

## حاکمان خیابان؛ تبارشناسی شکل‌گیری خیابان<sup>۱</sup>

محمد بحیرایی

می‌خواهم به میانجی یک خیابان که تمام محدوده‌اش در دست عابری است به سرگذشت خیابان بپردازم. در محله‌ی سنگلج گذری وجود دارد که محل رفت و آمد عابری است. در واقع گذر مُعیر به واسطه‌ی حذف خودرو از این محل پیاده‌رو ندارد، چراکه وقتی تمام محدوده در دست عابری باشد پیاده‌رو نمی‌تواند محلی از اعراب داشته باشد. پیاده‌رو امری تاریخمند است و نخستین لحظه‌اش به حضور کالسکه برمی‌گردد. در واقع تولد پیاده‌رو با پرتاب انسان‌ها به حاشیه و کناره‌های خیابان مصادف است. از این‌روست که به محض قدم زدن در این محل انگار چیزی ما را درمی‌نوردد، گذری که همچون بقایا به ما نشان می‌دهد نظم نوین چه بی‌مبالات تمام خیابان‌ها را از چنگ انسان‌ها در آورده است و البته این هنر بقایاست که بر پیکره‌ی هراسناک نظم نوین خنده‌ای بازیگوشانه می‌زند تا هم پرده از کیف ارباب توسعه بردارد هم راز سرکوب‌هایش را فاش کند.

با همین نگاه است که در این نوشته در جستجوی این هستم که معمای خیابان در روزگار حال را شرح بدهم که چه شد خیابان به اینجا رسید، عابری به پیاده‌رو رفتند سپس خیابان با امر اقتصادی گره خورد و در ادامه محل تاخت و تاز خودرو شد؛ و در پایان پیاده‌روها هم به باجه‌های بانک شهر واگذار شدند. پس به میانجی چنین بقایایی، یعنی گذر معیر، هم می‌توان سرکی به زیستی دیگر کشید و هم تاریخی دیگر را فاش کرد: تاریخ حذف بدن‌ها از خیابان.

برای درانداختن چنین طرحی نیاز داریم که به گذشته‌ای دور سفر کنیم؛ نخستین لحظه‌ای که کالسکه متولد می‌شود: «چون در این اوقات قرار شده است که روز به روز کالسکه‌ها در شهر تهران زیاد بشود و باید راه عبور کالسکه هموار و خوب باشد لهذا قرار شده است که کوچه‌های ارگ پادشاهی را کلاً سنگ‌فرش نمایند به طوری که هم عبور اسب و کالسکه به آسانی بشود و هم پیاده به استراحت بگذرد. وسط کوچه را به جهت عبور کالسکه سنگ‌فرش می‌کنند و دو طرف کوچه را به جهت عبور پیادگان مانند سکو قدری بالا آورده با سنگ‌های بزرگ مرتفع، فرش می‌نمایند و این روزها مشغول ساختن این کوچه‌ها می‌باشند» (وقایع اتفاقیه، ۱۲۶۷ قمری، شماره ۱۳۲).

در واقع پیاده‌رو مفهوم متاخری است که به دوره‌ی ناصری و عمومی شدن کالسکه برمی‌گردد. کالسکه یکی از دلایلی است که علاوه بر اینکه باعث می‌شود الگوی کوچه‌های تنگ کنار برود و خیابان جایگزین چنین الگوهایی بشود باعث شکل‌گیری مفهوم پیاده‌رو هم می‌شود. پیاده‌رو اما به چه معنا؟ در واقع در موقعیت پیشین سراسر کوچه در تصرف بدن‌ها بود کوچه به قسمت میانی و کناره تقسیم نشده بود اما زمانی که کالسکه در ایران پیدا شد بدن‌ها به کناره‌های خیابان منتقل شدند. و این نخستین لحظه‌ای بود که نسبت جدیدی بین خیابان و عابریان به وجود می‌آمد، در این حالت آنچه که از دست می‌رفت منطق پرننگ زیست انسانی بود، منطقی که می‌توانست هر لحظه مکان را به چیز دیگری تبدیل کند: «هیچ‌یک از عناصر شهری واقع در عرصه عمومی، نظیر بازار، بازارچه، میدان، قهوه‌خانه، حمام، مسجد، کاروانسرا، امام‌زاده و غیره، تنها در قالب استفاده‌ای که برای آن‌ها منظور شده‌اند به کار گرفته نمی‌شوند. مکان مرتب توسط فعالیت‌ها تعریف می‌شود و مرتب جای خود را به فعالیت‌های تازه می‌دهد» (صفا منش، ۱۳۸۴).

اما سازوکارهای جدید که کالسکه تنها یکی از مصادیق آن بود دیگر چنین منطقی را نمی‌پذیرفت این سازوکارها باید هر وضعیتی را تثبیت می‌کرد تا هرمکانی کارکرد خودش را داشته و عمیقاً کنترل‌پذیر باشد. از این‌رو بود که از ۱۲۶۷ قمری با تولد کالسکه و از آن مهمتر همگانی شدن آن، پیاده‌رو هم متولد می‌شود تا علاوه بر اینکه نظام تمایزات حاکم بشود هیچ موقعیتی لغزنده نشود.

<sup>۱</sup>. این نوشتار پیش‌تر در نشریه‌ی فرهنگ امروز با مشخصات زیر منتشر شده است:

فرهنگ امروز، ماهنامه فرهنگ و علوم انسانی، سال سوم. مرداد ۱۳۹۶، شماره هجده، صص ۱۱۹-۱۱۶.

در چنین شرایطی خیابان ارگ و لاله‌زار متولد می‌شوند و چند دهه پس از نخستین خیابان‌کشی‌ها وظیفه‌ی ایجاد خیابان طبق ماده دوم قانون بلدی به بلدیة واگذار می‌شود: «ساختن و پاک نگاهداشتن کوچه‌ها و میدان‌ها و خیابان‌ها» (قانون بلدیة مشروطه، ۱۳۲۵ قمری). بلدیة مسئول ساخت و ساز خیابان‌ها می‌شود و این مسئولیت در دوره‌ی پهلوی هم پابرجا می‌ماند و این سازوکار جدید یک پیام مشخص دارد: دیگر نه خبری از کوچه‌های خودمختار خواهد بود نه سلاطین گذرها، اهالی محله لقب خواهند گرفت. از این‌روست که با مداخله در بافت قدیمی شهر نخستین منازعات جدی جهت تخریب مغازه‌ها و خانه‌ها آغاز می‌شود. در یک طرف بلدیة حضور دارد که می‌خواهد خیابان‌ها را توسعه بدهد و در سمت دیگر کسانی که سال‌هاست ساکن محله‌های قدیمی هستند. خیابان چراغ‌برق یکی از نخستین محله‌هایی‌ست که منازعه‌اش به مجلس کشیده می‌شود: «امروز خیابان چراغ‌برق را یک قسمتش را خراب کرده‌اند و زمستان هم در پیش است. با این وضعیت و این خاکی که متصاعد است و حقیقتاً چشم عابران را می‌پوشاند تا قانون بلدیة بگذرد شاید یکی دو ماه طول بکشد» (مجلس شورای ملی، دوره ششم، جلسه ۱۴۷).

متن بالا به ما می‌گوید بلدیة برای عریض کردن خیابان چراغ‌برق خانه‌ها و مغازه‌ها را خراب کرده است و این منازعه اکنون به مجلس کشیده شده است. یعنی بلدیة بدون هیچ موافقتی از سمت مجلس و مهمتر از آن وزارت داخله دست به تخریب زده و اکنون مجلس در حال گفتگو در مورد این واقعه است. منازعه در مجلس حول دو گروه شکل می‌گیرد گروه اول که با تقی‌زاده شروع می‌شود اعتقاد دارد هیچ ضرورتی اکنون برای وسیع کردن خیابان وجود ندارد و مسالهی بلدیة ارزاق و بهداشت است و توسعه‌ی خیابان جهت لوکس شدن بیشتر شهر است و گروهی دیگر که موافقان ایجاد خیابان هستند. یکی از نمایندگان موافق توسعه‌ی خیابان‌ها در جواب تقی‌زاده می‌گوید: «در مورد خراب کردن خیابان‌ها یک صحبت‌هایی شد که حقیقتاً اگر بنده در مجلس نبودم و می‌شنیدم که آقای تقی‌زاده این مذاکرات را فرموده‌اند باور نمی‌کردم. بالاخره آقا: تمدن و ترقی یعنی چه؟ یعنی اقتباس علوم و صنایع و انظمه و تمام اصول زندگی صحیح که مطابق عقل باشد.» (مجلس ششم، همان). یکی دیگر از نمایندگان می‌گوید: «یک چیزهای فوری است که بلدیة باید فوراً آنها را اصلاح کند و حقیقتاً مرکز و پایتخت ایران را شبیه به یکی از پایتخت‌های دول متمدن بکنند» (همان). یکی دیگر از نمایندگان هم چنین توضیحاتی را می‌دهد: «در این مملکت مردم سوار شدند و زندگانشان یک قدم جلو رفت؛ دو مرتبه نمی‌شود برگرداند و وقتی اتومبیل سوار شدند دو مرتبه با شتر و خر و اسب نمی‌شود مسافرت کرد» (همان). باید گفت نمایندگان موافق هم از هیچ ضرورتی برای کشیدن خیابان دفاع نمی‌کنند مگر مدرن شدن. در نهایت مجلس با خیابان‌کشی و تخریب خانه‌ها به شرط پرداخت هزینه‌ها موافقت می‌کند و درآمدی را برای این کار اختصاص می‌دهد: «وزارت مالیه مجاز است مبلغ یکصد و بیست و پنج هزار تومان از محل اضافه عایدات ۱۳۰۵ برای آوردن آب رودخانه از خارج به تهران و تأدیة قیمت خرابی‌های وارده از عریض شدن خیابان‌ها و ساختمان همان خیابان‌ها پرداخت نماید» (دوره ششم، همان).

و از این تاریخ به بعد شاهد منازعات بیشتر بلدیة با اهالی شهر هستیم. این منازعات تنها به تهران ختم نمی‌شود. درگیری به کرمانشاه و کرمان هم کشیده می‌شود: ورود به عصر خیابان‌های بلند و دراز و تخریب خانه‌ها و مغازه‌ها. این وضعیت به قدری مخاطره‌آمیز می‌شود که نشریه‌ی بلدیة می‌نویسد: «خیابان‌های عمده که اکنون اصلاح شده و راپرت آن متدرجاً به اطلاع عموم می‌رسد از مدت‌های مدید در اثر تجاوزات نامشروع مالکین مستغلات و پاره‌ای علل دیگر وسعت اصلی خود را از دست داده و فقط یک جاده‌ی باریک کثیف پر از پستی و بلندی و حفره‌های خطرناک در اطراف آنها واقع شده بود که پیاده‌رو به شمار می‌رفت و در هر قدم دکاندارها و کسبه بساط‌های خود را برای نمایش به خارج چیده راه را مسدود کرده بودند. عابرین پیاده ناچار از پیاده‌رو چشم پوشیده قسمت وسط خیابان را با وجود مخاطرات بی‌شمار آن معبر خود قرار داده بودند و هر روز به عده‌ی فجایع و تلفاتی که بواسطه‌ی سرعت سیر اتومبیل، درشکه و غیره رخ می‌دهد افزوده می‌شد بطوریکه بالاخره برای تخفیف این قبیل حوادث ناگوار از طرف نظمیة قدغن شد که اشخاص پیاده از کنار حرکت کنند. ولی با اینکه آژان‌ها با نهایت جدیت برای انجام امر مذکور کوشش داشتند و از طرف اداره‌ی ارزاق نیز بساط‌های کسبه برچیده شده بود معذک عابرین مخاطرات وسط خیابان را با آن جاده‌های تنگ غیرقابل عبور ترجیح داده با این ترتیب عادت کرده بودند» (نشریه‌ی بلدیة، شماره سیزده، ۱۳۰۴).

نشریه‌ی بلدیة دو دلیل خرابی پیاده‌روها را برمی‌شمارد: یکی مالیکن مستغلات و یکی پاره‌ای علل دیگر. در واقع وقتی که می‌گوید مسالهی تجاوز مستغلات قدیمی و بساط دکان‌ها حل و فصل شده بود هنوز «پاره‌ای علل دیگر» حل و فصل نشده بود. این پاره چیست که هیچ اشاره‌ای به آن نمی‌شود؟ مساله دقیقاً به خود خیابان‌سازی‌های جدید برمی‌گردد یعنی رویای ایجاد خیابان باعث شده بود بلدیة پیاده‌رو را فراموش کند و حتی دست به تخریب آن هم بزند، چون در این تاریخ بدن‌ها برای دولت مساله شده و دولت به فکر بازسازی پیاده‌رو افتاده است. فقط کافی است به چند دهه قبل برگردیم و وعده‌ی خیابان‌های پهن در دوره‌ی ناصری که قول داده بودند پیاده‌رو بسازند و بر باد رفتن این وعده و فراموشی پیاده‌رو در چند دهه بعد و در نهایت امنیتی شدن مساله بدن را به خاطر آوریم. اکنون این آژان‌ها هستند که مسئول بدن و راندن بدن داخل پیاده‌رو هستند.

اما سوال این است این سازوکارها به مدد چه زمینه‌هایی در حال پیش رفتن بود؟ نخستین منطقی که خیابان را شکل می‌داد با چه گفتمان‌ها و سامانه‌هایی پیوند می‌خورد؟ و سرانجام چه پیامدی را به وجود می‌آورد؟

اول. تغییر بافت شهر و شبکه ارتباط شهری در دوره‌ی ناصری با گفتار پزشکی گره خورده بود. در واقع برای حل و فصل مساله به گزاره‌های پزشکی در باب رفع گرد و خاک کوچه‌ها و نیز عریض کردن آنها توجه می‌شد. نکاتی که اتفاقاً در استدلال‌های نمایندگان مجلس نیز دیده می‌شود. اما این گفتار اگرچه در این دوره مهم است و حفظ الصحه به شدت در امور شهر مداخله می‌کند اما تنها زمینه‌ی توسعه‌ی خیابان‌ها نیست. گفتار پزشکی نشان می‌داد که چگونه مراقبت و کنترل بدن به یکی از کارویژه‌های دولت مدرن تبدیل شده است و اتفاقاً همین سازوکار در سامانه‌های امنیتی درون منطقی جدید تجلی بیشتری می‌یافت: اینکه چگونه بحث به ورای سلامت کشیده می‌شد و اکنون باید سازوکاری شکل می‌گرفت که بدن را تحت نظارت و مراقبت در می‌آورد.

دوم. در کنار این گفتمان، سامانه‌های امنیتی هم حضور داشتند. سامانه‌هایی که حول راه و چگونگی مداخله در مورد راه شکل گرفته بودند و در این زمینه رساله‌های زیادی نوشته بودند. اما مداخله در راه درون شهری و در کوچه‌ها از ۱۲۹۰ قمری توسط رییس پلیس تهران یعنی کنت آغاز شده بود و این مداخلات ادامه داشت تا زمانی که شهر عمیقاً در چشمان قدر قدرت ارباب تحت نظاره باشد: «مهندسین مواظب تعبیه لوله‌های آب- حرارت و سیم‌های الکتریک تلفن در زیرزمین هستند- معمارها مراقب ساختن و استحکام سطح معابر می‌باشند در حالی که پلیس تمام افکارش متوجه وظایف مربوطه به خود یعنی حفظ و حراست جامعه بوده ... پلیس منتظر است که در موقع احداث خیابان‌های جدید و تعمیر خیابان‌های قدیم حتی المقدور سعی شود طول معابر بیشتر باشد. اصولاً هر اندازه که امتداد خیابان‌ها کم و نقاط تقاطع زیاد باشد عبور و مرور زیادتر مواجه با موانع شده و در نتیجه زحمات پلیس نیز فوق‌الطایفه می‌گردد» (نشریه‌ی نظمیه، ۱۳۰۶ شمسی، ش ۱۹-۲۰). این سامانه‌ها می‌خواستند امکان مداخله در شهر را افزایش دهند و نخست با درهم کوبیدن کوچه‌ها آغاز شده بود و سپس با تعریض خیابان‌ها تداوم می‌یافت جایی که دانش‌های جدید شهرسازی با قدرت گره می‌خوردند تا خیابان‌های عریض محل کنترل اهالی شهر شود (بحیرایی، ۱۳۹۴).

سوم. اما می‌خواهم به مورد دیگری هم بپردازم: بر ساخت شهر و خیابان توسط میل دیگری. در مذاکرات نمایندگان مجلس موافقین هیچ استدلال بخصوصی نداشتند به غیر از دست به دامن ترقی، تمدن و مدرن شدن. در واقع توسعه‌ی خیابان‌ها را میل دیگری می‌ساخت یعنی در این لحظه توسعه‌ی خیابان با مسالهی انباشت پیوند نخورده بود بلکه آنچه سبب توسعه‌ی خیابان می‌شد این بود که فرآیند متمدن شدن از داشتن خیابان‌های آسفالت‌ه و عریض می‌گذشت. صورت‌بندی بهتر را روزنامه‌ای در اصفهان برای ما آشکار می‌کند: «برای اصلاح کوچه‌های شهر اصفهان بلدیة هم بدون رودبایستی باید همان نغمه‌ای را بنوازد که بلدیة تهران نواخت و تهران کثیف و بدمنظر سابق را به تهران نظیف و آبرومند کنونی مبدل نمود ... باید به این مردمی که همیشه مثل بوم شوم به خرابی معتاد و به خرابه‌نشینی خو گرفته‌اند حالی کرد که شما هم بشر هستید و نباید از سایر مردم ممالک آباد عقب بمانید» (روزنامه اخگر، ۱۳۰۸؛ ش ۲۲۰؛ نقل از رجایی، ۱۳۸۷: ۵۲-۵۳). مساله این گونه بود که دیگرانی هستند که ما اگر به امور شهرمان رسیدگی نکنیم و مهمتر اینکه خیابان‌هایمان را توسعه ندهیم ما را عقب‌مانده خواهند دانست و جای دیگر می‌گوید: «در

نزد خارجی وحشی کثیف پست قلمداد نمی‌شویم» (روزنامه اخگر، ۱۳۰۸: ش ۱۸۳؛ نقل از رجایی، ۱۳۸۷: ۴۴). همین دسته‌ای که میل‌شان را دیگری بزرگ می‌سازد به نظر می‌رسد در حال تحمیل ذائقه‌ی خود به سطح شهر و منطق خیابان‌ها هستند.

اما دقیقاً در همین لحظه است - لحظه‌ی گره خوردگی چشم قدر قدرت ارباب با تمنای برخی گروه‌ها - که باید به مفهومی مانند توسعه‌ی آمرانه شک کنیم. چون اصولاً توسعه‌ی آمرانه این پیام را صادر می‌کند که توسعه از نوع غیرآمرانه هم داریم - توسعه‌ای که همه‌ی گروه‌ها از آن نفع می‌برند و در بر ساخت آن سهیم هستند - در صورتی که توسعه چیزی جز همدستی میل طبقات مسلط و برخی گروه‌های اجتماعی با چشم نظاره‌گر ارباب نیست و این محقق نمی‌شود مگر با بیرون‌گذاری بخش وسیعی از مردم و تحمیل ذائقه‌ی نفع‌بران از توسعه بر آنان که بیرون از میدان هستند. همین‌جاست که می‌شود هم‌دستی مشروطه‌خواهان سابق را با میل ارباب برای تغییر و تحولات وسیع و درهم کوبیدن شهر نظاره کرد. پس نه تنها هر نوع توسعه‌ای به همدستی‌هایی نیاز دارد بلکه بدون شک بخش وسیعی را نیز بیرون می‌گذارد یا ذائقه‌ای را بر آنان تحمیل می‌کند.

در چنین شرایطی حاکمیت خیابان از اساس تغییر می‌کرد و خیابان به عنصری از دولت مدرن که از تلاقی این گفتارها و سامانه‌ها به ابژه‌های جدید تبدیل می‌شد، شکل می‌گرفت و پیش می‌رفت و اکنون در چنین شرایطی بود که راه برای گره خوردن خیابان با منطق اقتصادی و ایجاد زمینه‌هایی برای خیابان غیرانسانی فراهم می‌شد. برای اینکه چنین مکانیسمی را توضیح بدهم نیاز است دوباره به سراغ نمایندگان مجلس برویم. نماینده‌ای می‌گوید: «اصل معاملات بلدیة همین است. این خیابان وقتی که باز و وسیع شد و مغازه‌های جدید خوب مطابق مقتضیات امروز در آنجا احداث کردند البته قیمت دکا کین هم بالا می‌رود.» (دوره ششم، جلسه ۱۴۹). در واقع اینجا با یک منطق دیگر روبرو هستیم: خیابان به مثابه چهارچوبی برای ایجاد ارزش اقتصادی. یکی دیگر از نمایندگان می‌گوید: «بلدیة هم یک خیابان‌هایی را که جناب عالی و اخوان جناب عالی و بنده و سایر اشخاص می‌خواهیم عبور و مرور کنیم آمده است و وسعت داده است. دکان‌هایی که ماهی ده تومان، بیست و پنج تومان اجاره‌اش بوده است آمده است بیست تومان بیست و پنج تومان و سی تومان شده است. شهر بالاخره در اثر این اقدامات وسعت یافت و عظیم شد برای خود اهالی خوب است به نفع آنها است» (دوره ششم، جلسه ۱۴۹). یعنی با تولید خیابان است که می‌شود چیزهایی را در آن پروراند که ارزش تولید کنند. یک بار دیگر به اصفهان برگردیم تا دوباره به جز دیدن تمنای میل دیگری مسالهی گره خوردن خیابان به امر اقتصادی را هم ببینیم: «با احداث این خیابان یکی از بزرگترین خدمات عمرانی از طرف حکومت جلیله و ریاست محترم نظمیه نسبت به شهر اصفهان شده ... احداث این خیابان یک قسمت از آرزوی روزنامه‌ی اخگر را عملی کرد و حالا می‌توان گفت که شهر اصفهان تا حدی قابل توجه سیاحان داخلی و خارجی شده است. تنها اسفی که داریم این است که چرا بعضی از صاحبان املاک و اراضی که چند ذرعی از اراضی باغات آن‌ها گرفته شده، تا اندازه‌ای اظهار نگرانی نموده، و هیچ تصور نمی‌کنند که با احداث این خیابان‌ها مبالغ گزافی بر قیمت باغات و اراضی آنها افزوده شده» (روزنامه اخگر، سال ۱۳۰۹، شماره ۳۲۴. به نقل از رجایی، ۱۳۸۷: ۶۵).

درواقع مسالهی خیابان را اینگونه باید دید: پولی که از جای دیگری می‌آمد رابطه‌ای با تقاضای نیروهای دست‌اندرکار شهری برای انباشت نداشت یعنی مساله تولید خیابان با درخواست نیروهای سرمایه برای تولید بیشتر گره نمی‌خورد بلکه این نیاز از نیروهای دیگر و منطقی دیگر به وجود می‌آمد، یعنی این ذائقه‌ی طبقه جدید بود که با مدیریت بدن‌ها گره می‌خورد و باعث تولید خیابان می‌شد. پس این پول نه برای تسهیل سرمایه و به خواست این نیروها بلکه پول از مدخلی دیگر و به خواست نیروهای بیرونی طلب می‌شد اما در نهایت با تولید خود خیابان راه برای سرمایه‌ای شدن عناصر درون آن، کالایی شدن زمین و مناسکی سوداگرانه باز می‌شد؛ خیابان آن چیزی بود که به مدد تولیدش این سازوکارها شکل می‌گرفت: «بلدیة، قطعه‌ی نمره ۲۷ از اراضی خندق بین دروازه یوسف‌آباد و فیش‌آباد را به مزایده می‌فروشد و حداقل قیمت گز مربعی سی ریال است. طالبین می‌توانند برای معاینه‌ی نقشه‌ی زمین تا بیستم اسفند به اداره‌ی عایدات بلدیة مراجعه و پیشنهاد کتبی خود را تسلیم نمایند» (نشریه بلدیة، ۱۳۱۳، شماره ۱۱ و ۱۲).

پس از درهم کوبیدن تهران قدیم تقی‌زاده اینگونه گفته بود: «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 باز نمی‌کنند. مساجد کهنه و اینها را خراب نمی‌کنند. از یک طرف 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 قرار می‌گذارند هر خانه که بعد از پنجاه سال صد سال اگر خراب شد و صاحبش خواست مجدداً بنا کند نیم ذرع عقب بکشد. ولی هیچ کس را نمی‌گویند خانه‌ات را الان خراب کن ما می‌خواهیم خیابان درست کنیم به عقیده بنده آنچه که راجع به خانه‌ها است» (دوره ششم، ۱۴۷). و نماینده‌ای دیگر نماینده فرم رایج تغییر در دوره پهلوی اول را اینگونه معرفی می‌کرد: «بنده عقیده مندم این طرز عملی که در طهران راجع به توسعه‌ی خیابان‌ها واقع شده است برای ایران یک امر مفیدی نخواهد بود برای این که در سایر شهرها هم این طرز عمل پیدا خواهد شد و یک اختیارات لاتعدی پیدا می‌کنند بلدی‌ها که خانه‌های سایر مردم را خراب کنند بدون این که قبلاً هیچ مطالعه کرده باشند و بعد از خراب کردن نقشه‌اش را بکشند» (دوره ششم، جلسه ۲۵۳).

اما پیش از اینکه متوجه شویم چگونه شد که پهلوی دست از سر تهران قدیم برداشت، نخست باید در دل خرابی حصار ناصری و سپس قانون حریم شهر جستجو کنیم، یعنی باز شدن راه جدیدی برای توسعه شهر. منتها برای اینکه چنین افقی گشوده شود نیاز به تسویه حسابی جدی با تهران دوره‌ی قاجار بود: تسویه‌ای نسبتاً خونی و به مدد ویرانی و ساخت دوباره‌ی شهر، که نخست خندق‌های اطراف شهر پر شدند و دروازه‌های شهر ویران گشتند. چنین چیزی اجازه می‌داد مناطقی که پیشتر برای دولت مدرن مهم نبود مهم شود و البته تغییری در مفهوم شهر و افق‌های جدید شهری شکل بگیرد: «از این تاریخ قبول تقاضای ثبت نسبت به اراضی بایر و موات اطراف شهر تهران واقع در حدود ذیل از احدی پذیرفته نخواهد شد. شرقاً و جنوباً از اضلاع خارجی خیابان‌های شهباز، شوش و سی‌متری نظامی تا شعاع شش کیلومتر و شمالاً از ضلع خارجی خیابان شاهرضا در امتداد اضلاع شرقی و غربی تا شعاع ۱۸ کیلومتر» (طباطبایی، ۱۳۴۱: ۶۷). در قانون ۱۳۳۱ نامکان بیرون شهر نیز به فضای مدیریت‌پذیر دولت تبدیل می‌شد. اما همین قانون فقط مخصوص تهران نبود و زین پس اراضی موات سایر شهرها نیز در قالب حریم شهر قرار می‌گرفت: «مقررات مربوط به لایحه‌ی قانونی ثبت اراضی بایر و موات اطراف تهران ... شامل اراضی بایر و موات اطراف تمام شهرستان‌های کشور، تا شعاع سه کیلومتر خواهد بود. و خیابان‌های دور هر شهر که مبدا سه کیلومتر است، در صورتی‌که تا به حال معین نشده باشد به وسیله‌ی شهرداری هر محل باید تعیین شود.» (همان).

اما تغییرات دیگری نیز کمی زودتر رخ داده بود. در سال ۱۳۲۰ قانون توسعه‌ی معبر را داریم که وزارت کشور را هم رسماً درگیر می‌کند: «شهرداری مکلف است نقشه‌ی مشروح میدان یا برزن یا خیابان یا گذر یا کوی را تا حدی که طبق ماده یک مورد احتیاج شهر باشد تهیه کرده و مقدار متری که از هر خانه یا مستغل یا زمین مشجر یا مزروع یا بیاض جزء شارع یا میدان خواهد شد تعیین و ارزیابی نموده پس از تصویب انجمن شهرداری و فرمانداری محل به وزارت کشور فرستاده و وزارت کشور در صورت تصویب آن را برای اجرا به شهرداری می‌فرستد». قانونی که هشت سال پیش هم قرار بود اجرا شود اما شهرداری چندان وزارت داخله را بازی نمی‌داد.

با اجرا شدن این قانون گامی برای تحقق نظام یکپارچه‌تر و متمرکزتر فراهم می‌شد. اما چیز دیگری هم در کار بود: «گرچه تمام فعالیت‌های توسعه و عمران شهری که توسط شهرداری‌ها صورت می‌گرفت زیر نظر وزارت کشور قرار داشت، اما در آن زمان فقط توسعه‌ی معابر در زمره‌ی کارهای شهرسازی شمرده می‌شد؛ احداث فضاهای سبز، خدمات شهری، تاسیسات و تجهیزات شهری و غیره هرکدام به طور مستقل مورد بررسی قرار می‌گرفتند و جزو اقدامات شهرسازی به شمار نمی‌آمدند» (فریورصدی، ۱۳۹۳: ۳۳).

در این دوره تمام و کمال شهر با توسعه‌ی خیابان گره خورده است، از این‌روست که توسعه‌ی معابر وظیفه‌ای شهری دانسته می‌شود. به نظر می‌رسد دعوای شکل‌گیری شهر در ایران هم از مجرای خیابان‌سازی می‌گذرد. یعنی امر شهری به واسطه‌ی تداوم و بسط خیابان است که تحقق می‌یابد نه سایر فرآیندهای شهری شدن. فرآیندهای دیگر شهری شدن از نیروی کار مزدی و مشاغل خدماتی

گرفته تا دعوی اقتصادی بر سر مرغوبیت زمین و حتی بیشتر آماده پذیر کردن برای یافتن جایگزینی غیرانسانی یعنی ماشین، همه پس از خیابان است که به وجود می‌آید.

اکنون دیگر می‌شد خیابانها را در لامکانها گسترش داد درواقع دربار از دیدن فضاهای پشت حصار ناتوان بود و برای ریزش حصار و توانایی دیدن فضاهای ناتمام نیاز به این بود که دولت مدرنی روی کار بیاید تا چشمانش این افق جدید را برانداز کند. پس با خیابان می‌شود چشمان نظاره‌گر تولید کرد، با خیابان می‌شود مرغوب دیگری بزرگ نشد و در ادامه با خیابان ارزش تولید کرد و حتی این خیابان بود که با تولید کردنش فضایی برای خودرو و واردات و در آینده نزدیک ساخت خودرو را فراهم می‌کرد. همین موقعیت یکتای خیابان در این دوره است که حتی منطق شکل‌گیری شهر را با خود حمل می‌کند، یعنی این خیابان است که شهر را به دنبال خود می‌آورد.

اما اگر این خیابان بود که ساخته می‌شد و شهر را به دنبال خود می‌کشید از دهه چهل قرار شد اول نقشه شهر بیرون بیاید و بعد خیابان و طریقه تاسیس و ایجادش کشیده شود: «یک اشکال کلی دیگر این است که شهرداری تهران تا به امروز دارای برنامه سنواتی نبوده است. اختیار این شهر دو میلیونی در دست شهردار بوده است، که امروز می‌خواسته یک چیزی بسازد فردا هم چیز دیگری» (غفاری، ۱۳۴۱: ۷۶). حتی این شامل طرح توسعهی تهران در سال ۱۳۱۶ هم می‌شده است که هیچ‌گاه عملی نشد. از این مرحله به بعد است که منطقی به نام طرح‌های تفصیلی، طرح هادی و طرح جامع یک به یک متولد می‌شوند یعنی کشیدن خیابان بر مبنای شهر و عناصری شهری. از این مرحله به بعد قرار است شهر خیابان را رام کند و منطق خیابان طبق منطق شهر پیش برود.

از اواسط دهه‌ی چهل به بعد، طرح‌های هادی به طور رسمی مبنای فعالیت عمرانی شهرها قرار می‌گیرند. اما این طرح‌ها چه می‌کردند؟ «طرح هادی در ابتدا به صورت یک الگوی توسعه که ساختار فضایی شهر و حدود کلی توسعه آن را تعیین می‌کرد تهیه می‌شد» (فریورصدی، ۱۳۹۳: ۸۱). درواقع اکنون دیگر خود شهر، حدودش و حریمش باید تعریف شود و خیابان کشی ذیل این منطق قرار می‌گرفت. ناگفته نماند در قانون سال ۱۳۳۱ مسالهی حریم شهر و حدود شهر مطرح شده بود ولی به خاطر فقدان نقشه‌برداری و طرح‌های توسعه تا دهه چهل به جز مرحله‌ی ثبت اسناد به تعویق افتاده بود. بعد از طرح‌های هادی فصل طرح‌های جامع آغاز شدند و دیگر منطق خیابان ذیل منطق شهر تعریف می‌شد. یعنی اول شهر، حدود، حریم و کاربری‌ها تعریف می‌شد و بعد خیابان در موقعیت پسینی قرار می‌گرفت.

از این رو بود که دیگر نه خیابان‌کشی خودسرانه، بلکه دست بردن در نقشه و طرح توسعه شهری می‌توانست از زمین تا آسمان موقعیت جدید اقتصادی‌ای بیافریند: «اخیراً شایع شده صاحبان بسیاری از اراضی و زمین‌های غرب و شمال غرب تهران که غالباً کلیمی هستند به منظور ترقی قیمت زمین‌های مربوطه که فعلاً در خارج از محدوده است قصد دارند ضمن تبانی مبلغ دو بیست میلیون تومان به آقای نیک‌پی شهردار تهران رشوه داده تا زمین را جزو محدوده شهر تهران بیاورند» (سند شماره ۲۰/۵۶۱۰۴ ه ۲۴ نقل از شورای نویسندگان، ۱۳۸۵: ۲۱۳). پس اگر در دوره‌ی قبل این شهر بود که به دنبال توسعهی خیابان کشیده می‌شد اکنون قرار شد نخست صورت‌بندی شهر بیرون بیاید و پس از آن خیابان‌ها سامان بگیرند. در این دوره قرار بر این شد که ارزش را خود نقشه و تغییر کاربری‌ها پیش از توسعهی معابر به عهده بگیرند. پس طرح جامع بود که با نوع توسعه و جهت توسعه، پیشاپیش شرایط سوداگرانه را شکل می‌داد. دقیقاً همینجا منطق دیگری در حال ظهور بود در منطق پیشین این نیروهای اجرایی بلدی بود که شهر را پیش می‌بردند اما اکنون کارگزاران برنامه‌ریز و کارشناسان نقشه‌های پیچیده بودند که بر شهر سوار می‌شدند. و اکنون دیگر قرار بود مسائل خیابان و شهر با اولویت طرحی از پیش آماده حل و فصل شوند.

یکی از مهمترین کارشناسان این طرح‌ها چنین گفته بود: «در بسیاری از موارد، طرح‌های هادی قبل از مطرح شدن طرح در انجمن شهر، در جلسه‌هایی که با دعوت از عموم شهروندان در شهرداری یا یکی از مساجد شهر تشکیل می‌شد، به معرض آگاهی و تبادل نظر با آنان قرار می‌گرفت، متأسفانه به خاطر فاصله‌ای که همیشه بین مردم و دولت یا شهرداری‌ها وجود داشت، مساله مشارکت

شهروندان در تصمیم‌گیری‌ها هیچگاه به صورت جدی مطرح نمی‌شد و مردم بر این باور نبودند که ممکن است در مواردی این تبادل نظرها به نتیجه‌ای برسد» (فریورصدری، ۱۳۹۳: ۸۳-۸۴). هیچکس به غیر از دعوت شدگان به جلسه نمی‌فهمند چقدر این بازی مشکوک است، پس از سازوکارهایی که از دوره ناصری آغاز شد و رفته رفته گذرها و کوچه‌ها ویران شدند و خیابان‌های وسیع با مدیریت جدید و به واسطه‌ی حذف مردم شکل گرفت، فراخوانی دوباره مردم به نام تأیید یا ایرادی جزئی گرفتن از طرح می‌توانست کسل‌کننده و غیرواقعی باشد. مردم توسط رویه‌های مدرن از اساس حذف شده بودند و در نسبت با مدیریت شهر به صورت اعم و خیابان به صورت اخص سلب صلاحیت شده بودند و اکنون در فقدان مردم مساله‌ی خیابان با عناصری دیگر پیوند می‌خورد؛ از این‌رو بود که می‌شود دریافت از این پس چگونه خیابان‌ها سراپا اقتصادی شدند، سپس به حاکمیت خودرو تن دادند و توسط بزرگراه‌ها خورده شدند. نه این خیابان خیابان مردم بود نه دعوت به مشارکت یک درخواست واقعی!

اکنون خیابان دیگر از حاکمین واقعی خود، یعنی مردمان خالی شده بود و متولی خیابان از یک سو نهادهای بوروکراتیک با مکانیسم‌های امنیتی و از سوی دیگر سوداگری‌هایی که به مدد خیابان کشی رخ می‌داد، جا را برای سوداگران باز می‌گذاشت. پس با حذف مردمان دو گروه عمده صاحبان خیابان شده بودند و اکنون این امکان فراهم می‌شد که خیابان گونه‌ای دیگر فراهم شود و با منطقی دیگر پیوند بخورد. پس از این‌رو بود که غیبت مردم با عنصر جدیدی به نام خودرو در دوره اخیر پیوند می‌خورد. اینگونه باید گفت که با حذف و طرد رویه‌های پیشین حکمرانی بر خیابان جا برای سازوکارهای جدیدی باز شده بود و اگر در اواخر دهه‌ی سی به فاصله‌ی ده سال تعداد خودرو چند برابر شد و ترافیک به مساله‌ای اساسی تبدیل شد این به این مفهوم نبود که خیابان و شهر را خودرو ساخته است بلکه خیابان در مناسبات جدیدش پیشاپیش تولید شده بود آن هم برای کارکردهایی دیگر که این کارکردها نسبت نزدیکی با سازوکارهای دولت مدرن و منطق اقتصادی داشت. در واقع خیابان چهارچوبی بود که اجازه تولید خودرو را هم زین پس می‌داد و هم خود را با این فرآورده جدید همسو می‌کرد.

پس اکنون که دیگر خیابان‌ها به تسخیر خودرو درآمده، بزرگراه‌ها خیابان‌ها را بلعیده، بانک شهر پیاده رو را تسخیر کرده و در سر چهارراه‌هایی مانند چهارراه ولیعصر قرار است عابرین به زیرزمین بروند، زمانه‌ی تعظیم در برابر تمام آن‌چیزی است که توسعه‌ی شهری می‌خوانیم‌اش؟ نه! لحظه‌ای دست نگهدارید، قرار بود من به میانجی یک گذر از زیست دیگری بگویم. پس برگردیم به گذر مُعیر که یک‌سوی مردم و خرده‌فروشان قدیمی محل هستند که مخالف عبور و مرور خودرو هستند و یک‌سوی دیگر بازار بورس کفشی که از دهه‌ی هفتاد در آن محله شکل گرفته و از عبور خودرو حمایت می‌کنند. فعلاً شورایاری رای به عدم تردد خودرو داده تا آن گذر همچنان در دست اهالی باقی بماند؛ در دست مشاغلی که تاریخ سلطه آن‌ها را طرد و حذف کرده، در دست خرده مغازه‌دارانی که مناسبات‌شان از مجرای اقتصاد بازار نمی‌گذرد و خیابانی که پنجشنبه‌هایش سراسر گذر را به محلی برای تجمع تبدیل می‌کند و هیچ کس حتی ارباب قدرقدرت توسعه بدون خم شدن از زیر طاق‌هایش امکانی برای عبور ندارد و هنوز منطقی که در آن محله جاری است همچون بقایا به نظم نمادین تن نمی‌دهد. اگرچه تمام محله بافت فرسوده اعلام شده و به زودی به واسطه‌ی نوسازی و پدیده عیان‌سازی، دیگر چیزی از آن باقی نخواهد ماند، اما دلیل خوبی شد که برای دقایقی پوزخندی به وضعیتی بزنیم که در این توهم به سر می‌برد که هیچ راهی به زیستی دیگر وجود ندارد!

- صفامنش، کامران. (۱۳۸۴). سیر تحول فضاهاى عمومى و خصوصى در آغاز دوره مدرن ایران. فصلنامه اندیشه ایرانشهر، سال اول، شماره سوم.
- بحیرایی، محمد. (۱۳۹۴). مجموعه مقالاتی در مورد زمین در دوره قاجار. به سفارش رخداده تازه اندیشه
- رجایی، عبدالمهدی. (۱۳۸۷). تحولات عمران و مدیریت شهری اصفهان در دوره پهلوی اول. اصفهان: سازمان فرهنگی تفریحی شهرداری اصفهان
- طباطبایی. (۱۳۴۱). اراضی موات و مقررات مربوط به آن، در بررسی مسائل اجتماعی شهر تهران. تهران: انتشارات موسسات و مطالعات و تحقیقات اجتماعی
- غفاری. (۱۳۴۱). موسسات کنونی و ضرورت هماهنگی در فعالیت آنها، در بررسی مسائل اجتماعی شهر تهران. تهران: انتشارات موسسات و مطالعات و تحقیقات اجتماعی
- مجموع نویسندگان. (۱۳۸۵). غلامرضا نیک پی: رجال عصر پهلوی به روایت اسناد ساواک. تهران: مرکز بررسی اسناد تاریخی.
- فریور صدی، بهرام. (۱۳۹۳). تحولات طرح‌ریزی شهری ایران در دوران معاصر. تهران: آذرخش
- لوح فشرده مشروح مذاکرات بیست و چهار دوره مجلس شورای ملی. نگارش سوم. کتابخانه موزه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی

نشریات

- نشریه وقایع‌انفصافیه. ۱۲۶۷ قمری
- نشریه بلدییه. ۱۳۰۴ تا ۱۳۱۳ شمسی
- نشریه نظمیه. ۱۳۰۶ شمسی
- نشریه اخگر. ۱۳۰۸ تا ۱۳۰۹ شمسی