ اشرار و اوباش قرار داشت. قبل از غروب آفتاب باید زن‌ها و بچه‌ها در خانه باشند، چون هوا تاریک می‌شد بیرون آمدن از خانه خطرناک می‌گردید (کریمان، ۲۵۳۵: ۲۹۷).

اما، علاوه بر سامان دادن به وضعیت شهرها، دو ویژگی مهم دیگر سلطنت پهلوی اول، نوسازی‌های شهری را ضروری می‌کرد: ویژگی نخست، مربوط به ساخت قدرت است:

ساخت قدرت و نظام حکومت، مینیاتوری از کل روابط جامعه است که در ارتباط نزدیک با ساختارهای اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و حقوقی قرار دارد. با نگاهی به تاریخ شهر درمی‌یابیم که به طور نسبی تغییرات شکل شهر هم‌زمان با تغییرات ساخت قدرت و نظام حکومتی است، به گونه‌ای که حداقل نه از جهت روابط علت و معلولی، بلکه از لحاظ آماری می‌توان رابطه همبستگی بین تغییر ساخت قدرت و تحول شکل شهر را تشخیص داد (کیانی، ۱۳۸۳: ۱۸۰).

ساخت «دولت مطلقه»، که مبتنی بر تمرکز قدرت بود، شکل جدیدی از شهر را می‌طلبد؛ شهری جدید که با یک هسته مرکزی، بیانگر نظام متمرکز واحد بود و کشیده شدن خیابان‌های سراسری نشانه کشیده شدن دامنه حکومت پایتخت بر تمامی مرز و بوم کشور (صارمی، ۱۳۷۴: ۶۱).

ویژگی دوم، مربوط به گرایش حکومت به مدرن‌سازی جامعه بود. «با استحاله «کهن» به «کهنه» و «سنت» به «عقب‌ماندگی»، بافت شهر و سازمان فضایی آن کهنه و عقب‌مانده تلقی شدند» (قزوینی و سادات، ۱۳۸۹: ۱۰۳). فضای شهری متناسب با توسعه جامعه که مبتنی بر معیارهای جدید و اقتباسی از فراسوی مرزهای داخلی و فاصله گرفتن از الگوها و شیوه زیست سنتی بود، نیازهای جدیدی را ایجاد می‌کرد که از جمله مهم‌ترین آنها وسایل نقلیه بود. ورود وسایل حمل‌ونقل اگرچه از دوره قاجار آغاز شده بود، اکنون شتابی بیشتر گرفت و دیگر نه تنها نمی‌شد اتومبیل را در فضای شهری نادیده گرفت، بلکه اتومبیل و نظام حمل‌ونقل جدید، خود را به گونه‌ای به فضای شهری تحمیل کرد که چاره‌ای جز بازتعریف این فضا برای هماهنگ‌ساختن خود با این

وسایل نبود. در واقع، «انگاره تعریض خیابان‌ها و خیابان‌کشی‌های جدید در شهر، عملاً با هدف تسهیل تردد وسایل نقلیه (نشانه عصر جدید) آغاز می‌شود» (حبیبی و دیگران، ۱۳۸۹: ۸۷). در سال ۱۲۸۹ ش، فقط یک اتومبیل در ایران وجود داشت که تا ده سال بعد، تعداد آن از عدد ده تجاوز نکرد. اما، در فاصله سال‌های ۱۳۰۰ تا ۱۳۰۲ ش، نزدیک به هزار وسیله نقلیه وارد شد که نیمی از آن متعلق به شرکت نفت بود. تا پایان سال ۱۳۰۸ ش، در حدود ۸۰۰ اتومبیل و ۶۰۰۰ کامیون در ایران وجود داشت (سلطان‌زاده، ۱۳۷۶: ۱۷۲). این آمار اگرچه در ارتباط مستقیم با راه‌های جاده‌ای قرار دارد، به نوبه خود نشان‌دهنده افزایش وسایل نقلیه موتوری در شهرها نیز هست. همچنین، در آغاز سال ۱۳۰۸ ش، ۲۷ تعمیرگاه خودرو در تهران وجود داشت که در پایان همین سال، به ۲۳۳ تعمیرگاه رسید (مؤمنی، ۱۳۹۱: ذیل «تهران»). این افزایش تعداد تعمیرگاه از سویی می‌تواند به دلیل افزایش تعداد اتومبیل و از سوی دیگر به دلیل نامناسب بودن خیابان‌ها و راه‌ها باشد که در هر دو صورت، نیاز به تعریض و تسطیح خیابان‌ها و یا احداث خیابان‌های جدید را هویدا می‌کند.

افزون بر این، ایجاد فضا برای تأسیسات جدید اداری، خدماتی و ... و نیز عرضه کالاها و خدمات نو، در عرصه خیابان عملی می‌نمود یا جلوه بیشتری داشت.

عرض، طول و مسیر خیابان با تکیه بر جنبه اقتصادی آن علاوه بر اینکه رقیب جدی و گسترده برای راسته بازارها شد، به نوعی به نمایش شهری و تعریف تازه‌ای در فضاهای باز شهر دست پیدا کرد که بازار قدیم فاقد آن بود. رفته‌رفته خیابان به عنوان مکانی که در کناره‌های آن مکان‌های جدید اقتصادی تأسیس می‌شود، رشد و گسترش پیدامی‌کند (شعبانی و امامعلی، ۱۳۹۱: ۸۶).

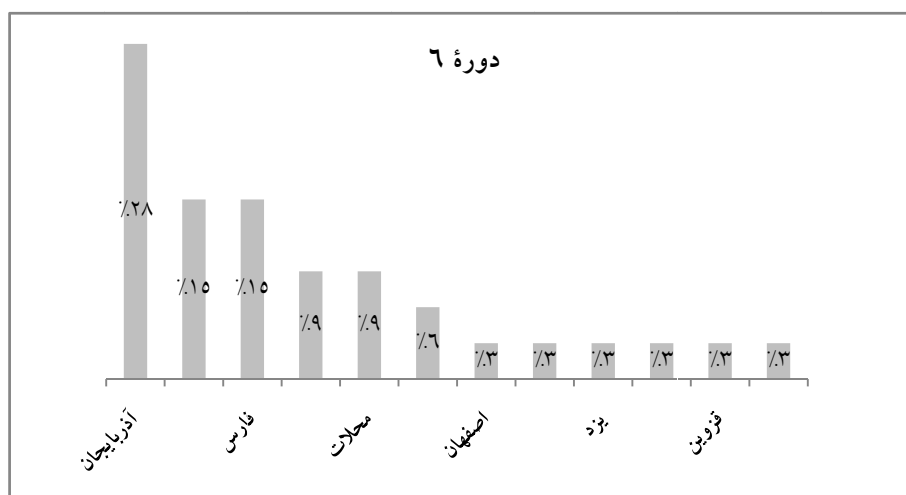
۴. کمیّت و پراکندگی جغرافیایی عرایض

آنچه از سیاست‌های نوسازی شهری در عریضه‌ها منعکس شده است، مربوط به اقدامات بلدیّه شهرهای مختلف در خیابان‌کشی است که یا به شکل احداث خیابان جدید یا تعریض و وسعت بخشیدن به خیابان‌های موجود بود.

فراوانی این عریضه‌ها در سه دوره مجلس ششم (۱۹ تیر ۱۳۰۵-۲۳ مرداد ۱۳۰۷ ش)، مجلس هفتم (۱۴ مهر ۱۳۰۷-۱۴ آبان ۱۳۰۹ ش) و مجلس هشتم (۲۴ آذر ۱۳۰۹-۲۴ دی ۱۳۱۱ ش) یکسان نیست. بیشترین فراوانی در مجلس هفتم دیده

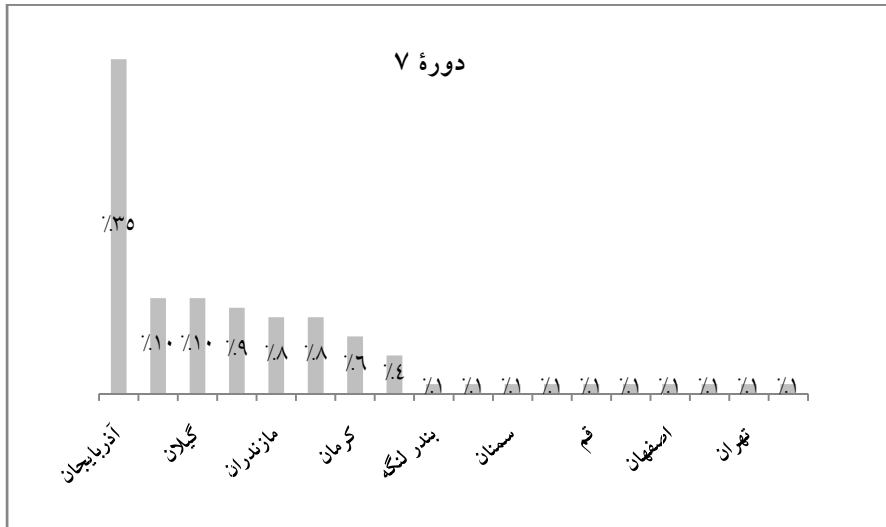
می‌شود. برخی تفاوت‌ها در شکایات، در اواخر مجلس هفتم و اوایل مجلس هشتم، که حکایت از برنامه مدون‌تری از سوی بلدیها دارد، مربوط به شکایات از نقشه‌های شهری است. تعداد شکایات در مجلس ششم ۳۳ مورد است (۲۵ شکایت از تخریب و ۸ شکایت از تأخیر یا نپرداختن قیمت). این آمار در مجلس هفتم به ۷۲ مورد (۲۰ شکایت از تخریب، ۴ شکایت از نقشه‌های شهری، ۴۸ شکایت از تأخیر یا نپرداختن قیمت) و در دوره هشتم ۴۸ شکایت (۱۳ شکایت از تخریب، ۲ شکایت از نقشه‌های شهری، ۳۳ شکایت از تأخیر یا نپرداختن قیمت) را دربرمی‌گیرد. پراکندگی جغرافیایی این شکایات به شرح زیر است:

دوره ششم: تهران (۵ شکایت)، تبریز (۹ شکایت)، فارس (۵ شکایت)، اصفهان (۱ شکایت)، همدان (۳ شکایت)، اراک (عراق) (۱ شکایت)، یزد (۱ شکایت)، ملایر (۲ شکایت)، کرمانشاه (۱ شکایت)، محلات (۳ شکایت)، خمین (۱ شکایت)، قزوین (۱ شکایت).



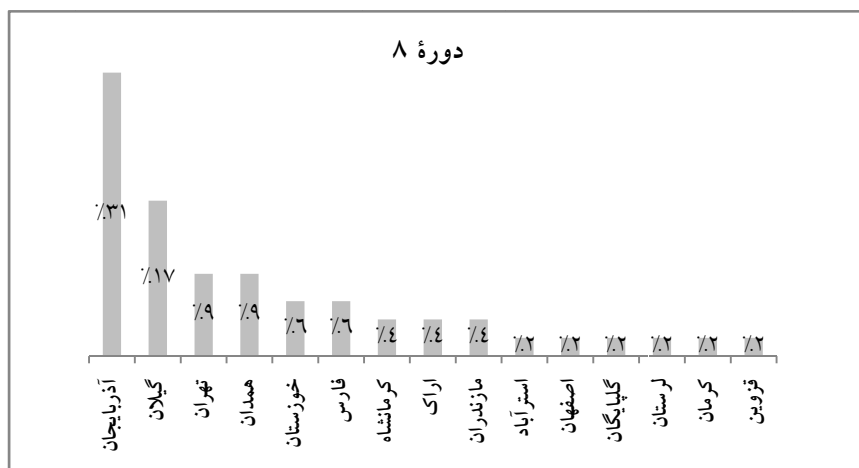
نمودار ۱. پراکندگی جغرافیایی عرایض مجلس دوره ششم

دوره هفتم: تهران (۱ شکایت)، خراسان (۶ شکایت)، کرمانشاه (۷ شکایت)، آذربایجان (۲۵ شکایت)، قزوین (۱ شکایت)، اراک (۵ شکایت)، کرمان (۴ شکایت)، سمنان (۱ شکایت)، شیراز (۱ شکایت)، بندر لنگه (۱ شکایت)، لرستان (۱ شکایت)، قم (۱ شکایت)، همدان (۳ شکایت)، مازندران (۵ شکایت)، کردستان (۱ شکایت)، استرآباد (بندر جز) (۱ شکایت)، اصفهان (سده) (۱ شکایت)، گیلان (۷ شکایت).



نمودار ۲. پراکندگی جغرافیایی عرایض دوره هفتم

دوره هشتم: تهران (۴ شکایت)، کرمانشاه (قصرشیرین) (۲ شکایت)، خوزستان (۳ شکایت)، آذربایجان (۱۵ شکایت)، قزوین (۱ شکایت)، اراک (۲ شکایت)، کرمان (سیرجان) (۱ شکایت)، فارس (شیراز) (۳ شکایت)، گیلان (۸ شکایت)، همدان (۴ شکایت)، لرستان (بروجرد) (۱ شکایت)، مازندران (بارفروش) (۲ شکایت)، استرآباد (۱ شکایت)، گلپایگان (۱ شکایت)، اصفهان (۱ شکایت).



نمودار ۳. پراکندگی جغرافیایی عرایض دوره هشتم

پراکندگی جغرافیایی مجموع عرایض فوق، اگرچه همه ایالات و ولایات و توابع آنها را شامل نمی‌شود، با توجه به اینکه: ۱. عدم ارسال عرایض از سایر بخش‌های کشور را نمی‌توان نشان از عدم نوسازی و یا عدم نارضایتی در سایر نقاط دانست؛ ۲. بر فرض چنین احتمالی، با توجه به اینکه شکایات مورد بررسی مربوط به نیمه اول دوره پهلوی اول و در نتیجه آغاز روند نوسازی شهری^۱ است، بنابراین دامنه تغییرات و به تبع آن دامنه شکایات، روندی کند داشت. اما، می‌توان با توزیع مناطق جغرافیایی دارای شکایت به ایالات و ولایات آن دوره، این چنین نتیجه‌گیری کرد که نوسازی شهری امری بود که با شدت و ضعف در تمام نقاط کشور در حال اجرا بود. در میان ۲۷ قسمتی که در تقسیم‌بندی مسعود کیهان در سال ۱۳۱۱ ش از تقسیمات کشور ایران شده، ۵ ناحیه فاقد عریضه است (کیهان، ۱۳۱۱: ۱۳۷). این ۵ قسمت عبارت‌اند از: خمسه، ساوه و زرنند، بختیاری، کویرهای مرکزی. اما نبود عریضه را در این ۵ قسمت نمی‌توان حمل به عدم نوسازی شهری کرد، چراکه مثلاً در مورد خمسه، در روزنامه *اطلاعات* سال ۱۳۱۰ ش، از حضور یک نفر مهندس در زنجان برای ترسیم نقشه شهری و قرض معاریف شهر برای ایجاد خیابان سخن آمده‌است (اطلاعات، ۲۸ تیر ۱۳۱۰: ۳/۱۳۶۷) و یا طبق *نقشه مفصل ایران*، برخی از مناطق فاقد عریضه در محدوده مناطق دارای عریضه قرارداد داشت؛ به عنوان مثال، زرنند در محدوده تهران، و کاشان در محدوده عراق ذکر شده‌است (حسین، ۱۳۰۹).

همچنین، دو نکته در آمار یادشده حائز اهمیت است: نکته نخست، تعداد عرایض مربوط به تهران است. با توجه به پایتخت‌بودن و دامنه تغییراتی که در مطالعات شهرسازی به آن نسبت داده می‌شود، آمار آن فراوانی قابل توجهی ندارد، در حالی که روند خیابان‌کشی در تهران از سال ۱۳۰۳ ش با انتصاب کریم آقاخان بوذرجمهری به سمت کفالت بلدیه از سوی رضاخان رئیس‌الوزرا با قاطعیت آغاز (صفامنش و منادی‌زاده، ۱۳۷۸: ۲۵۸) و یا در سال ۱۳۰۷ ش طرح شهری توسعه تهران تهیه و انجام شد (همان: ۲۵۶). به هر حال، متن عرایض و مطالعات تاریخی و شهرسازی به دلایلی در این خصوص رهنمون نمی‌گردند و تنها بر اساس زمینه‌های تاریخی و شرایط ویژه آن دوره، می‌توان احتمالاتی را در نظر گرفت؛ به عنوان نمونه، با توجه به وجود سابقه نوسازی و آشنایی با مظاهر مدرن از دوره قاجار در تهران، امر نوسازی شهری به نسبت ایالات و ولایات دیگر، امری کمتر نامأنوس تلقی می‌شد و یا از پذیرش اجتماعی بالاتری برخوردار بود؛ همچنین، انتصاب کریم آقاخان، مانعی برای طرح شکایات بیشتر می‌شد.

فضای سیاسی بعد از کودتای ۱۲۹۹ ش و اعلام حکومت نظامی پی‌درپی در تهران، از عوامل مؤثری بود که اداره پایتخت و مدیریت شهری آن را تحت‌تأثیر جدی نظامیان قرارداد؛ به‌ویژه در دوره ده‌ساله (۱۳۰۳-۱۳۱۳ ش)، مسئولیت اداره بلدیۀ تهران زیر نظر کریم آقاخان قرارداد داشت که از همکاران نزدیک رضاخان در کودتای ۱۲۹۹ ش بود. در همین سال‌ها بود که نوسازی تهران به شیوه‌ای آمرانه و دستوری به مرحله اجرا درآمد (مهدیزاده، ۱۳۸۱: ۱۸).

نکته مهم دیگر، آمار مربوط به آذربایجان است. آمار آذربایجان (و مهم‌ترین شهر آن تبریز) در مقایسه با دیگر ایالات و ولایات، کمیت بالایی دارد. شاید سابقه آذربایجان به عنوان مهم‌ترین ایالت و مرکز آن تبریز به عنوان مهم‌ترین شهر بعد از دارالخلافه، وجود بلدیۀ و انجمن‌های شهری، موجب شده که به نسبت سایر شهرها، اقدامات نوسازانه بیشتری در آن صورت گرفته و به تبع آن شکایات بیشتری را داشته باشد. از احداث نخستین خیابان تبریز به نام خیابان پهلوی طی سال‌های ۱۳۰۰ تا ۱۳۰۵ ش، سخن گفته شده است؛ همچنین، حضور شهرداریانی چون محمدعلی تربیت با سابقه مشروطه‌خواهی اش، در آزادی عمل مردم در بیان اعتراضات نقش داشت (صفامنش و همکاران، ۱۳۷۹: ۴۶-۴۷).

۵. انعکاس مشکلات نوسازی شهری در اسناد

همان‌طور که آمد، آنچه توسعه و تسطیح خیابان‌ها را ضروری می‌کرد، شرایط نامناسب معابر بود. این شرایط از سویی در برخی از منابع که از وضعیت معابر پیش از سلطنت پهلوی سخن گفته‌اند، صادق است؛ مانند توصیف مستوفی درباره وضعیت خیابان‌ها در دوره قاجار:

عبور کالسکه و درشکه و اسب و قاطر و الاغ، خاک‌های کف خیابان را به عمق دو سه گره مثل توتیا نرم می‌کرد. بر این جمله، خاک‌های هوارو خاکروب‌هایی که خراکدارها و خاکروبه‌کش‌ها که چشم سپورهای قلی عمر را دور دیده و خود را از بردن آن تا بیرون شهر، خلاص کرده و در خیابان‌ها ریخته بودند نیز اضافه می‌شد. بنابراین، این خیابان‌ها که ده دوازده ذرع بیشتر عرض نداشت، در اکثر نقاط آنها در تابستان، به قدر دو سه گره، گرد و خاک و در زمستان یکچارگی گل داشت. به طوری که سمت نثار خیابان‌های شرقی و غربی، همین که فصل بارانی شروع و گل می‌شد تا اوایل اردیبهشت، مثل دریای گل و لجن بود (مستوفی، ۱۳۴۳: ۲۳۲).

از سویی، این وضعیت نامناسب، در زمان اجرای برنامه‌های نوسازی شهری نیز دیده می‌شود و گواهی بر ضرورت بازسازی خیابان‌هاست:

وضعیت عبور از خیابان‌ها چقدر سخت است چقدر خیابان‌ها تنگ است مخصوصاً با بودن این کامیون‌ها و اتومبیل‌ها خود بنده یک روزی از خیابان چراغ برق می‌گذشتم واگون و گاری و کامیون و اتومبیل به قدری بود که لاقلاً نیم ساعت وقت لازم بود که این‌ها بگذرد و حال آنکه در هیچ جای دنیا این طور نیست که در یک شهری یک ساعت طول بکشد تا یک اتومبیل بتواند عبور کند (مشروح مذاکرات مجلس شورای ملی، دوره ۷، جلسه ۱۴۷).

اقدام به اجرای تغییرات گسترده و سریع، فقط با سلطنت پهلوی اول منطبق بود. مستوفی در این باره بر آن بود که:

توسیع خیابان‌های سابق و ایجاد خیابان‌های جدید صرفاً با «دیکتاتوری پهلوی» امکان‌پذیر بود و «با هیچ زر و زوری ممکن نبود»، چرا که صرف نظر از اینکه خانه اعیان بود یا خانه بیوه‌زن، مسجد بود یا مدرسه، متعلق به داخله بود یا خارجه، باغ سفارت بود یا عمارت دولتی، همین که داخل خط فرضی خیابان واقع می‌شد به خرابی مبتلا می‌گردید و به هر کیفیتی که بود مقصود که گشایش خیابان تازه یا وسعت‌دادن خیابان سابق باشد حاصل می‌گشت (مستوفی، ۱۳۴۳: ۲۴۲).^۲

اما، اینکه چه اموری در تقابل با ضرورت نوسازی، به شکایات مختلف از سوی عارضان منجر می‌شد و یا اینکه چه مسائلی از نوسازی شهری در شکایات عارضان تبلور یافته‌است، در بررسی محتوایی اسناد آشکار می‌گردد. محتوای عرایض، نوع و علت شکایات عارضان را نشان می‌دهد. همچنین، عرایض از سویی ناظر بر دیدگاه عارضان از برنامه توسعه خیابان‌هاست و از سویی دیگر دریچه‌ای بر نحوه اجرای این عملیات می‌گشاید. بر اساس محتوای عرایض، شکایت و نارضایتی عارضان در این موارد به چشم می‌خورد: تخریب املاک (شامل خانه و مستغلات) و آسیب‌های ذهنی و مادی مربوط به آن، جبران نکردن خسارت یا پرداختن قیمت املاک، ترسیم غیراصولی نقشه‌های شهری و اعمال نفوذ در آن و شکایت از تخریب مقابر و بناهای مذهبی. همچنین، با یاری جستن از منابع دیگر، تدوین نکردن قوانین و مقررات متناسب با نوسازی شهری آشکار می‌گردد. از این رو، در ادامه این نوشتار به بیان موارد یادشده می‌پردازیم:

۱.۵ تخریب املاک و مستغلات

همان‌طور که آمد، در این عرایض، نوسازی شهری محدود به توسعه خیابان‌ها شامل وسعت بخشیدن به خیابان‌ها، تعریض و تسطیح خیابان‌ها بود. علت ضرورت تعریض و تسطیح نیز نامناسب بودن معابر برای عبور و مرور وسایل نقلیه بود. بر همین اساس، مبنای

اصلی عمده شکایات، طی هر سه دوره مجلس ششم تا هشتم نیز بر این است که در توسعه خیابان‌ها، املاک عارضان (خانه و مستغلات مانند دکان، کاروان‌سرا و حمام) جزء طرح توسعه یا احداث خیابان قرار گرفته و به ناچار تخریب شده‌است. بخشی از شکایات به نفس این تخریب بازمی‌گردد؛ یعنی، عارضان از اینکه خانه یا مستغلات آنها تخریب شده و یا در معرض تخریب قرار می‌گرفت، شکایت می‌کردند و بخشی از شکایات ناشی از نحوه اجرا و اقدامات مرتبط با آن بود. به‌رغم اشتراک کلی محتوای عرایض، تفاوت‌هایی در محتوا یا عباراتی که عارضان در بیان مشکلات و خواسته‌های خود بیان می‌کردند، دیده می‌شود. این تفاوت، به شکایت از تخریب نوع ملک یعنی خانه یا مستغلات بازمی‌گردد، چراکه این دو نوع ملک، صرف‌نظر از ارزش مادی هریک از آنها، ناظر بر دو نوع نیاز و رفع نیاز است: خانه تأمین‌کننده سرپناه و مستغلات تأمین‌کننده بعد معیشتی عارضان بود.

۱.۱.۵ تخریب خانه و سرپناه

توجه به مفهوم خانه، ذهنیت ناخودآگاه و خودآگاه عارضان را از تخریب خانه‌هایشان آشکارتر می‌سازد، حتی اگر به‌وضوح در متن عریضه آنها منعکس نباشد. این توجه موجب می‌شود که شکایات آنها را صرفاً ناله و ضجه‌ای واقعی یا غیرواقعی از تخریب خانه‌هایشان ندانیم و به تعاملی بین ذهنیت و متن شکایات عارضان برسیم؛ یعنی، از دریچه مفهوم خانه و ذهنیت انسان ایرانی آن روز که پدیده نویی را تجربه می‌کرد، به اسناد نگاهی دیگرگونه داشته‌باشیم و از دل اسناد نیز به این ذهنیت دست یابیم.

«خانه را باید بیش از هر چیز «برساخته» یا «سازه‌ای اجتماعی و فرهنگی» دانست نه صرفاً سازه‌ای از مواد و مصالح چوب، سنگ» (فاضلی، ۱۳۸۶: ۳۴). بنابراین، زمانی که از تخریب خانه سخن می‌گوییم، صرف تخریب یک ساختمان بدون هرگونه بار معنایی، عاطفی و ... نیست که به‌راحتی بتوان با بنای دیگر جایگزین کرد. تخریب خانه حتی به دلیل توسعه و بهسازی به‌ویژه در فضای سنتی به معنای دست‌کشیدن صاحب خانه از مجموعه باورها و ارزش‌ها و ... بود که در آن خانه شکل گرفته بود یا بدان خانه شکل داده بود. این امر به‌ویژه با نقش‌هایی که برای خانه متصور است، اهمیتی دوچندان می‌یابد، چنان‌که نقش «تثبیت و شکل‌دادن هویت فردی و جمعی» را به آن نسبت می‌دهند (همان: ۳۵). از همه مهم‌تر، خانه نه تنها به معنای تثبیت و رهایی از سرگشتگی است، بلکه به معنای دستیابی به حریم خصوصی است. حریم جایی است که حرمت انسان در آن پاس داشته می‌شود. از این

رو است که تجاوز به حریم فرد، تجاوز به تمامیت هویت و حیثیت اوست. خانه حریم فرهنگی است که ما را از دیگری جدا می‌کند و در عین حال زندگی و هم‌زیستی ما با دیگران را ممکن می‌سازد (همان: ۳۵-۳۶). این نقش خانه در ایجاد حریم‌سازی، اهمیت ویژه در فرهنگ سنتی ایرانی پیدا می‌کند.

اما، متن عرایض از تخریب خانه چه می‌گویند؟ در شکایت عارضان از تخریب منازلشان دو بعد به چشم می‌خورد: بعد ذهنی و فرهنگی و بعد مالی.

۱.۱.۱.۵ بعد ذهنی و فرهنگی

با در نظر گرفتن تعاریف و ذهنیات یادشده، بهتر می‌توان به بررسی شکایات عارضان پرداخت. به نظر می‌رسد که مهم‌ترین وجهی که در ارتباط با تخریب خانه در برخی از این شکایات دیده می‌شود، در عباراتی نظیر آبرو، ناموس و «حائط» مستتر است؛ مثلاً، عریضه‌ای از اراک بیان می‌کند که بعد از تخریب خانه‌اش، تاکنون نتوانسته برای حفاظت از ناموس خود دیوار خانه را درست کند (کمام^۳: ۸/۱۹۸/۱۶/۷۲)؛ یا در عریضه‌ای از همدان ذکر شده که «دولت جلیله اول حفظ ناموس ملت بنماید بعد به تزئین و توسعه شهر پردازد» (همان: ۸/۲۹/۳۰/۱/۶۱)، چراکه در ذهنیت آنها خانه با خانواده عجین شده بود و خرابی خانه، وارد شدن در «حریم» خانوادگی آنها محسوب می‌شد؛ یعنی، تخریب خانه پیام وارد شدن به حریم خانواده و عیان کردن خانواده در بیرون از دیوار خانه را به ذهن متبادر می‌کرد. بنابراین، تخریب خانه به معنای تجاوز به حریم خانه و خانواده محسوب می‌شد.

مسئله حریم محسوب شدن خانه، در دو عریضه که در آنها از خانه به عنوان حائط یادشده، به خوبی انعکاس یافته است. عریضه نخست بنا به گفته عارضان متعلق به فرزندان مجتهدی متوفی است که در آن از تخریب «حائط‌های مسکونی به عنوان وسیله حفظ آبرو» برای ایجاد خیابان سخن رفته است (همان: ۸/۱۸۸/۱۴/۱/۱۳۵) یا عریضه دیگر از مرند، که عارض آن زنی است، بیان می‌کند: «ضعیفه بی‌پرستار نه پسر دارم نه برادر، وسیله ستر آبروی کمینه یک قطعه حائطی بود که به مرکز خیابان مرند تصادف کرده» (همان: ۸/۱۹۴/۱۴/۱/۴۳۳). در این عریضه، عارض پس از بیان ضعف خود که در کلمات ضعیفه و بی‌پرستار دیده می‌شود و با اشاره به فقدان حضور مردی حامی که نقش محافظت و مراقبت را بر عهده دارد، از خانه خود به عنوان «حائط» یاد می‌کند. در این بیان، خانه علاوه بر ایجاد حائط و دیوار بین خانواده و غیره، به عنوان سرپناه، نقش حراست و حفاظت از ساکنان خانه

به‌ویژه زن را به عنوان ناموس آن خانه برعهده‌داشت. بنابراین، با این دیدگاه روشن است که تخریب خانه برای صاحب آن، چه دغدغه‌خاطری ایجاد می‌کرد. همچنین، با توجه به نقش خانه در ایجاد حس تثبیت و رهایی از سرگشتگی که پیش‌تر ذکر شد، در برخی شکایات، عارضان از این نگران بودند که با تخریب خانه‌هایشان آواره و سرگردان شوند (کمام: ۷/۱۰۹/۱۵/۱/۳۳۳). همین ترس واقعی یا غیرواقعی از آوارگی و سرگردانی، در این عریضه از بارفروش به چشم می‌خورد که درخواست کرده از تخریب خانه وی چشم‌پوشیده و وی را نزد اهل و عیالش شرمند نکنند که مجبور به خوابیدن در مسجد و مدرسه شوند (همان: ۷/۱۵۱/۳۳/۱/۲۴).

۲.۱.۱.۵ بعد مالی

تخریب خانه، از نظر عارضان، خسارت مالی برای آنان در پی داشت: یک وجه آن در نپرداختن قیمت خانه‌های تخریب‌شده است و وجه دیگر آن در ارتباط تخریب خانه و خیابان‌کشی با افزایش اجاره‌بهای خانه‌ها قرارداد داشت. در کل، می‌توان گفت که از نظر عارضان، تخریب خانه‌هایشان برای آنها ضرر مالی در پی داشت. در عریضه‌ای، عارض ذکر می‌کند که با تخریب خانه‌اش، کرایه‌نشین شده و دیگر طاقت به کرایه‌دادن محلی نمانده (همان: ۷/۱۹۴/۱۴/۱/۴۳۳). عریضه‌ای از رشت احداث خیابان پهلوی را موجب کاهش خانه و بنابراین افزایش قیمت کرایه‌خانه دانسته‌است، به طوری که اغلب محاکمات صلحیه‌های رشت، به مال‌الاجاره دکانین و خانه‌ها مربوط است و از ناتوانی خود در پرداخت کرایه سخن گفته‌اند (همان: ۷/۱۲۷/۲۱/۴/۱۷۸).

۲.۱.۵ مستغلات و معیشت

این شکایات، دکان، حمام، بازار و بازارچه، باغ و کاروانسرا را شامل می‌شد که منبع کسب درآمد برای صاحب آن به‌شمار می‌رفت و در پیوند با کسب و کار قرارداد داشت. بنابراین، هر اقدامی در خصوص مستغلات، بر کسب و کار عارضان اثر می‌گذاشت و به تبع آن معیشت آنها را نیز تحت‌تأثیر قرار می‌داد. بن‌مایه شکایت عارضان هم در این بود که با تخریب مستغلات آنها، امرار معاششان مختل می‌شد؛ به عنوان مثال، در عریضه‌ای از ملایر درباره تخریب یک قطعه باغ، این عبارت به چشم می‌خورد: «ممر معیشت و مایه زندگانی کوچ و کلفت او همین باغ است» (کمام: ۶/۶۲/۳۰/۱/۶۲) یا در عریضه‌ای از بارفروش در مورد تخریب حمام گفته‌شده که در صورت خرابی حمام، امور معاشیه عارض مختل می‌گردد

(همان: ۷/۱۵۳/۳۳/۱/۱۲۲). به همین دلیل بود که عارضان گاه خرابی مستغلات خود را برابر با فقر خود می‌دانستند، چنان‌که در عرایضی از همدان و کنگاور، عارضان بیان می‌کنند که با خرابی دکانشان در صورت جبران نکردن خسارت، متکدی می‌شوند (همان: ۷/۹۸/۱۳/۱/۱۲؛ ۶/۴۶/۲۲/۱/۶۵). مشابه همین مضمون در عرایض دیگری از کنگاور دیده می‌شود. بالاتر از این، عارض تخریب یا خرابی خانه و بازارچه خود را برابر با ساقط شدن از هستی خوانده است (همان: ۶/۴۶/۲۲/۱/۶۳؛ ۶/۵۸/۲۷/۱/۴۳).

عبارات و واکنش‌های یادشده، بیان‌کننده نتیجه این‌گونه تخریب‌ها از نظر عارضان بود. در این عرایض، عارضان به این مسئله که تخریب مستغلات چگونه موجب مختل شدن امر کسب و کار و معیشت آنها می‌شد، اشاره‌ای نمی‌کردند. بنابراین، با استفاده از شواهد دیگر به این چگونگی پرداخته می‌شود:

به نظر می‌رسد مهم‌ترین عامل را باید در از بین رفتن ثبات محیط کسب و کار جست. طبعاً، شکل‌گیری و تثبیت یک کسب، نیازمند زمان است. بنابراین، با تخریب یک مستغل، یک بخش از سرمایه که از طریق دو عامل زمان و ثبات محیط ایجاد شده بود، مختل می‌گردد. دو عامل زمان و محیط در ارتباط تنگاتنگ با مشتری قرارداد. از این رو، تغییر محیط کسب و کار به ناچار موجب می‌شد صاحب مستغل مشتری‌هایی را که در طی زمان کسب کرده بود، از دست بدهد.

این مسئله در مذاکرات مجلس نیز مطرح شد. بامداد نماینده مجلس گفت:

یک نفر تاجر یک نفر کاسب یک نفر بنکدار سال‌ها زحمت می‌کشد تا آنجا را معرفی کند به اسم خودش به آدرس و عنوان خودش تا مشتری‌هایش آنجا را بشناسند دیگر این نمی‌تواند بیست سال دیگر جان بکند تا دومرتبه معروف شود به دکان کی واقع در کجا (مشروح مذاکرات مجلس شورای ملی، دوره ۶، جلسه ۱۴۲).

اجاره ملک و مال‌الاجاره آن نیز مسئله مهم دیگر بود. با تغییر محل مستغل، مالکی که از طریق اجاره ملک خود امرار معاش می‌کرد، تضمینی نداشت که محل جدید همان ویژگی‌های سابق را برای اجاره‌دادن داشته باشد. این مسئله درباره مستأجر ملک هم صادق بود؛ مستأجری که ملک را اجاره کرده بود، محل کسب خود را، با توجه به دو عامل زمان و ثبات محیط، از دست می‌داد. در ارتباط با این مسئله، پرداخت وجه تخریب، میزان وجه و تغییر محل مستغل برای صاحب مستغل دغدغه خاطر ایجاد می‌کرد. در عریضه‌ای عارض بیان می‌کند که «وجه کرایه حمام و دکاکین مایه معاش این فدوی است». بنابراین، تقاضا

داشت که «قیمت دکاکین و حمام فدوی را به موجب کرایه عایدی حالیه کارسازی نمایند ... والا دور از انصاف می باشد که امر معاش فدوی را قطع کرده و قیمه نازلی دهند» (کمام: ۷/۱۰۴/۱۵/۱/۶۶).

بامداد، نماینده مجلس در ادامه نطق پیشین خود درباره مستأجران املاک نیز چنین می گوید:

یک مرتبه بدون اطلاع دکانی که یک نفر مستأجر دارد معامله کرده است قرض و طلب دارد مشتری هایش آنجا را شناخته اند اول صبح که نشسته بیل و کلنگ می آید در دکانش که یاالله باید اینجا خراب شود. این هرچه طلب دارد از میان می رود. آدرسش از میان می رود. باید به او مهلت بدهند که جایش را عوض کند و به مشتری هایش معرفی کند (مشروح مذاکرات مجلس شورای ملی، دوره ۶، جلسه ۱۴۷).

۲.۵ جبران نکردن خسارات

اما بخش عمده شکایات، به جبران نکردن خسارات ناشی از تخریب املاک اشاره دارند. در این شکایات، عارضان نسبت به پرداخت قیمت املاک خود معترض بودند؛ یعنی، از اینکه قیمت ملک آنها پرداخت نشده یا پرداخت آن با تأخیر بود، شکایت داشتند. تأخیر یا پرداخت نشدن قیمت ها به چندگونه در عرایض منعکس شده است:

- شکایت اصلی عارضان، از پرداخت نشدن قیمت ملک مخروبه خود بود که بخش اعظم عرایض نوسازی شهری نیز به این نوع عرایض اختصاص دارد. تعداد ۸۷ عریضه برابر با ۵۶ درصد شکایات، از تأخیر و پرداخت نشدن قیمت املاک خود حکایت داشتند؛ یعنی، بیش از نیمی از شکایات به این موضوع اختصاص دارد.

- گاه عارضان از نحوه جبران خسارت تخریب شکایت داشتند، چنان که در عریضه ای از سوی مدیر کتابخانه صدف تبریز بیان شده که خانه وی را هفتصد تومان قیمت گذاشتند که دوپست تومان آن را نقد پرداخت کردند و به جای پانصد تومان باقی مانده، زمین داده اند. عارض ادعا کرده است که زمین واگذار شده زمینی نامناسب است و درخواست استرداد زمین و گرفتن پول کرده است. پاسخ دستور مساعدت در صورت امکان است (کمام: ۷/۱۱۰/۱۵/۱/۳۸۶).

- در برخی از پاسخ هایی که از سوی بلدیه به این نوع شکایات داده شده نیز می توان تأییدی از تأخیر در برخی پرداخت ها را مشاهده کرد، چنان که پاسخی که به دو عریضه

از رضائیه داده شده است، علت این تأخیر را قلت عایدات می دانست. به عبارت بهتر، بلدیة رضاییه اعتبار لازم را برای جبران خسارت تخریب املاک عارضان نداشت (همان: ۸/۱۸۶/۱۴/۱/۴۸؛ ۸/۱۸۸/۱۴/۱/۲۰)؛ یا به شکایتی از همدان که از تأخیر در پرداخت باقی مانده بهای خانه خود شکایت کرده، پاسخ داده شد که «قریباً در تنظیم بودجه هذہ السنه بلدیہ همدان، اقدام در ترتیب پرداخت قروض بلدیہ داده می شود» (همان: ۷/۱۴۷/۳۱/۱/۲۰؛ ۸/۹/۲۰/۱/۲۰۲).

تاریخ برخی شکایات نیز جلب نظر می کند و تأخیر در پرداختها را نشان می دهد، چنان که در عریضه ای از همدان بیان شد که خرابی دکاکین در سال ۱۳۰۶ ش رخ داده، در حالی که تاریخ این عریضه مربوط به تیر ۱۳۰۸ ش است (همان: ۷/۱۴۷/۳۱/۱/۲۹). در عریضه دیگری نیز تاریخ عریضه در سال ۱۳۰۸ ش و خرابی خانه آن در سال ۱۳۰۷ ش است (همان: ۷/۱۵۴/۳۴/۱/۳۲). عریضه ای دیگر از رضائیه نیز با همین مضمون به تأخیر در پرداخت قیمت اشاره کرده است (همان: ۸/۱۹۵/۱۵/۱/۴۷۱). همچنین، در پاسخ به عریضه شرکت باقسیم دستور داده شد که خسارت از محل اعتباری جبران شود که برای قروض ۱۳۰۴ ش بلدیة تبریز در نظر گرفته شده بود (همان: ۷/۱۰۴/۱۵/۱/۹۲).

مسئله پرداخت نشدن قیمتها، علاوه بر عریض، در پرسش نماینده کرمان از وزیر داخله نیز انعکاس پیدا کرد:

این بنده سؤالی از وزیر داخله در موضوع خرابی شهر کرمان [دارم] که ایالت کرمان برای احداث خیابان خانه های مردم را تقویم و سند دست آنها داده اند و تمام خانه ها را چهارماه است خراب کرده اند شهر را یک تل خاک، جمعی مردم را بی خانمان نموده اند. نه از بابت قیمت خانه ها دیناری به صاحبان داده شده نه شروع به ساختن خیابان احداثی نموده اند، و وزارت داخله از اعتبارات مربوطه با وعده های قطعی که کراراً داده اند دیناری به کرمان نداده اند، این است که استدعا می شود به ایشان اخطار شود در مجلسی حاضر شوند برای سؤالات بنده در این موضوع (کمام: ۷/۷۷/۳/۱/۱۱).

و این مسئله همچنین در مذاکرات مجلس مربوط به بلدیہ نیز منعکس شد (مشروح مذاکرات مجلس شورای ملی، دوره ۷، جلسه ۱۰۳).

فیروزآبادی نیز در جلسه ۱۶ بهمن ۱۳۰۷ ش، در نطق خود، به اقدامات بلدیہ اعتراض کرده و ضمن تأیید اقدام به توسعه خیابانها، بیان می کند:

چیزی که می خواهم عرض کنم این است که به وزارت داخله تذکر داده شود که به

صاحبان دکاکین و خانه‌ها که املاکشان در اثر ساختمان خیابان‌ها خراب می‌شود اطلاع داده و خسارت وارده را جبران کنند. این بیرق سرخی که بالای هر خانه نصب می‌شود اهل آن خانه عزا می‌گیرند. می‌خواستم عرض کنم که بلدیة بودجه‌ای برای خرابی‌ها تهیه و توسط وزارت داخله به مجلس بدهد که مردم برای خرابی و توسعه خیابان‌ها در زحمت نباشند و جبران خسارت آنها بشود و باید به قدر قیمت ملک با صاحبان آن همراهی بشود نه آنکه ذرعی یک تومان و پانزده قران داده‌شود که تنها وجه اراضی آنهاست (مکی، ۱۳۶۲: ۴/۴۵۲).

عزالممالک اردلان هم در خاطرات خود ذکر می‌کند که در سال سوم حکومتش در استرآباد، برای احداث خیابان در وسط شهر قدیم و از ترس اینکه در زمان بازدید رضاشاه مورد مؤاخذه قرارنگیرد، خانه‌های زیادی خراب شد که پولی هم بابت پرداخت خسارت خانه‌های خراب‌شده نداشتند. فقط بعد از بازدید رضاشاه و دستور وی به پرداخت خسارت‌ها، وزارت کشور اعتباری برای پرداخت خسارت در نظر گرفت (اردلان، ۱۳۷۲: ۲۴۱).

عمده قروض بلدیة تبریز نیز مربوط به «قیمت دکاکین و خانه‌های اشخاص می‌باشد که در نتیجه وسعت خیابان شهر تبریز از بین رفته‌اند» (اطلاعات، ۲۷ آبان ۱۳۰۶، ۳/۳۶۰).
به نظر می‌رسد که این‌گونه تأخیر در پرداخت‌ها، علاوه بر علل فرهنگی و مادی نارضایتی از تخریب املاک، نگرانی و دل‌مشغولی‌هایی نیز برای افرادی ایجاد کرده‌بود که ملک آنها هنوز تخریب نشده‌بود؛ یعنی، در برخی موارد، شکایت عارضان قبل از تخریب املاک آنها صورت می‌گرفت. این امر در پاسخ بلدیة آشکار می‌شود؛ یعنی، عارض از اینکه املاک او در معرض تخریب قرار بگیرد، اظهار نگرانی کرده و قبل از تخریب اقدام به شکایت کرده تا نسبت به احقاق حق خود و جبران خسارتش اطمینان حاصل کند (کمام: ۸/۱۹۸/۱۶/۷۲؛ ۷/۱۲۷/۲۱/۴/۱۶۸).

۳.۵ شکایت از نقشه‌های شهری

بخشی از شکایات واصله به مجلس، مربوط به نقشه‌های شهری بود که احداث و توسعه خیابان‌ها بر اساس آن انجام می‌شد. اگرچه به نظر می‌رسد روند احداث خیابان‌ها و تعریض و وسعت بخشیدن به آنها و نیز طرح‌های شهری از سال ۱۳۰۹ ش و ۱۳۱۰ ش شکلی دیگر می‌یابد، چنان‌که نخستین نقشه دگرگونی تهران با عنوان نقشه خیابان‌ها در سال ۱۳۰۹ ش

تدوین شد و در سال ۱۳۱۰ ش نیز چنین نقشه‌ای برای همدان ترسیم گردید، در سال‌های قبل از این سال‌ها نیز نقشه‌ها و طرح‌هایی در این زمینه وجود داشت، چنان‌که در سال ۱۳۰۷ ش، طرحی برای تهران تهیه شد که مبنای تمام خیابان‌کشی‌ها و بسیاری از طرح‌های دیگر در ایجاد فضاهای شهری گردید (صفا منش و منادی زاده: ۲۵۴). همچنین، در عرایض قبل از سال ۱۳۰۹ ش، اشاره به نقشه‌های شهری وجود دارد؛ به عنوان مثال، در پاسخ عریضه‌ای که در سال ۱۳۰۶ ش به شکایت اهالی رفسنجان آمده، به تغییر نقشه و تنظیم نقشه با رضایت اهالی اشاره شده است (کمام: ۶/۹۴/۲۳/۱/۱۲۹).

بر این اساس، به نظرمی رسد که تدوین نقشه‌ها و طرح‌های شهری پس از سال ۱۳۰۹ ش، شکلی گسترده و جامع‌تر از پیش داشت و با قوانینی و طرح‌هایی که در نیمه دوم دولت پهلوی اول - نظیر قانون تعریض و توسعه معابر شهری در سال ۱۳۱۲ ش و یا طرح ۱۳۱۶ ش تهران اجرا شد - کامل‌تر و گسترده‌تر گردید. بنابراین، واکنش و دامنه اعتراضات به این نقشه‌ها را باید در شکایات نیمه دوم این دولت جست‌وجو کرد. جز عریضه ذکر شده درباره رفسنجان که مربوط به دوره ششم مجلس است، بقیه شکایات مربوط به نقشه‌های شهری متعلق به دوره‌های هفتم و هشتم است. این شکایات در دوره هفتم در شهرهای رشت، بارفروش، کنگاور و همدان و در دوره هشتم در شهرهای لاهیجان، شیراز، گلپایگان و فومنات دیده می‌شود. علت اصلی شکایت عارضان هم متوجه این مسئله است که در نقشه‌ای که اعمال شده یا مقرر است که اعمال شود، املاک آنها تخریب شده یا در معرض تخریب قرار می‌گرفت (کمام: ۷/۱۲۷/۲۱/۴/۱۷۸)؛ اما، در این شکایات انتقادات دیگری هم دیده می‌شود:

۱.۳.۵ شکایت از اعمال نفوذ و تغییر نقشه‌ها

در این نوع شکایات، عارضان مدعی هستند که با اعمال نفوذ متنفذان، نقشه‌های ترسیم شده تغییر کرده و یا با اعمال نفوذ آنها، نقشه‌های خیابان‌کشی ترسیم شده است. بنابراین، این متنفذان املاک خود را حفظ کرده و در مقابل، املاک آنها در معرض تخریب قرار می‌گرفت، چنان‌که در عریضه‌ای از بارفروش، عارضان مدعی هستند که نقشه‌ای برای بارفروش ترسیم شد که چون نتیجه‌ای جز خرابی بارفروش نداشت، بر اساس متحدالمال تلگرافی وزارت داخله موقوف‌الاجرا شد، اما به دلیل اعمال نفوذ چند نفر، اجرای این نقشه از سر گرفته شده، چراکه در صورت احداث خیابان در ادامه خیابان‌های سابق، خانه‌های این چند نفر متنفذ در معرض خرابی قرار می‌گرفت، اما با این تغییر، خانه‌های آنها تخریب می‌شود (همان:

۷/۱۵۱/۳۳/۱/۴۸). عریضه گلپایگان مدعی است که مهندس اعزامی طی دوره مأموریت خود، در خانه‌های چند نفر از حاجی‌ها ساکن بود و بنابراین نقشه به گونه‌ای ترسیم شده که املاکشان از تغییر و تخریب محفوظ بماند (همان: ۸/۲۰/۲۴/۱/۳). عریضه‌ای از شیراز هم از تغییر نقشه اولیه شهر با اعمال نفوذ متنفذان شکایت داشت (همان: ۸/۱۵/۲۲/۱/۱۵). علاوه بر شکایاتی که از اعمال نفوذ در تغییر نقشه‌ها دیده شد، شکایات دیگری هم در اعمال نفوذ دیده می‌شود. در این عرایض نیز عارضان از اعمال نفوذ متنفذان شاکی هستند و بر این نظرند که با اعمال نفوذ آنها، مسیر خیابان‌ها از محل زندگانی و کسب افراد متنفذ، منحرف و تغییر و بر خانه و مستغلات افراد فقیر و بیچاره تحمیل شده است (کمام: ۷/۹۴/۱۲/۱/۳۲۸؛ ۷/۱۵۱/۳۳/۱/۴۸). گاه در این عرایض، عارضان مدعی هستند که بلدیه با اغنیا و پولدارها مساعدت و همراهی دارد و همه خسارات دامن فقرا و ضعفا را می‌گیرد (همان: ۸/۱۹۸/۱/۱۶/۷۲) و یا در عریضه‌ای دیگر، در اشاره به تخریب املاکشان، اشاره شده که آنها قدرت و استطاعت رشوه و ارتشا را هم ندارند (همان: ۷/۹۴/۱۲/۱/۳۲۸). عریضه‌ای دیگر از تغییر مسیر خیابان با اعمال نفوذ افراد ذی‌نفع خبر می‌دهد. در این عریضه، مسیر خیابان برای آنکه با خانه بدیع‌الحکما برخورد نکند، منحرف شده و به جای آن خانه‌های عارضان خراب می‌شود (همان: ۶/۴۶/۲۲/۱/۱۳۴). دو عریضه از رفسنجان و اراک هم متضمن همین محتواست (همان: ۸/۱۹۸/۱/۱۶/۷۲؛ ۶/۴۹/۲۳/۱/۱۲۹).

۲.۳.۵ شکایت از ترسیم نقشه‌های غیراصولی

در این نوع شکایات، عارضان نقشه‌های ترسیم شده را غیراصولی و غیرمهندسی می‌دانستند که صرفاً متضمن ایجاد خسارت برای دولت و عارضان بود؛ به عنوان مثال، عریضه‌ای از بارفروش، نقشه سابقاً ترسیم شده را نقشه‌ای مستقیم و مبتنی بر رعایت صرفه دولت و ملت می‌دانست، اما نقشه جدید به شکل منحنی و پریپیچ‌وخم ترسیم شده و مخالف طریق مهندسی و رعایت اصول طرح‌ریزی است که «ویرانی یک مشت فقرا و ضرر فاحش به بار می‌آورد» (همان: ۷/۱۵۱/۳۳/۱/۴۹)؛ یا عریضه‌ای از همدان با مضمونی مشابه، نقشه ترسیم شده را برای همدان «غیرعملی» می‌دانست که «جز بر باد دادن خانمان یک مشت بیچاره نتیجه نخواهد داشت» (همان: ۷/۱۴۸/۳۱/۱/۷۸). عریضه گلپایگان هم به نابلد بودن مأمور بلدیه در ترسیم نقشه اشاره کرده است (همان: ۸/۲۰/۲۴/۱/۳۰)؛ یا از لاهیجان عریضه‌ای ارسال شده بود که چرا نقشه قبلی مسکوت باقی مانده و اقدام به خیابان‌کشی «کج و پرمخارج» شده است (همان: ۸/۶/۲۰/۱/۷۶). عریضه کنگاور به تغییر مجدد نقشه معترض

بود و بیان می‌کرد نخست طبق نقشه‌ای خیابان‌کشی شد و بخشی از املاک آنها تخریب شد و مجدداً مهندسی آلمانی نقشه‌ای دیگر ترسیم کرده، به طوری که نقشه قبلی متروک شده و در صورت اجرای این نقشه کلیه املاک آنها از بین می‌رود (همان: ۷/۹۸/۱۳/۱/۱۲).

در خبر روزنامه *اطلاعات* از همدان، به تغییر پی‌درپی نقشه شهری اشاره شده است:

قریب یک سال مأمورین بلدیة همدان، بعد از تصویب و صدور اجازه احداث یک خیابان بزرگ در شهر همدان مشغول نقشه‌کشی و نصب بیدق‌های قرمز بالای بام خانه‌ها می‌باشند ... ولی پس از چندی معلوم نشد به چه علت نقشه تغییر کرده و بیدق‌های قرمز از بام‌های سابق کنده شده روی بام خانه‌های دیگر قرار گرفت، باز به فاصله دو روز نقشه تغییر کرده بیدق‌ها به بام‌های دیگر نصب گردید و اینک تأسیس خیابانی را در نظر گرفته‌اند که به هیچ‌وجه متناسب با وضعیت شهر همدان نیست (اطلاعات، ۲۸ مرداد ۱۳۰۷: ۵۵۸/۲).

در روزنامه *خگر*، روزنامه محلی اصفهان به عنوان روزنامه هوادار تغییرات شهری، طی سال‌های ۱۳۰۷ و ۱۳۰۸ ش، نسبت به بی‌توجهی بلدیة اصفهان به ترسیم نقشه جامع انتقاد شد. این روزنامه رفع مشکلات شهر، بلا تکلیفی و نگرانی شهروندان را در ترسیم «نقشه صحیح شهر» توسط «مهندسين آزموده» پیشنهاد می‌کرد (رجایی، ۱۳۸۷: ۲۴، ۴۹، ۶۸).

۴.۵ شکایت از تخریب مقابر و بناهای مذهبی

در دوره پهلوی، قبرستان‌های مخروبه به باغ و بوستان تبدیل شد (اطلاعات، ۱۶ خرداد ۱۳۱۰: ۱۳۳۴/۳). این مسئله هم به دلیل حفظ بهداشت عمومی بود، زیرا این قبرستان‌ها به محل زباله و ... تبدیل شده بود و هم برای زیباسازی شهر. وقتی که قبرستان‌ها در مسیر توسعه خیابان‌ها قرار می‌گرفت، تخریب آنها اجتناب‌پذیر بود. همچنین، در راستای بهداشت عمومی، قبرستان‌ها به خارج از شهر منتقل شد. از نظر شرعی نیز در زمینه انتقال و تخریب قبرستان‌ها، در صورتی که زمین آن وقف نباشد و هتک حرمت قبور مسلمانان و صلحا و علما نباشد، مشکلی ایجاد نمی‌شود (خامنه‌ای، ۱۳۸۱: ۵۲۳). اما، مستوفی از اهمیت قبرستان برای عامه مردم به‌ویژه مردم بی‌سواد سخن گفته و اینکه:

تصرف قبرستان را هر قدر کهنه هم باشد، خلاف شرع می‌دانند، در صورتی که به مذهب شیعه همین که سی سال در قبرستانی مرده دفن نکنند، تصرف در آن مانعی ندارد (مستوفی، ۱۳۴۳: ۲۵۰).

در این دوره، مساجد نیز در مسیر توسعه خیابان‌ها و تخریب قرار گرفت. مساجد در

مذاکرات مجلس البته نه از باب مخالفت مطرح شد، چراکه طبق این سخنان، دولت این مساجد را تجدید بنا می‌کرد. فیروز این پرسش را طرح می‌کند که «آیا وزارت داخله اقدامی در ساختن این مساجدی که خراب می‌شود دارند یا اینکه خیر این مساجدی که خراب می‌شود مصالحش را هرکس می‌خواهد می‌برد و مسجد هم از بین می‌رود» و سید یعقوب نماینده دیگر، از حسن اقدام بلدیّه در خصوص چند مسجیدی که وی دیده سخن می‌گوید (مشروح مذاکرات مجلس شورای ملی، دوره ۷، جلسه ۶۴).

مستوفی در باب خرابی مسجدها در دوره پهلوی می‌گوید «در این میان، البته مسجدهایی هم بوده که کلاً یا بعضاً گرفتار مصیبت خرابی شده؛ که چون مدعی حاضری نداشته، تبدیل به احسن یا تعویض به مماثل، در آنها به عمل نیامده» و با آوردن مثال مسجد ضرار، معتقد بود مسجیدی که محل آسایش مادی و معنوی خلق خدا شد، باید خراب شود (مستوفی، ۱۳۴۳: ۲۴۶).

اما آنچه در عرایض انعکاس یافته، مربوط به حرمت مساجد و مقابر بود. در اجتماعات مذهبی، مقابر و بناهای مذهبی از احترام و تقدس برخوردار بوده و هست و طبعاً هرگونه آسیب با هر عنوان و دلیلی، احساسات مذهبی را جریحه‌دار می‌کرد. در توسعه خیابان‌ها نیز گاه این‌گونه بناها در معرض تغییر و تخریب قرار می‌گرفتند؛ از این رو، گاه اعتراضاتی نسبت به آنها در عرایض منعکس شده‌است. از جمله این عرایض، عریضه‌ای بود از بارفروش که تغییر نقشه خیابان ساری را مستلزم «انهدام مزار شیخ علی علامه و خرابی مسجد آستانه» و بنابراین «هتک مقابر مسلمین و توهین به قبور صالحین می‌دانست» (کمام: ۷/۱۵۱/۳۳/۱/۴۸). عریضه‌ای دیگر از قزوین در مورد اعلان بلدیّه درباره توسعه خیابان رشت بیان می‌کند که:

توسعه خیابان مزبور متضمن مفاسدی است، من جمله در نتیجه این اقدام ۵ مسجد و دو باب مدرسه مذهبی از بین خواهد رفت در صورتی که رعایت آثار مذهبی و دیانتی و بناهای قدیمی در هر جامعه و مملکتی مقدس و محترم شمرده می‌شود، تخریب مساجد و مدارس و اضمحلال شعائر مقدسه اسلامیّه موجب هیجان عامه خواهد گردید (همان: ۶/۵۳/۲۴/۱/۲۰۷).

۵.۵ انتقاد به تفکر نوسازی شهری

در کنار دیدگاه معتقدان به توسعه خیابان‌ها، دیدگاه دیگری نیز در این باب وجود داشت.

علاوه بر آنچه در متن عرایض انعکاس یافته، در میان نخبگان سیاسی نیز اختلاف‌نظرهایی درباره‌ی ضرورت و نحوه‌ی توسعه‌ی خیابان‌ها وجود دارد؛ بدین معنا که درباره‌ی ضرورت توسعه‌ی خیابان‌ها صرفاً یک دیدگاه وجود داشت. دیدگاه دیگری را که به عنوان نمونه در برخی از نمایندگان مجلس وجود داشت، می‌توان به شهروندان عادی جامعه نیز تسری داد. مذاکرات مجلس به‌خوبی این تفاوت را در دیدگاه یا حداقل توجه به اولویت‌بندی در عملکرد بلدیّه به‌خوبی نشان می‌دهد. در کنار دیدگاهی که قائل به ضرورت توسعه‌ی خیابان‌ها و تأیید عملکرد بلدیّه بود، افراد دیگری به گونه‌ای دیگر می‌اندیشیدند. از نظر آنها، با توجه به بودجه‌ی بلدیّه و ضرورت توسعه و تمدن‌پذیری تدریجی، توسعه‌ی خیابان‌ها نباید در اولویت اصلی فعالیت بلدیّه قرار می‌گرفت. این سخن از تقی‌زاده شنیدنی است:

پولی که بلدیّه در این مملکت باید صرف کند فقط باید مربوط به صحیه باشد و مربوط به امور صحی مردم باشد. آبش باید تمیز باشد انواع و اقسام میکرب‌ها را دفع کند. در کوچه‌ها جاهایی که زباله‌ها ناخوشی می‌آورد آنها را رفع کند. مختصر روشنایی هم اگر در شب‌ها در فاصله صد متر دویست متر یا چراغ باشد کافی است. از همان چراغ‌های قدیمی هم باشد خوب است. عیبی ندارد. اینجا پاریس نیست. اگر دارایی تمام مردم این مملکت را بشمارند به قدر یک محله‌ی پاریس پول ندارند.

تقی‌زاده بر روش بلدیّه در نوسازی شهری نیز معترض است. از نظر او، نوسازی شهری به جای تخریب شهر قدیم، باید شهری جدید در کنار شهر قدیم احداث کند:

اصلاً در آن ممالکی هم که خیلی پول دارند هزارها میلیون و میلیارد پول دارند همچو موقعی که می‌رسد شهر قدیم را خراب نمی‌کنند. خیابان از وسط شهر قدیم بازمی‌کنند. مساجد کهنه و اینها را خراب نمی‌کنند. از یک‌طرف شهر که باز است طرف صحرا یا طرف کوه یک قانونی می‌گذارند که باید پنجاه ذرع عرضش باشد و چطور باشد و به مرور زمان آنجا یک شهر جدیدی پیدا می‌شود؛ مثلاً، طهران جدید. آن شهر قدیم را هم به حال خود باقی می‌گذارند پاک می‌کنند به تدریج شاید خیابان‌ها را هم عریض می‌کنند یعنی قار می‌گذارند هر خانه که بعد از پنجاه سال صدسال اگر خراب شد و صاحبش خواست مجدداً بنا کند نیم ذرع عقب بکشد. ولی هیچ‌کس را نمی‌گویند خانه‌ات را الان خراب کن ما می‌خواهیم خیابان درست کنیم. به عقیده بنده آنچه راجع به خانه‌هاست این رأی که می‌دهیم برای اتومبیل است و برای چند نفر اتومبیل سوار.

از نظر تقی‌زاده، مسئله‌ی توسعه‌ی خیابان‌ها، در حقیقت مسئله‌ی عدّه معدودی «دو هزار نفر فرنگی مآب» اتومبیل سوار است که آن هم در زمره‌ی تجملات محسوب می‌شود. در نگاه وی

و برخی دیگر از نمایندگان، اتومبیل با توجه به شرایط جامعه ایرانی، در تردهای شهری، بیشتر اسباب تجمل است (مشروح مذاکرات مجلس شورای ملی، دوره ۶، جلسه ۱۴۷). این سخنان از کسی که خود به ترویج فرهنگ و تمدن غرب شهره بود، جالب می‌نماید. البته، تقی‌زاده با توجه به همین امر مورد تعرض نمایندگان دیگر قرار گرفت، چنان‌که دادگر در مقابل این سخنان گفت که «از کاوه یاد گرفته‌ایم» و شیروانی نیز به جمله مشهور تقی‌زاده «روحاً و جسماً باید فرنگی شد» استناد کرد. اما، تقی‌زاده این جمله را مبتنی بر اخذ «معنویات» و نه «صوریات» تمدن غرب می‌دانست:

اگر پیروی از من می‌کنید من گفتم اصول تمدن را، معنویاتش را بردارید نه صوریاتش را! صوریاتش هم خوب است ولی جایی که یک مثال از معنویاتش بردارید یک من هم از صوریاتش بیاورید. نه جایی که همه چیز را منحصر به صوریات می‌کنند. شکل قشنگ و لباس قشنگ. یک خردل از روحیات را درست بکنید (همان).

در عرایضی که تاکنون درباره آنها صحبت شده است، به طور طبیعی نارضایتی عارضان از اجرای نوسازی شهری دیده شد، اما عرایضی هم وجود داشتند که علاوه بر نارضایتی‌های گفته شده، انتقاداتی نیز به نفس این سیاست دارند؛ مثلاً، در عریضه‌ای از همدان، عارض ضمن شکایت از تخریب خانه خود و درخواست پرداخت قیمت آن به قیمت مورد تأیید معمار، اجرای سیاست نوسازی دولت را این چنین مورد انتقاد قرارداد و خیابان‌کشی را در همدان با توجه به «بی‌قوتی» و نارضایتی اهالی بی‌مورد می‌دانست.

طهران پایتخت و اولین خطه ایران است (۲۴ ذرع) خیابان دارد چه داعیه در نظر دارید برای این قصبه خراب چه تصور می‌فرمایید که پنجاه ذرع طرح و موضوع کرده‌اید که (۳۰ ذرع) خیابان و (۲۰ ذرع) ساختمان. آیا تصور فرموده‌اید تجارتخانه واشنگتن را به همدان خراب انتقال خواهید داد (کمام: ۸/۲۹/۳۰/۱/۶۱).

عریضه سیرجان با امضای یک خیرخواه، به گزارش احوال شهر سیرجان و مشکلات سعیدآباد به عنوان مرکز حوزه سیرجان پرداخته و فقر عمومی، فقدان آب و کمبود اعتبار لازم را برای پرداخت قیمت تخریب بناها جهت توسعه خیابان، به عنوان مشکلات اصلی برشمرد و به جای خیابان‌کشی در منطقه، اصلاحات دیگر نظیر تسطیح خیابان، ایجاد اشتغال و خرید دستگاه قالی‌بافی و توسعه معارف را ارجح می‌دانست و بر آن بود که با این‌گونه اقدامات، سرمایه لازم برای بلدیه نیز تأمین شده و هزینه کمتری نیز برای بلدیه دربردارد. پیشنهاددهنده با توجه به تسطیح راه عباسی به کرمان و احداث ساختمان در

اطراف آن و در نتیجه ایجاد خیابان در خارج محدوده شهر، احداث خیابان جدید را در وسط غیرضروری می‌دانست (کمام: ۸۳/۱۹/۱/۱۰۹).

همچنین، عریضه‌ای از محلات بر این نظر بود که محلات به دلیل کوهستانی بودن و دوری از خط عبور، محل عبور و مرور اتومبیل نیست که نیازی به احداث خیابان باشد. مخالفت آنها با احداث خیابان به مخالفت با تأسیس بلدیة ختم می‌شود، چراکه تأسیس بلدیة را به دلیل درخواست چند نفر مغرض می‌دانست که از احداث خیابان هم نه تنها متضرر نشده، بلکه نفع هم می‌بردند (همان: ۸۱ / ۳۷/۱/ ۶۷۲)؛ یعنی، در این عریضه اقدام بلدیة به خیابان‌کشی تقلیل یافته است و بنابراین برای حل این مشکل، کلیت این نهاد را زیر سؤال می‌برد.

۶.۵ قوانین و مقررات شهری

مسئله مهم اما مغفول در توسعه خیابان‌ها، قوانین و مقررات شهری است. اینکه آیا فعالیت‌های بلدیة مبتنی بر سازوکار قانونی بوده و بنیان حقوقی محکمی داشته است، امری است که متأسفانه در عرایض و در دیگر منابع به وضوح بیان نشده است. در مذاکرات مجلس نیز که طبعاً بسیاری از اقدامات نوسازی دولت باید به تصویب آن می‌رسید، بحث‌هایی به اختصار شکل گرفته است. این مباحث عمدتاً پیرامون تصویب بودجه بلدیة مطرح شد. برخی نمایندگان بیان می‌کردند که نباید تصویب بودجه بلدیة را منوط به تصویب قانونی برای بلدیة کرد، چراکه در اجرای اقدامات بلدیة وقفه ایجاد می‌کند و برخی از نمایندگان فقط قانون را ملاک عمل بلدیة می‌دانستند. نطق مصدق در این باب مؤید این دیدگاه بود. وی با تأکید بر احترام به اصل مالکیت، تخریب املاک را برای توسعه خیابان‌ها، فقط بر اساس قانون مجاز شمرده است:

هیچ ملکی را از تصرف صاحب ملک نمی‌توان بیرون کرد مگر با مجوز شرعی و آن نیز پس از تعیین و تأدیة قیمت عادلانه است... ما که در این مملکت معتقد به اصل مالکیت هستیم و این اصل را محترم می‌شماریم هیچ ملکی را از تصرف مالکش نمی‌شود انتزاع کرد ولو اینکه مصالح عمومی اقتضا کند مگر اینکه مجوز شرعی داشته باشد. بعد هم قیمت عادلانه تأدیة شود والا اگر بنا شود این اصل در مملکت محفوظ نباشد و هرکس به عنوان اینکه فلان ترتیب لازم است یک اقداماتی بکند و اصول را از بین ببرد ما دیگر به هیچ وجه نمی‌توانیم در این مملکت زندگی کنیم. بنده در این باب نظریاتی دارم و کاملاً موافق هستم با عملیات بلدیة ولی به شرط اینکه قبلاً یک قانونی تدوین شود که مجوز

شرعی معلوم شده و قیمت عادلانه هم تعیین شود (مشروح مذاکرات مجلس شورای ملی، دوره ۶، جلسه ۱۴۷).

به هر حال، قانون بلدیّه تا ۳۰ اردیبهشت ۱۳۰۹ ش، به تصویب نرسید. نظامنامه این قانون، ضمن تعیین تشکیلات اداره بلدیّه، به بیان وظایف آن پرداخته است. ماده ۲۹ شماره ۱۱ این نظامنامه، مربوط به وظیفه شهرداری در توسعه خیابانهاست. با وجود این، در ماده ۳۰، اولویت وظایف بلدیّه به نظافت، تعمیر و روشنایی معابر، آبها و تنظیم امور ارزاق اختصاص یافت و انجام وظایف دیگر با موافقت و نظارت انجمن بلدی منوط به حدود عواید و اعتباراتی بود که بلدیّه به دست می آورد (ساکما: ۲۹۰/۵۵۷۷).

همچنین، در زمینه توسعه خیابانها، تا زمان تصویب قانون احداث و توسعه معابر در سال ۱۳۱۲ ش، به طور خاص قانونی که ملاک عمل بلدیّه باشد، وجود نداشت.

قانون بلدیّه و نظامنامه مربوطه، به نحوه عمل بلدیّه در مورد توسعه معابر و خیابانها اشاره ای ندارد، فقط در اعلانها و دستورالعملها می توان پاره ای از برنامهها و تصمیمات بلدیّه را دریافت یا به ناچار آنها را به مقررات شهری تعبیر کرد. اعلان در اصل بر اطلاع رسانی دلالت دارد. بلدیّه نیز برنامهها و تصمیمات خود را در قالب اعلان به اطلاع عموم می رساند. البته، این اعلانها در مورد تمام وظایف بلدیّه از جمله توسعه خیابانها صادر می شد؛ مثلاً، اعلان مورخ ۷ خرداد ۱۳۰۷ ش بلدیّه طهران با این محتوا:

نظر به توسیع معابر و تأمین وسایل تسهیل عبور و مرور که متضمن رفاهیت عامه ساکنین پایتخت می باشد از وظایف حتمیه و ضروریّه بلدیّه محسوب می گردد و برای نیل به این مقصود، بدو، لازم است از نقاطی که توسیع آنها ضرورت یافته نقشه برداری شده و پروژه جهت عملی شدن منظور فوق تهیه گردد. لزوماً به اطلاع عموم ساکنان خیابان شاه آباد می رساند که در ظرف این چند روزه، عملیات نقشه برداری خیابان مزبوره توسط مهندسین بلدیّه شروع خواهد گردید. لازم است آقایان ساکنین، اهمیت و لزوم اجرای مقصود را در نظر گرفته و نهایت مساعدت را در پیشرفت کار مأمورین اعزامی مبذول فرمایند (اطلاعات، ۷ خرداد ۱۳۰۷: ۱/۵۰۰).

در اعلان دیگر، با اشاره به نشر «اشتهارات کاذبه» توسط دلالان جهت تشویش اذهان عمومی مبنی بر تخریب یا توسعه برخی معابر و خیابانها، اعلان می کند که بلدیّه فقط در صورت «وجوب ایجاد یا توسعه معبری برای حفظ نفوس زکیه از خطرات وسایل نقلیه کنونی و تسهیل عبور و مرور» و با اطلاع مالکین، اقدام به این کار می کند (اطلاعات، ۱۰ فروردین ۱۳۰۸: ۴/۷۲۹).

در مکاتبه وزارت داخله با حکومت اصفهان، به بلدیہ دستور داده شده که در صورت ضرورت ایجاد خیابان جدید، موضوع را تحت کمیسیون‌های بلدی به مرکز ارسال دارند و جواب سؤالات درباره: علت اهمیت ایجاد خیابان، بودجه مورد نیاز، مبلغ مورد نظر مالکان، تعیین میزان مساعدت مالی دولت و در نهایت میزان مبلغ مورد نیاز برای خرید اراضی و مستغلات را نیز ضمیمه کنند (ساکما: ۲۸۷ / ۲۹۱).

در مکاتبه دیگر، اشاره شده که بر اساس «شکایات متواتر» واصله از ولایات، برخی از بلدیہ‌ها بدون تحصیل رضایت خاطر صاحبان املاک، اقدام به خرابی کرده‌اند. بنابراین، نظر به حفظ منافع و املاک اهالی مملکت، قبل از شروع به این اقدامات، طرح اصلاحات را «تحت شور درآورده و با موافقت انجمن کمیسیون بلدی، و پیش‌بینی قیمت مورد رضایت صاحبان، با تصدیق حکومت، گزارش به مرکز ارسال دارند تا در صورت لزوم محل اعتباری برای این قبیل کارها که بلدیہ محل فاقد آن است تهیه شود» (همان: ۳۲۱۴ / ۲۹۱).

۶. نتیجه‌گیری

همان‌طور که آمد، مدرنیته مهم‌ترین ضرورت برای نوسازی شهری بود. نوسازی شهری، اصلاحات مختلف شهری نظیر نظافت معابر، روشنایی معابر، تسطیح و توسعه خیابان‌ها را شامل می‌شد. اما، در میان این اصلاحات و نوسازی‌ها، توسعه خیابان‌ها با واکنش جدی گروهی از شهروندان روبه‌رو شد که املاکشان در معرض تخریب قرار گرفت. با توجه به آنچه از شکایات عارضان بیان شد، تفاوت نگرش در نگاه عارضان و متصدیان امر نوسازی شهری به چشم می‌خورد. از این منظر به نظر می‌رسد دولت در امر نوسازی شهری، به نوعی دچار یک‌سونگری شده و در سیاست‌گذاری‌های خود تمام ابعاد و جوانب نوسازی شهری را در نظر نداشت تا بتواند آسیب‌های آن را نیز به حداقل برساند.

دولت با نگاه توسعه و منطبق کردن فضای شهری با اقتضائات مدرن، به توسعه خیابان‌ها پرداخت و در نتیجه از ایجاد تغییرات در فضای شهری ابایی نداشت و تخریب منازل و مستغلات را با همین هدف ضرورتی انکارناپذیر می‌پنداشت و هر نوع هزینه‌کردن را در تخریب و تغییر جایگاه املاک شهروندان در مقابل نوسازی شهری، هزینه‌ای ارزشمند تلقی می‌کرد، در حالی که نظر عارضان به‌گونه‌ای دیگر بود؛ تخریب املاک و مستغلات از نظر آنها متضمن خسارت مالی جبران‌ناپذیر بود.

از سوی دیگر، به نظر می‌رسد در این سیاست نوسازی، آسیب روانی ناشی از تخریب سرپناه و یا محل کسب و کار عارضان نادیده گرفته می‌شد. بنابراین، دولت درکی از نگرانی و دغدغه خاطر نداشت که برای عارضان از بعد ذهنی و معیشتی پیش می‌آمد.

همچنین، با عنایت به برخی از شکایات، به نظر می‌رسد با توجه به بافت مذهبی برخی از اجتماعات، دولت در امر توسعه خیابان‌ها نیز توجه لازم به احساسات مذهبی عارضان نشان نمی‌داد. از سوی دیگر، با توجه به شکایات بررسی شده، به نظر می‌رسد دولت امکانات مالی لازم را برای روند گسترده نوسازی نداشت. تخریب املاک و ناتوانی در جبران خسارات و پرداخت قیمت‌ها، نشان از نبود برنامه‌ریزی مناسب برنامه‌ریزان امر شهری داشت؛ یعنی، سرعت تحولات شهری با امکانات مالی هماهنگی نداشت.

این نبود برنامه‌ریزی را به نوعی دیگر در شکایات مربوط به نقشه‌های شهری نیز می‌توان مشاهده کرد. شکایات مربوط به تغییر نقشه‌ها، از نبود برنامه مدون و جامع با اهداف بلندمدت حکایت دارد.

همچنین، با توجه به گستردگی و گاه سرعت اقدامات بلدیها در توسعه خیابان‌ها، لزوم اتکا بر قوانین و مقررات در اجرای برنامه‌ها ضروری بود. اما، بلدیها تا سال ۱۳۱۲ش، فاقد این مرجع و اعتبار قانونی متناسب با شرایط به‌روز و اقدامات خود بود.

از سوی دیگر، به نظر می‌رسد عارضان نیز درکی از اهداف دولت نداشتند و همه اقدامات بلدیها را با خسارت مالی خود می‌سنجیدند. اوج این ناآگاهی در زیر سؤال بردن کل تشکیلات بلدیها و بی‌حاصل دانستن آن، صرفاً به دلیل خسارت وارد به عارضان دیده می‌شود.

پی‌نوشت

۱. از ادوار پیش از مجلس ششم تنها یک شکایت مربوط به دوره پنجم در تهران از خیابان چراغ برق دیده شد که مربوط به ریاست وزرای رضاخان سردار سپه بود (کمام: ۵/۹۱/۶/۱/۴۷). بنابراین، تغییرات شهری با روی کار آمدن رضاشاه در عرصه قدرت سیاسی آغاز شد و با پادشاهی وی شتابی فزون‌تر گرفت.

۲. در خاطرات سلیمان بهبودی نیز بیان شده که در توسعه خیابان لاله‌زار، به منزل کنت تبعه ایتالیا و رئیس سابق نظمی برخورد کردند و با وجود پروتست شدیدالحن سفیر ایتالیا، این تخریب صورت گرفت (بهبودی، ۱۳۷۲: ۱۹۰).

۳. در این مقاله، کتابخانه، موزه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی به اختصار «کمام» و سازمان اسناد و کتابخانه ملی «ساکما» نامیده می‌شود.

منابع

- اردلان، امان‌الله (۱۳۷۲). *خاطرات حاج عزالممالک اردلان (زندگی در دوران شش پادشاه)*، تهران: نامک.
- بهبودی، سلیمان (۱۳۷۲). *رضاشاه (خاطرات سلیمان بهبودی، شمس پهلوی، علی ایزدی)*، به اهتمام غلامحسین میرزا صالح، تهران: طرح نو.
- جابری مقدم، مرتضی‌هادی (۱۳۸۴). *شهر و مدرنیته*، تهران: فرهنگستان هنر.
- جلال‌پور، شهره (۱۳۹۱). «مجلس و برنامه‌ریزی شهری در ایران»، *اسناد بهارستان*، ش ۵.
- حبیبی، محسن، زهرا اهری و دیگران (۱۳۸۹). «از فروریختن باروها تا اندیشه شاهراهها»، *صفحه*، ش ۵۰.
- حبیبی، محسن (۱۳۷۲). *از شار تا شهر*، تهران: دانشگاه تهران.
- حسین (۱۳۰۹ ش / ۱۹۳۰ م). *نقشه مفصل ایران*، چ ۴، استانبول.
- خامنه‌ای، سیدعلی (۱۳۸۱). *رساله اجوبه الاستفتائات*، ترجمه فارسی، قم: انتشارات الهدی.
- رجایی، عبدالمهدی (۱۳۸۷). *تحولات عمران و مدیریت شهری اصفهان در دوره پهلوی اول*، اصفهان: سازمان فرهنگی تفریحی شهرداری.
- روزنامه‌اطلاعات: ۲۷ آبان ۱۳۰۶، ش ۳۸۰، ص ۳؛ ۷ خرداد ۱۳۰۷، ش ۵۰۰، ص ۱؛ ۱۰ فروردین ۱۳۰۸، ش ۷۲۹، ص ۴؛ ۲۸ مرداد ۱۳۰۷، ش ۵۵۸، ص ۲؛ ۲۸ تیر ۱۳۱۰، ش ۱۳۶۷، ص ۳؛ ۱۶ خرداد ۱۳۱۰، ش ۱۳۳۴، ص ۳.
- سازمان اسناد و کتابخانه ملی (ساکما): ۲۹۱/۳۲۱۴؛ ۲۹۱/۲۸۷؛ ۲۹۰/۵۵۷۷.
- سلطان‌زاده، حسین (۱۳۷۶). *مقدمه‌ای بر تاریخ شهر و شهرنشینی*، تهران: آبی.
- شعبانی، کامیاب و جمال امامعلی (۱۳۹۱). «سیاست شهری در تاریخ معاصر ایران (۱۲۹۹-۱۳۲۰ ش) با تأکید بر فضاهاى عمومی»، *باغ نظر*، ش ۲۳.
- شهری، جعفر (۱۳۶۹). *تاریخ اجتماعی تهران در قرن سیزدهم*، تهران: مؤسسه خدمات فرهنگی رسا.
- صارمی، علی‌اکبر (۱۳۷۴). «مدرنیته و رهاوردهای آن در معماری و شهرسازی ایران»، *گفتگو*، ش ۱۰.
- صفا منش، کامران، بهروز منادی‌زاده، کامران رشتچیان، و یعقوب بهروز (۱۳۷۹). «ساختار کالبدی شهر تبریز و تحولات آن در دو سده اخیر»، *گفت‌وگو*، ش ۱۸.
- صفا منش، کامران و بهروز منادی‌زاده (۱۳۷۸). «تحولات معماری و شهرسازی در فاصله سال‌های ۱۲۹۹-۱۳۲۰ ش»، *مجموعه مقالات دومین کنگره معماری و شهرسازی ایران*، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور.
- فاضلی، نعمت‌الله (۱۳۸۷). «مدرنیته و مسکن (رویکردی مردم‌نگارانه به مفهوم خانه، سبک زندگی روستایی و تحولات امروزی آن)»، *فصلنامه تحقیقات فرهنگی*، ش ۱.

