



Shahid Beheshti University
Faculty of Literature and Human Sciences
Department of History

Journal of History of Iran
Vol 18, No 2, Autumn and Winter 2025
ISSN: 2008-7357 E-ISSN: 2588-6916



DOI: <https://doi.org/10.48308/irhj.2025.240050.1422>

Research Paper

Investigation of the Evolution of Street Sweeping in Pahlavi-era Shiraz: From Daily Duties to Social Challenges

1. Soleyman Heidari,^{ID} 2. Banafsheh Zarrabi^{ID}

1. Associate professor of the History department, Shiraz University, Shiraz, Iran, (Corresponding Author), Email: Soleymanheidari@shirazu.ac.ir

2. PhD student of Iranian studies, Bamberg University, Germany, Email: banafshezrb@gmail.com

Received: 2025/05/21 PP 184-208 Accepted: 2025/07/23

Abstract

The sweeping system in Shiraz during the Pahlavi era, as part of the urban modernization process, encountered significant social transformations and structural challenges. This study addresses two primary research questions: What social, institutional, and economic challenges did sweepers, as an emerging group shaped by modernity in a traditional city like Shiraz, face? And how did the central government's modernization and centralization policies impact the sweeping system and its structural changes in Pahlavi-era Shiraz? Employing a descriptive-analytical method, this research draws on archival documents, local press reports, and library resources. The findings reveal that sweepers, beyond their technical duties such as street cleaning and waste management, performed multifaceted roles, including ditch dredging, transporting waste outside the city, irrigating trees, and even participating in firefighting operations. These activities not only contributed to improved urban hygiene and order but also served as a symbol of state authority and social order in public spaces. In line with the Pahlavi regime's centralizing policies and the strengthening of local bureaucratic institutions, sweepers' activities became more structured. However, this group faced numerous challenges, including low wages, frequent delays in payment, lack of social insurance, job insecurity, spatial discrimination in the allocation of urban resources, and the absence of institutional housing. The introduction of mechanized tools, modern division of labor, and the use of uniforms, while improving the outward appearance of their work, failed to address deep-seated social and class inequalities. This study demonstrates that, despite their critical role in ensuring urban order, safety, and hygiene, sweepers lacked sufficient legal and livelihood support.

Keywords: Social history, Shiraz, Sweeper, Urban modernization, Pahlavi era, Urban services.

Citation: Heidari, Soleyman and Banafsheh Zarrabi. 2025. *Investigation of the Evolution of Street Sweeping in Pahlavi-era Shiraz: From Daily Duties to Social Challenges*, Journal of History of Iran, Autumn and Winter, Vol 18, No 2, PP 184-208.



Copyright:©2025 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Introduction

Urban cleaning has long been recognized as a fundamental pillar for establishing order, public health, and enhancing the quality of life in cities. In Iran, the enactment of the Baladieh Law on 11 Khordad 1286 (2 June 1907) marked the institutionalization of urban cleaning and public hygiene management. Modeled on Western urban management frameworks, this law delegated the responsibility of organizing public spaces and city hygiene to municipalities (baladieh). Within this modern structure, the “street sweeping” or “roftgar” emerged as a key agent of urban order, tasked with duties such as street cleaning, waste collection, and waste management. The term “sopur,” derived from the Turkish verb “süpürmek” (to sweep), was commonly used in the early Pahlavi period but was gradually replaced by “roftgar” following the establishment of the Persian Language and Literature Academy in 1314 (1935). In Shiraz, the formation of the municipality, roughly concurrent with Tehran, laid the foundation for the street cleaning profession. However, the nascent institution faced inefficiencies due to its novelty, a shortage of skilled labor, and the turbulent political-social conditions following World War I. With the onset of the Pahlavi era, the government’s modernization and centralization policies brought significant transformations to Shiraz. The Law on the Construction and Expansion of Streets, enacted on 22 Aban 1312 (13 November 1933), transformed street construction and the redefinition of public spaces into symbols of modernization. Streets such as Karim Khan Zand and Lotfali Khan Zand became new hubs of social and economic activity, replacing traditional bazaars. Urban cleaning evolved beyond a mere service function, becoming integral to the discourse of modern power and discipline, institutionalizing order, transparency, and oversight in the city. Street cleaners, in addition to their service roles, became symbols of state authority and social order in public spaces. This study examines the role of street sweeping in the urban modernization of Shiraz, its social, economic, and institutional challenges, and the impact of the Pahlavi government’s centralizing policies on the street sweeping system. Employing a descriptive-analytical method and relying on archival documents, local newspapers, and library resources, this study analyzes the multifaceted role of street sweeping and its structural inequalities.

Materials and Methods

This study adopts a descriptive-analytical approach, with data collected from diverse sources, including archival documents, local newspapers, and library resources. Primary sources from the National Library and Archives of Iran (SAKMA)

provide comprehensive information on the duties, working conditions, livelihood challenges, and institutional structures of street sweeping. These documents include municipal performance reports, administrative correspondence, public complaints, and supervisory meeting minutes. Local newspapers, such as *Pars*, *Estakhr*, and *Jam-e Jam*, were analyzed to examine public perceptions of street sweeping issues and citizens' perspectives. Library resources were reviewed to contextualize the historical and social background of urban modernization and the role of urban services during the Pahlavi era. Data analysis involved qualitative coding of documents and the extraction of key themes, such as the multifaceted duties of street sweeping, economic inequalities, weak citizen cooperation, and the impact of modernization policies. To enhance the validity of findings, data from various sources (archives, newspapers, and books) were cross-referenced to ensure accuracy and comprehensiveness. The study focuses on two primary research questions: 1) What were the social, institutional, and economic challenges faced by street sweeping in Pahlavi-era Shiraz? 2) How did the government's modernization and centralization policies influence the street cleaning system and its structural changes? Research limitations include incomplete access to some archival documents and a scarcity of prior studies on street sweeping in Shiraz, which were mitigated through meticulous analysis of available sources. Theoretical frameworks, such as Bourdieu's theory of cultural capital and Putnam's theory of social capital, were employed to analyze the social and institutional dimensions of the issues.

Result and Discussion

Street sweeping in Pahlavi-era Shiraz played a pivotal role in urban order and hygiene. Their duties extended beyond street cleaning to include dredging water channels, transporting waste outside the city, irrigating green spaces, and even participating in firefighting operations.

These activities not only improved urban hygiene and physical order but also reproduced state authority in public spaces as part of the modern disciplinary discourse. The Pahlavi modernization policies, such as the 1312 (1933) Law on Street Construction, expanded street development and paving, introducing mechanized tools like water-spraying machines (1310/1931) and waste transport vehicles (1940s). These advancements enhanced the efficiency of urban services and modernized the city's appearance.

However, structural inequalities persisted as significant barriers. Low wages, frequent payment delays, and the absence of insurance until the late 1940s imposed

severe financial burdens on street sweeping. Strikes in the 1940s, particularly during the World War II crisis, reflected growing class consciousness and resistance to unjust conditions. Weak citizen cooperation, rooted in low cultural capital and discriminatory attitudes toward street cleaners, undermined public participation in urban cleaning. Stringent municipal oversight, dismissals due to illness or military service obligations, and a lack of job security exacerbated institutional challenges. The introduction of uniforms in the 1940s and mechanized tools improved the appearance of the profession but failed to address class disparities. Spatial discrimination in resource allocation between affluent and traditional neighborhoods marginalized older districts and altered their demographic structures.

The allocation of land for municipal housing in 1961 was a positive step, but within the framework of modernization policies, it maintained social-geographical distances between street sweeping and higher classes. These findings indicate that urban modernization, despite physical advancements like asphalt paving and street curbing, failed to achieve social justice for street cleaners. Putnam's social capital theory highlights the lack of effective communication between citizens and street cleaners, hindering trust and civic participation. Additionally, Goffman's theory of social performance confirms uniforms as symbols of urban order and control, yet this symbolism could not resolve deep social inequalities.

Conclusions

Street sweeping in Pahlavi-era Shiraz was a key actor in urban order and hygiene, with multifaceted roles extending beyond street cleaning to include dredging water channels, waste transport, green space irrigation, and firefighting. These duties underscored their significance in the urban modernization process. However, challenges such as low wages, payment delays, lack of insurance until the 1950s, and weak citizen cooperation-rooted in low cultural capital-undermined their social and economic status. The Pahlavi modernization and centralization policies, through bureaucratic structures and mechanized tools, enhanced the efficiency of urban services but failed to address structural inequalities. Spatial discrimination in resource allocation and the marginalization of traditional neighborhoods exacerbated class disparities. The allocation of land for municipal housing in the 1960s was a step toward improvement, but insufficient. This study demonstrates that urban modernization, despite its physical achievements, did not achieve social justice for street sweeping, emphasizing the need to examine the social history of marginalized groups in the modernization process.



دانشگاه شهید بهشتی
دانشکده ادبیات و علوم انسانی
گروه تاریخ

مجله تاریخ ایران

سال ۱۸، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۴
شاپا الکترونیکی: 2588-6916 شاپا: 2008-7357



DOI: <https://doi.org/10.48308/irhj.2025.240050.1422>

مقاله پژوهشی

بررسی تحولات رفتگری در شیراز عصر پهلوی: از وظایف روزمره تا چالش‌های اجتماعی

۱. سلیمان حیدری،^{ID} ۲. بنفشه ضرابی^{ID}

۱. دانشیار گروه تاریخ، دانشگاه شیراز شیراز، ایران. (نویسنده مسئول)، رایانامه: soleymanheidari@shirazu.ac.ir

۲. دانشجوی دکتری ایران‌شناسی، دانشگاه بامبرگ، بامبرگ، آلمان. رایانامه: f.ghalavand@pnu.ac.ir

دریافت: ۱۴۰۴/۰۲/۳۱ صص ۱۸۴-۲۰۸ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۵/۱۳

چکیده

نظام رفتگری در شیراز دوره پهلوی، به عنوان بخشی از فرایند نوسازی و مدرنیزاسیون شهری، با تحولات اجتماعی و چالش‌های ساختاری مواجه بود. دو سؤال اصلی پژوهش این است که رفتگران به عنوان قشر نوپدید برآمده از مدرنیته، در شهری سنتی مانند شیراز با چه چالش‌های اجتماعی، نهادی و اقتصادی مواجه بودند؟ و سیاست‌های نوسازی و تمرکزگرایی دولت مرکزی چه تأثیری بر نظام رفتگری و تغییرات ساختاری آن در شیراز دوره پهلوی داشت؟ این مطالعه با رویکرد توصیفی-تحلیلی و با بهره‌گیری از اسناد آرشیوی، گزارش‌های مطبوعات محلی و منابع کتابخانه‌ای انجام شده است. یافته‌ها نشان می‌دهد که رفتگران، فراتر از وظایف فنی، نظیر نظافت معابر و مدیریت پسماند، نقش‌های چندوجهی شامل لایروبی جوی‌ها، حمل زباله به خارج شهر، آبیاری درختان و حتی مشارکت در عملیات آتش‌نشانی ایفا می‌کردند. این فعالیت‌ها نه تنها به بهبود بهداشت و نظم شهری کمک کرد، بلکه به عنوان نمادی از اقتدار دولت و نظم اجتماعی در فضاهای عمومی عمل می‌کرد. هم‌راستا با سیاست‌های تمرکزگرایی پهلوی و تقویت نهادهای بوروکراتیک محلی، فعالیت‌های رفتگران ساختارمند شد، اما این قشر با مشکلات متعددی مثل حقوق ناچیز، تأخیر مکرر در پرداخت‌ها، نبود بیمه اجتماعی، فقدان امنیت شغلی، تبعیض فضایی در تخصیص منابع شهری و نبود مسکن سازمانی مواجه بودند. ورود ابزارهای مکانیزه، تقسیم کار نوین و استفاده از لباس فرم، اگرچه ظاهر کار را بهبود بخشید، اما نتوانست نابرابری‌های عمیق اجتماعی و طبقاتی را برطرف کند. این پژوهش نشان می‌دهد که رفتگران با وجود نقش کلیدی در تأمین نظم، امنیت و بهداشت شهری، از حمایت‌های حقوقی و معیشتی کافی برخوردار نبودند.

واژه‌های کلیدی: تاریخ اجتماعی، شیراز، رفتگر، نوسازی شهری، پهلوی، خدمات شهری.

استناد: حیدری، سلیمان و بنفشه ضرابی. (۱۴۰۴). بررسی تحولات رفتگری در شیراز عصر پهلوی: از وظایف روزمره تا چالش‌های اجتماعی، مجله تاریخ ایران، سال ۱۸، شماره ۲، صص ۱۸۴-۲۰۸.



Copyright: ©2025 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

مقدمه

نظافت شهری از دیرباز یکی از ارکان بنیادین شکل‌گیری نظم و سلامت عمومی در بستر زندگی شهری بوده است. در ایران این مفهوم از دوره مشروطه، به‌ویژه با تصویب قانون بلدیه در نخستین دوره مجلس شورای ملی (۱۱ خرداد ۱۲۸۶)، وارد مرحله‌ای نهادی و قانونمند شد. در این چارچوب جدید، مدیریت بهداشت عمومی و نظافت شهرها به بلدیه‌ها (شهرداری‌ها) واگذار گردید؛ نهادی که با الگوگیری از مدل‌های غربی مدیریت شهری، مسئولیت ایجاد نظم فضایی و بهداشتی در فضای شهری را برعهده گرفت.

در این ساختار جدید، «رفتگر» یا «سپور» به عنوان یکی از کارگزاران مستقیم نظم نوین شهری ظاهر شد؛ نیرویی که در استخدام شهرداری و مسئول نظافت خیابان‌ها و جمع‌آوری زباله‌ها بود. در لغت‌نامه دهخدا، واژه «سپور» به معنای مأمور تنظیف آمده است. این واژه برگرفته از فعل ترکی «سُپُرماق» به معنای جارو کشیدن است و در زبان فارسی با معادل «رفتگر» جایگزین شد (لغت‌نامه دهخدا، ذیل واژه سپور). در اوایل دوره پهلوی اول، «سپور» کاربرد رایج‌تری داشت، اما از نیمه دوم این دوره، با تأسیس فرهنگستان زبان و ادب فارسی در سال ۱۳۱۴ (ساکما، ۸۰۴۶/۲۹۷) و در جریان سیاست معادل‌سازی واژه‌های بیگانه، به تدریج واژه «رفتگر» جای آن را گرفت.

ورود شغل رفتگری به ایران را می‌توان یکی از پیامدهای تمدن غربی و فرایند مدرنیزاسیون پس از انقلاب مشروطه دانست. تشکیل بلدیه‌ها در شهرهای مختلف کشور به مثابه نمادهای نظم مدرن، زمینه‌ساز تعریف حرفه‌هایی چون رفتگری شد. در شیراز نیز تقریباً همزمان با بلدیه تهران، اداره بلدیه تأسیس شد و از همان ابتدا نیروهایی با عنوان سپور استخدام شدند. البته فعالیت این اداره و رفتگران تحت نظارت آن، تا سال‌های نخست حکومت پهلوی اول چندان سامان‌یافته و مورد رضایت عمومی نبود. دلیل این ناکارآمدی را باید در تازه‌تأسیس بودن نهاد بلدیه، بی‌تجربگی نیروی انسانی و نیز شرایط نابسامان اجتماعی و سیاسی ناشی از پیامدهای جنگ جهانی اول و دخالت قدرت‌های خارجی در منطقه، به‌ویژه استان فارس جست‌وجو کرد.

با آغاز حکومت پهلوی، در چارچوب سیاست‌های دولت در زمینه نوسازی و توسعه شهری، شهر شیراز نیز دگرگونی‌های چشمگیری را تجربه کرد. تصویب «قانون احداث و توسعه معابر و خیابان‌ها» در ۲۲ آبان ۱۳۱۲، نقطه عطفی در تاریخ شهرسازی نوین ایران به شمار می‌رود (ساکما، ۴۴۵۹۹/۲۹۳). خیابان نه تنها به مثابه راه ارتباطی، بلکه به عنوان مرکز فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی بازتعریف شد و رقبی جدی برای بازارهای سنتی مانند بازار وکیل شیراز گردید. در ادامه، خیابان‌هایی چون کریم‌خان

زند، لطفعلی خان زند، داریوش (توحید)، پهلوی (طالقانی)، شاهپور (۲۲ بهمن)، سعدی و رودکی در امتداد این سیاست شهری احداث شدند. در همین بازه، توجه به نظافت شهری نیز افزایش یافت و این وظیفه برعهده ساختارهای رسمی، از جمله نهاد بلدیه و نیروهای رفتگر قرار گرفت (نصر، ۱۳۸۳: ۳۷-۳۸؛ زاهد زاهدانی، ۱۴۰۴: ۲۰۸).

در این دوره، نظافت شهری تنها وظیفه‌ای فنی و خدماتی نبود، بلکه به تعبیر میشل فوکو، بخشی از گفتمان قدرت و سیاست زیست‌سنجی در بستر شهر مدرن به شمار می‌آمد. از این منظر، پاکیزگی فضاهای عمومی، بخشی از پروژه انضباط‌بخش مدرنیته بود که نظم، شفافیت و نظارت را در ساختار فیزیکی شهر تعبیه می‌کرد. اعمال نظارت‌های سخت‌گیرانه بر عملکرد رفتگران، الزام استفاده از لباس فرم و گسترش بازرسی‌های میدانی، همگی مؤید تلاش دولت برای نهادینه‌سازی نوعی نظم رفتاری و زیستی در فضای شهری بود (پلاگر، ۱۴۰۳: ۱۳). در این چارچوب، حضور رفتگر در فضاهای عمومی، نه تنها کارکرد خدماتی، بلکه نماد نظم، پاکی و نوعی اقتدار پنهان در سطح خیابان بود. از منظر جامعه‌شناسی کارکردگرایانه، رفتگر به مثابه نماد نظم اجتماعی و حافظ سلامت عمومی، عاملی برای بازتولید حس تعلق و امنیت مدنی در کالبد شهر تلقی می‌شد.

فعالیت رفتگران در شیراز - که از آغاز دوره پهلوی شکل ساختاریافته‌تری به خود گرفت - تحت نظارت دقیق شهرداری تا پایان این دوره تداوم یافت. مسئله اصلی پژوهش پیش روی، بررسی جایگاه و نقش رفتگران به عنوان قشری نوپدید در فرایند نظم‌بخشی و ارتقای بهداشت شهری در شیراز دوره پهلوی، با تمرکز بر چالش‌های اجتماعی، اقتصادی و نهادی این گروه، در بستر سیاست‌های نوسازی و مدرنیزاسیون شهری است. هدف پژوهش، تبیین نقش چندوجهی رفتگران در ساماندهی حیات شهری شیراز و تحلیل تأثیر سیاست‌های مدرنیزاسیون بر جایگاه نهادی و اجتماعی این قشر است. در این پژوهش همچنین به شناسایی و بررسی چالش‌های ساختاری، نظیر حقوق ناکافی، نبود بیمه، فقدان امنیت شغلی و تأثیر این عوامل بر وضعیت زیستی و اجتماعی رفتگران پرداخته شده است.

درباره رفتگران تاکنون نه تنها در شیراز، بلکه در دیگر شهرهای ایران نیز پژوهشی صورت نگرفته و در کتاب‌ها و مقالاتی که درباره تاریخ شهرداری‌ها نوشته شده، از جمله حیدری‌نیا (۱۳۸۷)، جلال‌پور (۱۳۹۰)، ترابی فارسانی و ابراهیمی (۱۳۹۳) نقش این قشر زحمتکش مورد توجه قرار نگرفته است. با توجه به فقدان پژوهش در این زمینه، ضرورت بررسی تاریخی - اجتماعی این قشر فرودست بیش از پیش احساس می‌شود؛ تا از این طریق درک عمیق‌تری از تاریخ اجتماعی نوسازی شهری در ایران از جمله شیراز ارائه شود.

پژوهش حاضر با رویکرد توصیفی-تحلیلی و تکیه بر اسناد کتابخانه‌ای و مطبوعات، در پی آن است تا با بررسی تحولات ساختاری، اداری و اجتماعی رفتگری در شهر شیراز، به این پرسش‌ها پاسخ دهد که: رفتگران به عنوان قشر نوپدید برآمده از مدرنیته در شهری سنتی مانند شیراز، با چه چالش‌های اجتماعی، نهادی و اقتصادی مواجه بودند؟ سیاست‌های نوسازی و تمرکزگرایی دولت مرکزی چه تأثیری بر نظام رفتگری و تغییرات ساختاری آن در شیراز دوره پهلوی داشت؟ در راستای پاسخ به این پرسش‌ها، ابتدا به وظایف و جایگاه نهادی رفتگران در بستر خدمات شهری پرداخته شده و سپس مشکلات، نابرابری‌ها و وضعیت زیستی این قشر مورد بررسی قرار گرفته است.

وظایف رفتگرها در خدمات شهری

رفتگرها از نخستین سال‌های شکل‌گیری اداره بلدیه در شیراز، به عنوان یکی از نیروهای محوری و فعال در حوزه خدمات شهری شناخته می‌شدند. در فرایند نوسازی شهری، این قشر تازه‌تأسیس نقشی بنیادین در بهداشت محیطی، نظم کالبدی و ساماندهی زندگی روزمره شهری ایفا کرد. با این حال، در دهه‌های ابتدایی تأسیس بلدیه، عملکرد رفتگران با نارسایی‌هایی همراه بود که بخشی از آن ریشه در ضعف‌های ساختاری نهاد شهرداری داشت.

عوامل متعددی چون نوپایی سازمان بلدیه، کم‌تجربگی کادر اجرایی، عدم تدوین دستورالعمل‌های شفاف برای وظایف پرسنل، کمبود نیروی انسانی متخصص و نیز فقدان سازوکارهای نظارت مؤثر از سوی نهادهای بالادستی، همگی سبب شد که سطح خدمات‌رسانی رفتگران در سال‌های نخست با انتقاداتی از سوی شهروندان مواجه شود. گزارش‌های شکایات مردمی که در نشریات محلی آن دوره نیز بازتاب گسترده یافت، گواهی بر این وضعیت نابسامان است (ساکما: ۲۹۷-۲۴۴۷۷، همان، ۳۵۰-۲۳۵۲/۱۳۲؛ نصیری طیبی، ۱۳۹۳: ۱۲۸). این دوره را می‌توان از منظر جامعه‌شناسی تاریخی، مرحله گذار از نظم سنتی خدمات شهری به نظم بوروکراتیک مدرن قلمداد کرد که در بیشتر شهرهای ایران از جمله شیراز نمود پیدا می‌کرد.

با گذشت زمان و تثبیت تدریجی ساختار اداری بلدیه، نقش رفتگران در قالب وظایف مشخص، منظم‌تر و نهادینه‌تر شد. این امر بخشی از فرایند شکل‌گیری «تقسیم کار اجتماعی نوین» در دل دولت پهلوی بود؛ روندی که در آن، کنترل فضاها و عمومی نه تنها در سطح کالبدی، بلکه در سطح نمادین نیز دنبال می‌شد. به‌طور کلی وظایف رفتگران در دوره پهلوی را می‌توان در پنج حوزه اصلی طبقه‌بندی کرد که هر یک منعکس‌کننده تحولات نهادی و کالبدی در ساختار شهر شیراز است:

نظافت دائمی و روزانه سطح شهر

شرایط بهداشتی شهر شیراز در اولین سال‌های شکل‌گیری بلدیة، بسیار تأسفبار گزارش شده و خیابان‌ها و کوچه‌های شهر به قدری کثیف و خراب بود که خاکروب‌ه و غبار همه جا را فرا گرفته بود (روزنامه جام‌جم، ۱۲ مهر ۱۳۹۴: شماره ۲۸، ص ۴؛ خالصی، ۱۳۹۱: ۶۰). در سال‌های اولیه، وظیفه رفتگرها جاروب کردن و آب‌پاشی خیابان‌ها و کوچه‌ها برای جلوگیری از بلند شدن خاک هنگام رفت‌وآمد مردم بود. به علاوه، به علت عبور و مرور انواع حیوانات از خیابان‌ها، رفتگرها می‌بایست فضولات را نیز از کف خیابان پاک‌سازی می‌کردند (ساکما، ۳۵۰-۹/۲۳۳۵، ۱۱). در این سال‌ها وظایف رفتگرها بسیار طاقت‌فرسا بود؛ زیرا تمام خیابان‌ها و کوچه‌ها خاکی بود و با عبور و مرور مردم و حیوانات، گرد و غبار زیادی به‌خصوص در فصل‌های گرم سال بلند می‌شد و دیگر اینکه تمام نقل و انتقالات در داخل شهر با حیوانات باربر بود و علی‌رغم تلاش رفتگرها برای نظافت شهری، باز چهره شهر تمیز به نظر نمی‌رسید. در سال ۱۳۰۴ ش. با قرار گرفتن فردی به نام «یاور میرزا علی‌خان رخشا» در سمت متصدی امور بلدیة، به مدت چندین سال اوضاع نظافت شهر توسط رفتگرها تغییر کرد و سطح رضایت عمومی به میزان چشمگیری افزایش یافت (روزنامه استخر، ۲ خرداد ۱۳۰۴: شماره ۸، ص ۲؛ ساکما، ۳۵/۱۲۸۶۳-۲۹۳، ۴۹؛ همان، ۳۲/۱۲۸۴۶-۲۹۳؛ همان، ۶۸/۴۱۱۶۱-۲۹۳).

با تغییر رئیس بلدیة وضعیت نظافت شهری بگرنج شد و گزارش‌هایی که از سال ۱۳۰۷ ش. در دست است، نشان می‌دهد که مردم شکایات متعددی از عملکرد رفتگران داشتند. برخی رفتگران تنها به نظافت بخش خاصی از شهر توجه داشتند که عمدتاً مرفه‌نشین بود و به سایر قسمت‌ها توجهی نداشتند. بلدیة تلاش کرد از نارضایتی‌ها کم کند و افرادی را برای بازرسی در امر نظافت شهری به کار گیرد، اما مسئله اصلی فقط رفتگرهای بلدیة نبودند. مردم رعایت نظافت را نمی‌کردند و اصولاً فهم مردم به آن حد نرسیده بود که در زمینه نظافت شهری کمک کند. بنابراین زباله‌های خود را در خیابان‌ها و کوچه‌ها رها می‌کردند و هنوز بلدیة به آن سطح پیشرفت نرسیده بود که به صورت منظم زباله‌ها را جمع و به خارج از شهر منتقل کند. علاوه بر این، زیرساخت‌های شهری در حد ابتدایی بود و خیابان‌ها و کوچه‌ها با خاک پوشانیده شده بود و فعالیت شبانه‌روزی رفتگرها هم کافی نبود (ساکما، ۲۹۳-۲۸/۴۱۲۸۳). افزون بر آن، در سال‌های اولیه تأسیس بلدیة، تعداد رفتگرهای بلدیة نسبت به مساحت و وسعت شهر کم بود (ساکما، ۳۱/۴۱۲۸۳-۲۹۳).

در سال‌های بعد، به‌خصوص از ۱۳۱۰ ش. به دلیل نارضایتی‌هایی که وجود داشت، موضوع نظافت روزانه شهر با جدیت بیشتری پیگیری شد و تصمیم‌گیران خدمات شهری برای اولین بار تصمیم گرفتند برای

بهبتر شدن وضعیت، شیراز را به سه ناحیه تقسیم کنند و هر ناحیه مأموران نظیف یا همان رفتگرهای مخصوص به خود را داشته باشد. هر یک از آنها باید همه‌روزه خیابان‌ها و کوچه‌های ناحیه خود را با دقت جاروب و آب‌پاشی می‌کردند و لیست تمام محل‌های نظافت‌شده و اسامی کوچه‌هایی را که زیر نظر آنها بود تهیه می‌کردند و به بلدیہ می‌فرستادند. علاوه بر این، به منظور ارتقای کیفیت کار این رفتگران، از سوی اداره بلدیہ تأکید می‌شد که تمام مسئولیت هر ناحیه با متصدی آن است و اگر کوچک‌ترین اشتباه یا خطایی حتی به‌طور غیرعمد در عملکرد یا نگارش گزارش کار رخ دهد، متصدی آن ناحیه مسئول خواهد بود و در برخی موارد، این پیگیری و جدیت تا مرحله اخراج رفتگران پیش می‌رفت (ساکما، ۲۹۳-۹/۴۷۳۰۴، همان، ۱۲، همان، ۲۲۰-۱۸۲۵۷/۲۹؛ همان، ۳۵۰-۱۹/۴۵۷، ۱۹۴۵۷).

با اجرای این روش، وضعیت نظافت شیراز در این زمان نسبت به غالب شهرهای ایران بهبود یافت و تنها مسئله موجود، کمبود یک ماشین آب‌پاشی بود؛ زیرا خیابان‌ها کم‌کم در حال گسترش بودند و رفتگرها دیگر از عهده آب‌پاشی با دست برنمی‌آمدند؛ به همین دلیل در مرداد ۱۳۱۰ اداره بلدیہ شیراز برای اولین بار در تاریخ خدمات شهری، درخواست یک دستگاه ماشین آب‌پاشی کرد و آن را برای تسهیل فعالیت رفتگران خود و بهبود شرایط نظافت شهری خریداری کرد و در اختیار رفتگرها قرار داد (ساکما، ۲۹۳-۱۸۱۸/۲، ۴). علاوه بر این، نظارت شدیدی بر فعالیت آنان اعمال کرد. گزارش‌های عملکرد سپورها به‌طور منظم و دائمی به اداره بلدیہ می‌رسید و رئیس بلدیہ نظارت می‌کرد که مأموران هر سه ناحیه کار خود را به خوبی انجام می‌دهند یا خیر (ساکما: ۲۹۳-۱۸۱۹/۲۱، ۳۳؛ ۳۵۰-۴۹/۲۳۵۲، ۵۲، ۴۰۵، ۴۴۲، ۵۷۱؛ ۳۵۰-۳/۲۰۲۲، ۴). علاوه بر این، به منظور نظارت کامل بر فعالیت مأموران نظافت شهری، افرادی را با عنوان مأموران تفتیش یا بازرسی استخدام کرد که به صورت محسوس یا نامحسوس بر عملکرد رفتگرهای نقاط مختلف شهر نظارت داشتند. در مواردی که نظافت بخشی از شهر توسط رفتگرهای بلدیہ فراموش می‌شد، با گزارش مأموران تفتیش، مشکل مزبور به سرعت رفع و آن قسمت از شهر نظافت می‌شد (ساکما، ۲۹۳-۱۵۹۷۰/۵؛ ۳۵۰-۲/۲۳۵۲، ۲۶، ۳۵).

در سال ۱۳۱۸ ش. طبق دستوری از طرف شهرداری، نه تنها خیابان‌های شهر روزی دو بار صبح و عصر - توسط سپورهای شهرداری جاروب و آب‌پاشی می‌شدند، بلکه به منظور نظارت هرچه بیشتر بر فعالیت این رفتگرها، به‌ویژه در نقاط خاصی از شهر که محل استقرار سازمان‌های مهمی چون ارتش بود، مانند اطراف ستاد لشکر شیراز، افرادی به صورت محرمانه برای بازرسی و بازدید حضوری از کار رفتگرها اعزام می‌شدند (ساکما، ۲۹۳-۱۹۲/۵۴۰۹۶).

علی‌رغم تلاش‌های اداره بلدیہ (از سال ۱۳۱۴ به شهرداری تغییر نام داده بود) و کارکنان رفتگر آن برای نظافت و خدمات شهری، وضع همچنان مطلوب نبود. مسئله اصلی در این سال‌ها بزرگ شدن و

احداث بافت‌های جدید اطراف محله‌های قدیمی تحت تأثیر سیاست‌های نوسازی دولت مرکزی و عدم تناسب گسترش شهر با تعداد نیروهای رفتگر بود. اگرچه در برخی موارد خود شهردار شخصاً برای بازدید و نظارت بر عملکرد رفتگرها به نقاط مختلف شهر می‌رفت (ساکما، ۲۹۳-۱۳۳۹۸/۴۴: روزنامه استخر، ۶ اسفند ۱۳۳۴: شماره ۹۶۰، ص ۲؛ روزنامه پارس، ۲۹ دی ۱۳۳۶: شماره ۶۸۰، ص ۳؛ روزنامه استخر، ۸ اسفند ۱۳۳۸: شماره ۱۳۱۲، ص ۲)، ولی کافی نبود و بافت قدیم روز به روز متروک‌تر و کثیف‌تر می‌شد و طبقه جدید همه به خارج شهر رفتند و محلات جدید احداث کردند که خیابان‌ها و کوچه‌های وسیع و مستقیم و درختان زیبا داشت و بخشی از منابع را به خود اختصاص می‌داد. این در حالی بود که وضعیت بخش قدیم شهر به علت عدم رسیدگی، روز به روز خراب‌تر می‌شد و در نظافت آن دقت به عمل نمی‌آمد (حکمت، ۱۳۹۷: ۲۷۲/۱).

ریشه تبعیض در محلات قدیم و جدید، به «تصمیمات توزیعی» برمی‌گشت که طبق یک فرایند، منابع به صورت عادلانه توزیع نمی‌شد و محلات ثروتمند و جدید نسبت به محلات قدیمی تر خدمات بیشتری دریافت می‌کردند. (Abne and Lauth, 1982: 193-200) و همین موضوع در درازمدت نه تنها باعث شد محلات قدیم شهر از ثروتمندان خالی شود، بلکه در درازمدت کسانی در آن محلات ساکن شدند که ارتباطی با محلات نداشتند. نمونه بارز آن را می‌توان در خالی شدن محلات کلیمی‌ها و مسیحی‌های شیراز از اقلیت‌ها و جایگزینی سکنه غیربومی با ساکنان اصلی مشاهده کرد.

به هر حال، عوامل دیگری نیز در تغییر بافت جمعیتی محلات تأثیرگذار بود که همه ریشه در سیاست دولت مرکزی در حوزه شهرسازی و نوسازی داشت. احداث خیابان‌ها که در قسمت قبل اشاره شد، نتیجه شهرسازی به سبک جدید و آسفالت خیابان‌ها در راستای همان هدف بود. آسفالت در اواخر دهه ۲۰ شمسی به خیابان‌های شیراز رسید. مسئولان خدمات شهری که اخبار استفاده از آسفالت و مزیت‌های آن، از تهران به گوششان رسیده بود، مشتاق شدند خیابان‌های شهر را آسفالت کنند. با آغاز آسفالت کردن خیابان‌های شیراز از اواخر دهه ۲۰ شمسی، نیاز به ایجاد تغییرات جدی در روش‌ها و ابزار نظافت شهری احساس شد؛ زیرا دیگر با ابزار و تجهیزات سابق، معابر به خوبی تمیز نمی‌شد (روزنامه پارس، ۲۹ آذر ۱۳۳۶: شماره ۶۶۹، ص ۲؛ روزنامه پارس، ۲۹ دی ۱۳۳۶: شماره ۶۸۰، ص ۲). علاوه بر این، گرد و غبار ناشی از حرکت جاروی رفتگرها بر روی آسفالت، مشکلات زیادی را برای سلامت شهروندان ایجاد کرده بود و این مسئله تا آغاز دهه ۳۰ شمسی، یکی از مشکلات مهم رفتگرها بود. در آغاز این دهه، تدبیر جدیدی به کار گرفتند؛ بدین صورت که زمان آغاز فعالیت کاری رفتگرها به ساعات پیش از طلوع خورشید و صبح زود منتقل شد تا دیگر با زمان شروع روز کاری و فعالیت و تردد شهروندان در

سطح شهر تداخل نداشته باشد (ساکما، ۲۹۳-۳۸۳۷۳؛ روزنامه پارس، ۲۹ آذر ۱۳۲۶: شماره ۶۶۹، ص ۲؛ روزنامه پارس، ۲۹ دی ۱۳۲۶: شماره ۶۸۰، ص ۲).

لایروبی و پاک‌سازی راه‌آب‌ها و جداول آب شهری

یکی دیگر از وظایف رفتگران در حوزه خدمات شهری، مدیریت زیرساخت‌های آب‌رسانی سطحی، به‌ویژه لایروبی و پاک‌سازی جوی‌ها و مسیرهای حرکت آب در سطح شهر بود. بخشی از آب شرب شیراز به وسیله جداول از قنات‌های تاریخی و سنتی به سمت شهر در جریان بود. بنابراین نظافت و نگهداری از این مسیرها برای دسترسی عادلانه شهروندان به منابع آب، از اهمیت بالایی برخوردار بود. هرگونه سهل‌انگاری در لایروبی این راه‌آب‌ها می‌توانست به قطع یا اختلال در جریان نظام توزیع منابع عمومی منجر شود و در نتیجه، شهروندان از دسترسی به آب شرب محروم می‌ماندند. این مسئولیت مهم از سال ۱۳۱۰ش به بعد، توسط کارکنان تنظیف بلدی، یا همان رفتگرها در شیراز انجام می‌شد (ساکما، ۲۹۳-۱۶۰۰۸/۵۴). براساس گزارش‌های موجود در اسناد اداری بلدی، رفتگرها به صورت منظم مشغول پاک‌سازی و لایروبی این مسیرها بودند. در سال ۱۳۱۴ش، بلدی شیراز طی عملیات گسترده‌ای اقدام به احداث، تعمیر، لایروبی و تنظیف تمامی جدول‌های موجود در خیابان‌های مختلف شهر کرد. با توجه به اینکه این عملیات به منظور افزایش کیفیت زندگی شهری، بهداشت عمومی و کنترل محیط زیست شهری صورت می‌گرفت، بار اصلی آن بر دوش کارکنان بخش خدمات شهری، یعنی رفتگرها بود که مأموران اصلی بلدی در این حوزه محسوب می‌شدند. خیابان‌های انوری، شاهپور، فردوسی، لطفعلی‌خان زند، کل مشیر، تکیه نواب و چهارراه مسجد نو، از جمله مناطقی بودند که در این بازه زمانی توسط نیروهای بلدی جدول‌کشی شدند و یا پاک‌سازی مسیرهای آب در آنها صورت گرفت (ساکما، ۳۵۰-۲۳۵۲/۵۳، ۲۴۱، ۳۱۳، ۶۸۳، ۷۹۰، ۸۷۱؛ همان، ۳۵۰-۲۰۲۲/۳).

در سال‌های آغازین دوره پهلوی دوم، تقریباً تمامی خیابان‌های شیراز توسط شهرداری جدول‌کشی شده بود. با این حال، نوسازی کالبدی شهری لزوماً به ارتقای کیفیت زیست‌محیطی منجر نشد. جدول‌کشی مسیرهای آب برای حفظ پاکیزگی شهری کافی نبود؛ زیرا در برخی موارد خود این اقدام، منجر به نارضایتی عمومی و شکل‌گیری شکایات مکرر از عملکرد رفتگرها شده بود. پس از جدول‌کشی و پوشش جوی‌ها، آب در برخی جداول اطراف خیابان‌ها به‌طور دائم می‌ایستاد که باعث ایجاد آلودگی، عفونت و گاهی بوی نامطبوع در سطح شهر می‌شد و در نهایت منجر به گسترش بیماری‌های واگیر در فضاهای شهری می‌گردید (روزنامه پارس، ۹ بهمن ۱۳۲۲: شماره ۱۶۷، ص ۲؛ روزنامه استخر، ۲۱ مرداد ۱۳۲۵: شماره ۱۰۰۲، ص ۳؛ روزنامه پارس ۱۵ اسفند ۱۳۲۷: شماره ۸۲۵، ص ۲).

یکی از دلایل بروز این معضلات شهری، فقدان دانش فنی و مهندسی شهری در حوزه مدیریت آب‌های سطحی بود. در سیستم جدید جدول‌کشی، نظافت مجراهای آب زیر پل‌ها و جوی‌های سرپوشیده، برای رفتگران بسیار دشوار بود؛ زیرا هنوز روش‌های اجرایی مناسبی برای آن تدوین نشده بود. در نتیجه، زباله‌های ره‌اشده توسط شهروندان در این مجراها گیر می‌کرد و با انباشت تدریجی، مسیر عبور آب را مسدود می‌کرد و به رکود و آلودگی در آب‌های جاری شهری منجر می‌شد. در برخی موارد نیز عملکرد نادرست تعدادی از رفتگرها که پس از نظافت خیابان‌ها، زباله‌ها را به داخل جوی‌های آب می‌ریختند، زمینه‌ساز این مشکلات زیست‌محیطی می‌شد (ساکما، ۲۹۳-۱۰۱۲/۶؛ روزنامه پارس، ۱۶ فروردین ۱۳۵۰: شماره ۳۴۸۳، ص ۳).

حمل زباله‌ها به خارج از شهر

جمع‌آوری و حمل زباله‌ها به خارج از شهر، یکی دیگر از وظایف محوری مأموران نظافتی بلدیه (شهرداری) شیراز در چارچوب خدمات عمومی شهری بود که در دوره‌های مختلف به اشکال گوناگون انجام می‌گرفت (ساکما، ۳۵۰-۵۵۱/۲۳۵۲؛ همان، ۲۹۳-۱/۸۵۹۰).

در سال ۱۳۰۴ ش. طی اعلامیه‌ای رسمی، بلدیه شیراز از شهروندان خواست تا زمان تجهیز کامل نهاد خدمات شهری، خود به عنوان کنشگران مدنی مسئولیت نظافت و انتقال زباله‌ها را برعهده بگیرند؛ که این اقدام را می‌توان نمونه‌ای از تلاش برای نهادینه‌سازی مشارکت شهروندی در مدیریت شهری دانست. برای اجرای این هدف و نیز نظارت بر آن، مقرر شد اهالی هر کوچه و معبر که عملیات پاک‌سازی از سوی سپورها (رفتگران) آغاز می‌شد، ظرف سه روز طبق دستورات رفتگران وارد عمل شوند. در صورت بی‌توجهی ساکنان، این وظیفه توسط کارکنان بلدیه و با هزینه اهالی انجام می‌شد؛ که نشانگر نوعی کاربرد اجبار نهادی در تأمین نظم شهری بود.

پس از انتشار این اعلامیه، بلدیه فوراً شروع به نظافت شهر کرد و زباله‌های انباشته را به صورت همزمان به خارج از محدوده شهری منتقل کرد. از آن تاریخ به بعد، مأموران بلدیه مأمور نظارت بر رعایت بهداشت عمومی شدند و تلاش داشتند از ریختن زباله در معابر عمومی توسط ساکنان جلوگیری کنند (روزنامه استخر، ۲۸ خرداد ۱۳۰۴: شماره ۱۲، ص ۳).

با این حال، علی‌رغم تلاش‌های نهادی، شکایات متعددی از کاستی‌های کارآمدی در سیستم مدیریت پسماند وجود داشت. در برخی اسناد، حتی به بروز بیماری‌های واگیر، ضعف جسمی و تحلیل قوای عمومی مردم در اثر انباشت زباله در محلات اشاره شده است (ساکما، ۲۹۳-۱۲۸۶۳/۵۳) که نشان‌دهنده رابطه مستقیم بین شرایط زیست‌محیطی و سلامت اجتماعی است.

در سال ۱۳۰۷ ش. و به پیشنهاد ادارهٔ صحنه کل، برای نخستین بار صندوق‌های جعبه‌ای زباله توسط بلدیه شیراز در گذرگاه‌ها و کوچه‌ها نصب شد. عابران می‌توانستند زباله‌های خود را در این جعبه‌ها بریزند و سپس در ساعتی معین، این زباله‌ها توسط رفتگران جمع‌آوری و به خارج از شهر منتقل می‌شد (ساکما، ۲۹۳-۱۴۵/۴۱۲۸۳). اجرای این طرح را می‌توان به عنوان نشانه‌ای از نظام‌مند شدن چرخهٔ مدیریت پسماند شهری و پیشروی تدریجی به سوی نوسازی بهداشت عمومی تلقی کرد.

در این دوره، رفتگران از ابزارهایی مانند الاغ، گاری و در مواردی دوچرخه‌های زباله‌بر برای حمل زباله استفاده می‌کردند (ساکما، ۲۹۳-۲۳/۱۱۸۱۹؛ همان، ۲۹۳-۱۲/۳۹۴۰؛ همان، ۳۵۰-۵۵۱/۲۳۵۲-۵۶۴). استفاده از این ابزارها بیانگر مرحله‌ای از توسعهٔ نیمه‌سنتی شهری بود؛ جایی که فناوری‌های مدرن هنوز به صورت کامل جایگزین شیوه‌های بومی نشده بودند.

از اواخر دهه ۱۳۲۰ ش. شیراز شاهد یک دگرگونی مهم در حوزهٔ مدیریت پسماند بود. برای نخستین بار شهرداری اقدام به استفاده از ماشین‌های مکانیزهٔ حمل زباله کرد (ساکما، ۲۹۳-۲۵/۴۱۹۶۳؛ همان، ۲۹۳-۳/۱۴۱۶۸). با این حال، برای خیابان‌های فرعی و کوچه‌های داخلی همچنان از دوچرخه‌های فلزی با چرخ‌های آهنی استفاده می‌شد. این ابزارها هنگام عبور از کوچه‌های باریک مرکز شهر، به دیوارهای خشتی و فرسودهٔ خانه‌های قدیمی آسیب می‌رساندند. این مسئله به شکل‌گیری نگرانی‌هایی دربارهٔ تعارض بین توسعهٔ شهری و حفاظت از بافت تاریخی شهر منجر شد. در واکنش به این تعارض، تصمیم گرفته شد که از گاری‌های کوچک‌تر یا چرخ‌هایی با لاستیک نرم استفاده شود تا از آسیب رساندن به سازه‌های سنتی و میراث شهری جلوگیری گردد (روزنامه پارس، ۱۳ مهر ۱۳۲۹؛ شماره ۱۰۵۶، ص ۳). از سال ۱۳۴۵ ش به بعد، ساختار حمل زباله به‌طور کامل دگرگون شد. رفتگران دیگر از ابزارهای قدیمی نظیر دوچرخه، سه‌چرخه، الاغ و گاری استفاده نمی‌کردند، بلکه جای آنها را کامیون‌ها و وانت‌ها گرفتند (رئیس، ۱۳۸۸: ۲۹) که بازتابی از تحول فناورانه و ادغام شیراز در فرایند مدرنیزاسیون شهری بود. علاوه بر این، تغییر ابزارهای حمل زباله از الاغ و گاری به دوچرخه، سپس کامیون و وانت را باید در متن مدرنیزاسیون خدمات شهری دید. با ورود ابزارهای مکانیزه، نه فقط بهره‌وری افزایش یافت، بلکه چهرهٔ شهر نیز تغییر کرد. شهروندان با دیدن وانت و کامیون زباله‌بر، نظم، کنترل و عقلانیت مدرن را حس می‌کردند.

آتش‌نشانی

در سال‌های ابتدایی شکل‌گیری دولت پهلوی و پیش از راه‌اندازی رسمی اداره آتش‌نشانی و دایرة اطفای حریق در بلدیه شیراز، وظایف مقابله با بحران‌های شهری نیز بر دوش نیروهای خدماتی چندمنظوره

یعنی سپورها یا رفتگران قرار داشت (ساکما، ۲۹۳-۱۵۹۷۰/۱۵-۱۲). این وضعیت نه فقط از کمبود ساختارهای نهادی در اداره شهر حکایت داشت، بلکه نشان‌دهنده فاز ابتدایی و چندوظیفه‌ای بودن نیروهای خدمات شهری در دوران مدرن‌سازی اولیه ایران بود.

در کنار نظافت روزانه معابر و جمع‌آوری زباله‌ها، رفتگرها در مواجهه با آتش‌سوزی‌های پراکنده‌ای که در بافت متراکم و عمدتاً سنتی شهر شیراز رخ می‌داد، به عنوان نیروی اضطراری شهری نیز ایفای نقش می‌کردند. این چندکارکردی بودن، بازتابی از یک نظم شهری در حال تکوین بود که در آن نهادهای تخصصی هنوز تفکیک نشده بودند و توزیع وظایف به صورت ارگانیک و تجربی صورت می‌گرفت.

در سال‌های ۱۳۱۳ و ۱۳۱۴ ش. بخشی از سپورها برای پاسخ‌گویی به این وضعیت، شب‌ها در ساختمان بلدیه شیراز به صورت شیفتی مستقر می‌شدند تا در صورت بروز آتش‌سوزی، بلافاصله وارد عمل شوند (ساکما، ۳۵۰-۲۳۵۲/۱۱، ۵۴، ۱۴۷). این نظام نگهداری شبانه، جلوه‌ای از «پیشانه‌های شدن» خدمات اضطراری در شهر بود که نشان می‌دهد قبل از بوروکراتیزه شدن سازمان آتش‌نشانی، این وظایف به شکل موقتی و غیررسمی بر دوش قشر پایین‌دست خدمات شهری گذاشته شده بود.

به هر حال، با اینکه از سال ۱۳۱۶ ش. قراردادهایی برای استفاده از ماشین آتش‌نشانی منعقد شد و تجهیزات مدرن به شیراز رسید (ساکما، ۴۷۸۸۸/۲۴۰)، اما تا سال ۱۳۳۰ ش. با آنکه شهر در حال گسترش و پیچیده‌تر شدن بود، سازمان آتش‌نشانی به صورت رسمی و نهادینه در شیراز شکل نگرفته بود و همچنان مأموران نظیف شهری (رفتگرها) مسئول خاموش کردن آتش‌های شهری بودند (روزنامه پارس، ۷ آذر ۱۳۳۰: شماره ۱۲۲۰، ص ۲).

آبیاری درختان و رسیدگی به فضای سبز

در دوران پهلوی، به‌ویژه در دوره اول و دوم، شهرداری شیراز علاوه بر مسئولیت‌های نظافتی، وظیفه نگهداری و آبیاری درختان خیابانی و فضای سبز شهری را برعهده رفتگران گذاشت. این وظیفه بخش مهمی از عملیات زیبایی و نظافت عمومی شهر محسوب می‌شد و تأثیر زیادی در زیباسازی و بهبود شرایط محیط زیستی داشت. درواقع، رفتگران کنشگر زیست‌محیطی شهری به حساب می‌آمدند. درختان خیابان‌ها و پارک‌ها به‌طور منظم و طبق برنامه‌ریزی دقیق توسط رفتگران آبیاری می‌شدند و در این فرایند، شهرداری شیراز تلاش می‌کرد تا از طریق حفظ فضای سبز، درخت‌کاری و ایجاد محیط‌های طبیعی برای شهروندان، کیفیت زندگی شهری را ارتقا دهد. در آن زمان، شهرداری شیراز به‌طور ویژه‌ای بر اهمیت فضای سبز و درختان تأکید داشت و از رفتگران خواسته می‌شد نه تنها از درختان و فضای سبز مراقبت کنند، بلکه از انواع مختلف درختان و گیاهان برای تزئین خیابان‌ها و پارک‌ها استفاده

کنند. همچنین در روزنامه‌ها و نشریات آن دوران، به‌ویژه در روزنامه‌هایی چون «روزنامه پارس» و «روزنامه استخر» به‌طور مکرر از زحمات و تلاش‌های رفتگران در نگهداری و آبیاری درختان شهر تقدیر می‌شد. این نشریات گاهی از مردم می‌خواستند برای حفظ فضای سبز و درختان، همکاری بیشتری با رفتگران داشته باشند و در نگهداری و مراقبت از آنها، تلاش‌های خود را افزایش دهند (روزنامه پارس، ۸ تیر ۱۳۳۱: شماره ۱۳۰۱، ص ۳؛ همان، شماره ۱۳۰۲، ص ۳).

شرایط، چالش‌ها و مشکلات رفتگران

در دوره پهلوی اول و دوم، نظافت منظم و مستمر سطح شهر شیراز به عنوان یکی از ارکان مهم خدمات شهری، توسط جمعی سازمان‌یافته از کارکنان بلدیه (شهرداری) انجام می‌شد. این سازمان خدماتی شامل سلسله‌مراتب مشخصی از مشاغل بود که هر یک نقش تخصصی و اجتماعی معینی در حفظ بهداشت و نظم شهری ایفا می‌کردند. لیست پُست‌های فعال در بخش نظافت شهری عبارت بود از: سرسپور (سرپرست رفتگران)، سپور (رفتگر)، رفتگر کوچک، جاروب‌کش، سقا، مهتر، مأمور کامیون، مفتش و متصدی برزن (ناحیه‌دار) (ساکما، ۲۹۳-۳۴۱/۴۷۳۱۴؛ همان، ۲۹۳-۲۱/۶۴۹۴؛ همان، ۲۹۳-۱۶/۳۸۳۷۳-۳۵۰؛ همان، ۱۲/۵۵۳۸-۳۵۰).

ساختار سلسله‌مراتبی و مشخص پست‌ها، بازتابی از شکل‌گیری نهادهای مدرن در خدمات شهری است. این سازماندهی نه تنها برای افزایش کارآمدی نظافت، بلکه برای تعریف نقش‌های اجتماعی و هویتی کارکنان در فضای شهری اهمیت داشت. در میان این مشاغل، سپورها یا رفتگران به‌عنوان نیروی اصلی و مؤثرترین عامل در انجام عملیات نظافت شهری شناخته می‌شدند. این جایگاه نه تنها نقش فنی، بلکه اهمیت اجتماعی آنها را به عنوان نگهبانان سلامت عمومی و نظم شهری نمایان می‌ساخت (ساکما، ۲۹۳-۳۴۱/۴۷۳۱۴). علی‌رغم این اهمیت، رفتگران با مشکلات و چالش‌های زیر روبه‌رو بودند: **همکاری ضعیف شهروندان با رفتگرها:** یکی از دلایل همکاری ضعیف شهروندان با رفتگرها، پایین بودن سطح سرمایه فرهنگی عمومی در درک مسئولیت اجتماعی و زیست شهری بوده است. بوردیو بر نقش «سرمایه فرهنگی» در شکل‌گیری رفتارهای مدنی تأکید کرده و معتقد است عادت‌واره‌های مشترک در افراد، رفتار اجتماعی آنان را ساختار می‌بخشد (Bourdieu, 1977:102) و این رفتار اجتماعی در رعایت نظافت و همکاری با رفتگران، هنوز به مرحله بلوغ نرسیده بود و دلیل آن را می‌توان ناشی از پایین بودن سرمایه فرهنگی مرتبط با شهروندی در سال‌های آغازین فعالیت این قشر دانست؛ امری که در جوامع در حال گذار از سنت به مدرنیته، اغلب به بروز تعارض بین نهادهای رسمی مدرن و عادات رفتاری سنتی منجر می‌شود. علاوه بر این، کیفیت رابطه رفتگران با شهروندان نیز مهم است.

طبق نظریه سرمایه اجتماعی پوتنام، ارتباط مؤثر و محترمانه میان خدمات‌رسانان شهری و مردم، عامل مهمی در ایجاد اعتماد اجتماعی و مشارکت مدنی است تا به منافع مشترکی دست پیدا کنند (پاتنام، ۱۳۹۲: ۸۷-۸۹؛ پاتنام، ۱۳۸۴: ۹۷). در سال‌های اولیه، کمبود آگاهی عمومی در زمینه نظافت، نبود آموزش مدنی و نگاه تبعیض‌آمیز به رفتگران، باعث تضعیف این سرمایه اجتماعی شد. این امر موجب می‌شد مردم مسئولیت‌پذیری کمتری در قبال نظافت شهر از خود نشان دهند. البته با گذشت زمان این مسئولیت‌پذیری رو به گسترش بود.

۱. حقوق یا دستمزد: یکی از مشکلاتی که رفتگران در عصر پهلوی با آن روبه‌رو بودند، مسئله دستمزد و شرایط نابرابر اقتصادی بود که به‌طور جدی بر وضعیت معیشتی و اجتماعی آنان تأثیر می‌گذاشت. در سال ۱۳۱۰ ش. تعداد ۱۷۳ سپور و سقا در بخش نظافت بلدیۀ فعال بودند که کمترین میزان حقوق اداره بلدیۀ، یعنی مبلغ ۷ تومان و ۵ قران ماهیانه را دریافت می‌کردند. این میزان از دستمزد در آن زمان برای تأمین زندگی رفتگرها مبلغ بسیار ناچیزی بود و نمایانگر جایگاه پایین این قشر کارگری در ساختار طبقاتی جامعه آن دوره بود (ساکما، ۲۲۰-۲۳/۱۸۲۵۷).

مطابق اسناد، در سال ۱۳۱۸ ش. پرداخت حقوق سپورها گاهی عقب می‌افتاد و همین موضوع بر مشکلات اقتصادی و معیشتی آنان می‌افزود؛ که این امر نمونه‌ای از بی‌ثباتی و آسیب‌پذیری کارگران خدمات شهری در نظام اقتصادی و اداری زمان بود. یکی از شهرداریانی که اقدامات مهمی در راستای تأمین نیازهای رفتگرها انجام داد، سیف‌پور فاطمی بود. وی هنگامی که شهردار شیراز شد، هزار تومان جمع‌آوری کرد و به هر سپور علی‌الحساب پنج تومان داد. علاوه بر این، سیف‌پور فاطمی حقوق ماه اول خود را نیز به سپورها داد تا آنها را دلگرم کند (سیف‌پور فاطمی، ۱۳۷۹: ۱۶-۱۵). این اقدام گرچه مقطعی بود، اما نشان‌دهنده تلاش‌های فردی برای کاهش فشارهای معیشتی طبقه فرودست شهری بود.

در سال‌های بعد، با آغاز بحران‌های ناشی از جنگ جهانی دوم که بر تمامی بخش‌های جامعه ایرانی اثر گذاشته بود، دستمزد رفتگرهای شیراز نیز کاهش یافت و در مواردی پرداخت نمی‌شد. این امر در برخی سال‌ها موجب اعتصاب هماهنگ و دسته‌جمعی آنها می‌شد؛ که این اعتراضات جمعی نشانگر آگاهی طبقاتی و مقاومت کارگران در برابر شرایط ناعادلانه بود. به دنبال اعتصاب رفتگران در این ایام، وضعیت پاکیزگی شهر به شدت بحرانی گردید و به علت آب‌پاشی نشدن خیابان‌ها و عبور و مرور وسایل نقلیه، گرد و غبار تمام فضا را پر کرده بود. روزنامه محلی پارس در این زمان با چاپ مقالات متعدد خود درباره رفتگران، از آنها حمایت می‌کرد و با بیان عباراتی چون «این قشر ضعیف با این

حقوق کم باید چه کار کنند؟» و یا اینکه «شهرداری می‌بایست فکر اساسی بکند و حقوق و نیازهای آنان را تأمین نماید»، تلاش می‌کرد صدای این کارکنان بخش خدمات شهری را به گوش مسئولان مربوطه برساند و به نوعی فضای عمومی را برای اصلاحات اجتماعی و اقتصادی فراهم کند (روزنامه پارس، ۹ اسفند ۱۳۲۲: شماره ۱۷۶، ص ۲؛ روزنامه استخر، ۱۷ دی ۱۳۲۴: شماره ۹۵۰، ص ۲).

گاهی شهرداری آن‌چنان برای پرداخت حقوق رفتگران خود در مضیقه قرار می‌گرفت که مجبور به قرض گرفتن پول از سازمان‌های دیگر می‌شد. برای نمونه، در دی ۱۳۲۴ با توجه به اینکه شهرداری شیراز سه ماه تمام حقوق رفتگران را نداده بود، با مسئولیت استاندار، مبلغ ۲۱ هزار تومان از اداره اقتصادی به منظور پرداخت حقوق رفتگران قرض گرفت (روزنامه استخر، ۱۷ دی ۱۳۲۴: شماره ۹۵۰، ص ۲). این بدهکاری شهرداری نشان‌دهنده ضعف مدیریت شهری و محدودیت منابع مالی در تأمین حقوق کارکنان خدمات شهری است که در نهایت، باعث تحمیل بار مضاعف بر طبقات کارگر شده بود.

در کنار حقوق ماهیانه، برای رفتگران شهرداری مزایای خاصی نیز مانند اضافه حقوق و مبالغی برای عیدی به مناسبت اعیادی مانند نوروز در نظر گرفته شده بود که در بودجه برخی سال‌ها لحاظ می‌گردید (ساکما، ۳۵۰-۴۵۷/۱۴۴، ۸۶). این مزایا هرچند نمادین و محدود بودند، اما می‌توان آنها را به عنوان یکی از ابزارهای کنترل اجتماعی در نظام‌های سرمایه‌داری و اداری در نظر گرفت که با ایجاد وعده‌های جزئی، سعی در حفظ آرامش نسبی و کاهش نارضایتی‌های اجتماعی داشتند.

۲. بیمه: موضوع بیمه رفتگران در شیراز به صورت جدی از اواخر دهه ۲۰ شمسی مطرح و مورد بررسی قرار گرفت. این افراد به عنوان کارکنان زحمتکش شهرداری، با حضور مستمر در خیابان‌ها و محیط‌های آلوده شهری، بیش از دیگر گروه‌های کاری در معرض خطرات جسمی و بیماری‌های حرفه‌ای قرار داشتند. از منظر جامعه‌شناسی، این وضعیت نمادی از جایگاه اجتماعی فرودست این طبقه کارگر شهری است که همزمان با ایفای نقش‌های حیاتی در ساماندهی و پاکیزگی شهر، از کمترین حمایت‌های رفاهی برخوردار بودند. بدیهی است که حق برخورداری از بیمه و حمایت اجتماعی، برای آنان ضرورت انکارناپذیری داشت (روزنامه پارس، ۱۴ شهریور ۱۳۲۹: شماره ۱۰۴۴، ص ۴).

تا پیش از دهه ۳۰ شمسی و آسفالت شدن خیابان‌های شیراز، خاکی بودن گذرگاه‌ها و پراکندگی گرد و غبار در هوا، سلامت جسمی رفتگران را به‌طور جدی تهدید می‌کرد؛ این شرایط نمایانگر تأثیرات زیست‌محیطی کار بر سلامت نیروی کار و پیامدهای نابرابری‌های ساختاری بود. از سوی دیگر، حقوق ناچیز رفتگران که کفاف هزینه‌های درمانی آنان را نمی‌داد، موجب شد قانون بیمه به عنوان مکانیسمی ضروری برای کاهش آسیب‌های اجتماعی و اقتصادی این گروه، مطرح و در نهایت اجرایی شود.

پس از تصویب بودجه سال ۱۳۳۰ شمسی، بیمه رفتگران به شکل عملی درآمد و قرارداد بیمه میان شهرداری و شرکت بیمه منعقد گردید. طبق این قرارداد، همه رفتگران از اول تیرماه همان سال تحت پوشش بیمه قرار گرفتند و صندوق تعاون رفتگران نیز ظرف چند هفته پس از آن تأسیس شد (روزنامه پارس، ۱۶ مهر ۱۳۳۹: شماره ۱۰۵۷: ص ۲). این اقدام را می‌توان گامی مهم در راستای به رسمیت شناختن حقوق اجتماعی طبقات فرودست و تلاش برای کاهش نابرابری‌های اجتماعی دانست.

علاوه بر بیمه‌های درمانی، بیمه بازنشستگی نیز به عنوان پاسخی به نیازهای بلندمدت رفتگران در زمان پیری، ناتوانی و از کارافتادگی اجرایی شد. این سیاست‌ها در بستر ساختارهای اجتماعی و اقتصادی زمان، نشانگر ورود تدریجی مفهوم حمایت‌های اجتماعی و رفاه به عرصه خدمات شهری بود؛ حمایتی که تا پیش از آن عمدتاً از جانب خانواده‌ها و نهادهای غیررسمی انجام می‌شد (ساکما، ۱۸۰۰۷-۳۲/۲۹۳). از سوی دیگر، پرداخت هزینه‌های کفن و دفن رفتگران پس از فوت، گاه توسط بیمه و اداره شهرداری انجام می‌شد که می‌توان آن را به مثابه تلاشی نمادین برای تأمین حداقلی کرامت انسانی این قشر دانست. البته عدم پایداری و ناکافی بودن این حمایت‌ها در برخی موارد، نمایانگر محدودیت‌های ساختاری نظام رفاه و فاصله طبقاتی موجود بود که خانواده‌های این کارگران را پس از مرگ آنان، در معرض فشارهای اقتصادی و اجتماعی قرار می‌داد (ساکما: ۳۵۰-۳۴/۴۵۷، ۸۶).

۳. برکناری از کار: در این دوران، هر از گاهی رفتگران شهرداری به دلایل مختلفی اخراج و از کار برکنار می‌شدند. یکی از دلایل اخراج یا استعفای سپورها، بیماری آنها بود که در برخی موارد مانع از ادامه فعالیت آنها می‌شد. در این شرایط، بلدیه (شهرداری) سریعاً در استخدام فردی جدید و جایگزین کردن شخصی دیگر به جای او اقدام می‌کرد (ساکما، ۳۵۰-۳۳/۲۳۵۲، ۱۳۳، ۵۲۳). تعدیل نیرو از دیگر دلایل اخراج رفتگران در این سال‌ها بود که در بیشتر موارد با مخالفت مستقیم مقامات بالا و وزارت کشور روبه‌رو می‌شد. این امر زمانی اتفاق می‌افتاد که شهرداری به دلیل کمبود بودجه، تصمیم می‌گرفت تعداد رفتگرانش را کاهش دهد، اما وزارت داخله بنا بر اهمیت موضوع نظافت شهر، به آنها چنین اجازه‌ای نمی‌داد (ساکما، ۲۹۳-۹۷/۴۱۱۶۰). یکی دیگر از علل اخراج رفتگران، خدمت نظام وظیفه یا سربازی بود. برای مثال، در سال ۱۳۱۸ ش. پس از بررسی و استعلام وضعیت رفتگران توسط شهرداری شیراز، سه نفر از آنها که مشمول خدمت نظام وظیفه شده بودند، به سرعت از کار برکنار و به جای آنها نفرات جدیدی استخدام شدند (ساکما، ۲۹۳-۱۸/۵۴۰۹۶).

۴. لباس فرم رفتگر، بازنمایی نظم شهری و مرئی‌سازی طبقه خدماتی: موضوع لباس رسمی و پوشاک کاری برای رفتگران در شیراز، برای نخستین بار در دوره پهلوی دوم مطرح شد و به عنوان

یک مسئله نهادی در سطح مدیریت شهری مورد توجه قرار گرفت. پیش از آن، رفتگران غالباً با لباس‌های شخصی و غیرحرفه‌ای در سطح شهر ظاهر می‌شدند که نه تنها در تضاد با الگوهای نظم شهری نوین بود، بلکه موجب کاهش شأن و منزلت اجتماعی آنان نیز می‌شد.

در سال ۱۳۲۲ ش، شهرداری شیراز با برگزاری مناقصه‌ای رسمی، اقدام به تهیه تعدادی لباس، کفش و پوتین برای رفتگران کرد. این اقدام از طریق فراخوان عمومی در روزنامه‌های محلی به اطلاع شهروندان و پیمان کاران رسید و از متقاضیان خواسته شد به شهرداری مراجعه کنند (روزنامه گلستان، ۲ دی ۱۳۲۲: شماره ۳۳۲۲، ص ۲). این روند، نشانه‌ای از ورود پوشاک کاری به نظام مناقصه‌محور دولتی بود که بیانگر تکوین تدریجی دیوان‌سالاری در حوزه خدمات شهری است. در زمستان همان سال، مسئله فقدان لباس گرم برای رفتگران مطرح شد. سرمای شدید زمستان ۱۳۲۲ که بخشی از نیروی کار خدمات شهری را در شرایط سخت قرار داده بود، شهرداری را بر آن داشت که برای سال آینده، تهیه پالتوی زمستانی برای آنان را در برنامه کاری خود قرار دهد؛ هرچند که فصل سرما تقریباً به پایان رسیده بود (روزنامه پارس، ۱۱ اسفند ۱۳۲۲: شماره ۱۷۷، ص ۲). در اینجا می‌توان نشانه‌هایی از آغاز گفتمان «رفاه کارگری» در درون ساختار شهرداری‌ها را مشاهده کرد؛ گفتمانی که می‌کوشید نیروی خدمات شهری را در قالب کارمند دولتی با حقوق تعریف‌شده و امکانات معین بازتعریف کند. روند تهیه لباس فرم برای رفتگران، تا سال بعد ادامه یافت. در اردیبهشت، شهرداری با تأمین پارچه و پرداخت دستمزد دوخت به یک خیاط محلی، برای همه رفتگران خود لباس کار تهیه کرد (ساکما، ۲۹۳-۱۳۳۹۸/۳۶). این اقدام که در بستر تاریخی خود کوچک به نظر می‌رسد، درواقع یکی از نخستین نمودهای «نظام‌مند شدن نمادین نیروی کار خدماتی» در شهر بود؛ زیرا لباس نه تنها ابزار کار، بلکه نماد تعلق سازمانی و نشانه انضباط نهادینه بود.

با توجه به اهمیت پوشاک زمستانی، در پایان همان سال شهرداری در لیست گزارش مخارج خود، بهای پارچه لباس زمستانی رفتگران را نیز لحاظ کرد (ساکما، ۳۵۰-۵۵۳۸/۲۰). این اقدام نه فقط نشان‌دهنده توجه شهرداری به وضعیت معیشتی و رفاهی کارکنان بود، بلکه در سطحی کلان‌تر، بازتابی از تغییر نگرش به نیروی کار یدی در پروژه نوسازی شهری محسوب می‌شد. در سال‌های بعد، روند ارتقای پوشاک رفتگران ادامه یافت. شهرداری شیراز با خرید لباس‌های آماده آمریکایی -که از نظر طراحی و کاربردی بودن، بر لباس‌های دست‌دوز محلی برتری داشت- گامی در جهت «مدرنیزه‌سازی ابزارهای نمادین خدمات شهری» برداشت (روزنامه استخر، ۱۴ دی ۱۳۲۶: شماره ۱۱۱۸، ص ۲). این تغییرات همزمان با ورود ماشین‌آلات مکانیزه نظافتی بود و نشان از تمایل

مدیریت شهری به بازتعریف تصویر رفتگر در قالب یک کارمند حرفه‌ای و منضبط داشت. در دهه ۱۳۳۰ش، مجدداً کمیسیون‌هایی برای بررسی و تدارک لباس‌های جدید ویژه کارمندان سرپایی و رفتگران تشکیل شد. شهرداری برای انتخاب بهترین خیاط و کیفیت دوخت، مناقصه‌ای دیگر برگزار کرد که به وضوح نشان می‌دهد موضوع لباس فرم رفتگران، دیگر صرفاً یک ملاحظه فنی نبود، بلکه به عنوان بخشی از گفتمان رسمی دولت شهری درباره کرامت نیروی کار خدماتی و نظم شهری، نهادینه شده بود (روزنامه استخر، ۴ دی ۱۳۳۱: شماره ۱۵۲۳، ص ۲).

از منظر جامعه‌شناسی تاریخی، می‌توان فرایند تأمین لباس فرم برای رفتگران را در قالب زیست‌سیاست شهری تحلیل کرد؛ جایی که بدن نیروی کار تحت نظم دیداری و کنترلی قرار می‌گیرد. لباس فرم علاوه بر کارکرد حفاظتی، به ابزار کنترل، تشخیص و تمایز طبقاتی تبدیل می‌شود و نیروی خدماتی را در چارچوب دولت مدرن تعریف می‌کند. علاوه بر این، لباس فرم رفتگران شهری نه تنها پوششی ساده برای حفاظت فیزیکی در برابر شرایط محیطی است، بلکه عنصری نمادین و بخشی از صحنه نمایش شهری محسوب می‌شود. براساس نظریه نمایش اجتماعی گافمن - که بر تمایز میان «صحنه جلو» و «پشت صحنه» در تعاملات اجتماعی تأکید دارد (Goffman, 1959: 78-82) - پوشش رسمی رفتگران نقش تعیین‌کننده‌ای در برساخت هویت اجتماعی آنان دارد. در «صحنه جلویی» شهر، لباس فرم رفتگران نوعی اجرای سازمان‌یافته است که هم نشانگر تعلق آنان به نظم نهادی شهرداری و هم نمادی از اقتدار، نظم و «قانونمندی فضا» است. لباس فرم به نوعی «لباس اجرای نقش» است که از یک سو، برای جلب احترام و اعتبار اجتماعی طراحی شده و از سوی دیگر، می‌تواند زمینه شکل‌گیری نگاه‌های پدرسالارانه یا ترحم‌آمیز از سوی طبقات بالادست باشد. به تعبیر گافمن، این نمایش در عین حال که موقعیت اجتماعی را تثبیت می‌کند، می‌تواند تضادهای ساختاری در روابط «خودهای اجتماعی و خودهای انسانی» را مرئی سازد (همان، ۵۶).

۵. **مسکن و اسکان سازمانی رفتگران:** تنها اطلاعات مستند مربوط به موضوع مسکن و برنامه‌ریزی برای محل اسکان رفتگران، به‌ویژه در قالب منازل سازمانی و در ناحیه‌ای معین از شهر شیراز در دوره پهلوی، به سال ۱۳۴۰ش بازمی‌گردد. در این سال، بنا بر تصمیم مقامات محلی و با راهنمایی استاندار فارس - غلامرضا فولادوند - و در چارچوب اقدامات اجرایی شهردار وقت شیراز - غلامرضا دبیران - قطعه زمینی به مساحت ۶۵ هزار متر مربع از اراضی مجاور فرودگاه قدیم شیراز، برای ساخت خانه‌های ویژه کارکنان نظیف شهری (رفتگران) اختصاص داده شد (تدین، ۱۳۸۶: ۶۳۰/۲).

این اقدام را می‌توان نخستین نمود از سیاست‌های نهادی در حوزه مسکن کارگری در تاریخ مدیریت

شهری شیراز قلمداد کرد؛ سیاستی که نشان از انتقال تدریجی نگاه حاکمیت شهری به سمت «مسئولیت اجتماعی» نسبت به طبقات فرودست و خدماتی داشت. اختصاص زمین برای اسکان گروهی خاص از کارکنان شهرداری، بازتابی از الگوی مدرن برنامه‌ریزی شهری بود که در آن تلاش می‌شد نیازهای معیشتی نیروهای خدماتی نه تنها در محل کار، بلکه در ساختار زندگی روزمره آنان نیز مورد توجه قرار گیرد.

با این حال، این اقدام را باید در چارچوب سیاست‌های کلان نوسازی شهری در دهه ۱۳۴۰ تحلیل کرد؛ دوره‌ای که دولت پهلوی دوم با تأسی از مدل‌های توسعه‌گرایانه غربی، پروژه‌هایی چون اصلاحات ارضی، گسترش زیرساخت‌ها و مدیریت شهری طبقه‌محور را در دستور کار قرار داده بود. علاوه بر این سیاست‌گذاری فضایی در حوزه مسکن، رفتگرها را می‌توان بخشی از شکل‌گیری نظم زیستی شهری دانست که در آن، دولت ضمن تأمین حداقلی نیازهای معیشتی، نیروهای خدماتی را در ساختار فضایی جدید شهر جای می‌دهد، اما در عین حال فاصله اجتماعی-جغرافیایی آنان با طبقات متوسط و بالاتر را نیز حفظ کرد.

نتیجه‌گیری

پژوهش حاضر با تمرکز بر نقش رفتگران در نظام خدمات شهری شیراز دوره پهلوی، به بررسی چالش‌های اجتماعی، نهادی و اقتصادی این قشر نوپدید و تأثیر سیاست‌های نوسازی و تمرکزگرایی دولت مرکزی بر نظام رفتگری پرداخته است. یافته‌ها نشان می‌دهد که رفتگران به عنوان یکی از ارکان اصلی نظم و بهداشت شهری، نقشی چندوجهی و فراتر از نظافت معابر ایفا می‌کردند. وظایفی نظیر لایروبی جوی‌ها، حمل زباله، آبیاری فضای سبز و حتی مشارکت در عملیات آتش‌نشانی، بیانگر جایگاه محوری آنها در فرایند مدرنیزاسیون شهری بود. با این حال، این قشر با چالش‌های متعددی مواجه بود که ریشه در نابرابری‌های ساختاری و محدودیت‌های نهادی داشت.

از منظر اجتماعی، همکاری ضعیف شهروندان با رفتگران، ناشی از پایین بودن سرمایه فرهنگی و فقدان آگاهی مدنی، یکی از موانع اصلی بود. نگاه تبعیض‌آمیز به این قشر و درک ناکافی از مسئولیت‌های شهروندی، مشارکت عمومی در حفظ نظافت شهری را تضعیف می‌کرد. از نظر نهادی، ضعف ساختارهای اولیه بلدی، کمبود نیروی انسانی و نبود دستورالعمل‌های شفاف به‌ویژه در سال‌های ابتدایی، کارآمدی رفتگران را تحت تأثیر قرار داد. نظارت‌های سخت‌گیرانه و اخراج‌های گاه‌به‌گاه به دلیل بیماری یا خدمت نظام وظیفه، امنیت شغلی آنها را به خطر می‌انداخت. از منظر اقتصادی، حقوق ناچیز، تأخیر در پرداخت‌ها و نبود بیمه تا اواخر دهه ۲۰ شمسی، فشار معیشتی سنگینی بر این قشر وارد می‌کرد. حتی با ورود بیمه

در دهه ۳۰، حمایت‌های اجتماعی همچنان ناکافی بود و نتوانست شکاف‌های طبقاتی را به‌طور کامل جبران کند. مسئله مسکن نیز تا دهه ۴۰ به صورت جدی مورد توجه قرار نگرفت و تنها در سال ۱۳۴۰ با اختصاص زمین برای منازل سازمانی، گامی در جهت بهبود شرایط زیستی رفته‌گران برداشته شد. سیاست‌های نوسازی و تمرکزگرایی دولت پهلوی، تأثیر عمیقی بر نظام رفتگری داشت. ایجاد ساختارهای بوروکراتیک، تقسیم کار نوین و ورود ابزارهای مکانیزه نظیر ماشین‌های آب‌پاشی و حمل زباله، کارآمدی خدمات شهری را افزایش داد و چهره شهر را مدرن‌تر کرد. آسفالت‌سازی خیابان‌ها، جدول‌کشی و استفاده از لباس فرم، نه تنها وظایف رفته‌گران را تسهیل کرد، بلکه آنها را به نمادی از نظم و اقتدار دولت در فضاهای عمومی تبدیل کرد. با این حال، این تحولات عمدتاً کالبدی بود و نتوانست نابرابری‌های اجتماعی و اقتصادی را به‌طور کامل برطرف کند. تبعیض فضایی در تخصیص منابع، به‌ویژه بین محلات مرفه و قدیمی، شکاف‌های طبقاتی را تشدید کرد و رفته‌گران با وجود نقش کلیدی در نظم شهری، در حاشیه ساختارهای اجتماعی باقی ماندند.

در مجموع، مطالعه نظام رفتگری در شیراز دوره پهلوی، نشان‌دهنده تناقض میان اهداف مدرنیزاسیون و واقعیت‌های اجتماعی است. رفته‌گران به عنوان کنشگران اصلی نظم و بهداشت شهری، در بستر سیاست‌های تمرکزگرایانه، به بخشی از ساختار بوروکراتیک شهری تبدیل شدند، اما نابرابری‌های ساختاری مانع از تحقق عدالت اجتماعی برای این قشر شد. این پژوهش دریچه‌ای برای درک بهتر تاریخ اجتماعی نوسازی شهری و جایگاه نیروهای خدماتی در ایران معاصر فراهم می‌کند.

References

Books

- Dehkhodā, Ali Akbar. (1337), *Loghat-nāmeḥ*, Tehran, Iran: Dāneshgāh-e Tehrān. [In Persian].
- Heidari Nia, S. (1387), *Yeksad Sal-e Baladiyeh dar Iran*. Tehran: Moasseseh-ye Tahghighat va Oloom-e Enسانی.
- Hekmat, Ali Asghar. (1379), *Rah Āvard-e Hekmat: Sharh-e Mosāferat-hā va Safarnāmeḥ-hā-ye Mirzā Ali-Asghar Khān Hekmat-e Shirāzi*. Be Koshesh-e Dabir-Siyāqi, M. Jeld 2. Tehran, Iran: Enteshārāt-e Mafākher-e Farhangi. [In Persian].
- Jalalpour, S. (1390), *Naghsh-e sazman-e baladiye (shahrdari) dar tahavvolat-e shahri-ye Iran dar dore-ye Pahlavi-ye avval*. *Faslname-ye Tahqiqat-e Siyasi va Beyn-ol-melali*, (9), 235-243.
- Khalesi, Mohammad Reza. (1391), *Az Baladiyeh tā Shahr-dāri: Tārikh-e Yek-sad va Panj-sāleh-ye Shahr-dāri-ye Shirāz az 1286 tā 1391*. Shiraz, Iran: Enteshārāt-e Farhang-e Pārs.

[In Persian].

Nasiri Tayebi, M. (1393), *Enghelāb-e Eslāmi dar Shiraz*, Tehran, Iran: Mo'asseseh-ye Farhangi Honari va Enteshārāt-e Markaz-e Asnād-e Enghelāb-e Eslāmi. [In Persian]

Nasr, Tāhereh (Soha) (1383), *Me'māri va Shahrsāzi dar Dowre-ye Pahlavi (1300–1357)*, Tehran: Rozaneh Kār. [In Persian]

Plager, John (1403), "Dispozitif-e Foucault va Shahr", *Fazā va Dialectic*, No. 27, pp. 1–29. [In Persian]

Putnam, Robert (1384), "Jāme'e-ye Barkhordār, Sarmāye-ye Ejtemā'i, va Zendege-ye 'Omoomi", in *Sarmāye-ye Ejtemā'i: E'temād, Demokrāsi va Towse'eh*, edited by Kian Tajbakhsh, Tehran: Nashr-e Shirāzeh, pp. 91–113. [In Persian]

Putnam, Robert (1392), *Demokrāsi va Sonanthā-ye Madani*, translated by Mohammad Taghi Delfrouz, Tehran, Iran: Daftar-e Motale'āt-e Siasi-ye Vezārat-e Keshvar. [In Persian]

Raeesi, A. (1388), *Gozari bar Ravand-e Tahavolāt va Tashkilāt-e Shahrdāri-ye Shiraz az Ehtesābiye tā Konoon*, Shiraz, Iran: Shahrdāri-ye Shiraz-Mo'āvenat-e Barnamehri. [In Persian]

Seifpour Fātami, N. (1379), *Gazand-e Rouzegār: Khāterāti az Tahavolāt-e Fārs dar Āstāne-ye Jang-e Dovvom-e Jahāni, Majles-e Chahārdahom va Bohrān-e Āzarbāijān, 1317–1325*, Tehran, Iran: Nashr-e Shirāzeh. [In Persian]

Tadayyon, P. (1386), *Vāliān va Ostāndārān-e Fārs beyn-e Do Enghelāb (Enghelāb-e Mashrouteh va Enghelāb-e Eslāmi)*, Vol. 2, Shiraz, Iran: Bonyād-e Fārs Shenāsi. [In Persian]

Torabi Farsani, S., & Ebrahimi, M. (1393). *Baladiyeh va Behdasht-e Omumi dar Doreh-ye Pahlavi-ye Avval. Faslnameh-ye Tarikh-e Islam va Iran*, 24(24), 79–96.

Zāhed Zāhedāni, Saeed & Moghaddasi, Mahdi (1404), *Jāme'e Shenāsi-ye Tārikhi-ye Shahr-e Shiraz*, Tehran: Pazhouheshgāh-e Farhang, Honar va Adabiyāt. [In Persian].

Documents

Sāzmān-e asnād va ketābkhāe-ye melli-e irān(Sakma), 293-8046/297, 293-44599, 293-44599, 240-47888, 297-24477/5, 350-2352/132, 293-12863/35,49, 293-12846/32, 293-41161/68, 293-41283/28, 293-41283/31, 293-11819/21,23, 350-2352/49,52,405,442,571, 350-2022/3,4, 293-15970/5, 350-2352/2,26,35, 293-11819/23, 293-39401/12, 350-2352/551,564, 293-11818/2,4, 293-47314/341, 293-6494/21, 293-38373/16, 293-47314/341.

Newspaper

Rooznāmeḥ Estakhr: 8:1304/2, 960:1324/2, 1002:1325/3, 1118:1326/2, 1157:1330/2,
950:1324/2, 1118:1326/2

Rooznāmeḥ Pārs: 669:1326/2, 680:1326/2, 825:1327/2, 1301:1331/3, 1302:1331/3,
3483:1350/3, 1044:1329/4, 1056:1329/3, 1301:1331/3, 1056:1329/3

Rooznāmeḥ Jām-e Jam: 28:1294/4