



محمد آتشین‌بار، دکتری  
معماری منظر، دانشگاه تهران  
atashinbar@ut.ac.ir

# به سوی خیابان‌های انقلابی؟

## مدیریت منظر خیابان‌های تهران در دوره انقلاب اسلامی

**چکیده:** خیابان‌های تهران بی‌شک از مؤثرترین عناصر شهری در تاریخ معاصر ایران طی وقوع انقلاب اسلامی در نیمه قرن چهاردهم شمسی است؛ چه قبل از آن که پرکشش‌ترین مکان عمومی برای حضور جوانان در صحنه‌های انقلاب بود و چه پس از آن که تغییر نگاه ایدئولوژیک کشور، دیدگاه مدیریت شهری به خیابان را نیز متحول کرد:

«آن حاشیه‌های اطراف تهران، آن زاغه‌نشین‌ها و آن چادرنشین‌های اطراف تهران بیشتر مورد نظر باشند تا قسمت شمال شهر؛ توجه به این قشر مستضعف از توجه بر قشر مرفه بیشتر باشد» (امام خمینی، ۱۳۵۸: ۱۴۴).

عمق این تغییرات تا حدی است که در بیرون، ناکامی‌های حاصل از ضعف مدیریت شهری به پای دیدگاه ایدئولوژیک نظام نوشته می‌شود؛ در داخل نیز موفقیت چشم‌گیری برای دستیابی به آرمانشهر انقلابی به دست نیامده است و خیابان در ام‌القرای اسلام یعنی تهران، سهم بسزایی در احساس عدم مطلوبیت از شهر بر عهده دارد.

این مقاله در صدد است با بررسی رویکردهای مدیریت شهری تهران طی چهار دهه پس از پیروزی انقلاب اسلامی، سیاست‌های مختلف ساماندهی خیابان را مورد تحلیل قرار دهد و منظر خیابان‌های تهران پس از انقلاب را قرائت کند.

واژگان کلیدی: منظر خیابان، تهران، مدیریت شهری، پس از انقلاب اسلامی.



تصویر ۱  
Pic 1

تصویر ۱: نواب پروژه‌های برگرفته از طرح جامع اول است که در ۱۳۶۹ پس از تصویب شورای عالی معماری و شهرسازی ایران در دستور کار شهرداری تهران قرار گرفت. رویکرد مدیریت شهری به خیابان در این پروژه قابل مشاهده است: عنصری کارکردی جهت ارتباط سریع شمال با جنوب و اتصال دهنده مناطق شهری. دید جنوب به شمال بزرگراه نواب، تهران. مأخذ: [www.nabteh.ir](http://www.nabteh.ir)

Pic 1: The NAWAB project produced the first Master Plan of Tehran launched by the Mayor after approval of the Superior Council of Urban Planning and Architecture in 1991. In this project, the urban management approach to the street is visible: it is a functional element for rapid connection between the north and south and between urban areas. A view of south to north of "Nawab" project, Tehran. Source: [www.nabteh.ir](http://www.nabteh.ir)

همچنین وزارت مسکن و شهرسازی در ۱۳۷۴ آئین نامه‌ای را برای راه‌های شهری تصویب کرد که در آن فراهم کردن امکان جابجایی برای وسایل نقلیه موتوری (نقش جابجایی)، فراهم کردن امکان دسترسی وسایل نقلیه موتوری به بناها و تأسیسات (نقش دسترسی)، ایجاد بستری برای ارتباطات اجتماعی نظیر کار، گردش، بازی و ملاقات (نقش اجتماعی)، شکل‌دادن به ساختار معماری (نقش معماری شهری)، تأثیر در آب و هوای محیط اطراف (نقش تأثیرات آب و هوایی) و تأثیر در اقتصاد شهر (نقش اقتصادی) از نقش‌های اصلی خیابان شمرده شده است. در ۱۳۸۲، طرح تحقیقاتی بررسی عناصر و عوامل مؤثر در شکل‌گیری سیمای شهری که از سوی مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری معاونت شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی به دفتر فنی، آموزشی و پژوهشی دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی واگذار شده بود، تحویل داده شد؛ راهکارهای ارائه شده در این طرح با نادیده گرفتن حوزه معنایی شهر، تنها به کالبد توجه کرده است (تصویر ۲). در حالی که مدیریت شهری با شعارهای معنامحور، خیابان‌ها و ساختمان‌های متنوع و متعدد را تا زمانی که در خدمت تحقق ارزش‌های انسانی قرار نگیرد مطلوب نمی‌دانست:

"نمی‌توان شهری را مطلوب دانست که ساکنین آن در بهترین حالت بسان روپت‌های متحرک و بی‌احساس و در چارچوب ضوابط مدون تعامل می‌کنند" (احمدی‌نژاد، ۱۳۸۷: ۶۵).

**مدیریت پروژه‌های خیابان: تداوم طراحی ابرکتیو**  
با ادامه روند مدیریت شهر و از جمله خیابان‌های آن براساس طرح جامع، در ۱۳۸۶، شورای عالی شهرسازی و معماری ایران طرح راهبردی - ساختاری جدید را نیز تصویب کرد. در قسمت ششم از طرح جامع سوم، نظام حرکت و دسترسی در قالب معرفی جغرافیایی و ترافیکی خیابان‌ها مورد بررسی قرار گرفته و به عدم تکمیل شبکه بزرگراهی، به عنوان نقص شبکه ارتباطی اشاره شده است:

"حداقل عرض معابر دسترسی در اجرای طرح‌های جامع و تفصیلی شهر تهران، در کل سطح شهر و در تمامی پهنه‌ها، ۶ متر خواهد بود. موارد استثناء (عرض کمتر از ۶ متر) در طرح تفصیلی مشخص و به تصویب کمیسیون ماده (۵) شهر تهران خواهد رسید" (نهاد برنامه‌ریزی توسعه شهری تهران، ۱۳۸۶). در مرحله تهیه طرح «سیدامیر منصور» رویکرد مکانیستی طرح جامع، متعارض بودن اهداف در طول برنامه طرح، کالبدی بودن، آرمانگراییانه بودن و عدم تحقق‌پذیری را سبب بی‌توجهی به شرایط فرهنگی، ملی و محلی دانست (منصوری، ۱۳۸۵)، همچنین «ناصر براتی» تدوین و ساماندهی ساختار فضایی شهر تهران بدون توجه به مردم و درک آنها از فضای شهری موجود را عامل بی‌سامانی فضایی تهران معرفی کرد و هشدار داد با اجرا شدن این طرح، مشکلات تهران در آینده نیز همچنان ادامه خواهد یافت (براتی، ۱۳۸۹: ۹). رویکردهای بدون هدف، غیر کارشناسی و تکه‌تکه مدیریت شهری، تنها کمکی شد برای شکل‌گیری مراکز اقتصادی بزرگ که با استفاده از منافذ قانونی، خیابان‌ها را برای سودهای کلان در اختیار خود گیرند: "هر پاساژ، اقیانوسی است و خیابان‌های شهر رودخانه‌های بزرگانند که آخرش به پاساژها می‌رسند. همه رودها به اقیانوس می‌رسند" (دادخواه، ۱۳۸۸: ۲۵).

این مسایل در حالی بروز پیدا کرد که سند چشم‌انداز ۲۰ ساله تهران مصوب ۲۱ فروردین ۱۳۸۶، سند راهبردی سیمای مطلوب در ۱۴۰۴، تهران را جهان‌شهری فرهنگی، دانش‌بنیان با هویت اصیل ایرانی و اسلامی، زیبا، مقاوم، مرفه و معیار در دنیای اسلام در نظر گرفته است (پیرهادی، ۱۳۹۲). رهبری انقلاب نیز در دیدار ۴ تیر ۱۳۸۶ با شهردار و اعضای شورای

مربوط به تاریخ و جغرافیای ایران باشد (شورای عالی انقلاب فرهنگی، ۱۳۶۷). با خاتمه جنگ تحمیلی و عدم دستیابی به نتایج قابل قبول در عرصه مدیریت خیابان، احکام و برنامه‌های طرح جامع که توسط آمریکایی‌ها و فرمانفرمایان تهیه شده بود به عنوان تنها مدارک موجود، ملاک عمل قرار گرفت. پس از جنگ با بهره‌گیری از اقتدار مدیریتی «غلام‌حسین کرباسچی»، برنامه‌های طرح جامع با سرعت و توان بیشتری نسبت به قبل از انقلاب پیش رفت تا جایی که برخی طرح‌های آن مانند پروژه نواب به مرحله اجرا درآمد (تصویر ۱). نواب، خیابانی شمالی - جنوبی در مرکز تهران بود که از طریق بسط روابط و پیوندهای اجتماعی، قومی و فرهنگی، نقشی حیاتی در سازمان فضایی محله بر عهده داشت. اما رویکرد منشور آنتی طرح جامع، که خیابان در آن عنصری واسط و رابط میان منطقه‌های کارکردی است، نواب را به بزرگراهی میان دو جزیره جدا از هم تبدیل کرد. با اجرای این طرح خیابان‌های تهران برای عبور برندهای مختلف اتومبیل که هر سال وارد می‌شد، آماده شد و ارتباط سریع در اولویت قرار گرفت.

با آغاز برنامه اول (۱۳۶۸ - ۱۳۷۲)، جهت‌گیری سیاست‌های اقتصادی به اجرای ابزارهای خصوصی‌سازی در کشور تمایل داشت؛ شهرداری تهران از اولین دستگاه‌هایی بود که با پیروی از این سیاست از طریق فروش تراکم مزاد ساختمانی، دریافت عوارض و تغییر کاربری درآمدزا شد. تراکم مزاد به بلندمرتبه سازی‌های بی‌رویه و برهم زدن پیوستگی دید در جداره و تغییر کاربری به تضعیف جنبه‌های مردمی و گسترش ابعاد اقتصادی خیابان انجامید. این اقدامات در حالی انجام می‌گرفت که طرح جامع نه تنها مانعی برای رشد آن نبود بلکه با رویکردهای مدرنیستی خود، زمینه را نیز برای عملکرد محور کردن خیابان‌ها باز کرد.

**مدیریت جداره خیابان: تداوم زیبایی‌شناسی کلاسیک**  
با اتمام دوره ۲۵ ساله طرح جامع اول، طرح جامع دوم تهران توسط وزارت مسکن و شهرسازی در ۱۳۷۰ تصویب و در ۱۳۷۱ با عنوان طرح جامع ساماندهی شهر تهران به شهرداری ابلاغ شد. در این طرح از میان مشکلات تهران، به مسائل عمومی مانند کمبود سرمایه، رشد شهر، اجرای طرح، آلودگی زیست‌محیطی، حمل‌ونقل همگانی و نظام اداری اشاره شده ولی سخنی از مؤلفه‌های منظر شهری مانند خیابان به عنوان عنصری مستقل در مدیریت فضای شهر به میان نیامده است. به موازات تصویب طرح جامع دوم، مدیریت شهری که نواقص طرح جامع اول در ساماندهی خیابان را تجربه کرده بود، جهت رفع کاستی‌های یک دهه گذشته، ساماندهی نمای شهری را نیز در دستور کار خود قرار داد. بدین منظور شورای عالی شهرسازی و معماری ایران ضابطه‌ای را در ۱۳۶۹ تصویب کرد که به موجب آن کلیه سطوح نمایان ساختمان‌های واقع در محدوده و حریم شهرها و شهرک‌ها که از داخل معابر قابل مشاهده است، اعم از نمای اصلی یا نماهای جانبی، نمای شهری محسوب شده و لازم است با مصالح مرغوب به طرز مناسب، زیبا و هماهنگ ناماسازی شود. ضمن اینکه صدور گواهی پایان کار ساختمان مشروط به انجام ناماسازی نماهای اصلی و جانبی است. در این ضوابط بر هماهنگی مصالح، بافت، پیشانی، بالکن‌ها و دیوارهای محصورکننده تأکید ویژه شده است. به دنبال تصویب این ضابطه، تدوین مبانی سامان‌دهی نمای شهری از سوی شورای مذکور در ۱۳۷۴ به «مهندسین مشاور مهران» ابلاغ شد. هدف از این قرارداد تدوین مبانی و ارائه راه‌کار به منظور روشن شدن نحوه برخورد با مقوله ساماندهی نمای شهری بود (مهران، ۱۳۷۵)؛ نتیجه این قرارداد آرایه ضوابط عمومی نمای شهری است که تنها به جزئیات، مصالح، رنگ آمیزی، اعلانات و حصار می‌پردازد.

**مقدمه**

تهران پس از پیروزی انقلاب، شاهد مدیریت ۱۵ شهردار بوده است که همگی با حکم دولت وقت (از دوره محمدتوسلی تا غلام‌حسین کرباسچی، ۱۳۷۷ - ۱۳۵۷) و یا انتخاب شورای شهر (از دوره مرتضی الویری تا محمدباقر قالیباف، ۱۳۷۸ - امروز)، نماینده جریان‌های سیاسی حاکم در جمهوری اسلامی بوده‌اند. اما عدم موفقیت مدیریت شهری در تطبیق شعارهای انقلابی با وضع موجود تهران، باعث شد همچنان معماری و شهرسازی انقلابی یکی از محورهای مناظره فرهنگی - اجتماعی انتخابات ریاست جمهوری دوره یازدهم، در برنامه زنده تلویزیونی باشد و نامزدها مسئولیت را متوجه شهرداری، شورای شهر و شورای انقلاب فرهنگی دانستند.

بخش بزرگی از احساس عدم مطلوبیت تهران وابسته به وجه کیفی خیابان‌هاست که در افکار عمومی از آن به اغتشاش بصری یاد می‌شود. با توجه به عزم مدیریت شهری در ارتقاء کیفی خیابان‌ها و اقدامات چندجانبه دستگاه‌های اجرایی ذیربط طی چهار دهه، به نظر می‌رسد نقصی در اسناد راهبردی مدیریت خیابان منجر به این احساس ناراضی‌تایی شده است.

**فرضیه**

فقدان یک سیاست مشخص در اسناد راهبردی مدیریت خیابان‌های تهران پس از انقلاب اسلامی، منظر کاپیتالیست را برای خیابان رقم زده که بنیان آن وابسته به کالبد خیابان است، نه معنای خیابان.

**مدیریت رهاشده خیابان: تداوم خیابان‌های منشور آنتی**

چند ماه پیش از پیروزی انقلاب اسلامی، شهردار وقت تهران غلام‌رضا نیک‌پی، برای کم کردن شور انقلابی مردم اقدام به توسعه حریم شهری تهران کرد تا با پایین آمدن قیمت زمین‌ها، مستضعفان نیز خانه‌دار شوند. پس از پیروزی انقلاب، تقاضای انباشته شده برای مسکن و مسئله اجاره نشینی به قدری گسترده بود که برخی آن را به دلیل اوج‌گیری انقلاب نسبت می‌دادند. این امر موجب شد مدیریت شهری تأکید ویژه‌ای بر ابعاد کمی مسکن‌سازی انقلابی داشته باشد. در این رویکرد معنای خیابان به "راه" میان خانه‌ها تنزل پیدا کرد. همچنین، تأکید دولت وقت بر عملکرد سیاسی خیابان، نهضت تغییر نام مطابق با فضای انقلابی کشور را رقم زد؛ از جمله اینکه در سال ۱۳۶۰ وزیر کشور طی اطلاعیه‌ای، به پیشنهاد شهردار تهران و با استناد به اختیارات قانونی وزارت کشور، نام خیابان مصدق - نامی مربوط به دوره انقلاب و جایگزین نام پهلوی - را به ولیعصر تغییر داد (مهدوی کنی، ۱۳۶۰). با آغاز جنگ تحمیلی و نیاز به بازسازی خرابی‌های ناشی از آن، ابعاد کیفی خیابان به طور کامل کنار گذاشته شد و فضای سبز، ترافیک، بهداشت، جمع‌آوری زباله و آلودگی هوا به مهم‌ترین محورهای مدیریتی خیابان تبدیل شد (حبیبی، ۱۳۹۲). در این زمان تنها قانونی که برای تأکید بر جنبه فرهنگی خیابان به تصویب شورای عالی انقلاب فرهنگی رسید بار دیگر بر نام‌ها تصریح داشت تا

عدم توجه به بعد معنایی خیابان، منظری را برای خیابان‌های تهران رقم زده که برخلاف شعارهای انقلابی، درک عمومی از آن برگرفته از زندگی طبقه محروم جامعه نیست، بلکه سرعت و سرمایه شخصی از شناسه‌های اصلی آن محسوب می‌شود.

تصویر ۲

Pic 2



تصویر ۲: این طرح در بررسی خیابان انقلاب، به سرزندگی و حیات فعالیت‌های اجتماعی آن در تهران اشاره می‌کند که خیابان را در طول آن پرتنوع، مداوم و گیسرا می‌سازد؛ همچنین براساس هویت تاریخی این محدوده پیشنهاد می‌شود با تعیین رنگ‌های متناسب با ارزش‌های محیطی و تکرار آنها در عناصر و تجهیزات شهری، هویت و ارزش‌های خاص آن احیا شود؛ علی‌الخصوص اینکه با توجه به تنوع رنگی کم‌البسه مردم ایران و نیاز به تأکید رنگ در محیط شهری، اهمیتی ویژه دارد (دفتر فنی، آموزشی و پژوهشی دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۸۲).

تصویر ۳: دو طبقه کردن بزرگراه صدر از پروژه‌های ترافیک محور تهران است که با رویکرد مدرنیستی برگرفته از طرح جامع اول نسبت به خیابان به اجرا درآمد. بزرگراه صدر، تهران. مأخذ: www.taraznews.com

Pic3: Construction a floor on the "Sadr highway", one of the projects in Tehran circulation. The idea comes from the modernist approach the first Master Plan of Tehran. Sadr Highway, Tehran. Source: www.taraznews.com

Pic 2: This conception in study of ENGHELAB (revolution) street indicates friendliness and social activities occurring variety, consistency and impressions more. Given the historical identity of the street, appropriate colors to environmental values have been proposed (technical, educational and research office, School of Architecture, SHAHID BEHESHTI University, 2003). "Enghelab (Revolution) street", the "Moniri-e Javid" intersection, Tehran. Photo: Mohammad Atashinbar, 2012.

در رنگ آمیزی نماز رنگ‌های ملایم ترکیبات کرم و قهوه‌ای روشن یا سفید که با محیط و طبیعت تهران هماهنگی داشته باشند استفاده شود. به کارگیری رنگ‌های بسیار تند یا رنگ‌های اصلی و مکمل بصورت خالص ممنوع است. - بیرون زدگی‌ها از هر نوع به استثناء قرنیز لب بام در معابر اصلی شهری مجاز نمی‌باشد.

- آگهی‌ها باید در محل‌های از پیش تعیین شده توسط شهرداری نصب شوند. - سایبان‌ها، نورشکن‌ها، نرده‌های فلزی، کرکره و تابلوی مغازه‌ها مطابق طرح‌های نمونه باشند که توسط شهرداری تهیه و در اختیار مالکین قرار خواهد گرفت.

۳. در یک موضع مشخص مانند ترافیک، فضای سبز، حمل و نقل عمومی و ساماندهی بافت‌های فرسوده و یا یک مکان مشخص مانند فرودگاه‌ها، مصلی تهران، نمایشگاه بین‌المللی و کتابخانه‌ها.

### فهرست منابع

- احمدی‌نژاد، محمود. (۱۳۸۷). شهروندان شهرآرمانی. شهرآرمانی، ۹۹: ۶۷-۶۴.
- از تدوین طرح جامع تهران توسط معمار یهودی تا تراکم فروشی به سبک کرباسچی. قابل دسترس در: <http://www.mashreghnews.ir> (تاریخ مراجعه: ۹۲/۸/۵).
- براتی، ناصر. (۱۳۸۹). تحلیلی بر ساختار فضایی در طرح جامع جدید تهران. مجله منظر، ۱۲(۲): ۹-۶.
- پیرهادی، محسن. (۱۳۹۲). تهران در سال ۱۴۰۴ چگونه باید باشد. قابل دسترس در: <http://alef.ir/vdcgnn9q7ak97x4.rpra>. (تاریخ مراجعه: ۹۲/۸/۱).
- حبیبی، محمدنبی. (۱۳۹۲). ناگفته‌های حبیبی از شهرداری در جنگ، سیل و بمباران. قابل دسترس در: <http://www.mashreghnews.ir> (تاریخ مراجعه: ۹۲/۸/۵).
- خلیجی، کیوان. (۱۳۸۹). نگاهی به سند راهبردی طراحی منظر شهری تهران. مجله منظر، ۱۱(۲): ۷۵-۷۵.
- خمینی (امام)، سیدروح‌الله. (۱۳۵۸). صحیفه نور، مجموعه سخنرانی‌ها و پیام‌های حضرت امام خمینی (ره). تهران: موسسه تنظیم و نشر آثار امام خمینی (ره).
- دادخواه، سینا. ۱۳۸۸. یوسف/یاد، خیابان سی‌وسوم، تهران: نشر چشمه.
- دفتر فنی، آموزشی و پژوهشی دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی. (۱۳۸۲). بررسی عناصر و عوامل مؤثر در شکل‌گیری سیمای شهری. تهران: وزارت مسکن و شهرسازی ایران.
- شورای عالی انقلاب فرهنگی. (۱۳۶۷). سیاست نام‌گذاری خیابان‌ها، اماکن عمومی و مؤسسات. تهران: دبیرخانه شورای عالی انقلاب فرهنگی.
- شورای عالی شهرسازی و معماری ایران. (۱۳۶۹). ضوابط و مقررات نمای شهری. تهران.
- منصوری، سید امیر. (۱۳۸۵). پاسخ به مقاله نهاد تهیه طرح جامع و تفصیلی تهران، در کارگاه‌های نقد طرح جامع قابل دسترس در: <http://isna.ir> (تاریخ مراجعه: ۹۲/۸/۵).
- مهدوی کنی، محمدرضا. (۱۳۶۰). تغییر نام خیابان مصدق. روزنامه اطلاعات، ۳۰ خرداد. تهران.

اسلامی شهر تهران بر توجه همزمان به کالبد و روح شهر تهران به عنوان توجه به فرهنگ و ارزش‌های دینی تأکید داشتند. پس از ابلاغ طرح جامع در ۱۳۸۶ مدیریت شهری با تصویب طرح‌های موضوعی - موضوعی ۲، در صدد رفع کمبودهای آن برآمد؛ در نتیجه آن حدود ۶۰۰ طرح تعریف شد (خلیجی، ۱۳۸۹: ۷۴). انقلاب، همت، شوش، دربند، درکه، دارآباد و فرزاد، از جمله این پروژه‌ها هستند که تدوین شرح خدمات آنها تا اواسط ۱۳۸۹ به طول انجامید و علی‌رغم رفت و برگشت‌هایی که برای اصلاح آن صورت گرفت نتیجه مشخصی نداشت. ناکارآمدی طرح جامع سوم در رویکردهای معنایی به خیابان‌های تهران باعث شد مدیریت شهری همچون گذشته مسئله ترافیک را در اولویت قرار دهد و با کلید زدن پروژه‌هایی مثل تونل توحید (۱۳۸۸ - ۱۳۸۶)، تونل نیایش (۱۳۹۱ - ۱۳۹۰) و بزرگراه صدر (۱۳۹۱ تاکنون)، نهضت سرعت (تصویر ۳) که در طرح جامع اول توصیه شده بود را بار دیگر به اجرا گذارد.

### جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

طی دوره انقلاب اسلامی، علی‌رغم دغدغه‌ها و تأکیدات معنایی در مدیریت شهر، در هیچ‌یک از اسناد شهری سیاست مشخصی برای مدیریت خیابان‌ها ارایه نشده است و این عدم توجه باعث شد نقش آن به عنوان یکی از مؤلفه‌های منظر شهری، در ادراک معنایی شهر تنزل پیدا کند. در دهه چهارم این مدیریت، نگاه دو قطب پدید آورنده خیابان، حکومت و اجتماع، به شئون کالبدی در کف و جداره محدود شده است (جدول ۱) در حکومت، نگاه بخشی و جزئی‌نگر اسناد مدیریتی، خیابان را به فضایی تبدیل کرده است که بار دیگر همچون دهه ۶۰ با تعریض یا احداث، جنبه ترافیکی خیابان در اولویت قرار گیرد و ابتدایی‌ترین شأن خیابان به مهم‌ترین بدل شود: خیابان به مثابه سرعت.

در اجتماع، بهره‌برداری از سرگشتگی قوانین در مدیریت خیابان فرصت آن را ایجاد کرد که با احداث ساختمان‌های متعدد مسکونی و تجاری - خرید زمین، تراکم و تغییر کاربری - جنبه‌های اقتصادی خیابان در اولویت قرار گیرد: خیابان به مثابه سرمایه.

دوره تاریخی	سیاست	رویکرد	عنصر	اولویت منظرین		
				هویت	عملکرد	زیباشناسی
۵۷ تا ۷۰	-	ترافیکی	بازاری	-	ترافیک محور	-
۷۰ تا ۸۵	-	کالبدی	مهندسی	-	-	کلاسیک
۸۵ تا کنون	-	پروژه محور	اقتصادی	-	ترافیک محور	فردی

جدول ۱. جنبه‌های مدیریتی خیابان طی چهار دهه پس از انقلاب اسلامی. مأخذ: نگارنده، ۱۳۹۲.

Table 1. Managerial aspects of street four decades after the Islamic revolution. Source: author, 2013.

عدم توجه به شأن معنایی خیابان در ادراک شهروندان از آن، منظری را برای خیابان‌های تهران رقم زده است که برخلاف شعارهای انقلابی، درک عمومی از آن برگرفته از زندگی طبقه محروم یا متوسط جامعه نیست بلکه سرعت و سرمایه شخصی به شناسه‌های اصلی آن تبدیل شده‌اند؛ چنین منظری که توجه آن بیشتر به طبقات مرفه جامعه معطوف است را می‌توان منظر کاپیتالیست نامید.

### پی‌نوشت

۱. اصطلاحی که از سوی مسئولان سیاسی کشور به دفعات به کار گرفته شده است.
۲. برخی از مفاد آن عبارتند از: - استفاده از نماهای پانل شیشه‌ای یا فلزی در کلیه ساختمان‌های مسکونی ممنوع است. - از سنگ تنها در محورهای اصلی شهری و یا در ساختمان‌های خاص می‌توان استفاده نمود. - بکارگیری آجرهای نما موسوم به سه‌سنتیمتری در نمای کلیه ابنیه ممنوع است.

# Toward Revolutionary Streets?

## Street landscape management of Tehran during the Islamic Revolution

Mohammad Atashinbar, Ph.D. in Landscape Architecture, University of Tehran, Iran. atashinbar@ut.ac.ir

**Abstract:** The streets of Tehran are, undoubtedly, one of the most effective urban elements in the contemporary history of Iran during the Islamic Revolution (the second half of the twentieth century); both in the pre-revolutionary period when the street was the favorite public place for presence of the youth in scenes of revolution and in the post-revolutionary period when ideological view of the country changed urban management approaches toward the street:

« Slums where homeless people of Tehran live require more attention than the north of the city; the concentration should be on the poor more than the rich (Imam Khomeini, 1979: 144). »

These changes were so profound that in abroad, failures due to urban management weakness were considered a result of ideological system faults. Simultaneously, inside

the country, the new managements have not reached significant success towards achieving the revolutionary utopia; Streets are huge reason for dissatisfaction of Tehran residents.

This article aims to study the tactics of street orientation in four decades of post revolutionary, through the analysis of urban management approaches in order to result into a reading of "street landscape" in Tehran.

**Keywords:** Street landscape, Tehran, urban management, after the Islamic revolution.

### Reference list

- Ahmadinejad, M. (2008). Citizen of utopia. Municipalities, 92: 64-67.
- Barati, N. (2010). The spatial structure analysis in new master plan of Tehran. Journal of MANZAR, 2(12): 6-9.
- Dadkhah, S. (2009). *Yousef-abad: thirty-Third Street*. Tehran: Cheshmeh.

- Habibi, M. (2013). *Untold from municipalities in war, floods and bombings*. available from: www.isna.ir (accessed 06/10/2013)
- Imam Khomeini, S.R. (1979). *Sahife-ye Nour*, vol. 10. Tehran: Institute of Imam Khomeini.
- Khaliji, K. (2010). A look over the strategic document of Tehran urban landscape designing. Journal of MANZAR, 2(11): 72-75.
- Mahdavi-kani, M.R. (1981). Mossadegh Street renaming. *Etela'at newspaper*, 20th June, Tehran.
- Mansouri, S.A. (2007). *In response to the article of instituted the third master plan of Tehran - Criticism master plan workshops*. available from: www.isna.ir (accessed 17/01/20013)
- Mashregh News. (2013). *from first master plan of Tehran to sale the density in KARBASCHI style*, available from: www.mashreghnews.ir (accessed 02/03/2013).
- Mehrazin Consulting Engineers. (1996). *Organizing the Tehran urban facades*. Tehran: urbanism and architecture department of Tehran municipality.
- Ministry of roads and urban development. (1995). *Urban road design approval, section 1*. Tehran: Tehran urban planning and research center.
- Pir-hadi, M. (2013). *How should be the Tehran in 2025?* available from : www.alef.ir (accessed 22/04/2013)
- shahid Beheshti University. (2003). *Analysis the elements and factors in shaping the urban landscape*. Tehran: Ministry of roads and urban development.
- Supreme Council for Urbanism and Architecture of Iran. (1990). *Standards and regulations of urban facades*, 19th November. Tehran.
- Supreme Council of the Cultural Revolution. (1989). *Policy of naming streets, public places and institutions*. 24th January, Tehran.
- Tehran urban planning and research center. (2007). *the main Structural and strategic document of Tehran*. Tehran: Supreme Council for Urbanism and Architecture of Iran.

تصویر ۳

Pic 3

