

## به نام خدا

### خیابان ولیعصر، چهارباغ معاصر

بسیار است تجربیات دلپذیری که امروزه به هر علتی از زندگی مان رخت بسته و به ظاهر فراموش شده است. ولی فراموشی این تجربیات به معنی از میان رفتن تمنای تجربه دوباره آنها نیست بلکه همچون به خاطر سپردن طعمی دلنشین است که شیرینی اش هنوز زیر دندانمان هست و گاه و بیگاه به واسطه‌هایی از ناخودآگاه به خودآگاهمان می‌آید و مرغ دلمان به هوایش پر می‌کشد و آنگاه است که متوجه می‌شویم از مطلوب دور افتاده‌ایم. تمنای تفریح و گلگشت در خیابان شهر نیز از این قسم تجربیات است.

روزگاری «خیابان» معنایی داشت که امروز برایمان اندکی غریب است؛ تا پیش از دوره صفویه خیابان عمدتاً به مسیر میانه چهارباغ‌ها گفته می‌شد؛ مسیری مستقیم که دو سوی آن درخت‌هایی نشسته بود که بر معبر سایه می‌افکند همراه با جدول آبی که از میانه آن و یا دوسوی آن می‌گذشت و فضایی مروح و دلنشین پدید می‌آورد و تجربه گذار را به تجربه‌ای پرهیمة آب و خوش‌عطر و بو و خوش‌آب و رنگ مبدل می‌کرد که در آن دیگر فعل گذشتن و عبور کردن از خیابان به تنهایی موضوعیت نداشت بلکه کیفیت این عبور بود که اهمیت پیدا می‌کرد. پس خیابان تا این زمان نه معبری «خشک و خالی» برای رساندن مبدایی به مقصدی که فضایی همراه با آب و درخت بود که خود مقصد بود، مقصدی برای تفریح و تماشا.

از محله خیابان در تبریز با قدمتی از دوره سلجوقی و بلوکی از بلوکات هرات با همین نام از دوره تیموری که بگذریم، ایده خیابان به عنوان یک فضای عمومی به روشنی از اوایل دوره صفوی مطرح شد. تا پیش از این دوره چهارباغ‌ها عمدتاً فضاهای محصور بود و عمومی تلقی نمی‌شد، از این زمان به بعد بود که چهارباغ‌ها عرصه‌ای عمومی شد و بالطبع خیابان میانه آنها نیز به روی عموم گشوده شد و به عنوان فضاهای شهری در میانه شهرها جایی باز کرد.

تجربه احداث خیابان قزوین که به خوبی در اشعار عبدی بیگ شیرازی از شعرای سده دهم قمری منعکس است در دوره سلطنت شاه طهماسب روی داد. و پس از آن از شاخص‌ترین نمونه‌های این فضای شهری خیابان چهارباغ اصفهان است؛ گویی در اصفهان چهارباغی در مقیاس شهری از محصوریت پیشین به درآمد و خیابان میان آن تفرجگاه عام و خاص شد. از آن پس «خیابان» و گاه «چهارباغ» نام عامی برای گذرهایی شد که واجد کیفیاتی خاص بود و البته «چهارباغ» نام خاص خیابان پرآوازه‌ای در اصفهان نیز شد.

پس خیابان در اصل خود تنها معبر نبوده چراکه معابر و شوارع همیشه در شهرها وجود داشته و اگر از زمانی برخی مسیرها «خیابان» خوانده شد به علت کیفیت خاص آنها بود که به معابر میانه باغ می‌مانست. خیابان در کنه و خاستگاه خود معنای مقصد داشت و نه معبر. به عبارت دیگر خیابان در شهر تنها محل گذر نبود بلکه همواره محل تفریح و تفرج و سیرگاه بوده است و از همینرو هر شهر ممکن بود تعداد بی‌شماری معبر و گذر و کوچه داشته باشد ولی فقط یک و یا تعداد محدودی خیابان داشت. همین مقصد بودن خیابان‌ها بوده که آنها را محل و موضوع اشعار و مدایح و قصه‌های عامیانه می‌کرد؛ از همینروست که مدح و وصف چهارباغ اصفهان را از پس از دوره صفوی در اغلب نوشته‌هایی که درصدد توصیف اصفهان و جذابیت‌های آن برآمده‌اند می‌خوانیم ولی نامی از دیگر معابر شهر که تنها به منظور عبور کردن ساخته شده بود نمی‌شنویم.

طلب فضایی چون خیابان در شهرها چنان بود که در اندک زمانی اغلب شهرهای مهم صاحب چنین عرصه‌ای شدند؛ به جز قزوین و اصفهان، شیراز و سنج و تهران و ... . استقبال از خیابان‌سازی در شهرها تا بدانجا بود که امروزه یکی از ملاک‌های ما برای تشخیص شهر از غیر شهر، در آن دوران، دارا بودن خیابان است. اینکه چرا شهرها بستر پیدایش و گسترش این فضای نوظهور شدند خود جای تأمل دارد.

شهر کجاست؟ به عکس آنچه امروز تصور می‌کنیم شهر امری ساختنی نیست یعنی تجمع عمارات معظم به خودی خود شهر پدید نمی‌آورد بلکه شهر جایی است که در آن سازوکارهای حقوقی و مناسبات اجتماعی و نهادهایی پیچیده‌تر از قریه و قصبه وجود دارد؛ این مناسبات و سازوکارها فضاهایی برای بروز و ظهور می‌طلبند که در فضاهایی چون مساجد جامع و ارگ و حصار و میدان عرض اندام می‌کند. خیابان نیز یکی از این فضاهاست؛ صرف ساختن خیابان در جایی آنجا را به سوی شهر شدن پیش نمی‌برد بلکه خود خیابان معلول و مظهر تمنا و تقاضایی است که مولود زندگی در شهرهاست. از همینروست که خیابان چهارباغ اصفهان در کنار فضاهایی چون مسجد و مدرسهٔ مادرشاه و عمارات حکومتی چون چهلستون و ... می‌نشیند و در همان درجه از اهمیت ظاهر می‌شود، در قزوین نیز همین اتفاق به نحوی دیگر می‌افتد پس خیابان نیز عرصه‌ای است که در آن مناسبات اجتماعی پیچیده‌تر و گسترده‌تری نسبت به قریه و قصبه و آبادی رخ می‌نماید.

ساده‌انگاری است اگر تصور کنیم پدید آمدن خیابان در شهرها محصول مطلق قدرت و خواست خودآگاهانهٔ حاکمیت جامعه است؛ خیابان برخاسته از تمنای مدنی و پنهان شهروندان و اهالی جامعه است که البته همین جامعه خاستگاه طبقهٔ حاکم نیز هست، شهروندانی که برای زندگی در عرصه‌ای فراتر از عرصهٔ خصوصی و

خویشاوندی اعتباری قائلند. عرصه‌ای که می‌توان در آن دید و دیده شد. در آن دیگران را ملاقات کرد دیگری را که هرچند خویشاوند ما نیستند ولی همشهری مایند.

ساخته شدن خیابان‌های جدید در شهرها پس از دوره صفویه ادامه پیدا کرد البته این موضوع جریانی مستمر نبود؛ در برخی دوران روندی شکوفا و پر دامنه بود و در برخی دوران کم‌سرعت و گاه حتی معطل و متوقف؛ به عبارت دیگر پیدایش خیابان در شهرهای ایرانی همواره بهار و خزان داشته است چرا که متأثر از حال مدنی جامعه بود و مدنیت خود بهار و خزان دارد. هرگاه احوال مدنی مردمان خوب بود و جامعه در بهار مدنیت بود شاهد ساخته شدن خیابان‌های جدید و رونق یافتن خیابان‌های موجود بودیم و هرگاه مدنیت به هر علت دچار خزان می‌شد شاهد متوقف شدن جریان خیابان‌سازی و تنزل و تغییر چهره خیابان‌های موجود به معبر در شهرها بوده‌ایم.

ارتباط رونق خیابان‌های شهر با حال مدنی شهروندان چنان پررنگ و واضح است که می‌توانیم خیابان را چون نبض حیات مدنی بدانیم؛ هرگاه خیابان‌هایی با کیفیت‌های اصیل پدید آمده و رونق داشته گواه آن بوده که حال مدنی جامعه خوب است و هرگاه به عنصر بی‌هویت و بی‌کیفیت و کارکردی تبدیل شده نشان از آن داشته که مدنیت گرفتار خزان و بیماری شده است. از پس از دوره صفوی در دوره قاجار و حتی تا دوران معاصر نیز هرگاه مردم حال مدنی خوشی داشتند شاهد ساخته شدن خیابان‌هایی نظیر باغشاه‌ها در شهرهای مختلف بوده‌ایم.

در دوره قاجار ایده خیابان ایرانی با خیابان در شکل و قامت اروپایی آمیخت و از دل آن خیابانی چون ناصریه یا علاءالدوله یا لاله‌زار بیرون آمد که کلی یکپارچه بود یعنی برخلاف گذرهای قدیمی که پریچ و خم بود، این خیابان‌ها کمابیش انتظامی مستقیم داشت و با مغازه‌هایی احاطه شده بود و در عین اینکه عرض آن به اندازه عبور آسان کالسکه‌ها بود در همان حال پیاده‌روهایی عریض داشت که خبر از موضوعیت داشتن تفرج و گشت و گذار عابرین در خیابان می‌داد. با اینکه در آن دوره صرف تفرج رنگ باخت و تفرج و خرید کردن و ... به هم آمیخت ولی همچنان مقصد بودن خیابان حفظ شده بود. اینکه تفرج همچنان موضوعیت داشته از نشانه‌هایی پیداست؛ اگر روزگاری از کسی می‌پرسیدیم که قصد رفتن به کجا را دارد و در پاسخ خیابان لاله‌زار را می‌شنیدیم تعجب نمی‌کردیم. چرا که لاله‌زار خود مقصدی برای تفرج و گشت و گذار بود و پیاده‌روی و تماشا در آنجا علتی قانع‌کننده و کافی برای رفتن به آنجا بود.

در دوره‌های خزان مدنی متناوباً خیابان ماهیت مقصد بودن را از دست می‌داد و تبدیل به معبر و واسطه‌ای برای اتصال دو مقصد می‌شد. در آن وضعیت اگر کسی می‌گفت به خیابان لاله‌زار یا ناصریه و یا فردوسی

می‌رود از او علت را می‌جستیم چون نمی‌توانستیم تصور کنیم رفتن به این خیابان‌ها به معنای رسیدن به مقصدی نهایی باشد. این همان احوالی است که مثلاً از اواخر عصر ناصری تا اوایل دوره پهلوی دچارش بودیم. اگر تصاویر خیابان علاءالدوله ناصری را با اواخر دوره قاجار مقایسه کنیم به خوبی تنزل کیفی در آن آشکارست.

در دوره معاصر و به خصوص در دوره پهلوی اول و حتی تا پیش از دهه سی هنوز شهر ما در بهار مدنی بود که از نشانه‌های آن ساخته شدن خیابان ولیعصر در تهران است. تا پیش از دوره پهلوی در همین امتداد معبر و یا تعدادی معابر متصل به هم وجود داشت که چندان منتظم نبود و شهر تهران را به روستاهای بالادست از جمله ده ونک و ده اوین و ... متصل می‌کرد، در طول زمان تغییراتی در خط سیر این معابر اتفاق افتاد ولی فارغ از اینکه چه مسیری را می‌پیمود، همواره به «جاده» شهرت داشت؛ جاده‌ای که شهر تهران را به قصبات دامنه البرز می‌رساند. تا اینکه در دوره پهلوی این معبر شمالی جنوبی انتظامی یکپارچه یافت و دو طرف آن درختانی کاشته شد و جویهایی پهن و پر آب در میانه آن جاری شد و پیاده‌روهای عریضی یافت و از آن پس به «خیابان پهلوی» شهرت یافت. در همان زمان خیابان شریعتی که آن هم دسترسی شمالی جنوبی تهران را فراهم می‌کرد هنوز به «جاده شمیران» مشهور بود.

تغییر نام این مسیر به خیابان همراه با تغییر کیفیت آن مبین حقیقتی است؛ خیابان در خیال ایرانیان حتی تا دوره معاصر با همان کیفیات اصیل چهارباغی‌اش به جای آورده می‌شد و مردم آن زمان که احوال خوش مدنی داشتند، در ذهن خود میان جاده و خیابان تفاوت کیفی قائل بودند. این تمایز قائل شدن ممکن است آگاهانه و ارادی مردم و حتی دست‌اندرکاران ساخت این خیابان نبوده باشد و چه بسا اگر از آنان علت این کیفیت و این نحو نامگذاری را می‌پرسیدیم منکر تمایز ساخت خیابانی به همان سبک و سیاق چهارباغ می‌شدند ولی این کیفیت و این نامگذاری مبین خواستی نهایی و ناخودآگاه است که گاه با نشانه‌های مختصر در عالم بیرون درک می‌شود.

خیابان ولیعصر هرچند در ظاهر معلول خواست و اراده حکومتی است ولی در اصل نشان از تمناى ناخودآگاه کل جامعه است برای حضور در عرصه‌های شهری و فراتر از محلات. همانطور که پیدایش چارباغ اصفهان فراخنایی خارج شهر را برای عرض اندام می‌طلبید، خیابان ولیعصر نیز در زمان احداث دامنه‌ای خارج از حیطه شهر در آن زمان را تحت تأثیر قرار داد. مهمترین اتفاقات در مقیاس شهری و نه دیگر در محدوده محلات در خیابان ولیعصر فرصت ظهور پیدا کرد تا جاییکه این خیابان حتی در قسمتهای خارج از مرزهای شهر در مدت کوتاهی مقصدی عمومی شد.

با مهاجرت‌ها و اغتشاشاتی که در روند طبیعی شهرنشینی در ایران و از جمله در تهران رخ داد حیات مدنی در تهران دستخوش خزان و بدحالی شد، گواه این بدحالی تفاوت قابل نشدن میان خیابان و جاده و معبر بود که سبب شد که شهری چون تهران مدتها فاقد خیابانی در قد و قامت یک مقصد تفرج باشد و همه خیابان‌ها به کارکردی‌ترین وضع یعنی معبر بودن تنزل یابد. از این زمان به بعد بود که همه معابر سواره شهر تهران بلااستثناء خیابان خوانده شد؛ معابری که چه‌بسا فاقد پیاده‌رو و تسهیلات حداقلی گذر عابرین پیاده بود نیز خیابان نام گرفت و سبب شد در ما نسیانی نسبت به ماهیت اصیل خیابان پدید آید.

گواه دیگر بدحالی مدنی در تهران وضعیت خیابان ولیعصر از دهه پنجاه به بعد است؛ خیابان ولیعصر را می‌توان نبض حیات مدنی تهرانی‌ها دانست. از پس از دهه پنجاه شمسی بود که خیابان ولیعصر همچنان نام خیابان را یدک می‌کشید ولی ماهیت مقصد بودن را از دست داد و به معبری برای اتصال شمال و جنوب شهر تهران تبدیل شد. در این حالت درختان و جویها و پیاده‌روی این خیابان مغفول بود و سرزندگی گذشته را از دست داد.

اینک مدتی است که حیات مدنی رو به بهبودی دارد مفهوم تفرج در این خیابان دوباره موضوعیت یافته است؛ مدتی است که شاهد حساسیت همگانی نسبت به درختان این خیابانیم و در صدد بهبود پیاده‌روهای آن برآمده‌ایم. اگر بهبود ادامه پیدا کند دیری نخواهد پایید که باز مقصد بودن خیابان ولیعصر احیا خواهد شد و اولویت در این خیابان با عابرینی خواهد بود که به منظور تفرج و تفریح به این خیابان آمده‌اند و نه با وسایل نقلیه‌ای که این خیابان را واسطه‌ای برای عبور قرار داده‌اند.