

خیابان ولیعصر، چهارباغ معاصر

سید محمد بهشتی

عضو هیئت علمی مرکز آموزش عالی میراث فرهنگی

تاریخ دریافت: ۹۳/۱۲/۱۷

تاریخ پذیرش: ۹۴/۰۱/۱۵

چکیده

شهرها می‌توانند دو حال مختلف داشته باشند ولی هیچ‌گاه نمی‌توانند هم‌زمان هر دو حال را داشته باشند. بسته به مؤلفه‌های گوناگون و متعدد، مردم در شهری زندگی می‌کنند که در آن حیات مدنی جاری است و یا بحران مدنیت حاکم شده است. در وضعیت بحرانی عرصه‌های شهری خالی از زندگی می‌شود و به کارکردها و کمیّات تنزل مرتبه پیدا می‌کنند. اما وقتی مدنیت بر اریکه نشسته باشد، جریان پررونق زندگی همراه خود «کیفیت» و «امنیت» را به شهر می‌آورد. خیابان در دستور زبان شهرسازی ایرانی یکی از معیارهای تشخیص احوال شهر است. خیابان ولیعصر در آغاز شهرسازی نو ایران با الگوی کهن خیابان چهارباغ بر تهرنگ راه قدیم‌تر - که در دوره قاجار تردد در آن صورت می‌گرفت - ساخته و پرداخته شد. این خیابان نه فقط یک راه دسترسی، بلکه مکان مراجعه و تفرجگاهی برای گذران اوقات شهروندان بود. تغییرات نابسامان شهرسازی و مدنیت پس از ۱۳۳۰ش این خیابان را از فضای شهری به گذرگاهی برای تردد خودروسواران درآورد. در این مقاله می‌خواهم نشان دهم که چرا خیابان ولیعصر به وجود آمد و چگونه در یک برهه کوتاه توانست نماینده بهار مدنیت در تهران باشد، و این کیفیت در چه شرایطی ممکن است تکرار شود.

واژه‌های کلیدی

خیابان، چهارباغ، ولیعصر، معاصر شدن، مدنیت، بحران شهرنشینی.

مقدمه

تجربیات دلپذیری که امروزه از زندگی مان رخت بسته و فراموش شده اند، بسیار اند. ولی فراموشی این تجربیات به معنی از میان رفتن تمنای تجربه دوباره آنها نیست. بلکه همچون به خاطر سپردن طعمی دلنشین است که مزه اش هنوز زیر دندان مان مانده و گاه و بیگاه به عللی ظاهراً نامربوط ناگهان به خودآگاه مان می آید. آنی مرغ دل مان به هوایش پر می کشد و غفلتاً درمی یابیم از مطلوب دور افتاده ایم. تمنای تفرّج و گلگشت در خیابان شهر نیز از این قسم تجربیات است. روزگاری «خیابان» برای تهرانی ها معنایی داشت که امروز برای ما غریب است. خیابان ولیعصر پیش از امروز کیفیت فضای شهری درخشانی را تجربه کرده و مدنیت را در وجهی از کالبد شهر نمایان ساخته است. در این نوشتار تلاش شده پاسخ داده شود که چرا خیابان ولیعصر با طرح ویژه ای به وجود آمد؟ و چگونه توانست در یک برهه کوتاه نماینده بهار مدنیت در شهر تهران باشد؟ و این کیفیت در چه شرایطی ممکن است تکرار شود؟ هدف مقاله طرح الگویی از شهرسازی ایرانی است که استعداد بازیابی و استمرار را در خود دارد.

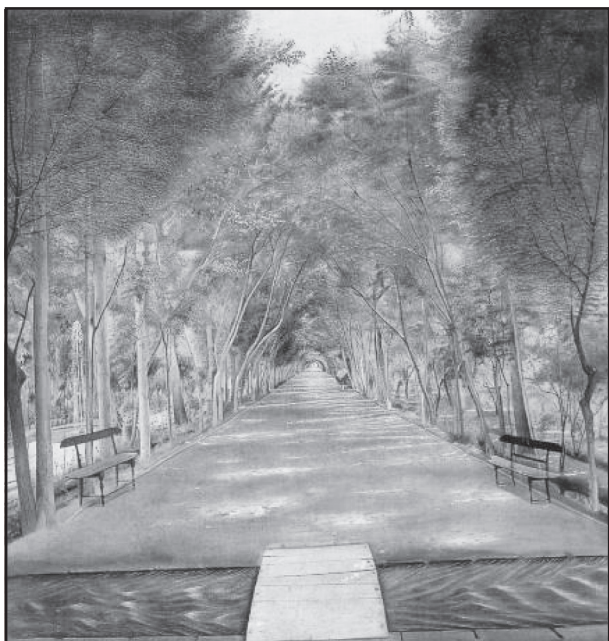
پیشینه خیابان

تا پیش از دوره صفویه، خیابان عنوانی بود که بر مسیر میانه باغ ها گفته می شد؛ مسیری مستقیم که دو سوی آن درخت هایی نشسته بود و بر معبر سایه می افکند همراه با جدول آبی که از میانه یا دو سوی آن می گذشت و فضایی مروح و دلنشین پدید می آورد. در چنین معبری تجربه عبور به تجربه همه آّب و عطر و بوی خوش و آب و رنگ دل انگیز می آمیخت. در چنین معبری تنها فعل عبور و مرور موضوعیت نداشت بلکه کیفیت آن نیز اهمیت پیدا می کرد. این نه معبری «خشک و خالی» برای رسیدن از مبدایی به مقصدی که فضایی برانگیزاننده همه حواس به علاوه روح بود، بلکه خود مقصدی برای تفرّج و تماشا بود. (تصویر ۱) خیابان به این معنا تا همین قرن پیش کاربرد داشت و امروزه در میان فارسی زبانان شبه قاره هند هنوز استعمال می شود (متینی، ۱۳۶۱: ۵۸). برای مثال در گزارش مورخ دوران شاه صفی صفوی می خوانیم که برای گسترش باغ سعادت آباد خیابانی جدید در طرف شمالی افکندند و درگاهی بر آن گشودند (واله اصفهانی، ۱۳۸۲: ۱۵۸). یا رضاقلی خان هدایت در سفارت نامه خوارزم به سال ۱۲۶۸ق در باب باغ اشرف مازندران که در دوره شاه عباس صفوی بنا شده می نویسد:

چون داخل باغ شوند جویی در وسط که کف و هر دو طرف

آن از سنگ صاف الی منتهای باغ تخمیناً قریب به چهارصد قدم است، و بر دو طرف آن نهر دو خیابان که روی به وسط آخر باغ می رود، و در هر طرف خیابان و نهر دو رویه سروهای سهی رسته که هر یک رشک سرو کشمیری است و چون قامت گلرخان بالا بلند در دلبری... (هدایت، ۱۳۸۵: ۲۸).

یا محمدحسن خان اعتمادالسلطنه که در ششمین سفر ناصرالدین شاه به قم در رجب ۱۳۰۵ق همراه اردو بود جایی (قاضی ها، ۱۳۸۱: ۱۵۱) در منزل باغ علی آباد قم چنین اشاره می کند که «منزل محقق رفته که در خیابان باغ جای باصفائی چادر زده».



تصویر ۱. «خیابان دوشان تپه» اثر محمد غفرای کمال الملک (۱۳۲۰ق). کمال الملک یکی از مسیرهای درون باغ دوشان تپه را به تصویر کشیده است. این اثر در مجموعه کاخ گلستان تهران نگاهداری می شود.

به همین اعتبار در شهرهای ایرانی محله ها و بلوک هایی شکل می گرفته اند که طی گسترش شهر در جهت باغ ها، خیابان باغ به ستون فقرات آن محله تبدیل می شده است؛ مثل محله خیابان در تبریز که هزار سال سابقه دارد (تصویر ۲) و بلوک خیابان در هرات که در دوره پایتخت شدن آن شهر هنگام حکومت شاهرخ تیموری شکل گرفت (متینی، ۱۳۶۱: ۵۸ تا ۶۲).

این ایده خیابان به روشنی از اوایل دوره صفوی، به مثابه یک فضای عمومی، در قاموس شهرسازی ما مطرح شد. تا پیش از



تصویر ۲. محله خیابان و بقایای باغ‌هایی که اطرافش باقی مانده اند در جنوب غرب تبریز عهد قاجار. بخشی از «خریطة شهر تبریز در حال انقلاب». ترسیم رمضان ۱۳۲۶ق،

تبریزی نیز با سرودن بیت زیر کیفیت خیابان قزوین را در قرن یازدهم روشن می‌سازد:

خوشا قزوین و باغ شاه و گلگشت خیابانش
که از آینه پیشانی صبح است میدانش

اما شاخص‌ترین نمونه چنان فضای شهری‌ای خیابان چهارباغ اصفهان است؛ گویی در اصفهان خیابان درون باغ در قامت چهارباغی به مقیاس شهری از محصوریت و محدودیت پیشین به درآمده و تفرجگاهی برای عام و خاص شده است. این تجربه چنان مؤثر بوده است که از آن پس «خیابان» و «چهارباغ» بدل به نامی عام برای گذرهایی شد که واجد کیفیت مذکور بودند. هر چند که «چهارباغ» اغلب آن خیابان پرآوازه اصفهان را به ذهن مردم متبادر می‌سازد که شاه عباس صفوی در سال یازدهم سلطنتش (۹۷۷ ه. ق مصادف با ۱۵۹۸ میلادی) دستور داد تا از دروازه دولت دیوانخانه تا لب زاینده‌رود بسازند (تصویر ۳).

این دوره، باغ‌ها عمدتاً فضاهایی محصور و محدود برای دسترسی عمومی بودند. در عصر سلطنت صفویه بود که به سبب آرامش سرزمین، چهارباغ‌ها متدرجاً خود را از حصار بیرون کشیدند و عرصه عمومی را اشغال کردند و در پی آن خیابان میان‌شان نیز به معبر عمومی بدل شد و در میانه شهرها جایی باز کرد (حبیبی، ۱۳۷۵: ۹۳).

تجربه احداث خیابان در قزوین در دوره سلطنت شاه طهماسب صفوی (قرن دهم هجری) هنوز برجای است. علی‌رغم آنکه بقایای مادی ملموس چندانی از آن برجای نمانده ولی با توجه به اشعار عبدی‌بیگ شیرازی از شعرای سده دهم هجری (متینی، ۱۳۶۱: ۶۴) قابل تصور است: خیابان جایی است جان‌افزا، دو سمت آن را دیواری محیط کرده است، مستقیم و مسطح است، در دو جانبش درختان تنیده در هم صف کشیده و سایه‌انداز اند، و سرانجام جوی‌هایی مطبوع زیر پای درختان روان اند. صائب



تصویر ۳. خیابان در سنت ایرانی به باشکوه‌ترین شکل در چهارباغ اصفهان خود را آشکار می‌کند. اثر اوژن فلاندن، ۱۲۶۴ق (مأخذ: مجموعه NYPL).

مراد از خیابان

خیابان بدین اعتبار در کنه و خاستگاه خود معنای مقصد دارد و نه معبر، بنابراین خیابان را در شهر ایرانی نباید تنها محل گذر در نظر گرفت بلکه آن محل تفریح و تفرج و سیرگاه است. از همین رو ممکن است در هر شهر تعداد زیادی معبر و گذر و کوچه داشته باشد ولی تنها یک یا معدودی خیابان در آن یافت شود.

همین مقصد بودن خیابان است که آن را موضوع اشعار و مدایح و قصه‌های عامیانه، و به تعبیری محمل ساحت روایی شهر می‌کرده است. به همین سبب مدح و وصف چهارباغ اصفهان را از پس از دوره صفوی در اغلب نوشته‌هایی که در صدد توصیف اصفهان و جذابیت‌های آن برآمده اند می‌خوانیم. ولی نامی از دیگر معابر شهر که تنها به منظور عبور کردن ساخته شده بوده نمی‌شنویم.

در دوران صفویه طلب فضای شهری‌ای چون خیابان چنان بود که در اندک زمانی اغلب شهرهای مهم مثل شیراز و سنج و تهران و غیره صاحب چنین عرصه‌ای شدند. تأثیر خیابان‌سازی تا بدان جا بود که امروزه یکی از ملاک‌های ما برای تشخیص شهر

همین مفهوم چهارباغ احتمالاً توسط اروپاییانی که در دوره صفوی به ایران آمده اند به اروپا انتقال پیدا کرده و به بلوارهای پاریس در دو سده پیش و ایالات متحده در سده پیش استحاله یافته است. چرا که واژه بولوار (boulevard) به معنای معبری برای تفرج که در حاشیه‌اش درختکاری شده، در لغتنامه آکسفورد توضیح داده شده و برای نخستین بار در اسناد مکتوب فرانسوی در ۱۱۴۸ (۱۷۶۹ میلادی) ظاهر شده است. و ظاهراً نخستین بلوارها از آن رو که بر جای باروی ویران شده شهر برپا شده اند، تغییر شکل یافته اسم بولوارک (bulwark) در زبان آلمانی میانه هستند که معنای معبر روی بارو را می‌دهد (<http://www.oed.com>) و (Dictionary.com: boulevard).

پس تمنای شکل‌گیری خیابان در اصل به منظور رفع مسئله تردد نبوده است؛ چراکه عناوین گذر و کوچه و معبر و شارع عام همیشه در نصوص کتب و متن شهرها وجود داشته است. اگر بر برخی معابر «خیابان» اطلاق شده به علت کیفیت خاص آنهاست که به معابر میانه باغ شبیه بوده است.

از غیر شهر در شهرسازی دوران جدید، وجود خیابان است. اینکه چرا شهر بستر پیدایش و گسترش این فضای نوظهور شد، خود جای تأمل دارد. ابتدا باید پرسید اصلاً شهر یعنی کجا؟ به نظر من برعکس آنچه امروز تصور می‌شود، شهر امری ساختنی نیست. یعنی تجمع عمارات معظم و معابر پهناور و تأسیسات زیرینایی به خودی خود شهر پدید نمی‌آورد. بلکه شهر جایی است که در آن سازوکارها، مناسبات، و نهادهای حقوقی و اجتماعی پیچیده برای برقراری و بازآفرینی مناسبات انسانی وجود دارد و این بستر صورت اعتباری یافته است و ورای حالت چهره به چهره که معمولاً قریه و قصبه است، قرار می‌گیرد. این مناسبات و سازوکارها طبعاً فضایی برای بروز و ظهور می‌طلبند که در عرصه‌هایی چون مساجد و تکایا و ارگ و بازار و میدان عرض اندام می‌کند. خیابان نیز یکی از مهم‌ترین این فضاهاست.

البته صرف ساختن خیابان در جایی، آن جا را به شهر تبدیل نمی‌کند بلکه خود خیابان معلول و مظهر تمنا و تقاضایی است که مولود زندگی در شهر و حیات مدنی است. به همین اعتبار در جوار خیابان چهارباغ اصفهان اماکنی چون مسجد و مدرسه مدارس و باغ‌هایی مثل هشت‌بهشت و عمارات حکومتی چون چهلستون می‌نشینند. در قزوین نیز همین اتفاق به نحوی دیگر می‌افتد. پس خیابان نیز زمینه‌ای است برای رخ نمودن مناسبات اجتماعی پیچیده و گسترده شهری.

ساده‌انگاری است اگر تصور کنیم پدید آمدن خیابان در شهرها فقط محصول قدرت و خواست خودآگاهانه حاکمیت است. زیرا خیابان برخاسته از تمنای مدنی و پنهان شهروندان است که البته همان موضوع خاستگاه فهم و نگاه طبقه حاکم را نیز رقم می‌زند. شهروندانی که برای زندگی در عرصه‌ای فراتر از عرصه خصوصی و خویشاوندی اعتبار قائل اند؛ زندگی در عرصه‌ای که می‌توان دید و دیده شد، و دیگرانی را که هرچند خویشاوند ما نیستند ملاقات کرد، حکومت‌ها را مجبور به تبعیت خواهند ساخت.

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 داشت و در برخی دوران کم‌سرعت و گاه حتی معطل و متوقف. به عبارت دیگر پیدایش خیابان در شهرهای ایرانی همواره بهار و خزان داشته، چرا که متأثر از حال مدنی جامعه بوده است و مدنیت خود بهار و خزان دارد. هرگاه احوال مدنی مردمان خوب بود و مدنیت بر اریکه بوده، شاهد ساخته شدن خیابان‌های جدید و رونق یافتن خیابان‌های موجود بوده ایم و هرگاه مدنیت به هر علت دچار خزان شده، شاهد متوقف

شدن جریان خیابان‌سازی و تنزل و تغییر چهره خیابان‌های موجود به معبر در شهرها بوده ایم.

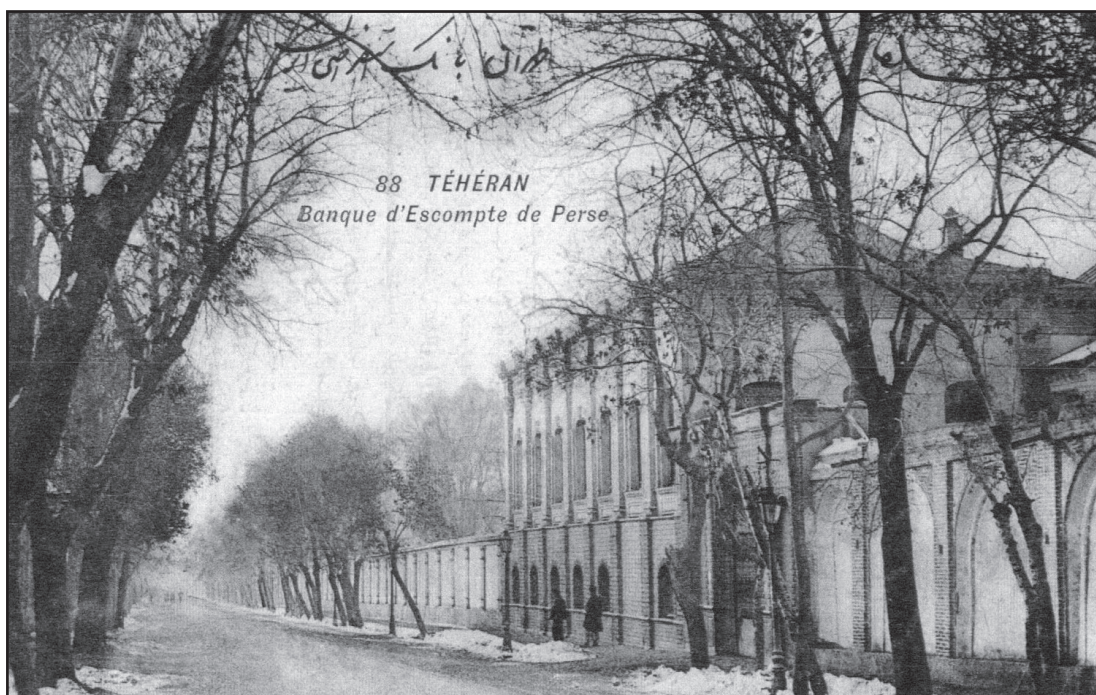
ارتباط رونق خیابان‌های شهر با حال مدنی شهروندان چنان پررنگ و واضح است که می‌توانیم خیابان را نبض حیات مدنی بدانیم. هرگاه خیابان‌هایی با کیفیت‌های اصیل پدید آمده و رونق داشته گواه آن بوده که حال مدنی جامعه خوب است و هرگاه به عنصری بی‌هویت و بی‌کیفیت و کارکردی تبدیل شده نشان از آن داشته که مدنیت گرفتار خزان و بیماری شده است.

در دوره قاجار، پس از یک قرن آشفتگی و ناامنی، وقتی طی دوران ناصری مدنیت در تهران بر اریکه نشست، دوباره ایده حضور خیابان در شهر با صورتی نو، ظهور یافت. این بار خیابان ایرانی با خیابان اروپایی آمیخت و از دل آن خیابان‌هایی چون سردر الماسیه (تصویر ۴) درون ارگ (باب همایون)، ناصریه (ناصر خسرو)، علاءالدوله (فردوسی) (تصویر ۵)، یا لاله‌زار بیرون آمد که دکان‌ها رو به آن باز می‌شدند و مغازه‌های فرنگی به آن قدم گذاشته بودند. در عین حال پهنای آن به اندازه عبور و مرور آسان پدیده نوظهور کالسکه شده بود. پیاده‌روهای عریض خبر از موضوعیت یافتن دوباره تفرج و گشت و گذار عابرین در خیابان می‌داد. در این خیابان‌های تازه، مقصد بودن همچنان حفظ شده بود ولی تفرج صرف رنگ باخت و با خرید درهم آمیخت (حبیبی، ۱۳۸۷: ۹).

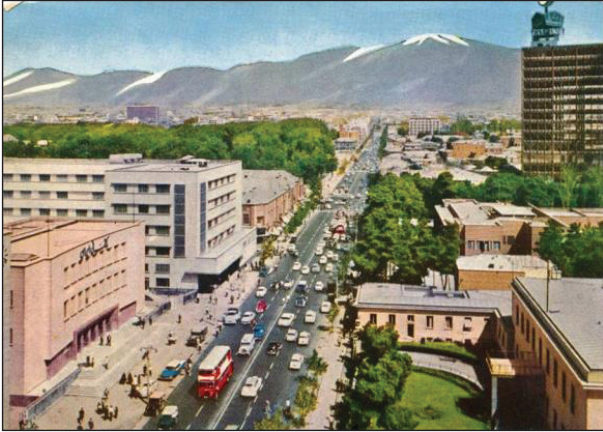
در دوره‌های «خزان مدنی» خیابان ماهیت مقصد بودن را از دست می‌داد و به خاصیت عملکردی‌اش اکتفا می‌شد و به معبری برای اتصال دو مقصد تبدیل می‌گردید. تا شصت هفتاد سال پیش اگر کسی می‌گفت که قصد رفتن به خیابان لاله‌زار را دارد، کسی از او نمی‌پرسید در لاله‌زار چه کار داری؟ چرا که لاله‌زار مقصدی برای تفرج و گشت و گذار بود، و پیاده‌روی و تماشا در آنجا علتی قانع‌کننده و کافی برای رهسپاری بود. اما در دوره خزان مدنیت اگر کسی بگوید می‌خواهد به خیابان لاله‌زار یا ناصریه و یا فردوسی برود، دیگران حدس می‌زنند که یا برای خرید از راسته‌بازار فلان یا رجوع به مطب دکتر بهمان بدان جا می‌رود. چون نمی‌توان تصور کرد که این خیابان‌ها مقصد نهایی کسی باشند. چنین احوالی را این خیابان‌ها از اواخر عصر ناصری تا اوایل دوره پهلوی (دوره رونق) و از ۱۳۴۰ تا امروز (رکود) از سر گذرانده‌اند. اگر تصاویر خیابان علاءالدوله ناصری را با فردوسی کنونی مقایسه کنیم، به خوبی تنزل کیفی در آن آشکارست (تصویر ۶ و ۷).



تصویر ۴. خیابان سر در الماسیه نخستین خیابان که به تقلید از اروپاییان در تهران ایجاد شد. اثر محمودخان صبا، ۱۲۸۸ق. محل نگاهداری مجموعه کاخ گلستان تهران.



تصویر ۵. خیابان سفرا در دوره ناصری یا فردوسی کنونی بالاتر از جمهوری. عکاس ناشناخته، حدود ۱۳۱۴ق (مأخذ: مجموعه شخصی بهنام ابوترابیان).



تصویر ۷. تصویری دیگر از خیابان فردوسی و همان محل در حدود ۱۳۴۰ ش. کارت‌پستالی آلمانی که عکاسش شناخته نشد (مأخذ: مجموعه شخصی بهنام ابوتراییان).



تصویر ۶ خیابان فردوسی در دوره رضاشاه و حدود ۱۳۱۵ ش. عکاس ناشناخته (مأخذ: مجموعه تهامی).

مستوفی‌الممالک، یکی از وزرای آبادگر تهران، در همین امتداد معابری برای اتصال تهران به روستاهای بالادست از جمله ونک و اوین ایجاد کرد (تصویر ۹ و ۱۰) و با ساختن باغ‌های یوسف‌آباد و بهجت‌آباد کوشید مسئله را حل و فصل کند. 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 (معمدی، ۱۳۸۱: ۳۶۳-۳۶۵). ضمن اینکه این جاده وقتی به شهر می‌رسید از طریق دروازه یوسف‌آباد وارد تهران می‌شد و در امتداد خیابان حافظ فعلی قرار می‌گرفت. امتداد فعلی ولیعصر در آن دوران از دو سر مسدود بود. در شمال به خندق ختم می‌شد، و در جنوب به باغ بسیار وسیع فرهاد میرزا معتمدالدوله فرزند فتحعلی‌شاه محدود بود که به «جنت گلشن» شهرت داشت. به جهت هم‌جواری خیابان با باغ کامران میرزا نایب‌السلطنه (امیرکبیر) که مشهور به امیریه بود، این قطعه از خیابان تا امروز نزد مردم به امیریه معروف است (تصویر ۱۱).

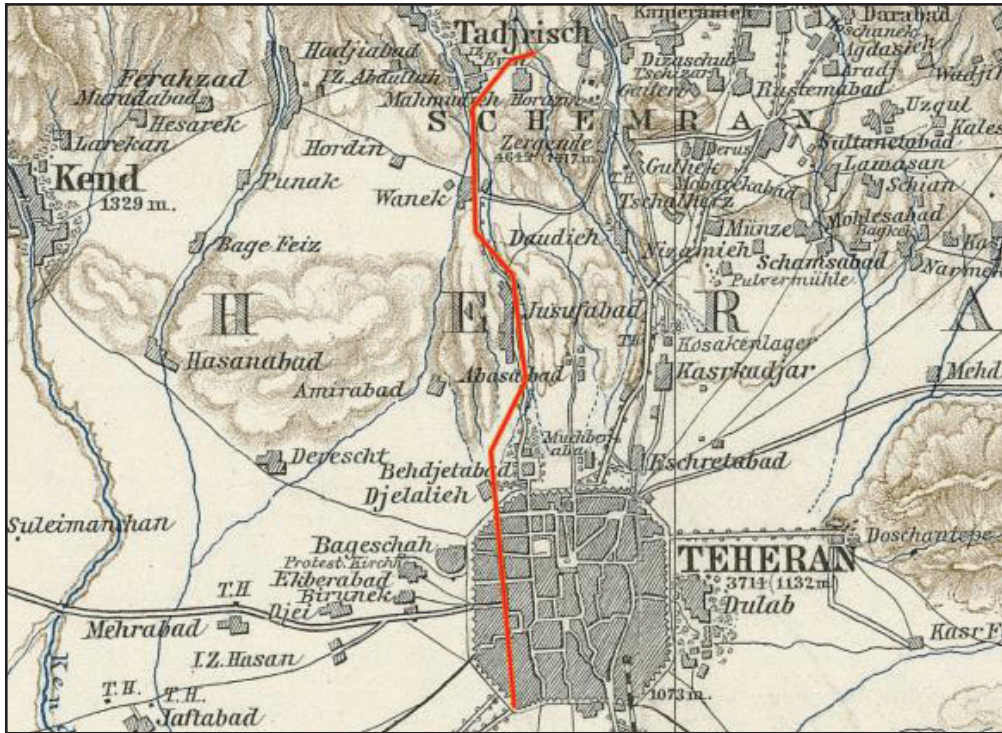
در آغاز دوره پهلوی که رضاشاه محل کار و زندگی خود را در کاخ مرمر قرار داد و برای فصل تابستان کاخ سعدآباد را تدارک دید، تصمیم گرفت تا با دخل و تصرف در بخش‌های مختلف این معبر، آن را به یک گذر شمالی - جنوبی یکپارچه و منتظم تبدیل کند. دو سوی آن درختانی کاشته شد و جوی‌هایی پهن و پرآب در میانه آن جاری شد و پیاده‌روهای عریضی برای آن ساخته شد و از آن پس به «خیابان پهلوی» شهرت یافت. در حالی که همان زمان خیابان شریعتی که دسترسی اصلی تهران به شمیران را فراهم می‌کرد «جاده شمیران» نامیده می‌شد (مختاری، ۱۳۹۳: ۶۲).

خیابان ولیعصر

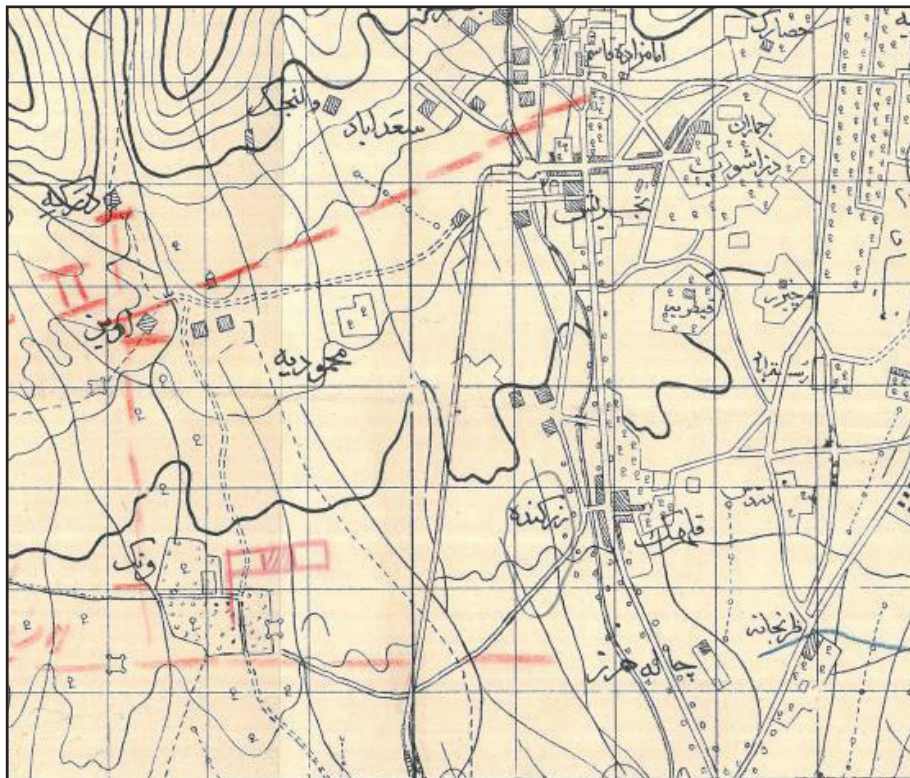
در دوره معاصر تنها از حدود ۱۳۱۰ تا ۱۳۳۰ شمسی، تهران توانست مدت کوتاهی در بهار مدنی تنفس کند، و پس از آن به دلیل تغییرات ساختار شکنانه ناشی از اصلاحات ارضی، و سیل مهاجرت از روستا به شهر و هجوم درآمد نفتی به اقتصاد کشور، به خزان مدنیت فروخیزد. یکی از نشانه‌های آن رونق مدنیت ساخته شدن خیابان ولیعصر است. از شکل‌گیری شهر تهران تا دوره پهلوی، مسیر خیابان ولیعصر به سبب ویژگی‌های خاص محیط طبیعی دشت تهران همواره مورد توجه بوده است. ولی به دلیل قرارگیری میان تپه‌های عباس‌آباد در شرق و یوسف‌آباد در غرب، و ایجاد دالان سیل‌گیر خطرناک امکان نزدیک شدن و عبور و مرور دائم و مطمئن از آن وجود نداشت (مختاری، ۱۳۹۳: ۲۰).



تصویر ۸ خیابان ولیعصر حوالی پارک ملت. نوروز ۱۳۹۳ ش (عکس از: بهنام ابوتراییان).



تصویر ۹. رد خیابان ولیعصر در دوران قاجار و تلاش‌های مستوفی‌الممالک. نقشه اشتال‌خان در دوره مظفری، حدود ۱۳۱۹ق (مأخذ: مجموعه شخصی غلامرضا سبحان).



تصویر ۱۰. بخش انتهایی و جدید خیابان ولیعصر (پهلوی) که نزدیک به ده ونک از جاده مستوفی‌الممالک که به اوین می‌رفت، منحرف شده و به سمت تجریش می‌رود. نقشه دایره جغرافیایی ارتش، ۱۳۱۵ش (مأخذ: مجموعه شخصی غلامرضا سبحان).



تصویر ۱۱. مقایسه حدود خیابان ولیعصر و حافظ در تهران دوران ناصری. نقشه نجم الملک، ۱۳۱۹ق (نقشه پایه چاپ شده توسط مؤسسه جغرافیایی سحاب).

حیات مدنی در تهران دستخوش خزان و بدحالی شد. گواه این بدحالی تفاوت قایل نشدن میان خیابان و جاده یا معبر بود. این موضوع سبب شد شهری چون تهران مدت‌ها فاقد خیابانی در قد و قامت یک مقصد تفرج و جایی دارای کیفیت مدنی باشد، بلکه همه خیابان‌ها به وضعیت کمی و کارکردی تنزل یافتند. از این زمان به بعد بود که همه معابر سواری شهر تهران بلااستثناء خیابان خوانده شدند؛ معابری که حتی فاقد پیاده‌رو و یک اصله درخت و آبی روان بودند. در این دوران دچار نسیانی عمیق نسبت به ماهیت اصیل خیابان شدیم.

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 داده بود و به معبری برای اتصال شمال و جنوب شهر تهران تبدیل شده بود. در این حالت درختان و جوی‌ها و پیاده‌روی این خیابان مغفول ماند و ولیعصر سرزندگی گذشته را از دست داد (تصویر ۱۲ و ۱۳).



تصویر ۱۳. تقاطع ولیعصر و سرگرد بشیری و خیابان قزوین و محلی که در دوره ناصری انتهای خیابان و دروازه جنت گلشن بوده است. خیابان ولیعصر در دوره‌های بحران مدنیت تنها به معبری برای اتوموبیل‌ها بدل شد (عکاس: بهنام ابوترابیان).

تغییر نام این مسیر به خیابان همراه با تغییر کیفیت آن مبین حقیقتی است؛ خیابان در خیال ایرانیان حتی تا دوره معاصر با همان کیفیت 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 نزد مردم و حتی دست‌اندرکاران ساخت این خیابان آگاهانه و ارادی نبوده باشد، و چه بسا اگر از آنان علت این کیفیت و این نحو نامگذاری را می‌پرسیدیم منکر تمنای ساخت خیابانی به همان سبک و سیاق چهارباغ می‌شدند. ولی این کیفیت و این نامگذاری مبین خواستی نهانی و ناخودآگاه است که گاه با نشانه‌های مختصر در عالم بیرون درک می‌شود.

خیابان ولیعصر هرچند در ظاهر معلول خواست و اراده حکومت است ولی در اصل نشان از تمنای ناخودآگاه کل جامعه برای حضور در عرصه‌های شهری و فراتر از محلات دارد. همان‌طور که پیدایش چارباغ اصفهان فراخنایی خارج شهر را برای عرض اندام می‌طلبید، خیابان ولیعصر نیز در زمان احداث دامنه‌ای خارج از حیطه شهر را تحت تأثیر قرار داد. مهم‌ترین اتفاقات در مقیاس شهری و دیگر نه در محدوده محلات بلکه در خیابان ولیعصر فرصت ظهور پیدا کرد تا جایی که این خیابان حتی در قسمت‌های خارج از مرزهای شهر در مدت کوتاهی مقصدی عمومی شد. با مهاجرت‌ها و اغتشاشاتی که پس از دهه ۱۳۴۰ شمسی در روند طبیعی شهرنشینی در ایران و از جمله در تهران رخ داد،



تصویر ۱۲. خیابان ولیعصر در ۱۳۵۵ ش. عکاس دن پری (Dan Perry) (مأخذ: مجموعه شخصی بهنام ابوترابیان).



تصویر ۱۴. گواه دیگر بدحالی مدنی در تهران وضعیت خیابان ولیعصر از دهه پنجاه به بعد است؛ پس از آن دهه 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 (عکاس: بهنام ابوترابیان).



تصویر ۱۵. این عکس که متأسفانه عکاس آن را نمی‌شناسم، بارها در شبکه‌های اجتماعی و عرصه‌های مختلف به نمایش درآمده و حکایت از تغییر عقیده جامعه تهرانی درباره سرمایه‌های شهرش و بازتعریف معنای خیابان دارد.

نتیجه گیری

اینک مدتی است که حیات مدنی رو به بهبودی دارد. تهران پس از نشیبی طولانی و با پرداخت هزینه‌ای سنگین اکنون در مسیر فراز قرار گرفته است. زاینده‌گی فرهنگی دوباره اشاراتی از خود آشکار کرده است و ما دوباره به بهار مدنی شهر خود امیدوار شده ایم. اکنون مفهوم بودن در عرصه‌های شهری و تفریح دوباره موضوعیت یافته است. زندگی و حیات دوباره به شهر روی آورده است. به همین دلیل «بودن در خیابان ولیعصر» نیز مهم شده است. اندک زمانی است که حساسیت همگانی نسبت به چنارهای خیابان ولیعصر برانگیخته شده است. مدیریت شهری در صدد بهبود پیاده‌روهای ولیعصر برآمده، زیرا پیاده‌روی و پرسه زدن در خیابان ولیعصر به یک موضوع مهم بدل شده است. 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 تفریح و تفریح آمده اند و نه با وسایل نقلیه‌ای که این خیابان را واسطه‌ای برای تردد قرار داده اند.

خیابان ولیعصر هرچند یکی از صدها معبر این شهر است ولی به دلیل اهمیت خیابان به معنای فرهنگی‌اش، ناخودآگاه به مهم‌ترین محل تجلی بازگشت مدنیت به عرصه شهر تبدیل شده است. تقریباً هیچ رویداد مهم شهری یا نهاد مرتبط با زندگی در جامعه شهری نیست که در حاشیه نزدیک این خیابان قرار نگرفته

باشد. زیرا ما که مبتلا به فرهنگ ایرانی هستیم بی‌آنکه خود متوجه باشیم چاره‌ای نداریم جز آنکه برای ظهور و بروز تمناهای خویشتن، پاسخ‌های اصیل مثل چهارباغ را برگزینیم.

منابع

- حبیبی، محسن. (۱۳۷۵). از سار تا شهر. تهران: دانشگاه تهران.
- حبیبی، محسن و زهرا اهری. (تابستان ۱۳۸۷). «لاله‌زار - عرصه تفریح، از باغ تا خیابان - شکل‌گیری خیابان به سبک اروپایی در دوره ناصرالدین‌شاه». در معماری و شهرسازی، ش ۳۴، ص ۵-۱۶.
- قاضی‌ها، فاطمه. (۱۳۸۱). سفرهای ناصرالدین شاه به قم. تهران: سازمان اسناد ملی ایران.
- متینی، جلال. (پاییز ۱۳۶۱). «خیابان». در ایران‌نامه، ش ۱۱، ص ۵۷-۹۹.
- مختاری طالقانی، اسکندر و دیگران. (۱۳۹۳). خیابان ولیعصر؛ میراث معماری و شهرسازی تهران. تهران: هنر معماری قرن.
- معتمدی، محسن. (۱۳۸۱). جغرافیای تاریخی تهران. تهران: مرکز نشر دانشگاهی.
- واله اصفهانی، محمدیوسف. (۱۳۸۲). ایران در زمان شاه صفی و شاه عباس دوم (۱۰۷۱-۱۰۳۸ هـ.ق). مصحح محمدرضا نصیری. تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- هدایت، رضاقلی. (۱۳۸۵). سفارت‌نامه خوارزم. تهران: میراث مکتوب.
- Dictionary.com Unabridged. Source location: Random House, Inc. Accessed: June 10, 2015.
- <http://dictionary.reference.com/browse/boulevard>