

"حق به شهر" و نوشته‌ای در باب نقشه شهر همدان در ۱۳۰۷ ه. ش اثر فریدالدوله گلگون

بہجت الملوک صدوقی^۱



▲ عکس تزئینی است.

سردبیر محترم شماره‌ی "حق به شهر"، نشریه هفت شهر

نوه‌ای دُرذانه دارم، بحمد... حالا صاحب کمالات است و مدارج دانشگاهی را در رشته شهرسازی آنهم به خوبی و شرافتمندانه تا یک پله به آخرِ تحصیلات دانشگاهی، طی کرده است و البته از تاکید من بر یک پله به آخر مانده همواره ناخرسند است. دیروز با من بیش از یک ساعت

تلفنی صحبت کرد، از هر طرفی سخن رانیدیم، حرف‌های معمولی آدم‌هایی معمولی، آخر شما خودتان قضاوت کنید که پیرزنی هفتاد و چند ساله، آن هم دبیری بازنشسته در تنکابن، جز خواندن کتاب و مجله‌های مردم‌پسند و سرگرم شدن با آنها، آن‌هم به عادت معلمی، که دیگر ترک آن کمی دیر شده است، و گاه گشت‌وگذاری در دنیای مجازی، با نوه‌ای صاحب کمالات تخصصی، از چه می‌تواند بگوید؟ در ضمن صحبت، گاه خندیدیم و گاه با سکوتی که پیش می‌آمد، افسوس خوردیم و غصه، به راستی آدمی جز این دو کار، یعنی گاه شادی و گاه غم، چه کاری دیگری دارد؟ در آخر صحبت‌هایمان از اینکه نتوانسته است برای شماره خاص "حق به شهر" این موضوع ناروشن، حداقل برای من، مقاله‌ای تهیه کند، افسوس می‌خورد. من باید اعتراف کنم که از عنوان این شماره خاص، چیز زیادی دستگیرم نشد. اما نمی‌دانم چرا این عنوان یعنی "حق به شهر" ذهنم را اشغال کرد و با من ماند و آرامش فکریم را برهم زد. در تعجب بودم و با خود درگیر که چرا عنوانی که چیز زیادی از آن دستگیرم نمی‌شود، این همه مرا به فکر فرو برده است.

روز بعد برای خرید روزمره‌ی زندگی، زنبیلی که مرا از شرمندگی کیسه‌های پلاستیکی نابودکننده‌ی طبیعت، نجات می‌دهد را برداشتم و از خانه بیرون رفتم تا به بازار اصلی میوه و تره‌بار تنکابن بروم. در پیاده‌رو مردی

۱- تنکابن، مدیر بازنشسته موسسات آموزش متوسطه، beji.sadoughi@yahoo.com

که به ظاهر پنجاه و چندساله به نظر می‌رسید، درست در جلوی من، آرام آرام راه می‌رفت. در حال و هوای خودم بودم که به ناگهان مرد مقابل من با صورت بر زمین افتاد. متوجه شدم که پایش به میلگردی که از آسفالت پیاده‌رو بیرون زده بود، گیر کرد که او را بر زمین کوفت. اگر او به این بلا دچار نمی‌شد، حتماً سرنوشت من چنان خوردن زمینی بود. عینک مرد بیچاره که از ظاهرش برمی‌آمد وضع مالی خوبی هم ندارد، به چند متر آن طرف‌تر پرتاب شد و یکی از شیشه‌های عینک او گرچه خرد شده، لیکن از قاب عینک جدا نشده بود. چند جوان به طرف مرد بیچاره دویدند. او را که کف دست‌هایش پر از خون و شلوارش در قسمت دو زانو پاره و خون‌آلود شده بود، از زمین برداشتند تا مات و مبهوت روی زمین بنشیند. یکی از جوان‌ها با اشاره به میلگرد، به او گفت "پدرجان شکر کن، صدقه بده، ممکن بود کور شوی، دست و پایت بشکنند، یا حتی می‌مردی، شکر خدا که هیچکدام نشده است." اما مرد بیچاره توان بلند شدن نداشت و مات به این طرف و آن طرف، نگاه میکرد. عینک شکسته‌اش را آوردند و به او دادند. خانمی درب منزل خود را باز کرد و لیوانی آب به مرد بر زمین نشسته داد.

به یکباره فکری که آزارم می‌داد و به "حق به شهر" مربوط بود به یادم آمد، راستی این مرد بیچاره باید از چه کسی، چه سازمانی شکایت کند و شکایت خود را کجا برد؟ مگر نه آنکه او "شهروند" این سرزمین و "شهروند" تنکابن است. چه حقوقی دارد. شهر به چه میزان به او تعلق دارد؟ چه کسانی یا سازمان‌هایی باید پاسخگوی او و دیگریانی باشند که بارها با چنین حوادثی روبرو و زیان مالی و صدمه جانی را تجربه کرده‌اند؟ به راستی "حق به شهر" واقعی چیست؟ چه کسانی بیش از سایرین از شهرها نفع می‌برند و چرا؟ پرسش‌هایی از این دست به افکارم هجوم آورده بودند. با بی‌حوصلگی خرید روزانه را انجام دادم تا به خانه بازگردم. این داستان را داشته باشید تا به "حق به شهر" دوباره بازگردم.

چند روز پیش نوه درذانه‌ام که می‌داند چقدر زادگاهم همدان را دوست دارم و حالا سال‌هاست که از آن دورم. (تمامی فامیلم نیز یا از دنیا رفته‌اند و یا در جهان پراکنده شده و در همدان از اقوام درجه یک یا دوم خودم کسی را ندارم). کتابی ارزنده را برایم فرستاده که "روزنامه گلگون" نام داشت و شماره‌های روزنامه گلگون در سال اول یعنی از شماره ۱ تا ۵۴، از شانزدهم فروردین ماه تا بیست و پنج دی ماه ۱۳۰۷ ه. ش، را در بر می‌گرفت. این اثر ارزنده به کوشش سازمان اسناد و کتابخانه‌های جمهوری اسلامی ایران، منتشر شده است که باید برآستی بر ناشر آفرین گفت زیرا این گونه سندها نه تنها باید حفظ شوند، بلکه باید به عنوان میراث معنوی و فرهنگی در دسترس همه قرار گیرند تا به عنوان مدرکی برای درک گذشته این مرزوبوم، تجزیه تحلیل و بررسی شوند. مرحوم فریدالدوله گلگون که زمانی رئیس اوقاف همدان و مدتی نیز شهردار همدان بوده، روزنامه گلگون را راه‌اندازی و منتشر کرده است. نکته در خور بحث من مطالب دو شماره یعنی شماره چهارم و شماره هشتم روزنامه فوق‌الذکر است. با هم می‌خوانیم:

نقشه شهر

در شماره ۴ راجع به ساختمان شهر و خیابان‌کشی بطور کلی عقیده ی خود را اظهار داشتیم الحال که از طرف دولت به مهندس فوآند عامه دستور ترسیم نقشه داده شد، لازم است تا موقع نگذشته قدری بیشتر در ان موضوع بحث نماییم.

این شهر تاریخی که حالا مثل آشیانه‌ی بوم به نظر می‌آید سابق بر این کاخ‌های سلاطین با عظمت مزین بوده است. دکتر گوستا بالوبون عقیده دارد که همدان برای پایتخت، لیاقت دارد چنانچه خوانین همدان عمارات مفصلی را که در دهات ساخته اند و هیچ استفاده نخواهند نمود در شهر بنا می‌کردند هم خودشان فایده می‌بردند و هم به آبادی شهر کمک کرده و در مواقع دید و بازدید هم باعث زحمت و خسارت اهالی نشده و مخارج زیاد هم متحمل نمی‌گردیدند.

برویم سر موضوع

اولاً باید در ساختمان شهر دو نظریه را منظور داشت یکی خوبی و تناسب آب و هوا دیگری ارتباط جاده ها و خیابان‌ها بهم مثلاً در طهران فعلاً اگر کسی بخواهد از دروازه قزوین به پای ماشین برود مجبور است از خیابان گمرک و پای قاپق یا از خیابان فرمان فرما و میدان سپه و سرچشمه گذشته و آن همه راه را طی نماید در صورتیکه اگر یک خیابان مستقیمی در این جا وجود داشت اینقدر اسباب زحمت مردم نبود.

درهر شهری دو خیابان اصلی از شرق به غرب و از شمال به جنوب لازم است که این دو خیابان باید وسیع تر از خیابان‌های فرعی باشند اقلاً سی و دو سه زرع و بعد خیابان‌های فرعی که بیست و دو زرع عرض

داشته باشند که از آنها هم خط ترن باید عبور کند بعد شاه کوچه‌ها که عرض آن هم کمتر از شانزده زرع نباید باشد زیرا وسایل نقلیه درشکه و اتومبیل باید از آن عبور نماید بعد کوچه که عرض آنها هم تقریباً کمتر از هشت زرع نباشد و بیشتر شاه کوچه ها باید اتصالشان به خیابان‌ها نزدیک‌تر باشد یعنی خانه‌ها زیاد بهم وصل نیستند اقلاً در هر دو یست زرع یک شاه کوچه باشد.

البته کسی که نقشه را ترسیم می‌نماید باید یکی از شهر جدید اروپا را در نظر بگیرد و مناسبت محلی را نیز ملحوظ دارد عجالتاً من معتقدم که برای همدان دو نقشه لازم است یکی شهر قدیم و یکی شهر جدید. شهر جدید طولش در دامنه از زمین‌های زیر فقیره شروع و تا عباس آباد (دره دارا) ختم شود و چون در قسمت بالای شهر ساختمان‌هایی جدیداً بنا شده از درب مدرسه جزء شهر جدید گذاشته شود و دو طرف رودخانه هر سمتی دوازده الی ۱۵ زرع خیابان باشد که در مواقع هجوم سیل خسارتی وارد نیاید و به خوشگلی شهر بیفزاید و درهر مقدار مسافتی سد ببندند که آبشارهایی دیده شود و کج و معوجی رودخانه را هم حتی المقدور رفع نمایند.

واز پل قرب مسجد شریف الملک خیابان پهلوی (سابق) شروع شود تا نزدیکی دره کیخسرو (دره مراد بیک) و از پل، بپایین تا سر یخچال و درب مدرسه خیابان بوعلی سینا ساخته و نامیده شود. و برای شهر قدیم هم نقشه کشیده شود که بعدها هر کس ساختمان می‌کند مجبور باشد مطابق آن عمل نماید. همچنانکه سابقاً نوشتیم در خیابان شرق بغرب استاسیون خط آهن را باید در نظر گرفت و در چند نقطه شهر میدان گاه‌ها و باغ‌های

عمومی را تعیین نمود، عجالتاً تا نقشه ترسیم و تعیین نشده اهالی نباید بلا تکلیف ساختمانی بنا کنند و اداره بلدیه هم باید ممانعت نماید که خسارت و ضرر متوجه مردم نشود و نقشه را زودتر ترسیم نمایند این است عقیده ما در کلیات نقشه شهر البته مهندسین و متخصصین بیش از ما دقیق خواهند بود.

خیابان شهر و عقیده ما

در قسمت اخبار شهری این نمره می‌خوانید که کمیسیون بلدیه جلسه پنجشنبه گذشته کشیدن خیابان را در تعقیب جلسات قبل مطرح و مورد بحث داشته چون ما در نمره اول اظهار عقیده را به نمرات بعد موکول کردیم روز پنجشنبه برای اطلاع از مذاکره و اخذ تصمیم کمیسیون، حضور یافتیم.

عقیده آقایان اعضاء کمیسیون مختلف و هر کدام در مورد خود قابل بحث است.

بعضی عقیده داشتند که باید خیابان از درب قلعه کهنه شروع و با سه هزار تومانی که وزارت داخله تخصیص داده هر قدر ممکن شد، ساخته شود، بعضی اظهار می‌کردند که خیابان از دروازه شوربن شروع شود، چند نفر می‌گفتند از قلعه حاجی عباس که وسط شهر است شروع و به مسجد شاه برسد.

ما با هیچ یا از آقایان هم فکر نیستیم ما می‌گوییم هر کار را باید از متخصص آن فن خواست و از نظر وضعیت فعلی همدان قضاوت نکرد باید دید دنیای امروزه که با این سرعت وسائل نقلیه‌اش از رو و زیر زمین بهوا رفته ساختمان شهرها را از روی چه اصول و قواعدی شروع می‌نمایند؟

در یکی از جرائد چندی قبل، درست نظرم نیست، دیدم در آلمان یک نفر متخصص نقشه

سازی شهر مشغول است نقشه جدیدی برای یکی از شهرهای آلمان می‌سازد. (ما می‌خواهیم برای دباغ خانه خیابان بکشیم!)

ما باید از این شهر کثیف پوشیده شهر قشنگ و زیبایی متعفن، چشم پوشیده شهر قشنگ و زیبایی که پسند امروزه و بعدها ی دنیا است در نظر گرفته و نقشه اساسی آن را ترسیم کرده، بتدریج در خور قدرت و استطاعتان شروع نماییم.

این ساختمان‌های کوچک، کوچک، که هر کدام بشکل مخصوصی در پیچ و خم جاده های موش و گربه رو ساخته شده و باز بدون نقشه و ملاحظه ی آتیه باسم گاراژ، مهمان خانه و غیره می‌سازیم جز زیان و خسارت فوق‌العاده برای بدبخت مردم فایده نخواهد داشت.

خوب ملاحظه کنیم این بنا هایی که سر یخچال تا درب مدرسه ساخته شده کدام در خور جاده فعلی است؟ و چه استفاده می‌توان بعدها از اینها کرد آیا پس از بیست سال مثل کفش دوز خانه ی سر قلعه نخواهد شد؟

ما باید اول بدانیم شهر آتیه کجا و کدام جهت شهر فعلی واقع می‌شود و استاسیون خط آهن در کجا خواهد بود بعد از دانستن این دو موضوع بطوری که نوشتیم نقشه اساسی شهر و ساختمان‌ها را در نظر گرفته تا بدانیم خیابانهای اصلی و فرعی باید از کجا شروع شود.

(ما برای اینکه بدانیم استاسیون خط آهن کجا واقع میشود از طهران خواستیم نقشه قسمت همدان را مطالعه کنیم متأسفانه اداره خط آهن مضایقه کرد که ما بدانیم وضعیت شهر را از روی چه اساسی باید در نظر بگیریم ارائه ندادند.)

خیلی غریب است یک نفر که می‌خواهد خانه‌ی هزار تومانی بسازد نقشه‌ی آن را از اطاق‌های لازمه‌ی خودش و احتیاجات خانه انبار، حوض، حمام، و غیره قبلاً می‌کشد بعد شروع می‌کند ما چگونه شهر را کمتر از یک خانه تصور می‌کنیم و احتیاجاتش را منظور نمی‌داریم.

سی سال قبل در نظر دارم بنایی قریب چهارهزار تومان خرج کرد عمارتی برای یک نفر ساخت چون قبلاً نقشه را نکشیده بود وسط کار دیدند اطاق‌ها پله ندارد باید نردبام گذارد تا طبقه دوم رفت.

با این ده هزار تومان که اسال دولت تخصیص به ساختمان شهر همدان داده ممکن است مقدمه‌ی این خیال را عمل کرد(اگر از آب حمام خانه خواه نگیریم و پول مملکت را که با هزاران خون دل و زحمت زحمت کشان فراهم شده بخیال رضای خاطر این و آن بمصارفی که جز ضرر مردم و حیف و میل کردن عده‌ی بخصوص نتیجه ندارد تفریط نمایم)

ما از این ده هزار تومان مقدار جزئی عقیده داریم صرف تعمیرات و نگاه داری خیابان ناقص فعلی و تعیین پیاده رو برای حفظ از خطر اهالی که محل تفرج گاهی ندارند بشود و مابقی را برای احداث خیابان اصلی که تمام جهات منظور گردد صرف کنیم.

با این که چند روز قبل بلدیہ اعلانش در روزنامه منتشر شد دروازه شورین یک نفر بدون اطلاع بلدیہ بدون رعایت آن محل مشغول ساختن گاراژ شده و هر چه می‌خواستیم بفهمد (اول نقشه خیابان این محل باید در نظر گرفته شود تا این که بشما بعدها بواسطه کج و معوجی که فعلاً خیابان دارد و باید مستقیم گردد خسارتی وارد نیاید)

چون غرض خصوصی داشت نمی‌خواست حالی شود.

خیابان بین‌النهرین فعلی که نمی‌دانیم کی وبه چه مناسبت این اسم را گذاشته با نقشه صحیحی که مستقیم وبدون انحراف باشد از کنار رودخانه به سمت دره مراد بیک (که بعدها دره کیخسرومی‌نامیم) کشیده و ...

ما از این مزایا و محسنات طبیعی که بما عطا شده و قدر نمی‌دانیم باید استفاده نموده و مناظر دلکش همدان و دامنه الوند را بوسیله اعلانات و عکس‌ها بخوش گذران‌های دنیا نشان دهیم.

باید از این متن کثیف به حاشیه نظیف و خوش آب و رنگ بیرون زده و اکباتان جدید را محاذی هوای لطیف یخچال بسازیم و از این به بعد نگذاریم هر کس در هر جا مخصوص در آن حدود با اختیار و دماغ خود باسم باغچه یا قهوه خانه یا شاطرآباد چند مشت گل روی هم گذارد بد نامی برای شهر اکباتان فراهم نماید.



▲ عکس تزئینی است.

خواندن دو شماره یاد شده که در آنها به موضوع نقشه شهر پرداخته شده است، به خوبی نشان می‌دهد که مرحوم فریدالدوله گلگون نویسنده مطالب و صاحب امتیاز روزنامه که از جمله شریف‌ترین، فهمیده‌ترین مبارزان همدانی بوده است، تا به چه میزان بدون تحصیل در شهرسازی و رشته‌های مرتبط، از موضوع آگاه بوده است و از زمان خود بسیار فراتر. ارزیابی نوشته او باید با عنایت به زمان نگارش آن یعنی سال ۱۳۰۷ ه.ش انجام شود. در زیر چند نکته کلیدی بحث او را می‌آورم تا پس از آن به "حق به شهر" بازگردم:

۱- آب و هوای مناسب که امروزه در مفهوم فراگیرتر، محیط زیست خوانده می‌شود را برای جانمایی شهر الزامی دانسته است.

۲- در نظر گرفتن ارتباط جاده‌ها و خیابان‌ها نظریه دوم او درباره شکل‌دهی به نقشه شهر است.

۳- او از سلسله‌مراتبی بین دسترسی‌ها یاد کرده است. به همین دلیل دو خیابان اصلی یکی از شمال به جنوب و دیگری از شرق به غرب را برای مرحله‌ی آغازین شکل‌دهی به شهر و طراحی نقشه آن الزامی دانسته و سپس به خیابان‌های فرعی، شاه‌کوچه‌ها و کوچه‌ها، آنهم با فاصله‌ای منطقی از یکدیگر، اشاره کرده است.

۴- او به شکل‌گیری شهری جدید در کنار شهر تاریخی اشاره کرده، شهر تاریخی را برای حفظ آثار تاریخی و ریشه‌یابی فضایی گذشته، ضروری دانسته است.

(فقط باید کمی اندیشید و به سابقه شهرسازی ۹۰ ساله‌ی ایرانی نظری انداخت تا مشخص شود که چه بر سر میراث تاریخی فضایی این سرزمین آورده‌ایم و در کنار تخریبی باورنکردنی چگونه عده‌ای با غارت آثار تاریخی، موزه‌های کشورهای صنعتی را غنی و موزه‌های ملی را حقیر و نحیف ساخته اند.)

۵- او تأکید کرده است که در دو سوی رودخانه‌ها باید خیابان‌های عریض احداث کرد. این اقدام ضمن جلوگیری از تخریب در مواقع طغیان رودخانه‌ها بر زیبایی شهرمی‌افزاید. جالب آنکه فریدالدوله پیشنهاد کرده است تا با ساختن سیل‌بندهایی هم بر زیبایی حضور آب در شهر افزود و هم آبشارهای مصنوعی پدید آورد تا لذت بصری را افزایش دهد.

(بازهم کافی است تا اندکی اندیشید و دریافت چگونه به حریم رودخانه‌ها به ویژه در مواقع خشکسالی تجاوز شده و با زمین‌خواری به ساخت و ساز در آن حریم‌ها پرداخته‌ایم.)

۶- دائماً تأکید شده است که قبل از هرچیز باید محل استاسیون (ایستگاه مادر) قطار و ایستگاه‌های فرعی مشخص و جانمایی بر اساس محل آنها در نظر گرفته شود. مهمتر آنکه بر ضرورت وجود حمل و نقل ریلی و حمل و نقل هوایی تأکید کرده است.

۷- ضرورت ایجاد تفرجگاه‌های عمومی برای مردم شهر را چند بار گوشزد کرده است.

۸- تأکیدی آگاهانه بر ضرورت پیاده‌رو در خیابان‌های شهری و خطر فقدان پیاده راه را و یا...

۹- جهت‌یابی صحیح شهر و تبعیت همگان از نقشه و برنامه شهر را امری بدیهی لیکن حیاتی دانسته است.

بدون تردید خوانندگان محترم نیز با این معلم سپیدموی هم‌عقیده‌اند، که برای ۸۷ سال پیش تأکید بر این موارد کاملاً نوآوری بوده است. اما تمامی این بحث‌ها به "حق به شهر" چه ربطی دارد؟

توجه فرمایید که علیرغم نوآورانه و آگاهانه بودن مطالب، هیچ اشاره‌ای به نقش مردم یا ساکنان شهر نشده است. تنها تأکید بر متخصصانی آگاه و شریف است تا برای شهر به بهترین وجه برنامه‌ریزی کنند، طراحی را به انتها رسانند و به اجرا بپردازند. تنها نکته‌ی مورد اشاره لزوم دریافت عوارض اضافی از خواصی است که در خانه‌های خود حمام ساخته‌اند که گویای اهمیت عدالت در مصرف منابع و خدمات شهری است. موضوعی که تا به امروز تحقق نیافته و به جای عادلانه کردن استفاده از شهر بر اساس ضرب‌المثل قدیمی "هر که بامش بیش برفش بیشتر" شهرها که به تمامی ساکنان و شهروندان یک شهر و کشور تعلق دارد، را می‌فروشیم

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

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

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

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

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

تنکابن شهریور ۱۳۹۴

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

رضا خیرالدین^۱، ابراهیم دلایی میلان^۲

چکیده

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

واژگان کلیدی

حق مالیکت، حق شهر، اقدامات نوسازی، اصل تعامل

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