تهران شهر
شماره ۳
اسفند ۱۳۹۸

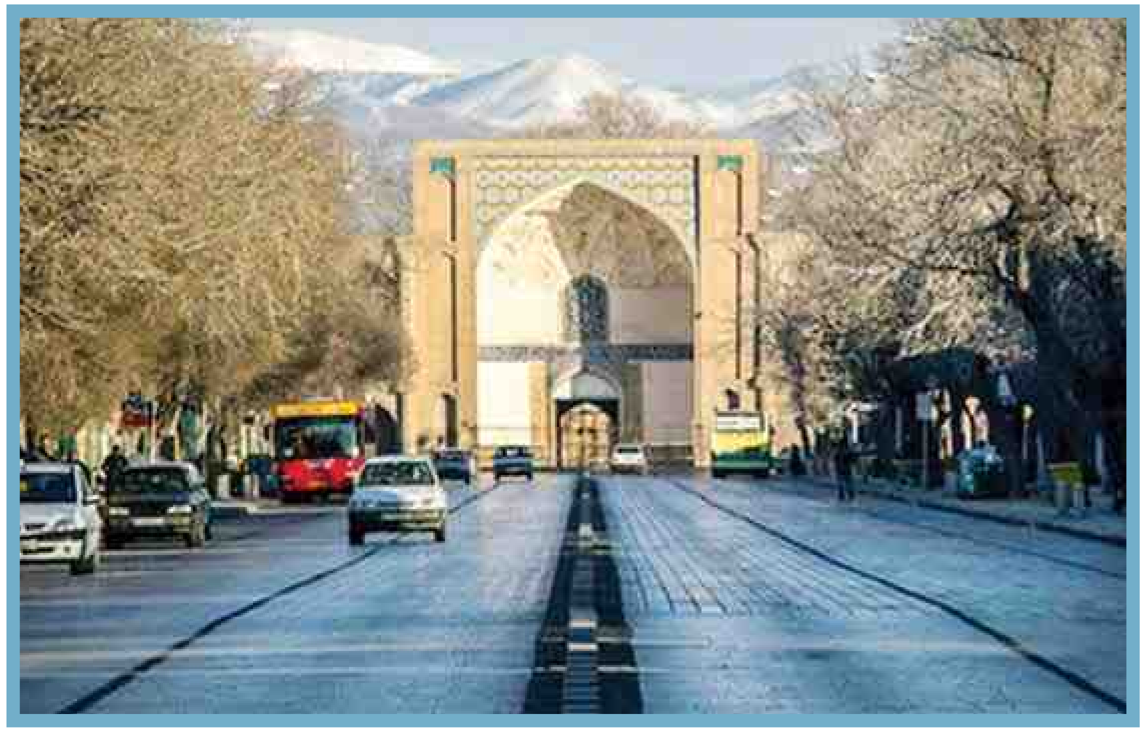
سرگذشت خیابان

خیابان‌ها چطور روی زندگی ما تاثیر می گذارند

داستان‌هایی بدون خیابان **حسین سناپور** | رویای بازگشت به خیابان‌های فاخر قدیم
ترانه یلدا | قصه‌های خیابان عباس‌آباد **علی خدایی** | زندگی و مرگ خیابان‌ها **حسین ایمانی جاجرمی**
سرگذشت کارگر **فرزانه ابراهیم زاده** | درونگرایی مراکز تاریخی، نگاهی به گذر سی‌تیر **حمید میرمیران**
چرا خیابان‌ها با زنان مهربان نیستند **نیره توکلی**

خیابان سپه شهر قزوین اولین گذری است که در ایران به نام خیابان طراحی و ساخته شد. این خیابان به دستور شاه‌تهماسب صفوی احداث شد. گفته می‌شود شاه تهماسب نام «خیابان» را از محله‌ای به نام «خیابان» در شهر هرات وام گرفته بود.

نمایی از خیابان سپه در زمان قاجارها



نمایی از خیابان سپه در اواخر دهه ۸۰ شمسی

[به نام خداوند جان و خرد]

اسفند ۱۳۹۸

صاحب امتیاز: مؤسسه همشهری
مدیرمسئول: محمد مشاری
مدیر گروه مجلات همشهری: علی رزاقی بهار

سردبیر: مهدی افروزمنش
پرونده: مریم کهنسال نودهی
نورا حسینی – آیدا علی‌پور – محمد کریم آسایش
چشم‌انداز: آرمین منتظری – سیده مریم محله یوسفی
گپ: سینا دادخواه
روایت: نوید پورمحمدرضا – فرزانه ابراهیم‌زاده
محمد نظرپور – علیرضا خادم – چیستا گودرزی – محمد عرب
قاب: سمیه شاهسوند

عکس: مهدی حسنی
نامواره (لوگو): امیرمحمد لاجورد
آتلیه طراحی: رضا دولت‌زاده، مریم نوربخش
طرح جلد: شادی هاشمی فشارکی
ویرایش عکس: خاطره کبیری
حروفچینی و نمونه‌خوانی: لیلا قربان‌نژاد

فهرست

[۶] پرونده

معبر زمان / محمد آتشین‌بار 7
خیابان را ورق بزنیم / نورا حسینی 10
چراغ‌خیابان‌ها با زبان مهربان نیستند / نیره توکلی 13
از آتروریا تا لاله‌زار / آیدا علی‌پور 14
میزگرد چهار معمار و شهرساز ایرانی درباره خیابان / مریم کهنسال نودهی 18
بازگشت به خیابان‌های فاخر قدیم... / ترانه یلدا 30
مالکیت نامحترم / علی دشتی 32
خیابان‌های ناصری / روزبه خسروی 33
گفت‌وگو با معاون شهرسازی شهرداری تهران / نورا حسینی 36
شهرهای بی‌صفا، شهرهای بی‌رونق / محمدکریم آسایش 41
تحقق رویای خیابان کامل در تهران / زینب ملراده - محمدرضا اسکندی 42
خیابان به مثابه محلی برای زندگی شهری / محمدمهدی عابدی 46

[۴۸] چشم‌انداز

تلاش برای تغییر / سیده مریم محله یوسفی 49
خیابان محل زندگی انسان است نه ماشین / آرمین منتظری 52
تعویض سطل‌های زباله به‌خاطر رفاه رفتگران 55
خیابان را پس بگیریم 56
هانوی؛ شهری با خیابان‌های پیاده‌مدار / سیده مریم محله‌یوسفی 58

[۶۰] گپ

گفت‌وگو با محمد آتشین‌بار / مهراد آشناب 61
داستان‌هایی بدون خیابان / حسین سناپور 66
گفت‌وگو با رامیار منوچهرزاده / سینا دادخواه 68
زندگی و مرگ خیابان‌ها / حسین ایمانی جاجرمی 73

[۷۶] روایت

خیابان (ولیعصر) در مقام «نو» یا «آن»؟ / محمد نظرپور 77
خیابان انقلاب به مثابه یک مادیت مستند / علیرضا خادم 78
سرگذشت کارگر / فرزانه ابراهیم‌زاده 81
بلوار؛ میعادگاهی مدرن / چیستا گودرزی 89
چهارباغ ما ... / محمد عرب 91
قصه‌ای عباس‌آباد / علی خدایی 95

[۹۸] قاب

گذر تاریخی سی‌تیر از «ادیان» تا «استریت فود» / سمیه شاهسوند 99
نگاهی به گذر سی‌تیر درونگرای مراکز تاریخی حمید میرمیران 101
گفت‌وگو با نصرالله حدادی 102
سی‌تیر گرفتار نقص پیوند اعضای هویتی / سعید شفیعا 103
نیمه تاریک نقطه مکث مدرن شهر / محمدرضا درودی 104

سرمقاله

پیاده روی ولیعصر / حوالی خیابان توانیر

توالی به هم پیوسته چشم‌ها

مهدی افروزمنش
سردبیر

خیابان پرسه زن را به سوی زمانی پایان یافته هدایت می‌کند. هر خیابان شیبی‌ست که او را اگر نه به سوی اصل و سرچشمه، دست کم به گذشته‌ای می‌کشاند که می‌تواند چنان سحرانگیز باشد که گذشته‌ی او، گذشته‌ی شخصی او نباشد. با این حال این گذشته زمانی‌ست شبیه به دوران کودکی‌اش.

والتر بنیامین درباره‌ی اشعارِ شارل بودلر

وقتی از خیابان حرف می‌زنیم از چه حرف می‌زنیم. بودلر می‌گفت خیابان سازنده «توالی پیوسته» چشم‌هاست و لوفور آن را بستر درک «ریتم مدرنیته» جامعه می‌دانست.

جین جیکوبز فراتر از تمام اینها خیابان را محلی برای شناخت شهرها و مردمانش باور داشت و داستایوسکی در رمان یادداشت‌های زیرزمینی با اشاره‌ای تلویحی خیابان را تجلی‌گاه زاده شدن انسان سیاسی تعریف کرد.

هر چه هست، با هر میزان اختلاف در تعاریف و برداشت‌ها، خیابان مهمترین عنصر مدرنیته است. محل تلاقی واقعیتی فیزیکی در کنار واقعیتی اجتماعی و انتزاعی. جایی که سوژه و ابژه یکی می‌شوند و مرز میان ادارا‌ک و احساس برداشته می‌شود. فیزیکی است چون با گرد هم‌آوری عناصری مادی هم‌چون جمعیت، خانه‌ها، مغازه‌ها و مال‌ها، ماشین‌ها، پل‌ها، تابلوهای تبلیغاتی، المان‌های شهری، ترافیک، علائم راهنمایی و رانندگی، ساختمان‌ها و بسیاری عناصر دیگر، سازنده یک شهر تلقی می‌شود. اینجاست که آن توالی پیوسته چشم‌ها به مثابه رسانه عمل کرده و خیابان به بستری برای برخورد نیروهای یک جامعه تبدیل می‌شود.

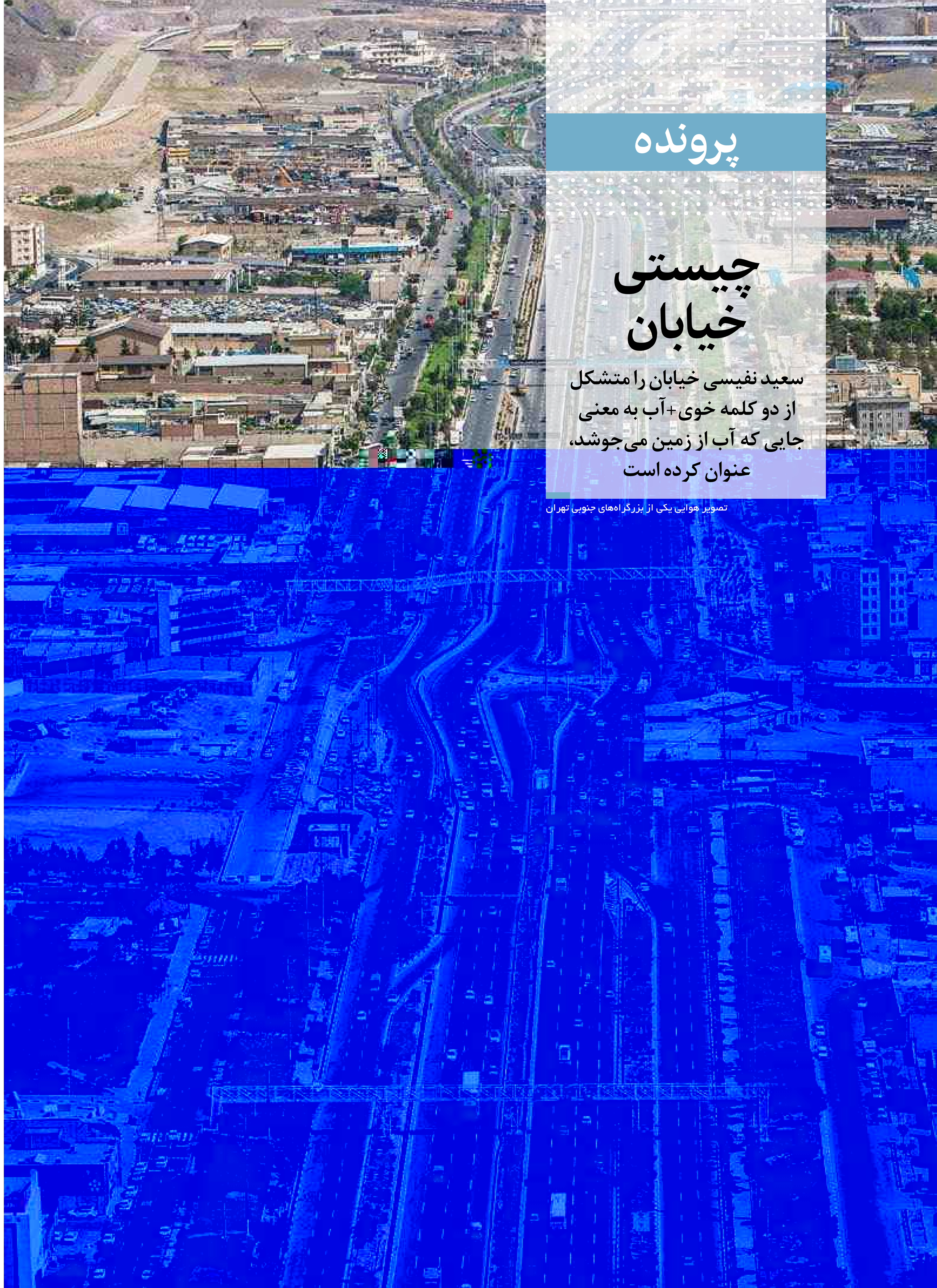
چیزی که لوکوربوزیه درباره آن می‌نویسد: «خیابان مال ما بود؛ در آن آواز می‌خواندیم و جروبحث می‌کردیم، در همان حال که واگن‌های اسبی به‌نرمی از کنارمان گذر می‌کردند» و اینطور است که برای انسان مدرن، خودآگاه یا ناخودآگاه «نام یک خیابان جذابیتی ایجاد می‌کند که در برابرش نمی‌تواند مقاومت کند.» مثل خیابان چهارباغ اصفهان، ولیعصرِ تهران، شانزلیزهِ پاریس، کریمخان شیراز، بانهوفِ زوریخ و...

فراتر از این خیابان‌ها با خلق صداها، ایماژها، نمودها و نمادها درک انسان از یک شهر را شکل داده و به ساحت مفاهیم اجتماعی و انتزاعی وارد می‌شوند، به جایی دور از دسترس نگاه، به ژرفنای آدمی که به قول بنیامین باعث می‌شود «گام هایش روی آسفالت پژواکی شگفت‌انگیز پیدا کند.» خیابان اینطور به محلی برای زاده شدن پرسه‌زن آوانگارد تبدیل می‌شود «از طریق قدم زدن‌های طولانی و بی‌هدف.» او محصول خیابان است. خیابانی است که تردد و تفکر را همزمان ممکن می‌سازد، مصرف و تولید همزمان را مهیا می‌کند و از خلال ادراک و احساس انسان مدرن را شکل می‌دهد. انسانی که در نهایت نه به قرائت حاکم شده بر فضا که بر قرائتی آزادتر از خوانش شهر اصرار می‌ورزد و این همان چیزی است که بودلر از آن به‌مثابه یک هنر یاد می‌کند. «قرائت آزاد از مکان‌های شهری و یافتن معناهای متفاوت از یک مکان توسط افراد مختلف همان قرائت شهر به‌مثابه یک اثر هنری است.» این فرآیند تولید فضاست و تولید فضا یعنی تغییر کارکردهای معین و تعریف شده فضاهای شهری، یعنی جایی که مردم به بازتولید ذهنی و عینی چیزی می‌پردازند که تعریف دیگری از آن صورت گرفته بود. مشخصه این تولید حضور آگاهانه و جمعی مردم است و بستر بی‌چون و چرای آن عرصه خیابان است. به‌عنوان مثال خیابان‌هایی از تهران که حضور دستفروشان را تجربه کرده است. بنیامین این قرائت خلاقانه از شهر را به عنوان «نقاشی مدرن در خیابان» توصیف می‌کند.

خیابان عنصری مدرن است چون در نهایت به تمایز میان پرسه‌زن عامیانه و پرسه زن آوانگارد دامن می‌زند. اما این چرا مهم است؟ مگر نه اینکه پرسه‌زنی در محیط زندگی، اساسا رفتاری به قدمت تاریخ است، مگر نه اینکه پیش از شروع تاریخ خیابان هم هماره مردمان پرسه‌زن حضور داشته‌اند، آنها که نه درون شهرها که به تبعیت از سنتی دیرینه درون روستاها و میان روستاها گام برمی‌داشتند و اساسا مگر نه اینکه آدمی هیچگاه نتوانسته از پرسه زدن دست بردارد. بهتر است این موقعیت را نه با توضیح که با توصیف پاسخ داد.

پرسه‌زن به صورت عام کسی است که مشاهده می‌کند و مشاهده می‌شود. کسی که به همه‌جا نگاه می‌کند و با پاهایی خستگی‌ناپذیر، سرش را به هرسو می‌چرخاند. با چشم‌هایش می‌گردد، پس میدان حرکتی محدودی دارد. فقط آن چیزی را درک می‌کند که می‌بیند، درکش از جهان محدود به قوت بینایی‌اش است، درکی از دوردست‌ها ندارد، فقط صورت را می‌بیند و واقعیت موجود را، او از حقیقت به دور است اما پرسه‌زن مدرن در بستر خیابان با ایماژها و نمودها سروکار دارد، با یاس و امید، سرمستی و شکست و کلیت آن‌چیزی که به صورت نمادین «مرد زیرزمینی» داستایوسکی تجربه می‌کند. ادراک فرودستی در خیابان، سقوط در انزوا اما در نهایت خروج از انزوا به مدد همان خیابان. درکی متناقص اما پیش‌برنده که در آن خیابان هم تجلیگاه شکست است و هم عامل پیروزی. مثل خیابان انقلاب.

خیابان به‌صورت عام نگاهی است به دوردست‌ها، به جایی فراتر از آنچه چشم می‌بیند و گوش می‌شنود و این درست آن لحظه‌ای است که گشایش ذهنی رخ می‌دهد، شکل متفاوتی به‌خود می‌گیرد و در نهایت به فضایی تازه و خلاقانه تولید می‌شود. خیابان در واقع جایی است برای ما، «که در آن آواز می‌خواندیم و جروبحث می‌کردیم» و «به گذشته ای» می‌رویم «چنان سحرانگیز که گذشته» در آن فقط گذشته‌ی شخصی یک نفر نیست.



چیستی خیابان

سعید نفیسی خیابان را متشکل از دو کلمه خوی+آب به معنی جایی که آب از زمین می‌جوشد، عنوان کرده است

تصویر هوایی یکی از بزرگراه‌های جنوبی تهران

نگاهی به معنای خیابان در طول زمان

معبر زمان

محمد آتشین‌بار / کوره‌راه، شاهراه، کوی، کوچه، کوچه آشتی‌کنان، کوچه‌پس‌کوچه، کوچه‌باغ، کوچه بازار، شاه‌کوچه، گومچه، کوتار، بن‌بست، بن‌باز، دالان، گذار، گذر، گذرگاه، پهنا و خیابان از واژه‌های پراستفاده در ادبیات فارسی برای نام‌گذاری انواع راه است که هر یک معنای مشخصی را نمایندگی کرده و اکثرا از صورت ترکیب قابل تشخیص است. در ادبیات شهری ایران قبل از دوره قاجار بسیاری از این کلمات را می‌توان در مکالمات شهری و آثار ادبی یافت؛ اما از اواسط این دوره، در پی تبادلات فرهنگ ایران و غرب، تغییراتی در نام‌گذاری و شکل انواع راه پدید آمد که تأثیر آن تا امروز نیز پابرجاست. از مهم‌ترین این تغییرات استفاده از واژه «خیابان » به جای بسیاری واژه‌های دیگر است. در عصر پهلوی با افزایش هیجانات مردم در مواجهه با پیشرفت‌های صنعتی و اجتماعی غرب به توسعه شهری مطابق الگوهای فرنگی توجه و برای ساماندهی راه از تجارب مستشاران اروپایی در ایرانیزه‌کردن این مفهوم استفاده شد. اما اختلاط در اقتباس مفاهیم همراه با نوعی ساده‌انگاری در مفهوم شهر یکسان‌سازی در شکل راه‌ها را به همراه داشت که به «خیابان» شهرت یافت. بعد از انقلاب این رویکرد تشدید شد و امروزه تقریبا تمام راه‌های شهری خیابان نام دارند.

سعید نفیسی خیابان را متشکل از دو کلمه خوی+آب به معنی جایی که آب از زمین می‌جوشد دانسته و معتقد است که «الف» و «نون » آخر آن «الف » و «نون»ی است که در آخر بسیاری از نام‌های جغرافیایی و آبادی‌های ایران آمده است؛ مثل رادکان و اردکان و رازان و تهران و شمیران (نفیسی، ۱۳ ۴۴ : ۵).

دبیر سیاقی «الف» و «نون» در کلمه خیابان را که در تداول، خاصه در تداول مردم قزوین و تبریز، خیاوان هم گفته می‌شود، نشانه نسبت می‌داند (خیاب+ان یا خیاو+ان). او با ارجاع به غیاث‌اللغات «خیاب» را به معنی بی‌بهره و ناامید و «خیاو» را به معنای جایی که آب آن اندکی باشد دانسته است (دبیر سیاقی، ۱۳۷۹ : ۲۰ ۴).

جنیدی واژه خیابان را مرکب از ترکیب خوی+آپان (آبان) به معنای نگهبان آب و جایی که بر اساس حضور یک چشمه درختکاری می‌شود می‌داند. او نیز در مقابل خیابان، واژه بیابان (ویاپان) به معنای جایی که دور از نگهبان است را قرار می‌دهد (جنیدی، ۱۳۹۰).

> **دبیر سیاقی «الف» و «نون» در کلمه خیابان را که در تداول، خاصه در تداول مردم قزوین و تبریز، خیاوان هم گفته می‌شود، نشانه نسبت می‌داند (خیاب+ان یا خیاو+ان). او با ارجاع به غیاث‌اللغات «خیاب» را به معنی بی‌بهره و ناامید و «خیاو» را به معنای جایی که آب آن اندکی باشد دانسته است**

اینکه به معبر اصلی درون باغ خیابان گفته شود، نه تنها با تحلیل‌های زبان‌شناسی از جمله نظر دکتر جنیدی تأیید می‌شود، بلکه به طور مستقل نیز به عنوان بهره‌گیری از معنای مقدس تفسیر می‌شود. با توجه به اندیشه باستانی ایرانیان به‌ویژه در دوره آیینی مهر و زرتشت و اهمیت الهه‌های مهر و آناهیتا در باور مردمان، نمادهای طبیعی آنها از جمله آب و گیاهان برگزیده مانند سرو و انار، می‌توان باغ را به مثابه معبدی برای ارتباط با عالم قدسی برای ایرانیان دانست؛ مفهومی که با سنت شناخت باغ ایرانی به مثابه فضایی معنوی و مناسب تأمل سازگاری دارد. از اوایل قرن سیزدهم هجری (حدود ۱۸۵۰ میلادی) با رواج سفر ایرانیان به خارج از کشور اقدام جدید شهرهای اروپایی برای توسعه و ارتقای کیفی فضای شهری از طریق «خیابان‌کشی مجموعه‌ای» مورد توجه آنها قرار گرفت.

این اقدام اقتدارگرایانه برای اتصال دو نقطه اصلی شهر با تخریب بخشی از بافت (ساختمان یا فضای سبز) به صورت دستوری انجام می‌شد؛ بنابراین خیابان‌ها شکل خطی، عرض زیاد و جداره منظم داشته و همچنین با درختان در طرفین تزیین می‌شدند (آتشین بار، ۱۳۹ ۴). این رویکرد در حالی شکل گرفت که تا پیش از آن خیابان در ایران با سابقه ذهنی دیگری استفاده می‌شد: به صورت تکی و خارج از محدوده مرکزی شهر و ایجاد آن به صورت یک اقدام مجموعه‌ای در شهر رایج نبود. همچنین در سفرنامه‌ها و نقشه‌های آن دوره برای نامیدن خیابان از واژه کوچه یا مشتقات آن استفاده می‌شد. پس از سفر ناصرالدین شاه به غرب، در سال ۱۲۹۵ هجری (۱۸۷۸ میلادی)، عبدالله مهندس نقشه درهای ورودی کاخ‌های سلطنتی را تهیه می‌کند که در آن از واژه خیابان برای نامیدن محورهای جدید اطراف کاخ استفاده شده است. این نقشه را می‌توان نخستین سندی دانست که در آن واژه خیابان در ادبیات شهری ایران به کار رفته است.

این محورهای جدید به اقتباس از اقدامات اروپایی برای توسعه و ارتقای کیفی شهر احداث شده و از دو جنبه اهمیت داشتند:

روحیه تفرجی حاکم بر آنها و نظم منظره‌پردازی شامل هندسه فضا و کاشت که برای ایرانیان محور اصلی باغ را نمایندگی می‌کرد، به نظر می‌رسد انتخاب واژه خیابان برای نامیدن آن هم به همین دلیل بوده است. سوالی که باقی می‌ماند این است که چرا از واژه کوچه

برای نامیدن خیابان استفاده می‌شود؛ در حالی که برای تشریح کالبدی فضای یک محور عریض، مشجر، اشرافی و تجاری واژه گذر نزدیک‌تر بوده تا کوچه. محمدحسن صنیع‌الدوله (اعتمادالسلطنه) در خصوص خیابان‌های تهران در اواخر دوره ناصرالدین شاه می‌نویسد: «نیز از بناهای عمده خیابان‌ها و کوچه‌های طولانی می‌باشد...اولا کوچه‌ای است معروف به باب همایون... که در اغلب اوقات... اعلیحضرت از آن در بیرون آمده، سوار می‌شوند و سردری دارد معروف به سردر الماسیه. طول این کوچه نزدیک به هزار ذرع می‌شود... در جنبین این کوچه هم درخت‌های سایه‌دار خوب غرس شده است و معجر گذاشته، سیم کشیده‌اند. عرض کوچه پانزده الی بیست ذرع است. دکاکین و خانه‌های خوب در طرفین کوچه است... دیگر کوچه باغ ایلخانی می‌باشد که کوچه‌ای راست و بسیار طولانی است.

عرض کوچه از پانزده ذرع الی بیست ذرع و طول آن نزدیک به ۲۵۰۰ ذرع است. طرفین کوچه همه درخت‌های خوب کاشته شده و کوچه سنگفرش است و لبه نهرهای جنبین همه از سنگ و شب‌ها چراغ‌ها و فانوس‌ها روشن است. جنبین این کوچه باغات و عمارات عالیه هست... در طرف راست این کوچه، خانه و باغ و عمارات جناب علاءالدوله و امین‌السلطان و جناب حاجی ظهیرالدوله و بعضی از خانه‌های مخبرالدوله و سفارت دولت فرانسه و بعضی خانه‌ها و دکاکین و در طرف دست چپ نیز دکاکین و بعضی از خانه‌های فرنگی‌ها و ارامنه و باغ ایلخانی که از باغ‌های خوب دولتی است... و یک عمارت و دریاچه و باغ خوب هم جناب اشرف سپهسالار اعظم در جنب این خیابان قدری بالاتر از قصر قاجار ساخته است که محل تعیش خاص و عام است. این خیابان از نزدیک عشرت‌آباد و قصر قاجار و سلطنت‌آباد می‌گذرد، الی شمیرانات و منظریه... خیابان‌های زیاد دیگری هم در اطراف طهران هست که همه مشجر و کاشته شده است.

معروف‌تر از سایرین، خیابانی است که از باغ بهجت‌آباد که نزدیک دروازه یوسف‌آباد می‌باشد، ساخته شده الی قریه و باغات و عمارات ونک که طول این خیابان دو فرسنگ است و هر دو طرف آن اشجار سایه‌دار باثمر است... دیگر کوچه و خیابانی است که از دروازه مغربی توپخانه جدید ابتدا شده الی نزدیک دروازه اسبدوانی می‌رود و تازه امسال طرفین این خیابان را هم درخت کاشته‌اند. طرف راست این خیابان، میدان مشق است... دیگر خیابان و کوچه‌ای است که دور ارک را مثل دایره و کمربند احاطه دارد و امسال همه را درخت کاشته و سنگفرش کرده‌اند. آخر این دایره از یک طرف منتهی به خیابان شمس‌العماره می‌شود، از طرف دیگر منتهی به کوچه و خیابان مریضخانه می‌شود و طرفین این کوچه‌ها اغلب دکاکین است که اصناف معتبر می‌نشینند... دیگر کوچه و خیابان شمس‌العماره است که بهترین بناها و بهترین کوچه‌های طهران می‌باشد...» (محدث، ۱۳۹۱ : ۳۵۱).

کاربرد واژه خیابان در دوره قاجار با فضایی مشترک میان خیابان اروپایی و خیابان مقدس دوران سنت رواج می‌یابد؛ ابتدا به صورت دو کلمه مترادف کوچه و خیابان و تدریجا برای نامیدن معابری که وجه عملکردی آنها غالب بود. به‌کارگیری عنوان خیابان برای فضاهای جدیدی که اغلب ریشه در تقلید از فرنگ داشتند، آغاز زوال معنایی خیابان در ایران است. می‌توان گفت خیابان امروزی معادل مفهومی پدیده‌ای است که با سقوط معنای باستانی آن آغاز شد و کم‌کم لباس جدیدی به تن کرد. در دوره پهلوی اول با سیاست توسعه شهر برمبنای خیابان‌سازی، واژه خیابان در ادبیات شهری ایران رواج یافت. تا قبل

طی رابطه با اروپا و تفکرات مدرنیزاسیون رضاشاه، خیابان برای توسعه داخل شهر استفاده شد و مستشاران اروپایی آن را اجرا کردند. خیابان با مفهوم جدید، در سازمان فضایی شهر تهران نقش مهمی ایفا کرد تا آنجا که برای کنترل و مدیریت آن نقشه‌ای با نام «خیابان‌ها» در سال ۱۳۰۹ شمسی تهیه و اصطلاح خیابان‌کشی رایج شد

از این دوره خیابان در توسعه شهر استفاده محدود داشت و بیشتر خارج از محدوده مرکزی ساخته می‌شد؛ اما در این دوره، طی رابطه با اروپا و تفکرات مدرنیزاسیون رضاشاه، خیابان برای توسعه داخل شهر استفاده شد و مستشاران اروپایی آن را اجرا کردند. خیابان با مفهوم جدید، در سازمان فضایی شهر تهران نقش مهمی ایفا کرد تا آنجا که برای کنترل و مدیریت آن نقشه‌ای با نام «خیابان‌ها» در سال ۱۳۰۹شمسی تهیه و اصطلاح خیابان‌کشی رایج شد. حکومت پهلوی برای اجرای سازمان فضایی مدرن تهران که بر خیابان‌های جدید استوار بود، اعلان‌های زیادی در تهران پخش کرد که قوانین بلدیه را برای عموم مردم شرح می‌داد (کیانی، ۱۳۸۳ : ۶۵).

برای نامگذاری خیابان‌های جدید از واژه‌های پهلوی و شاهرضا استفاده شد که مهر تأکید بر اهمیت رویکرد جدید حکومت و نقش نمادین خیابان‌های جدید بود. طی سال‌های بعد آیین‌نامه پیش‌آمدگی در گذرها به تصویب مجلس رسید و اصلاحات قانون توسعه معابر را در تیر ماه سال ۱۳۲۰ به دنبال داشت. اطراف کاخ‌های سلطنتی با لفظ خیابان نام برده شده‌اند: خیابان ارگ، خیابان الماسیه، خیابان امیریه، خیابان جبه‌خانه، خیابان جدید، خیابان جلیل‌آباد، خیابان چراغ گاز، خیابان ناصریه (مأخذ: کتاب ۲۸ هزار روز تاریخ ایران وجهان، جلد اول، صفحه ۲۲۶، از انتشارات روزنامه اطلاعات) شیرازیان، ۱۳۹۷. در دوره پهلوی دوم خیابان به مثابه محور عملکردی شهر با تأثیر از منشور آتن مورد توجه قرار گرفت و در اسناد شهری تثبیت شد.

خیابان فردوسی / نزدیک میدان سپه (توپخانه) سال ۱۳۳۷

مهم‌ترین سند نخستین طرح جامع تهران است که در سال ۱۳۴۵ به وسیله مهندسین مشاور عبدالعزیز فرمانفرما، موسسه ویکتور گروئن ۱۲ و با همکاری مهندسین مشاور «امان اند ویتنی ۱۳» ، موسسه اقتصادی هلند و موسسه مطالعات و تحقیقات اجتماعی تهیه شد و در سال ۱۳۴۷ به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران رسید. خیابان در طرح جامع تهران براساس رویکرد مدرن تبدیل به عنصر واسط و رابط میان منطقه‌های کارکردی شد.

◆ خیابان جدید

دگردیسی مفهوم خیابان در عصر پهلوی شاهد دو دوره مختلف بود که در تکمیل زوال معنای سنتی خیابان، پشتیبان و ادامه یکدیگر بودند. نخست در دوره رضاشاه خیابان به مثابه مفهومی نوین که حامل تجدد اقتدارگرای عصر بود، ظاهر شد. خیابان‌هایی با مقطع و نقشه تجربه‌شده در اروپا و به دست مستشاران غربی در تهران و سایر شهرهای ایران ساخته شد که بافت‌های کهن را بریدند و فریاد قدرتمند و مدرن خود را به مراکز تاریخی شهرها رساندند. این روند در دوره پهلوی دوم صورت نظام‌یافته به خود گرفت و شهرها در نواحی توسعه‌یافته و جدید خود شاهد خیابان‌هایی بودند که پیش از پدیدآمدن شهر ظاهر می‌شدند تا بدنه و بافت شهری اطراف آنها شکل بگیرد و بدین‌ترتیب مفهوم جدید خیابان به مثابه عنصر رابط میان عناصر شهری شده پدید بیاید. این معنا به فراموشی معنای اصیل و تاریخی خیابان در شهرهای ایران کمک زیادی کرد.

خیابان نواب تهران محصول طرح جامع اول است. نواب خیابانی شمالی-جنوبی در مرکز تهران بود که از طریق بسط روابط و پیوندهای اجتماعی، قومی و فرهنگی نقشی ساختاری در سازمان فضایی شهر بر عهده داشت. اما رویکرد مدرنیستی این طرح خیابان نواب را تبدیل به بزرگراهی میان دو جزیره جدا از هم کرد و ارتباط سریع در اولویت قرار گرفت

◆ خیابان عبوری

پس از انقلاب برای مدیریت کلانشهر تهران ابتدا از طرح ویکتور گروین بهره‌برداری شد. خیابان نواب تهران محصول طرح جامع اول است. نواب خیابانی شمالی-جنوبی در مرکز تهران بود که از طریق بسط روابط و پیوندهای اجتماعی، قومی و فرهنگی نقشی ساختاری در سازمان فضایی شهر بر عهده داشت. اما رویکرد مدرنیستی این طرح خیابان نواب را تبدیل به بزرگراهی میان دو جزیره جدا از هم کرد و ارتباط سریع در اولویت قرار گرفت. پس از آن نیز مدیریت شهری تهران رویکرد مشخصی برای ارتقای کیفی خیابان‌ها ندارد. آخرین طرح جامع تهران که سال ۱۳۸۶ به تصویب رسید نیز به دلیل نداشتن رویکردی مشخص برای مدیریت خیابان‌ها تهران را به یک پارکینگ بزرگ تبدیل کرده است.

در ارزیابی آتلیه شهرسازی پاریس ۱۵ از طرح جامع ۸۶، ارتباط نمادین، اجتماعی و عملکردی نظام خیابان‌ها نقد شده است: «خیابان یک عامل پایداری شهری است که از یک خالی و دو کناره تشکیل شده است. محدوده مناطق که منطبق بر محور خیابان‌هاست (مرز مناطق بر خیابان‌های اصلی شهر منطبق شده است) نفی این واحد فضایی و اجتماعی است؛ بدین ترتیب خیابان که یکی از مهم‌ترین عرصه‌های حیات شهری و عنصر پایه در ادراک شهر و شکل‌گیری منظر شهر و هویت آن است، از خیل عناصر اصلی و سازمان فضایی شهر حذف می‌شود. در حالی که خدمات خرد آن مانند آسفالت و نظافت با تقسیم کار مناطق طرفین محور حل می‌شود، مدیریت فضا به مثابه یک کل کوچک و یک پهنه وحدت‌دار و نقش‌آفرین در شهر به فراموشی سپرده می‌شود.» (منصوری، ۱۳۹۵ : ۲۴۷) با اجرای طرح جامع اول و طرح ۸۶ همه خیابان‌های تهران به محور عبوری سواره تبدیل شده‌اند؛ مثال آن خیابان انقلاب است که با وجود نقش مهم ساختاری و معنایی در سازمان فضایی شهر تهران کاراکتر ترافیکی‌اش بسیار پررنگ است. اقدام نهایی برای تخریب مفهوم تاریخی خیابان در سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی صورت پذیرفت. علیرغم این انتظار که شعارهای انقلاب می‌بایست برای احیای ارزش‌های اصیل فرهنگی و تاریخی ملت در مظاهر تمدن جلوه‌گر شود، نشان‌هایی از دگرگونی روند زوال معنایی خیابان در ایران پس از انقلاب دیده نمی‌شود. در مقابل تأکید زیادی از سوی رهبران کشور برای استقلال‌طلبی در بعد سیاسی آن صورت گرفت که جنگ و تحریم‌های اقتصادی تبعات آن بود. در عین حال شهرهای ما همچنان با قواعد طرح‌های جامع و رویکردهای مدرنیستی که خیابان را حتی در عنصر رابط عناصر شهری نیز نمی‌دید اداره شد و تدریجا خیابان با شکستی بی‌سابقه در مفهوم خود، تنها به عنوان یک کالبد که نقش عبور و انتقال ترافیک سواره و نه مکث پیاده را تسهیل می‌کند، شناخته شد و به بهره‌برداری رسید. بهره‌گیری از معنای آن جهانی خیابان در عصر صفوی به تولید خیابان به عنوان عرصه اجتماعی شهری سرایت کرد و توافقی میان خیابان این دنیا با خیابان آیینی پدیدار شد.

در عصر قاجار و در نخستین تبادلات ایرانیان با اروپا خیابان‌های کالبدی و کارکردی اروپا به مدد تقلیدهای شاهانه، سایه خود را بر اصالت اندیشه در تولید خیابان ایرانی گستراندند و اصطلاح مترادف کوچه و خیابان برای دنیوی‌سازی مفهوم قدسی خیابان به کار گرفته شد. این روند در اواخر قاجار و بعد در دوران پهلوی به تولید خیابان کالبدی و عملکردی منتهی شد. خیابانی که سرنوشت آن در دوران انقلاب اسلامی، با وجود توقعات کاملا متفاوت، با تنزل آن به نقش عبوری رقم خورد.

خیابان را ورق بزنیم

روزگاری هر گوشه از خیابان‌های این شهر پر از خاطرات مشترک بود؛ از خیابان کریمخان گرفته تا میدان ولیعصر

نوراحسینی
خبرنگار

این شــهر و آدم‌هایش را انگار گذاشــته باشــیم روی دور تند؛ عابران شــتابان، خودروهای پرسرعت و صبح‌ها تمام بزرگراه‌های این شهر پر می‌شــود از ماشین. این داستان تکراری غروب‌های تهران هم هست. مترو و اتوبوس‌ها نقش قوطی کنســرو آدم‌ها را بازی می‌کنند. در این واگن‌ها نفس مسافران به نفس هم بند است، اما در همه این کنار هم بودن‌ها کلامی مشــترک شکل نمی‌گیرد. همه در این گردهمایی‌های هر روز تنها هستند. حافظه خیابان‌های این شهر خاطره تازه‌ای را ثبت نمی‌کند. انگار پیروزی با آنهایی است که می‌خواستند این شهر دچار فراموشی شود.
اما روزگاری هر گوشه از خیابان‌های این شهر پر از خاطرات مشترک بود؛ از خیابان کریمخان گرفته تا میدان ولیعصر.
سراسر خیابان ولیعصر و خیابان انقلاب که هر گوشه‌اش برای هر نسل یک جنس خاطره دارد؛ خاطراتی که زیاد هم دور نیســتند. تا دو دهه پیش هم می‌توانستی ردی از گذشته را در خیابان لاله‌زار پیدا کنی. آن زمان که سینماهایش با همه کهنگی باز بود. تماشاگرانش سربازان و کارگران خســته‌ای بودند که هر فیلم را چند سانس می‌دیدند، کنارش هم ساندویچ‌فروشــی ارزان‌قیمتی بود و هنوز درهای تئاتر نصر به طور کامل بســته نشــده بود. آن زمان که خیابان ولیعصر هنوز مورد هجوم اتوبوس‌های قرمز قرار نگرفته بود، مغازه‌های اطراف آن رونق داشت و می‌توانستی ســاعتی بدون آنکه زمان را متوجه شوی در این خیابان قــدم بزنی. کف جوی‌های آن ســیمانی نبــود و آب در آن روان بود و چنارها هم ســر حال‌تر بودند و سرهایشــان به ســمت خیابان خمیده نشده بود. زمانی که خیلی هم دور نیست، خیابان‌های تهران فقط ستون سیمانی شهرها نبودند، روح هم داشتند و زندگی هنوز در رگ‌های شهر جریان داشــت؛ آن زمان‌ها که بزرگراه‌ها و تونل‌ها و زیرگذرها آدم را از شهر دور نکرده بود.

عکس: امیر خلوصی / نمایی از لاله زار امروزی / ایسنا

◆ هجوم ماشین‌ها به خیابان‌های سنتی

اسناد تاریخی می‌گویند تعریف خیابان به شکل امروزی خیلی قدیمی‌تر از این حرف‌هاست؛ درست زمانی که خودرو وارد کشور شد. خیابان‌ها چارچوب، بدنه و ســاختار اصلی هر شــهر هســتند. آنها در حقیقت فضاهای عمومی شــهر هســتند که بــا ایجاد ارتباط بیــن بخش‌ها و فعالیت‌های مختلف یک شهر همانند شریان‌ها در بدن، آن را زنده و پویا نگه می‌دارند. فضاهای عمومی در کیفیت زندگی شهروندان تأثیر بسیاری دارند.
بر اســاس مطالعاتی که شهرداری تهران برای تدوین راهنمای طراحی شــهری معابــر احداثی کرده اســت، در تعریف خیابان آمده اســت: پدیــده خیابان به صــورت کنونی همزمــان با اتومبیــل از غرب وارد ایران شــد. طراحان و برنامه‌ریزان که تحت تأثیر جنبش مدرن بودند، مقیاس و خصوصیات انســانی شهرهای گذشته را به دست فراموشی ســپرده و نقــش چندانی در تنظیم و طراحی ایــن فضا به‌خصوص در زمینــه خصوصیات فرهنگــی و نیازهای اجتماعــی و اقتصادی ایفا نکــرده و صرفا به پیاده‌کردن الگوهای خارجــی پرداختند. در نتیجه خیابان‌ها به محل‌هایی ناامن، زشت، خطرناک، شلوغ و پر سر و صدا تبدیل شدند.
خیابان‌هــا تنهــا محلی بــرای عبــور خودروها تعریف شــده و نقش چندمنظــوره خود را به عنوان محلی بــرای تفریح و برقراری تعاملات اجتماعی از دست داده بودند و شهروندان به جای آنکه در عرصه‌های عمومی مانند خیابان ارتباطات خود را با افراد جامعه برقرار کنند، این ارتباطات را به درون قلمرو خصوصی خود انتقال دادند.

◆ خیابان‌ها در تسخیر بانک‌ها

یکی از دلایل از رونق‌افتادن خیابان‌های این شــهر بانک‌ها هســتند. در برخی از خیابان‌های مرکزی شــهر رکورد ۲۵ شعبه در یک خیابان هم ثبت شــده اســت؛ بانک‌هایی که ســاعت ۴ بســته می‌شــوند و با بسته‌شدن‌شــان خیابان هم بی‌مشــتری می‌شود. شــب‌ها بر روی این خیابان‌ها انگار خاک مرده پاشــیده باشــند. بورس‌شدن خیابان‌ها هم آفت دیگری اســت که حضــور آدم را در این فضای عمومی محدود می‌کند. کم نیستند خیابان‌هایی که به بورس کفش، لوازم الکتریکی، مبل، عروسک‌فروشی و... تبدیل شده‌اند.
بورس‌شــدن زاییده بازار سوداگری و ناشی از نابرابری‌های زیرساختی اســت؛ به نحوی که اصل تنوع و دسترسی‌پذیری را در مکان عمومی زیر ســوال می‌برد. تبدیل‌شــدن خیابان‌ها به بــورس کالایی خاص در دســت مدیران شهری نیست و به‌تدریج یک راسته شکل می‌گیرد اما شهرداری و مدیران متخصص شهری باید از این کار جلوگیری کنند. اگر جایی در شهر حس شد که به صورت تدریجی دارد به وسیله مردم به بورس تبدیل می‌شود، باید با روش‌هایی از این کار جلوگیری کرد؛ زیرا به ضرر مکان شهری و فضای عمومی شهری است.

یکی از دلایل از رونق‌افتادن خیابان‌های این شهر بانک‌ها هستند. در برخی از خیابان‌های مرکزی شهر رکورد ۲۵ شعبه در یک خیابان هم ثبت شده است؛ بانک‌هایی که ساعت ۴ بسته می‌شوند و با بسته‌شدن‌شان خیابان هم بی‌مشتری می‌شود

◆ پوست‌اندازی تعریف خیابان

امــا به‌تدریج تعریــف خیابانی که در آن انســان‌ها جایی نداشــتند از محبوبیت افتاده و تلاش شــده است که دوباره برای حضور آدم‌ها در خیابان چاره‌اندیشی شود.
یکــی از فریبنده‌ترین نوآوری‌های ۲۰ ســال اخیر، ایــده خیابان‌های اشــتراکی برای مناطق مسکونی است. به این معنا که خیابان یکی از بخش‌های اجتماعی و کالبدی محیط زندگی اســت و به طور همزمان بــرای حرکت خودروهــا، تعاملات اجتماعی و فعالیت‌های شــهری اســتفاده می‌شــود. در ترکیب‌بندی خیابان‌های اشــتراکی، اولویت به افراد پیاده داده می‌شــود و رانندگان وســایل نقلیه موتوری که احساس می‌کننــد وارد محدوده پیاده شــده‌اند، بــا احتیاط بیشــتری رانندگی می‌کنند.

◆ پایان سلطه خودروها بر شهر با اصلاح قانون

منتقدان وضعیت کنونی شهر معتقدند ناسازگاری طرح جامع و تفصیلی ریشــه برخی از چالش‌های تهران در حوزه انسان‌محوری است. طرح تفصیلی به طرح جامع به عنوان طرح بالادســتی وفادار نیست و با هم همخوانی ندارند؛ به عنوان مثال در طرح جامع گفته شــده شــهر باید انســانی، فرهنگی، محیط زیستی باشد. در طرح تفصیلی هیچ‌کدام از این موارد نیامده و به جای آنکه طرح تفصیلی به ســمت اهداف طرح جامع که شهری انســانی است برود، از زیادشدن بزرگراه‌ها و تعریض خیابان‌ها صحبت می‌کند.
برنامه‌های شهری در سال‌های گذشته بیشتر برای خدمت به ماشین بودند مثال آن هم دو طبقه‌شدن اتوبان صدر و احداث بزرگراه امام‌علی و.... در زمانی که طرح تفصیلی در حال بازنگری است می‌توان به پایان سلطه قانونی خودروها امیدوار بود. به ویژه که پارلمان محلی پایتخت به اجرای طرح خیابان کامل در تهران تأکید دارد.

◆ بازگشت به مفهوم سنتی خیابان با تحقق پروژه خیابان کامل

امــا خیابان کامل چیســت؟ بــه گفته طراحان شــهری خیابان کامل می‌خواهد بــه عابران فرصت قدم‌زدن در پیاده‌روهای وســیع را بدهد، خیابان کامل برای استفاده از هر ۴ مد حمل‌ونقل یعنی پیاده، دوچرخه، سواره و عمومی طراحی شده است.
عــرض پیاده‌رو در خیابان کامل ۴ متر اســت، در حالی که هم‌اکنون عرض پیاده‌روهای تهران در معابر شــریانی و مهمی همچون خیابان مطهــری یک‌ونیم متر اســت. در خیابان کامل، خیابان‌هــا به عنوان مهم‌تریــن فضای عمومی شــهر در نظــر گرفته می‌شــود و هر آنچه فضای عمومی بخواهد، مثل نشستن، ملاقات، گپ‌زدن، استراحت و روزنامه‌خواندن عرضه می‌کند.
به گفته مســئولان شهری پایتخت، در تهران ۲۰۰ تا ۲۳۰ معبر قابلیت تبدیل‌شــدن را به خیابان کامل را دارند؛ اما در برنامه توسعه ۱۱۰ خیابان ازجمله مطهری و ولیعصر پیش‌بینی شــده است. براساس برنامه سوم توسعه شــهرداری تهران که به تصویب شورای شهر رسیده است، هر ســال در ۲۲ منطقه تهران یک معبر که ویژگی‌های لازم را دارد، کامل می‌شود و در سال دوم یک خیابان به دو خیابان افزایش می‌یابد. خیابان کامل را نه مهندســین ترافیک که معماران منظر طراحی می‌کنند. هر خیابان مانند پارک باید حتما سند منظر داشته باشد.
در خیابــان کامل «ســایه» نقش حیاتــی دارد. هر خیابان نقشــه‌های پنج ســاله سایه دارد، بر این اســاس درخت نقش حیاتی دارد. مبلمان در خیابــان کامــل هر ۲۵ متــر جانمایی شــده اســت. صندلی‌ها در فواصل مشــخص به گونه‌ای طراحی شــده‌اند تا دسترســی پیاده‌ها به آنها راحت باشــد. در هر ۲۵ متر یک ســطل زبالــه و نه مخزن زباله قرار می‌گیرد.
با حذف جوی‌ها و حفر چاه‌های جذبی در زیر خیابان کامل، روان‌آب‌ها بــه جای هدررفــت و حمل زبالــه و ایجاد بوی بد به ســفره‌های آب زیرزمینی هدایت می‌شــوند و از این طریق ســفره‌های آب زیرزمینی هم سیراب می‌شود. در خیابان کامل جای ویژه‌ای برای پارک خودروها پیش‌بینی شده تا چشــم‌انداز بصری خط آهن خودروها حذف شود و خیابان پیاده‌پسندتر شود. خیابان کامل با داشتن فضای سبز، المان‌های آب‌نما و زیبایی‌های بصری قلمرو پیاده را به یک فضای دوست‌داشتنی تبدیل می‌کند.
همــه پل‌های عابــر پیــاده در خیابان کامــل حذف می‌شــود. اجرای

نمایی از خیابان لاله‌زار قدیم

روگـذر و زیرگـذر هم ممنوع اسـت، به جـای آن هـر ۱۵۰ متر یک سـامانه عبـور عرضـی روی زمیـن ایجاد می‌شـود تـا همان‌طور که ایمنـی عابران در طـول پیاده‌روها حفظ می‌شـود در عرض معبر هم امن باشد.

در خیابان کامل تردد خودروها محدود نمی‌شود، اما قطعا از لاین خیابان برای سواره‌ها کم خواهد شد و سرعت کاهش می‌یابد. هر خیابانی نمی‌تواند کامل شود و همه خیابان‌های کامل در تهران یک‌دست نخواهد بود. اما خیابان‌های پهن با بیش از ۲۵ متر عرض بهترین گزینه برای کامل‌شدن هستند، هر چند خیابان‌های با عرض کمتر هم می‌توانند به این طرح بپیوندند.

خیابان تاریخ ماست

طراحان شهری معتقدند خیابان موفق خیابانی است که بیست‌وچهار سـاعته باشد، یکی از وظایف خیابان این اسـت که بشود از آن رد شد اما وظایف دیگری نیز دارد؛ بشـود در آن توقف کرد، استراحت کرد، خرید کرد، با دوسـتان قرار گذاشـت، گپ زد، آموزش دید، تاریخ در آن دیده شـود و .... خیابان تاریخ ماسـت. وقتی در خیابان راه می‌رویم مثل این است که کتاب ورق می‌زنیم. سر هر کوچه خاطره‌ای هست، حادثه انقلابی، ممکن است دانشمند یا شهیدی آنجا زندگی کرده باشد یا کارخانه یا مدرسه معروفی آنجا بوده است. خیابان محل گذر نیست، محل تاریخ است.

خصوصیات خیابان‌ها با توجه به نحوه نگرش به آنها

سیر تحول نوع نگرش نسبت به خیابان	خصوصیات خیابان				
خیابان به عنوان عرصه عمومی	نکات منفی	ـ کمبود بهداشت (نور و هوای کم، وضعیت نامناسب تخلیه فاضلاب و...)		نکات مثبت	ـ خیابان‌های باریک ـ محصوریت مطلوب خیابان ـ خیابان‌های پرپیچ و خم و متنوع ـ خیابان به عنوان فضای تعاملات اجتماعی ـ خوانایی
نگرش سواره‌محور به خیابان	نکات منفی	ـ راه‌ها به عنوان موانع حرکت ـ تبدیل خیابان به کانال‌های عبور روان خودرو ـ اولویت بخشیدن به مسائل زیباشناختی به صورت بی‌رویه ـ تعریض راه‌ها ـ تبدیل ضوابط مهندسی راه‌ها به چارچوب‌های خشک و بدون انعطاف ـ بریده‌شدن بافت و ایجاد جزیره‌های جدا از هم ـ مقیاس غیرانسانی ـ تسلط سواره		نکات مثبت	ـ تبدیل اقدامات انجام‌شده به پایه‌ای برای از بین بردن مشکلات خیابان‌های دوران صنعت ـ شروع به وضع ضوابط خاص خیابان برای جلوگیری از هرج‌ومرج
نگرش پیاده‌محور به خیابان (بازگشت به مفهوم قدیمی خیابان)	نکات منفی		ـ ایجاد وابستگی به خودرو ـ افزایش تراکم ترافیک در خیابان‌های عبوری ـ قطع ارتباط ساکنان با بیرون از مجموعه	نکات مثبت	ـ ایجاد محیط امن، آرام و جذاب ـ افزایش تعاملات اجتماعی ـ وجود هویت جمعی ـ کم‌شدن عبور پرسرعت خودرو ـ پایین‌آمدن آمار جرم و جنایت
	Call–de–sac TND TOD POD وونرف	ـ پیاده راهواری ـ تراکم بالای ساخت‌وسازها ـ توجه به گزینه‌های مختلف حمل‌ونقل (پیاده، دوچرخه، سواره، حمل و نقل عمومی و ...) ـ شکل‌گیری توسعه و فراهم آمدن امکانات و خدمات در اطراف کانون‌های حمل و نقل ـ جلوگیری از ترافیک عبوری ـ افزایش تعاملات اجتماعی ـ تنوع در روحیه خیابان‌های مختلف			

منبع: راهنمای طراحی شهری معابر احداثی شهر تهران

چرا خیابان‌ها با زنان مهربان نیستند

نیره توکلی
جامعه‌شناس

خیابان‌های این شـهر با زنان مهربان نیستند، بسـیاری از زنان داوطلبانه خودشان را از این فضاهای عمومی حذف می‌کنند، زیرا از لحاظ شهرسازی خیابان‌ها برای این بخش از جامعه مناسب‌سـازی نشده و زمینه‌ساز بروز آسیب‌ها و خطراتی برای آنان هستند.

همیشه فاصله‌ای مدنی در این حوزه وجود داشته است؛ به طور مثال کسانی که با دلیل و بی‌دلیل در خیابان‌ها می‌ایستند و به نوعی سد معبر می‌کنند و زنان برای عبور نیاز به اعلام‌کردن دارند یعنی فاصله‌ای مدنی فرهنگی که فقط و فقط با فرهنگسـازی رفع می‌شود، وجود دارد. توقف بیجا و توأم با مزاحمت می‌تواند از توقف فیزیکی آغاز و به توقف و مزاحمت خودروها و اشغال‌کردن پیاده‌روها و گذرگاه‌ها به وسیله مغازه‌داران ختم شود. کسانی که خیابان‌ها و معبرها را تصرف کرده‌اند و برای زنان به عنوان یکی از اقشار در معرض خطر فضا را سخت و تنگ کرده‌اند؛ زیرا زنان که عهده‌دار برخی از مسئولیت‌های زندگی هستند با وسیله و کودکانی که همراه‌شان هست، دچار مشکلات زیادی می‌شوند. فرهنگ مدنی شامل حقوق شهروندی هم می‌شود. حقوق شهروندی برای همه است؛ از کودک گرفته تا پیر و جوان و زن و مرد، دوچرخه‌سوار و معلول. بارها گفته‌ام که اگر چرخ‌های کوچک در شـهرها نچرخند و حرکت نکنند یعنی حقوق شـهروندی نقض شده اسـت؛ منظور از چرخ‌های کوچک، چرخ‌های کالسکه و معلولان است.

فضای شـهر برای زنان مناسب نیست. زنان بخشی از شهروندانی هستند که کمتر از مردان از وسایل نقلیه استفاده می‌کنند، بنابراین به این موضوع باید به صورت جدی و ویژه پرداخته شود. بسیاری از سکوهای اتوبوس‌ها برای زنان مناسب‌سازی نشده است و حتی برخورد راننده‌های اتوبوس هم با زنان مناسب نیست. شاید بهتر باشد برای این افراد کلاس‌های بازآموزی و نحوه چگونگی برخورد با دیگر شهروندان گذاشته شود.

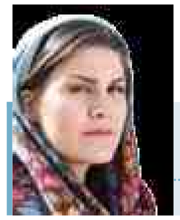
جامعه‌شناسـان از «جامعـه خطر» صحبت می‌کنند؛ یعنـی افرادی که در معرض خطر بیشـتری قـرار دارنـد. وقتی معماری شـهری در خدمت «برج‌وندان» و «ماشین‌وندان» است انواع خطرها زنان را تهدید می‌کند. زنان به لحاظ پوشش و نوع مسئولیت به سختی در خیابان‌ها در حرکت هستند و فضای شـهری برای آنان مناسب نیسـت و آنان را با خطرهایی مواجه می‌کند. یک مرد ورزشـکار و سالم کمتر با این مشکلات مواجه می‌شود؛ هر چند خطر برای همه است. وقتی در مورد معابر شهر صحبت می‌کنیم ناایمنی در آن بیداد می‌کند. معابر شـهر از شـهروندان گرفته شده است. خیابان‌های امن از مردم گرفته شـده است. خیابان‌هایی که می‌توانست به راحتی محلی برای معاشرت و گفت‌وگو باشد؛ به‌خصوص در ۲۰ سال اخیر شهرداری تهران میدان‌های کوچک شهر را از بین برده است در حالی که میدان‌هایی کوچک مانند میدان‌های نارمک می‌تواند محل بسیار مناسبی برای حرکت و معاشرت باشد.

معابر شهر از شهروندان گرفته شده است. خیابان‌های امن از مردم گرفته شده است. خیابان‌هایی که می‌توانست به راحتی محلی برای معاشرت و گفت‌وگو باشد؛ به‌خصوص در ۲۰ سال اخیر شهرداری تهران میدان‌های کوچک شهر را از بین برده است

در بسیاری از شهرهای صنعتی و پیشرفته دنیا از این‌گونه میادین استقبال می‌شـود؛ زیرا محلی مناسبی برای معاشـرت زنان با یکدیگر است. البته سال‌هاست که این اماکن امن از مردم گرفته شده و به جای آن اتوبان‌هایی با خطرات بسیار ساخته شده است که برای تردد باید از پل هوایی استفاده کرد؛ پل‌های هوایی که بعضی از آنها با مشـکل غیراستانداردبودن پله‌ها و خراب‌بودن پله‌برقی‌ها و مهم‌تر از همه ناامن بودن فضای بالای پل هوایی برای زنان مواجه است. شاید بهتر باشد مانند زن یا مرد شش میلیون دلاری به جای پا چرخ‌هایی برای تردد داشته باشیم زیرا با پای عادی نمی‌شود در خیابان‌ها بدون دردسر و نگرانی تردد کرد. اکنون بی‌پرده و صریح می‌توان گفت که فضای شـهری فضایی سخت و آکنده از خطر برای زنان و این بزرگ‌ترین دلیل برای خودسانسوری زنان از ورود به اماکن عمومی است؛ فضاهایی که به زنان امنیت خاطر نمی‌دهد.

خیابان در نظریه‌های شهری

از آتروریا تا لاله‌زار



آیدا علی‌پور
کارشناسی معماری- کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی توریسم

خیابان شـهری بازتاب زندگی مدنی در طول زمان اسـت. در شهرهای جدید یا عرصه‌های پیش‌بینی‌شده برای گسترش شهر اقدام به طراحی کالبدی و سـاخت یک‌باره خیابان شهری کاری غیر ممکن است؛ اما می‌توان با پیش‌بینی بافت اجتماعی و اقتصادی شـهر برای سـاکنان آینده و علایق و نیازهای آنها اقدام به برنامه‌ریزی و طراحی محورهای دسترسی کرد. این محورها با مرور زمان و در نتیجه منسجم‌شدن نیازهای شـهروندان و اشتراکات اجتماعی آنها، شـکل یک خیابان شهری را به خود می‌گیرند. در واقع نسـخه‌ای از زندگی سـاکنان یک شهر، در خیابان‌هـای آن جریان دارد. چالش زندگی در شـهر همواره از طریق شاخص‌های نمایانگر ارزش‌های سـاکنان آن سرانجام در کالبد شهر انعکاس پیدا خواهد کرد.

ریشه‌های حضور ایده خیابان در بافت نخستین شهرهای جهان را باید در تمدن اتروسک جست‌وجو کرد. شـالوده ساخت شهرهای اتروریا شبکه‌ای شطرنجی بود که در آن دو محور عمود بر هم کاردو (cardo) (محور شمالی-جنوبی) و دکومانوس (decumanus) (محور شرقی-غربی) ساختار هندسـی شهر را تشـکیل می‌دادند. دو خیابان اصلی منطبق بر این دو محور شهر را به چهار ناحیه تقسیم می‌کرد. بعدها این دو محور متعامد اسـاس شهرهای رومی را تشکیل دادند و خیابان‌های فرعی نیز بر پایه همین دو محور گسترش یافتند.

نخسـتین کسـی که به بیان اصولی در زمینه شـبکه شهری پرداخت معماری یونانی به نام هیپوداموس بود. اصول پیشنهادی او شهرسازی را از لحاظ تأمین آسایش و تعریف درست شبکه‌های دسترسی مورد توجه قرار داد. از دیدگاه هیپوداموس خیابان‌ها چارچوب و ساختار اصلی فرم هر شهر را تشـکیل می‌دهند و درحقیقت جزئی از فضاهای عمومی هسـتند که با ایجاد ارتباط بین بخش‌هـا و فعالیت‌های مختلف آن را زنده و پویا نگه می‌دارند؛ به عبارت دیگر خیابان‌ها به مثابه شریان‌های کالبدی شهر ارتباط فضاها و فعالیت‌های شهری به یکدیگر را به عهده دارند.

دامنه تحولات شهرسـازی و به تبع آن تعریـف کارکرد خیابان به قرن نوزدهم میلادی می‌رسد. انتشار نظریه شهر خطی آرتور سوریا ایماتا در روزنامه ال‌پروگر سو در سال ۱۸۸۲ تحولی در ساختار شهری مدرن پدید آورد. به عقیده سوریا شهر آینده فقط یک خیابان به عرض ۵۰۰ متر با طولی نامحدود است. عمده‌ترین اصل در نظریه شهر خطی این بود که کلیه مشکلات شهرسازی ناشـی از ترافیک از این طریق رفع شود. به نظر سـوریا مناسب‌ترین شکل شهر برای هر شهروند این است که در کمترین مدت قادر باشد از خانه‌اش به سایر نقاط رفت‌وآمد کند.

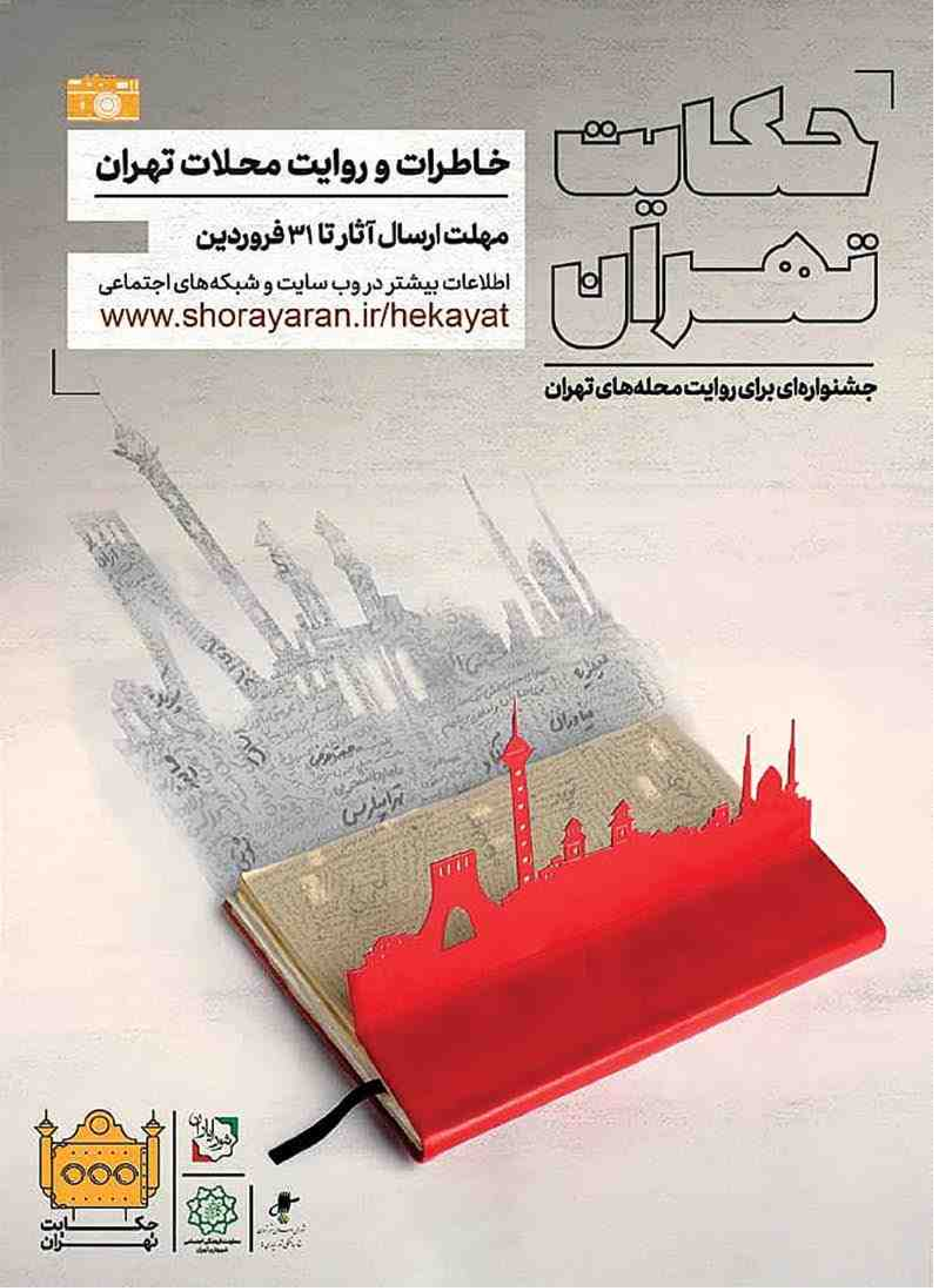
بیست سـال بعد ابنزر هوارد ایده باغ‌شهر را مطرح کرد. طرح باغ‌شهر هوارد در یک دایره که به وسـیله شـش خیابان شعاعی به شش بخش تقسـیم می‌شـد، تنظیم شـد؛ اما آنچه کـه باعـث شـد ادوارد کارتر، زیگفرید گیدئون و جیکوبز به این طرح انتقاد کنند نادیده انگاشـتن اقتصـاد مالی و زمانی در طرح بـود. خیابان‌های در هم پیچیده امکان دسترسـی به تمام نقاط شهر را در کمترین زمان غیرممکن می‌کردند. اگرچه ایده خیابان‌های مدور درنهایت فقط به سـاخت دو شهرک لچ ورث و ولویـن در حومه لندن انجامید اما سـال‌ها بعد این ایده یکی از چاره‌سازترین روش‌ها برای حل مشکل شبکه ترافیکی در شهر مسکو شد. نظریه ساخت شهر براساس دوایر متحدالمرکز که به وسیله ارنست برگس مطرح شد راهگشای این مشکل بود. شبکه اقماری مسیرهای مواصلاتی شهر مسکو که به وسیله شستاکوف در سال ۱۹۲۱مطرح شد، دو سال بعد با طرح طلاق‌های معلق ا.لیسیتسکی تکمیل شد. این طرح شامل خیابان‌های شعاعی و بلوارهای محیطی بود که در محل تلاقی خود سـاختمان‌های مهم اداری شهر را در خود جای می‌داد. این طرح مورد استقبال سوسیالیست‌های آرمانگرا قرار گرفت و پایه‌های برنامه‌ریزی شهری مسکو در دوران مدرن را شکل داد.

هدف بعدی شهرسـازان برای رشد و بسـط ایده خیابان در شبکه‌های شهری، پاریس بود. اوژن هنارد در سال ۱۹۱۲ اولین نقشه توسعه پاریس را با هدف حل مسأله ترافیک ارایه داد. طرح یک بلوار با نقشه دندانه‌ای که فضای خالی میان‌شـان را ساختمان‌های مسکونی و فضای سبز پر می‌کرد و برای تلطیف هوای مسـیرهای عبـور و مرور از طرف هنارد مطرح شد که بعدها در شهرسازی متأخر به تکرار از آن بهره گرفته شد. هنارد به طراحی شبکه خیابان‌ها اکتفا نکرد؛ زیرا به خوبی می‌دانست کارایی شبکه پیشـنهادی او متأثر از چگونگی طراحی تقاطع‌هاست. راه‌حل او سـاختن تقاطع‌های دو طبقه برای خیابان‌ها، طراحی فلکه و دسترسی‌های زیرزمینی بود. درباره خیابان‌های آینده، هنارد طرح سطوح افقی پشت بام‌ها یا تراس‌ها را به منظور فرود هواپیماهای ملخی کوچک مطرح کرد که در زمان انتشـار خود یک تخیل محض بود. اما نیم‌قرن بعد پیتر ولف ویژگی‌های مترقی این طرح را برای همگان روشن کرد.

مدرنیسم متکی بر هنر و فن بود. لکوربوزیه با طرح شهر درخشان که به صورت صلیبی بر روی مستطیل افقی طراحی شده بود، مفهوم مدرنی از خیابان ارایه داد. اگرچه ایده صلیب مرکزی وامدار محورهای عمود برهم اتروریایی بود، اما اساس شهر درخشان بر مبنای انسان‌محوری و توجه به فضای سبز و درختان در بدنه خیابان مطرح شد. طرح لکوربوزیه بر مبنای حل مشـکل آمد و شد و تسهیل در سفرهای شهری بود ولی به دلیل هندسی‌بودن افراطی شبکه خیابان‌ها از یک سو و استفاده‌ی زیاد از پل‌ها و خیابان‌های اصلی و فرعی و احداث بناهای چندطبقه و ایجاد فضایی نامتعادل از سوی دیگر ناموفق از آب درآمد.

هدف شهرسازان برای رشد و بسط ایده خیابان در شبکه‌های شهری، پاریس بود. اوژن هنارد در سال ۱۹۱۲ اولین نقشه توسعه پاریس را با هدف حل مسأله ترافیک ارایه داد. طرح یک بلوار با نقشه دندانه‌ای که فضای خالی میان‌شان را ساختمان‌های مسکونی و فضای سبز پر می‌کرد

مکتب فرامدرنیسم در ساخت‌وسازهای شهری تلفیقی از عناصر نو و سنتی را با مفاهیم هنر بومی و هنر متعالی مطرح می‌کند. چارلز جنکس تخریب گتوی پروییت ایگو در سنت لوییز در ساعت ۳:۲۲ بعدازظهر ۱۵ ژوییه ۱۹۷۲ را زمان مرگ مدرنیسـم اعلام می‌کند. حفاظت کالبد قدیم شهری و به تبع آن حفظ خیابان‌ها و بازسازی مسیرهای مواصلاتی از دسـت‌رفته در شهرها سـرلوحه قوانین فرامدرن‌ها که از دهه ۱۹۷۰ میلادی به طور رسـمی پست‌مدرن خوانده شدند، قرار گرفت. تجارب مختلفی برای باززنده‌سازی خیابان‌ها در شهرهای جهان شکل گرفت. یکی از مهم‌ترین جریان‌هایی که از این تفکر ریشه گرفت باززنده‌سازی مسیر جاده‌ی ابریشم و خیابان‌های متصل به آن در کشورهای مرتبط بود. به گفته یونسکو یکی از موفق‌ترین تجربه‌های جهانی در این زمینه بازار، خیابان و پیاده گذر تربیت در شهر تبریز بود که زمانی بخشی از مسیر جاده ابریشـم محسوب می‌شد. نمونه دیگر از این نوع باززنده‌سازی‌ها، خیابـان آربات در مسـکو اسـت. این خیابـان یکـی از قدیمی‌ترین خیابان‌های شهر مسکو است و دسترسی به کاخ کرملین و میدان سرخ



را فراهـم می‌کند. در برنامه باززنده‌سازی این خیابان یک کیلومتری، پیاده‌محورکردن مسیر در جهت حفظ هنرهای سنتی و ایجاد عرصه برای امور هنری مدرن در اولویت قرار گرفت. کریستوفر الکساندر اعتقاد دارد خیابان‌های شهری زمینه رویارویی اجتماعی، اعتراضات سیاسی و مکانی برای لذت‌بردن هستند. بر این مبنا هویت‌بخشی دوباره به خیابان‌های ثبت‌شده در حافظه تاریخی گسترش یافت. از نمونه‌های شهری در ایران می‌توان به خیابان لاله‌زار و سی تیر در تهران و خیابان علم‌الهدی منتهی به سبزه‌میدان در رشت و چهارباغ اصفهان اشاره کرد. به اعتقاد جین جیکوبز شهر را می‌توان با خیابان‌هایش شناخت. گهل بر این نکته تأکید دارد که بهبود کیفیت فضاهای عمومی شهری بر فعالیت‌های روزمره و اجتماعی شهروندان تأثیر مستقیم دارد و این تأثیر را می‌توان در معابر یافت و فصل مشترک تمامی تجارب بین‌المللی در احیای خیابان‌ها و اجرای طرح‌های پیاده‌گستری در مراکز شهری، اولویت‌دادن به حضور عابران پیاده با هدف بهبود فضای شهری، حداکثرکردن فضای پیاده‌راه‌ها و حداقل‌سازی فضای مورد نیاز وسایل نقلیه است.

«وونرف» یا معادل فارسی «خیابان برای زندگی» از نخستین خیابان‌های هلندی هستند که طراحان شهری و مهندسان ترافیک به عنوان راهی برای دستیابی به خیابان‌های زیست‌پذیر پیدا کردند. وونرف یک جنبش اجتماعی است، حرکتی در راستای حذف حاکمیت اتومبیل در فضاهای شهری و احقاق حقوق فردی و انسانی در فضاهای عمومی شهری که به دنبال هماهنگی عابران پیاده، دوچرخه و وسایل نقلیه است. اصول طراحی این گونه از خیابان‌ها بر این پیش‌فرض استوار است که کوچه و خیابان به همه ساکنان تعلق دارد و به عنوان یك نهاد اجتماعی موجب ارتقای تعاملات و کارکردهای اجتماعی سازنده برای همه ساکنان می‌شود. ازسویی، اصول نظری طراحی وونرف بر پایه اشتراکی‌کردن فضاهای شهری است. در تعریف فضایی وونرف، مرزی میان حرکت اتومبیل، دوچرخه و انسان وجود ندارد و در این حالت با ایجاد نوعی اطمینان‌نداشتن خاطر در راننده‌ها آنها را وادار به تعامل هر چه بیشتر با محیط اطراف می‌کند. محدودیت‌هایی مانند سرعت حداقلی، ایجاد پوشش گیاهی، تغییر در بافت و رنگ کف‌سازی، استفاده از مبلمان شهری و علایم هشداردهنده راهکارهایی هستند که برای ایجاد تعامل حداکثری در نظر گرفته شده‌اند.

طبق دیدگاه نظریه‌پردازان شهری، وونرف نمونه‌ای از یک خیابان دموکراتیک و زیست‌پذیر است که رویکرد نیمه‌شبکه‌ای به فضای مشترک شهری دارد. دونالد اپلیارد در کتاب «خیابان‌های زیست‌پذیر» مشخصات وونرف را این‌گونه بیان کرده است: «شما می‌توانید به راحتی در هر جایی در عرض خیابان وونرف قدم بزنید وکودکان می‌توانند در هر جایی آزادانه بازی کنند. رانندگان نباید مانع حرکت پیاده‌ها شوند و پیاده‌ها و کودکان در حال بازی نیز نباید مانع حرکت ماشین‌ها شوند. پارک‌کردن تنها در مکان‌هایی که حرف «P» بر روی زمین نوشته شده امکان‌پذیر است.»

پس از تجربه موفق وونرف، کشورهای آلمان، سوئد، دانمارک، ژاپن، فرانسه و انگلیس نیز به موازات هلند به گسترش شبکه شهری بر اساس این ایده پرداختند. رویکرد وونرف در طراحی خیابان مورد توجه واقع شد و حمایت‌های قانونی، سیاسی و اجرایی را در دستگاه‌های حکومتی و محلی به خود اختصاص داد. این پدیده در کشورهای مختلف شروع به کار کرد و نام‌های متفاوتی گرفت؛ «منطقه آرام ترافیکی» در آلمان، «خیابان مشترک» در استرالیا و آمریکا و «پهنه خانگی» در انگلستان اصطلاحات نوینی هستند که جای خیابان را در ادبیات فرامدرن شهری گرفته‌اند. مفهوم «پهنه خانگی» از «وونرف» در اواخر قرن بیستم منتج شد. تفاوت ظریفی بین این دو مفهوم وجود دارد؛ وونرف بر ایجاد حس مکان تأکید می‌کند در حالی که پهنه خانگی بر کاهش ترافیک و تصادفات متمرکز است. با این حال هر دو مفهوم فضای رسمی و غیررسمی را برای بازی کودکان، حرکت اتومبیل‌ها، پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری و سایر فعالیت‌های اجتماعی فراهم می‌کنند.

شهر امروزین به اجتماع‌های از پیش برنامه‌ریزی‌شده‌ای تلقی می‌شود که بر مبنای نظریه شهرهای جدید برای عملی‌کردن استراتژی عدم تمرکز، کنترل رشد و توسعه خیابان و مسیرهای مواصلاتی و به تبع آن کنترل رشد شهری پدید می‌آیند. فعالیت‌ها در فضای همگانی خیابان به عنوان یک عامل پشتیبان مهم در طراحی شبکه شهری هستند. خیابان‌های انعطاف‌پذیر نه به یک‌باره بلکه در گذر زمان به توسعه رسیده‌اند. بر مبنای تفکرات پست‌مدرن‌ها شهر امروزی بر اساس مطالعات ریخت‌شناسی و گونه‌شناسی کالبدی شهرهای تاریخی گسترش می‌یابد. بر این مبنا خیابان‌های شهری برای بازگرداندن هویت تاریخی از یک سو و بهبود عملکرد خیابان برای استفاده دموکراتیک از آن از سوی دیگر اساس توسعه شهری واقع شدند.

«وونرف» یا معادل فارسی «خیابان برای زندگی» از نخستین خیابان‌های هلندی هستند که طراحان شهری و مهندسان ترافیک به عنوان راهی برای دستیابی به خیابان‌های زیست‌پذیر پیدا کردند. وونرف یک جنبش اجتماعی است، حرکتی در راستای حذف حاکمیت اتومبیل در فضاهای شهری و احقاق حقوق فردی و انسانی در فضاهای عمومی شهری

عکس: علیرضا کیخواه / لاله‌زار

عکس: نسیم اعتمادی / نمایی از خیابان انقلاب

گفت و شنود چهار معمار و شهرساز ایرانی از چهارگوشه جهان

چیستی خیابان

مریم کهنسال نودهی
برنامه‌ریز و پژوهشگر شهری دانشگاه فنی برلین

خیابان چیست؟ راهی آسفالته با کارکرد ساده تسهیل‌کننده حمل‌ونقل یا فضایی که جین جیکوبز برملا کننده محتوای شهرها یا داستایوفسکی بستر تجلی آدمی و در عین حال محلی برای تحدید او می‌دانستش. برخلاف ظاهر ساده و کارکرد هر روزه، خیابان یکی از پیچیده‌ترین مفاهیم زیست شهری است، تعریف‌ها و تعبیرهای زیادی بر آن استوار بوده و کارکردها و انتظارهای زیادی نیز از آن می‌رود. گفت‌وشنود در مورد این پیچیدگی‌ها انگیزه‌ای شد برای مریم کهنسال نودهی، معمار، برنامه‌ریز و پژوهشگر شهری دانشگاه فنی برلین که با رضا مسعودی‌نژاد، معمار، ریخت‌شناس شهری، عضو موسسه سلطنتی مردم‌شناسی بریتانیا و مدرس تاریخ شهر در مدرسه مطالعات شرق‌شناسی و آفریقایی دانشگاه لندن؛ شیوا شادروان، معمار، طراح‌شهری و پژوهشگر دانشگاه فنی برلین و رضا ظهرابی، معمار و پژوهشگر مرکز بررسی‌های استراتژیک نهاد ریاست‌جمهوری دور هم جمع شوند. این نشست با توجه به حضور این افراد در چهارگوشه جهان به صورت آنلاین برگزار شد. به انجام‌رساندن این نشست بدون کمک‌های پسند بابایی، معمار و پژوهشگر میان‌رشته‌ای معماری و ادبیات، امکان‌پذیر نبود.

مریم [کهنسال نودهی]: می‌خواهیم از این صحبت کنیم که خیابان چیست، چه ویژگی‌های خاصی دارد، چه نقش‌های متفاوتی در فضای شهر و در معادلات شهری بازی می‌کند، چه تأثیرهایی می‌گذارد و چه تأثیرهایی می‌پذیرد و ارتباط آن با ساختار سیاسی اجتماعی و تغییرات آن در دوره‌های مختلف و با فرهنگ شهری چیست.

چیزی که مسأله «خیابان» را برای من قابل تأمل می‌کند این است که خیابان از لحاظ حقوقی و قانونی -جدا از اینکه در واقعیت تحقق یافته یا نه- یکی از معدود فضاهای مشترک و تقسیم‌شده میان همه عابران، بازدیدکنندگان، پرسه‌زنان، ساکنان و شهروندان یک شهر است که امکان حضور همه قشرها -فارغ از هر محدودیتی- و ارتباط آزاد میان آنها را فراهم می‌کند. در جست‌وجویی که در مورد مالکیت خیابان از نظر حقوقی کردم، به ترکیبی برخورد کردم که پیش‌تر ندیده بودم: «حق ارتفاق» یعنی حقی برای شخص در ملک دیگری؛ به این معنا که صاحب یک ملک به اعتبار مالکیت خود می‌تواند از ملک دیگری استفاده کند؛ مثل حق عبور، یا حق داشتن پنجره یا ناودان یا همین که فرد برای دسترسی به ملک خود از خیابان استفاده می‌کند. از طرف دیگر، نقش چندوجهی خیابان است که همان‌طور که می‌تواند تخریب‌کننده و از بین‌برنده ارزش‌ها و ویژگی‌هایی در بافت و ساخت شهری، اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی باشد، قابلیت زمینه‌سازی و انگیزانندگی را برای تعامل اجتماعی، تبادل اقتصادی و فرهنگی و همچنین برقراری ارتباط فیزیکی میان اجزا، عناصر و مکان‌های متفاوت شهر دارد.

واژه خیابان را برای نخستین‌بار در دنیا فلاویوس یوترو‌پیوس ، تاریخدان رومی، حوالی سال‌های ۳۶۰ میلادی به معنی جاده به کار برده است. ریشه کلمه از «Strata» در زبان لاتین آمده به معنی جاده سنگفرش‌شده یا به‌تعبیر امروزی جاده آسفالته اما در قرون وسطی کم‌کم تمایزی میان دو واژه جاده و خیابان ایجاد شد؛ به طوری که به راهی که مردم از آن برای سفر و جابه‌جایی استفاده می‌کردند، جاده و به طور مشخص فقط به مسیرهای سنگفرش‌شده خیابان می‌گفتند. همین تمایز کم‌وبیش تا دوران مدرن ادامه یافت و درنهایت به جایی رسید که عملا در دوران مدرن خط‌کشی واضحی بین این دو کلمه انجام شد؛ به این شکل که مهم‌ترین کارکرد جاده را حمل‌ونقل تعریف کردند، در حالی که خیابان‌ها را تسهیل‌گرهایی برای تعامل عمومی به حساب آوردند. به این ترتیب دیگر این «حضور مردم» در فضا بود که مفهوم آن را تبیین می‌کرد. نکته دیگر اینکه پیش از شروع بحث از زوایای مختلف، با توجه به تاریخی که خیابان به همراه خود دارد، مشخص کنیم که ما از کدام خیابان حرف می‌زنیم. آیا منظورمان از خیابان، خیابان‌ها (بلوارها)ی قرن هجدهمی شهرهای در حال توسعه، همچون خیابان نوسکی پترزبورگ است که به دنبال یک جریان تجددخواهی سطحی حاکمیتی شکل گرفت و آن‌طور که از دل داستان‌های نیکلای گوگول، فیودور داستایفسکی و ایوان تورگنیف بیرون می‌آید، تا مدت‌ها نقش‌های اصلی آن را اشراف بازی می‌کردند و بقیه طبقات اجتماعی گر چه امکان حضور در آن را داشتند، اما چنان دچار ترس، اضطراب، انفعال و حتی حس ناراحتی در فضا می‌شدند که مدام به مأواهایی شخصی پناه می‌بردند تا اینکه بعد از گذشت چیزی بیشتر از صدوپنجاه سال از عمر خیابان و با پا گرفتن فرهنگ سیاسی و ادبی زیرزمینی، کم‌کم خیابان قهرمان اصلی داستان و زمینه‌ساز حضور گروه‌های مختلف شد و این‌بار با عوض‌شدن جهت ترس، دلهره حرکت خیابان علیه اشراف به دل آنها افتاد؟ یا بلوارهای قرن نوزدهمی شهرهای توسعه‌یافته، مثل شانزه‌لیزه پاریس مد نظرمان است که ضمن توسعه نیروهای مولد و روابط اجتماعی و سرعت‌دادن به جریان مبادلات، طبقه‌های متفاوت اجتماعی را چنان چشم در چشم می‌کرد که شارل بودلر را به سرودن شعر «چشمان مستمندان» واداشت؛ خیابان‌هایی که مردم سعی کردند کم‌کم مال خودشان کرده، در آن فعالیت کنند و ببینند و دیده شوند؛ حالا چه برای گردش و تفریح آمده باشند مثل گشت‌وگذار مردم در خیابان اقاقیای جنگل بولونی پاریس و چه بعدترها برای کنش سیاسی جمعی در خیابان‌های پایتخت برای احقاق حقوق مدنی‌شان. شاید هم اشاره‌مان به خیابان‌های قرن بیستمی جایی مثل نیویورک است؛ آنجا که رابرت موزز با لقب «قهرمان ساخت‌وساز» بی‌وقفه بزرگراه می‌ساخت و محله‌های شهر را به قیمت تداوم و گسترش مدرنیته به ویرانه‌هایی باشکوه و تماشایی برای مردمی که شیفته هر چیز نویی بودند، تبدیل می‌کرد؛ بزرگراه‌هایی که انسان‌ها را از انسان کوچه‌وخیابان به انسان موتوروماشین تبدیل کرد و بی‌نظمی و رکود و انزوا را برای فضاهای باقی‌مانده از محله‌های بریده‌شده به وسیله این قوی‌ترین نماد مدرنیته در فضای شهر به ارمغان آورد. یا اینکه می‌خواهیم از خیابان‌های قرن بیست‌ویکمی در سراسر دنیا صحبت کنیم؛ خیابان‌هایی که علاوه‌بر داشتن تمام آن داستان‌ها و پیشینه‌ها پشت سر خود، کم‌کم دوباره محل‌هایی می‌شوند برای حضور مردم به شکل‌های متفاوت؛ در قالب برگزاری مناسک شهری یا با هدف اعتراض شهری یا خیلی ساده برای تعامل اجتماعی.

> **مریم کهنسال نودهی: ما از کدام خیابان حرف می‌زنیم. آیا منظورمان از خیابان، خیابان‌ها (بلوارها)ی قرن هجدهمی شهرهای در حال توسعه، همچون خیابان نوسکی پترزبورگ است که به دنبال یک جریان تجددخواهی سطحی حاکمیتی شکل گرفت و آن‌طور که از دل داستان‌های نیکلای گوگول، فیودور داستایفسکی و ایوان تورگنیف بیرون می‌آید**

رضا [مسعودی‌نژاد]: با توجه به موضوعات مهمی که مطرح شد، فکر کنم بد نیست به دو نکته اشاره کنم؛ یکی در مورد مسأله حقوقی «حق ارتفاق» است. تا جایی که من در انگلستان متوجه شده‌ام و فکر می‌کنم در ایران هم همین‌طور باشد، این موضوع بیشتر برمی‌گردد به مسأله حق دسترسی تا استفاده اجتماعی. منظورم این است که به طور مثال اگر قرار باشد شما در انگلستان مجوز ساخت خانه‌ای در یک زمین را بگیرید، اولین شرطش این است که زمین به خیابان عمومی دسترسی داشته باشد، در غیر این صورت اجازه ساخت داده نمی‌شود، علت آن هم نه فقط امکان دسترسی شما به خانه بلکه امکان دسترسی خدمات شهری به شماست؛ ساده‌ترین مسأله هم مثلا این است که بتوانند آشغال‌های شما را جمع کنند. بنابراین به نظرم می‌رسد باید حق استفاده اجتماعی از فضا و حق دسترسی را از هم تفکیک کنیم.

مورد دوم در مورد مسأله خیابان - موضوعی که اینجا بیشتر مد نظر من است - چیزی است که در فارسی به‌درستی به آن خیابان‌کشی می‌گوییم؛ به این معنی که خیابان جدیدی درون بافت شهری بسازیم. اگر از این منظر به موضوع نگاه کنیم، تا جایی که من به خاطر دارم، نخستین تجربه‌هایش حتی به اواخر قرن شانزدهم در شهر پالرمو (ایتالیا) برمی‌گردد. اتفاقا جنس آن اتفاق هم شبیه چیزی بوده که بعدا در فرانسه و ایران اتفاق افتاده است. از این نظر همیشه پای یک دولت یا قدرت سیاسی متمرکز که میل و توان بریدن یک بافت و خیابان‌کشی را داشته، در میان بوده است؛ اما مثلا در انگلستان با آنکه زمانی بزرگ‌ترین امپراتوری تاریخ بوده ولی چون هیچ‌وقت قدرت سیاسی متمرکزی نداشته، تقریبا تجربه‌های مشابه‌ای در قلب این امپراتوری، یعنی لندن، نداشته‌ایم؛ مگر یکی دو استثنا در مقیاس محدود که آنها هم به شکلی هستند که در بافت تاریخی گم شده‌اند. بد نیست اشاره کنم که یکی از آن خیابان‌های استثنایی، خیابان «ریجنت» است (عمده آن در محدوده میان خیابان «آکسفورد» تا فلکه «پیکادلی» است) که آن هم از میان املاک خاندان سلطنتی رد شده؛ نه از میان املاک مردم. به طور خلاصه می‌خواهم بگویم گر چه ممکن است اصطلاح خیابان از خیلی پیش‌ترها به کار رفته باشد، اما مقصود من و گمان همه ما از خیابان در صحبت امروز، خیابان دوره رضاخانی به بعد است. حالا اگر اجازه بدهید، بحثم را از همین‌جا شروع کنم.

مریم [کهنسال نودهی]: رضاجان قبل از اینکه بحثت را شروع کنی، انگار شیوا هم نکته‌ای دارد که به مقدمه مربوط است؛ درست است شیواجان؟

شیوا [شادروان]: بله، راستش به ذهنم رسید حالا که صحبت در مورد تعریف واژه‌ها و اصطلاحات است، نکته‌ای را اضافه کنم و آن تعریف اصطلاح خیابان در زبان فارسی است. مریم از «Street» شروع کرد، اما خیابان در فارسی هم معنای بسیار جالبی دارد و ریشه‌اش به زبان سانسکریت برمی‌گردد و آن کندن زمین برای کاشتن گل‌وگیاه است. در آکادمی زبان و فرهنگ فارسی کلمه خیابان از دو واژه «Khiyā»، فعلی سانسکریت، به معنی خندق یا کندن زمین و کلمه «Bān» که ریشه‌اش «Van» است و به‌معنای واقعی کلمه مکان کاشت، ساخته شده است. در فرهنگ لغت جامع فارسی-انگلیسی «khiyābān» به معنی باغچه -به‌ویژه باغچه‌ای که راهروهای آن به صورت اشکال هندسی و غیره طرح‌ریزی شده باشد- آمده و «khīyābān bandī» به معنی طراحی راه در یک باغ یا شهر است. به نظر من این معنی به شکلی با نگاه طبیعت‌گرای ما ایرانی‌ها همخوانی دارد. اینکه چه زمانی خیابان در ساختار شهری شهرهای ایران مهم شد هم به دوره و مکتب صفویه برمی‌گردد که خیابان به‌عنوان محوری بین باغ‌ها به کار می‌رفت. خیابان چهارباغ به عنوان «بلوار چهارباغ» به یک گونه معروف خیابان/باغ شامل چهار قطعه تقسیم‌شده به وسیله آبراه‌ها و مسیرهای میانی به شکل هندسی اشاره دارد که نه تنها در اصفهان بلکه در شهرهای دیگر ازجمله قزوین، شیراز و مشهد هم به عنوان محور اصلی بین باغات حکومتی-اعیان با طرحی مشابه احداث می‌شد. محاصره‌بودن خیابان در میان باغ‌ها باعث افزایش فعالیت‌های مرتبط با اوقات فراغت در آن می‌شد و فعالیت‌های تفریحی ازقبیل پیاده‌روی، اسب‌سواری، چوگان‌بازی و همچنین

مراسم رسمی در خیابان اتفاق می‌افتاد.

مریم [کهنسال نودهی]: خب رضاجان برگردیم به بحث تو.

رضا [مسعودی‌نژاد]: من صحبتم دو بخش عمده خواهد داشت؛ یکی به وجوه فیزیکی، دوم به فهم فرهنگی، اجتماعی شهر و خیابان مربوط خواهد بود. در هر دو بخش هم تلاش من معرفی رویکردهایی متفاوت برای شناخت شهر و خیابان است.

موضوع اولی که می‌خواهم واردش شوم این است که ما معمولا شهر و خیابان را به عنوان شیء یا ابژه مطالعه می‌کنیم و می‌بینیم؛ درواقع توجه ما بر هندسه و شکل آنها به‌عنوان شیئی عینی است. در نظریه‌های طراحی هم توجه ما متمرکز بر هندسه آنهاست و اینکه باید چه شکلی باشند؛ به همین دلیل مهم‌ترین ابزار ما برای توصیف و تحلیل فضای ساخته‌شده، نقشه است؛ یعنی توصیف هندسی آن فضاها. اما بین طراحی یک فضا و روش‌های فهم آن فضا تفاوت وجود دارد. معلم مرحوم من بیل هیلیر تأکید داشت که خلأ نظری در فهم چگونگی کارکرد فضا وجود دارد و هدف اصلی او در نظریه اسپیس سینتکس پاسخ به همین خلأ بوده است. او نشان داد که برای بررسی اینکه مثلا یک خیابان چطور کار می‌کند، نباید آن را به شکل مستقل و هندسی دید. به همین خاطر در تحلیل‌های اسپیس سینتکس، توجه ما برای فهم شهر و یک خیابان بر «پیکربندی» شهر و نقش خیابان در آن پیکربندی است، نه شکل آنها. یعنی چه؟ یعنی اینکه شکلِ یک جز به تنهایی مهم نیست؛ برای مثال در مورد خیابان، بیشتر از ظواهر و ابعادش، اینکه چطور خیابان به پیکربندی کل سیستم شهر متصل است، اهمیت دارد. در این نوع تحلیل، مثلا پهنای یک کوچه یا خیابان اهمیت کمتری نسبت به موقعیت آن در کل پیکربندی دارد. همه می‌دانیم که در یک بافت تاریخی مهم‌ترین گذر یا محور لزوما عریض‌ترین کوچه نیست و معمولا توضیح‌دادن اینکه چرا یک گذر باریک در بافت پیچیده تاریخی اهمیت دارد، مشکل است. علت این اهمیت درواقع در موقعیت آن گذر در پیکربندی شهری نهفته است و این خصیصه‌ای است که از منظر هندسی مخفی و نامرئی است. توجه طراحان معمولا معطوف به خصیصه‌های شکلی و هندسی بافت یا خیابان است یا اینکه مثلا یک یادمان کجا قرار گرفته یا کجا باید قرار بگیرد. اگرچه دانستن این مشخصه‌ها لازم است، اما کافی نیست؛ یعنی خیابان به هر شکلی که طراحی شود، درنهایت نوع خصیصه آن به طور عمده تحت تأثیر موقعیتش در کل پیکربندی شهر است. موضوع پیکربندی به‌خصوص برای فهم تأثیر کشیدن یک خیابان در میان بافت حتی مهم‌تر هم است. اجازه بدهید مثالی بزنم: ما یک‌سری کلیشه‌های توصیفی از مدرنیزاسیون شهر ایرانی داریم، مثلا می‌گوییم رضاخان با کشیدن خیابان‌های جدید شهر را مصلوب کرد یا بخشی از آن را برید. البته این توصیف‌ها به‌خصوص از نظر شکلی درست هستند، اما اگر ساخت شهر و پیکربندی آن را تحلیل کنیم، می‌بینیم تأثیر ساختاری خیابان‌کشی در شهر بسیار وسیع‌تر از محدوده تخریب شده است. جالب است که در بسیاری موارد اتفاقا بخش‌هایی از شهر که به‌ظاهر دست‌نخورده و بدون آسیب باقی مانده‌اند، آسیب ساختاری بیشتری دیده‌اند. در واقع وقتی یک یا دو خیابان در شهر کشیده می‌شود، کل پیکربندی شهر تغییر می‌کند و ساختار شهر بدل به یک سیستم فضایی کاملا متفاوت می‌شود. در این نظم جدید، ناگهان جاهایی از شهر که به‌ظاهر مداخله‌ای در آنها رخ نداده، دست‌نخورده و بریده نشده است به متروک‌ترین بخش‌های شهر تبدیل می‌شود؛ مثلا بازار شهر یا فلان گذر مهم که ظاهرا بریده نشده، کلا شخصیت یا رونق خود را از دست می‌دهد، ارزش املاک آن بخش کم و به مرور دچار آسیب‌های دیگر هم می‌شود. این ناشی از آن است که جایگاه این بخش‌ها در پیکربندی شهر اساسا دگرگون شده، بدون آنکه مداخله فیزیکی در آنها انجام شده باشد.

مریم [کهنسال نودهی]: این نظریه اسپیس سینتکس و مسأله پیکربندی که مطرح کردی، چطور به هم مرتبط می‌شوند؟

رضا [مسعودی‌نژاد]: همه اینها را گفتم تا توضیح بدهم که خیابان و شهر اصولا یک سیستم توپولوژیک هستند؛ نه هندسی. به همین‌خاطر ریشه نظریه اسپیس سینتکس به فهم توپولوژیک شهر معطوف است. بد نیست بگویم که خیلی اوقات توپولوژی به‌دلیلی با توپوگرافی اشتباه گرفته می‌شود. توپولوژی گرایشی در ریاضیات (مدرن) و بنیان نظریه‌های «گراف» است. من معمولا ترجیح می‌دهم پیکربندی را به «هیأت» تعبیر کنم؛ مثلا در فارسی می‌گوییم هیأت فلکی که در آن ما کاری به تک‌ستاره‌ها به شکل مستقل نداریم، بلکه اینکه ستاره‌ها چطور در کنار هم یک کل (هیأت) را شکل داده‌اند، اهمیت دارد. به همین خاطر هم می‌گویم جایگاه خیابان در هیأت شهر است که اهمیت دارد؛ نه خود خیابان به عنوان یک عنصر مستقل. پس خیابان باید به عنوان بخشی از «هیأت شهری» دیده شود.

مریم [کهنسال نودهی]: پس مسأله‌ای که تا اینجا به آن اشاره کرده‌ای همچنان در مورد فیزیک فضاست؛ اما با قرائتی متفاوت.

رضا [مسعودی‌نژاد]: بله، دقیقا؛ اما این لایه اولی است که می‌خواستم به آن بپردازم. به هر حال همه ما می‌دانیم، این لایه فیزیکی مهم‌ترین دغدغه مدرنیست‌ها بوده که معتقد بودند به واسطه طراحی فیزیکی شهر، جامعه را تغییر خواهند داد؛ اندیشه‌ای که ریشه‌هایش در قرن نوزدهم بود و بعدها به‌شدت زیر سوال رفت. اما همین اندیشه قرن نوزدهمی بن‌مایه مدرنیزاسیون ایران شد. شاید بتوان گفت مهم‌ترین و تأثیرگذارترین منتقد این نگاه آنری لوفِور بوده است. او عمیقا معتقد بوده که این تکنیسین‌های متخصص - حتی نمی‌گوید مهندسان یا طراحان؛ چون می‌خواهد در این حد سطح اهمیت معماران و شهرسازان را پایین بیاورد- خیال می‌کنند که شهر را می‌سازند، اما در واقع این مردم هستند که فضا را تولید می‌کنند. به اعتقاد لوفور فضا یک برساخته اجتماعی است و محصول کارِ -به قول او- تکنیسین‌ها نیست. او در کتاب بسیار مهمش، ساخت فضا به نوعی لوکوربوزیه، غول معماری مدرن، را مسخره می‌کند و حتی آن‌قدر او را جدی نمی‌گیرد که نظرات شهری او را جدی نقد کند و تنها درحد یکی‌دو جمله، در دو سه جای کتابی با آن حجم به‌طور خلاصه به او اشاره می‌کند و به زبان خودمانی می‌گوید که لوکوربوزیه حرف بی‌ربط می‌زند. البته فراموش نکنیم که لوکوربوزیه معمار و شهرساز را باید از هم جدا کنیم.

رضا مسعودی‌نژاد: خیابان و شهر اصولا یک سیستم توپولوژیک هستند؛ نه هندسی. به همین‌خاطر ریشه نظریه اسپیس سینتکس به فهم توپولوژیک شهر معطوف است

رضا مسعودی‌نژاد

لوفور دو کار بسیار مهم می‌کند: اول اینکه تقریبا برای نخستین‌بار نظریه‌های پراکنده فضا را در ریاضی و فیزیک و فلسفه و جامعه‌شناسی و حتی معماری با هم ترکیب می‌کند، چون او باور دارد که یکی از معضلات ما در فهم فضا یک‌سری تعاریف از هم جدا هستند که رابطه منسجمی با هم ندارند. او هدف کتابش را پل‌زدن میان نظریه‌های پراکنده و ارایه یک نظریه منسجم اعلام می‌کند. این کار عظیمی است که او به سرانجام می‌رساند و نه‌تنها منجر به تحولی در مطالعات فضا و شهر بلکه در کل علوم اجتماعی می‌شود. کاری که او می‌کند احیای اهمیت مفهوم فراموش‌شده فضا در حوزه علوم اجتماعی است. باید اشاره کنم که مفهوم فضا به‌عنوان یک برساخته اجتماعی به طور ریشه‌ای با مفهوم قرن نوزدهمی جبرگرایی محیطی که به تأثیر مطلق فضای فیزیکی اعتقاد داشت ذاتا با هم متفاوت هستند که بعدا به آن خواهیم‌پرداخت.

کار دیگری که لوفور می‌کند مطرح‌کردن بحث «زندگی روزمره» است و اینجاست که بحث خیابان مهم می‌شود؛ اینکه ما در شهر چه کار می‌کنیم؟ چطور آن را تجربه می‌کنیم؟ و چطور تصور و تجسمش می‌کنیم؟ هم لوفور، هم اندیشمندان چپِ وامدار او به درستی تمرکز زیادی روی تجربه روزمره داشته‌اند، ولی چیزی را که فراموش کرده‌اند، بحث فهم مناسک و شرایط مناسکی شهر است؛ چیزی که من حدود دو دهه در ایران و هند بر آن متمرکز بوده‌ام. البته منظورم از مناسک، فهم دین‌شناسانه یا عامیانه آن نیست که به طور مثال در ایران محدود به مراسم مذهبی می‌شود. ارجاع من به مناسک فهم مردم‌شناسی اجتماعی آن است. به زبان بسیار ساده حرف من این است که شهر حائز زندگی‌ای غیرروزمره است. در لحظه‌ای که زندگی روزمره شهر متوقف می‌شود، شهر وارد دنیای جدیدی می‌شود که در آن به وضوح رقابت طبقاتی صحنه را می‌بازد و به جای آن چانه‌زنی میان گروه‌های اجتماعی که ماهیت طبقاتی ندارند، صحنه تئاتر شهر را پر می‌کند. بنابراین شهر و خیابان را نباید به محل زندگی روزمره و چانه‌زنی طبقاتی تقلیل داد؛ بلکه لحظه‌هایی هم هستند که شهر و خیابان بدل به صحنه مناسکی می‌شود که در آن اولا چانه‌زنی سیاسی و اجتماعی غیرطبقاتی است، ثانیا دینامیک کاملا متفاوتی دارد؛ به زبان ساده قاعده بازی در آن متفاوت است.

مریم [کهنسال نودهی]: همین‌جا مسأله را برگردانیم به شهر و خیابان؟

رضا [مسعودی‌نژاد]: حتما؛ شهر در حالت مناسک و گذار زندگی روزمره‌اش مختل و تعطیل می‌شود، مغازه‌هایش بسته شده و مردم در آن فعالیت‌های دیگری می‌کنند، ماشین‌ها هم که همیشه جایشان وسط خیابان‌ها بوده، حالا کنار می‌روند. اعتراض و انقلاب در شهر و خیابان هم همین کار را می‌کند؛ چون شرایط ضدساختاری تولید می‌کند و به همین علت من از لحاظ تحلیلی، انقلاب و اعتراض را جزو مناسک می‌دانم. درواقع ساخت اعتراض شبیه مناسک است: روابط افراد و قدرت و همین‌طور کارکرد عادی فضاهای شهری نادیده گرفته می‌شوند. به همین خاطر هم هست که تجارب اجتماعی زیادی داریم که اعتراض و مناسک گاهی با هم ادغام یا به هم بدل می‌شوند؛ مثلا محرم سال ۱۳۵۷ بدل به نقطه عطف و اوج انقلاب می‌شود. این هم توضیح لایه دوم که فهم فرهنگی اجتماعی شهر است.

اگر بخواهم با ترکیب این دو لایه صحبتم را خلاصه کنم، این می‌شود که از نظر من اهمیت فیزیک یک خیابان ریشه در جایگاه آن خیابان در پیکربندی شهر دارد. اما این پیکربندی هم باید در شرایط روزمره مطالعه شود و هم در شرایط بینابینی مناسکی که اتفاقا از مهم‌ترین لحظات در تجربه اجتماعی مشترک از خیابان و شهر است.

مریم [کهنسال نودهی]: فکر می‌کنم الان فرصت مناسبی باشد که شیوا با توجه به نمونه خیابان کریم‌خان زند شیراز که به تفصیل بررسی‌اش کرده، به ما بگوید که این خیابان چه جایگاهی در پیکربندی شهر داشته و دارد، چگونه کار می‌کرده و می‌کند، چه تجربه‌های روزمره و غیرروزمره‌ای داشته و چگونه از شهر تأثیر پذیرفته و بر شهر تأثیر گذاشته است.

شیوا [شادروان]: من می‌خواهم قبل از پرداختن به نمونه خیابان کریم‌خان زند شیراز، با کمک گرفتن از دو کلیدواژه «تغییرات» و «تحولات شهری» به سه مبحث «کشمکش یا مرافعه» و «چندپارگی» و «تقابل‌های دوتایی» برسم و بعد مصادیق این مفاهیم را با نگاهی تاریخ‌نگارانه در نمونه موردی‌ام بررسی کنم. از کلیدواژه تغییرات شروع می‌کنم: منظور من از تغییرات در اینجا تغییرات سیاسی-اجتماعی است؛ تغییراتی که با توجه به اتفاقاتی که در ایران افتاده، بر اساس مقیاس، جهانی یا محلی، بر اساس نوع یا الگو، برنامه‌ریزی‌شده یا نشده و براساس سرعت تغییر، ناگهانی و شتاب‌زده یا تدریجی بوده‌اند، باعث ایجاد تحولات شهری -کلیدواژه دوم- در شهرهای ایران شده‌اند. تغییرات عمدی یا ناگهانی‌ای که تحولات شهری را به دنبال خود داشتند، درنهایت به انواع مختلفی از کشمکش، مرافعه، درگیری و تعارض انجامیده‌اند؛ کشمکش‌هایی که به‌نوبه خود به چندپارگی و چندبخشی‌شدن دامن زده‌اند و این چندپارگی‌ها هم درنهایت تقابل‌های دوتایی متفاوتی را در زمینه‌های مختلف ایجاد کرده‌اند. اینجاست که به نظرم فضای خیابان یکی از بهترین فضاهای شهری برای بررسی این روند است.

برخی از صاحب‌نظران معتقدند که کشمکش یا تعارض موضوعی طبیعی در زندگی شهری است که حرف درستی هم هست و حتی لازمه زندگی پویای شهری است. عده دیگر اما با در نظر گرفتن تعارض‌های مختلف در فضای شهری بیشتر به نقش قدرت در ایجاد کشمکش‌ها و اینکه تا چه حد ساختار قدرت باعث تعارض یا مرافعه در فضای شهری می‌شود، اهمیت داده‌اند. من بیشتر به این توجه کرده‌ام که چطور تلاش قدرت در کنترل و سازماندهی فضای شهری (در صحبت ما: خیابان) منجر به شکل‌گیری یک فضای کشمکش یا مرافعه می‌شود، چطور خیابان صحنه بازی نمودهای قدرت و مقاومت می‌شود و درنهایت این تقابل و تفاهم‌نداشتن باعث چندپارگی می‌شود؛ هم از نظر کالبدی و فیزیکی، هم از نظر سیاسی، اجتماعی و هم از نظر سیاستگذاری و تصمیم‌هایی که برای خیابان گرفته می‌شود. در مورد تقابل‌های دوتایی‌ای که در پی این چندپارگی‌ها ایجاد می‌شود هم نیکلاس آر. فایف در کتاب «تصویرهای خیابان» به خوبی به تجلی آن بین تعریف خیابان از بالا به عنوان فضای دستوری، فضای نظم‌وانضباط‌یافته، فضای پذیرش و فضای رفتارهای قابل پیش‌بینی و پذیرفته‌شده و آنچه خیابان از

شیوا شادروان

شیوا شادروان: برخی از صاحب‌نظران معتقدند که کشمکش یا تعارض موضوعی طبیعی در زندگی شهری است که حرف درستی هم هست و حتی لازمه زندگی پویای شهری است

پایین به عنوان فضای تعارض و مرافعه تجربه می‌شود، اشاره می‌کند. من در کنار این تعریف، تعریف سومی هم برای خیابان قائل هستم و آن پتانسیل خود خیابان به عنوان عاملی نقش‌آفرین در تغییر و تجربه است.
تجلی تقابل‌های دوتایی در خیابان‌های ایران -به‌عنوان فضای سیاسی، اجتماعی و اقتصادی در مناسبات شهری- از شروع مدرنیزاسیون بسیار جدی آغاز شده و با شروع دوره پهلوی و به دنبال پررنگ‌شدن نقش خیابان به عنوان تجلی‌گاه زندگی مدرن، در تمام ابعاد کالبدی، فرهنگی و اجتماعی شهری رخ می‌دهد: از این دست می‌توان به دوگانه‌های بین مدرنیزاسیون سریع و تداوم زندگی سنتی در خیابان، دوگانه سکولار /مذهبی یا همان دوگانه کنترل و مقاومت اشاره کرد. البته با توجه به صحبت بسیار درست مریم، باید دید کدام خیابان؟ من فکر می‌کنم جواب این سوال خیابان‌های اصلی هستند که بیشتر نقش محورهای قدرت را بازی می‌کنند.
بروم سراغ نمونه خیابان کریم‌خان زند شیراز. به نظر من شیراز نقش بسیار مهمی در مدرن‌شدن ایران داشته؛ زیرا چند دوره پایتخت ایران و در دوران پهلوی پایتخت فرهنگی بوده است. خیابان‌های اصلی روایت‌هایی دارند که در شناخت تحولات شهری بسیار کلیدی هستند و در هر شهری خیابانی وجود دارد که روایت شهر را می‌گوید. خیابان کریم‌خان زند هم با توجه به پیشینه تاریخی خود از دوران صفویه تاکنون، در گذر زمان همیشه محور اصلی تاریخی،اجتماعی و سیاسی شهری بوده، اما پیش از دوران پهلوی بازار و میدان همچنان نقش اثربخش‌تری در فعالیت‌های سیاسی و اجتماعی دارند. با شروع دوران پهلوی، خیابان کریم‌خان زند مانند دیگر خیابان‌ها در ایران نماینده زندگی مدرن شهری در این دوره و قلب فعالیت‌ها و عملکردهای عمومی و دولتی در تقابل با بازار و میدان بود. این خیابان یکی از خیابان‌هایی است که می‌تواند روایت‌های مختلفی را تعریف کند؛ روایت‌هایی که بسیار کلیدی هستند، روایت‌هایی که باید از دل تاریخ کشیدشان بیرون، روایت‌شان کرد و به خیابان برگرداندشان، کاری که من سعی کرده‌ام در پژوهشم انجام دهم.
مریم [کهنسال نودهی]: با این توضیح‌هایی که تا اینجا دادی، انگار داری همان روایت‌های تاریخی را لایه‌به‌لایه روی هم می‌چینی تا به ما نشان دهی که چگونه خیابان دارد متناسب با این لایه‌ها هویت‌های متفاوتی به خود می‌گیرد، درست است؟ اگر این‌طور است، نقش خود خیابان کجا تعریف می‌شود؟ آیا خیابان فقط متأثر می‌شود یا اینکه تأثیرگذار هم هست؟
شیوا [شادروان]: بله، همین‌طور است. در واقع تا اینجا می‌خواستم با تشریح یک نمونه توضیح بدهم که چطور خیابان‌های اصلی شهرهای ما می‌توانند به عنوان فضای عمومی در ترکیبی از لایه‌های تاریخی ترسیم شوند؛ در حالی که برخی از لایه‌ها در طول زمان ناپدید می‌شوند، برخی دیگر در تولید هویت لایه‌های جدید ظاهر می‌شوند؛ یعنی اینکه برای هویت در فضاهای عمومی و در نتیجه برای زندگی عمومیِ خیابان حالت پایدار و دائمی وجود ندارد، با وجود این، در طول تغییرات گسترده تعمدی، خیابان همچنان فضای روزمره مهم و همیشه حاضری در زندگی عمومی است و شخصیتی فعال و تعیین‌کننده بوده و هست. منظورم این است که خیابان فقط تأثیر نمی‌پذیرد،بلکه تأثیرگذار هم هست. بررسی دوگانه‌هایی همچون زیست رسمی و غیررسمی خیابان یا روز و شب در خیابان که از دل آنها زندگی روزمره و اتفاقات تاکتیکی بیرون می‌آید، ممکن است راه‌هایی را تعریف کند که در قالب رخدادهای برنامه‌ریزی‌شده یا رخدادهای ناگهانی در عمل به مسأله‌ی حضور در خیابان منجر شود؛ چیزی که بسیاری از اوقات قرار است که حذف شود. درحقیقت جانِ موضوع این است که هر خیابان با توجه به فضای ساخته‌شده‌اش، فضای باز شهری‌اش و تصویرهایی که از خاطره‌های جمعی می‌سازد، همچنین حضور دائمی و پویای عمومی و فعالیت‌های بداهه می‌تواند فرصت‌های زیادی را برای تجربه اجتماعی یا همان پرکتیس فراهم کند.
مریم [کهنسال نودهی]: خب، فکر می‌کنم بحث به جای جالبی رسید و شاید وقتش باشد که رضا ظهرابی فعالانه در گفت‌وشنود شرکت کند؛ چراکه می‌دانم حرف‌های زیادی در مورد همین تقابل‌های دوتایی و مصادیقش در خیابان دارد.
رضا [ظهرابی]: من با توجه به اینکه بیشتر از رشته معماری‌ای که خوانده‌ام، در حوزه اجتماعی و سیاسی فعال بوده‌ام، ناگزیر با رویکردی کمی سیاسی، اجتماعی و مستقیم‌تر به همین مباحث دوستان نگاه می‌کنم. درواقع بحث من در این‌باره خواهد بود که چطور در کشور ما طی سه دهه یک سیاست رسمی شکل گرفت و این سیاست رسمی در مرحله بالاتر و در دوره تکوین خودش ساختارهایی را تولید کرد که بعد از سه چهار دهه این ساختارها خودِ آن سیاست رسمی را از کار انداخت.
در بحث من این فرض وجود دارد که از یک زمانی به بعد ساحت‌هایی که شهر و به طور دقیق‌تر خیابان را در ایران شکل می‌دهند، از ساحت‌های

عکس: رضا مسعودی‌نژاد / زندگی روزمره در بندی‌بازار بمبئی، منطقه دونگری در شهر قدیم بمبئی

اجتماعی، فرهنگی، تاریخی و حتی خاطره جمعی به ساحت سیاسی تغییر فاز می‌دهند. این شکل‌دادن به خیابان از نظر من همان چیزی است که رضا در صحبت‌هایش از لوفور طرح می‌کند. من هم درباره کالبد خیابان صحبت نمی‌کنم، بلکه شکل‌گیری و ساخت ذهنی خیابان در بحث من اولویت دارد. به قول رضا، من اینجا از فیزیک خیابان صحبت نمی‌کنم، بلکه تجربه و تصور از خیابان برای من پررنگ می‌شود؛ اینکه چطور سیاست رسمی ساخت خیابان را در تجربه و تصور ما از ساحت‌های اجتماعی، فرهنگی و خاطره جمعی جدا کرد و با ساحت سیاسی خیابان جدیدی به ما تحویل داد؛ مثلا اینکه چطور سیاست‌های رسمی باعث شد من به تهران مهاجرت کنم و با حضورم به عنوان مهاجر، خاطره جمعی از خیابان را تغییر بدهم.
اینجا من -مطابق آن تقابل‌های دوتایی‌ای که پیش‌تر شیوا گفت- بحث را پیش می‌برم. این تقابل از نظر من سیاست‌های خیابانی را در مقابل سیاست رسمی قرار می‌دهد و درنهایت منجر به شکل‌گیری تجربه و تصور ما از خیابان می‌شود. من در اینجا «سیاست‌های رسمی» را آن‌گونه از سیاست‌ها تعریف می‌کنم که دولت (به معنای هابزی آن) تلاش می‌کند با توسل به آنها زمام امور را در دست بگیرد و با تولید بروکراسی برمبنای این سیاست‌ها چرخ‌های خود را به حرکت درآورد. آصف بیات در کتاب «سیاست‌های خیابانی» خود «سیاست‌های خیابانی» را مناقشه‌هایی می‌داند که میان توده مردم با مسئولان و حکام (دولت) در عرصه‌های عمومی مانند خیابان‌ها و فضاهای شهری شکل می‌گیرد؛ اینکه مردم به خیابان می‌آیند، اعتراض، تظاهرات یا انقلاب می‌کنند تا به این نحوه حقوق خود را از دولت‌ها اخذ کنند. معمولاً عنصر شکل‌دهنده به سیاست‌های خیابانی شبکه‌ای فعال و سازمان‌یافته از توده‌های استفاده‌کننده از خیابان هستند؛ مثلا اصناف یا اتحادیه‌ها یا احزاب و گروه‌هایی که فراخوان تجمع یا تظاهرات می‌دهند. اما آن حرکت توده‌ای که مد نظر من است، الزاما آن اتفاق فعالی نیست که ممکن است در ذهن همه ما باشد؛ یعنی اتفاقا اینجا از تظاهرات، اعتراضات عمومی و انقلاب حرف نمی‌زنم یا دقیق‌تر بگویم من به دنبال تحلیل حوادث

رضا ظهرابی: من اینجا از فیزیک خیابان صحبت نمی‌کنم، بلکه تجربه و تصور از خیابان برای من پررنگ می‌شود؛ اینکه چطور سیاست رسمی ساخت خیابان را در تجربه و تصور ما از ساحت‌های اجتماعی،فرهنگی و خاطره جمعی جدا کرد و با ساحت سیاسی خیابان جدیدی به ما تحویل داد

عکس: رضا مسعودی‌نژاد / همان گذر در روز عاشورا

سال‌های ۷۸، ۸۸، ۹۶ و ۹۸ و ارتباطش با خیابان نیستم. از نظر من، چیزی که باعث شد سیاست خیابانی معنا پیدا کند، اتفاقی زندگی‌وارتر و انفعالی‌تر بود. آصف بیات در همان‌جا عنصر دوم شکل‌دهی به سیاست‌های خیابانی را «شبکه انفعالی» استفاده‌کننده‌ها از فضاهای عمومی می‌نامد. با دو مثال توضیح می‌دهم که شبکه انفعالی بی‌سازمان و فاقد رهبری چطور عمل می‌کند. کنش زنی که در یک میهمانی با اکثریت مردان شرکت کرده را در نظر بگیرید. او ناخودآگاه دائم توجهش به زنان دیگر جمع معطوف است تا کنشش را با اعمال آنها تنظیم کند. شیوا در جایی از صحبت‌هایش مثالی از ارتباط بین دستفروش‌های خیابان کریم‌خان زند شیراز آورد. آنها اصولاً به صورت سازمان‌یافته با هم در ارتباط نیستند، اما اگر عنصری خارجی، مثلا مأموران اجرائیات شهرداری به خیابان هجوم بیاورند، آنها به عنوان اقلیت حاضر در خیابان با هم واکنشی یکسان و همدستانه بروز می‌دهند.
موضوع محوری کتاب «سیاست‌های خیابان»ی آصف بیات تز «پیشروی آرام» است. بیات در تعریف پیشروی آرام می‌گوید: «تقلا و کوشش همیشگی، روزمره و جزئی و غالبا خاموش تهیدستان جهان سوم که در برخی مقاطع تاریخی ویژگی جمعی به خود می‌گیرد.» من در اینجا این مفهوم را از بیات قرض می‌گیرم و می‌گویم مردم در حین زندگی کردن‌شان، سیاست‌های رسمی را از کار انداختند و کم‌کم به عنصر شبکه انفعالی‌ای بدل شدند که سیاست‌های خیابانی را در تقابل سیاست‌های رسمی تولید می‌کردند. بیات توضیح می‌دهد که چطور تهدید مشترک به واسطی بین شبکه انفعالی و عمل تبدیل می‌شود؛ اینکه شبکه انفعالی دستاوردهای خودش را در معرض تهدید می‌بیند و به صورت خودبه‌خودی یک شبکه فعال تولید می‌کند. حالا اینجا شبکه انفعالی به گستردگی جامعه ایرانی است و زندگی روزمره آدم‌ها در این جامعه با پیشروی آرام خود در مواجهه با سیاست‌های رسمی، سیاست‌های خیابانی را تولید می‌کند.
رضا [مسعودی‌نژاد]: این همان چیزی است که آصف بیات در قالب نظریه «جنبش نامحسوس» خود زندگی روزمره را به‌عنوان ابزاری برای مقاومت تعبیر می‌کند. البته بیات هم نخستین‌بار این حرف را نزده است؛ ریشه‌اش در همان جایی است که لوفور می‌گوید زندگی شهر به عنوان انقلاب شهری. ولی خب، درست است که این موضوع در ایران بسیار خوب خودش را نشان داده است.
رضا [ظهرابی]: در ایران و مصر.
رضا [مسعودی‌نژاد]: در مصر هم به این پررنگی نیست.
رضا [ظهرابی]: بله و دلیلش هم این است که در اینجا ما با ساختاری ایدئولوژیک طرف هستیم. از منظر فضایی دو سر این کنش و واکنشی که بین توده مردم و حاکمیت رخ می‌دهد در دو فیزیک تعریف می‌شوند: خانه و خیابان. من قصد دارم این دو جایگاه را در دوره‌های مختلف شرح دهم و بعد به مثال‌هایش بپردازم. عباس کاظمی در مقاله خانه میدانی پرآشوب میگوید در ایران، خانه یادآور عاطفه، جمعیت و قدرت است و همه چیز تابع الگوی خانه است. او میگوید حتی سیاست تابع الگوی خانگی یعنی برمبنای اعتماد سنتی و ارادت به پدر استوار است. این ایدئولوژی خانه و خانواده را ستون فرهنگی خود میدانست و با ترویج خود سرمایه درونخانوادگی را در برابر خیابان و امر اجتماعی و سرمایه اجتماعی قرار میداد. با این توضیح ابتدایی من می‌خواهم با بررسی نمونه‌های سریال «پدرسالار»، «خانه سبز» و «سرزمین سبز» (که به‌ترتیب در اوایل و میانه دهه هفتاد و میانه دهه هشتاد از تلویزیون ایران پخش شدند)، از چگونگی تقابل میان امر خانه و خانواده و امر جامعه و خیابان و از چگونگی بروز سیاست‌های خیابانی درنتیجه این تقابل صحبت کنم.
در سریال پدرسالار تأکید بر ساختار اجتماعی مبتنی بر ایدئولوژی سنت پررنگ است؛ خانواده در خانه‌ای سنتی زندگی می‌کنند که محل سکونت پدر در ارتفاعی بالاتر نسبت به بقیه قرار دارد و تمامی فرزندان ذکور و خانواده‌هایشان در اتاق‌هایی دورتادور پدر جمعند، اما یکی از اعضای خانواده در برابر این الگوی زیست و سلسله‌مراتب خانوادگی می‌ایستد. به دنبال این قد علم کردن مدرنیته در برابر سنت، این احتمال وجود دارد که یا خانه یا خانواده یا هر دو از دست بروند. این است که حاکمیت به این نتیجه می‌رسد که باید بین دو امر خانه و خانواده یکی را حفظ کرد. این‌گونه است که خانه، نماد هویت اصیل خانواده سنتی، به یک بسازوبفروش فروخته می‌شود. با فروش خانه آن وضعیت درختی و اولویت‌بندی‌شده‌ای که پدرسالار در بالای آن قرار داشت، می‌شکند و به نظامی ریزومی و آپارتمانی تبدیل می‌شود و در این بین خانه سنتی و نظام سلسله‌مراتبی با هم از بین می‌روند.
چند سال بعد با فانتزی‌شدن عرصه زندگی روزمره مردم به واسطه شکاف تولید و مصرف، طبقه متوسطی به وجود می‌آید که به جای خانه پدرسالار در خانه سبز زندگی می‌کند. این‌بار کوچک‌ترین اعضای خانواده در طبقه بالا

آصف بیات در قالب نظریه «جنبش نامحسوس» خود زندگی روزمره را به‌عنوان ابزاری برای مقاومت تعبیر می‌کند. لوفور هم می‌گوید زندگی شهر به عنوان انقلاب شهری، که این موضوع در ایران بسیار خوب خودش را نشان داده است

و عزیز و آقاجون در طبقه پایین این خانه زندگی می‌کنند. حاکمیت تصور می‌کند که خانه و خانواده را نجات داده، اما هنوز به این هوشمندی نرسیده که نهادی را که می‌خواهد به خاطر اقتدار خودش حفظ کند، دچار فروپاشی کرده است. تمام تلاش حاکمیت بار دیگر به حفظ سرمایه خانوادگی و سرپوش گذاشتنش بر ناتوانی‌اش در تولید سرمایه اجتماعی معطوف می‌شود. حاکمیت مدام سعی می‌کند با تقلیل سرمایه اجتماعی به سرمایه خانوادگی، این ناتوانی را جبران کند. همین می‌شود که مدام مصادیقی برای سرمایه‌های خانوادگی تولید می‌کند؛ نمونه‌اش تولید انبوده ماشین است. این تولید انبوه تلاش می‌کند تا ماشین را به ادامه خانه در خیابان تبدیل کند و پیکان و پراید همچون خانه‌هایی متحرک قفس‌های آهنینی باشند که از خانواده دربرابر اجتماع محافظت می‌کنند. این حجم انبوه ماشین‌ها حالا به بزرگراه نیاز دارند و همین می‌شود که خانه سبز هم در طرح اتوبان منطقه قرار می‌گیرد و به عنوان آخرین پایگاه و سنگر ایدئولوژی خانواده‌گرای حاکمیت برای همیشه از بین می‌رود. در ادامه ماجرا، علاوه بر از بین رفتن خانه، سرمایه‌های انسانی آن -یعنی دو نفر از اعضای همین خانواده- در سریال سرزمین سبز هنگام عبور از اتوبان کشته می‌شوند و حالا به نقطه‌ای می‌رسیم که نهاد خانواده دستاوردهای خود را در معرض تهدید می‌بیند؛ او زندگی روزمره خود را در برابر سیاست‌های رسمی فروپاشیده می‌یابد. او در شبکه انفعالی با هم‌طبقه‌های خود وارد کنش می‌شود. حالا وضعیت در حال برگشتن است و قرار است جامعه در اواخر دهه هشتاد وارد سیاست‌های خیابانی شود؛ واقعیتی که خود حاکمیت پیش از اتفاق افتادنش، از رخ‌دادنش ترسید و پخش سریال را حتی بعد از گذشت یک دهه از ساخت آن، نیمه‌کاره رها کرد. اما گویا اتفاق رخ داده و سیاست خیابانی خود را در برابر سیاست‌های رسمی سامان داده بود.

مریم [کهنسال نودهی]: رضاجان اجازه بده حالا که برگشتی به مسأله واردشدن جامعه به سیاست‌های خیابانی، تجربه خودم را هم در مورد خیابان ولیعصر تهران بگویم. حدود سال‌های ۳۸-۸۲ که در دانشگاه معماری درس می‌خواندم، یک روز استادمان، آقای بابک نادری آزاد، به ما گفت این خیابان ولیعصر که کنار دانشگاه‌تان است، یک بار از سر تا ته پیاده بروید و ببینید چه اتفاقاتی در آن می‌افتد؛ هر چیزی را که به‌نظرتان جالب بود، بنویسید. آنچه در آن تجربه بیشتر به نظر من آمد این بود که همه مردم به نوعی در حال گذر از خیابان هستند، به جای اینکه قصد داشته باشند مکثی کنند، در آن بمانند و از آن استفاده کنند؛ با اینکه خیابان هم از نظر کالبدی پیاده‌روهای عریض داشت و هم فعالیت‌های زیادی در آن وجود داشت که می‌توانستند بالقوه ایجاد مکث کنند؛ یعنی دو ویژگی یا ظرفیتی که شاید در خیلی از خیابان‌های تهران یا دیگر شهرهای ایران وجود نداشته باشد.

از همان موقع این مسأله دغدغه ذهن من شد که چرا خیابانی که مهم‌ترین محور جنوبی-شمالی پایتخت یک کشور است، طراحی‌اش از الگوهای غربی وام گرفته شده، به خوبی مسأله حمل‌ونقل را پاسخ می‌دهد، چنارها (و پیش‌ترها بوته‌های گل سرخ میان‌شان) آن‌قدر منحصربه‌فردش کرده و خلاصه و در یک کلام هم از نظر طراحی، هم از نظر کارکردی و هم از نظر بصری بسیار ویژه است، هیچ انگیزه‌ای برای مکث، توقف، لذت‌بردن و تفریح در مردم ایجاد نمی‌کند؟ بخواهم شهرسازانه‌تر صحبت کنم، چرا فضای عمومیِ فعالی نشده است؟ پنج سالی گذشت تا این خیابان درگیر آن لحظه ویژه‌ای شد که به قول لوفور، فضا از فضای عمومیِ صِرف به یک فضای جمعی تغییر مقیاس پیدا کرد و من توانستم پاسخ اولیه‌ای برای پرسش‌هایم پیدا کنم؛ که حضور مردم در آن -فارغ از هر طبقه‌بندی اجتماعی، اقتصادی، نژادی، قومیتی و حتی سیاسی- و انجام یک فعالیت جمعی بود که مناسبات معمول و زندگی روزمره خیابان را به هم زد و خیابان در آن لحظه به قول رضا دچار مناسکی شد که هم در طول آن تمام هنجارها، روابط افراد، قدرت و همین‌طور کارکرد عادی فضاهای شهری نادیده گرفته شدند و هم بعد از آن دیگر نه آن خیابان، خیابان قبلی بود و نه مردم آن مردم قبلی؛ انگار تکه‌ای دیگر به هویت چهل‌تکه‌شان اضافه شده باشد. اما اینکه این هویت افزوده‌شده تا چه حد در وجودشان تثبیت شده و پایداری دارد، نمی‌دانم.

شیوا [شادروان]: من می‌خواهم نکته‌ای را بگویم که به صحبت‌های مریم خیلی مربوط می‌شود و آن هم این است که گر چه ما خیلی اوقات فضای کالبدی را دست کم می‌گیریم، اما درواقع نباید این‌طور باشد؛ یعنی فیزیک، کالبد، ریخت، ساختار و اتصال یک فضا با شبکه‌های اصلی شهر و امکانات و پتانسیل‌هایی که این ویژگی‌ها به همراه دارد، خیلی زیاد بر نوع اتفاقاتی که در آن فضا می‌افتد و همین‌طور بر این مسأله که بتواند اتمسفر را برای اتفاقات بعدی فراهم کند، تأثیرگذار است. به همین دلیل بعضی از خیابان‌های شهر را محور قدرت تعریف می‌کنند؛ برای مثال خیابان کریم‌خان زند در شیراز را نمی‌توان با هیچ خیابانی در تهران مقایسه کرد. این خیابان ترکیبی از خیابان‌های منوچهری، ولیعصر، انقلاب و آزادی است؛ زیرا ازطرفی فعالیت‌های بسیار مختلفی در آن اتفاق می‌افتد به دلیل آنکه خیابان چندعملکردی است (اصلی‌ترین مراکز دولتی، دانشگاهی، درمانی، فرهنگی، توریستی-تفریحی، تاریخی، تجاری، خرید و گردشی در این خیابان دایر هستند) و از طرف دیگر، تمام مظاهر قدرتی که می‌تواند در یک مکان -در اینجا خیابان- حضور داشته باشد، در آن وجود دارد، اما لایه اصلی کالبد خیابان است؛ کالبدی که فضایی را فراهم می‌کند برای امکان کنترل یا آزادی، برای فعالیت‌های رسمی یا غیررسمی، برای زندگی روزمره یا مناسک غیرروزمره و چندین تقابل دوتایی دیگر. برای همین هم من فکر می‌کنم اهمیت کالبد را نباید دست‌کم گرفت.

رضا [مسعودی‌نژاد]: در ادامه صحبت شیوا در مورد اهمیت کالبد باید بگویم شکی در این نیست که فضا از لایه‌های مختلفی تشکیل شده و انباشت همه آنهاست که فضا را تعریف می‌کند و به همین دلیل هم من حرفم را از پیکربندی فضا، شهر و خیابان شروع کردم. پیکربندی شهر پایه‌ای را ایجاد می‌کند که مردم براساس آن در شهر حضور می‌یابند و بعد به تولید فضای اجتماعی -که لوفور تعریفش می‌کند- می‌پردازند. من اگر بخواهم حرف لوفور را به نوعی ساده کنم، می‌گویم که فضایی که ما تجربه می‌کنیم سه لایه یا ساحت دارد که دو لایه مهم آن یکی «فضای ساخته‌شده» است و لایه دیگری

سعی می‌کند با تقلیل سرمایه اجتماعی به سرمایه خانوادگی، مصادیقی برای سرمایه‌های خانوادگی تولید می‌کند؛ نمونه‌اش تولید انبوده ماشین است. این تولید انبوه تلاش می‌کند تا ماشین را به ادامه خانه در خیابان تبدیل کند و پیکان و پراید همچون خانه‌هایی متحرک قفس‌های آهنینی باشند

رضا ظهرابی

مریم کهنسال نودهی

که من اسمش را گذاشته‌ام «فضای نمایش‌یافته» فضایی است که به واسطه نمایش‌ها (پرفورمنس‌ها)ی اجتماعی مختلف (مثل مناسک، اعتراض و حتی خیابانگردی روزمره) در درون آن فضای ساخته شده، تولید و تجربه می‌شود. انباشت و تبادل میان این فضاها هم چیزی است که ما از شهر تجربه می‌کنیم. اهمیت فضای «نمایش‌یافته» در این است که باعث می‌شود ما از یک فضای ساخته‌شده فیزیکی ثابت تجربه متکثری داشته باشیم. اما برای اینکه بفهمیم چرا خیابان کریم‌خان در شیراز آن‌طور است و خیابان ولیعصر در تهران طور دیگری، لازم است به بحث رابطه بین شکل و کارکرد اشاره کنم؛ منظور از شکل در اینجا همان مفهوم کلانِ ساخت است. ما در معماری اغلب کارکردی را در نظر داریم و برای آن فضایی طراحی می‌کنیم؛ یعنی از کارکرد شروع می‌کنیم و به شکل می‌رسیم. اما مدلی که فضای شهری کار می‌کند، برعکس است؛ این همان چیزی است که داروین هم در توضیح رابطه شکل و کارکرد به تفصیل به آن می‌پردازد. توضیح کوتاه اینکه داروین معتقد است طبیعت چیزی را به خاطر یک کارکرد شکل نمی‌دهد؛ در طبیعت روندی مشابه روند طراحی وجود ندارد، داروین می‌گوید که گیاهان و جانوران با فرمی اتفاقی در طبیعت شکل می‌گیرند و بعد طبیعت به هر کدام از آنها کارکردی می‌دهد؛ یا قابلیت پذیرش آن کارکرد را دارند و بقا می‌یابند یا ندارند و از بین می‌روند. به همین خاطر هم هست که خیابان‌ها یک زندگی تصادفی هم دارند؛ به این معنی که ما تصمیم می‌گیریم کاری (یا فعالیتی) را به خیابانی محول کنیم، اما در طول زمان شاهد آن هستیم که خیابان به خاطر موقعیتش در پیکربندی شهر و البته ویژگی‌های اجزایش -اینجا هندسه هم مطرح می‌شود- قابلیت پذیرش آن کارکرد را به طور پایدار نداشته است؛ دلیل اینکه بعضی خیابان‌ها هم در دوره کوتاهی زنده‌اند و بعد می‌میرند همین است. درحقیقت یک خیابان زمانی می‌تواند عمر طولانی داشته باشد که بتواند خود را در پاسخ به نیازهای جدید بازتولید کند؛ مثالی ساده بزنم.

مریم [کهنسال نودهی]: قبل از اینکه مثال بزنی، بگذار سوال کنم که درواقع تو باز هم اصالت زنده و فعال‌بودن خیابان را به موقعیتش در پیکربندی شهر می‌دهی؟

رضا [مسعودی‌نژاد]: پیکربندی لایه مقدماتی و بسیار مهمی است و البته شکل و اجزا هم نقش دارند. اما برای اینها اصالت مطلق قائل نیستم. اجازه بده با مثالی که می‌خواستم بزنم این را توضیح بدهم. من همیشه شهر ونیز را مثال می‌زنم. پیکربندی ونیز قرن‌هاست تغییری نکرده اما در این چند قرن زندگی شهری ونیز دائم تغییر کرده است؛ یعنی پیکربندی شهر تغییر نکرده، اما مردم کارکردها، زندگی و حوادث جدیدی را به همان شهر محول کرده‌اند. ولی برای اینکه ببینیم چقدر امکان پایداری اجتماعی خیابان وجود دارد، باید به چند لایه دیگر هم بپردازیم. اولین لایه بحث خاطره جمعی است؛ اینکه حادثه‌ای در مکانی رخ داده و باعث تولید خاطره جمعی مشترک شده و در این فرآیند آن محل به مکان اجتماعی مرجع تبدیل می‌شود. وقتی از آن مکان اجتماعی یاد می‌شود، همگی ما می‌دانیم داریم به کدام تجربه مشترک اجتماعی رجوع می‌کنیم. مثال‌های رضا را در نظر بگیریم. اگر همه ما آن سریال‌ها را ندیده بودیم، حرف‌زدن در موردشان بی‌معنا می‌شد، اما همه می‌دانند در مورد چه چیزی حرف می‌زنیم، پس خاطره جمعی اهمیت دارد. اما باید نکته دومی را هم در نظر داشت و آن اینکه یک فضا چقدر می‌تواند قابلیت بازتولید داشته باشد.

بد نیست مفهوم بازتولید را با مثالی ساده توضیح بدهم. بیایید فضای معماری یا خیابان را شبیه یک اسباب‌بازی تصور کنیم. اگر آن اسباب‌بازی را برای یک بازی مشخص تعریف و طراحی کنیم، وقتی آن را به دست کودکی بدهیم، تنها می‌تواند همان تک‌بازی را با آن انجام دهد و بعد از مدتی هم خسته می‌شود و آن را کناری می‌گذارد. چون وقتی کودک می‌خواهد بازی تخیلی دیگری را با آن بکند، آن اسباب‌بازی خشک و غیرمنعطف است و نمی‌توان کار دیگری با آن کرد؛ مگر همان بازی خاص. اما یک اسباب‌بازی می‌تواند این خصیصه را داشته باشد که هر بار بشود به شکل تازه‌ای با آن بازی کرد؛ با قوانین و تخیّل جدید. مثلا یک توپ ساده را در نظر بگیریم. اگر توپ را به کودکی بدهیم، وقتی کودک است می‌تواند با پدرش بنداز بنداز بازی کند، بزرگ‌تر هم که شد می‌تواند با آن فوتبال بازی کند؛ می‌شود به خیابان، فضاهای عمومی و کل شهر به همین شکل نگاه کرد. طراحی خیابان و شهر به وسیله معماران مدرنیست براساس یک کارکرد و تعریف کاملا مشخص انجام می‌شد. فضای شهری یا خیابان و اجزای آن کارکرد کاملا مشخصی داشتند: معلوم بود کجایش باید نشست، کجا آب خورد و کجا فلان کار را انجام داد. حالا اگر مردم بخواهند ۱۰ سال یا ۱۰۰ سال دیگر کار دیگری در آن خیابان انجام دهند، نمی‌توانند و چون نمی‌توانند آن خیابان فاقد کارکرد می‌شود و آنان رهایش می‌کنند. اما اگر خیابان قابلیت این را داشته باشد که بشود امروز آنجا سبزی بفروشی، فردا یک کتاب‌فروشی باز کنی، درواقع خیابان بتواند مدام خود را براساس نیازها بازتولید کند، آن‌وقت زندگی شهری در آن ماندگار می‌شود.

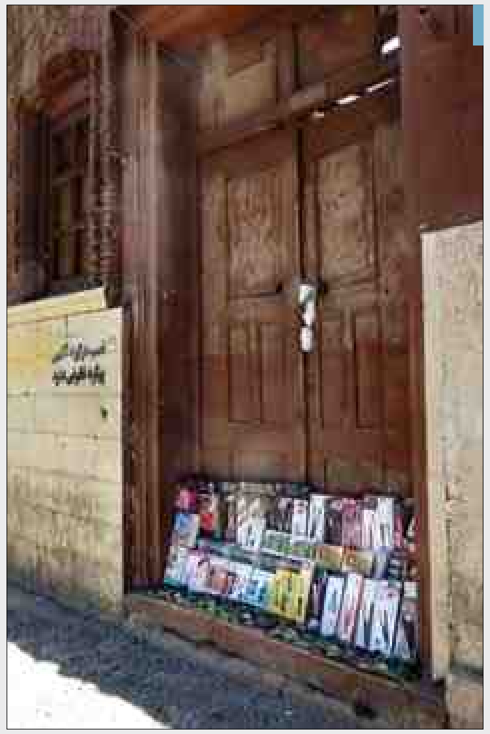
مریم [کهنسال نودهی]: تو در این توضیحی که دادی، می‌گویی که اگر این خیابان ظرفیت پذیرش اتفاق یا کارکرد جدید را داشته باشد و این ویژگی در زمان طراحی برای آن در نظر گرفته شده باشد، یعنی در عمل داری عاملیت را به فضا می‌دهی؟ یا اینکه سوژه چطور با آن ابژه روبه‌رو می‌شود هم خودش بخشی از ماجراست؟

رضا [مسعودی‌نژاد]: دقیقا، اما من به دو نکته تأکید می‌کنم: یکی اینکه این ساختارها فضایی هستند که به‌نوعی جاهایی را که مردم می‌روند، تعیین می‌کنند. دوم هم اینکه فضاهای ساخته‌شده برخلاف تصور معمول، زمینه‌ای منفعل نیستند و به‌خاطر همان ساختار پنهان‌شان، بخشی از روند تغییر هستند و عاملیت دارند. نکته مهم دیگری که باید از ابتدا اشاره می‌کردم این است که مفهوم فضا مفهومی نسبتی است. ما در تاریخ فلسفه دو تعریف از فضا داریم: یکی فضا به‌عنوان شیء که نگاهی نیوتنی است و دیگری فضایی که به آن نسبتی می‌گوییم؛ یعنی خود فضا وجود خارجی ندارد و به قول برتراند راسل به واسطه رابطه میان چیزهای دیگر به وجود می‌آید. به این خاطر است که راسل می‌گوید فضا پدیده‌ای رابطه‌ای است.

مثلا من می‌گویم دزفول در غرب شوشتر است؛ این جمله یک سیستم

رضا مسعودی‌نژاد: پیکربندی ونیز قرن‌هاست تغییری نکرده اما در این چند قرن زندگی شهری ونیز دائم تغییر کرده است؛ یعنی پیکربندی شهر تغییر نکرده، اما مردم کارکردها، زندگی و حوادث جدیدی را به همان شهر محول کرده‌اند. ولی برای اینکه ببینیم چقدر امکان پایداری اجتماعی خیابان وجود دارد، باید به چند لایه دیگر هم بپردازیم

فضایی را توصیف می‌کند. راسل می‌گوید نکته اساسی این است که این رابطه فضایی «وجود» دارد، ولی مادیت ندارد و درضمن ربطی به خود آن دو شهر ندارد، بلکه به رابطه فضایی‌ای اشاره می‌کند که به‌واسطه وجود این دو شهر به وجود می‌آید؛ یعنی در حالی که وجود فضا وابسته به چیزهای مادی دیگری است ولی موجودیت مستقلی از آن چیزها دارد و خصیصه‌های آن ربطی به خصیصه‌های فیزیکی آن چیزهای دیگر ندارد؛ مثلا تعریف ما از فضای اتاق چیست؛ چهار دیوار به اضافه کف و سقف؟ اما اتاق این شش وجه مادی نیست، بلکه به واسطه آنها به وجود آمده است. در مورد خیابان هم همین‌طور است. درست است گاهی خیابان‌ها ساخته می‌شوند اما به طور طبیعی به واسطه ساختمان‌های اطراف خیابان است که فضای خیابان عینیت پیدا می‌کند؛ هر چند که خیابان مستقل از آن ساختمان‌هاست. این خصیصه‌ای است که همیشه باید به آن فکر کرد. تازه این در مورد فضای فیزیکی است. در مورد تجربه فضای اجتماعی هم این پیچیدگی بیشتر می‌شود. به این معنی که فعالیت اجتماعی، حوادث و مناسک در یک مکان اجزا تولید فضای اجتماعی و تجربه آن هستند اما تجربه فضای اجتماعی قابل کاستن به مناسک یا مکان جغرافیایی آن فضا نیست؛ در عین حال به واسطه آنهاست که فضای اجتماعی را تولید و تجربه می‌کنیم و برای همین گفتم که فضای اجتماعی با انباشت لایه‌های فضایی مختلف تولید می‌شود. خلاصه اینکه خیابان به‌عنوان یک فضای اجتماعی به واسطه انباشت لایه‌های مختلف به وجود آمده است؛ اما هرگز نباید آن را به آن لایه‌ها کاست. کاستن خیابان و تجربه آن به چیزهایی که آن را تولید کرده‌اند، خطایی تئوریک است؛ مثلا همان‌طورکه شیوا می‌گوید، پیوستگی فیزیکی و کارکردی خیابان کریم‌خان زند شیراز را دستفروشان ایجاد می‌کنند، اما خیابان کریم‌خان را نباید تنها با حضور این دستفروشان تعریف کنیم؛ بلکه ملغمه و انباشت همه اجزا کنار هم هستند که آن فضا را تولید می‌کنند. به همین دلیل هم هست که با تغییر نمایش‌ها، فعالیت‌های اجتماعی و فعالیت‌های روزمره در یک فضا، کل فضای زیسته آن تغییر می‌کند؛ حتی اگر کالبد فیزیکی آن تغییر نکند. چون می‌دانم شیوا می‌خواهد وارد مسأله اجزا شود، من به گفتن بخش نظری‌اش اکتفا کردم.


عکس: شیوا شادروان / اسکان سی‌دی‌فروش در ورودی ساختمان تاریخی بَرِ خیابان کریم‌خان زند شیراز

شیوا [شادروان]: من اینجا مایل هستم مثال‌هایی در مورد همین اجزایی که رضا از آن صحبت می‌کند، داشته باشم؛ نه با این رویکرد که خود اجزا چقدر مهم هستند، بلکه با توجه بیشتر به اتفاقاتی که از طریق آن اجزا می‌افتد و فضایی که به‌واسطه آنها تولید می‌شود. یکی از موضوعاتی که در بحث خیابان بسیار اهمیت دارد، دست‌کم در خیابان‌های ایرانی، موضوع فضای سبز است که از دوره صفوی به بعد مهم‌تر هم شده است؛ حتی در چند سال اخیر موضوع اعتراض در مورد خیابان ولیعصر هم شد (منظورم خشک‌کردن چنارهای دو طرف خیابان است). مثال را برگردانم به شیراز. فضای میانی خیابان کریم‌خان زند، فضای سبز معروف پرگل‌ودرختی است و حتی وسط این فضا در دوره پهلوی، گرهی تعریف می‌شود به اسم ساعت گل. همین موضوع نشان می‌دهد که بافت سبز خیابان چقدر پراهمیت بوده. علاوه‌براین، چون این خیابان بخشی از چهارباغ صفوی بوده، همچنان نمادهایی از باغ‌های دوران صفوی و بعدتر، قاجار را در خود دارد. درختان فضای سبز عمومی این خیابان فضای نسبتا مناسبی هستند برای استراحت و گریز از گرما که خصوصا در تابستان‌های داغ شیراز همیشه موردتوجه بوده؛ مثلا در دهه شصت که رفتار در خیابان بسیار اهمیت داشته، با وجود گشت ارشاد، پلیس‌های کنترلی و امنیت اخلاقی و... مردم و به‌خصوص دختران و پسران جوان کف خیابان، وسط آن فضای سبز لم می‌دادند. این رفتار مردم را می‌شود در راستای همان حرکت‌های آرامی که رضا [ظهرابی] به آنها اشاره داشت، تحلیل کرد. این رفتارها از گذشته تا به امروز هم همچنان ادامه دارد؛ خانواده‌ها غذای‌شان -آبگوشت‌شان- را با خود می‌آوردند و در آن فضا می‌خوردند و این بحث تفریح و تفرج و بودن در خیابان -نمی‌خواهم بگویم با عقب‌نشینی بلکه بیشتر- با تحول در ساختار سیاسی حکومت ادامه‌دار شده است. چند سال پیش، وقتی شورای شهر و شهرداری مجوز ساخت یکی از ساختمان‌های بلندمرتبه، به نام برج دوقلو، را در یکی از باغهای تاریخی شیراز تصویب کرد، تعداد زیادی از مردم، خصوصا با حمایت یکی از احزاب سیاسی، برای جلوگیری از این تخریب دور این باغ زنجیره انسانی تشکیل دادند. منظورم این است که چگونه اجزای خیابان (در اینجا فضای سبز) به‌خاطر اهمیتی که در خاطره جمعی ساکنان شیراز دارند، باعث حضور گروه‌های متفاوت -و در این مورد، غیرقابل‌پیش‌بینیِ- مردم می‌شوند. موضوع دیگر، مراسمی است که در خیابان -با پیشروی‌های آرام مردمی که قبلا توضیح دادم- برگزار می‌شود؛ برای مثال پررنگ بودن همیشگی نوروز در خیابان که در روزهای قبل از عید بدنه خیابان و بیشتر مغازه‌ها نوروزی و استندهای جشنواره نوروزی در سطح خیابان دیده می‌شوند. اتفاق جالبی که در سال‌های اخیر افتاده این است که یکی از بلوک‌های خیابان که کارکرد نظامی و اطلاعاتی-امنیتی دارد و مجهز به دوربین مداربسته است و به همین دلیل در روزهای معمول گذرگاه نفوذناپذیری است و مردم تنها از کنار آن عبور میکنند، در دوره نوروز -با تغییر در ساختار سیاسی و بحث اقتصاد و سرمایه و اهمیت پول- تبدیل می‌شود به مکانی برای فروش کالاهای نوروزی و وسایل سفره هفت‌سین مثل سبزه، ماهی‌قرمز و...؛ یعنی بدنه‌ای که در کل سال حتی از نظر کالبدی، پیوستگی فعالیت زنده عمومی در بدنه خیابان را به هم می‌زند، در دوره پیش از نوروز و در طول آن تبدیل به یک بدنه جذاب می‌شود؛ به عبارت‌دیگر در زمان برگزاری مناسک به جای محلی برای گذر سریع به محلی برای مکث تبدیل می‌شود. مشابه این نوع مثال‌ها را می‌توان درباره چهارشنبه‌سوری -که سال‌ها به عنوان یک تفریح عمومی ممنوع بود- و فوتبال و چندین‌وچند مثال دیگر هم ادامه داد که در هر مورد چه مسائلی پیش آمده و چطور ادامه یافته یا تغییر پیدا کرده‌اند و درنهایت باعث تحول خیابان به فضایی متفاوت‌تر از آنچه پیش از وقوع این اتفاق‌ها بوده است، شده‌اند.

شیوا شادروان: چند سال پیش، وقتی شورای شهر و شهرداری مجوز ساخت یکی از ساختمان‌های بلندمرتبه، به نام برج دوقلو، را در یکی از باغهای تاریخی شیراز تصویب کرد، تعداد زیادی از مردم، خصوصا با حمایت یکی از احزاب سیاسی، برای جلوگیری از این تخریب دور این باغ زنجیره انسانی تشکیل دادند

رضا [مسعودی‌نژاد]: اینجا من دو نکته را بگویم: اول اینکه مثال‌هایی مثل همین نوروز و چهارشنبه‌سوری از نوع همان غیرروزمره‌ها هستند و با توجه به اهمیت مقطعی‌ای که پیدا می‌کنند، باعث عوض‌شدن کارکرد می‌شوند. دوم هم اینکه تمرکز شیوا بر روی شهر شیراز توجه من را به موضوع «فرهنگ شهر» جلب کرد که بر زندگی شهری و خیابان اثر می‌گذارد. این همان چیزی است که اساسا زندگی شهری و خیابانی را در شهری مثل شیراز با زندگی در تهران یا اصفهان متفاوت می‌کند. در دهه هشتاد من به‌واسطه پروژه‌ای که داشتم، مرتب به شیراز می‌رفتم و یکی از شوک‌های فرهنگی برای من که تازه جنوبی هستم، این بود که چطور مردم شیراز از شهر به‌عنوان مکان تفریح و تفرج استفاده می‌کنند؛ مثلا هر خانواده‌ای به جای اینکه شام‌شان را در خانه‌شان بخورند، به بلوار سجاد می‌آمدند و شام‌شان را آنجا می‌خوردند؛ یعنی این بلوار به‌خصوص غروب‌های پنجشنبه و جمعه دیگر بلوار و خیابان نبود؛ فضایی شهری بود که مردم آنجا به پیک‌نیک می‌رفتند. اما این تجربه را ممکن است در شهرهای دیگری مثل تبریز یا تهران نبینیم؛ تفاوتی که جدا از بحث اقلیم بحث فرهنگ شهر هم در آن دخیل است. مثال شیوا بهانه خوبی است برای اینکه برگردیم و ببینیم که فرهنگ شهر تا چه حد می‌تواند در کارکرد خیابان تأثیرگذار باشد.

مریم [کهنسال نودهی]: من مشابه تجربه تو را در اصفهان داشتم. در اصفهان هم سنت حضور در شهر به‌خصوص با همین کارکرد تفرجی که شیوا اشاره می‌کند، به‌شدت وجود دارد. در رشت هم کم‌وبیش همین‌طور است؛ اما مردم بیشتر در فضاهای سرپوشیده جمع می‌شوند که شاید دلیلش همان مسأله اقلیم باشد؛ خلاصه اینکه در بعضی شهرها استفاده از فضای عمومی شهر جزء فرهنگ آن شهر است. در کلانشهری مثل تهران این فرهنگ وجود ندارد یا حداقل در همه جای آن وجود ندارد؛ شاید دلیل آن به مقیاس شهر هم برمی‌گردد. شهرهایی مثل شیراز، اصفهان یا رشت نه در اندازه تهران هستند که کم‌وبیش همه از هم بیگانه‌اند و حتی در فضاهای محله‌شان هم نه زیاد مکث و نه از آن استفاده‌ای می‌کنند و نه در اندازه شهرهای بسیار کوچکی هستند که حضور مردم در همه جای شهر و در اغلب زمان‌ها عادی باشد یا شاید بشود گفت که اگر این دلیل ایجابی نیست، ولی می‌تواند سلبی باشد؛ به این معنی که گر چه مقیاس یک شهر دلیل اصلی برای وجود چنین فرهنگی در یک شهر نیست اما می‌تواند به عنوان مانعی برای شکل‌گیری یا بروز این فرهنگ در یک شهر باشد. نکته مهم دیگر در این‌باره این است که استفاده از فضای عمومی شهر را نمی‌شود به ساکنان یک شهر حقنه کرد؛ مثلا همین ایده واگذاری فضاهای عمومی به مردم هم در عمل کار نمی‌کند. خلاصه بگویم که از نظر من این مسأله اصلا دادنی یا گرفتنی نیست؛ یعنی ما نمی‌توانیم تصمیم بگیریم که فضایی را به مردم بدهیم یا از آنها بگیریم. واقعیت این است که چیزهایی باید در ذات فرهنگ یک شهر و فرهنگ استفاده ساکنان آن باشد -یا به‌تدریج ایجاد شود- که بخواهند با آن ارتباط برقرار کنند.

رضا [مسعودی‌نژاد]: نکته‌ای را که نباید فراموش کنیم این است که در مسأله مقیاس دو وجه مطرح است: یکی جمعیت و دیگری وسعت. بنابراین در شهرهای بسیار بزرگ مثل تهران، لندن، بمبئی -گرچه تهران در مقابل دو شهر دیگر بسیار کوچک‌تر است- شهر در درون خود به شهرهای کوچک‌تر تبدیل می‌شود؛ برای مثال کسی که در غرب تهران زندگی می‌کند، وقتی به تهرانپارس می‌رود، احساس غریبگی می‌کند؛ هم به لحاظ شکل منطقه -هر منطقه تهران نمود بصری و چگالی و تراکم متفاوتی دارد- و هم فرهنگ حاکم بر آن و به عنوان مثال می‌گوید مردم آنجا طور دیگری رانندگی می‌کنند. بنابراین این منطقه‌ها درواقع فضاهایی جدا از هم هستند اما معمولا ما عادت داریم دنبال یک ویژگی برای کل تهران بگردیم و این خطاست. باید ببینیم هر گوشه تهران چه تجربه زیسته‌ای دارد. برخلاف اینکه فکر می‌کنیم شهرها پدیده‌ای مشابه هستند، اما هر شهر جانوری متفاوت است. ممکن است تشابهاتی بین آنها پیدا کنیم، برخی‌های‌شان چهاردست‌وپا و برخی دوپا راه بروند و برخی پرنده باشند، اما هیچ‌کدام شبیه به هم نیستند. من همیشه تأکید می‌کنم که برای فهم یک شهر اهمیت تفاوت‌ها بیشتر از تشابه‌هاست. این را هم یادم رفت توضیح بدهم که گر چه در تاریخ از مدت‌ها پیش خیابان داشته‌ایم، اما تقریبا در همه جای دنیا خیابان به مفهومی که امروز می‌شناسیم، پدیده‌ای قرن نوزدهمی است. (ظهرابی: دقیقا من الان می‌خواستم همین را بگویم.) ما در جامعه‌شناسی مفهومی داریم به نام توده جمعیت؛ یعنی جمعیت انبوهی که در شهر و خیابان هستند. این پدیده قبل از قرن نوزدهم وجود خارجی نداشته است. در تاریخ ممکن است استثنائا در بغداد یا رم اتفاق افتاده باشد اما عموما از نیمه قرن نوزدهم است که شهرهای بزرگ عمومیت پیدا می‌کنند و در آنها اجتماع یا حجم جمعیت خودش را در خیابان نشان می‌دهد. این را هم یادمان باشد که طبقه فرادست یا اشراف زندگی‌ای ایزوله در خانه‌های‌شان داشته‌اند. چیزی که رضا در مورد سنت ایرانی می‌گفت که زندگیِ در خانه اهمیت داشته و نه خارج از آن، فقط محدود به ایران نمی‌شده؛ در غرب هم همین‌طور بوده است. اما وقتی از یک‌طرف حجم جمعیت فرودست و بعد طبقات متوسط زیاد می‌شود و ازطرف دیگر فضای خانه‌هایشان هم کوچک است، نمود این جمعیت شهری را به‌خصوص در خیابان می‌بینیم. به همین خاطر هم هست که ما وقتی پاریس، لندن، بمبئی، نیویورک و سایر شهرهای بزرگ قرن نوزدهم را می‌بینیم، متوجه می‌شویم که این خیابان‌ها هستند که آن نیروی اجتماعی و تجربه اجتماعی را به ما منتقل می‌کنند. در ایران هم کم‌وبیش همین اتفاق افتاده و خیابان‌های شهرهای ایرانی به‌تدریج مهم شده‌اند؛ به‌خصوص بعد از انقلاب ۵۷. افزایش جمعیت شهری در خیابان‌ها خودشان را نشان می‌دهند و خانه‌ها دیگر فضای کافی ندارند تا ارتباطات اجتماعی در آنها شکل بگیرد.

مریم کهنسال نودهی: خیابان ابتدا با ذهنیت دیگر و در اختیار استفاده طبقه دیگری شکل می‌گیرد و طبقات دیگر خودشان را برای استفاده از آن مناسب‌سازی می‌کنند، اماکم کم این ساخت تغییر پیدا می‌کند، در مناسبت‌های متفاوت تغییر می‌کند و جدا از آن خود خیابان شروع می‌کند به تعریف نقش‌های تازه برای اقشار جدیدی که از آن استفاده می‌کنند

شیوا [شادروان]: درباره این مبحث جامعه‌شناسی جمعیت در خیابان، می‌خواهم این را هم اضافه کنم که خیابان کریم‌خان زند هم از ابتدا متناسب با فرهنگ طبقات فرادست طراحی شده است. امروز اهالی شیراز یادشان می‌آید که آن‌وقت‌ها وقتی فردی از طبقه متوسط می‌خواسته به خیابان کریم‌خان زند برود و قدم بزند، با دوچرخه می‌رفته، در حالی که کت‌وشلوارش پشت دوچرخه بوده، وقتی می‌رسیده، آنها را می‌پوشیده و در خیابان راه می‌رفته؛ یعنی خیابان با چنین اتمسفری تعریف شده است. از نظر کارکردی هم که از ابتدا محل خوشگذرانی، تفرج، قدم‌زدن، سینمارفتن و قرارهای عاشقانه گذاشتن بوده و کم‌کم با توجه به پتانسیل‌هایی که داشته و عناصر خدماتی برای همه گروه‌ها تبدیل به مقر انقلاب می‌شود؛ یعنی این توانمندی خودِ خیابان بوده است.

مریم [کهنسال نودهی]: من صحبت شیوا را برمی‌گردانم به مقدمه صحبت‌مان که ما می‌خواهیم از چه خیابانی و با چه ذهنیتی صحبت کنیم؛ چون دقیقا همین تجربه در مورد بسیاری از خیابان‌های اصلی شهرهای دیگر هم، مثل نمونه‌هایی که مطرح شدند، چه شانزه‌لیزه، چه نوسکی و... در طول زمان اتفاق افتاده؛ به این معنی که خیابان ابتدا با ذهنیت دیگر و در اختیار استفاده طبقه دیگری شکل می‌گیرد و طبقات دیگر خودشان را برای استفاده از آن مناسب‌سازی می‌کنند، اما کم‌کم این ساخت تغییر پیدا می‌کند و مسأله طبقه به‌تدریج کمرنگ‌تر می‌شود، در مناسبت‌های متفاوت تغییر می‌کند و جدا از آن خود خیابان شروع می‌کند به تعریف نقش‌های تازه برای اقشار جدیدی که از آن استفاده می‌کنند و درنهایت به تنوع امروزی می‌رسد که می‌بینیم همه‌جور قشری در خیابان داریم؛ بدون ارزش‌گذاری در نحوه استفاده‌ای که از آن خیابان می‌کنند.

رضا [ظهرابی]: من این نکته را با توجه به بحث ابتدایی‌ای که داشتم این‌طور تکمیل کنم که علاوه بر خود خیابان، این نیروهای اجتماعی استفاده‌کننده

از خیابان و رابطه‌ای که با قدرت می‌سازند، هستند که اهمیت دارند. شیوا گفت که طبقه فرادست یا متوسط‌به‌بالا از خیابان کریم‌خان زند استفاده می‌کردند، من هم می‌خواهم بگویم اصلا خیابان از دوره انقلاب به بعد مورد استفاده طبقه‌ی بورژوازی و خرده‌بورژوازی بوده و آنها خود را در خیابان بیان می‌کردند و اصولا طبقه فرودست یا امکان حضور یا تمایل به حضور نداشتند؛ زیرا از اساس طرف‌دار قرائت‌ها و سیاست‌های رسمی بودند؛ درواقع سیاست‌های رسمی به وجود آمده بودند تا از آنها، از طبقه فرودست، دفاع کنند. اما نکته‌ای که برای من مهم است آنجاست که از اواخر دهه هفتاد و اوایل دهه هشتاد، سیاست‌های خیابانی شروع به رشد می‌کنند و شکل حضور ما در خیابان کم‌کم از تجارب فرهنگی، تاریخی و اجتماعی جدا می‌شود. شاید بگوییم فرهنگ شهری شیراز یا خاطره جمعی ما از لاله‌زار در تجربه ما از خیابان موثر هستند، اما مسأله این است که اکنون چه تعداد از مهاجران از لاله‌زار بهره می‌برند و می‌توانند با بازسازی خاطرات لاله‌زار تجربه ما را از آن تبدیل به یک تجربه جمعی تاریخی کنند؟ ساختار سیاست از زمانی که تقابل سیاست‌های رسمی و خیابانی شروع می‌شود، کم‌کم روایت‌های غالب در خیابان را می‌سازند. برای همین است که به قول مریم هر چقدر ولیعصر کالبدش خوب ساخته می‌شود و واجد خاطره جمعی هم هست، درنهایت مغلوب روایتی می‌شود که سیاست رسمی از خیابان می‌خواهد. در طرف دیگر، خیابان‌های اصلی شهرهای ایران در دست نیروهای اجتماعی قرار می‌گیرند و حضور آنها پررنگ می‌شود و به مرور سیاست‌های خیابانی در برابر سیاست‌های رسمی اهمیت بیشتری پیدا می‌کنند. حالا شبکه‌های انفعالی دارند تلاش می‌کنند روایت‌های خود را از شهر بسازند، اما چندتکه هستند؛ در کتاب «زیست جنبش» از محمدرضا تاجیک می‌خواندم که زیست جنبش در تمام جنبش‌های دنیا در حال تغییر به زیستی ریزوم‌وار است و محل‌های اعتراض در حال عوض شدن؛ یعنی نظام اولویت‌بندی طبقاتی و درختی‌ای که تا قبل از آن وجود داشته، در حال پاک‌شدن از حضور در خیابان و اعتراضات خیابانی و در حال پخش‌شدن در سطح شهر است. اگر زندان باستیل را مرکزی در نظر بگیریم که مردم به آن حمله کردند و آن را گرفتند تا انقلاب فرانسه پیروز شد، امروز این اتفاق نمی‌افتد و کسی نه به زندان باستیل که به اطراف زندان و خیابان‌ها و شاهراه‌های دور آن حمله می‌کند. تمام صحبت من این است که خیابان درواقع به‌معنای حضور نیروهای اجتماعی است و رابطه آنها با قدرت است که خیابان را شکل می‌دهد. با این مثال که از اعتراضات خیابانی به‌عنوان شکل حاد حضور در خیابان گفتم، می‌خواهم نتیجه بگیرم که تجربه زیستی ما در خیابان و تصور ما از خیابان هم دارد کم‌کم این شکل ریزومی را به خود می‌گیرد. آصف بیات در تجارب خود در مصر به همین موضوع اشاره می‌کند که چطور تداخل طبقاتی در زندگی شهری منجر به انقلاب می‌شود. در ایران هم همین وضعیت پیش می‌آید؛ خیابان‌ها در زندگی روزمره ما اولویت‌های خود را در دست داده‌اند و روایت‌هایشان متفاوت از آن چیزی شده که ما از آنها انتظار داشته‌ایم.

رضا [مسعودی‌نژاد]: بگذارید اینجا به طور خلاصه اشاره کنم که بخشی از این تغییر درطول تاریخ به دلیل عوض‌شدن طبقه عامل تغییرات است؛ مثال ساده برای حرفم این است که در حالی که مارکس تا حد زیادی به طبقه کارگر فکر می‌کند و چپ‌های کلاسیک به خطا روی طبقه کارگر می‌مانند، چپ‌های مدرن مثل لوفور نگاه‌شان به طبقه متوسط به عنوان موتور تحولات متمرکز است. اما در ایران موضوع به همین سادگی نیست و جنس آن پیچیده‌تر است. علاوه بر این سرکوب‌ها باعث می‌شود که مدام گروه‌ها یا طبقات اجتماعی‌ای به حاشیه رانده شوند و این حلقه اپوزیسیون مدام تغییر کند؛ نه اینکه طبقه متوسط نخواهد مخالفت کند، اما به خاطر سرکوب‌ها و تجربه‌های تاریخی نیروی فعال و گروهی که الان پیشرو هستند تغییر کرده و این بخشی از واقعیت ماجراست. از سوی دیگر همان‌طورکه هما کاتوزیان تأکید دارد در ایران اصولا انقلاب‌ها طبقاتی نیستند؛ یعنی انقلاب‌های ما شورش یک طبقه علیه طبقه دیگر نبوده‌اند، بلکه این کل جامعه بوده که در مقابل حاکمیت قرار گرفته است. اگر بخواهیم به مسأله خیابان برگردیم و فقط به اعتراض نگاه نکنیم، گاهی هم خیابان محل نمایش و تجلیل قدرت است؛ اتفاقی که باز در قالب اتفاقات غیرروزمره دسته‌بندی می‌شود. شاید اجتماعات و مراسم رسمی برای طبقه مخالف ارزش اجتماعی و اهمیت سیاسی نداشته باشد، ولی این هم بخشی از زندگی شهری است و به همین خاطر هم هست که معمولا اعتراضات به قدرت و تجلیل قدرت، هر دو در یک مکان رخ می‌دهند و این بخشی از چانه‌زنی میان گروه‌های متفاوت است که چه کسی به این فضا دسترسی و چه کسی حق کنترل آن را دارد. درواقع اینجا تصاحب خیابان به ابزاری برای چانه‌زنی در مورد قدرت تبدیل می‌شود.

مریم [کهنسال نودهی]: یکی از دغدغه‌های من در این‌گونه گفت‌وشنودها این است که مسأله را -اینجا منظورم خیابان است- فقط روی تقابل‌های دوتایی قدرت و ضدقدرت متمرکز نکنیم. در اغلب تبادل نظرهایی که انجام می‌شود، رویکرد سیاسی مدام پررنگ‌تر از سایر رویکردها می‌شود؛ چیزی که من از آن حذر دارم و فکر می‌کنم ممکن است موضوع را تقلیل دهد. البته متوجهم که متأثر از زمان، مکان و شرایطی که در آن زیست می‌کنیم، ذهن ما آکنده از این رویکرد است؛ اما به‌شخصه و به طور مداوم سعی می‌کنم از محدودشدن به آن فاصله بگیرم.

رضا [ظهرابی]: چیزی که من می‌گویم به معنای سیاست عیان نیست؛ اینکه مردم توی خیابان با قدرت دست به یقه شوند. من از تجربه زیستی از خیابان صحبت می‌کنم. رابطه قدرت تجارب تو را از خیابان ولیعصر هم تغییر می‌دهد. تصور تو از خیابان از فرهنگ، خاطره جمعی، اقتصاد، خرید و... اصولا تحت تأثیر روایتی بزرگ‌تر است؛ نه اینکه الزاما قرار باشد ما در شکلی حاد، تظاهرات خیابانی داشته باشیم، بلکه به این صورت که ما در حال زندگی‌کردن هستیم و دقیقا به همان نرمی‌ای که خانه پدرسالار به خانه سبز تبدیل شد، تجارب تو و تصویری که از خیابان در ذهن ما شکل می‌گیرد، از خاطرات ما تا حتی خریدکردن، طی دو دهه تحت تأثیر رابطه قدرت قرار می‌گیرد و از نظر من از یک زمانی به بعد عنصری که بیشتر از همه در شکل‌دادن خیابان تأثیرگذار می‌شود تقابل بین سیاست‌های خیابانی و سیاست‌های رسمی است تا آنجا که حتی عناصر دیگری مانند شهر فرهنگی، شهر تاریخی و حتی شهر اقتصادی را هم زیر روایت‌های خود تعریف می‌کند.

رضا [مسعودی‌نژاد]: علت این نکته‌ای که به آن اشاره می‌کنی، خیلی ساده است: اهمیت این موضوع برای ما پررنگ است؛ چون همان‌طور که پیش‌تر هم گفتم، اگر چه شرایط غیر روزمره کوتاه‌مدت هستند ولی به علت خاطره جمعی و تجارب مشترکی که در آن لحظات تولید می‌شود، اهمیت آنها برای ما زیاد است و به همین دلیل تا این حد روی آن تأکید می‌کنیم. ممکن است بگوییم تمام سال در خیابان انقلاب خرید می‌کنیم، حالا پنج سال یک بار هم اعتراضی می‌شود؛ ولی مهم است چون آن حادثه و شرایط غیر روزمره لحظه‌ای است که تعامل اجتماعی و چانه‌زنی بر سر روابط قدرت شکلی بسیار فشرده به خودش می‌گیرد.

مریم [کهنسال نودهی]: بله، موافقم. ولی فکر می‌کنم کاری که می‌تواند نقش فضا و مردم، هر دو، را فعال‌تر کند، این است که نحوه فهم، برخورد و استفاده مردم از آن فضا خارج از آن حوادث غیر روزمره هم ارتقا داده شود؛ خلاصه بگویم به نظر من، مهم این است که آن خیابان، خیابان باشد و خیابان بماند. من خیابان‌بودگی را به اصل پذیرش آن به وسیله مردم و حضور و تعامل اجتماعی‌شان در آن می‌شناسم. به همین دلیل هم نگرانم که این حضور را به گذرِ صِرف یا حضوری مناسبتی تقلیل ندهیم.

رضا [مسعودی‌نژاد]: بله، به طور طبیعی. واقعیت این است که طبقات و گروه‌های اجتماعی متفاوت، عملا، گرچه به صورت غیررسمی، دائم در حال چانه‌زنی و رقابت برای تصرف خیابان و سایر فضاهای شهر هستند. همین مسأله هم هست که باعث می‌شود که بچه‌سوسول‌ها از یک جا خرید کنند و بچه مذهبی و سنتی‌ها از جایی دیگر یا اینکه آدم‌های فرهنگی به فلان خیابان بروند و.... منظورم همان رقابت دائمی گروه‌ها و خیابان‌ها در شهر است و البته گاهی حوادث تاریخی تعادل این رقابت‌ها را با هم به هم می‌ریزند؛ حتی همین مسأله پیکربندی که برای من یک لایه مهم محسوب می‌شود و می‌تواند مشخص کند کجا برای چه کارکردی در شهر اهمیت دارد و حتی می‌تواند ارزش زمین آن محل را تغییر دهد، ممکن است به دنبال یک حادثه تاریخی دیگر کار نکند. در این‌باره خاطره‌ای یادم آمد که مربوط به یکی از جلسات مشاوره درسی با بیل هیلیر می‌شود. برای درس نظریه‌های فضایی باید مطلبی می‌نوشتیم که شکل ایده‌آلش آن بود که نظریه خود او را به چالش بکشیم. هیلیر آدم بسیار عجیب و بی‌نهایت باهوشی بود. در یکی از جلساتی که با هم صحبت می‌کردیم، من هر چه می‌گفتم، او جوابی می‌داد تا من مثالی زدم که بالاخره راضی‌اش کرد و آن این بود: ما در دزفول خیابانی داشتیم که اولین خیابان شهر و بخشی از آن مهم‌ترین و گران‌ترین بخش تجاری شهر بود. آن بخش خیابان در زمان جنگ در دوره‌ای زیاد بمباران شد و بمباران به حدی شدید بود که برای بیشتر از یک سال آن بخش از بین رفت؛ با اینکه مردم دزفول شهر را تخلیه نکردند و مدام شهر را بازسازی ند، ولی چون برای [illegible] آن بخش خیابان از کار افتاده بود،

بازگشت به خیابان‌های فاخر قدیم...
این است آرزوی ما!

ترانه یلدا
معمار و شهرساز

وقتی می‌شنوم «خیابان» فورا نخستین خیابان‌های سرزمینم جلوی چشمانم مجسم می‌شوند! خیابان‌هایی که بعدها برای اروپاییان الگو قرار گرفتند تا بلوارهایشان را بسازند؛ اول خیابانی در قزوین زمانی که در دوره شاه تهماسب صفوی پایتخت ایران بود! و بعدها آن را خیابان سپه نامیدند و دیگری خیابان چهارباغ اصفهان که زمان شاه عباس در قسمت نوساز شهر و به موازات میدان جدید، عمود بر رودخانه زاینده‌رود کشیده شد و شاه قطعاتی برابر و همسان را در طول آن و در دو سمت خیابان به بزرگان و اشراف واگذار کرد تا باغ‌ها و خانه‌هایشان را در آن بسازند و مجموعه نصف جهان را پدید آوردند. مجموعه‌ای که هنوز بعد از گذشت ۴۰۰ سال همتا ندارد!

خیابان (سپه) قزوین، کوچه‌ای معمولی در شهر قدیم نبود. از همان کوچه‌هایی نبود که پیچ‌درپیچ هستند و نمونه‌هایش را تا همین چندی پیش در تمام شهرهای قدیم ایران‌زمین می‌یافتیم و هنوز هم در اطراف بازارهای شهرهای قدیم می‌یابیم. کوچه‌هایی که دیوارهایشان کاهگلی بود و سردرهای زیبای آجری خانه‌های نفیس ایرانی‌شان تنها نماد مرئی آن خانه‌ها در فضای عمومی کوچه بودند؛ باقی همه دیوار کاهگلی هماهنگ و یکسان بود و بس که در تمام طول کوچه فقط با سایه‌های متفاوت خود دیوارها، بسته به جای خورشید در آسمان، رنگ عوض می‌کرد و آن سایه باریکه‌ای می‌شد برای در امان‌ماندن از گزند آفتاب و البته رواق‌ها و سابات‌ها و دالان‌ها هم بودند. با طی‌کردن کوچه‌ای بلند در یک محل، از یک میدانچه می‌رسیدی به بازارچه‌ای و جایی که مردم در آن جمع بودند و در بین راه فقط در خانه‌ها و سکوهایشان، تا درنگی....

خیابان‌های دوره قاجار آن‌چنان مشهور نشدند؛ زیرا شهرهای قدیمی در همه جای کشور رشد چندانی نداشتند. البته در پایتخت ناصرالدین‌شاه اقداماتی را برای آوردن برخی باغ‌ها به داخل باروی جدید شهر انجام داد

اما خیابان سپه که شاه تهماسب دستور کشیدنش را داده بود، فقط محل عبور نبود! مکانی نشانه‌ای در پایتخت صفوی بود تا بزرگان در آن به تفرج قدم زنند و خود را بنمایانند؛ به یکدیگر و به مردم. از همین رو پهن بود و فراخ، راست بود و مستقیم با چشم‌اندازی باشکوه و درختان در دو سو که در سایه‌شان از مجموعه کاخ‌های شاهی صفوی در قزوین بیرون می‌آمدی و آرام و فارغ بال تا مسجد جامع زیبای شهر و سپس بازار قدم می‌زدی. اغلب درباریان دور و اطراف شاه گام برمی‌داشتند و گاهی هم خانم‌های دربار سراپا پوشیده اما آنان نیز باشکوه، ۵۰۰ متر را در «خیابان» قدم می‌زدند و سپس به داخل آن سردر زیبای باغ‌های شاهی بازمی‌گشتند. سردری که در بالای آن نوشته بود: «گشوده باد به دولت! همیشه این درگاه.» آری؛ اولین خیابان زیبا بود و شاهانه و فراخ.

خیابان چهارباغ هم می‌خواست از خیابان قزوین چیزی کم نداشته باشد. طولانی بود و مستقیم و برای تفرج و گردش درباریان و بزرگان و مردم شهر و فقط یک روز در هفته آن را برای خانم‌ها قرق می‌کردند تا آنها هم با خیال راحت‌تر و به دور از هر گونه گزندی به قدم‌زدن و تفریح بپردازند. خیابان چهارباغ به جای دو ردیف درخت، چهار ردیف درخت داشت و انبوه درختان و جوی‌های آب جاری، این خیابان را عملا به باغی بلند و طولانی تبدیل می‌کرد؛ مکانی بلندآوازه که به خاطر عمومی‌بودن فضای آن نقشش در شهر از هر باغ شاهی‌ای مهم‌تر و بارزتر بود.

بعد از آن دوره تاریخی، خیابان‌های دوره قاجار آن‌چنان مشهور نشدند؛ زیرا شهرهای قدیمی در همه جای کشور رشد چندانی نداشتند. البته در پایتخت ناصرالدین‌شاه اقداماتی را برای آوردن برخی باغ‌ها به داخل باروی جدید شهر انجام داد و بعد از سه بار سفر فرنگ، خیابان لاله زار را به مدل خیابان شانزِالیزه(شانزه‌لیزه) و برای تفرج در شمال تهران آن روزگار کشید. اما تا زمان رضاشاه شبکه‌ای از خیابان‌های ساختاری، لااقل در شهر، به آن صورت چشمگیر وجود نداشت. کارهای عمرانی رضاشاه اما چهره تهران را عوض کرد. این اقدامات همانند خیابان‌کشی‌های هوسمن در پاریس ۱۸۵۰ ، دیگر صرفا برای

تفرج نبود. او می‌خواست شهری مدرن بنا کند و حداقلی از بهداشت و تسلط فیزیکی و نظامی خود را بر شهر تضمین کند و چنین شد که خیابان‌های شاهرضا و سی‌متری، شهباز و شوش، فردوسی و سعدی و سپه، کاخ و پهلوی و جاده شمیران و بسیاری خیابان‌های دیگر در تهران کشیده شدند تا «اتومبیل» که تازه به ایران آمده بود، به جای شاهان بر خیابان‌ها سلطنت کند. بدین ترتیب رسم خوب پیاده‌رفتن در شهر مرتبا رو به زوال رفت و سرعت جای آرامش را گرفت.

◆ امروز: خیابان برای سلطنت ماشین‌ها یا برای زندگی انسانی در شهر؟

از دوران رضاشاه تا به امروز، مفهوم خیابان دستخوش تحولاتی شده است؛ به مراحل آن نمی‌پردازیم. فقط یادآوری می‌کنم که خیابان‌های درست و حسابی برای تفرج در شهر تهران تا همین سال‌های ۴۰ و ۵۰ وجود داشت. مردم در پیاده‌روهای پهن خیابان‌های شاهرضا و کاخ و شاه‌آباد، اسلامبول و فردوسی و لاله‌زار و تخت جمشید و کریمخان... قدم می‌زدند و خرید و گردش می‌کردند و خیابان‌های تهران هنوز قابل زندگی بود. بلوار الیزابت هنوز امروز هم جایی برای تفرج است! مسأله این است که انبوه ماشین‌ها و آلودگی هوا و سروصدا عرصه را بر زندگی در شهر تنگ کرده است!

امروز ما در تهران فضای سبز و باز برای قدم‌زدن پیاده کم داریم؛ این را تمام تازه‌واردان به شهر تهران هم فورا می‌فهمند. مالکیت خصوصی و قیمت‌های بالای زمین در شهر «تملک» یا در اختیارگرفتن زمین را برای ایجاد فضاهای عمومی جدید برای شهرداری با هزینه‌های بالا و مشکل روبه‌رو می‌کند؛ اما آنچه موجود هست را که می‌توان حفظ کرد و نگه داشت و بهبود بخشید! در اینجا با نگاهی به فرهنگ تهرانی‌ها در پیاده‌رفتن در شهر، امکانات دوباره به راه افتادن عادت خوب پیاده‌روی در شهر را مختصرا بررسی می‌کنیم.

در روزگاران قدیم ۳۰۰ روستا در اطراف تهران کوچک قاجاری و باروی تهماسبی آن بود و فاصله بین این نقاط واقع بر سرزمین زیبا وکوهپایه‌ای جنوب البرز یا مزرعه بود یا بیابان و تپه‌ماهورهای جنوب کوه‌های البرز. حتی در زمان کودکی من دماوند از شهر پیدا بود و از هر جای شهر به کوه البرز و قله‌اش توچال می‌نگریستی، انگار در پشت خانه یا باغ همسایه قرار داشت.

همچنان در دوره قاجار، شمیران و باغ‌هایش به‌تدریج به وسیله اشراف و الیت تهران شکل گرفته بود تا به ییلاق تبدیل شوند و فضای بینابینی روستاهای قدیمی‌تر را هم باغساران مسکونی با عمارات زیبای طبقات مرفه تهرانی پر می‌کرد که بعدها به محلات جدیدتر تبدیل شدند. حرکت بین این نقاط آسان نبود با کالسکه یا خر و اسب و قاطر بود و هر بار ییلاق قشلاق از شهر به شمیران یکی دو روز طول می‌کشید.

شهر تهران داخل خندق ناصری و باغ‌هایش هم انسجام و زیبایی سبز و خرم خودش را داشت. کافی است رمان‌های امیرحسن چهل‌تن را بخوانیم تا مسیرهایی را که در زمان مشروطه زنان (قهرمانان رمان) و البته مردان! پیاده می‌پیمودند تا به کانون‌های انقلاب برسند را دنبال کنیم. آنها در باغ لاله‌زار جمع می‌شدند و شهر پیاده فضاهای عمومی، کوچه و خیابان و باغ و گشت خود را داشت. حتی در روزهای عید و سیزده‌به‌در اعیان و اشراف درِ باغ‌های خصوصی خود در گوشه و کنار شهر را به روی دوست و آشنا و ناآشنا می‌گشودند تا همه فضاهای سبز شهر را در کنار هم به اشتراک بگذارند. اما با پاگذاشتن اتومبیل به فضای شهری در دوره مدرنیزاسیون ابتدای قرن، مدل

امروز روح سبز تهران محورهای اکولوژیک و ساختاری سرتاسری و کلانشهری رودهای آن است؛ محورهای دربند، درکه، دارآباد، فرحزاد و بالاخره کن، به عنوان مرز شهر تهران در غرب. این محورها که باید به‌تدریج و در سکانس‌های گوناگون آن طراحی، احیاء و تکمیل شوند

حرکت در کوچه و خیابان نیز تغییر کرد و بعدها با شلوغ‌شدن شهر و پدیده ترافیک بود که راه‌رفتن در خیابان مشکل و مشکل‌تر شد. اما اگر بخواهیم، نه تنها راه‌حل‌هایی برای قابل زندگی‌کردن خیابان‌های شهرمان وجود دارد بلکه راه‌های جدیدی برای پیاده طی‌کردن شهر برای تفریح و تفرج وجود دارند که کافی است به امکانات آنها توجه کنیم و آنها را در ذهن‌مان بپروریم!

هادی میرمیران در طرح جامع اخیر تهران سال ۱۳۸۵ از سرگرفتن همین ایده خیابان را در مقیاسی وسیع‌تر، ساختاری و جامع معرفی کرد که با تصویب طرح جامع باید در دستور کار شهرداری قرار می‌گرفت.

اگر به روند تاریخی تغییرات ساختاری تهران کمی دقت کنیم، درمییابیم که شکل شهر تهران به‌تدریج عوض شده و کلا سه مرحله را پیموده است: در مرحله اول سازمان فضایی تاریخی شهر تهران را داریم که بر اساس شکلگیری هستههای سه‌گانه در امتداد یك محور شمالی جنوبی سرتاسری (ناصری، شهر ری، تجریش) بوده که به‌تدریج فواصل بین آن در دوره رضاشاه و پسرش پر شده است. سپس سازمان فضایی شهر موجود و معاصر شکل می‌گیرد که در آن پراکنش شعاعی با تمرکزهایی پراکنده و فضاهای فعالیتی اغلب خطی اتفاق می‌افتد و در آن حرکت مدام مرکز شهر به سمت شمال اتفاق افتاده است و در مرحله سوم و در روند تحول آتی ساختار فضایی کلانشهر تهران گرایش به تکمیل الگویی شبکهای ناشی از شبکه بزرگراهی دارد که کل تهران بزرگ ۲۲ منطقه‌ای را پوشش می‌دهد. در مقیاس این شبکه، مراکز متعدد جدیدی به وجود خواهند آمد که تمرکز فعالیت و شهریت را در سراسر گستره کلانشهری تجدید خواهد کرد. شهر تهران در این شرایط تغییر مقیاس یافته است و در این شرایط است که محورهای اکولوژیك چندمنظوره سبز و باز پیشنهادی طرح جامع تهران خواهند توانست به عنوان مکان‌های اصلی و عمومی شهر و به صورت تلفیقی از عملکردهای زنده شهری مطرح شوند.

امروز روح سبز تهران محورهای اکولوژیك و ساختاری سرتاسری و کلانشهری رودهای آن است؛ محورهای دربند، درکه، دارآباد، فرحزاد و بالاخره کن، به عنوان مرز شهر تهران در غرب. این محورها که باید به‌تدریج و در سکانس‌های گوناگون آن طراحی، احیاء و تکمیل شوند تاکنون در بخش‌های زیادی مورد دخالت‌های شهرسازانه قرار گرفته‌اند؛ اما اغلب بدون توجه به بستر طبیعی و جغرافیای بنیادی تهران. برای این محورها که از هم‌اکنون در طرح‌های تهران اصل و پایه قرار گرفته‌اند، شهرداری تهران طرح‌هایی در دست تهیه دارد و هدف از این دقت و اولویت پرداختن به آنها برای ایجاد ساختاری ماندگار برای کلانشهر تهران، تسریع در ایجاد تصویر ذهنی فراگیری برای شهروندان تهرانی از: گسترهی فضای کلانشهری، مکان‌های فراغتی کلان و محلی در شهر، بازکردن دید شهروندان برای حرکت در شهر، داشتن تصویری از امکان پیاده‌رفتن و استفاده از دوچرخه در شهر تهران و محلات آن، استفاده از مکان‌های مناسب برای پرداختن به خرید، تفریح و فرهنگ به طور همزمان و به طور کلی ارتقای کیفیت و تنوع زندگی در شهر تهران، در مقیاسهای مختلف و در ابعاد چندعملکردی بوده است.

به امید روزی که بتوانیم شهری با اولویت برای پیاده‌ها، شهری فرح‌بخش، شهری با خیابان‌های صرفا دوطرفه، شهری به تمام معنا انسانی داشته باشیم، توجه شهرداری و مردم شهر را به اصولی که در طرح جامع تهران مطرح کرده‌ایم، جلب می‌کنم!

مالکیت نامحترم

علی دشتی
حقوقدان و عضو هیأت علمی دانشگاه

۱ خیابان، معبر، معبر عمومی، طرق و شوارع عامه، کوچه و گذر انواع واژه‌ها و عباراتی هستند که به محل‌هایی اطلاق می‌شوند که برای آمد و شد یا همان عبور و مرور مردم و شهروندان اطلاق می‌شوند. محل‌هایی که برداشت مردم و شهروندان آن است که برای استفاده عموم است و متعلق به همه شهروندان و هیچ‌کس نمی‌تواند مانع استفاده سایرین از آن شود.

۲ شاید روشن‌ترین مشخصه استفاده عمومی از فضاها یا اماکن یا وسیله‌های عمومی آن است که هیچ‌کس نمی‌تواند مانع استفاده دیگری از آن شود؛ مگر به سبب تقدم در حضور که آن هم موقتی است. سال‌ها برای من یک سوال وجود داشت و آن اینکه آیا می‌توانم فردی را که بر روی یک صندلی یا نیمکت در یک پارک نشسته است، مجبور به بلندشدن کنم و خود بر روی آن بنشینم؛ هر چند هنوز پاسخ درستی به آن نداده‌ام و موضوع کاملا برایم حل نشده اما هم قانون و هم لزوم رعایت حقوق برابر برای شهروندان اقتضای آن را دارد که اگر تصرف به نحوی باشد که مستمر و دائمی تلقی می‌شود و اموال عمومی را از حالت استفاده از اموال عمومی به استفاده شخصی تبدیل کند دیگر از نظر قانون محترم نیست. همان اتفاقی که برای دستفروشان در یک معبر عمومی می‌افتد دستفروشی که هر روز قسمتی از یک معبر را تصرف و پس از مدتی کم‌کم احساس مالکیت بر آن محل می‌کند و بر همین اساس حتی با دیگران برخورد می‌کند؛ این‌گونه تصرفات از نظر قانون معتبر نیست.

۳ در کنار موضوع دوم حالتی را در نظر بگیریم که به سبب القای حس مالکیت شهرداری بر معابر، خیابان‌ها و فضاهای عمومی تصرف اختصاصی شهرداری یا سازمان‌ها و نهادهای وابسته به آن یا حتی دایرکردن کیوسک‌های نیروی انتظامی در یک خیابان طبیعی جلوه داده می‌شود؛ یعنی قسمتی از یک خیابان یا یک معبر یا فضای عمومی یا یک بوستان را به یک نهاد دولتی یا انتظامی یا شهری اختصاص می‌دهند؛ حکم این موضوع نیز با قسمت دوم این نوشته فرقی ندارد و براساس قانون این تصرف نیز محترم شمرده نمی‌شود.

۴ بدیهی است هرگونه تصرفی که به وسیله شهرداری، مردم یا سایر ارگان‌ها در اموال و فضاهای عمومی صورت گیرد که مانع استفاده عموم باشد، مورد پذیرش قانون نیست. چه بسیار مشاهده کرده‌ایم که قسمتی از یک خیابان به تصرف یک بانک در آمده است یا به یک‌باره یک سازه متعلق به یکی از سازمان‌های وابسته به شهرداری در کنار یک پیاده‌رو یا خیابان ایجاد شده است (یا سایر مصادیق شایع در شهر) در همه موارد توافق شهرداری یا انعقاد قرارداد و واگذاری آن به اشخاص داخل و خارج از شهرداری برخلاف قانون است.

بسیار مشاهده شده است که در بسیاری از موارد تصرفات بانک‌ها و بیمارستان‌ها و سایر اشخاص در معابر عمومی و یا توجه کافی نداشتن شهرداری به مفهوم خیابان و فضاهای عمومی باعث سلب استفاده مفید افراد دارای شرایط خاص مانند معلولان می‌شود

۵ برای پاسخ دقیق‌تر به مسائل فوق باید دانست که شهرداری دو دسته اموال دارد؛ یک اموال اختصاصی که شهرداری حق تصرف مالکانه به آن دارد و مانند اشخاص دیگر به طور مثال می‌تواند ماشین‌آلات یا اثاث یا اراضی یا وسایل خود را بخرد، بفروشد و تصرف کند. و دوم اموال عمومی که این اموال متعلق به شهر بوده و به تعبیر قانون برای استفاده عموم اختصاص می‌یابد. تبصره ۶ ماده ۹۶ قانون شهرداری این‌گونه اموال را ملک عمومی و در مالکیت شهرداری دانسته بنابراین این مالکیت ازجنس مالکیت شخصی همانند سایر اشخاص نیست و شهرداری نمی‌تواند مانند سایر اشخاص اموال عمومی را تملک، تصرف و واگذار کند بلکه شهرداری در این اموال نماینده مردم و مدیر اموال است و تصرف او نیز در حدود قانون معتبر است (ماده ۲۶ قانون مدنی).

۶ بنابراین خیابان، کوچه، معبر یا گذر یا بوستان‌ها و فضاهای عمومی قابل واگذاری کوتاه‌مدت و بلندمدت به اشخاص نیست و هرگونه تصرفی که باعث شود عموم شهروندان اختیار استفاده از یک فضای عمومی را از دست بدهند برخلاف حقوق شهروندان است، شهرداری مکلف است تا در راستای وظایف خود به رفع مواردی که مانع استفاده عموم شهروندان از فضاهای عمومی شهری می‌شود، اقدام کند. برخی از وظایف شهرداری در خصوص رفع سد معبر یا جلوگیری از تخلفات ساختمانی مانند پیشروی یک ملک در فضاهای عمومی یا معابر عمومی ناشی از همین شأن شهرداری در قانون است؛ یعنی آنکه شهرداری مسئول جلوگیری از تصرفات اشخاص در فضاهای عمومی شهر است و بر همین اساس ابزارهای قانونی به این نهاد برای جلوگیری از تجاوزات اشخاص به این فضاها داده شده است.

۷ بسیار مشاهده شده است که در بسیاری از موارد تصرفات بانک‌ها و بیمارستان‌ها و سایر اشخاص در معابر عمومی و یا توجه کافی نداشتن شهرداری به مفهوم خیابان و فضاهای عمومی باعث سلب استفاده مفید افراد دارای شرایط خاص مانند معلولان می‌شود، لازمه استفاده عموم شهروندان از فضاهای عمومی آن است که انواع اقشار و افراد حاضر در جامعه بتوانند از فضاها و امکانات شهری به صورت مساوی استفاده کنند و به عبارتی تکلیف شهرداری به ایجاد تبعیض مثبت به نفع افراد دارای معلولیت در فضاهای عمومی شهری به ویژه در معابر و خیابان‌ها و بوستان‌ها انکارناپذیر است. از این رو جلوگیری از تصرفات همه اشخاص به فضاهای عمومی شهری و ظرفیت‌سازی برای استفاده عموم شهروندان از وظایف مهم شهرداری است.

۸ در پایان توجه به این نکته نیز ضروری است که به مصداق شعر: «اگر ز باغ رعیت ملک خورد سیبی   برآورند غلامان او درخت از بیخ» بسیاری از رفتارهای شهروندان در تصرفات اختصاصی در اموال و فضاهای عمومی منبعث از اقدامات و رفتارهایی است که گاه و بیگاه از طرف شهرداری در نادیده‌گرفتن حقوق عمومی یا تعامل و توافق بر سر حقوق شهروندان با برخی مجموعه‌های دارای قدرت یا وابسته به خود انجام می‌دهد. از این رو اگر می‌خواهیم فرهنگ استفاده از فضاهای عمومی معابر و خیابان‌ها به نحو صحیحی بر اساس قانون شکل گیرد، ابتدا خود نهاد مدیریت شهری باید مراقبت لازم را بر رعایت حقوق شهروندان در همه جوانب بکند و بعد مانند یک امین به استیفای حقوق شهروندان از سایر شهروندان یا سایر دستگاه‌ها بپردازد.

خیابان ناصرخسرو حوالی شمس‌العماره

خیابان‌های ناصری

پس از آنکه ناصرالدین شاه دستور می‌دهد برج و باروی ارگ سلطنتی را تخریب و خندق پشت آن را پر کنند، نخستین خیابان‌ها اطراف ارگ شکل می‌گیرد

روزبه خسروی
دکترای معماری و استاد دانشگاه

هر چند قدمت خیابان در ایران را می‌توان در دوره سلجوقی جست‌وجو کرد و تجربیات بیشتر را می‌توان به دوران صفوی نسبت داد اما این مفهوم با آمدن کالسکه‌ها و به دنبال آن خودرو شکل جدی و جدیدی به خود گرفت؛ تا آنجا که در سال ۱۲۹۰ ه.ق و در دوره حکمرانی «میرزا عیسی» وزیر ناصرالدین‌شاه با شکل‌گیری خیابان‌های باب همایون و ناصریه ساماندهی طرح توسعه دارالخلافه و شهرسازی و تجددگرایی رنگ جدیدی به خود گرفت و با سرعت‌گرفتن تحولات اجتماعی و سیاسی همگام با تحولات جهانی شهرسازی دوران تحول در دوران معاصر ایران رقم خورد.

پس از آنکه ناصرالدین شاه دستور می‌دهد برج و باروی ارگ سلطنتی را تخریب و خندق پشت آن را پر کنند، نخستین خیابان‌ها اطراف ارگ شکل می‌گیرد که مهم‌ترین آنها ناصریه (ناصرخسرو) است که شمس‌العماره به عنوان بلندترین بنای شهر در این خیابان قرار می‌گیرد. در ورودی دارالفنون هم به سوی این خیابان گشوده شد که بعدها در دوره پهلوی کل بدنه این خیابان به جز سردر شمس‌العماره تغییر می‌کند.

جباخانه (بوذرجمهری، پانزده خرداد) از دیگر خیابان‌های مهم این دوره است. بازار بزرگ، سبزه‌میدان، تکیه دولت و جباخانه (انبار لباس نگهبانان) در این خیابان قرار داشت. با دستور امیرکبیر بازسازی در سبزه‌میدان صورت گرفت که به دنبال آن فروشندگان و بازرگانان دیگر به این خیابان رغبت پیدا کردند. این خیابان در دوره پهلوی اول و در سال ۱۳۰۹ به دستور بوذرجمهری تعریض شد و نام او را بر خیابان نهادند. در این تعریض بخش شمالی سبزه‌میدان سردر نقاره‌خانه و بناهای حد فاصل چهارراه گلوبندک تا ناصرخسرو حذف شد.

در دوره ناصری دیگر فقط گاری‌ها در معابر رفت‌وآمد نداشتند بلکه کالسکه‌ها هم به این فهرست اضافه شده بودند و معابر و گذرها دستخوش اصلاحاتی شدند.

میدان توپخانه همزمان با توسعه شهر تهران به سمت شمال در بالای حصار ارگ با چندین خیابان از جمله الماسیه (باب همایون)، چراغ گاز (امیرکبیر)، لاله‌زار و مریضخانه (سپه، امام‌خمینی)، علاءالدوله (باغ ایلخانی، فردوسی) شکل گرفت. خیابان لاله‌زار و فردوسی بعدها خود به مهم‌ترین خیابان‌های تهران تبدیل شدند. همچنان که این میدان تا به امروز یکی از میادین مهم پایتخت است و زمانی ساختمان تلگرافخانه و بلدیه در این میدان شکل گرفت. تعداد قابل توجهی از موزه‌ها و میدان مشق هم در نزدیکی این خیابان قرار دارند.

لاله‌زار در زمان فتحعلی‌شاه خارج از محدوده دارالخلافه بود و بعدها به واسطه باغ لاله‌های خودرو تفرجگاه بود اما با بازگشت ناصرالدین‌شاه از سفر فرنگ خیابانی از وسط آن کشیده شد به یاد شانزه‌لیزه، همچنان که خط واگن اسبی هم از آن گذشت و تبدیل به یکی از خیابان‌های

اعیان‌نشین شد. بعدها مغازه‌ها باعث رونق این خیابان شدند. همچنان که با آمدن سینما و تئاتر در دوره پهلوی این خیابان رونق زیادی گرفت اما پس از انقلاب این خیابان تبدیل به پاتوق لوازم‌الکتریکی‌ها شـد و بسیاری از بدنه ارزشمند آن از میان رفت اما خانه اتحادیه مشهورترین اثر لاله‌زار جنوبی همچنان در این محدوده نفس می‌کشد.

خیابـان علاءالدوله هم که در دوره ناصری شـکل گرفتـه بود در دوره پهلوی اول تعریض و توسعه یافت و از عمارات و خانه‌های دوره ناصری کمتر نشانی باقی ماند. اما بدنه دوره پهلوی در برخی جاهای این خیابان مشهود است. چهارراه استانبول، کوچه برلن و سفارتخانه‌های آلمان، انگلیس و ترکیه، بانک ملی از جمله آثار قابل تأمل این محدوده است.

خیابان جلیل‌آباد (خیام) هم از دیگر خیابان مطرح اطراف ارگ شاهی بوده اسـت. محدوده حصـار صفوی با امتداد انشـعاب غربی میدان توپخانه از خیابان خیام تا میدان حسـن‌آباد و خیابان چراغ‌گاز (چراغ برق، امیرکبیر کنونی) تا سـه‌راه امین حضور به سـمت شرق قسمت شمالی شهر را در بر می‌گرفت. خیابان مولوی از تقاطع وحدت اسلامی (شـاپور) تا تقاطع ری بخش جنوبی شـهر بود. از سه‌راه امین حضور

ناصرخسرو ۱۳۲۵

تـا تقاطع مولوی بخش شـرقی و از میدان حسـن‌آباد تا تقاطع مولوی (اسماعیل بزار) بخش غربی حصار را شکل می‌داد و محلات صفوی را احاطه کرده بود.

خیابان اسـماعیل بزار که از نام یکی از مطربـان و دلقک‌های دربار ناصری که در این خیابان سـکنی داشـت، گرفته شـده بود، امروز با نام خیابان مولوی شـناخته می‌شـود. اسـماعیل بزار در ابتـدا بزاز (پارچه‌فروش) بود و بعدها در گروه‌های نمایشی ناصرالدین‌شاه حضور یافت و حتی هنگام افتتاح دارالفنون نمایش «طبیب اجباری» مولیر را اجرا کرد. او در اواخر عمر توبه کرد و به مکه رفت و مسـجدی کنار منزلش ساخت.

این خیابان که در بدنه جنوبی بازار قرار دارد در تعریض‌های دوره پهلوی تغییرات زیادی کرد و بازارچه امین‌السلطان در ادامه بازار حضرتی که دروازه شـاه عبدالعظیم حصار صفوی آنجا قرار داشت و کاروانسرای خانات و سـرقبرآقا در اطراف آن قرار گرفت و در این تعریض‌ها بین آنها فاصله افتاد.

شـوش هم بر روی خندق و دیوار جنوبی حصار ناصری سـاخته شد. متأسفانه امروزه تقریبا بیشتر بناهای ارزشمند آن از بین رفته است.

خیابان علاءالدوله هم که در دوره ناصری شکل گرفته بود در دوره پهلوی اول تعریض و توسعه یافت و از عمارات و خانه‌های دوره ناصری کمتر نشانی باقی ماند

خیابان جلیل‌آباد یا خیام فعلی هم جنب حصار غربی ارگ حد فاصل چهار راه گلوبندک به سمت شمال ادامه می‌یافت به خیابان مریضخانه (سـپه، امام‌خمینی) ختم می‌شـد. این خیابان پـس از تخریب حصار ارگ به وجود آمد و به محله سـنگلج و خیابان درب اندرون، قورخانه و امامزاده سـید ناصرالدین نزدیک بود. خیام در آغاز سلطنت پهلوی جزو نخسـتین خیابان‌هایی بود که به دستور شـهردار وقت، کریم‌آقا بوذرجمهری، تعریض شـد و توسعه یافت. اهمیت این خیابان بیشتر به دلیل قرارگرفتن بازار تهران در سـمت شرق آن و بخش صفوی در بخـش غرب آن اسـت. خیابان خیام پس از میـدان محمدیه (اعدام، پاقاپـوق) تا شـوش ادامـه دارد و با مولوی و پانزده خـرداد تلاقی پیدا می‌کند؛ خیابانی که از طرف شمال به حصار صفوی و از سوی جنوب به حصار ناصری منتهی می‌شود.

خیابان ری (گارماشین) هم یکی از خیابان‌های مهم تهران عهد ناصری بود. چون در ورودی گذر نایب‌السلطنه محل قرارگرفتن دروازه دولاب بـود. زمانی به آن خیابـان دروازه دولاب هم می‌گفتند. این خیابان در بخش شـرقی حصار تهماسـبی پس از تخریب برج و باروی صفوی تبدیل به خیابان شـد و با توسـعه محله عودلاجان در عهد ناصری به سـمت شـرق اطراف این خیابان خانه‌های مسـکونی شکل گرفت. نخستین ایستگاه راه‌آهن تهران یا ماشین‌دودی هم به سمت حرم شاه عبدالعظیم از این مسیر می‌گذشت.

یکی از محورهای شـمالی- جنوبی تهران قدیم هم خیابانی اسـت که مستقیم از میدان سپاه تا بهارستان و از آنجا به سمت شوش گسترش داشت. این خیابان دروازه شمیران ناصری در نزدیکی میدان ابن‌سینا و دروازه حضـرت عبدالعظیـم در محـدوده شـوش را در برمی‌گیرد. ایـن محور از حد فاصل میدان سـپاه یا عشـرت‌آباد (سـازه قاجاری فاخر عمارت عشـرت‌آباد در این میدان قرار دارد) تا بهارسـتان با نام خیابان ابن‌سینا شناخته می‌شود (البته قبلا از بهارستان تا انقلاب به نام امین‌الدوله شناخته می‌شد). از بهارستان تا سرچشمه با نام نظامیه و از سرچشمه تا شوش، مصطفی خمینی (سـیروس) نام دارد. در اطراف میدان بهارستان سه باغ نگارستان، نظامیه، بهارستان و مجلس و مسجد-مدرسه سپهسالار و عمارت نظامیه و ظل‌السلطان و در شمال آن دروازه شـمیران، نشان از راه ارتباطی قدیمی داشته اما امتداد آن از سرچشمه به سمت جنوب تا سرقبر آقا و میدان شوش در دوره پهلوی ایجاد شده است. عودلاجان یکی از محله‌های قدیمی تهران میان خیابان‌های پامنار و سیروس و چراغ‌برق و بوذرجمهری محصور شده است. سیروس که به نام سه‌راه سیروس شناخته می‌شود در واقع «سی روز» بوده چرا که این خیابان ظرف سی روز در دوره پهلوی اول ساخته می‌شود.

خیابان امیرکبیر (چراغ‌گاز) هم در ابتدای ورودی شرقی میدان توپخانه بوده است. دروازه‌ای با کاشی‌های رنگی زیبا داشته و کارخانه چراغ‌گاز در آن احداث شده است. بعدها چراغ‌برق جای چراغ‌گاز را گرفت و نام خیابان هم به فراخور آن تغییر کرد. در قدیم دروازه شمال شرقی حصار تهماسبی به این خیابان گشوده می‌شد و جزو نخستین خیابان‌هایی بود که گاری‌خانه‌ها در آن تبدیل به گاراژ شدند و اتومبیل‌ها جای گاری‌ها را گرفتند و بعدها هم پاتوق شرکت‌های اتوبوس مسافربری مانند تی‌بی‌تی شد.

خیابان جمهوری هم که با نام‌های شاه‌آباد، استانبول و نادری شناخته می‌شـود بین میدان جمهوری (شاه) و میدان بهارسـتان قرار دارد و با توجه به رونق لاله‌زار، علاءالدوله و میدان بهارستان در دوره قاجار، این خیابان هم در آن دوره و در این محدوده رونق داشته است اما از چهارراه استانبول به سمت غرب در دوره پهلوی اول رونق گرفته و اکثر بناهای

تاریخـی باقی‌مانده در این خیابان مربوط به این دوره اسـت. چهارراه اسـتقلال (مخبرالدوله) هم از بدنه‌های اصلی آن است. تقاطع خیابان سـعدی با این خیابان ذکر این نکته را ضروری می‌سـازد که سـعدی روزگاری بـه دلیل کم رفت‌وآمـد بودن و حضـور دزدان و جیب‌برها بـه خیابان «لُختـی» معروف بود و در دوره پهلـوی اول رونق گرفته و سـاختمان‌هایی همچون سینگر و سـاختمان بیمه ایران و بیمارستان امیراعلم جزو بدنه ارزشمند آن هستند.

سیر تحولات و توسعه شـهری همچنان در خیابان جمهوری مشهود اسـت تا آنجا که سـاختمان پلاسـکو و آلومینیوم به عنوان نخستین بناهای بلندمرتبه و چهارسـو به عنوان یک بنای تازه تأسیس در کنار بناهای قدیمی‌تری همچون کافه-هتل نادری قابل تأمل است و نشان از آن دارد که در این خیابان کاربری‌های متفاوتی شـکل گرفته است. امروزه از چهارراه استانبول به سمت غرب بیشتر به لوازم الکترونیکی و صوتی اختصاص یافته و خانه‌های اطراف آن هم بیشتر به انبار تبدیل شده است.

در این مسیر خیابان کارگر با این خیابان در تقاطع است. خیابان کارگر (سـی‌متری امیرآباد) از جمله خیابان‌های دوره پهلوی است و پس از تخریب بدنه شـرقی حصار ناصری حد فاصل میدان باغ‌شاه تا میدان انقلاب شکل می‌گیرد. سپس به سوی شمال و باغ جلالیه به محدوده میدان انقلاب می‌رسد. خیابانی که با واگذاری زمین‌های باغ جلالیه به دانشگاه تهران، ساخت پارک لاله و موزه هنرهای معاصر و موزه فرش به یکی از خیابان‌های فرهنگی تبدیل شـده است. میدان‌های راه‌آهن، رازی، قزوین، حر، پاستور و انقلاب در امتداد این خیابان هستند.

خیابان سپه هم که به دلیل نخستین مریضخانه دولتی در زمان ناصری به خیابان مریضخانه مشـهور بود، در انتها به باغشـاه متصل می‌شد. پس از توسـعه و تعریض خیابان‌ها در دوره پهلوی اول این خیابان هم دسـتخوش تغییرات زیادی شد. ساختمان پست، سردر باغ ملی، موزه ایران باستان، ساختمان ثبت احوال میدان‌های حسن‌آباد و حر (باغشاه) در این محدوده بود همچنان که خیابان سی‌تیر (قوام‌السلطنه، ادیان) و شیخ هادی در تقاطع با این خیابان خود داستان‌های ناگفتنی بسیاری از معماری بناها بویژه دوره پهلوی اول و دوم و حتی قاجاری دارند.

خیابان انقلاب (شاهرضا) هم طولانی‌ترین خیابان شرقی- غربی تهران اسـت و از میدان آزادی تا سـه راه تهرانپارس ادامـه دارد. میدان‌های آزادی، انقلاب، فردوسی، امام‌حسـین(ع) در این محدوده واقع شدند. مهم‌ترین بخش این خیابان از میدان امام‌حسـین(ع) (فوزیه) شـروع می‌شـود و تا میدان انقلاب که در واقع دیواره و خندق شـمالی حصار ناصری را شـکل مـی‌داده تـداوم دارد. انقلاب سـبک‌های مختلف معماری را در برمی‌گیرد. تئاتر شهر، بانک ملی شعبه دانشگاه، میدان فردوسـی، دانشکده دامپزشکی، سـاختمان حج و زیارت، ساختمان وزارتخانه میراث فرهنگی، دانشگاه تهران، دانشگاه صنعتی شریف، برج آزادی و کتاب‌فروشـی‌های مشهور این خیابان، مدرسه البرز و... همگی از ویژگی‌های اصلی این خیابان اسـت و بیشـتر آثار معماری ارزشمند آن متعلق به دوره پهلوی است.

اما شاید مهم‌ترین خیابان شهر خیابان ولیعصر است که از میدان راه‌آهن تا تجریش ادامه دارد. تهران چه در دوره‌ای که روستا بود، چه زمانی که شـهر شـد ۹۶۱ه.ق (۹۳۲ش) و حتی زمانی که حوالی سال ۱۲۲۰ه.ق (۱۱۸۳ش) پایتخت شـد وپس از آن در سـال ۱۲۴۵ش که گسـترش یافت و حتی پس از تخریب باروی شـهر قدیمی و ساخت‌وسـازهای جدید تنها یک راه دسترسـی به شـمیران داشت آن هم جاده شمیران بود. گواه آن ساخت دروازه شمیران در قسمت شمال باروی تهماسبی

هنگام شکل‌گیری شهر تهران به سال ۹۳۲ .ش (تقاطع پامنار و خیابان امیرکبیر) اسـت. باروی صفوی تا سال ۱۲۴۵ ش پابرجا بود اما پس از آن با گسـترش دارالخلافه دوره ناصری، دروازه شمیران درحوالی پل چوبی شـکل گرفت؛ راهی که از پل چوبی به عشرت‌آباد و از آنجا با مسیر امروزی خیابان شریعتی به تجریش می‌رسید. کاخ عشرت‌آباد، قصر قاجار در چهارراه قصر (تقاطع خیابان شریعتی و شهید بهشتی)، کاخ‌های سلطنت‌آباد در تقاطع پاسداران و دولت، کاخ‌های صاحبقرانیه و احمدشاهی در نیاوران همه به اعتبار این جاده یعنی خیابان شریعتی کنونی شـکل گرفته است و پیوند بین ییلاق و قشـلاق قاجاری را به تصویر می‌کشد.

با سـاخت خیابان ولیعصر در سـال ۱۳۰۶ رقیب جدیدی برای جاده شـمیران پیدا شـد؛ همچنان که تا به امروز خیابان شریعتی و ولیعصر هـردو این کارکـرد را حفظ کرده‌اند. روسـتاهای ونک، یوسـف‌آباد، بهجت‌آباد، امانیه، محمودیه، محمدیه باغ فردوس که همگی در اطراف جاده شـمیران شـکل گرفته بودند، با وجود این دو خیابان که از دل آنها می‌گذشـت رونق و رشد چشمگیری یافتند. اراضی جلالیه هم با

ابتدای ناصرخسرو / ۱۳۱۰ خورشیدی

با ساخت خیابان ولیعصر در سال ۱۳۰۶ رقیب جدیدی برای جاده شمیران پیدا شد؛ همچنان که تا به امروز خیابان شریعتی و ولیعصر هردو این کارکرد را حفظ کرده‌اند

شکل‌گیری خیابان ولیعصر شاهد توسعه بافت جدید اعیان‌نشینی در حد فاصل خیابان شـاهرضا و آب کرج (بلوار الیزابت دوم، کشاورز) شد. خیابان‌هایی در محدوده ولیعصر با محوریت جنوبی -شمالی مانند قدس (آناتول فرانس)، وصال، سهیل، فلسطین (کاخ) شکل گرفت و نمایانگر عصر نوگرایی در این محدوده شد. این خیابان از سر پل امیر بهادر (تقاطع قزوین) تا میدان راه‌آهن فعلی با توجه به نقشـه و باغ‌ها بزرگ در دهه اول قرن جدید باز شـده اسـت؛ بخش جنوبی ولیعصر تحت تأثیر بخش قاجاری و باغات آن بوده است. بیشتر باغ‌ها در فاصله خیابان دروازه قزوین تا خیابان باغشـاه (سپه، امام‌خمینی) قرار داشته از جمله باغ نایب‌السـلطنه (امیریه) از همین رو در گذشته به خیابان ولیعصر امیریه می‌گفتند.

خیابان ولیعصر از جنوب تا شـمال با وجود سـاختمان‌های تاریخی، کاخ‌هـا، خانه‌های اعیان‌نشـین، میادین، اسـتقرار اماکـن فرهنگی، مراکز خرید و تفریحی، پارک‌ها، خانه‌های مسکونی، طبقات مختلف اجتماعی و سیر تحولات دوره‌های مختلف معماری و شهرسازی ایران و تغییرات بنیادین مفهوم شهر و زندگی شهری را در پایتخت به نمایش می‌گذارد.

مفهوم خیابان در گفت‌وگو با معاون شهرسازی شهرداری تهران

خیابان‌هایی که هم کمال داشت هم جمال

نورا حسینی
خبرنگار

در میان سخنان مدیران شهری در یکی دو سال اخیر واژه تازه‌ای بارها تکرار شده است؛ نامی که در دنیا بیش از چند دهه قدمت دارد و نسخه تازه مدیریت شهری برای بازگشت آدم‌ها به فضای شهری است. «خیابان کامل» از بودجه امسال پایتخت هم سهم دارد؛ اما به گفته عبدالرضا گلپایگانی، معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران، قرار نیست که این خیابان کامل نظم زندگی شهروندان را بر هم بزند؛ حضور لذت بخش‌تر مردم در فضاهای عمومی هدف اصلی خیابان کامل است. خیابان‌هایی که در این سال‌ها خاطرات و هویت‌شان به بهانه توسعه شهر مورد هجوم قرار گرفته است. با معاون شهرسازی شهرداری تهران در خصوص تاریخ خیابان در تهران گفت‌وگو کرده‌ایم. او از نگاه اروپایی‌ها به مفهوم خیابان گفت و لزوم حفظ خاطرات جمعی در فضاهای عمومی .

◆ تاریخ خیابان در شهرها به کجا می‌رسد؟ به نظر می‌رسد بارها مفهوم خیابان در شهرها تغییر کرده است.

قدیمی‌ترین باری که واژه «خیابان» در ادبیات فارسی دیده می‌شود، شعری است که در قرن نهم هجری سروده شده است؛ شعری جالب که به دو مفهوم «خیابان» اشاره شده است؛ مفهوم زیباشناسی «جمال» و «کمال» و ارتباط بین این دو مفهوم، از نظر ما آنچه کامل‌تر است، زیباتر است. شاعر در این بیت می‌گوید:

«خیابان پر ز خوبان باد دائم
*که فرع این جمال آمد کمالش»**

در این بیت «فرع» داستان به «اصل» تبدیل می‌شود یعنی آمدن خوبان به خیابان که فرع است، باعث کمال خیابان شده است. برای جمال آن خیابان، جماعتی در آن حضور دارند و این حضور انسان‌ها به کمال خیابان منجر می‌شود.

مفهوم «خیابان» که در این شعر به آن اشاره شده، بالاتر از مفهوم خیابان امروزی است. خیابانی که در شعر این شاعر قرن نهم هجری آمده، خیابانی در هرات و فضایی آیینی در شهر است. فضاهای آیینی مختلفی در شهر وجود دارد؛ مسجد یک فضای آیینی سرپوشیده است، آیین بندگی خدای بی‌همتا در خدای خانه.

باغ هم یک فضای تفریحی و تفرجی و فضایی آیینی است اما همگانی نیست؛ آیینی است چون پیوند زمین و آسمان و پیوند سرای اکنون با سرای دیگر است. شخصی است چون دیوار یکی از ارکان باغ ایرانی است اما آن خیابان در هرات، فضایی آیینی و همگانی است که همه مردم در آن حضور دارند.

فضای آیینی و آیینی‌بودن خیابان نشان می‌دهد که از دیرباز شهر نیاز به فضاهای آیینی داشته است؛ فضایی که مکان حضور، با هم بودن و شرکت مردم در رویدادهای همگانی باشد.

جلوتر از آن در فرهنگ شهر ایرانی خیابان باز هم با عناصر آیینی آب و باغ پیوند دارد.

برخی معتقدند که خود واژه «خیابان»، «خوی، آب و آن» است که «خوی» در آن به معنای «چشمه» است؛ یعنی جایی که چشمه آب روان است یا «خیاب» هم به معنای چشمه و جایی که کمی آب روان است.

واژه «خیابان» به معنای مسیر مستقیم و راستی است که دو سوی این مسیر را درختکاری می‌کردند، خیابان که گذرگاه فرح‌بخش باغ بوده به فضای شهر می‌آید، با آمدنش عناصر آیینی آب و درخت را با خود به همراه دارد؛ یعنی باز هم خیابان را با باغ پیوند می‌دهد، باغ هم خودش مکانی آیینی است (ارتباط انسان با فضای فرح‌بخش محیط زیستی، ارتباط انسان با خاک، گیاه، نور و خورشید است). آب در آیین‌های کهن ایرانی مفاهیم عمیقی دارد. «وقتی می‌گویند آبرو همه شخصیت فرد را می‌گویند و اعتبار و هویت یک فرد را با آب پیوند می‌زنند.» بیشتر مکان‌های مذهبی مانند امامزاده‌ها به ویژه آنها که تاریخ قدیمی‌تری دارند، کنار چشمه آب هستند. چشمه آبی که معمولا درختان کهنسال چنار هم در کنارشان قرار دارد. این از ویژگی‌های آیینی ایران است که درخت و آب در فضای عمومی وجود داشته باشد. در خیابان هم مفهوم «درخت و آب» حضور دارند. این نشان می‌دهد «خیابان» در تاریخ کهن سرزمین ایران یک مفهوم آیینی است که با عناصر آیینی مثل آب، درخت و حضور همگان برای یک موضوع واحد پیوند دارد. با بسط عنصر خیابان از باغ به شهر نخستین بار در قزوین دوره صفوی خیابان و سپس خیابان چهارباغ در اصفهان ساخته شده است. در دوره صفویه موضوع خیابان و خیابان‌کشی در شهر رونق می‌گیرد.

در دوره قاجار که شهر تهران به پایتختی برگزیده شد، شهر کوچک کنار شهر ری رشد شتابان یافت و موضوع ساخت گذرهای همگانی و خیابان‌ها جدی‌تر شد، البته در نخستین سندها از نام «خیابان» اثری نیست و به عنوان کوچه و گذر نام برده شده است، مفهوم خیابان در دوره صفوی آغاز شد و در دوره قاجار گسترش یافت.

در دوره قاجار خیابان مفهوم و شکل دیگری پیدا می‌کند و بخش آیینی آن کمرنگ‌تر شده و به یک مسیر عریض برای گذر و رفت‌وآمد و تماشا تبدیل می‌شود.

پس از اینکه ایرانی‌ها با غرب ارتباط می‌گیرند به دلیل اینکه غربی‌ها نگاه دیگری به خیابان داشتند، مفهوم غربی خیابان وارد فضای ایرانی می‌شود. در آغاز این مفهوم پیوندی با ریشه ایرانی خیابان داشته است ولی رفته‌رفته خیابان به گذرگاهی برای رفت‌وآمد و تماشا فروکاسته می‌شود. درشکه‌ها در آن تردد می‌کنند و خیابانی که محل رفت‌وآمد اتومبیل است. خیابان لاله‌زار که به تقلید شانزه‌لیزه ساخته شد، نمونه شاهد خیابان قاجاری است.

در دوره پهلوی اول که خیابان به موضوعی جدی تبدیل می‌شود و نقشه خیابان‌کشی تهران تهیه می‌شود، این خیابان‌کشی بیشتر برای تسهیل رفت‌وآمد بوده و مفهوم آیینی در آن بسیار کمرنگ شد و خیابان به آن مفهوم کهن دیگر فضای آیینی شهری و همگانی قلمداد نمی‌شد.

◆ پس در این سال‌ها کم‌کم مفهوم ترافیکی خیابان پررنگ‌تر می‌شود؟

آری، اما مفهوم دیگری بر «خیابان» سوار و «خیابان» تبدیل به مظهر تجدد شد؛ یعنی لازمه شهر مدرن امروزی خیابان‌کشی است. این خیابان‌کشی نیز بر آن سنت تاریخی تکیه نداشت بلکه درواقع بر تمام بافت‌های قدیمی خودش را مسلط می‌کرد و ارزش‌های محیط را نادیده می‌گرفت. تاریخچه میدان امین‌السلطان شاهد زنده این رویکرد تقلیدی و ناکارشناسی است.

وقتی خیابان‌کشی خودش را بر این میدان دوره قاجار حاکم می‌کند، کل ساختار میدان (هم ساختار مفهومی و هم ساختار کالبدی‌اش) را نادیده می‌گیرد و بدون توجه به مسائلی که در بافت و بدنه تاریخی آنجا شکل گرفته، خودش را تحمیل می‌کند و چهره آن مفهوم «راه»، «خیابان» و «میدانگاه» را کاملا مخدوش می‌کند. خیابان در دوره پهلوی اول گسترش پیدا کرد و نمود ترقی و امروزی‌بودن برای آن دوره خیابان‌کشی بود و از نظر کمیت رشد زیادی داشته است. در محله‌های نوساز مشکل برخورد با بافت‌های تاریخی کمتر بوده، پیوند ایستگاه راه‌آهن سراسری از خیابان امیریه تا کاخ‌های شمیران (خیابان ولیعصر امروزی) خیابانی که شرق و غرب تهران آن روز را به هم متصل می‌کند یعنی شاهرضا (انقلاب اسلامی امروزی) خیابان سپه (امام‌خمینی) و.... در این دوره خیابان علاوه بر مفهوم تماشا به محل آشکارگی نمای ساختمان هم تبدیل شد. در سنت معماری ایرانی حیاط مرکزی محل آشکارگی پیکره و فضاهای زندگی بود، در این دوره به تبعیت فرهنگ غرب و به دست معمارانی چون وارطان شکل خیابان با پوسته‌ای از پنجره‌ها و بالکن‌ها به پدیده‌ای کاملا روزآمد و غیرایرانی بدل شد. پس از آن در دوره پهلوی دوم خیابان‌کشی وارد طرح‌های جامع شهری شد، در طرح جامع سال ۴۷ مفهوم خیابان به آن مفهومی که فضایی همگانی و آیینی با حضور آدم‌ها یا مکان تماشا و فضای آشکارگی معماری کمتر مورد توجه قرار گرفت و خیابان مکانی برای آمدوشد خودرو در نظر گرفته شد.

مفهوم دیگری بر «خیابان» سوار و «خیابان» تبدیل به مظهر تجدد شد؛ یعنی لازمه شهر مدرن امروزی خیابان‌کشی است. این خیابان‌کشی نیز بر آن سنت تاریخی تکیه نداشت بلکه درواقع بر تمام بافت‌های قدیمی خودش را مسلط می‌کرد

◆ پس روند تحول مفهوم خیابان و خاطره‌زدایی از خیابان‌هایی مانند لاله‌زار از این سال‌ها آغاز شد؟ تحولاتی که شخصیت خیابان‌های شهر را دگرگون کرده‌اند .

در خصوص لاله‌زار هنگامی که ناصرالدین‌شاه به فرنگ می‌رود و پاریس را می‌بیند، به تقلید از شانزه‌لیزه «لاله‌زار» را که پیش از این یک باغ بزرگ بوده، خیابان‌کشی می‌کند و فضاهای پیرامونی را به وابستگان دربار یا ثروتمندان آن دوره می‌فروشد، یکی از آن خانه‌ها خانه امین‌السلطان نخست‌وزیر است و در حال حاضر به نام خانه اتحادیه در حال بازسازی است.

دوره معاصر ایران از میانه حکومت ناصرالدین‌شاه شروع شده و در این دوره ارتباط با غرب شدت گرفت؛ توجه به قانون، آموزش‌های امروزی و تأسیس دارالفنون، روزنامه، خط آهن، تئاتر، عکاسی، سینما، لباس‌های فرنگی و... فضای فرهنگی پایتخت ایران را متأثر کرد. لاله‌زار در چنان بستری شکل گرفته است و کانون روشنفکران قاجار و مشروطه و تحولات پس از آن بوده است. در لاله‌زار مفهوم تماشا به پیروی از خیابان فرنگی و البته هم پیوند با سابقه تاریخی خیابان ایرانی جان تازه‌ای به خیابان می‌دهد. بنابراین در سیر تحول خیابان لاله‌زار رویدادهای بسیاری وجود دارد و در این سیر شکل و نقش آنجا به کلی دگرگون می‌شود. همان‌گونه که گفته شد روند شکل‌گیری خیابان تا طرح جامع سال ۸۶ همچنان به سوی تک‌ساحتی‌کردن فضای خیابان پیش رفته است، در طرح جامع به مسائل مرتبط با حضور افراد، مفهوم آیینی خیابان، اینکه خیابان پیوند دو سویه یک محله است، خیابان مکان حضور شهروندان است، خیابان جلوه‌گاه خاطره‌های جمعی است و حتی محل آشکاری پیکره ساختمان‌ها و تماشاست کمتر توجه شده یا اصلا توجه نشده است. مفهوم خیابان فراتر از مکان و فضای گشوده‌ای برای رفت‌وآمد ماشین‌هاست البته در سند سال ۸۶ در مورد مسیرهای دوچرخه و پیاده گفت‌وگو شده است، اما اینکه این توجه به صورت جدی باشد و تبدیل به یک دستورالعمل و نقشه مشخصی شود و متولی واحد و یک برنامه مدون داشته باشد، نبوده است.

◆ پرسش این است که ما اکنون در کجای تاریخ شهر هستیم؟

همان‌طور که در پرسش‌تان گفتید، خیابان‌هایی بوده که

نمایی از خیابان جردن (نلسون ماندلا)

شخصیت‌هایی داشتند و پر از خاطره‌های جمعی بودند و اکنون تحت تأثیر سیطره کمیت‌ها گم شده‌اند و لابلای ساخت‌وسازهای انبوهی که در شهر تهران رخ داده، هویت‌شان تغییر کرده است؛ این واقعیتی است که در شهر تهران اتفاق افتاده است. در کنار تحولات داخلی یک رویکرد جهانی نیز شکل گرفته است. خیابان‌هایی که در شهرهای آمریکایی در دوره مدرن ساخته شده، قبل از دهه ۷۰ خیابان‌های عریض و اتوبان، تنها محل آمدوشد خودرو و محل زندگی، اوقات فراغت و محل کار جای دیگر بود. هر چند برخی از بنیان‌گذاران شهرسازی مدرن معتقد بودند که «خیابان این نیست که فقط محل تردد باشد» اما آن اتفاقی که عملا در شهرهای آمریکایی افتاد، این بود که خیابان‌های عریض، بسیار طولانی و محل تردد ایجاد شد. در این خیابان‌ها ارتباط بین خیابان و بدنه و ساختمان‌های کنار آن ضعیف است، آمریکا نیز به عنوان یک مرجع الهام در شهرسازی مدرن به عنوان الگوی بسیاری از شهرهای دنیا قرار گرفت.

بخشی از نگاه حاکم بر طرح‌های شهرسازی ایران از این سرچشمه الهام گرفته است، اما در اروپا شکل خیابان این‌گونه نیست، خیابان مکان تماشا و آشکارگی نمای ساختمان‌ها و در ارتباط با بدنه و فضای اجتماعی شهر بوده است. در روسیه فرآیند مدرنیزاسیون با فاصله‌ای از اروپا آغاز شد آن هم وقتی پتر کبیر پروژه مدرنیزاسیون را در سن‌پترزبورگ پیاده کرد، او ساخت یک خیابان اروپایی را هدف‌گذاری کرد. خیابان نوسکی مسیر طولانی ندارد و دو طرف آن ساختمان‌های چهارطبقه در کناره خیابان، دارای پیاده‌روی پهن و مغازه‌ها رو به خیابان هستند و وسط آن محل عبور خودرو است. این خیابان یک خیابان زنده و فعال شهری است که در جهان به عنوان یک نمونه خیابان انسان‌محور معرفی می‌شود. شکل‌گیری خیابان با فرهنگ آمریکایی به بسیاری از نقاط دنیا رفت. حتی طرح جامع سال ۴۷ ما به شکلی متأثر از آن فرهنگ آمریکایی بوده است؛ اتوبان‌هایی که شمال، جنوب، شرق و غرب را به هم متصل و گویا کل طول تهران را طی می‌کنند، بزرگراه‌های همت، شیخ فضل‌الله و چمران خیابان‌هایی بودند که با آن نگاه ساخته شدند. بعدها هم بزرگراه‌های حکیم، نواب، صیاد، امام‌علی(ع) نیز متأثر از آن مفهوم آمریکایی بزرگراه‌سازی شکل گرفتند.

در دهه ۷۰ میلادی رفته‌رفته به ارزش‌های مفهومی خیابان توجه شد، خیابان اروپایی فضای شهری مطلوب‌تری ایجاد کرده و تمایل شهرسازان به بهره‌گیری و بسط مفهوم خیابان اروپایی شدت می‌گیرد. خیابان مطلوب فقط جایی برای رفت‌وآمد نیست، شهرسازان در این مفهوم تجدید نظر کرده‌اند؛ مفهوم «خیابان همه‌گیر» که به «خیابان کامل» هم ترجمه شده، این ایده را پیاده می‌کند. این نهضت پست‌مدرن که نقدی به دوره مدرن زد، به همه رشته‌ها وارد شد. ابتدا به ادبیات و فلسفه و سپس وارد هنر، معماری و شهرسازی می‌شود البته نمی‌توان گفت که این تغییر رویداد از ابتدای دهه ۷۰ آغازشده؛ زیرا این مفهوم بسیار سیال و در هم پیوسته است. ممکن است مفهوم «خیابان کامل» را در بعضی از تعاریف سال‌های ۱۹۶۰ هم ببینیم اما از دهه ۷۰ به بعد، یک مقدار جدی‌تر شد و اتفاقات دیگری نیز در کنار آن افتاد؛

مفهوم خیابان فراتر از مکان و فضای گشوده‌ای برای رفت‌وآمد ماشین‌هاست البته در سند سال ۸۶ در مورد مسیرهای دوچرخه و پیاده گفت‌وگو شده است

همین اتفاقات نهضت پست‌مدرن که نقد جدی به مدرنیست داشت. بحث محیط زیست به صورت جدی مطرح شد و نهضت‌های دوستدار محیط زیست شکل گرفت؛ به طور مثال کنفرانس رامسر در ایران به عنوان نخستین منشور محیط زیست مورد توجه قرار گرفت و توجه به محیط زیست تبدیل به موضوعی جهانی شد.

در این زمان بحث تحریم نفتی اعراب با اسراییل هم جدی می‌شود و قیمت بنزین را در دنیا گران می‌کند. این مسأله باعث توجه به نهضت پیاده و استفاده از دوچرخه می‌شود. این اتفاقات وقتی در کنار هم قرار می‌گیرد، توجه روشنفکران و شهرسازان را به این موضوع جلب می‌کند که خیابان جایی است که رویدادهای اجتماعی باید در آن اتفاق بیفتد و فضایی است که شهروندان باید از حضورشان در آن لذت ببرند. همه این مسائل باعث می‌شود که موضوع خیابان به موضوعی جدی تبدیل شود و در طراحی‌های شهری به آن توجه شود. در ۵۰ سال پیش رشته‌ای به نام «طراحی شهری» نداشتیم اما این رشته عناصر اصلی مرتبط با شهر مانند محیط زیست، تاریخ، شهر به عنوان یک عرصه کار و فعالیت و... را با هم می‌بیند و یک رشته جدید به نام «طراحی شهری» شکل می‌گیرد.

یک نکته دیگر که باید به آن اشاره کنم، تفاوت خیابان اروپایی و آمریکایی است که تاریخ‌مندی خیابان اروپایی است؛ یعنی شما وقتی وارد خیابان‌های اروپایی می‌شوید یک

ریشه تاریخی در آن می‌بینید. این خیابان‌ها پر از رویدادهای تاریخی هستند. در خیابان که قدم می‌زنید، می‌گویند اینجا خانه فلان نویسنده است، در جنگ جهانی اول چنین اتفاقی در آن رخ داده یا در این دوره این کلیسا نابود شده و در انقلاب کبیر فرانسه چنین اتفاقی افتاده است؛ یعنی پر از رویداد است که در شهرها و خیابان‌های آمریکایی این‌گونه نیست؛ این تاریخ‌مندی که در شهرهای اروپایی وجود دارد، در شهرهای آمریکایی نیست.

در خیابان‌های آمریکایی قرار نبوده که محل بروز تحولات تاریخی باشد بنابراین این ویژگی تاریخ‌مندی از خیابان‌های آمریکایی که خیابان‌های اروپایی دارند، سلب می‌شود. اتفاقا این ویژگی در خیابان‌های ما وجود دارد؛ به طور مثال وقتی می‌گوییم خیابان لاله‌زار، یک سابقه تاریخی به ذهن‌مان متبادر می‌شود اتفاقی که ناصرالدین‌شاه آمد و به تقلید از اروپا این خیابان را درست کرد یا سینما رکس به تقلید از سینما رکس بوده که یکی در آبادان و دیگری در خیابان لاله‌زار وجود دارد. گرند هتل تقلیدی از گرند هتل بوده است. گرند هتل تهران شناسه معروفی در خیابان لاله‌زار است که وقتی می‌گوییم گرند هتل، یادمان می‌آید که این فضا در خیابان لاله‌زار است.

در خیابان لاله‌زار که قدم می‌زنیم خانه‌ای را می‌بینیم که اثر مارکوف و خانه دیگر اثر وارطان است؛ یعنی حضور شخصیت‌هایی که در معماری شناخته شده و توانمند بودند،

وقتی می‌گوییم «خیابان کامل» باید متناسب با آنچه که ما نیاز داریم، باشد و باید این پرسش را جواب دهیم که ما در خیابان به چه چیز نیاز داریم؟

در خیابان تقاطع جمهوری و لاله‌زار ضلع شمال شرق دیده می‌شود یعنی این خیابان پر از رویداد است. نخستین سینمای ایران در این خیابان بوده است. بعد از کودتای ۲۸ مرداد، مهم‌ترین پاتوق لات‌های اصلی که محرک کودتای ۲۸ مرداد بودند، لاله‌زار بود؛ چه خیابان لاله‌زار و چه خیابان ولیعصر که یک خیابان دوره قاجاری بوده و تا دوره پهلوی اول وجود داشته و شکل گرفته و راه‌آهن تهران را به کاخ‌های شمال شهر وصل کرده، بخشی از محلات داخل شهر مانند منیریه، امیریه و بالای خیابان انقلاب، تبدیل به جاده شده که می‌گفتند «جاده شاهی» و سپس به تجریش می‌رسیدند. همین حالا خیابان ولیعصر پر از رویداد است. خیابان‌هایی مانند لاله‌زار، ولیعصر و انقلاب پدیده‌های اجتماعی هستند؛ به طور مثال خیابان انقلاب محل رویداد ۱۶ آذر و حادثه‌ای است که برای سه دانشجو رخ داد یا خیابان «نجات‌اللهی» که نام فردی است که در رویدادهای انقلاب شهید شده و این خیابان به «نجات‌اللهی» نام‌گذاری شده یعنی رویدادهای بسیاری وجود دارد و این تاریخ‌مندی در خیابان‌های تهران نیز وجود دارد و اگر بخواهیم به خیابان بپردازیم، با همه اتفاقاتی که افتاده، به عنوان یک راهبرد استراتژیک، ما نباید به دنبال کپی‌کردن موضوعی که متعلق به بستر اجتماعی و تاریخی نیست، باشیم.

◆ خیابان کامل که در حال حاضر مطرح است هم یک الگوی تقلیدی است.

وقتی می‌گوییم «خیابان کامل» باید متناسب با آنچه که ما نیاز داریم، باشد و باید این پرسش را جواب دهیم که ما در خیابان به چه چیز نیاز داریم؟ یک روز مد می‌شود و می‌گویند پیاده‌راه‌سازی و ما می‌رویم بدون مطالعات زمینه‌ای و دقیق، خیابان ۱۷ شهریور را ایجاد می‌کنیم و تنها هدف ما این است که یک پیاده‌راه را ایجاد کنیم در حالی که باید هدف ما این باشد که فضایی را برای حضور آدم‌ها در شهر ایجاد کنیم؛ فضایی که مردم از حضور در آن لذت ببرند. اگر مردم با ماشین از این فضا لذت می‌برند، بگذاریم با ماشین لذت برند. اصل این نیست که ما یک کار را کپی کنیم و با عجله آن را به سرانجام برسانیم بلکه باید ببینیم کار درست چیست و آن کار درست را اجرایی کنیم. باید ببینیم که در کدام مکان، عطر حضور مردم استشمام می‌شود و ما نیز در همان مکان زمینه‌های لازم را فراهم کنیم که حضور مردم راحت‌تر اتفاق بیفتد. به طور مثال در میدان هفت‌تیر آنچه برای ما مهم بود، حضور بهتر مردم در این فضا بود. هر جای دیگر از تهران که احساس کنیم حضور مردم وجود دارد، این تسهیل را فراهم می‌کنیم؛ به طور مثال در خیابان لاله‌زار شمالی، مطالعات اجتماعی زیادی انجام شد و متوجه شدیم مردم و خانواده‌ها حتی پس از ساعت ۹ نیز در این فضا حضور و رفت‌وآمد دارند و مطالعه کردیم که خیابان لاله‌زار شمالی از لحاظ کارکردی مشابه لاله‌زار جنوبی نیست که فقط مغازه‌های الکتریکی حضور داشته باشند بلکه یکسری مغازه‌ها هستند که طالبش دخترهای دم‌بخت هستند؛ این یعنی این خیابان به ما آلارم می‌دهد که بیایید برای حضور بیشتر و راحت‌تر مردم برنامه‌ریزی کنید. ما حاکم مردم نیستیم که یک خیابان بی‌ربط را ایجاد کنیم و به آنها بگوییم که باید در این خیابان

حضور داشته باشند. ما نباید گمان کنیم که اگر من زمینه‌ای را خلق کردم، مردم هم باید حتما در آن حضور پیدا کنند در حالی که ما باید درست مطالعه کنیم و ببینیم مردم در کدام محل‌ها حضور دارند و علاقه‌مند به حضور هستند و ما زیرساخت‌های لازم را در آن نقاط فراهم کنیم.

به طور مثال در خیابان ولیعصر ما روایت‌خانه این خیابان را ایجاد کردیم. خیابان ولیعصر یک موجود زنده در شهر تهران است و تنها یک فضای کالبدی نیست که سلول‌های این موجود زنده، خود همین افراد، ملک‌ها، مغازه‌داران و همه آنهایی که با این مکان خاطره دارند، است. آنهایی که با خیابان ولیعصر، عکس یادگاری دارند، مفهوم خیابان را شکل می‌دهند.

وقتی ما می‌گوییم «خیابان کامل» قرار نیست کارهای عجیب و غریبی انجام دهیم؛ کافی است زمینه حضور را در خیابان ولیعصر فراهم کنیم و موانع بیخودی را که در خیابان گذاشته‌ایم کاهش دهیم، جو خیابان را کمی آرام کنیم و ببینیم که خود مردم چه اتفاقاتی را در آن رقم می‌زنند.

برای سال آینده موضوع «خیابان» به ویژه «خیابان کامل» را مد نظر قرار خواهیم داد البته نه به آن مفهوم گسترده‌ای که این واژه به ذهن متبلور می‌سازد بلکه به مفهوم «خیابان» که استفاده برای همگان را در طول و عرض آن با همه نوع وسایل نقلیه همگانی فراهم کند.

این «خیابان کامل» خیابانی است که امن است و با خیال راحت همگان می‌توانند از آن استفاده کنند یعنی مفهوم «خیابان کامل» خیابانی است که استفاده از آن آسان و راحت باشد. خیابان‌هایی مثل ولیعصر و ایرانشهر که پر از رویداد و اتفاقاتی است که به خیابان‌ها شخصیت ویژه می‌دهند یا مثلا بلوار کشاورز که یکی از زیباترین خیابان‌های تهران است، از جهاتی با ولیعصر تفاوت دارد و از جهات دیگر منحصربه‌فرد است. یا خیابان میرداماد که ویژگی‌های اساسی جالب توجه دارد یا کوچه‌های بی‌نظیری مانند باغ‌فردوس که از خانه دکتر حسابی و کوی مقصودبیک عبور می‌کند و به امامزاده صالح می‌رسد که این کوی و خیابان‌ها بی‌نظیر است. اگر ما موضوع «خیابان کامل» را در سال آینده مد نظر قرار دهیم، قرار است از همین جنس مطالعات انجام شود و قرار نیست کارهای عجیب و غریب و خیلی گران‌قیمت و... انجام دهیم؛ زیرا که قرار است موانع را برداریم و باید به زیباترین شکل ممکن خیابانی را برای مردم ایجاد کنیم.

یکی دیگر از وجه‌های استفاده فراگیر از خیابان بحث مناسب‌سازی است؛ یعنی معلولان و افراد کم‌توان نیز بتوانند از این خیابان استفاده کنند و افراد کهنسال، زنان باردار و بچه‌ها به صورت ایمن در آن تردد داشته باشند. ما برای ایجاد این خیابان کامل، حتی تعدیل‌هایی در طرح تفصیلی از طریق کمیسیون ماده ۵ انجام خواهیم داد.

به طور مثال، یک بنای ۹ طبقه در کنار خیابان ولیعصر در حال ساخته‌شدن بود که اگر این بنا ساخته شود، خیابان ولیعصر از شخصیت فعلی خود خارج و به چیز دیگری تبدیل می‌شود که به مصلحت شهر تهران نخواهد بود البته بخش‌هایی از آن انجام شده که جلوی ضرر را از هر جا بگیریم، منفعت است.

«خیابان کامل» خیابانی است که امن است و با خیال راحت همگان می‌توانند از آن استفاده کنند یعنی مفهوم «خیابان کامل» خیابانی است که استفاده از آن آسان و راحت باشد. خیابان‌هایی مثل ولیعصر و ایرانشهر که پر از رویداد و اتفاقاتی است که به خیابان‌ها شخصیت ویژه می‌دهند

در حال حاضر مشاوری گرفتیم و محورهایی که امکان تبدیل‌شدن به شبکه‌ای که مردم از حضور در آن لذت می‌برند را طراحی کند. کار این شبکه لذت‌بردن مردم از حضور در این فضاهاست؛ حال با ستفاده از دوچرخه، ماشین یا حمل‌و نقل عمومی و.... بنابراین ما باید تلاش بیشتری کنیم چون پیش از این فضای خیابان‌های ما بیشتر در سیطره خودروها بوده است. بنابراین باید حضور مردم بیشتر شود و به جای حاکمیت خودروها، شاهد حضور انسان‌ها باشیم.

◆ **به نظر می‌رسد بسیاری از خیابان‌ها با همان نگاه آمریکایی نفس و هویت‌شان گرفته شد؛ به طور مثال بی‌آرتی خیابان ولیعصر. آیا در اصلاحاتی که قرار است انجام دهید، ممکن است این بی‌آرتی حذف شود؟**

یکی از اتفاقاتی که شخصیت ولیعصر را از خیابان به جاده تبدیل کرد، همین بی‌آرتی ولیعصر است. جاده جایی است که شما از یک مبدأ به یک مقصد می‌روید، با بدنه و حضور در فضا کاری ندارید، در حالی که بی‌آرتی شما را به‌سرعت از نقطه A به نقطه B می‌رساند و احساس تعلق به فضا را کاهش می‌دهد که این اتفاق مربوط به دوره مدرن است.

برای آنکه به‌سرعت به مقصد برسند، موانع را برداشتند اما بی‌آرتی ولیعصر باعث شد شخصیت این خیابان تحت تأثیر قرار گیرد و کسبه یک‌سوی خیابان متضرر شده و احساس تعلق کمتری به فضایی که در آن سال‌ها کسب و کار می‌کردند، داشته باشند. مسئولیت این کار با چه کسی است؟ در موضوع خیابان ولیعصر چندین متولی وجود دارد؛ بدنه و پوسته‌اش با معاونت شهرسازی، احجام و تابلوها با زیباسازی، نوع فعالیت‌ها با انجمن صنفی، پیاده‌رو با فنی و عمران، درختکاری‌ها با سازمان فضای سبز، آسفالت با معاونت عمرانی و رفت‌وآمد با معاونت ترافیک است و به این سازمان‌ها و معاونت‌ها، مناطق را نیز اضافه کنید که این چندین اداره به گونه‌ای فعالیت می‌کنند که گویی با هم کاری ندارند. وقتی معاونت ترافیک در خصوص دسترسی‌های شمالی و جنوبی مطالعه می‌کند، روی نقشه به یک گذر ۱۸ کیلومتری می‌رسد و می‌گوید «کجا بهتر از خیابان ولیعصر» بدون آنکه به تاریخ، فرهنگ و وضعیت اجتماعی آن توجهی کند. بی‌آرتی خیابان ولیعصر در حال حاضر فعال‌ترین و موثرترین بی‌آرتی تهران است.

در حال حاضر هر گونه تغییر در این بی‌آرتی، تغییر در فعال‌ترین خطوط بی‌آرتی تهران خواهد بود. رفت‌وآمد نیز بخشی از زندگی مردم است و تصمیم‌گیری در خصوص آن باید با توجه به افرادی باشد که با آن سروکار دارند.

در کمیته مشترکی که به موضوع خیابان ولیعصر اختصاص دارد، از معاونت حمل و نقل خواسته‌ایم در هر نقطه این خیابان که امکان بود، جایگزینی لازم را ایجاد کند و ستادی نیز برای خیابان ولیعصر برای هماهنگی‌های بیشتر میان واحدهای مرتبط مانند شهرسازی، زیباسازی حمل و نقل تشکیل شد که مدیریت واحدی دارد. امید است بتوان این خیابان را به عنوان الگو معرفی و زمینه ثبت جهانی آن را فراهم کرد و «خیابان دوباره پر شود از خوبان».

*** شعر آغاز مطلب**
از طایری زیارتگاهی شاعر قرن نهم میلادی

شهرهای بی‌صفا، شهرهای بی رونق

محمدکریم آسایش
کنشگر و پژوهشگر شهری

«اصلاح‌طلبان همواره مردم شهر را در حال پرسه‌زدن در گوشه‌ای شلوغ یا پلکیدن در مغازه‌های شیرینی‌فروشی و بارها یا در حال نوشیدن نوشابه در رواق‌ها دیده و درباره آن قضاوتی کرده اند که جان کلام آن این است: رقت‌انگیز است! اگر این مردم خانه‌هایی آراسته و مکانی خصوصی‌تر و پوشیده از گل و بوته‌ها خارج از منزل می‌داشتند، در خیابان‌ها نبودند!»
(جیکوبز، جین؛ مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی)

مفهوم واقعی «حذف خیابان» که گی دوبور به عنوان غایت شهرسازی سرمایه‌دارانه در «جامعه نمایش» از آن یاد می‌کند، در همین حذف انسان و فعالیت از خیابان نهفته است. اما شهرهایی بدون فعالیت‌هایی در پیاده‌رو و خیابان و فضاهای شهری که به پلکیدن و پرسه‌زنی منجر نشود چگونه است؟ جیکوبز در مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی سه کارکرد اصلی را برای پیاده‌روها برمی‌شمرد: تأمین امنیت، پرورش کودکان و ایجاد ارتباط. آنچه شهرها را امن می‌سازد نه پلیس یا نور که چشم‌هایی ناظر است؛ چشم‌هایی که به صورت طبیعی محیط را از پنجره، از پیاده‌رو و مغازه تماشا کنند و در صورت لزوم واکنش نشان دهند و آنچه این چشم‌ها را به خود جلب می‌کند، فعالیت‌های جاری است. طبعا تماشای خیابان خالی برای کسی لذتی ندارد. فعالیت‌های جاری تنها چشمانی منفعل نیستند بلکه یک شبکه هستند؛ شبکه‌ای از تعامل و اطلاع‌رسانی. به تعبیر آصف بیات در «سیاست‌های خیابانی» یک شبکه منفعل شبکه‌ای است که در لحظه عمل فعال می‌شود. این شبکه یک نشانه شهری نیز است و حرکت پیاده را نیز با خوانایی، دلپذیری و ایجاد اطمینان از نظارت تسهیل می‌کند.

پیاده‌روها در مورد کودکان همان کارکرد را دارد که در مورد امنیت شهر، با این تفاوت که کودکان آسیب‌پذیرترند. وقتی کودکان از خیابان‌ها و کوچه‌ها حذف می‌شوند یا خیابان‌ها و کوچه‌ها برای کودکان حذف می‌شوند، کودکان از حق انتخاب، امکان رجوع به بزرگسالان برای تأمین امنیت و تجربه واقعی شهر محروم می‌شوند و در نتیجه بیشتر در مقابل مخاطرات آسیب می‌بینند.

اما مهم‌ترین کاربرد پیاده‌روها برقراری ارتباط است. «مردم مردم را جذب می کنند»، «زندگی روزمره در خیابان‌ها اتفاق می‌افتد» و «خیابان‌ها فضاهای اشتراکی هستند» اینها جزء آموزه‌های کتاب «رمزگان شهری، یکصد آموزه درباره شهر» است. کتابی از «Anne Mikoleit» و «Mortiz Purckau-er» که با پدیدارشناسی محله سوهو در نیویورک، از زبان شهروندان به روایت چگونگی عملکرد واقعی شهر می‌پردازد.

در این معنا بیش از آنکه دستفروشان به پیاده‌ها نیازمند باشند، پیاده‌ها به آنان نیازمندند. ما به دستفروشان نیاز داریم؛ زیرا آنها واسطه‌ای هستند برای ارتباط با خودمان و با شهر. این نیازی نیست که بتوان به صورتی مصنوعی فراهم کرد و در یک بازارچه سراغ گرفت، مواجهه انسان‌ها با شهر مواجهه‌ای طبیعی است؛ نه موزه‌ای و توریستی. «ساماندهی دستفروشان» مانند هر ایده ماکت‌سازانه از شهر است، مانند «بوستان سالمندان»، «بوستان کودکان»، «بوستان معلولان» و... اینکه شهر نامناسب برای گروه‌های مختلف باشد اما هر گروه به گتویی هدایت شود. خیابان به خودی خود و خالی از فعالیت و تنها با حضور دیکتاتوری خودروها هیچ جاذبه‌ای ندارد و به‌ویژه اینکه طبعا «ما با مرفهینی که در میان مشکلات مردم رژه تجمل می‌روند، مخالف هستیم». آنچه خیابان را معنا می‌بخشد حضور فعالیت و به ویژه دستفروشان است. دستفروشانی که اگر در شرایط تنگناهای اقتصادی ناشی از تحریم‌های ظالمانه، رکود اقتصادی و سوء مدیریت در بساط‌شان رونق نیست اما صفا هست، صفایی که اگر پذیرش و حمایت شود موجب رونق خواهد شد. صفای دستفروشان می‌تواند در ارتقای شادمانی ناخالص ملی نقش ایفا کند؛ شاخصی اقتصادی و جهانی که از اقتصاد کشوری فقیر اما شاد رواج یافت؛ یعنی بوتان. صفای دستفروشان با کاهش فقر، تعدیل نابرابری، بهبود دسترسی به غذا، ایجاد اشتغال و در کل زیرشاخص‌های مولفه اقتصاد شهری می‌تواند مهم‌ترین مولفه موثر بر رتبه‌بندی جهانی شهرها و رتبه تهران را در آن بهبود بخشد. صفای دستفروشان می‌تواند در تعدیل تورم و کاهش واسطه‌ها موثر باشد. صفای دستفروشان امکاناتی را برای نوآوری، توسعه مشاغل خانگی، ارزش‌افزایی ضایعات، تقویت محصولات بازیافتی فراهم می‌کند. صفای دستفروشان فضایی برای اقتصاد بدیل و تبادل‌های غیرمالی می‌گشاید، صفای دستفروشان می‌تواند به تقویت اقتصاد محلی کمک کند.

این صفا به رونق می‌انجامد اما مهم‌تر از رونق در معنای مالی و اقتصادی آن، رونقی اجتماعی است حاصل از این پایه مادی برای بازپس گیری فضاهای شهری و مبارزه برای حق حضور در شهر. راه نجات شهر از دل مواجهه و چهره‌به‌چهره‌شدن انسان‌ها با یکدیگر می گذرد، از هر چه بیشتر حضوریافتن در خیابان و نه از ضرورت برای کار یا خرید که برای فراغت، «آزادی زمانی آغاز می شود که کار به عنوان ضرورت و اجبار پایان یابد» (مارکس، کارل؛ ایدئولوژی آلمانی) و به تعبیر هانری لوفور در جستار مشهور «حق به شهر»: «آیا نیازهای مشخص شهری نباید شامل مکان‌هایی مطلوب باشد؛ مکان‌هایی برای همزمانی و چهره‌به‌چهره‌شدن، مکان‌هایی که دیگر در آنها بده‌بستان‌ها از مسیر ارزش مبادله، تجارت و سود نگذرد؟ و نیز آیا به زمانی برای چنین روبه‌روشدن و بده‌بستان نیاز نیست؟» شاید پرسش شود که دستفروشی هم فضا/زمانی برای بده‌بستان است؛ اما باید توجه داشت که آنچه در فضا/زمان دستفروشی اهمیت دارد نه کردارِ خرید و فروش که کردار تعامل است. فضا/زمانِ دستفروشی برخلاف مال‌ها یا بازارچه‌ها (نظیر پارکینگ پروانه) از طریق استبداد فضا و ایدئولوژی مصرف، سوژه آزاد پرسه‌زن را به سوژه کنترل شده پاساژگرد تبدیل نمی کند. از طریق این مواجهه و دیدار در خیابان و شهر است که فرآیند «جامعه‌شدن» اتفاق می افتد، فرآیندی که می تواند به «حق به شهر» بینجامد و فضاهای شهری را از کنترل قدرت و سرمایه خارج کند. «جامعه‌شدن» همان خصلت فرهنگ کلانشهری مدرن برای مشارکت است که جیکوبز از آن می‌گوید و می‌تواند به شکل‌گیری پیوندهای جدید در شرایط گسست پیوندهای سنتی یاری رساند. گشایش امکان برای دستفروشان این فرصت را فراهم می کند که آنها بتوانند با خلاقیت در زیباسازی، فعالیت هنری و فعالیت فرهنگی خیابان را به بستری برای خلق اثر و لحظه تبدیل کنند، فضایی برای به تعبیر باختینی آن: سودای مکالمه، خنده و آزادی.

راه نجات شهر از دل مواجهه و چهره‌به‌چهره‌شدن انسان‌ها با یکدیگر می‌گذرد، از هر چه بیشتر حضوریافتن در خیابان و نه از ضرورت برای کار یا خرید که برای فراغت، آزادی زمانی آغاز می شود که کار به عنوان ضرورت و اجبار پایان یابد

تحقق رویای خیابان کامل در تهران

زینب ملازاده؛ دکترای طراحی و برنامه‌ریزی شهری
محمدرضا یاس‌کندی، کارشناس ارشد عمران

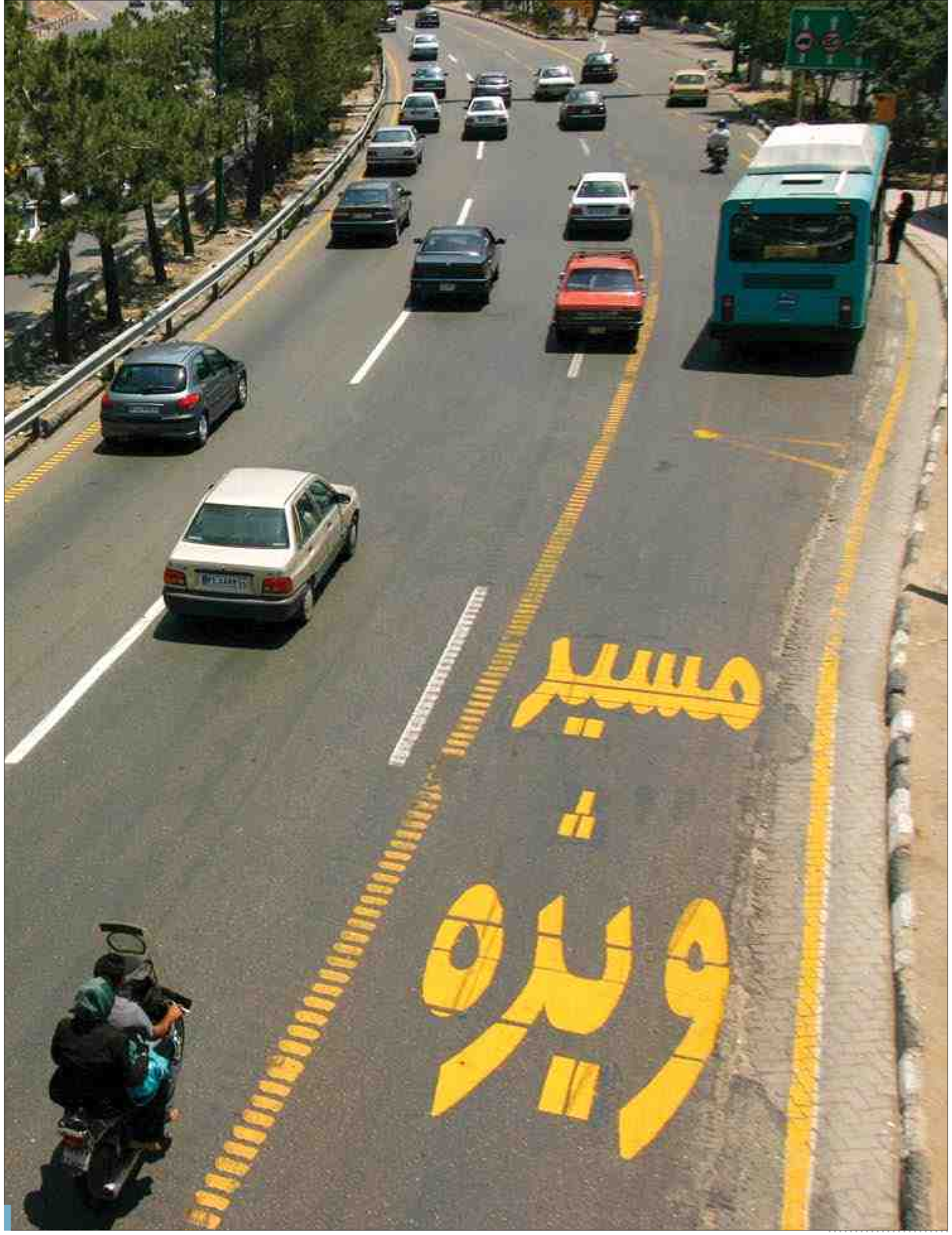
در نظام شهرسازی موجود خیابان‌ها عمدتا برای خودروها طراحی شده‌اند و به اندازه فراوان تجربه حاصل شده که هر چه به خودروها فضا اختصاص یابد (چه برای حرکت و چه برای پارک) جولان آنها در شهر بیشتر خواهد شد؛ البته امری طبیعی نیز است ولی صاحبان تصمیم در حمل‌ونقل و شهرسازی کشورها کمی دیر به این واقعیت پی برده‌اند؛ اروپاییان زودتر و آمریکاییان دیرتر سعی در اصلاح این اشتباه کرده‌اند. ما جزو متأخرین هستیم؛ ولی خوب است که بالاخره هستیم.

◆ پیاده‌مداری و خیابان کامل

از میان مدهای مختلف حمل‌ونقل، پیاده اصلی‌ترین مد حمل‌ونقلی است. هر فردی یک عابر پیاده است، چه در حال پیاده‌روی به سمت محل کار یا مدرسه، چه برای سفر با دوچرخه، حمل‌ونقل عمومی یا خودروی شخصی. در هر حالی بخشی یا کل سفر افراد را پیاده‌روی شکل می‌دهد. بنابراین شبکه عابر پیاده اساس شبکه حمل‌ونقل شهرهاست. منظورمان از پیاده‌مداری، فراهم‌بودن امکان پیاده‌روی ایمن و آسان برای همه افراد یک جامعه است؛ در هر سنی و با هر میزان توانایی، پیر، جوان، کودک، سالم، معلول، کم‌بینا یا نابینا. همه افراد یک جامعه باید بتوانند با آسودگی خاطر و ایمنی کامل در خیابان‌های شهر تردد کرده و از پیاده‌روی در خیابان‌های شهر لذت ببرند. وقتی از پیاده‌مداری و خیابان کامل صحبت می‌شود، هدف فقط عبور و مرور و جابه‌جایی افراد در خیابان‌ها نیست. خیابان‌های کامل چیزی فراتر از کریدورهایی برای جابه‌جایی هستند. خیابان‌ها محل دیدار، مکث و تعاملات اجتماعی مردم هستند و باید به شکلی طراحی شوند تا ترغیب‌کننده افراد به حضور و مکث در آنجا باشند.

◆ خیابان کامل و خودرومحوری

خیابان‌ها فضاهای مهمی در شهر هستند که بیش از یک‌چهارم مساحت شهرها را به خود اختصاص داده‌اند. در حال حاضر اغلب خیابان‌های تهران در قلمرو سواره‌هاست. متأسفانه سیاست‌های حمل‌ونقلی گذشته بر تعریض معابر و عقب‌نشینی املاک برای ایجاد فضای هر چه بیشتر بر خودروها



عکس: مهدی حسنی

معابری فعال و پرنشاط با نفوذپذیری بصری و کالبدی بالا تقاطع‌هایی که سرعت خودروها در آنها به اندازه‌ای پایین است که تمامی اقشار مختلف جامعه از کودک و افراد کم‌توان و تا سالمندان و معلولان همگی می‌توانند بدون نگرانی از برخورد با خودروها از آنها عبور کنند

استوار بوده است. با تعریض معابر برای خودروها شاید ابتدا به نظر می‌رسید که مشکل ترافیک حل شده است ولی به مرور زمان باز خودروهای بیشتری به خیابان‌ها سرازیر و خیابان‌ها با خودروها پر می‌شدند و دوباره روز از نو و روزی از نو. حل مشکل خودرومحوری و ترافیک شهرها اختصاص فضای بیشتر به خودروها نیست بلکه بازپس‌گیری خیابان از سیطره خودروها و اختصاص فضای بیشتر به پیاده‌ها، دوچرخه‌ها و حمل‌ونقل عمومی است. در خیابان کامل سهم خودرو حذف نمی‌شود ولی به حداقل ممکن کاهش می‌یابد. در محل پارک خودروها پارکلت‌ها پیش‌بینی شده‌اند تا چشم‌انداز بصری خط آهن خودروها حذف و خیابان پیاده‌پسندتر شود.

◆ «TOD» و خیابان کامل

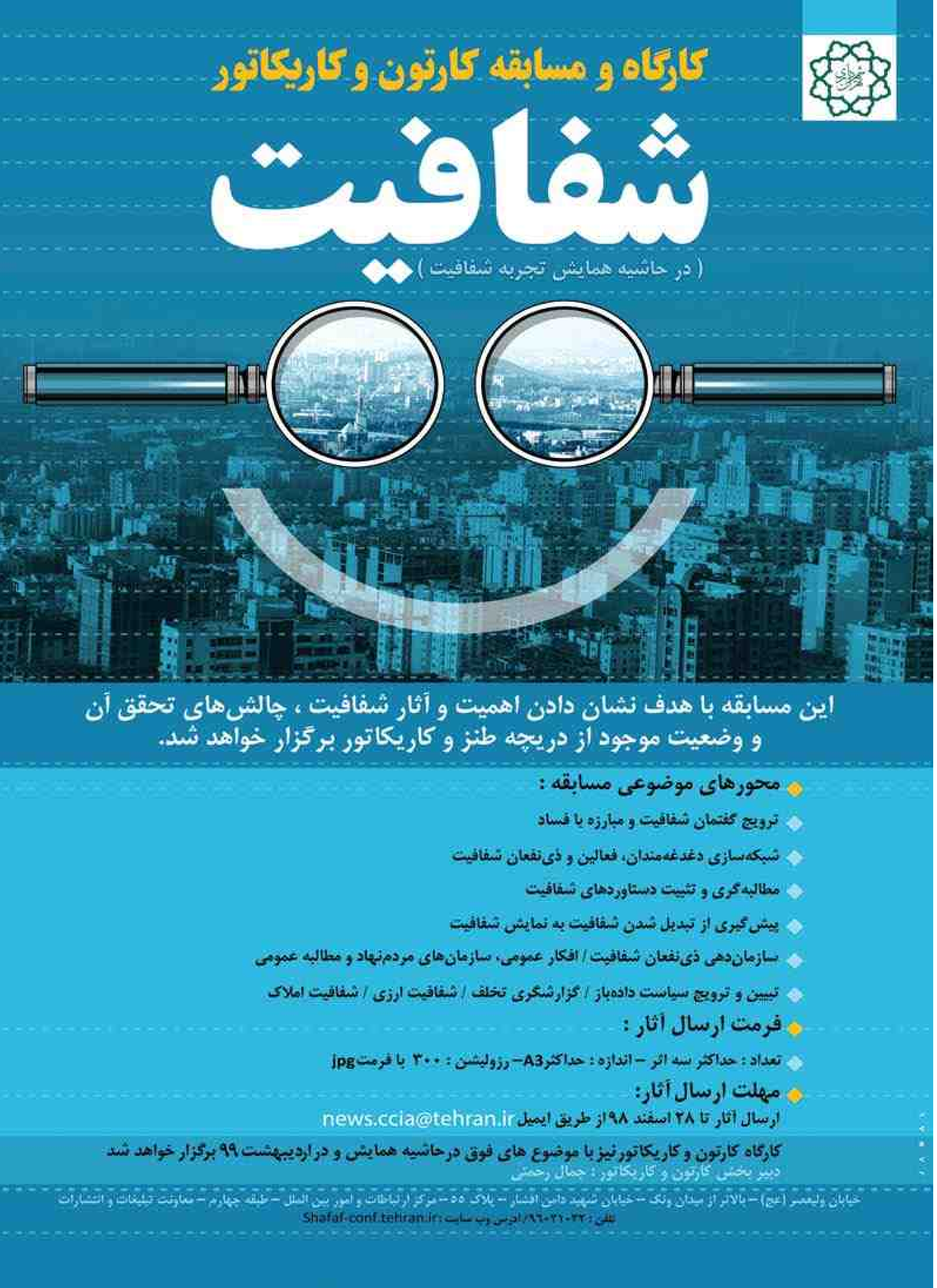
«TOD» یا توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل بر حق همگانی دسترسی بر شهر استوار است: شهری که همه افراد صرف نظر از سن و هر میزان توانایی بتوانند بدون وابستگی به خودرو از طریق پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری ایمن و همین‌طور از طریق حمل‌ونقل انبوه‌بر و پرسرعت به قسمت‌های مختلف شهر دسترسی داشته باشند. اصول و اصلاحات هشت‌گانه «TOD» شامل پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری، نفوذپذیری، حمل‌ونقل عمومی، اختلاط، تراکم، شیفت و فشردگی می‌شود. از بین این اصول، معیارهای پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری و شیفت (تغییر نگرش در طراحی معابر) مواردی هستند که به موضوع خیابان کامل مربوط می‌شود. خیابان کامل برای استفاده از هر ۴ مد حمل‌ونقل یعنی پیاده، دوچرخه، سواره و عمومی طراحی می‌شود. برای اجرای خیابان کامل و سهم‌دهی به تمامی مدهای حمل‌ونقلی دیگر نیازی به تعریض معابر نیست. کاری که انجام می‌شود این است؛ سهم سواره در خیابان به طور قابل توجهی محدود شده و عرض و تعداد خطوط کاهش می‌یابد؛ حالا این سهم می‌تواند به دیگر مدهای حمل‌ونقلی اختصاص پیدا کند. عرض پیاده‌رو در خیابان کامل حداقل ۴ متر است، در حالی که هم‌اکنون عرض پیاده‌روهای تهران در معابر شریانی و مهمی همچون خیابان مطهری یک‌ونیم متر است. در خیابان کامل، در محل پارک خودروها، پارکلت‌ها نیز پیش‌بینی شده‌اند تا چشم‌انداز بصری خط آهن خودروها حذف شود و خیابان پیاده‌پسندتر شود.

◆ خیابان کامل و شهر دوستدار کودک

معابری فعال و پرنشاط با نفوذپذیری بصری و کالبدی بالا تقاطع‌هایی که سرعت خودروها در آنها به اندازه‌ای پایین است که تمامی اقشار مختلف جامعه از کودک و افراد کم‌توان تا سالمندان و معلولان همگی می‌توانند بدون نگرانی از برخورد با خودروها از آنها عبور کنند. خیابان‌هایی که به وسیله معمار طراحی شده و در نتیجه جذابیت‌های بصری بالایی دارند، اینها همگی از فاکتورهایی هستند که یک شهر دوستدار کودک باید داشته باشد. مهر ماه ۹۸ مسابقه‌ای با همکاری شهرداری تهران و کانون پرورش فکری کودکان و نوجوانان با موضوع «شهری که من دوست دارم» برگزار شد. در این رقابت بیش از ۹۵۰۰ اثر از آرزوهای کودکان تهرانی در خصوص شهری که در آن زندگی می‌کنند به دبیرخانه مسابقه ارسال و نهایتا ۱۴۰ اثر به عنوان آثار برگزیده انتخاب شد. فضاهای سبز، معابری پرنشاط و بدون خودرو و مردمی که با لبخند در شهر تردد می‌کنند، به وفور در نقاشی‌های کودکان تهرانی دیده می‌شد. خیابان‌های کامل نقش مهمی در ایجاد فضاهای پرنشاط و با کمترین تعداد خودرو دارند.

◆ خیابان کامل در دیگر کشورها

مفهوم خیابان کامل؛ البته نه دقیقا چیزی که هم‌اکنون آن را خیابان کامل می‌نامیم از سال ۱۹۷۰ تا به امروز در بسیاري از شهرهاي هلند خیابان‌هایي



به نام «woonerf» طراحي و اجرا مي‌شوند. در زبان هلندي «woonerf» واژه‌ای اســت که مترادف واژه خیابان زندگی به کار می‌رود. در این محلات مســکوني عابران پیاده، کودکان و سالمندان در اولویت قرار دارند. عرض خیابان‌ها و فاصله و زاویه پیچ‌ها به صورتی است که خودروها (حتي بدون وجود علايم راهنمايي) ســرعت خود را کم کــرده و متوجه حضور در يك منطقه‌مسکوني مي‌شوند. این مفهوم در دیگر کشورهای دنیا (بریتانیا، روسیه و فرانسه) با نام خیابان‌های محدوده مسکونی نیز شناخته می‌شود. هدف از اجرای این خیابان‌ها اولویت‌دهی به نیازهای عابران پیاده و دوچرخه‌سواران و کاهش ســرعت خودروهای شخصی بوده است. اصطلاحی که آن را با نام خیابان کامل (Complete street) می‌شناسیم در کشورهای آمریکای شمالی به کار می‌رود و با همین مفهوم و کارکرد در بریتانیا خیابان سلامت (Healthy street) نامیــده می‌شــود. خیابان کامل با هر نامی که خوانده شود، چه به آن خیابان سلامت بگوییم یا خیابان زندگی اهداف یکسانی را دنبال می‌کند. در خیابان کامل مدهای حمل‌ونقل باید برای افراد از تمامی سنین و با هر نوع توانایی ایمن و دعوت‌کننده باشد. این رویکرد تأکید دارد که خیابان‌ها کارکردی فراتر از حمل‌ونقل دارند و باید به عنوان یک فضای عمومی خاص طراحی شوند که بازتابی از هویت محله بوده و از فعالیت‌های اجتماعی و اقتصادی پشتیبانی کنند.

◆ سیاست‌گذاری شورای پنجم

شورای اسلامی شهر تهران در ماده ۵۲ برنامه پنج‌ساله سوم توسعه شهر تهران هر یک از مناطق را مکلف کرده است که سالانه یک خیابان را بر اساس اصول خیابان کامل بازطراحی کند. اینکه چرا این خیابان‌ها به صورت یک شبکه کامل دیده نشده است، نقد درستی است؛ اما باید به این موضوع توجه داشــت که هر چند در شروع به کامل‌ســازی خیابان‌ها ممکن است عدم یکپارچگی در میان خیابان‌های کامل دیده شود اما عدد ۱۱۰ خیابان در پایان ۵ سال نشان می‌دهد که پس از اجرا و در پایان سال پنجم به صورت خودکار بخش مهمی از خیابان‌ها به هم متصل می‌شوند و یک شبکه به هم پیوسته از خیابان‌های کامل را تشکیل خواهند داد. همچنین در این حالت تمامی مناطق به صورت همزمان از مواهب خیابان‌های کامل بهره‌مند خواهند شد و هیچ‌گونه تبعیضی میان مناطق نخواهد بود.

◆ دستورالعمل خیابان کامل

اجرای صحیح خیابان کامل نیازمند دســتورالعملی است که دانش لازم را برای چگونگی طراحی خیابان کامل فراهم کند. این دستورالعمل تعاریف و ضرورت‌های سطح کلان را دربرمی‌گیرد؛ اما در مفاهیم جدید یا تأکیدات شــامل ضوابط دقیق و مقررات الزام‌آور در رابطه با اجزای مختلف خیابان کامل خواهد بود. هدف از تهیه این دستورالعمل ارایه یک فرآیند شفاف برای طراحی خیابان کامل است و ادغام سیاست‌ها و قوانین مصوب شهر که به طراحی خیابان کامل مربوط هستند. این دستورالعمل برگرفته از این اصل است که تمامی خیابان‌ها متفاوت بوده و استفاده از فقط یک راه‌حل برای تمامی خیابان‌ها کافی نیســت. طراحی خیابان با توجه به نیازهای خاص و فرصت‌هایی که بافت و محیط هر محله، کاربری‌ها و کاربران فعلی و آینده و ابعاد هر خیابان فراهم می‌سازد، باید صورت پذیرد.

◆ نهادهای مسئول در طرح خیابان کامل

بسیاری از ســازمان‌ها و معاونت‌های شــهرداری تهران در اجرای خیابان کامل نقش دارند. هر چند این موضوع مدیریت یکپارچه را کمی ســخت می‌کنــد؛ اما اگر این ارگان‌ها همه با هم در قالب یک ســازمان اجرایی بر اجرای خیابان‌های کامل نظارت کنند، این امیدواری وجود دارد که بسیاری از نقاط ضعف در عملیات اجرایی خیابان‌ها با نظرات کارشناسی مشخص و به رفع آنها اقدام شود.

خیابان به مثابه عرصه عمومی و فضای شهری و یکی از مهم‌ترین مکان‌های برقراری تعاملات اجتماعی باید از مطلوبیت بسیار بالایی برخوردار باشد. برای ارتقای کیفیت خیابان‌ها باید آنها را مانند هر فضای عمومی ارزشمندی معمارانه و هدفمند طراحی کرد. خیابان کامل را نه مهندسین ترافیک که معماران منظر طراحی می‌کنند

◆ فضاهایی برای مکث بیشتر

پلازاهــا یکی از آیتم‌های اصلی خیابان کامل هســتند. در هر فضای مرده شهر که بیش از ۳۰ متر مربع مساحت وجود داشته باشد می‌توان یک پلازا ایجاد کرد. پلازاهای کوچک با ایجاد فضاهای مکث نقش مهمی در فعال و پرنشاط‌شدن قلمروی عمومی دارند؛ در خیابان‌های کامل نقش پلازاها بسیار پررنگ است. در این میان پارکلت‌ها نیز می‌توانند در ایجاد فضاهای مکث در کنار پلازا و مبلمان‌های شهری کمک قابل توجهی کنند.

◆ اقتصاد خیابان کامل

اگر نگرش‌مان را به خیابان‌ها تغییر دهیم، خواهیم دید که خیابان‌ها مهم‌ترین فضاهای عمومی شــهر هستند. هر روز میلیون‌ها نفر در سطح شهر تردد می‌کنند و این موضوع خیابان را به مهم‌ترین سرمایه برای شهرداری‌ها مبدل کرده است. در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته جهان، خیابان‌ها سرمایه‌های بی‌پایانی هستند که بســیاری از درآمدهای پایدار شهر از درون آنها تأمین می‌شود. خیابان‌های کامل نیز از این موضوع مستثنا نیستند. فعالیت‌های عمومی، پیاده‌روهای شلوغ و پرجنب‌وجوش، تبلیغات محیطی، سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی، کافه‌ها و غرفه‌ها، فضاهای مکث و فرصت‌های بسیار دیگری در خیابان کامل وجود دارد که با یک برنامه‌ریزی صحیح می‌توان از آنها حداکثر بهره‌برداری را کرد. خیابان‌های کامل می‌توانند نبض اقتصادی شهر باشند؛ اگر درست اجرا و بهره‌برداری شوند. مشارکت بخش خصوصی در اجرا و بهره‌برداری از خیابان‌های کامل قطعا به موفقیت این طرح کمک قابل توجهی خواهد کرد.

◆ معماری خیابان کامل

خیابــان بــه مثابه عرصــه عمومی و فضای شــهری و یکــی از مهم‌ترین مکان‌هــای برقراری تعامــلات اجتماعی باید از مطلوبیت بســیار بالایی برخوردار باشد. برای ارتقای کیفیت خیابان‌ها باید آنها را مانند هر فضای عمومی ارزشــمندی معمارانه و هدفمند طراحی کــرد. خیابان کامل را نه مهندسین ترافیک که معماران منظر طراحی می‌کنند. برای فاصله‌نگرفتن از طرح معماری خیابان کامل، ضروری است تک تک اجزای آن به دقت جانمایی، طراحی و به درســتی اجرا شــوند و این کار نیازمند سند معماری منظر اســت. هر خیابان کامل باید یک ســند معماری منظر داشــته باشد که جزئیات طراحی قلمروهای مختلف را مشــخص کند و این ســند جزء ضروری کامل‌سازی خیابان است. در سند معماری منظر خیابان، المان‌های خاصی برای خیابان در نظر گرفته شده تا عابران مکث کنند، کتاب بخوانند، عکاسی کنند و لذت ببرند. خیابان کامل با داشتن فضای سبز، المان‌های آب‌نما و زیبایی‌های بصری که به دقت طراحی و جانمایی شده‌اند، قلمرو پیاده را به فضایی دوست‌داشتنی تبدیل می‌کند.

◆ اجرای خیابان کامل در تهران

هر چند در سال اول برنامه پنج ساله سوم هیچ خیابان کاملی در شهر تهران اجرا نشد، اما هدف از این کار ناتوانی شهرداری در اجرای خیابان‌های کامل نبــود؛ تهیه یک راهنمای جامع به منظــور ایجاد هماهنگی بین ارگان‌های ذی‌ربط و همچنین جلوگیری از هرگونه اشتباه هدف جلوگیری از طراحی خیابان‌های کامل در ســال اول برنامه بود. این امید می‌رود که در سال های باقی‌مانده از برنامه و با توجه ویژه شهرداری به این مصوبه مهم این کسری تا حدی جبران شود، هر چند کار دشواری است.

خیابان به مثابه محلی برای زندگی شهری

محمدمهدی عابدی
طراح شهری

این نوشتار در باب نقد فهم مدیران شهری ایرانی از مفهوم خیابان نوشته شده است. بنابراین من به عنوان یک طراح شهری سعی می‌کنم برخی مفاهیم را از منظر طراحی شهری -که به عنوان رشته اصلی متولی طراحی فضاهای شهری شناخته می‌شود-توضیح داده و آن را با برداشت رایج در مدیریت شهری مقایسه کنم. همچنین در این نوشتار تلاش دارم تا خیابان را به عنوان محلی برای زندگی و نه فقط محلی برای ترافیک شهری معرفی کنم.

قبل از آنکه بدانیم «خیابان» چیست باید در مفهوم «مسیر» تأمل کنیم؛ زیرا تجربه نشان داده است، مدیران شهری ما معمولا مفهوم «خیابان» را با مفهوم «مسیر» یکی می‌دانند و این موضوع باعث ایجاد سوءتفاهمات بسیاری در خوانش این فضای شهری شده است.

در ادبیات طراحی شهری «مسیرها» یکی از عناصر اصلی و زیربنایی‌ترین عنصر در ساختار ذهنی از یك شهر هستند که در اذهان شهروندان به صورت خطوطی ظاهر می‌شوند که ارتباط و اتصال نقاط مختلف شهر را میسر می‌کنند؛ به عبارتی مسیرها در عینیت به صورت انواع خیابان‌ها، کوچه‌ها و بن‌بست‌ها و بزرگراه و... خود را نشان می‌دهند. از این حیث آنها بیشترین سهم را نسبت به سایر فضاهای شهری دارند و بیشترین سطح را پس از اراضی مسکونی در هر شهر اشغال کرده‌اند.

آنچه از تعریف بالا می‌توان برداشت کرد این است که «مسیر» تقسیم‌بندی‌های متفاوتی ازقبیل کوچه، بن‌بست، بزرگراه و... دارد؛ پس «خیابان» یک دسته از فضاهای شهری‌ای است که به آن مسیر اطلاق می‌شود. از میان انواع مسیرهای یك شهر، طراحی خیابان‌های شهری بیشترین حساسیت و ظرافت را می‌طلبد؛ زیرا آنها مکان‌هایی هستند که تعاملات اجتماعی و جنب‌وجوش شهری در آنها به حداکثر کمی و کیفی خود رسیده، ذهن شهروندان را انباشته از خاطرات جمعی و ذهنیت‌های مشترك راجع به نوع و چگونگی حیات مدنی می‌کنند. خیابان‌های شهری سرشار از رویدادهای متعدد و متنوع هستند و شهروندان به دلایل گوناگون و در ساعات مختلف در آن حضور می‌یابند.

رجوع به مراکز مهم فعالیتی، خرید، تماشای مغازه‌ها و خرده‌فروشی‌ها، پرسه‌زدن و گردش، دیدن دیگران و دیده‌شدن به وسیله آنها همه و همه خیابان شهری را به فضایی متراکم از انواع رویدادهای جمعی و فردی برای شهروندان تبدیل کرده است، این خیابان‌ها همانند شهر فرنگی هستند که همواره قابلیت ارایه تصویری پیش‌بینی‌ناپذیری داشته و هر لحظه هیجان و نشاط خاصی را به تماشاچیانش می‌بخشد. از این رو خیابان‌های شهری در تصویر ذهنی شهروندان بیش از هر چیزی یك مکان متراکم از رویدادها و فرصت‌های متنوع زندگی شهری است. خیابان‌های شهری امکانات و قابلیت‌هایی خاص برای بروز طیف وسیعی از فعالیت‌ها و رفتارهای جمعی دارند؛ بیراه نیست اگر بگوییم در این میان حتی میادین شهری هم به پای آنها نمی‌رسند. قدرت فوق‌العاده ساختار شبکه خیابان‌های شهری برگرفته از گذشت زمان و به جا ماندن معانی و خاطرات خاص در آن است و این قدرت به حدی است که ساماندهی درست آنها در شرایط موجود، شهرها را از خیابان‌های شهری جدید بی‌نیاز می‌کند.

شهر رم، با تمامی شهرت و جذابیتش در جهان، هنوز هم به همان ساختار موجود احترام می‌گذارد و در عین حال پاسخگوی نیاز شهروندان و میهمانان خود است

شهر رم، با تمامی شهرت و جذابیتش در جهان، هنوز هم به همان ساختار موجود احترام می‌گذارد و در عین حال پاسخگوی نیاز شهروندان و میهمانان خود است. به طور خلاصه نیاز به فعالیت‌های اجتماعی مشروع که ما به ازای خارجی و اجتماعی رویاها هستند همواره در بشر وجود دارد، نیاز به اختلاط انسانی در تمامی فرهنگ‌ها وجود دارد ولی دور از دسترس‌بودن فضاهایی متناسب با این قضیه به‌سادگی اهمیت آن را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد. معمولا تسهیلات اجتماعی که خود را از شهر جدا و مستقل می‌کنند در زندگی جمعی شهروندان چندان مثمرثمر نخواهند بود. خیابان شهری جزو آن دسته از فضاهاست که همزمان با در اختیار قراردادن طیف وسیعی از فرصت‌ها (از دسترسی و جابه‌جایی تا پرسه‌زدن، گردش و تعامل اجتماعی)

یکی از مهم‌ترین بسترهای شهر برای تمرکز تسهیلات اجتماعی شهرها هستند.

برخی از این تسهیلات اجتماعی عبارتند از: ایجاد امکان رویارویی شهروندان مختلف در خیابان شهری و ایجاد امکان بروز رفتارها و فعالیت‌های متنوعی از انفرادی تا اجتماعی و دوستانه بین آنها. برای مثال: کافه‌های کنار خیابان شهری سازمان فضایی منحصربه‌فردی را به شهر عرضه می‌کنند. آنها مکان‌هایی هستند که شهروندان در حین آسودن و استراحت می‌توانند نظاره‌گر رویدادهای پیرامون خود باشند و به وسیله دیگران هم دیده شوند. در سال‌های اخیر این واقعه در شهرهای مختلف ما به‌تدریج شکل و مورد استقبال شهروندان هم قرار گرفته است.

اما در حال حاضر ما در شهرها با انواع مسیرهایی مواجه هستیم که بیشتر عملکرد جابه‌جایی و دسترسی را دارند. این روال به جایی رسیده است که دیگر مهندسان و مدیران شهری محورهای شهر را براساس تردد سواره به انواع «شریانی» دسته‌بندی می‌کنند، چیزی که شهروندان مفهومی از آن واژه‌ها در ذهن نداشتند و به هیچ‌وجه مورد تأیید طراحان شهری هم نیست.

حاکمیت اتومبیل بر همه فضاهای شهری‌مان، بخصوص مسیرها، شهرهای ما را به کویر آسفالتی بدل کرده است که بسته به فصول مختلف سال یا گرم و سوزان می‌شود یا سیل‌زده و یخ‌زده. این کویر آسفالت که جز در فاصله نسبتا کوتاه آغاز و انتهای کار روزانه مورد استفاده وسایط نقلیه قرار نمی‌گیرد، در بقیه اوقات تقریبا متروك می‌ماند و به این ترتیب موجب اسراف زمین و صرف مخارج هنگفت می‌شود. سرمایه عظیم عمومی که صرف ساختن جاده‌ها، خرید زمین برای تعریض معابر، پل‌ها، گاراژ و پارکینگ برای استفاده اتومبیل شخصی می‌شود، از توسعه دیگر وسایط نقلیه که متناسب‌تر برای مقاصد و مقیاس‌های مختلف دیگر است، جلوگیری می‌کند.

تسلط خودرو در شهرهایمان به حدی است که زندگی اجتماعی بیش از پیش از مسیرها حذف شده و سواره‌ها و پیاده‌ها را وادار به کشمکشی دائمی در تمامی عرصه‌های شهری کرده است. در حال حاضر حد و حدود سواره و پیاده در همه جا به هم ریخته و در هیچ جای شهر، تصمیم‌گیران تعریف دقیق و روشنی از اینکه اولویت را به حضور کدام یك (سواره یا پیاده) می‌دهند، به دست نداده‌اند.

امروزه نیاز به محورهایی با سرعت بالا در شهرهای معاصر امری اجتناب‌ناپذیر است ولی باید مراقب بود که مبادا با تبدیل خیابان شهری به محور عبوری باعث تخریب زندگی شهری و شبکه درهم تنیده حیات شهری شویم؛ زیرا ساماندهی و احیای یك خیابان شهری مستلزم دقت زیاد، زمانی طولانی و امکانات وسیع است که توجه ناکافی به آن می‌تواند در این میان نسلی را از داشتن عرصه‌های عمومی برای زندگی جمعی محروم کند. نتیجه اشتباهات متخصصان و مدیران ما باعث شده است تا شهروندان ما خیابان شهری را مجموعه‌ای از تداخل حرکت‌های سواره و پیاده و اغتشاش و بی‌نظمی، ترافیك و سروصدا و آلودگی تجربه کرده، آن را مترادف با اغتشاش، بی‌نظمی، سردرگمی و کلافگی بپندارند.

اقدامات سال‌های اخیر مدیران و طراحان در مورد خیابان‌های شهری اکثرا متوجه حل مسأله دسترسی خودرو به مناطق مرکزی شهر بوده است؛ به نحوی که این روال به مرور، شکاف بین کیفیات و توقعات مورد انتظار شهروندان را از خیابان شهری از یك سو و نقش و عملکرد تزریق‌شده به وسیله مدیران را از سوی دیگر روز به روز عمیق‌تر کرده و مشکلات عدیده‌ای را به وجود آورده است.

خیابان‌های شهری پتانسیل‌های فراوانی برای جذب شهروندان دارند. فرصت‌های متنوعی که این فضا در اختیار شهروندان قرار می‌دهد، باعث حضور افراد به دلایل گوناگون فردی و جمعی می‌شود. یکی از فعالیت‌هایی که همواره در خیابان شهری رخ می‌دهد، قدم‌زدن و پرسه‌زدن در طول آن است

نقش خیابان به عنوان مکانی برای تعاملات اجتماعی، دیدارها، برخوردها و صحنه حضور شهروندان شدیدا تضعیف و در عوض تبدیل به کانالی سرشار از دود و آلودگی و ترافیك و انواع مزاحمت‌های خواسته و ناخواسته شده است که نه تنها پیاده که سواره هم از آن فراری است و چه فاجعه‌ای عظیم‌تر از اینکه فرد از خانه دوم خود یعنی شهر فراری باشد. والدینی که برای پیاده و سوارکردن فرزندان خود در کنار مدارس توقف می‌کنند، ازدحام در جلوی سینماها، تئاترها و مراکز تفریحی و فراغتی به‌خصوص در ساعات شروع و پایان این فعالیت‌ها، تعطیلی ادارات و موسسات آموزشی، ازدحام سرویس‌ها و خودروها، پایان ساعت ختم مساجد و ازدحام افراد جلوی مساجد برای دیدار و گفت‌وگو، پارك خودروها، توقف تاکسی‌ها و انواع وسایل نقلیه خصوصی و عمومی برای انتقال مسافران، مسافرانی که در امتداد خیابان‌ها جابه‌جا ایستاده‌اند و مسافرکش‌هایی که دم‌به‌دم با توقف خود بر عدم سهولت حرکت دامن می‌زنند، همه و همه از جمله مواردی‌اند که باعث حضور بی‌پروا و بدون برنامه شهروند پیاده در حریم سواره می‌شوند.

خیابان‌های شهری پتانسیل‌های فراوانی برای جذب شهروندان دارند. فرصت‌های متنوعی که این فضا در اختیار شهروندان قرار می‌دهد، باعث حضور افراد به دلایل گوناگون فردی و جمعی می‌شود. یکی از فعالیت‌هایی که همواره در خیابان شهری رخ می‌دهد، قدم‌زدن و پرسه‌زدن در طول آن است. برای این گروه، دیدن مغازه‌ها، افراد، فعالیت‌های متنوع در طول فضا و بعضاً بدنه‌های زیبا یا خاطره‌انگیز جذابیت بالایی دارد. در این میان وجود دستفروش‌ها، دوره‌گردها و معرکه‌گیرها نیز در طول خیابان جزو امکانات بالقوه فضا هستند که با اعطای انرژی و هیجان به فضا نشاط خاصی را در پیاده‌ها ایجاد می‌کنند. ولی امروزه متأسفانه طراحی نامناسب مسیرهای پیاده و انواع تداخلات فعالیتی و حرکتی در طول خیابان شهری، باعث شده که بیش از هر چیزی، اختلال در حرکت پیاده و مزاحمت‌هایی که آنها در پیاده‌روها به وجود می‌آورند به چشم مدیران شهری بیاید و سایر جنبه‌های نشاط‌انگیز حضور آنها نادیده گرفته شود.

وجود برخی کاربری‌های ناسازگار در حاشیه خیابان شهری که سرریز کالا و ابزار به عرصه پیاده‌رو دارند یکی دیگر از مشکلات موجود در این محورهاست. کاربری‌هایی چون تعمیرگاه، صافکاری، تعمیر مبلمان، نجاری، آهنگری و مانند آنها عملا پیاده‌رو را مسدود می‌کند. درنهایت امروزه علاوه بر وجود انواع اغتشاشات رفتاری و فعالیتی در خیابان شهری و ناهماهنگی رویدادهای درون آن با هم به لحاظ بصری نیز با انواع آشفتگی‌ها در منظر عمومی خیابان شهری مواجه هستیم.

در گذشته پیشینیان ما این توانایی را داشته‌اند که فضاهایشان را براساس نیازهایشان شکل دهند. آنها درهم‌تنیدگی کارا و خاصی بین همه ابعاد زندگی‌شان در تمام فضاهای شهریشان به وجود آورده بودند. به این ترتیب فضاهای آنها همزمان معانی و عملکردهای متنوعی داشتند و می‌توانستند همواره پذیرای زندگی جمعی باشند. این در حالی است که امروزه در آستانه جامعه مدنی به علت روزمرگی و عمل‌گرایی مفرط، به تنها چیزی که توجه نمی‌شود عرصه‌ای مناسب برای وقوع حیات جمعی است. این مباحث به معنای تقلید و تکرار فضاهای گذشته نیست بلکه به این معناست که فضاهایمان را براساس نیازهای روحی، روانی و توقعات امروزی به نحوی که بستری مناسب برای تعاملات اجتماعی شوند نیز طراحی کنیم.

چشم‌انداز

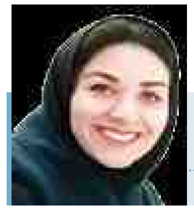
خیابان‌های کامل

منظور از خیابان‌های کامل خیابان‌هایی هستند که برای رفاه تمام کاربران طراحی شده است

نمایی از خیابان شانزه لیزه در پاریس

چگونه می‌توانیم خیابان‌ها را به سوی عملکرد اصلی‌شان سوق دهیم

تلاش برای تغییر



سیده مریم محله یوسفی
تنظیم و گردآوری

خیابان‌ها یکی از اصلی‌ترین فضاهای عمومی مشترک ما هستند که از گذشته تا به امروز شاهد تغییرات گسترده‌ای در مفهوم و کالبد فیزیکی آنها بوده‌ایم. اما با وجود این یکی از بحث‌برانگیزترین موضوعات در حوزه معماری و شهرسازی هستند که در اکثر مواقع نادیده گرفته شده‌اند. تصور ما همواره بر این بوده است که خیابان‌ها در درجه اول محدوده‌های برای حرکت و توقف اتومبیل و همچنین حمل‌ونقل کالا هستند. با این حال بهتر است میان مفهوم جاده و خیابان تمایز قائل شویم؛ چرا که جاده‌ها دو مکان دوردست مانند دو شهر یا روستا را به هم وصل می‌کنند و تأکید آنها بر حرکت بین دو مکان است اما خیابان‌ها مفهومی فراتر از یک کانال کاربردی دارند. آنها فضاهایی بینابینی هستند که امکان ایجاد شبکه پویایی از فعالیت‌های اجتماعی، اقتصادی و سیاسی را در سطح شهرها فراهم می‌کنند تا شهرها به زیستگاه حیاتی انسان‌ها تبدیل شوند. طبق اظهارات «ویلیام هالی وایت» یکی از اندیشمندان و منتقدان حوزه شهرسازی، خیابان همچون رودخانه‌ای است که زندگی شهری در آن جریان دارد و حضور مردم در خیابان صرفا برای گذر از آن نیست، بلکه می‌خواهند سهمی در زندگی مشترک شهری داشته باشند. از این‌رو با نیم‌نگاهی به تاریخ تحول خیابان در ایران درخواهیم یافت که مفهوم و عملکرد آن تا چه اندازه در ادوار مختلف تاریخ تغییر یافته است. خیابان جایگاه و نقشی اسطوره‌ای در تمدن ایران داشته است. برای نخستین‌بار از منظر آیینی به عنوان مکانی مقدس شناخته شد که ارتباط مستقیمی با بناهای زیارتی شهر داشته است. بعد از آن نیز به فضایی اختصاصی در باغ‌ها تبدیل شد که مکانی برای تفریح و فراغت بوده است. در عصر صفوی نیز خیابان به عنوان عرصه‌ای اجتماعی نقش مهمی در سازماندهی و توسعه شهرها داشته است. در عصر قاجار با رواج سفر ایرانیان به اروپا محورهای جدیدی پیرامون کاخ‌های سلطنتی و شهرها به اقتباس از خیابان‌های اروپایی احداث شد و این روند تا اواخر دوران قاجار و پهلوی نیز ادامه یافت و درنهایت منجر به تولید خیابان‌های کالبدی و عملکردی در سطح شهرها شد. با آنکه در دوران انقلاب اسلامی سطح انتظارات مردم از نقش خیابان‌ها بالا بوده است، اما شاهد آن هستیم که به سطح مکان‌هایی صرفا برای گذر تنزل یافته‌اند.

برداشت ما از یک شهر عمدتا از طریق خیابان‌ها و فضاهای عمومی آن شکل می‌گیرد؛ زیرا در چنین فضاهایی است که مبادلات و مراودات انسانی، تضادها و درگیری‌های میان جوامع و حتی رسالت هر مکان آشکار می‌شود

برداشت ما از یک شهر عمدتا از طریق خیابان‌ها و فضاهای عمومی آن شکل می‌گیرد؛ زیرا در چنین فضاهایی است که مبادلات و مراودات انسانی، تضادها و درگیری‌های میان جوامع و حتی رسالت هر مکان آشکار می‌شود. بنابراین اگر خیابان‌ها قادر به ایجاد بستر مناسبی برای برقراری روابط انسانی و حفظ امنیت در میان کاربران شهرها نباشند، ما به‌ندرت به چنین فضاهایی مراجعه خواهیم کرد. از این رو «لویی کان» یکی از پیشگامان معماری مدرن معتقد بود که خیابان باید یکی از بهترین فضاهای شهری باشد؛ زیرا خیابان نخستین نهاد شهری است. درواقع از نظر او خیابان یک فضای قراردادی است یا بهتر است بگوییم فضایی برای یک جامعه شهری است که دیوارهای پیرامون آن، برای استفاده عمومی کاربران، به شهر اختصاص داده شده است و سقف آن نیز از جنس آسمان است. اما امروزه خیابان‌ها به فضاهای سرد و بی‌روحی تبدیل شده‌اند که دیگر متعلق به خانه‌هایی نیستند که در مقابل آنها قرار دارند؛ در نتیجه دیگر خیابانی وجود ندارد و تمام آن چیزی که با آن مواجه هستیم، تنها یک جاده است. با وجود این در کنار همه این فضاهای از دست‌رفته، هنوز هم خیابان‌هایی در سطح شهرها دیده می‌شود که به عنوان سمبل قدرتمند قلمروی عمومی نقش‌آفرینی می‌کنند. چنین خیابان‌هایی چه از لحاظ کالبدی و چه محتوایی چشم‌انداز روشنی از فعالیت‌هایی که در یک فضای شهری در حال شکل‌گرفتن است، ارایه می‌دهند. ما حتی آنها را به یاد قهرمانان کشته شده، روسای جمهوری، شخصیت‌های ادبی، رهبران حقوق مدنی یا ستاره‌های قدیمی سینما نام‌گذاری می‌کنیم. علاوه بر آن بسیاری از فستیوال‌ها و حتی اعتراضات مدنی شهروندان نیز در بستر خیابان‌ها شکل می‌گیرد. تا زمانی که خیابان‌ها عملکرد خوبی در زندگی روزمره مردم داشته باشند و بتوانند ارتباط موثری میان مردم و شهر برقرار کنند، هیچ فضای عمومی دیگری قادر نخواهد بود که نقش آنها را در سطح شهر ایفا کند. در اواخر قرن نوزدهم، خودروها به امید ایجاد آزادی و استقلال برای مردم، در سطح خیابان‌ها ظاهر شدند.

همین امر سبب شد که اکثر خیابان‌ها تحت سلطه وسایل نقلیه قرار گیرند و فعالیت‌های اجتماعی عابران پیاده و دوچرخه‌سواران محدود شود. حتی بسیاری از خیابان‌هایی که زمانی به عنوان مراکز شهری چندمنظوره عمل می‌کردند، به فراموشی سپرده شدند و به حوزه اصلی و تقریبا انحصاری خودروها اختصاص یافتند. در نتیجه امروزه ما شاهد آن هستیم که تولید گازهای گلخانه‌ای افزایش و به‌دنبال آن کیفیت هوای شهرها نیز کاهش یافته و منجر به تغییر آب‌وهوا شده است. گذشته از مسائل مربوط به ترافیک و ایمنی، بسیاری از چالش‌های پرفشاری که نسل ما با آنها مواجه است به نوعی ارتباط مستقیمی با خیابان‌ها و محیط‌های ساخته شده دارد؛ زیرا دسترسی‌نداشتن به مکان‌های مناسب نه تنها منجر به کاهش فعالیت‌های بدنی و ایجاد انواع بیماری‌های مزمن و اپیدمی‌های رایجی از جمله چاقی شده است، بلکه به میزان انزوای گسترده اجتماعی و افسردگی در میان جمعیت سالمند نیز افزوده است. اما با وجود تمام مشکلات و معضلات موجود در شهرها در طی چند سال اخیر شاهد تغییرات بزرگی در سطح برخی از خیابان‌های شهرها بوده ایم؛ نه تنها از میزان حجم حضور اتومبیل‌ها در سطح خیابان ها کاسته شده بلکه شرایط بهتری نیز برای کاربران شهرها فراهم آمده است.

پس از گذشت بیش از یک قرن از توسعه و تحول خیابان‌ها، همواره این سوال مطرح می‌شود که چگونه می‌توانیم در جهت مخالف این روندها حرکت کنیم و خیابان‌ها را به سوی عملکرد اصلی‌شان یعنی همان فضاهای فعال عمومی سوق دهیم تا نقش برجسته آنها در شکل‌دادن به فرهنگ و تاریخ شهرها بر همگان نمایان شود.

از این‌رو مدت زمان زیادی است که مهندسان ترافیک (حمل‌ونقل) و طراحان شهری در تلاش هستند تا با ارزیابی ارزش خیابان‌های سطح شهرها روشی را کشف کنند که بتوانند بر مبنای آن حضور فعال مردم در سطح خیابان‌ها را افزایش دهند چرا که بسیاری از فعالیت‌های اجتماعی روزانه در بستر خیابان‌ها شکل می‌گیرد و احساس امنیت و پیوند اجتماعی میان شهروندان ارتباط بسیاری با فرم و نظم ساده خیابان‌ها دارد؛ به عبارتی خیابان عرصه‌ای برای بیان اجتماعی است. بنابراین جامعه امروز ما نیازمند آن است که به بررسی نقش دقیق خیابان به عنوان یک فضای تعاملی- اجتماعی و سیستمی که ارتباطات پیچیده‌ای میان فعالیت‌های شکل گرفته در بخش‌های مختلف آن وجود دارد، بپردازد.

خبر خوب آن است که طراحان و برنامه‌ریزان شهری، سازمان‌های دولتی و خصوصی، انجمن‌های محلی و حتی شهروندان عادی شهرها می‌توانند در سطح محلی و ملی بر روی پتانسیل‌های موجود در بستر خیابان‌ها متمرکز شوند و برمبنای آنها به سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌ریزی‌های مشخصی برسند تا خیابان‌ها بار دیگر به مکان‌هایی تعاملی و کاربردی تبدیل شوند.

درواقع در بستر چنین فرآیندی خیابان‌های مرکز شهر به جای آنکه صرفا مسیرهای یکنواختی از خانه به محل کار و عکس آن باشند، به مکان‌های فعال فرهنگی تبدیل می‌شوند. خیابان‌هایی که در مجاورت مجموعه‌های مسکونی نیز واقع شده‌اند، می‌توانند مناطق امنی برای بازی کودکان باشند و حتی مناطق تجاری این فرصت را خواهند داشت که با تبدیل به بلوارهای بزرگ شرایط یکسانی را برای حضور فعال عابران پیاده، دوچرخه‌سواران، فروشندگان و رانندگان فراهم کنند.

در اینجا ۱۰ اصل ارایه شده است که باید برای رسیدن به یک فضای فعال شهری در نظر گرفته شود. بدون وجود این ۱۰ اصل این مناطق صرفا به مکان‌هایی برای گذر تبدیل می‌شوند که هیچ عامل جذب‌کننده‌ای برای حضور افراد در خود ندارند.

ارتباط و پیوند بصری که میان سطح تراز ساختمان‌ها، پیاده‌روها و خیابان‌ها شکل می‌گیرد، نقش بسزایی در ایجاد امنیت و زیبایی در سطح بدنه شهرها دارد. این رابطه بر میزان درک مردم از شهر و نحوه استفاده از آن نیز تاثیر می‌گذارد

۱ کاربری‌های متنوع

چنانچه کاربری‌های مختلفی اعم از مسکونی، اداری و تجاری مانند کافه ها و رستوران‌ها در مجاورت یکدیگر قرار گیرند و زمینه‌ساز ادغام عملکردها در سطح یک منطقه از شهر شوند، آن‌گاه افراد بیشتری جذب منطقه خواهند شد و همین امر سبب می‌شود که محیط امن‌تر و دوستانه‌تری را تجربه کنیم. کاربری‌های مختلف با فعالیت‌هایی که دارند نه تنها موجب توسعه کسب‌وکارهای محلی می‌شوند بلکه به حفظ امنیت در فضاهای شهری کمک شایانی می‌کنند؛ زیرا هر چه تعداد حضور مردم بیشتر باشد، جرم‌وجنایت در سطح خیابان‌ها راحت‌تر مهار می‌شود. البته حضور فعال مردم نباید فقط مختص به روزها باشد در غیر این‌صورت شبها با مکان‌های ناامنی در سطح شهرها مواجه می‌شویم. طراحی فضاهای عمومی به نحوی که به هم‌زیستی مسالمت‌آمیز و استمرار حضور افراد در شهر ختم شود، می‌تواند روش مناسبی برای سرمایه‌گذاری در امنیت باشد.

۲ نماهای فعال

ارتباط و پیوند بصری که میان سطح تراز ساختمان‌ها، پیاده‌روها و خیابان‌ها شکل می‌گیرد، نقش بسزایی در ایجاد امنیت و زیبایی در سطح بدنه شهرها دارد. این رابطه بر میزان درک مردم از شهر و نحوه استفاده از آن نیز تأثیر می‌گذارد. «جین جیکوبز» یکی از منتقدان حوزه معماری و شهرسازی، معتقد است عمدتا این خیابان‌ها و پیاده‌روها هستند که نحوه درک و استفاده ما از فضاهای عمومی را نشان می‌دهند.

۳ ابعاد اجتماعی فضا و نشاط شهری

فضای عمومی به سبب آنکه عرصه‌ای فعال برای حضور همه افراد جامعه فراهم می‌کند از ابعاد اجتماعی مطلوبی برخوردار

است. خیابان‌های عریض و پررفت‌وآمد، میادین، پارک‌ها، پیاده‌روها، مسیرهای دوچرخه‌سواری و مبلمان‌های شهری مردم را به تعامل با محیط ترغیب می‌کنند و با ایجاد یک فضای فعال مثبت بر میزان شور و نشاط فضاهای شهری می‌افزایند. علاوه بر اینکه وجود فضاهای عمومی در مناطق پرتراکم شهری حائز اهمیت است، باید به حاشیه شهرها و مناطقی که دور از مراکز شهری واقع شده‌اند نیز توجه ویژه‌ای شود.

۴ مقیاس انسانی

بناهایی که در مقیاس بزرگ و با تراکم بالا در سطح شهرها ساخته می‌شوند، اغلب باعث بروز انواع بیماری‌های روحی در شهروندان می‌گردند. «یان گل» از معماران و شهرسازان دوره معاصر در یکی از مطالعات میدانی خود خاطرنشان کرد که مردم برخلاف آنکه در فضاهای خالی و غیرفعال سریع گام برمی‌دارند، در فضاهای فعال شهری تمایل بیشتری به پیاده‌روی آرام و درک فضاهای پیرامون خود دارند؛ زیرا احساس می‌کنند که در فرآیند طراحی به حضور آنها در فضاهای شهری توجه شده است.

۵ نورپردازی

نورپردازی کارآمد با افزایش حضور فعال مردم در شب منجر به افزایش ایمنی در سطح خیابان‌های شهر می‌شود. اگر هنگام نصب و اجرای سیستم‌های روشنایی به مقیاس عابران پیاده و دوچرخه‌سواران توجه نشود، میزان روشنایی لازم برای حرکت ایمن در خیابان‌ها فراهم نمی‌شود.

۶ توسعه اقتصاد محلی

فضاهای عمومی نه تنها با ایجاد مکان‌هایی برای فراغت و زندگی به نفع مردم عمل می‌کنند، بلکه پتانسیل توسعه اقتصاد محلی را نیز دارند. ایجاد شرایط امن و راحت برای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری منجر به دسترسی آسان به کسب‌وکارهای محلی پیرامون خیابان‌های شهر می‌شود.

فضاهای عمومی نه تنها با ایجاد مکان‌هایی برای فراغت و زندگی به نفع مردم عمل می‌کنند، بلکه پتانسیل توسعه اقتصاد محلی را نیز دارند. ایجاد شرایط امن و راحت برای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری منجر به دسترسی آسان به کسب‌وکارهای محلی پیرامون خیابان‌های شهر می‌شود

۷ هویت محلی

مشاغل کوچک یکی از مشخصه‌های اصلی هر محله شهری هستند که باید در طراحی فضاهای عمومی در نظر گرفته شوند. سوپرمارکت‌ها و فروشگاه‌های زنجیره‌ای می‌توانند سهم بسزایی در توسعه اقتصاد محلی داشته باشند اما معمولا مشارکت کمی دارند. مشاغل کوچک نیز می‌توانند در درازمدت تأثیرات قابل توجهی داشته باشند و بر میزان شخصیت و هویت یک مکان بیفزایند. از این‌رو لازم است در طراحی فضاهای شهری به ویژگی‌های فرهنگی و پویایی اجتماعی نیز توجه شود تا از این طریق بتوان رابطه‌ای مستحکم میان مردم و شهر برقرار کرد.

۸ خیابان‌های کامل

تا جایی که امکان دارد باید مناطق عمومی را به نحوی طراحی کرد که اصول خیابان‌های کامل و فضاهای همگانی در آنها رعایت شود. منظور از خیابان‌های کامل خیابان‌هایی هستند که برای ایجاد دسترسی ایمن، جذاب و راحت برای تمام کاربران اعم از عابران پیاده، دوچرخه‌سواران، خودروها و وسایل حمل‌ونقل عمومی طراحی شده است. پیاده‌روها، زیرساخت‌های دوچرخه‌سواری، مبلمان‌ها و تابلوهای شهری همه جزء عناصری هستند که یک خیابان کامل را تشکیل می‌دهند.

۹ مناطق سبز

پوشش گیاهی علاوه بر کمک در بهبود کیفیت هوا و کاهش درجه حرارت در تابستان، مردم را به فعالیت در فضاهای باز شهری ترغیب می‌کند. با افزایش میزان تراکم در شهرها دسترسی به فضای سبز عمومی اهمیت بالایی یافته است؛ زیرا جنگل‌های شهری می‌توانند با کاهش سطح استرس مردم، میزان رفاه اجتماعی را نیز در شهرها ارتقا دهند. باید خاطر نشان کرد که وجود درختان، گیاهان و باغچه‌ها برای حفظ تنوع زیستی و زهکشی آبهای سطحی شهری امری ضروری و استراتژیک است.

۱۰ مشارکت اجتماعی

مشارکت ساکنان در طراحی، برنامه‌ریزی و اداره فضاهای عمومی شهری یا محلاتی که در آن زندگی می‌کنند برای حفظ کیفیت این فضاها ضروری است.

فضای عمومی در هر محله و جامعه‌ای کاربرد و معنی خاص خود را دارد. مشارکت ساکنان نشان می‌دهد که فضاهای عمومی نیازهای متفاوت جامعه را تأمین می‌کنند؛ زیرا اگر فضایی قادر به پاسخگویی به خواسته‌ها و تمایلات مردم محلی نباشد، به‌ندرت مورد استفاده و محافظت عموم قرار می‌گیرد. بنابراین مشارکت اجتماعی یک اصل اساسی در ساخت فضاهای فعال شهری است.

هر روزه شاهد آن هستیم که تحولات ایجادشده در سطح جوامع، ظهور سیاست‌های جدید، پیشرفت تکنولوژی و گزینه‌های جدید حمل‌ونقل نحوه زندگی ما را در شهرها دستخوش تغییر می‌کند. شهرنشینی و میزان بالای تراکم چالش‌های خاصی را در ساختار برنامه‌ریزی و طراحی شهرها ایجاد می‌کند و همین امر نیز ما را وا می‌دارد تا درباره مدل‌های جدیدی که امکان توسعه و تحول آنها در آینده وجود دارد، بیندیشیم. با وجود این در میان تمام تحولاتی که روی می‌دهد، درجه اهمیتِ کیفیت زندگی در خیابان‌ها ثابت است و آنها همچنان به حضور پررنگ خود در شهرها ادامه می‌دهند.

خیابان محل زندگی انسان است نه ماشین

حذف‌کردن ماشین‌ها از فضای شهری چگونه بر تصور و سبک زندگی ساکنان تأثیر می‌گذارد

آرمین منتظری
خبرنگار

خیابان به عنوان یک شریان ارتباطی زیربنایی‌ترین عنصر در ساختار کالبدی هر مجموعه زیستی است. چنانچه کالبد یک مجموعه زیستی را مجموعه‌ای از فضاهای مثبت (کالبدی پر) و منفی (کالبدهای خالی) تصور کنیم، فضاهای مثبت فضاهای منفردی هستند که بر اثر یک نظم قراردادی فضاهای منفی یا جمعی را سازمان می‌دهند؛ به عبارت دیگر نظم همجواری کالبدهای پر، جداره و سیمای فضاهای خالی را به وجود می‌آورند. فضاهای جمعی حاوی ارزش‌های فرهنگی و محیطی جامعه است که در دوران مختلف شکل گرفته‌اند و بر ماست که با شناخت کل این ارزش‌ها تحول آینده فضاها را به طرزی هماهنگ و سازگار کنترل کنیم. در سراسر جهان ارتقای کیفی فضاهای شهری با هدف افزایش حضورپذیری و انجام انواع فعالیت‌های انسانی یکی از محوری‌ترین نقاط توجه برنامه‌ریزان و طراحان شهری است که در این میان فضای شهری خیابان به عنوان نخستین عرصه عمومی مرتبط با زندگی اجتماعی مردم نقشی اساسی را بر عهده دارد. با وجود این مهم مروری بر ادبیات دو قرن اخیر خیابان نشان از آن دارد که با پیشرفت تکنولوژی و ورود بدون کنترل خودرو در شهرها و غلبه آن بر پیاده، به همراه بی‌توجهی به حفظ و ارتقای کیفیت خیابان‌ها از منظر پیاده نقش اجتماعی خیابان در مقابل نقش دسترسی آن به فراموشی سپرده شده است. این نوع برخورد علاوه بر مشکلات ترافیکی و تداخل‌های نامناسب سواره و پیاده، منجر به بروز مشکلات هویتی شهروندان و مخاطبان در ارتباط با شهر شده است؛ بنابراین بازنگری همه‌جانبه فضای خیابان ضرورتی اجتناب‌ناپذیر به نظر می‌رسد.

در سال‌های اخیر ابتکارات بیشتر و بیشتری تلاش می‌کنند تا نقش مهم ماشین‌ها را در خیابان‌های شهری کم کنند. پروژه‌هایی مانند PARK(ing) Day و محله در حرکت (Neighborhood in Motion) نشان می‌دهند که حذف‌کردن ماشین‌ها از فضای شهری چگونه بر تصور و سبک زندگی ساکنان تأثیر می‌گذارد. برای مثال شهر گنت در بلژیک یک برخورد پایین به بالای دیگر در پیش گرفته است که در آن ۱۶ خیابان مسکونی به یک فضای مشترک برای کمتر از دو و نیم ماه تبدیل شدند.

همه این اتفاقات در سال ۲۰۱۳ با تعدادی از افراد فعال که با سیاست نگران‌کننده گنت درباره آینده حمل‌ونقل مشغول بودند، شروع شد. آنها برای اینکه به مردم نشان دهند وقتی خیابان‌ها به جای ماشین‌ها به وسیله انسان‌ها استفاده می‌شود، چه تفاوت‌هایی به وجود خواهد آمد، ایده «لیفستراتن» (Leefstraten) را ارایه دادند که به معنی خیابان‌های زنده است. لیفستراتن تجربه‌ای است که اجازه می‌دهد ساکنان خیابان‌های خود را به جایی که همیشه آرزویش را داشتند، تبدیل کنند. با حذف ماشین‌ها و پیداکردن جاهای دیگری برای پارک‌کردن، فضاهای جدیدی فراهم می‌شد که به جاهایی برای سرسره، زمین بازی پتانک (نوعی بازی توپی)، فضای پرندگان، نوشیدنی‌فروشی‌های موقتی و چمن مصنوعی و نیمکت‌های پیک‌نیک تبدیل می‌شد.

یکی از جالب‌ترین عناصر این است که این فرآیند به وسیله خود ساکنان انجام می‌شود. همه مکان‌ها نتایج متفاوتی داشتند که به شیوه‌های مختلفی از آنها استفاده می‌شد و حتی برخی بدون استفاده باقی ماندند. تمامی ساکنان ایده خاص خود را برای استفاده از خیابان دارند که باعث می‌شود فرآیند تصمیم‌گیری بسیار محلی باشد. نخستین موردی که به چشم می‌خورد، استفاده از فضا پارکینگ‌های خیابان‌هاست که بسیار هم ضروری هستند. دومین مورد صدای زیادی است که از صحبت‌کردن افراد با یکدیگر خصوصا در ساعات عصر فضای خیابان را پرکرده است.

هنگامی‌که همه‌چیز تکمیل و یک خیابان به خیابانی زنده تبدیل شود، تقریبا هیچ‌کس ناراضی نخواهد ماند! نه‌تنها به دلیل فضای زنده تازه به‌دست‌آمده بلکه به خاطر اینکه همه در فرآیند آن نظر دادند. موفقیت گنت منجر به ابتکارات در شهرهای مختلف در سراسر هلند و بلژیک شده است و برای هر شهر و ساکنانش که می‌خواهند فضایی برای مردم به جای ماشین‌ها بسازند به نظر مناسب می‌آید.

ساکنان محیط‌های شهری نیازهای اجتماعی بسیاری دارند که برای برطرف‌کردن این نیازها، وجود فضاهای شهری با شرایط لازم برای انجام فعالیت‌ها مختلف، برقراری تعاملات اجتماعی، حضور در فضا و امکان گذراندن اوقات فراغت و حرکت بدون تداخل با خودرو و سایر وسایل نقلیه امری ضروری است. طی دهه‌های گذشته و با سلطه‌یافتن خودرو بر شهرها، پروژه‌های بسیاری در سطح شهرها با هدف حذف یا کاهش حضور خودرو از فضاهای شهری و تزریق سرزندگی و حیات اجتماعی به این فضاها انجام شده است. تجربه شهر گنت کشور بلژیک نیز به دنبال همین هدف و حرکت به سمت فضاهای شهری انسان‌مدار انجام شده است.

ساکنان محیط‌های شهری نیازهای اجتماعی بسیاری دارند که برای برطرف‌کردن این نیازها، وجود فضاهای شهری با شرایط لازم برای انجام فعالیت‌ها مختلف، برقراری تعاملات اجتماعی، حضور در فضا و امکان گذراندن اوقات فراغت و حرکت بدون تداخل با خودرو و سایر وسایل نقلیه امری ضروری است

ده‌ها سال بود که خیابان‌ها به مکان‌هایی تبدیل شده بودند که باید در تملک وسایل نقلیه و اتومبیل‌ها بودند. اما حالا سال‌هاست که این طرز فکر عوض شده و مقامات و برنامه‌ریزان شهری دریافته‌اند که خیابان‌ها نقش بسیار گسترده‌تری در زندگی روزمره شهروندان دارند. نخستین‌بار دولت انگلیس بود که در سال ۲۰۰۷ دستورالعملی را برای به کار گرفتن ابتکارات جدید در خیابان‌ها تهیه و تدوین کرد. در بخشی از این دستورالعمل آمده بود: «در پنجاه سال گذشته طراحی خیابان‌ها و برنامه‌ریزی برای آنها در انگلیس و بسیاری از کشورها به وسیله مهندسان ترافیک انجام می‌شد؛ کسانی که به طور طبیعی عبور و مرور وسایل نقلیه را در اولویت طراحی‌های خود قرار می‌دادند. این روند موجب شد محیط خیابان‌ها تبدیل به فضایی شود برای شهروندان پیاده ازقبیل کسانی که از خیابان را برای سفرهای درون‌شهری با پای پیاده و یا مکانی برای فعالیت اقتصادی یا فرهنگی و اجتماعی استفاده می‌کنند».

در این دستورالعمل همچنین تأکید شده که شرکت‌های حمل‌ونقل عمومی و پلیس و مهندسان ترافیک جزئیات طراحی و برنامه‌ریزی خیابان‌ها را براساس استانداردها و قوانین حمل‌ونقل و تسهیل عبور و مرور اتومبیل‌ها تعیین کرده‌اند و در این طرح‌ها هیچ توجهی به بسیاری از فعالیت‌های دیگری که می‌توان در خیابان انجام داد، نکرده‌اند.

به همین دلیل در دستورالعملی که دولت انگلیس آن را تهیه کرده، مفاهیم جدیدی به موضوع خیابان‌های شهری افزوده شده است؛ برای مثال در این دستورالعمل خیابان‌هایی که در آنها حرکت در اولویت است را «نقاط ارتباطی» نامیده و خیابانی را که خود مقصد و جایی است برای رخ‌دادن برخی فعالیت‌ها «مکان» نامیده‌اند. بر این اساس در این دستورالعمل تأکید شده که اگرچه نظر برنامه‌ریزان حمل‌ونقل عمومی و مهندسان ترافیک در خیابان‌هایی که «نقاط ارتباطی» هستند، اولویت دارد اما این طراحان شهری هستند که باید در خصوص خیابان‌هایی که «مکان» هستند، نظر داده و تصمیم‌گیری کنند.

در سال ۲۰۰۸ نیز اداره حمل‌ونقل نیویورک طرحی مشابه به نام طرح استراتژیک پایدار را برای خیابان‌ها ارایه کرد. در این طرح از خیابان‌ها به عنوان «مکان‌هایی حیاتی و مهم» یاد شده که «موجب شکوفایی فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی می‌شوند». در این طرح همچنین سلسله‌ای از برنامه‌های دارای اولویت فهرست شده تا «خیابان‌ها به جای اینکه مکانی برای عبور باشند، خود به مقصد تبدیل شوند». برای مثال این طرح را می‌توان در میدان‌های عمومی، افزایش برگزاری برنامه‌های هنری در خیابان‌ها و طراحی پیاده‌راهای موقتی و دائمی مشاهده کرد.

در سال‌های بعد از آن نیز در بسیاری از کشورها نگاه طراحان شهری به خیابان‌ها متحول شد؛ آنها خیابان‌ها را به عنوان مکان در نظر می‌گیرند نه جایی برای عبور. در نتیجه این نگاه بود که گستره زیادی از طرح‌ها و ابتکارات و سیاست‌های شهری در بسیاری از شهرهای بزرگ دنیا به اجرا گذاشته شد. آنچه در ذیل می‌آید نمونه‌هایی است از این ابتکارات و طرح‌ها که در شهرهای مختلف به اجرا درآمده است:

◆ شهروندان را تشویق کنید در جریان تعمیرات شهری مشارکت کنند. اداره حمل‌ونقل شهر پورتلند در آمریکا برنامه‌ای را تحت عنوان تعمیر تقاطع‌ها به اجرا درآورد و در این برنامه از شهروندان خواست تا آنها هم به هر شکلی که می‌توانند مشارکت کنند. در این طرح به شهروندان اجازه داده شد تا با کسب اجازه از مقامات شهری تقاطع‌ها را رنگ کنند، در اطراف آن نیمکت نصب کنند، گیاه بکارند و کیوسک قرار دهند تا تقاطع‌ها به مکانی برای تجمع شهروندان محله تبدیل شود. تحقیقاتی که درباره این طرح انجام شده نشان می‌دهد مشارکت شهروندان موجب شده ارتباط اجتماعی میان آنها بیشتر شده و محله حس فعال‌تر و زنده‌تری به خود بگیرد و علاوه بر این سلامت عمومی نیز افزایش یابد.

◆ بگذارید ساکنان خود طراحی پیاده‌روها را برعهده بگیرند. اداره حمل‌ونقل سیاتل به ساکنان هر محله اجازه می‌دهد که خودشان در طراحی چهارراه‌ها مشارکت کنند. این کار به این شکل انجام می‌شود که شهروندان می‌توانند درخواست‌های خود را به صورت آنلاین برای

مقامات شـهری ارسـال کنند. این طرح به این علت اجرا می‌شود که هر محله‌ای هویت خود را داشـته باشد و به ساکنان این فرصت داده می‌شود تا از طریق برقراری ارتباط و تبادل نظر با همسایه‌های خود آنها را بیشتر بشناسند.

◆ در شـهر آلبرتا کانادا مقامات شـهری به شکل فعال به شهروندان اجازه می‌دهند مراسـم و جشن‌های خود را در خیابان برگزار کنند. ۱۰ روز پیش از برگزاری مراسـم، شـهروندان باید به صورت آنلاین یک درخواست ثبت کنند. در کنار آن هم باید یک نامه با امضای ساکنان محله مبنی بر موافقت آنها با برگزاری مراسم ارسال کنند. در وب‌سایتی که برای این کار در نظر گرفته شده است راهنمایی برای برگزاری چنین مراسمی درج شده است.

◆ در بوگوتـا، پایتخت کلمبیا، هر یکشـنبه حـدود ۱۵۰ کیلومتر از خیابان‌های شهر به روی اتومبیل‌ها بسته می‌شود. این ممنوعیت تردد اتومبیل‌ها برای مدت هفت سـاعت ادامه می‌یابد و حالا دیگر نوبت شـهروندان است که با پای پیاده، سـوار بر دوچرخه و اسکوتر از این خیابان‌ها اسـتفاده کنند. برخی ترجیح می‌دهنـد بدوند، برخی دیگر برنامه‌هـای هفتگی برگزار می‌کنند و برخی گروه‌ها نیز برنامه ورزش ایروبیـک انجـام می‌دهند. این اقدام که گفته می‌شـود هر هفته یک میلیون و ۸۰۰ نفر را جذب می‌کند موجب شده برخی دیگر از شهرها نیـز چنین برنامه‌ای را اجرا کنند. این طـرح خیابان را به مدت هفت سـاعت تبدیل به پارکی بزرگ می‌کند و شـهروندان از همه سنین و با هر پیشینه‌ای می‌توانند از این فضا به هر شکلی که می‌خواهند استفاده کنند. برخی از شهرها نظیر میاناپولیس در ایالت مینه‌سوتا آمریکا هم به طور کلی تردد اتومبیل را در برخی خیابان‌ها ممنوع کرده‌اند. در شهر گورگان هند نیز هر یکشنبه خیابان اصلی شهر به روی اتومبیل‌ها بسته می‌شود و مردم می‌توانند از برنامه‌هایی که در این خیابان برگزار می‌شود به صورت رایگان استفاده کنند.

◆ سان‌فرانسیسکو یکی از شهرهای بزرگ آمریکاست که بیشترین توجه را به حاکم‌کردن فضای زندگی در خیابان‌ها معطوف کرده است. در بسـیاری از خیابان‌های این شهر فضایی در میانه خیابان‌ها طراحی شده است. در این فضای نیمکت نصب شده، اسباب سرگرمی تعبیه شده و حتی کافه‌هایی کوچک طراحی شده تا مردم بتوانند اوقات خود را در ایـن فضاها بگذرانند. لس‌آنجلس نیز یکی از شـهرهای ایالت کالیفرنیاست که بیشترین تعداد خیابان را دارد. معمولاً درخیابان‌های این شهر اتومبیل‌ها به عابران ترجیح داده شده‌اند؛ اما اخیرا مقامات این شهر طرحی به نام «خیابان‌های مردمی» را به اجرا گذاشته‌اند. براساس این طرح خیابان‌ها امکانات بیشتری را به عابران پیاده ارایه می‌کنند و در آنها فضاهایی برای وقت‌گذرانی عابران پیاده طراحی شده است. ایجاد مسیرهای دوچرخه، مسیرهای دو و میدان‌های بدون اتومبیل از جمله فاکتورهایی است که در این طرح لحاظ شده است.

◆ یکی از برنامه‌های شهرداری نیوریورک برای جذاب‌ترکردن فضای خیابان‌ها استفاده از هنر است. براساس طرح شهرداری نیویورک برخی هنرمندان با همکاری برخی سازمان‌ها به استخدام درمی‌آیند تا فضای خیابان‌ها را جذاب‌تر و چشم‌نوازتر کنند؛ برای مثال طرح نقاشی‌کردن بر روی موانع بتنی در وسط خیابان‌ها یکی از این طرح‌هاست. شهرداری نیویورک با اختصاص یارانه تلاش می‌کند هزینه خریداری رنگ و مواد نقاشی برای هنرمندان کاهش یابد.

◆ حمایـت از نمایش‌هـای خیابانی یکی از دیگـر از ترفندها برای تغییر حال‌وهوای خیابان‌هاسـت. این کار باعث می‌شود خیابان‌ها به مکانی جذاب، هیجان‌انگیز و اجتماعی تبدیل شوند. ملبورن استرالیا یکی از شهرهایی است که در این خصوص شهرت دارد. البته اجرای نمایش‌های خیابانی به هر سبکی نیازمند دریافت مجوز است که این مجوز نیز در اسـرع وقت صادر می‌شـود. این نمایش‌ها مسـلما نباید خطری برای شهروندان ایجاد کند. رمز موفقیت ملبورن در این زمینه این است که رابطه خوبی میان مقامات شهری و گروه‌هایی که نمایش خیابانی اجرا می‌کنند، وجود دارد. درواقع شهرداری ملبورن دفتری را برای مدیریت نمایش‌های خیابانی دایر کرده است؛ حتی گاهی اوقات زمان اجرای این نمایش‌ها در روزنامه‌های محلی نیز چاپ می‌شود.

◆ سال گذشته شهرداری نیویورک دست به ابتکار جالبی زد. مقامات شـهری اعلام کردند بودجـه‌ای ۳۰ میلیون دلاری بـرای خیابان‌های شـهر در نظر گرفته‌اند و از مردم خواستند تا اولویت‌های خود را برای خرج‌کردن این بودجه به اطلاع مقامات شهری برسانند. در نتیجه این فراخوان پروژه‌هایی در اولویت قرار گرفت؛ برای مثال قرار بر این شد که مبلغ ۵۰ هزار دلار برای تعمیر پیاده‌روها، مبلغ ۲۵۰ هزار دلار برای طراحی چهارراه‌ها، مبلغ ۲۰۰ هزار دلار برای بهبود وضعیت مسیرهای دوچرخه‌سـواری و مبلغ ۳۰۰ هزار دلار برای کاشت درختان جدید در حاشیه خیابان در نظر گرفته شود.

◆ در تگزاس طرحی به نام «خیابان‌های کامل» ارایه شد. براساس آنچه مقامات شهری تگزاس ارایه کرده‌اند، خیابان‌ها باید همه معیارهای یک مکان زنده و پویا را در خود داشـته باشند. برای این منظور فهرستی از فاکتورهای مورد نیاز یک خیابان تهیه شد که عبارت بودند از: درخت، آثار هنری، پیـاده‌روی ایمن، کافه‌های کنار خیابان و دسـتفروش‌ها. از نظـر مقامات شـهری تنها این نوع خیابان‌ها هسـتند که به مکانی اجتماعی تبدیل می‌شوند. بیش از ۷۰۰ نهاد و موسسه در سراسر تگزاس این طرح را سرلوحه کار خود قرار دادند.

تبدیل‌کردن شهر به مکانی برای حرکت دوچرخه‌سواران پیامی قدرتمند در خود دارد که می‌گوید خیابان تنها برای تردد اتومبیل‌ها نیست. مینیاپولیس آمریکا با وجود هوای سرد و خشکش از مدل شهر کپنهاگ دانمارک استفاده کرده و مسیر پیاده‌روی و دوچرخه را در اولویت قرار داده است

◆ تبدیل‌کردن شـهر به مکانی برای حرکت دوچرخه‌سـواران پیامی قدرتمنـد در خود دارد که می‌گوید خیابان تنهـا برای تردد اتومبیل‌ها نیسـت. مینیاپولیس آمریکا با وجود هوای سـرد و خشکش از مدل شهر کپنهاگ دانمارک اسـتفاده کرده و مسیر پیاده‌روی و دوچرخه را در اولویت قرار داده است. در این شهر بیش از ۳۵۰ کیلومتر مسیر دوچرخه‌سـواری ساخته شده است که بیش از ۱۷۰ کیلومتر آن اساسا برای دوچرخه‌سواری است.

◆ یکی دیگر از اسـتفاده خیابان‌ها در شـهرها می‌تواند این باشد که اولویت به عابران پیاده داده شـود. میدان ریبابلیکا در فرانسـه تا سال ۲۰۱۳ قبل از اینکه تغییر شکل یابد، بشدت شاهد ترافیک اتومبیل‌ها بود. درواقع ترافیک اتومبیل‌ها دوسوم فضای میدان را به خود اختصاص داده بود؛ اما درنهایت طراحی این میدان تغییر کرد و فضای بیشتری از میدان خالی شد؛ ۶ مسیر اتومبیل برداشته شد و اتومبیل‌ها تنها اجازه یافتند در حاشیه میدان حرکت کنند. حالا این میدان فضایی دو هکتاری با نیمکت‌هایی برای نشستن، دو ردیف درختکاری و فضاهای خالی برای عابران پیاده دارد.

◆ در پایتخت نیوزلند، نیز مقامات شهری ابتکار جالبی به کار برده‌اند. این طرح که «برنامه فضای مشترک» نام دارد بر این اساس استوار شده است که سرعت اتومبیل‌ها در مکان‌هایی که عابران پیاده در آن حرکت می‌کنند بشدت کم می‌شود اما همچنان اتومبیل‌ها اجازه عبور و مرور دارند. در واقع این اتومبیل‌ها هستند که باید از عابران برای عبورکردن اجازه بگیرند. از سـال ۲۰۱۱ در پنج خیابـان بزرگ اوکلند این طرح به اجرا درآمد. نتیجه این شـد که تعداد عابران پیاده بیشـتر شدند، تعداد اتومبیل‌ها کاهش یافت و رونق اقتصادی فروشگاه‌ها و رستوران‌ها نیز بسیار بیشتر شد.

نیویورک سالانه ۱۴ میلیون تن زباله تولید می کند

تعویض سطل‌های زباله به‌خاطر رفاه رفتگران

تهران‌شهر: شـهروندان نیویورک ممکن است هرگز به ۲۳ هزار سطل زبالـه‌ای که در خیابان‌های این شـهر قـرار دارند توجهی نکرده باشند. سطل آشغال‌های آهنینی که دیگر تبدیل به بخشی از مبلمان شهری این شهر شده‌اند. از این سطل آشغال‌ها از دهه ۳۰ میلادی استفاده می‌شود و وزن‌شان وقتی خالی است چیزی حدود ۱۵ کیلوگرم می‌شود؛ معنایش این است که کارگران جمع‌آوری زباله باید سطلی به وزن ۵۰ کیلوگرم را بلند کنند تا محتویاتش را خالی کنند. این شغل یکی از خطرناک‌ترین شغل‌هاست. براساس تحقیقی که در این زمینه انجام شده آسیب‌های مرگبار در این کارگران گزارش شده و از هر ۱۰۰ هزار نفر از آنان ۳۳ نفرشان بر اثر چنین آسیب‌هایی جان خود را از دسـت می‌دهند. علاوه بر این سطل آشغال‌ها دهانه گشادی دارند و هر آشـغالی می‌توان در آنها ریخت و موش‌ها هم که در این سـطل‌ها جولان می‌دهند.

اما اخیرا مقامات شهرداری نیویورک اعلام کرده‌اند که طراحی جدیدی برای این سطل آشغال‌ها ارایه کرده‌اند. مقامات شهری یک سال و نیم پیش مسابقه‌ای برای طراحی سطل آشغال‌ها در نیویورک برگزار کردند که در این مسـابقه بیش از ۲۰۰ طرح پذیرش شـد. برنده این مسـابقه طرحی بود که در آن سطل آشغال به گونه‌ای طراحی شده بود که یک پوسـته بیرونی فلزی و یک پوسـته درونی پلاستیکی داشت که قابل جداشـدن بود. پوسـته درونی تنها ۵ کیلو وزن داشت و به این ترتیب کارگران جمع‌آوری زباله خیلی راحت می‌توانستند آن را بلند کنند. دری که در بالای این سطل حالت کشویی خودکار داشت و علاوه بر این به صورتی بود که افراد نمی‌توانستند هر آشغالی را با هر سایزی درون آن بریزند و وقتی سطل پر می‌شد در سطل دیگر باز نمی‌شد. موش‌ها هم دیگر نمی‌توانستند وارد سطل شوند. قرار است از این سطل‌ها در سال آینده به صورت آزمایشـی در برخی نقاط شهر استفاده شود. چنانچه نتایج مثبت بود، مقامات شهرداری قصد دارند سفارش تولید انبوه این سطل‌ها را صادر کنند.

در فراخوانی که برای این مسابقه صادر شده بود برخی از جزئیات نیز ذکر شده بود و طراحان باید براساس همان جزئیات طراحی‌شان را ارایه می‌کردند. مسلما طراحی یک سطل آشغال برای خانه کار آسانی است اما اگر قرار باشـد سطل آشغالی طراحی شـود که هر روز در معرض دید میلیون‌ها نفر باشـد و به جزیی از مبلمان شهری تبدیل شود، باید جزئیات بیشتری در خصوص طراحی آن در نظر گرفته شود. علاوه بر این کاربردی‌بودن آنها نیز از موضوعات مهم بود؛ اینکه چطور کارکنان جمع‌آوری زباله بتوانند به راحتی آنها را جابه‌جا کنند.

نکتـه مهـم دیگر گنجایش این سـطل‌ها بـود. در نیویـورک همواره سطل‌های آشغال سرزیر می‌شوند و بیشـتر اوقات اضافه‌های آشغال در کنار خیابان دیده می‌شـود. مقامات شـهری نیویورک سال‌هاست که سـعی می‌کنند این مشکل را برطرف کنند اما حالا به نظر می‌رسد با این ابتکار تازه این مشـکل هم حل شـده باشـد. یکی از معضلاتی که در شـهر نیویورک آمریکا بسـیاری از مردم با آن روبه‌رو هستند، مسـأله جمع‌آوری زباله‌ها و انباشـت آنها در معابر اصلی شهر است؛ این شهر سـالانه ۱۴ میلیون تن زباله تولید می‌کند که نسبت به دیگر شـهرهای جهان بسیار بیشتر است. نیویورک همچنین متراکم‌ترین شهر آمریکاست و خیابان‌های باریک و پرترافیک آن جمع‌آوری تمام زباله‌ها را از سطح شهر با مشکل روبه‌رو می‌کند؛ نیویورکی‌ها کیسه‌های پاره‌شده و پر از پوست موز، قهوه و مواد غذایی فاسدشده خود را مقابل منازل‌شان رها می‌کنند. بسیاری از فعالان شهری معتقدند سطل‌های زباله در سـطح شهر تناسـبی با جمعیت موجود در نیویورک ندارد و این موضوع باعث می‌شـود تا نیمه‌های شب، ردیفی از زباله‌ها سراسر کوچه‌ها و خیابان‌های مناطق پرجمعیت را اشغال کند؛ زباله‌هایی که نخستین و مهم‌ترین منبع تأمین غذایی موش‌های نیویورک هستند.

یکی از معضلاتی که در شهر نیویورک آمریکا بسیاری از مردم با آن روبه‌رو هستند، مسأله جمع‌آوری زباله‌ها و انباشت آنها در معابر اصلی شهر است

علاوه بر این زباله‌های جمع‌شده در معابر و خیابان‌های این شهر باعث آلودگی‌های زیست‌محیطی و افزایش بیماری‌ها شده است؛ زباله‌ها با انتشـار گازهای گلخانه‌ای و افزایش آلاینده‌های سطح زمین بیماری آسم را تشدید کرده و سایر مشکلات جسمی را به همراه دارند.

نگاهی به دو ایده که در حال جهانی‌شدن هستند

خیابان را پس بگیریم

چه می‌شـود اول برای مدت‌زمان یک مـاه اتومبیل‌ها از خیابان حذف شوند؟ این دقیقا طرحی است که آنها «محله در حرکت» نامیده‌اند؛ یک محله، یک ماه بدون اتومبیل.

در سـپتامبر سال ۲۰۱۳، در شهر سوالن کره جنوبی تجربه‌ای به اجرا درآمد که برای شهروندان تازگی داشت. برای مدت زمان یک ماه همه ساکنان محله هائن‌گانگ اتومبیل‌هایشان را کنار گذاشتند. هدف این طرح که به وسیله کنراد اتو زیمرمن پیشنهاد شده بود، این بود که مردم شهر زندگی روزانه بدون اتومبیل را تجربه کرده و بتوانند خیابان‌های محله را از جایی خشک که تنها محل رفت و آمد وسایل نقلیه است، به مکانی که نبض زندگی در آن می‌زند تبدیل کنند.

مردم محله که از اتومبیل‌هایشـان محروم شده بودند، مجبور شدند از روش‌های جدید برای حمل‌ونقل اسـتفاده کنند. شهرداری سرویس تراموا را در دسـترس قرار داد و علاوه بر این ۴۰۰ دوچرخه و تعدادی اسکوتر برقی نیز در اختیار شهروندان گذاشت. بعد از گذشت ۳۰ روز، سـاکنان محله هائن دونگ نه تنها از کیفیت هوای بهتری برخوردار بودند بلکه از آلودگی صوتی وسایل نقلیه نیز رها شده و توانسته بودند در خیابان‌ها نوعی زندگی اجتماعـی را تجربه کنند که پیش‌تر از آن غافل بودند. بـه طور طبیعی طی آن یک ماه فعالیت‌های فرهنگی و اجتماعی مردم محله به طرز چشمگیری افزایش یافت. با حذف‌شدن بیـش از هزار و ۵۰۰ اتومبیل از محله، سـاکنان بـار دیگر فضاهای عمومـی را در اختیار گرفتند. کافه‌ها و رسـتوران‌ها میز و صندلی‌ها را در پیاده‌روها قرار دادند و کودکان بازی‌کردن در خیابان‌ها را از سـر گرفتند. افراد سـالمند نیز به راحتی در محله می‌چرخیدند و گردش می‌کردند. حتی برخی شـب هنگام مسابقات بدمینتون را در خیابان به راه می‌انداختند. داستان این شهر در کتاب اتوزیمرمن به نام «شهر در حرکت» آمده اسـت. صبح روز اول اکتبر، اتومبیل‌ها بار دیگر به محله بازمی‌گردد و کتاب با این پرسـش تمام می شود که «چه چیزی باقـی مانده؟» حالا که بار دیگر اتومبیل‌های شاسـی‌بلند خیابان‌ها و کوچه‌های محله را فتح کرده‌اند، از آن تجربه چه باقی مانده است؟

تصور کنید که خیابان به محل کارتان تبدیل شود و بتوانید در گوشه‌ای از آن روی یک صندلی بنشینید، لپ‌تاپ‌تان را بر روی میز بگذارید و به کارهای روزانه‌تان برسید

◆ «روز پارک» ایده خلاقانه برای تغییر کاربری خیابان‌ها

تصور کنید که خیابان به محل کارتان تبدیل شود و بتوانید در گوشه‌ای از آن روی یک صندلی بنشینید، لپ‌تاپ‌تان را بر روی میز بگذارید و به کارهای روزانه‌تان برسید. این ایده که حالا در حال فراگیر شدن است «روز پارک» نامیده شده است؛ به این معنا که به جای اینکه اتومبیل‌ها فضاهای پارک خیابان‌ها را اشغال کنند این شهروندان هستند که از این

فضاها اسـتفاده می‌کنند. این ایده حالا به‌تدریج در حال جهانی‌شدن اسـت. در سـال ۲۰۰۵ برای نخستین‌بار یک اسـتودیو طراحی به نام «ریبار» در سان‌فرانسیسـکو ایده خلاقانه جدیدی را مطرح کرد. این شرکت طرحی جایگزین را برای استفاده از فضای پارک اتومبیل‌ها در نظر گرفت و برای این کار نیز طرح‌هایی ارایه کرد. از آن سال به بعد به‌تدریج برخی سازمان‌ها و افراد از این ایده استقبال کردند و حالا این ایده تبدیل به جنبش جهانی شـده است. هدف این ایده این است که فضاهـای عمومی جدیدی را در خیابان‌ها ایجاد کند تا مردم بتوانند با اسـتفاده از آنها به کارهای روزمره خود برسند. حالا سومین جمعه از ماه سپتامبر هر سال «روز پارک» نامیده می‌شود و در این روز از ساعت ۹ صبح تا ۵ بعدازظهر ایده‌های مرتبط اجرا می‌شود.

البتـه این ایده در برخی از شـهرهای بزرگ دنیا به اشـکال مختلفی اجرا شـده اسـت؛ برای مثال در سان‌فرانسیسـکو این ایده در قالب ایجاد دفترهای خیابانی به اجرا درآمده است. به این صورت که برای نخسـتین‌بار در مقابل سـاختمان شـهرداری سان‌فرانسیسکو میز و صندلی‌های سـیاری قرار داده شد و برخی افراد از این فضا به عنوان محیط کار اسـتفاده کردند. عکس‌ها و فیلم‌های ایـن ایده آن‌قدر در شبکه‌های اجتماعی دست به دست شد که شهرهایی نظیر بریستول، لس‌آنجلـس، پورتلنـد و اورگان نیز این ایده را بـه کار گرفتند و طرح هایی برای تبدیل جایگاه‌های پارک اتومبیل به دفاتر موقتی اختصاص دادند. این طرح در مقابل شهرداری سان‌فرانسیسکو به همین ترتیب ادامه یافت و به‌تدریج فضای مقابل ساختمان شهرداری از محلی برای پارک اتومبیل‌ها به محلی برای کار، گفت‌وگو و تبادل نظر تبدیل شد. دیگر از اتومبیل‌های پارک‌شده خبری نبود بلکه تعدادی میز و صندلی مشـاهده می‌شد و افرادی که در حال کارکردن و گفت‌وگو بودند. هر کسی هم که از این فضای استفاده می‌کرد هزینه یک دلار و ۵۰ سنت پارکومتر را پرداخت می‌کرد. در گوشـه‌ای زنی نشسـته بود که یک پازل هزار تکه‌ای را بر روی میز گذاشـته و مشغول درست‌کردن آن بود، در گوشـه‌ای دیگر مردی دیگر دیده می‌شد که مشغول خواندن گزارش‌های خسـارت بیمه بود و در دیگر سو برنامه‌نویس وب دیده می‌شد که مشغول کار بود.

در برخی شهرها نظیر پورتلند و بریستول یا حتی در جنوب فرانسه موجب شده مردم فضاهای پارک اتومبیل را در کنار خیابان‌ها اشغال کنند و دیگر جایی برای اتومبیل‌ها نباشد

حالا این ایده به صورت یک جنبش درآمده اسـت. در برخی شهرها نظیر پورتلند و بریستول یا حتی در جنوب فرانسه موجب شده مردم فضاهای پارک اتومبیل را در کنار خیابان‌ها اشغال کنند و دیگر جایی برای اتومبیل‌ها نباشد و به این ترتیب مبارزه‌ای با اشغال خیابان‌ها به وسیله اتومبیل‌ها شکل گرفته است.

یک تجربه، یک شهر

هانوی؛ شهری با خیابان‌های پیاده‌مدار

سیده مریم محله‌یوسفی
برگردان

برخی از شـهرهای جهان در تلاش هسـتند تا پـس از یک روز کاری خیابان‌هـای خود را همچنان فعـال نگه دارند. ویتنام جزء آن دسته از کشورهایی اسـت که بسیاری از کلانشهرهای اصلی آن در تمام سـاعت‌های روز با خیابان‌هایی پویا و سـرزنده مواجه هستند.

شـهر هانوی به عنوان مهمترین مرکز سیاسی و فرهنگی ویتنام خیابان‌هـای پیـاده مـدار بسـیاری دارد که در پیرامـون دریاچه هوانکیم گسـترش یافته‌اند و به‌تدریج در حال تبدیل‌شدن به یکی از مقاصد اصلی گردشـگری پایتخت و میعادگاهی برای حضور پررنگ مردم هستند.

یکـی از اهداف ایـن خیابان‌ها ترویج فرهنـگ ویتنامی و ایجاد مکان‌هایی شـگفت‌انگیز برای مردم محلی و گردشگرانی است کـه قصد دارند پس از خروج از شـرایطی اسـترس‌زا به تفریح و استراحت در آنجا پرداخته و از مناظر زیبای محیط لذت ببرند.
مسـیرهای مختص به پیاده‌روی دور تـا دور دریاچه را فراگرفته اسـت و طبق تصمیم شـورای محلی هانوی از غـروب جمعه تا پایان روز یکشـنبه تردد هرگونه وسیله نقلیه موتوری در برخی از خیابان‌های شهر نظیر دین تِین هوانگ و هانگ خای و همچنین بخش‌هایی از خیابان‌هـای تِرَنگ تِین و هَنگ بای که به دریاچه منتهی می‌شوند، ممنوع است و مردم می‌توانند آزادانه از فضاهای شهری بهره ببرند.

از این‌رو به سـبب حضور گسـترده مردم در ایـن منطقه و برای کاهش سـطح ترافیـک، ۷۸ پارکینگ با ظرفیت هزاران وسـیله نقلیه در آن تعبیه شده است.

در اینجا به مواردی اشـاره می‌شـود که برمبنای آنها خیابان‌های شهر هانوی توانسته‌اند به یک فضای فعال شهری تبدیل شوند.

۱ بازی‌های مردمی

شـاید بازی‌های سنتی یکی از جالب‌ترین فعالیت‌هایی باشـد که در خیابان‌هـای هانوی انجـام می‌گیرد؛ زیرا اسـتفاده نکردن از هرگونه فناوری مدرن سـبب می‌شـود که این بازی در نظر گردشـگران جذاب و گیرا باشـد. گردشـگران با پیاده‌روی در خیابان‌های هانوی، با مردمی مواجه می‌شـوند که با تشـکیل گروه‌هـای کوچـک در بخش‌هـای مختلـف خیابـان در حال انجـام بازی‌های خاصـی نظیر طناب‌کشـی و کیکبـال (نوعی بیس‌بال) هسـتند. درواقع فعالیت‌های بسـیاری در سطح جامعه و خیابان‌های شـهر شـکل می‌گیرند که جوانان را به شـرکت در آنها ترغیب می‌کنند. چنیـن بازی‌هایی در خیابان‌های پیاده‌مدار هانـوی نه تنها تجربه‌ای هیجان‌انگیز و فراموش‌نشـدنی را برای مردم شـهر به ارمغـان می‌آورند، بلکه نقش بسـزایی در پیوند و تعامـل میان مردم و شـهر ایفا می‌کنند و همواره سـعی می‌کنند فارغ از هرنـوع دغدغه و نگرانی، گردشـگران را به دنیای پاک کودکی بازگردانند.

۲ نقاشی پرتره

با پیـاده‌روی در امتداد دریاچه، گردشـگران معمولا با نقاشـانی مواجه می‌شوند که تبحر بالایی در ترسـیم پرتره دارند. ترسیم هر اثر هنری بین ۲۰ تا ۳۰ دقیقه به طول می‌انجامد و طی آن نقاشـان داستان‌های جالب بسـیاری دارند که برای مشتریان خود تعریف کنند. البته گردشـگران نیـز مبالغ قابل قبولی را در ازای هر اثـر هنری پرداخت می‌کنند کـه همین امر نیز کمک شایانی به توسعه اقتصاد محلی کرده است.

۳ اجرای موسیقی خیابانی

گردشگران با پیاده‌روی در خیابان‌های هانوی می‌توانند با گروه‌های مختلف موسـیقی آشـنا شـوند و از انواع سبک‌های موسـیقی نظیر راکِ لاتین، ارکسـترال، لایـت و فولکلور لذت ببرنـد. یکی از بهتریـن صحنه‌هایی که می‌تـوان در خیابان‌های هانوی مشـاهده کرد صحنه حضور افرادی است که عاشقانه در کنار یکدیگر ایسـتاده‌اند و بدون ترس از ماشـین یا هر وسـیله نقلیه‌ای با یکدیگر در خیابان‌ها قدم می‌زنند و آواز می‌خوانند. در نگاه گردشگران خارجی این مردم هستند که با حضور فعال خود در خیابان‌های هانوی به آنها سیمایی جذاب می‌بخشند.

۴ بهترین مکان عکاسی

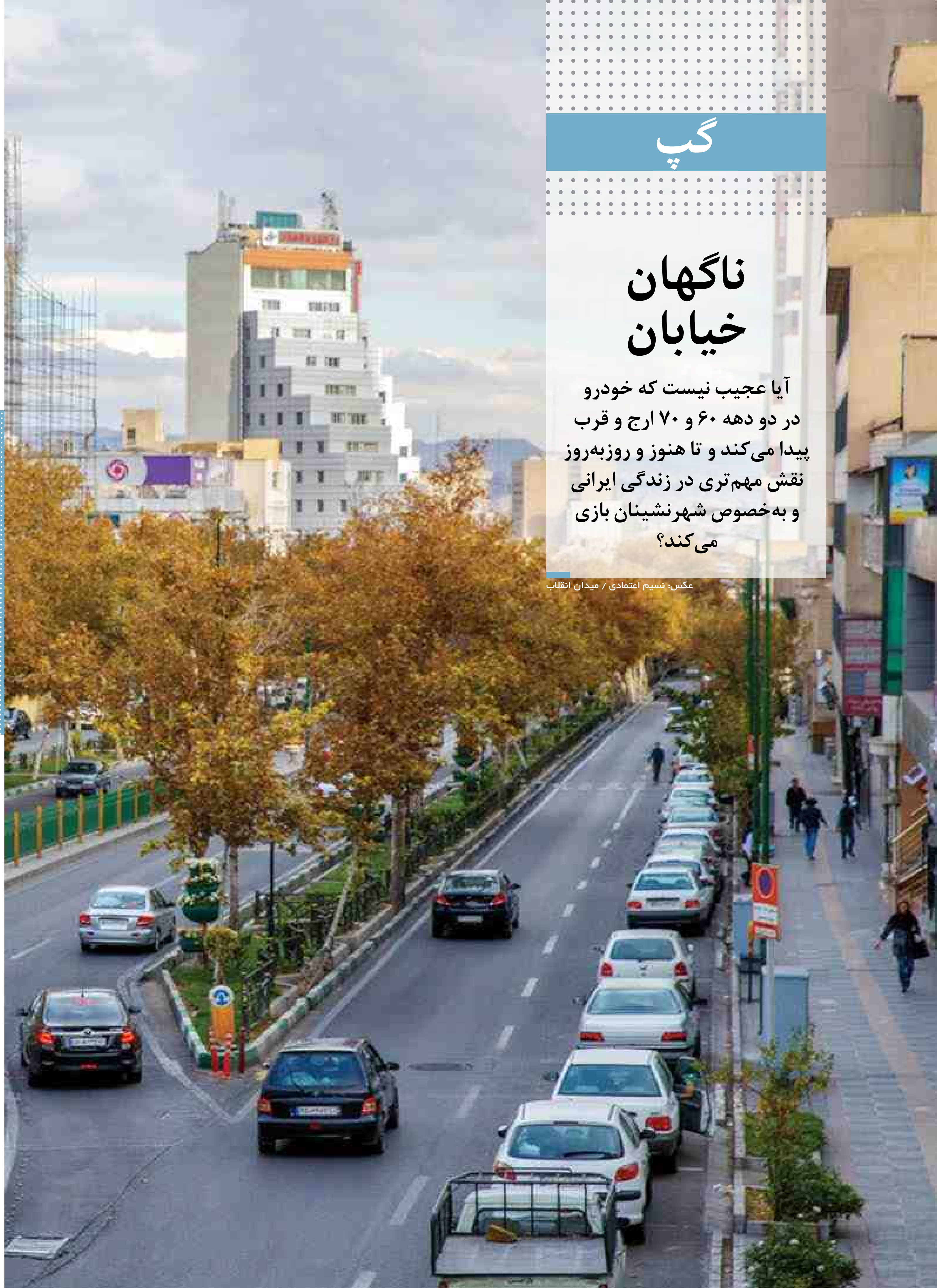
امـروزه خیابان‌هـای پیادهـم‌دار هانـوی بـه یکـی از پرطرفدارترین مکان‌های عکاسـی تبدیل شده‌اند؛ چرا که مناظر بی‌نظیـری دارنـد که بسـیاری از آنهـا نماد مردم کشـور ویتنام هسـتند. زمانـی که هیچ وسـیله نقلیـه‌ای در خیابان‌های شـهر تردد نمی‌کند، می‌توان به راحتـی و بدون هیچگونه مزاحمتی به عکاسـی پرداخت. خیابان‌های پیرامون دریاچه همیشـه شلوغ و پرهیاهو هسـتند و افراد زیادی نیز برای عکاسی به آنجا می‌آیند و این فضای فعال شهری به آنها کمک می‌کند تا بتوانند لحظات زیبایی را به ثبت برسانند.

مسیرهای مختص به پیاده‌روی دور تا دور دریاچه را فراگرفته است و طبق تصمیم شورای محلی هانوی از غروب جمعه تا پایان روز یکشنبه تردد هرگونه وسیله نقلیه موتوری که به دریاچه منتهی می‌شوند، ممنوع است و مردم می‌توانند آزادانه از فضاهای شهری بهره ببرند

۵ غذاخوردن در خیابان‌های پیاده‌مدار

یکی از مکان‌هایی که می‌توان در آن به جست‌وجوی غذا پرداخـت خیابان‌های پیاده‌مدار هانوی به‌ویژه خیابان هَنگ تانگ است. البته به نظر می‌رسـد که این خیابان‌ها بهشتی از غذا باشند زیرا علاوه بر ایجاد غرفه‌های فروش غذا در پیاده‌روها، ماشین‌های سیاری نیز به همین امر در خیابان‌ها واقع شده‌اند که اجتناب‌کردن از آنهـا امکان‌پذیر نیسـت. درواقع آنچه مـردم را در وهله اول به خیابان‌ها می‌آورد، غذاهای خوشـمزه و مقرون به‌صرفه‌ای اسـت که در سـطح شهر ارایه می‌شـود و می‌توان چنین برداشت کرد که یکی از عوامل اصلی محبوبیت خیابان‌های ویتنام همین غذاهای خیابانی و فرصتی است که برای کارآفرینان نوظهور ایجاد می‌شود تا بتوانند در بستر چنین رویدادی به گردش چرخه اقتصادی شهر کمک کنند.

منبع:
نووِین، ا (۲۰۱۸، ۲۸ دسـامبر). خیابان هـای پیاده‌مدار هانوی- راهنما و نقشه جاذبه‌های شهر. برگرفته از لینک:
https://www.hanoilocaltour.com/hanoi-walk-
/ing-streets-guide-map-of-attractions



گپ

ناگهان خیابان

آیا عجیب نیست که خودرو در دو دهه ۶۰ و ۷۰ ارج و قرب پیدا می‌کند و تا هنوز و روزبه‌روز نقش مهم‌تری در زندگی ایرانی و به‌خصوص شهرنشینان بازی می‌کند؟

عکس: نسیم اعتمادی / میدان انقلاب

گپ

گفت‌وگوی تهرانشهر با محمد آتشین‌بار فارغ‌التحصیل تحلیل خیابان از دانشگاه پاریس

خیابان یک کل است

مهراد آشناب

وقتـــی درباره خیابان حرف میزنیم از چه حرف می زنیم. از یک معنای تاریخی یا شـــمایلی از بروز عناصر مدرنیســـم. خیابان محل گذر اســـت یا محل حضور، فضاست یا مکان، چه معنایی دارد، فضایی است که اجازه ورود و خروج، یا به‌عبارتی رفت‌وآمد عامه مردم در آن امکان‌پذیر اســـت یا عادلانهترین عنصر شهری است، جایی که طبقه به ایدهآل ترین شکل ممکن تقریبا از بین میرود، عابران یکســـانند یا یکسان می نمایانند یا رســـانه ای که در آن کلیه نیروهای مادی و معنـــوی یک جامعه با هم برخورد می‌کنند و چیزی خلق مـــی کنند که به اعتقاد لوفور نمایان دهنده ریتم مدرنیته‌ی هر جامعه‌ای اســـت. خیابان کدام اینهاســـت و چطور شـــکل می گیرد، منظر و مفهومش چیســـت و تعریف کارکردش با کیســـت، به دنبال پاسخ این سئوالات با محمد آتشینبار دکتری معماری دانشـــگاه تهران به گفتگو نشستیم. کسی که پست دکتری خود را در رشته تحلیل خیابان از دانشگاه پاریس ۷ گرفت و هم اکنون در پردیس هنرهای زیبای دانشگاه تهران تدریس میکند. او معتقد اســـت حرف زدن درباره خیابان بدون در نظر داشـــتن یک کل بی معنا و خطاست.

◆ **وقتی داریم درباره خیابان حرف می‌زنیم، درواقع درباره چه چیزی حرف می‌زنیم؟**

نظـــرات متفاوتی در این خصوص وجود دارد؛ معمولاً اگر جنبه‌های معنایی فضا مد نظر باشـــد می‌گویند دربـــاره یک فضای اجتماعی یا یک فضای سیاسی صحبت می‌کنیم؛ البته از اواسط دهه ۹۰ میلادی هم بر این مســـأله تأکید شد که جنبه‌های اجتماعی و سیاسی خیابان اهمیت فراوان دارد. اما با علم امروز وقتی درباره خیابان صحبت می‌کنیم، درباره یک «کل» حرف می‌زنیم که پهنه‌های مستقل معنایی برای خودش تشکیل داده و به تبع آن تغییرات تأثیرگذاری در برنامه‌ها و طرح‌های شـــهری داشته است. ممکن اســـت در حوزه نظری همه با این امر موافق باشـــند منتها وقتی به سراغ اسناد مدیریت شهری می‌رویم، متوجه می‌شویم که خیابان به مرز بین مناطق و محلات تبدیل شـــده که دیگر آن کل واحد نیســـت بلکه قطعات پراکنده‌ای اســـت که حتی خدمات آن هم از چند نقطه متفاوت مدیریت می‌شـــود؛ به عبارتی جنبه عملکردی خیابان همواره بر سایر جنبه‌های آن غلبه داشته است.

◆ **یعنی خیابان به مثابه یک گذرگاه ترافیکی است؟**

بله! خیابان به‌مثابه یک فضای عملکردی یک خطای جا افتاده است؛ معنی آن هم روشـــن اســـت یعنی خیابان آن چیزی اســـت که یک مبدأ را به مقصدی وصل می‌کند. مثال آن خیابان انقلاب از مهم‌ترین خیابان‌های تهران به لحاظ فعالیتی است؛ حتی برای انتخاب نام آن هم، مهم‌ترین حادثه سیاسی و اجتماعی یک قرن گذشته کشور در نظر گرفته شده است. اما در برنامه‌های شهری تهران، شمال و جنوب و شرق و غربش بین چند منطقه پخش شده و هر کدام تصمیم خودش را برای محدوده خدماتی دارد.

◆ **پس مراد شما از کُل‌بودن خیابان همین سیاست گذاری‌های جزیره‌ای بر خیابان است؟**

این کمترین تأثیر است که به راحتی در سیمای آن مشاهده می‌شود. مهم است بین منظر و سیما تفاوت قائل شویم. وقتی درباره سیمای خیابان صحبـــت می‌کنیم، کالبد خیابان مد نظر اســـت اما وقتـــی درباره منظر آن صحبت می‌کنیم، از یک عنصر مرکب بین ســـیما و معنای خیابان حرف می‌زنیم که قابل تفکیک از هم نیســـتند و نقش خیابان را تعیین می‌کنند؛ مثلا منظر خیابان انقلاب روشـــنفکری اســـت یعنـــی برآیند نیروهایی که خیابـــان انقلاب را به وجود آورده، در طول تاریخ آن مدیریت کرده و امروز در آن حضور دارد، این است که انقلاب، خیابان روشنفکری تهران است. این صفت را به خیابـــان جردن نمی‌توانید اطلاق کنید؛ به خیابان ولیعصر و لاله‌زار هم نمی‌توانید. هر خیابان به مثابه یک کل صفت منحصربه‌فرد خود را دارد.

◆ **پس خیابان یک کُل است؛ مجموعه‌ای از محتوا، کالبد، سیما و معانی بین‌الاذهانی؟**

اساسا اگر بخواهیم بگوییم که خیابان چیست باید گفت خیابان یک کُل اســـت که ارتباط آن با جامعه در طول تاریخ شامل حوادث و رویداهای مختلف، کاراکتری را پدید آورده که برای مردم حامل معناست.

◆ **اما خب از ســـوی دیگر ما با معانی متفاوت نزد اســـتفاده‌کنندگان متنوع خیابان‌ها مواجه هســـتیم؛ یعنی معنی خیابان انقلاب یا اساسا موجودیت این خیابان در نگاه یک دستفروش با معنی همین خیابان در نظر یک موتورســـوار، تاکسی‌دار و دانشـــجو و مردمی که از آن عبور می‌کنند، متفاوت اســـت و از جنبه دیگر هم مسأله تولید فضا به معنای لوفوری‌اش پیش می‌آید، یعنی این اعتقاد که اساسا مردم در حال تولید فضا هستند مثل آن دستفروشهایی که خودشان را خلاف خواست نظم موجود به خیابان انقلاب تحمیل کردند یا مسافرکش‌هایی که مثلاً خیابان میرداماد را بازتعریف کردند و شهرداری و پلیس هم چندان از عهده آنها برنیامد؟**

توجه کنید کـــه معنای خیابان برای مخاطبان آن ثابت اســـت؛ چون نمادهایی که این معانی را به ذهن متبادر می‌کند ثابت هستند؛ ضمنا فقط با یک معنا مواجه نیســـتیم. سوال شـــما به اولویت‌های این معانی در ذهن مخاطب بازمی‌گردد. ممکن است برای کسی که بخش اصلی زندگی خود را در خیابان سپری می‌کند دیگر ترافیک یا صدای موتورها به چشم نیاید اما

برای دیگری که استفاده کمتری از آن دارد این وجه بسیار بارز باشد. برای منظر خیابان هم همین امر وجود دارد بنابراین گروه‌های اجتماعی که بیشتر با فضای خیابان سروکار دارند کلیت خیابان را بهتر و بیشتر درک می‌کنند چون اموری که برای درک کلیت خیابان مزاحم اســت در درک آنها تأثیر کمتری خواهد داشت. منظر خیابان امری نیست که بتوان با رأی عمومی آن را شناخت، امری کارشناسی است که تشخیص ادراک عمومی بخشی از مراحل تحلیل آن است.

◆ **یعنی به نظر شما حتی اگر معنی خیابان به وسیله مردم ساخته و بافته شود اما منظرش یک کار کارشناسی است؟**

حتما منظر خیابان یک امر کارشناسی است؛ مثال آن پروژه پیرایش شــهری زیباسازی برای خیابان انقلاب اســت. زیباسازی با یکسان‌سازی تابلوها و تحمیل نظم حداکثری بخشــی از معنای خیابان انقلاب را از بین برد. اگر چه تعداد انگشت‌شــماری از مغــازه‌داران مقاومت کردند و تابلو قدیمــی خود را نگه داشــتند اما غلبــه تصمیم برای عوض کــردن بود. در حالی که نظر کارشناســان بر این اســت که این همسان‌ســازی کار درستی نیســت. اگر بپذیریم که خیابان ثابت‌ترین عنصر شــهری است، مردم و قدرت (شــهرداری، دولت، حکومت و...) نیــز می‌توانند با مداخله به آن معنا بدهند یا معنای مستتر را تقویت و تضعیف کنند؛ حرفم این است که همین معنای روشــنفکری خیابان انقلاب را هم «قدرت» داده، به این معنا که در آنجا کتاب‌فروشی و دانشگاه تأسیس کرده است. اگر قدرت یا نهاد حاکمیت بخواهد معنایی را برای خیابان تعریف کند، شــما کاملا متوجه خواهید شد. کتاب‌فروشی‌های خیابان انقلاب، همه پلاک‌های ریزدانه‌اند این یعنی اقتصاد کتاب‌فروشی‌ها به وسیله مردم عادی مدیریت می‌شود؛ اما دانشگاه تهران یک پلاک درشت‌دانه است که نهاد حاکمیتی و قدرت برای آن تصمیم گرفته ولی او برای پلاک‌های ریزدانه تصمیم نگرفته است. وقتی شما قرائتی از منظر خیابان دارید، می‌توانید بفهمید که این خیابان محصول تمرکز قدرت است یا محصول تمرکز نهادهای اجتماعی.

◆ **یعنی شما معتقدید قدرت می‌تواند به آن معنایی بدهد، اما این امر تماما در اختیارش نیست؟ حالا این قدرت شهرداری، حکومت، دولت یا هــر چه که باشــد و در عین حال مردم هم نمی‌تواننــد این کار را به تنهایی انجام دهند.**

این یک رابطه تعاملی بین اجتماع و نهادهای مدیریتی است؛ در یک رفت‌وبرگشت این منظر پدید می‌آید. نهادهای حاکمیتی، نمادهای خیابان را به وجود می‌آورند، نمادهای خیابان و نهادهای اجتماعی به عناصری که در شــهر به وجود می‌آورند، نمود می‌گویند. این یک تحلیل علمی اســت؛ یعنــی اگر بخواهیم منظــر خیابان انقلاب را تحلیل کنیم، به ماتریســی از نمادها و نمودهای خیابان می‌رسیم که تفسیر آنها منظر خیابان را برای ما روشن می‌کند. در خیابان انقلاب نهادهای اجتماعی در حال حذف‌شدن به وسیله نهادهای سرمایه‌داری هستند و منظر خیابان که روشنفکری است -روشنفکری از بطن اجتماع می‌آید و از بالا تزریق نمی‌شود- کم‌کم به یک منظر سرمایه‌داری تبدیل می‌شود.

◆ **دست کم تجارتِ فرهنگی.**

تمام آن نهادهای سرمایه‌داری کم‌کم این ریزدانه‌ها را می‌خورند. اصولا در خیابان انقلاب یک درگیری زیرپوســتی در جریان اســت برای اینکه نهادهــای اجتماعی بگویند خیابان انقلاب مــال ما و نهادهای حاکمیتی بگویند مال ماست. مثال‌های دیگری را هم می‌شود از منظر خیابان در این زمینه آورد مثلا بلوار کشاورز هم همین‌طور است.

◆ **الان نکته گفته‌های شما این است که هر گونه تغییر کالبدی بدون در نظرگرفتن معنای خیابان می‌تواند تأثیر بسیار بزرگی -در بلندمدت- بر منظر خیابان بگذارد یا آن را می‌تواند تقویت کند.**

ممکن است در بلندمدت کاراکتر خیابان را یک‌باره عوض کند؛ ارتقا یا کاهش دهد. حرف اصلی این است که وقتی مدیریت شهری می‌خواهد مداخله‌ای در خیابان کند، نمی‌تواند فقط کالبد آن را ببیند.

◆ **حــالا این بحث حضور قــدرت -لزوما منظور من قدرت سیاســی نیســت، بلکه قدرت تصمیم گیری و تأثیرگذاری - بخشی از آن هم مردم هستند. خیابان برای مردم عادی چه معنایی دارد؟ ما می گوییم یک معنا برای شهر و یک معنا برای شهرداری دارد که بستری است برای اینکه بتواند اعمال قدرت کند، برای شهر هم یک فضای موجود تاریخی اســت و هویتش را از آنجا می گیــرد و در وهله بعدی به آن هویت می‌دهد. حالا مردم هم در این میان هســتند، خصوصا اینکه گروه‌ها و نسل‌ها دائما عوض می‌شوند و شاید علایق و سلایق و حتی اقتصاد آنها تغییر کند؛ یعنی در تاریخ خیابان انقلاب دستفروشــی پدیده خیلی قدیمی‌ای نیســت و شاید از دهه شصت می‌آید یا مثلا گروهای دیگر هم همین‌طور. این امر برای مردم چه معنایی می‌تواند داشته باشد؟**

من اخیرا کتابی را با نام «سیاست‌های خیابانی» از آصف بیات خواندم. آقای بیات تأثیر گروه‌های فرودســت و تهیدست جامعه را در شکل‌گیری انقلاب بررســی می‌کند. او می‌خواهــد این نکته را بگوید که خیابان محل زندگی اینهاست؛ به عبارتی برای گروه‌های تهیدست و کم‌بضاعت جامعه خیابان فضای زندگی است. اینکه شما می گویید خیابان چیست، تعبیر ایشان این است که خیابان یک فضای جمعی است و درست هم می‌گوید. خیابان یک کُل اســت که در بالاترین حالــت ارتقا کیفی به فضای جمعی تبدیل می‌شــود. خیابان به مثابه یک عنصر عملکردی در پایین‌ترین سطح خود قراردارد. خیابان‌های تهران امروز این شرایط را دارند و کاملا مشخص است که زندگی ما بر اســاس زندگی ماشینی تعریف شــده است. در پروژه طرح راهبردی زندگی پیاده در شیراز که با گروهی از همکاران خود در پژوهشکده نظر کار می‌کنیم، پارک حاشیه را ممنوع اعلام کرده‌ایم و تحلیل‌مان این است که با آزادکردن این فضا در طول خیابان گشــایش خوبی به دست می‌آید و کیفیت فضای پیاده ارتقا می‌یابد.

◆ **یعنی از نظر شما خیابان به صورت ایده‌آل فضایی جمعی است که در آن تجارت و کار و... هم انجام می‌شود؟**

بله؛ آن فعالیت‌ها همه به آن زندگی جمعی کمک می‌کند.

◆ **حالا تفاوتش با فضای عمومی به معنای چیزی که می‌آید و طراحی می‌شود، چیست؟**

فضای عمومی به فضاهایی گفته می‌شود که بعد خدماتی‌اش شاخص اســت نه بعد زندگی جمعی آن؛ یعنی ممکن است ترافیکی باشد، ممکن اســت خدمات بهداشــتی داشــته باشــد و... ما اصلا توقع نداریم که تمام خیابان‌های شــهر به فضاهای جمعی تبدیل شــود و اصلا چنین امکان و ضرورتی هم وجود ندارد. مسأله اصلی در مدیریت خیابان تشخیص منظر آن است تا بتوان برای آن برنامه‌ریزی کرد. انقلاب، ولیعصر و سی تیر را با هم مقایسه کنید. کدام خیابان بهتر می‌تواند برای تبدیل‌شدن به یک فضای جمعی مدیریت شود و کدام خیابان بهتر است فعلا اقدامی در آن صورت نگیرد. مدیریت شهری به جای انقلاب، سی تیر را انتخاب کرده، نتیجه آن نیز مشخص است و مردم می‌توانند قضاوت کنند.

◆ **می‌خواهم بدانم فرق این دو در چیســت؟ مثلا یک پلازا مثل هفت تیر درست کرده و می گوییم می‌خواهیم این را به «Public space» تبدیل کرده و مردم بیایند و حضور داشــته باشــند، با هم تعامل و گفت‌وگو کنند، محل برخورد و تضارب افراد غریبه با هم باشــد و بعد بروند. شما می گویید برای خیابان هم ما چنین کاراکتری را قائل هستیم. پس فرق این دو چه می‌شود؟ اگر این‌طور باشد، ما می‌توانیم خیابان‌ها را پهن کرده و بگوییم این همان فضای عمومی اســت که داریم می گوییم و مردم بیایند از دل آن رد شوند.**

در شهرهای سنتی ما همین اتفاقی که شما تأکید دارید می‌افتد؛ یعنی راه به تناسب فضاهای مختلف شهر کاراکتر می‌گیرد؛ گذر می‌شود، کوچه می‌شود، فضای جمعی می‌شود، حیاط می‌شــود و... تفاوت این کاراکترها در فعالیت آنهاســت. پلازای هفت تیر مثال همین موردی اســت که شما می‌گویید. ایده خیلی عالی بود، فضا را از ماشین می‌گرفت و به پیاده می‌داد؛ همه شــرایط برای ســاخت یک فضای جمعی فراهم بــود: تعریف پروژه درست، مکان‌یابی مناسب، فضای خوب اما طرح خوبی اجرا نشد. در واقع زیباسازی و سازمان پارک‌ها آن را به یک پارک با طراحی درجه چندم تبدیل کردند. فقط محل عبور شده، دستفروش‌ها هم که کم آنجا هستند، سبزینگی هم دارد؛ اما فعالیتی که جاذب مخاطب باشد وجود ندارد. این فعالیت‌ها را نمی‌توان با اجبار تزریق کرد مثل خیابان سی تیر. سی تیر الان با حمایت مدیریت شهری زنده است. شهرداری به آنجا سوبسید می‌دهد که توانسته اغذیه‌فروشــی‌ها را نگه دارد. اگر این سوبســید برداشته شود ظرف مدت کوتاهی طرح شکست می‌خورد و همه غرفه‌ها از آنجا جمع می‌شود. خیلی از مغازه‌داران و رئیس موزه از این طرح شــکایت کرده‌اند. فوداستریت چه نسبتی با منظر خیابان سی تیر دارد؟ سی تیر یک خیابان فرهنگی است. قرار بود ســی تیر یکی از فضاهای جمعی تهران باشد اما الان یک فضای عمومی است که حضور مخاطب در آن متکی به تزریق فعالیت است.

فضای عمومی به فضاهایی گفته می‌شود که بعد خدماتی‌اش شاخص است نه بعد زندگی جمعی آن؛ یعنی ممکن است ترافیکی باشد، ممکن است خدمات بهداشتی داشته باشد و... ما اصلا توقع نداریم که تمام خیابان‌های شهر به فضاهای جمعی تبدیل شود و اصلا چنین امکان و ضرورتی هم وجود ندارد

◆ **ببینیــد نکته‌ای وجــود دارد: ما الان دربــاره این صحبت کردیم که چگونه به عنوان انســان داریم روی فضای سفت و سخت یا کالبدی تأثیر می گذاریم؛ یعنی داریم روی فضا تأثیر می گذاریم. اما به نظر می‌رسد که خیابان جزو معدود فضاهای فیزیکی است که آن هم دارد به گونــه‌ای روی ما تأثیر می گذارد؛ یعنی اولا ما داریم روی خیابان، روی شهر و روی این کالبد تأثیر می گذاریم، اما بعد به نظر می‌رسد که خیابان مثل یک موجود زنده برمی گردد و به ما فیدبک می‌دهد و روی مــا تأثیر می گذارد. آیا به نظرتان این برداشــتی که من دارم، برداشت درستی است یا خیر؟**

این را درباره تمام عناصر معماری می‌گویند؛ حتی در مورد ساختمان. جمله‌ای بسیار عمومی است که در همه حالت‌ها صادق است؛ ساختمانی که شما در آن زندگی می‌کنید یا خیابان هم همین‌طور و به‌تبع آن شهر هم همین‌طور. این خیلی عمومی است و نمی‌توان گفت مختص خیابان است. شهری که ما در آن زندگی می‌کنیم، روی ما تأثیر گذاشته و ما هم روی آن

تأثیر می‌گذاریم. اما می‌توان گفت که وقتی یک نفر وارد یک شهر می‌شود، شهر را به‌واسطه خیابان‌های آن درک می‌کند.

◆ **نکته‌ام را این‌طور می‌پرسم و منظورم مشخصا این است: ببینید ظاهرا خیابان گاهی اوقات، ما را به عنوان شهروند دعوت می‌کند که بیا در بستر من و مشخصا چنین فعالیتی را بکن و گاهی این تأثیر بسیار بزرگ است؛ مثلا همین خیابان انقلاب را که مثال زدید، می‌گوید من بستر مهیایی حتی برای فعالیت‌های سیاسی هستم یعنی انقلاب اسلامی در این خیابان معنا پیدا کرده و حتی بعد از آن هم در آن معنا می‌یابد. انگار مردم شهر در کل می‌پذیرند که اینجا محلی است که می‌توانند بیایند و تظاهرات کنند؛ چه حکومتی و چه غیرحکومتی. حتی کم‌کم نام‌گذاری‌ها هم بر این اساس انجام می‌شود ولی خیابان ولیعصر هیچ‌وقت ما را به چنین کاری دعوت نمی‌کند. وقتی می‌گویم دارد تأثیر می‌گذارد، منظورم این است. این را چطور می‌توان تعبیر کرد؟**

این نکته خیلی مهم است؛ حرف من نیست، بلکه نظر بخشی از کارشناسان است که در حوزه منظر و خیابان کار می‌کنند: خیابان انقلاب -شما گفتید خیابان چه می‌تواند باشد- من گفتم خیابان در اوجِ خودش می‌تواند یک فضای جمعی باشد. منتها خیابان نقش‌های مختلفی هم دارد: خیابان می‌تواند قلب و مرکز یک شهر باشد. انقلاب به مثابه یک خیابان مرکز شهر تهران است. مرکز در تعاریف قدیمش فضایی بود که فعالیت اقتصادی یا اجتماعی در آنجا رخ می‌داد. مرکز قدیم تهران خیابان پانزده خرداد بود. تعریف جدید از مرکز می‌گوید مرکز آنجاست که مردم آن فضا را به عنوان نماینده نهاد حاکمیتی می‌شناسند؛ حتی اگر نمادهای آن در فضا وجود نداشته باشد. بنابراین کاراکتری که شما می‌گویید چرا در خیابان ولیعصر اتفاق نمی‌افتد، نکته بسیار مهمی است. اگر مدیریت شهری هم این را می‌دانست، می‌گفت مهم‌ترین پروژه‌ام خیابان انقلاب است. اینکه مرکز کجا باشد به نظر من یک تصمیم استنباطی است که مردم و جامعه می‌گیرند.

◆ **سوال این است که این اتفاق چطور افتاده است؟ ما در انقلاب هیچ نهاد حاکمیتی‌ای نداریم که اتفاقا در ولیعصر داریم، به بیان ساده‌تر نسبت خیابان ولیعصر به لحاظ ارتباط مستقیم با قدرت چه پیش و چه پس از انقلاب همواره بیشتر بوده است اما گویی مردم هر وقت قصد می‌کنند صدایشان مستقیم به گوش دولت و حکومت برسد حرف‌شان را در خیابان انقلاب می‌زنند، حتی جالب اینکه حکومت هم همین کار را می‌کند، عمده مناسک سیاسی و مذهبی رسمی، راهپیمایی‌ها و... همین‌جا برگزار می‌شود؟ ممکن است مداخلات بالادستی در این ناخودآگاه جمعی اثرگذار باشد؛ مثلا اسم خیابان‌ها، مجسمه‌هایی که در آنها کارگذاری می‌شود یا همین دانشگاه تهران و...؟**

این امر از استنباط جمعی جامعه برمی‌آید و برآمده از کالبد آن نیست. در خیابان انقلاب نه نهاد اقتصادی داریم، نه نهاد حاکمیتی، نه نهاد اجتماعی؛ اما همه مردم به آنجا می‌آیند و جمع می‌شوند. تمام رویدادهای مذهبی، سیاسی و اجتماعی از گروه‌های مختلف آنجا برنامه‌ریزی می‌شود؛ حتی نماز جمعه هم در آنجا برگزار می‌شود. مگر تهران مصلی ندارد؟ خیابان انقلاب جایی است که همه گروه‌های جامعه می‌خواهند آن را برای خود کنند. این به واسطه منظری است که خیابان انقلاب دارد؛ چنین اتفاقی هیچ‌گاه در پارک لاله نمی‌افتد. این به خاطر قدرتی است که خیابان دارد و آن استنباطی که مردم در طول دوره از آن می‌کنند.

◆ **نکته دیگری که وجود دارد و الان در مورد آن بحث کردیم که خیابان، در شرایط فعلی، به پایین‌ترین سطحی تبدیل شده که ما برای آن تعریف می‌کنیم؛ یعنی کارکرد عملکردی، طبیعتا این نگاه، خودش را به کالبد هم تحمیل کرده است، در واقع یک مقطعی پیاده‌روها شروع کردند به آب‌رفتن و سواره‌روها بزرگ‌تر شدند. الان چند سالی است که مجددا دارند بخشی از خیابان را پس می‌گیرند که باز هم نمایانگر تغییر در نگاه است. این همه تغییر استراتژیک از کجا نشأت می‌گیرد؟**

خیابان در اوجِ خودش می‌تواند یک فضای جمعی باشد. منتها خیابان نقش‌های مختلفی هم دارد: خیابان می‌تواند قلب و مرکز یک شهر باشد. انقلاب به مثابه یک خیابان مرکز شهر تهران است. مرکز در تعاریف قدیمش فضایی بود که فعالیت اقتصادی یا اجتماعی در آنجا رخ می‌داد. مرکز قدیم تهران خیابان پانزده خرداد بود

پاسخ در نگاه مدرنیستی به شهر است. اینها محصول اولین طرح جامع تهران است که بعد از انقلاب هم ادامه داده شد، صورت طرح عوض شد اما منش آن همان اولین طرح جامع است. بالاخره شهرداری برای اداره شهر یک سند قانونی نیاز دارد؛ اگر نداشته باشد سلیقه‌ای عمل می‌کند. اولین طرح جامع تهران را ویکتور گروئن کشید و اساسا نگاه او به شهر نگاهی مدرنیستی بود. نگاه مدرنیستی می‌گوید که شهر چهار بخش است: سکونت، خدمات، تفرج و رفت‌وآمد. بنابراین فضای جمعی‌مان همان مناطق سبز ما مثل پارک لاله است. البته مدت‌هاست -شاید از اواسط دهه پنجاه- این نگاه در اروپا کنار گذاشته شد. بعد از جنگ جهانی دوم و بررسی معضلات مختلف رویکرد مدرن در طراحی شهرها، بر اساس مزیت‌های نسبی هر شهر تصمیم گرفته شد؛ اساسا طرح‌های جامع را کنار گذاشتند و طرح‌های راهبردی را تهیه کردند. اما مسأله ما هنوز طرح جامع است. اصلا مگر طرح جامع به مسأله خیابان می‌پردازد؟ خیر. طرح جامع شهر را به چهار پهنه سکونت (R-Residence)، سبز (G-Green)، خدماتی (S-Service) و مختلط (M-Mix) تقسیم می‌کند و خیابان‌ها را عناصر ارتباطی بین این پهنه‌ها می‌بیند. برای اینکه خیابان‌های ما بتوانند به این پهنه‌ها سرویس بدهند، باید حداقل عرض و جای پارکینگ هم داشته باشد؛ بنابراین خیابان‌ها را تعریض می‌کند بدون اینکه بداند کجاست و آیا ضرورتی دارد یا نه. اگر بخواهید ریشه‌یابی کنید که چه اتفاقی دارد برای شهر ما می‌افتد، باید منطق طرح جامع را زیر سوال ببرید که یک نسخه برای کل شهر می‌پیچد.

◆ **ولی از آن طرف نمی‌توان این‌طور نگاه کرد که دارد خیابان را از مالکان خصوصی پس می‌گیرد؟**

چرا باید پس بگیرد؟ که به فضای عمومی بدهد؟ او که به ماشین می‌دهد. خیابان‌های ما تنگ باشد اما ماشین کمتر عبور کند و فضای پیاده ایمن باشد بهتر است یا عریض باشد و محل ناامن برای پیاده؟ اصلا

عکس: مهدی حسنی

مأموریت طرح جامع موضوع خیابان نیست. برای طرح جامع خیابان فقط مرز و ارتباط‌دهنده پهنه‌هاست. طرح جامع خیابان را به عنوان یک کل مستقل نمی‌شناسد؛ مثالش خیابان نواب است. محله نواب محصول طرح جامع است که در دوره آقای کرباسچی اجرا شد. اصلا مسأله‌اش چنین چیزی نیست. طرح جامع به عنوان مهم‌ترین سند مدیریت شهری مسأله‌اش این نیست که شما می‌گویید، در صورتی که طرح جامع باید مسأله‌اش این باشد و بگوید که همه خیابان‌های ما دارد محل گذر ماشین می‌شود، چه باید کرد؟ برای ارتقای زیست شهری و سلامت شهروندان و چند دلیل دیگر باید سعی کنم که حداقل دستور تعریض عمومی را حذف کنم.

◆ **اگر به همان مسأله خیابان برگردیم، شما به عنوان کسی که وارد شهر تهران می‌شوید، با توجه به آن جمله معروف جین جیکوبز که می‌گفت شهر را باید از روی خیابان‌هایش بشناسید، تهران را چطور می‌شناسید؟ با توجه به همین نگاه خیابانی که داریم در مورد آن حرف می‌زنیم.**

اکثر متخصصان و حرفه‌مندان می‌گویند که تهران یک شهر آشفته و مغشوش است، صفتی به آن نسبت می‌دهند که این صفت بار منفی دارد؛ اما من بر این باورم که این تنوع نماها، تنوع مصالح و تنوع ساختمان‌ها جزو کاراکتر شهر ماست. واقعیت امر این است که من از چنین تنوعی استقبال می‌کنم؛ البته می‌بایست مدیریت شود. اینکه از نماهای یکسان حرف زده می‌شود به نظر من امر پسندیده‌ای نیست و شهر ما را هم مثل شهرهای کمونیستی یک‌دست و بی‌روح می‌کند.

◆ **اما مدل متفاوتی هم در اروپا وجود دارد؛ یک‌دستی خوش‌منظری که به سردی شهرهای کمونیستی هم نیست؟**

ببینید شهرهای اروپایی با شهرهای اسلامی کمی متفاوتند. این تنوع در شهرهای اسلامی به حداکثر خودش می‌رسد و در شهرهای اروپایی مدیریت شده است اما در شهرهای کمونیستی یکسان‌سازی شده است. اگر شما بخواهید یک خیابان را قرائت کنید، در واقع باید نظم آن را قرائت کنید. اگر این نظم نظمی حداکثری باشد، مثل خیابان‌هایی که هیتلر ساخت یا مثل شهرهای کمونیستی، حاکی از قدرتی است که همه چیز را مدیریت کرده و همه یک شکل می‌شود؛ اگر نظم حداقلی باشد، نهاد حاکمیتی حداقل را مدیریت کرده و اجازه داده که شهر همین‌طور رشد کند؛ این یک طیف است. سیاست مدیریت شهری یا نهاد حاکمیتی است که تعیین

اکثر متخصصان و حرفه‌مندان می‌گویند که تهران یک شهر آشفته و مغشوش است، صفتی به آن نسبت می‌دهند که این صفت بار منفی دارد؛ اما من بر این باورم که این تنوع نماها، تنوع مصالح و تنوع ساختمان‌ها جزو کاراکتر شهر ماست. واقعیت امر این است که من از چنین تنوعی استقبال می‌کنم؛ البته می‌بایست مدیریت شود

می‌کند کجای این طیف بایستیم. البته قوانین شرعی ما قواعد محکمی برای مالکیت خصوصی دارد و دخل و تصرف در آن را مشکل کرده است، این مزیت نسبی شهرهای ما و امری پسندیده است. در اروپا مدیریت شهری اجازه مداخله مالک خصوصی در نما و پیاده‌رو را به حداقل رسانده اما در ایران این‌طور نیست، برخی آن را به آشفتگی تعبیر می‌کنند اما خود اروپاییان در بازدید از ایران این امر را که مالک اختیاراتی برای تصمیم‌گیری در محدوده زندگی خود را دارد، می‌پسندند؛ یعنی آنها تمایل دارند که خودشان کارهایی در شهرشان انجام دهند. می‌خواهم بگویم اینکه من پس از ورود به شهر آن را چطور قرائت می‌کنم، در واقع آن را آشفته و مغشوش قرائت نمی‌کنم. من شهر را بر اساس خیابان‌هایی که مخصوصا در دوره انقلاب مدیریت و ساخته شده، یک شهر سرمایه‌داری قرائت می‌کنم. یعنی می‌گویم آن تنوعی که در شهر هست، دارد به سمت مردم حرکت می‌دهد و دائما نشان می‌دهد که سلیقه‌های مردم دارد در شهر استفاده می‌شود. به نظرم این امر پسندیده‌ای است اما باید مدیریت شود. این مدیریت را هم اصلا در کمیته نما نمی‌بینم، به نظرم این یک کار کاملا اشتباه است. البته در نظر داشته باشید که در بحث مدیریت همواره در خصوص اولویت‌ها صحبت می‌کنیم؛ اولویت مدیریت شهری در کنترل نما باید این باشد که ما دیدِ سمت کوه‌های شمال تهران را مسدود نکنیم؟ اینکه جنس نما چه باشد یا اینکه ساختمان‌های سرمایه‌داری حقوق عمومی شهر را تضعیف نکنند؟ مدیریت شهر فعلا به صورت دانه‌ای و جزءنگر خیابان را مدیریت می‌کند و نگاه کل‌نگر ندارد. منظر خیابان‌های تهران در حال تبدیل‌شدن به منظری کاپیتالیستی است که سرمایه تعیین می‌کند در کجا چه ساخته شود؛ کجا بلندمرتبه باشد، کجا درشت‌دانه شود.

◆ **در واقع خیابان هم به گونه‌ای به ابزاری در دست این سرمایه‌داری تبدیل شده است.**

بله و این با اهدافی که انقلاب دارد در تناقض است. تمایل انقلاب به سرمایه‌داری نیست بلکه به اقتصادهای خرد و مردمی است تا مردم بتوانند در آن حضور داشته باشند. اما برعکس ما وقتی وارد شهر می‌شویم، تهران را یک شهر سرمایه‌داری می‌بینیم. من معتقد هستم که اغتشاش بصری تهران اولویت اول مدیریت خیابان‌ها نیست بلکه مدیریت منظر اولویت اول است که مبحث اغتشاش بصری را هم در برمی‌گیرد. اگر بخواهم مسائل تهران را لیست کنیم، یک لیست بلند خواهیم داشت و بهتر است ردیف‌های بالای آن مورد توجه مدیریت شهری باشد؛ نما جزء این اولویت‌ها نیست.

◆ **آیا فکر می‌کنید مدیریت شهری عامدانه این کار را می‌کند یا نه سرمایه دارد خودش را بر آن تحمیل می‌کند؟**

سرمایه می‌رود و جای خودش را پیدا می‌کند؛ اما مدیریت شهری هم برنامه‌ای برای این ندارد که به سرمایه بگوید تو نمی‌توانی اینجا بسازی و اگر ساخت، بیاید در حضور نهادهای اجتماعی پاسخگو باشد و به مردم بگوید به این دلایل اجازه ساخت دادیم. مدیریت شهری یک سند غیر قطعی و تفسیری به اسم طرح جامع دارد، سرمایه هم این وسط می‌چرخد تا بهترین جا را پیدا کند. زمانی که منافع این‌طور با هم تلاقی کند بهترین فضاهای خیابان‌های ما از بین می‌رود.

◆ **بنابراین شما بر این باور هستید که بخش عمده‌ای از این سرمایه‌ای که خیابان‌های ما را دچار کرده است، در تبدیل تنزل‌شان به یک بستر عملکردی هم نقش داشته است؛ مثل خیابان اندرزگو یا نمونه‌های دیگر؟**

بله، هم سرمایه و هم نداشتن برنامه مشخص برای مدیریت خیابان باعث شده ما خیابان‌هایی داشته باشیم که جنبه‌های عملکردی آن در اولویت قرار بگیرد. اندرزگو یک مثال درجه دو است. همین خیابان انقلاب را در نظر بگیرید.

عکس: میزان / کوچه مروی

خیابان؛ روح جمعی مردم است

داستان‌هایی بدون خیابان

حسین سناپور
نویسنده

در دهه‌های ۷۰ و ۸۰ داستان‌های ایرانی پر شد از فضاهای داخلی، از فضاهای آپارتمانی و خیابان کمتر جایی در این داستان‌ها پیدا کرد. چرا؟ آنهایی که رمان‌ها و داستان‌های ایرانی را می‌خوانند، حتما خواهند گفت چون نویسندگان زن زیاد شدند و نویسندگان زن هم بیشتر تجربه زیسته‌شان را ـ که درون آپارتمان‌ها می‌گذشت ـ نوشتند؛ این حرف غلط نیست اما جواب دقیقی به آن سوال هم نیست. اگر صرف حضور بیشتر زنان نویسنده منجر به این آپارتمانی‌شدن داستان‌ها شده، چرا داستان‌های نویسندگان زن قبل از انقلاب درون آپارتمان‌ها نمی‌گذشت؟ مثلا کارهای مهشید امیرشاهی، گلی ترقی و شهرنوش پارسی‌پور که اتفاقا بیشتر داستان‌های کوتاهش را بعد از انقلاب منتشر کرد و داستان‌ها آپارتمانی هم نبودند و مگر داستان‌های نویسندگان مرد هم در همین دو دهه ۷۰ و ۸۰ بیشتر در آپارتمان‌ها نمی‌گذشت، یا لااقل در مکان‌هایی غریب و غیر از خیابان‌های شهر؟ به داستان‌های تعدادی از معروف‌ترین نویسندگان آن دو دهه نگاه کنید: امیرحسن چهلتن، شهریار مندنی‌پور، ابوتراب خسروی، محمد محمدعلی و دیگران. چند داستان‌شان را سراغ دارید که در خیابان اتفاق افتاده باشد؟ من که حالا هیچ داستانی یادم نمی‌آید و بعید هم هست که با رجوع به خود کتاب‌ها تعدادی بیشتر از انگشتان یک دست در کتاب‌های هر کدام‌شان پیدا کنیم. چرا؟

این نکته‌ای اساسی در داستان‌نویسی و بلکه ذهن انسان ایرانی زیسته در دهه‌های مذکور است. در این دو دهه (و کم‌وبیش در دهه سوم و حتی چهارم هم) زیست ما (دست‌کم انسان شهری) به آپارتمان‌ها یا فضاهای تخیلی نقل مکان می‌کند. به جای رفتن به خیابان و تجربه فضاهای عمومی به خانه و خانواده کوچک پناه می‌برد، یا حتی بدتر از آن، به خیال و تجربه خیالی فضاهایی غریب و دور از زندگی واقعی. در آن دو دهه، نه فقط نویسندگان که بسیاری از آدم‌ها تجربه‌شان از زندگی عمومی تا حد زیادی منحصر به فضاهای خصوصی و از خیابان بریده می‌شود. سیاست‌های حاکم در جهت تجربه زیست در خیابان‌ها و فضاهای عمومی آن نیست، مگر فضاهای عمومی خاصی که سیاست‌های خاصی هم (هم‌راستا با ایدئولوژی حاکم) در آنها دنبال می‌شود؛ مثلا: ۱ـ کافه‌ها در دهه ۶۰ تقریبا ناپدید می‌شوند تا اینکه در دهه ۸۰ کم‌کم دوباره پیدا شوند و در دهه ۹۰ ناگهان افزایش تصاعدی پیدا می‌کنند؛ نیازی که وجود داشت اما نادیده گرفته شده بود.

۲ـ مراکز خریدی بی‌تناسب با شرایط محل و حال شهروندان و حتی ترافیک، ناگزیر و با افزایش جمعیت خودبه‌خود در محلات شکل می‌گیرند. بازارهایی خیابانی که نه بازارند و نه خیابان، نه محل درستی برای کسب هستند و نه خرید و نه لذت و تفرج. این بازارهای خیابانی نه با سیاستی روشن و از پیش اندیشیده که فقط به دلیل کثرت جمعیت در محلات پایین‌تر شهر شکل می‌گیرند؛ چون مدیریت شهری طرحی برای ایجاد و گسترش بازارهای متناسب با جمعیت نداشته است. همین است که این خیابان‌های تبدیل‌شده به بازار باعث ترافیک و شلوغی بیش‌ازاندازه محلات شده‌اند و محلات دیگر نه محله (با تعریف قدیمش) و نه بازاری متناسب با نیازهای روز مردم آن محله هستند. درواقع مدیریت شهری حداقل تا دهه ۸۰ به این نیاز مردمی بی‌توجه بوده است و فقط در دهه ۹۰ است که مکان‌های خرید جایی قابل حرکت و گردش و ماندن برای ساعتی از روز می‌شوند.

۳ـ آیا عجیب است که ماشین (یا همان خودرو) در دو دهه ۶۰ و ۷۰ ارج و قرب پیدا می‌کند و تا هنوز و روزبه‌روز نقش مهم‌تری در زندگی ایرانی و به‌خصوص شهرنشینان بازی می‌کند؟ آیا عجیب است که تعداد ماشین‌ها سیر تصاعدی پیدا می‌کند و شهرداری‌ها مدام اتوبان‌ها را بیشتر و عریض‌تر می‌کنند (طبعا به ضرر فضاهای سبز و پیاده‌روهای پیش از آن)؟ اهمیت پیدا کردن ماشین هم به نوعی به زیست خصوصی آدم‌ها مربوط می‌شود و اینکه آدم‌ها نمی‌خواهند یا نمی‌توانند چندان در خیابان بمانند یا پیاده رفت‌وآمد کنند و نیز نمی‌خواهند (یا باز نمی‌توانند) از وسایل نقلیه عمومی استفاده کنند؛ چون هم کم است و هم شرایط ناهنجاری دارد. انسان شهری در این چند دهه (به‌خصوص در دهه‌های ۶۰ و ۷۰) ناگزیر است به فضای خصوصی ماشین خود پناه ببرد و از عذاب وسایل نقلیه عمومی اندک و کثیف و خراب صرف نظر کند که او را مدام با دیگران و با همه چیز دچار چالش می‌کند. طبعا این وضعیت برای خانم‌ها بسیار حادتر است.

دست‌کم با نگاه به همین سه عامل آیا نمی‌شود گفت که حداقل در دو دهه اول انقلاب زیست ما محدود به همین فضاهای خصوصی شده بود و هنوز هم تغییری اساسی نکرده است؟ آیا مجبور نشده‌ایم که فقط در آپارتمان‌هایمان بمانیم یا سوار بر ماشین از کنار هم بگذریم؟ و اگر چنین است، آیا عجیب است که نویسندگان ما هم مدام از فضاهای خصوصی نوشته باشند و داستان‌هایشان کمتر در خیابان اتفاق بیفتد؟

◆ پیدا شدن سروکله خیابان در رمان‌های شهرمحور

از اواخر دهه ۸۰ به این‌سو رمان‌های شهرمحور تازه دارند نوشته می‌شوند با شخصیت‌هایی اغلب جوان که بیشتر در خیابان هستند. این اتفاق دلایل متعددی دارد؛ یکی این است که جوان‌ها سن‌وسالی پیدا کرده‌اند و دیگر بچه نیستند که مدام در خانه باشند، اما حرفه‌ای هم ندارند. پس باید به خیابان بروند. خیابان و مکان‌های تجمع، جای بهتری برای وقت‌گذرانی است؛ رشد تصاعدی کافه‌ها و رونق‌شان، به‌خصوص در دهه ۹۰، به همین دلیل است.

دلیلِ دیگر پیداشدن سروکله خیابان در داستان‌های این یکی دو دهه تغییرات اندک شهر به نفع زیست در خیابان است. تازه در دهه ۹۰ است که مجتمع‌های تجاری سعی می‌کنند شکلی متناسب با امروز پیدا کنند (آن‌هم معمولا در جاهای نه چندان مناسب، اما به هر حال ضروری) و بازارها شکل عوض کنند و دیگر تمام خیابان را اشغال نکنند تا با تداخل در رفت‌وآمد باعث گره‌های کور بشوند. به جز اینها بعضی خیابان‌ها هم زیباتر شده‌اند و فضاهای قابل زیست بیشتری در شهر ایجاد شده است. پارک‌ها و سینماها و مکان‌های تفریحی هم بیشتر شده‌اند. از طرفی شاید تظاهرات خیابانی از اواخر دهه ۸۰ به بعد هم بی‌تأثیر نبوده است؛ چون با این کار بخشی از مردم که از خیابان دور شده بودند، دوباره آن را محل یافتن همدیگر می‌بینند و دوباره خیابان محل آشتی با همشهری‌هایی می‌شود که تاکنون آنها را غریبه فرض می‌کردند.

بازارهای خیابانی که نه بازارند و نه خیابان، نه محل درستی برای کسب هستند و نه خرید و نه لذت و تفرج. این بازارهای خیابانی نه با سیاستی روشن و از پیش اندیشیده که فقط به دلیل کثرت جمعیت در محلات پایین‌تر شهر شکل می‌گیرند؛ چون مدیریت شهری طرحی برای ایجاد و گسترش بازارهای متناسب با جمعیت نداشته است

تجربه آدم‌ها از زیست شهری و رودررویی‌شان با همشهری‌ها که در دهه‌های ۶۰ و ۷۰ و حتی ۸۰ کمرنگ شده بود و رو به نابودی رفته بود، دوباره از یک دهه پیش شروع به شکل‌گرفتن کرده است، با همین مجتمع‌های تجاری، زیادشدن کافه‌ها، سینماها، تئاترها، کتاب‌فروشی‌های بزرگ و چه بسا تظاهرات خیابانی و البته در ابعاد بسیار محدود و کوچکی هم در تبدیل خیابان‌ها به محل عبور پیاده‌ها؛ خیابان سپهسالار و ۱۵ خرداد و بخش کوچکی از سی تیر. اتفاقی مهم اما فقط نمونه‌وار و شاید محکی برای شروع یک دوره تازه از زیست آدم شهری در فضاهای عمومی شهری و نه صرفا در چهاردیواری خانه.

آیا مردم دارند دوباره به فضاهای عمومی برمی‌گردند و قرار است زندگی‌شان فقط در چهاردیواری‌هایشان نگذرد؟ می‌شود امیدوار بود، اما به شرطی که خیابان فقط محل عبور ماشین‌ها نباشد، مکانی هم باشد برای توقف آدم‌ها و رودررویی‌هایشان، محل آشنایی‌شان و احساس اینکه دیگری غریبه نیست و کسی مثل خود ماست با همان تعلق‌ها و نیازها و آرزوها و مصائب. شهر هم متعلق به گروهی خاص نیست؛ همه در آن و در بد و خوبش سهیم هستند. شهر دیگر فقط محل رفت‌وآمد و تهیه نیازهای ابتدایی مثل خورد و خوراک و کار نیست، مکانی برای لذت و تفریح و اندیشیدن و تخیل و آشنایی و دوستی هم هست.

◆ ماشین ممنوع

بی‌جهت نیست که در بعضی از کشورهای اروپایی خیابان‌ها برای ماشین‌ها ممنوع می‌شوند و می‌شوند محلی برای توقف عابران پیاده و محلی برای کافه‌ها و مراکز خرید و سینماها و مانند اینها. این شهرها دارند شهر را از ماشین‌ها و از فضاهای صرفا خصوصی پس می‌گیرند و آن را تبدیل به جایی برای زیست عمومی می‌کنند، جایی برای آشتی دوباره مردم با هم و با شهرشان و فرهنگ‌شان. شهرهای امروز غریبه‌شده ما هم (به‌خصوص تهران) چاره‌ای ندارند جز اینکه مردم را به خیابان بیاورند. خیابان را از دست ماشین‌ها نجات بدهند و آن را جایی برای توقف و آشنایی آدم‌ها کنند، نه غریبگی و نه عبور از کنار هم. باید کاری کنند که خیابان فقط محل عبور نباشد؛ جایی باشد برای توقف، برای تماشا، برای آشنایی، برای تولید فرهنگ و برانگیختن اندیشه، چه با تماس مردم با یکدیگر، چه با دیدن آثار هنری و فرهنگی، چه با انتشار ایده‌هایی حاوی شادی و رنگ، چه صرفا با بیرون‌کشیدن آدم‌ها از خودشان و از آپارتمان‌های کوچک و مصنوعی‌شان و آوردن‌شان کنار همدیگر. شهرهای امروزی باید خیابان را دوباره زنده کنند و بهتر از همیشه هم؛ نه اینکه آن را تبدیل به تکه‌هایی بی‌روح از سنگ و آهن کنند. خیابان باید تبدیل بشود به همان روح جمعی مردم.

ناگهان خیابان

مثل طعم فلفلی که هنگام خوردن غذا یک‌باره زیر زبانت می‌ترکد

سینا دادخواه

رامیار منوچهرزاده هنرمندی است که در سال‌های اخیر توجه ویژه‌ای به «خیابان» داشته است. پوشه‌های ولیعصر، شریعتی و انقلاب پروژه‌های گروهی هستند که تحت نظر او اجرا شده یا در حال اجرا هستند. او اخیرا پادکستی نیز با عنوان «رادیو نیست» راه انداخته که به روایت مکان‌های خاموش‌شده تهران نظیر استادیوم امجدیه، پلاسکو و... می‌پردازند. با او درباره نسبت شهر و هنر و اهمیت آفرینش هنری در پیوند با خیابان به گفت‌وگو نشسته‌ایم که در ادامه می‌خوانید.

◆ **ابتدا کمی راجع به تجربه خودت صحبت کنیم. تو عکاسی خوانده‌ای و پایان‌نامه‌ات راجع به عکاسیِ هنری است. در سال‌های اخیر به عنوان عکاسی که به صحنه‌های رئالیستی زندگی روزمره امروز ما اهمیت داده و سعی می‌کند به پدیده‌های بیرونی خودش از طریق مدیوم عکاسی واکنش نشان بدهد، مشهور شده‌ای. کاری را طی این دو سه سال اخیر شروع کرده‌ای و روی خیابان‌های اصلی و آیکونیکِ تهران، پروژه‌های هنری سوار می‌کنی. این سابقه قبلا در بخش کوچکی از فعالان هنری بوده که به مستندنگاری خیابان اهمیت می‌دادند، اما این امر لزوما هیچ‌گاه فرم ویژه هنری پیدا نمی‌کرد؛ اینکه موضوع آرت موضوع خیابان باشد، چنین چیزی نبود. موضوع بیشتر یک جور مستندنگاری -حتی مستندنگاری خلاق‌تر- بود. اما در کار تو ذیل خیابان ولیعصر، شریعتی و امسال هم خیابان انقلاب، با پروژه‌های کاملا هنری مربوط به موضوع خیابان مواجه هستیم که در آنها آن وجه مستندنگاری کاملا یا به شکل قابل توجهی به حاشیه رفته است؛ علت چیست؟**

اجازه بده این را توضیح بدهم که چطور به داستان فضای شهری و خود تهران گره خوردم. به خاطر دارم سال ۱۳۸۵ دفتری در یوسف‌آباد گرفتیم که برای محمود ناجیان، یکی از روسای فرهنگی (میراث فرهنگی و وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی) بعد از انقلاب در سال ۵۹ بود. او سال گذشته درگذشت. بعدا فهمیدیم که او داشت روی طرح جامع شهر تهران کار می‌کرد؛ خیلی آرام‌آرام این کار را انجام می‌داد، برای خودش کار می‌کرد و از دل این پروژه‌ها طرح درمی‌آورد و به شهرداری و جاهای مختلف پیشنهاد می‌داد تا بتواند از آن کارهای تحقیقاتی درآورد. می‌نشست و به آرامی کارش را انجام می‌داد. من به یک‌باره چشم باز کردم و دیدم جذب داستان شده‌ام. درباره کوهپایه‌های تهران با من صحبت می‌کرد و اینکه شما چرا نمی‌آیید تا یک‌سری از پروژه‌ها را تعریف کنید؛ مثلا درباره روددره‌های تهران و محل زیست مردم کنار این روددره‌ها؛ مثلا کَن، دربند، دارآباد و درکه هر یک را شاخه‌شاخه می‌کرد و می‌گفت که اینها هر یک چه زندگی‌هایی درکنارش بوده است، از کجا شروع شده و به جا ختم می‌شود -آن موقع طرح جامع و تفصیلی بیرون آمده بود ولی به صورت رسمی منتشر نشده بود. به خاطر می‌آورم که ما به مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران روبه‌روی پارک نیاوران می‌رفتیم. آنجا یک مرکز خیلی مهم فرهنگی بود. به کتابخانه آنجا می‌رفتیم و شروع به مطالعه درباره آن می‌کردیم؛ مثلا اینکه در آینده تهران قرار است چه برنامه‌هایی انجام شود. اینها بعد از طرح فرمانفرمایان و طرح‌های دیگر بود. آنها را می‌خواندیم تا ببینیم چی به چی است. برای خودم چیزهای جالبی پیش آمد. به یک‌باره به این فکر کردم که چقدر می‌توان از دلِ اینها پروژه درآورد. بعدها فهمیدم -چون بابت پایان‌نامه کارشناسی ارشدم در سال ۱۳۸۶ مجبور شدم یک‌سری تحقیقات درباره عکاسی ایران انجام بدهم- در دوره هاشمی رفسنجانی نهاد شهرداری به‌واسطه کرباسچی بسیار قدرت می‌گیرد، اینها می‌آیند از طریق مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران (با مدیریت دکتر زرازوند) به عکاسان درجه یک تهران مثل یحیی دهقان‌پور، جاسم غضبان‌پور، محسن راستانی و... پیشنهاد می‌دهند که برای سه چهار سال در جاهای مختلف در سطح شهر تهران پروژه تعریف کنید، هم کتابش را برایتان درمی‌آوریم و هم از کارهایتان نمایشگاه می‌گذاریم - طبقه پایین آن هم یک سالن بسیار بزرگ بود که رفتم و دیدم - و هر کار را هم دانه‌ای ۴۰ هزار تومان از شما می‌خریم؛ سال ۷۳-۷۲ این رقم خیلی رقم زیادی بود. فقط یحیی دهقان‌پور سه پروژه برایشان تعریف می‌کند؛ ازجمله پل‌های تهران، کوهپایه‌های تهران و.... ببینید به صورت خیلی رسمی نهاد عکاسی را نشانه می‌گیرند تا برایشان پروژه تعریف شود. اینجا همان‌جایی بود که سال‌ها بعد ما هم به همراه محمود ناجیان برای تحقیقات به آنجا می رفتیم و این پیش‌زمینه ماجراست. من دانشجوی فوق‌لیسانس عکاسی بودم و با هنر ارتباط داشتم، اما در اینجا من با معماری و شهرسازی ارتباط برقرار کردم؛ یعنی فهمیدم که اصلا طرح جامع چیست و چه کاری می‌توان انجام داد و چه نگاهی می‌توان به شهر داشت. با آنکه ریشه من از سنندج می‌آید ولی عرقی نسبت به خیابان‌های تهران پیدا کردم. علاوه‌براین من از سال ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۴ مدیر پروژه یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های زیباسازی شهر تهران شدم. تا آن موقع شاید من فقط مناطق مرکزی تهران را می‌شناختم. بعد به یک‌باره با ۹ تا ۱۰ تا منطقه آشنا شدم. منظور از آشنایی آشنایی کامل است. مجبور بودم ناحیه به ناحیه تهران را بشناسم؛ چون ما در هر منطقه‌ای که کار می‌کردیم، به خاطر ردکردن صورت‌وضعیت و الزام کارکردن در نواحی مختلف باید همه را می‌شناختیم. این من را مجبور می‌کرد تا نقشه کل ۲۲ منطقه تهران را در کیف و ماشینم داشته باشم. دائم می‌بایست سرچ می‌کردم تا آن محل را پیدا کنم. مجبور بودم تمام مسیرها را از طریق این نقشه‌های بزرگ دانه‌دانه چک کنم و ببینم کجا به کجا ربط دارد و مرزبندی‌ها چطور است. از طرفی با نهاد شهرداری بیشتر ارتباط برقرار کردم؛ یعنی از تیر ماه

عکس: مهدی حسنی

۱۳۸۹ تا سال ۱۳۹۴. شش هفت سال شبانه‌روزی با مناطق تهران و زیباسازی ارتباط داشتم که رفته‌رفته جرقه بسیاری از کارها در آنجا خورد.

◆ **یعنی دراین مقطع شناخت عمیق‌تری از تهران پیدا کردی، از آن طرف هم عکاسیِ هنری همواره جزو علایقت بوده و توانستی اینها را یک‌جایی با یکدیگر تلفیق کنی. برای من غیر از پروژه‌های خودت که به نظر من یک «touch» عمیق زندگی شهری و شهروند در آنها هست، در پروژه‌های متمرکز اخیرت، خیابان به معنای واقعی‌اش دیده می‌شود. این از کجا می‌آید که می‌توانی در آن فرم هنری بیاوری؟ نسبت بین این دو چیست؟ نسبت فرم خیابان با فرم هنر؟ این نسبت را چطور می‌بینی؟ وقتی به خیابان نگاه می‌کنی، انتظار داری که خیابان به تو و شاگردانت چه بدهد تا درون هنر به بیان دربیاید؟ چه چیزی از آن خیابان باید در هنر احضار بشود و چه چیزی باید پشت در بماند؟ تو به چه صورت افراد را تعلیم می‌دهی؟ از آنها می‌خواهی تا از خیابان چه انتظاری داشته باشند؟**

به نظرم می‌رسد این مسأله به یک حلقه مفقوده در هنر ما تبدیل شده است، اما در دنیا این‌طور نیست. عمدتا به افراد و آرتیست‌های مختلف برای نگاه‌کردن و دوباره شهر را دیدن بورس‌های مختلف داده می‌شود و به نظر من به‌حتم نقش بسیار مهمی در رونق هنر شهری دارد. ریشه‌هایش در عکاسی که بسیار زیاد است. اگر به یک سیر تاریخی از هنر نگاه کنیم، می‌بینیم عکاسی در دوره‌های مختلف تعاریف متفاوتی پیدا می‌کند. آن چیزی که امروز به آن عکاسی هنری می‌گوییم، با دوره‌های دیگر متفاوت بوده است. شکل پروژه‌هایی که آرتیست‌های مختلف در گذشته انجام می‌داده‌اند، در پس‌زمینه آرت قرار می‌گرفته است؛ مثل کارهای دهقانپور یا امثالهم. حتی کارهایی که در دهه هفتاد انجام می‌دادند. وقتی می‌گوییم آرت، هنر عکاسی در آن دوره شکل تقریبا امروزی‌اش را به خود گرفته است؛ یعنی منظر شهری را نگاه‌کردن، دوباره نگریستن به شهر. اگر بخواهیم به سیر تاریخی این اتفاق نگاه کنیم، مهم‌ترین آن از سال ۱۳۶۸-۱۳۶۷ با روی کار آمدن هاشمی رفسنجانی است. در این دوره عکاسی به خیابان می‌پردازد. اینکه آیا امروز آن را آرت می‌دانیم یا نه یک مسأله مجزاست. پیش از آن اصلا ما چیزی به نام عکاسیِ هنری نداشتیم. عکاسی عکاسی بود. می‌توانست خبری باشد یا مستند یا هر چیز دیگری؛ یعنی خط‌کشی‌ای وجود نداشت که بگوییم آیا این آرتیستیک است چون اینستالیشین و چیدمان است. خیر؛ اصلا چنین چیزی نیست. از دوره اصلاحات به بعد است که عکاسی آرام‌آرام وارد حیطه گالری‌ها شده و در کانتکست آرت، تعریف پیدا می‌کند و می‌تواند به عنوان یک مدیوم یا یک رسانه به آن پرداخته شود.

برای اینکه یک اتفاقِ هنری روی دهد، تو مجاز هستی به اینکه از هر دریچه و از هر زاویه‌ای آن را دربیاوری و همزمان ریشه‌های نگاه شهری را به آن وارد کنی. خیابان -برای اینکه بتوانی دوباره آن را به تصویر بکشی یا از دل آن اثری را خلق کنی- بسیار عنصر مهم و ارزشمندی است. شاید این اثر مثل یک پادکست باشد، شاید یک متن نوشتاری باشد، شاید عکاسی یا یک سازه بینارشته‌ای باشد که المان‌های آن خیابان را دوباره به گالری آورده و به نمایش می‌گذارد. خیابان و شهر فضا و بستر بسیار عجیب‌غریبی دارد برای اینکه ریشه‌های هنر را در آن درآوری، به این دلیل که محل زیست است و بخشی از خاطرات جمعی و نوستالژیک ماست.

واقعا چه بستری مهم‌تر از خیابان به عنوان محل رفت و آمد و عنصری که هر روز با آن در ارتباط هستیم؟ ریشه آرت همین است؛ یعنی جای دورتری نیست که بخواهد از دل انتزاع بیرون بیاید. خیابان جایی است که می‌تواند آبشخور بسیاری از ایده‌هایی باشد که می‌شود محقق‌شان ساخت. این مهم‌ترین چیزی بود که همیشه به آن فکر می‌کردم تا بتوانم به پروژه‌های طولانی‌مدت‌تری شکل بدهم. بایستی جوری پروژه‌ها را تعریف می‌کردم جایی باشد که بتوانند با آن ارتباط برقرار کنند. آنها با خیابان بزرگ شده‌اند و بستر زندگی‌شان بوده است. نخستین درسی که در فضای هنری به ما می‌دادند این بود که برو اتاقت را عکاسی کن یا برو تختت را عکاسی کن، برو منزلت را عکاسی کن؛ چراکه تو به آن تسلط و شناخت داری و آن را می‌شناسی. خیابان و شهر هم مثل خانه ما می‌ماند. خیابان انقلاب یا ولیعصر قطعا بخش مهمی از عناصر ذهنی بچه‌ها هستند که با آن خاطره یا از آن شناخت دارند. هنرهای تجسمی ما حلقه مفقوده‌اش همین است، هنوز خود را از آن دور می‌بینند، هنوز در یک ابستره دارند سیر می‌کنند، هنوز موضوعاتی که دارد کار می‌شود، موضوعاتی است به یک‌جور فلسفه و زبان ترجمه گره‌خورده است. هنوز آن آگاهی و شناختی که در هیأت یک امر اولیه باید به خود شهرمان داشته باشیم، برای ما به عنوان آرتیست‌هایی که در یک جای فرهنگی زندگی می‌کنیم و فرهنگ به ما این امکان را می‌دهد تا شناخت بهتری به مسائل داشته باشیم، نیست. حالا تو پروژه من را در نظر نگیر که من دارم این کار را انجام می‌دهم. نیست. نداریم، خیلی خیلی ضعیف است.

سینا در سال ۱۳۹۱ نخستین پروژه‌ای را که کیوریت کردم، پروژه‌ای بود که پنج فارغ‌التحصیل عکاسی دانشگاه تهران را بدون هیچ وجه مشترکی در کنار هم معرفی کردم. در دومین پروژه به این نتیجه رسیدم این‌طور نمی‌شود، تو باید یک موضوع را به دست این بچه‌ها بدهی تا آن را کار کنند. این موضوع باید مشترک باشد و بیننده‌ای که این نمایشگاهِ کیوریت‌شده را می‌بیند، احساس یک اشتراک را در اینها ببیند. چه چیزی می‌توانست باشد که این بچه‌ها همزمان به آن فکر کنند؟ می‌دانید موضوعی را که به آنها دادم چه موضوعی بود؟ «مان» یعنی منزل. همانی که قبلا در کلاس‌ها به عنوان نخستین اتودها به دانشجوها می‌دادن. یعنی نخستین قدم این بود که که اینها باید یک چیز مشترکی داشته باشند، به هر حال همه‌شان یک خانه داشتند و مهم بود که آن محل‌های زندگی‌شان را نشان بدهند. جالب نیست که این سه پروژه بعد از «مان» به وجود آمده است؟! چون فکر می‌کنم که خیابان را هم مثل خانه دیدم، یک جایی که تو باید به آن شناخت و تسلط داشته باشی و این خیلی مسأله مهمی است؛ یعنی تو قبل از اینکه آرتیست باشی، شناختی نسبت به این خیابان و خیابان‌ها داری و این به تو کمک می‌کند.

◆ **چه اتفاقی طی ده-پانزده سال اخیر می‌افتد که تا این اندازه، میل به ثبت زندگی شهری من‌جمله خیابان، دست‌کم در قیاس با دوره‌های قبلی، افزایش پیدا می‌کند؟ بچه‌هایی که پیش تو کار می‌کنند، وقتی می‌خواهی ارزیابی‌شان کنی، چقدر خیابان را خانه می‌بینند؟ چقدر با آن آشنا هستند؟ من فکر می‌کنم اتفاقی که دارد می‌افتد این است که در طول کار چشم‌شان باز می‌شود و خیابان را بهتر می‌بینند؛ یعنی کم‌کم می‌فهمند که خیابان خانه است. چطور از یک جای ناآشنا یا غریبه یا مبهم پروسه را برایشان شفاف می‌کنی؟ چه چیزی در اختیارشان می‌گذاری؟**

اگر به یک سیر تاریخی از هنر نگاه کنیم، می‌بینیم عکاسی در دوره‌های مختلف تعاریف متفاوتی پیدا می‌کند. آن چیزی که امروز به آن عکاسی هنری می‌گوییم، با دوره‌های دیگر متفاوت بوده است. شکل پروژه‌هایی که آرتیست‌های مختلف در گذشته انجام می‌داده‌اند، در پس‌زمینه آرت قرار می‌گرفته است

شناخت. به نظر من شناخت محصول زمان و آرامش است. همان‌طور که گفتم اولا نهاد شهرداری بسیار قدرتمند می‌شود. برای من قالیباف یا هر کس دیگری با هم فرقی ندارد ولی فکر می‌کنم در فعالیت‌هایی که در دوره کرباسچی و بعدها قالیباف صورت گرفت، به نوعی تلاش شد -حالا شاید آنها این را با اهداف دیگری دنبال کردند- شهر را یک‌طور دیگری به تعریف بکشند، گیرم به عنوانِ یک نهادِ قدرتمند و همپایِ دولت‌ها -چون از یک دوره‌ای به بعد جدا شد- و شهرداری به عنوان یک نهاد قدرتمند همپای یک دولت کوشید تا آن را به رخ بکشد، نهاد قدرتمند شد و به چشم آمد، دوباره شهر را تعریف کردند، در واقع مردم را مجبور کردند تا دوباره به شهر نگاه کنند؛ از هر زاویه‌ای که به آن نگاه کنی قاعدتا فرق می‌کند. این رویکرد تازه محصول امنیت دوران پس از جنگ است. تو وقتی آرامش داشته باشی، آرام‌آرام دوباره به شهرت برخواهی گشت و به آن نگاه خواهی کرد. یک بخش دیگر هم آگاهی خود آرتیست‌ها و هنرمندان می‌تواند باشد؛ یعنی می‌فهمند که ما بدون زمان و مکان نیستیم و از خلأ نیامده‌ایم و این مهم است. مهم است که داستانی را که داری می‌خوانی، در آن به شهر نو و قلعه یا به خیابان شاه اشاره شده باشد. تو می‌توانی تجسم کنی و فضا را به تصویر بکشی؛ «imagine» کنی. این به ادبیات ما، به سینما و هنرهای تجسمی ما کمک می‌کند.

بسیاری از بچه‌های درگیر در پروژه‌های من اطلاعات خیلی زیادی نسبت به شهر و این خیابان‌ها ندارند به همین دلیل کاری که معمولا انجام می‌دهم این است که با تاریخ آن خیابان، از بسترهای مختلف، از زوایای گوناگون، حتی از دل سینما، عناصر تصویری، ادبیات و با دعوت از افرادی که تخصص‌های این داستان را دارند، کمک بخواهیم تا زوایای دیگری را از خیابان برایمان باز کنند. کنار هم قرارگرفتن این چیزها، به آشنا کردن و دید دوباره آن آدم‌ها نسبت به آن خیابان و آن شهر کمک خواهد کرد. این همان خوراک کاری است که مثل یک مرحله اولیه باید به آن نگاه کرد. اینکه بچه‌ها را به این نتیجه برسانی که ببین! پالیمسست مسأله مهمی است، تاریخ مسأله مهمی است، اینکه جایی را در ادبیات هم ببینیم، در سینما هم ببینیم مهم است و اینکه بتوانی این را برایشان به عنوان مهم‌ترین عنصری که وجود دارد، باز کنی؛ یعنی شکافتن مسأله‌ای است که باعث می‌شود دوباره به شهر نگاه کنی.

◆ **در این حرف با تو بسیار همدل هستم؛ اما برای من عجیب است، دارم به همان غیاب هنرِ شهری یا بیانِ شهری فکر می‌کنم، نه فقط در آرتیست‌ها، در هنرهای تجسمی و هنرهای تصویری، در خود ادبیات هم همین‌طور؛ یعنی تعداد داستان‌هایی که در آن ارجاع مشخص به شهر و خیابان دارد و تعداد کارها حتی در سینما. حتما دارد یک اتفاقی می‌افتد، اما مشخص است که یک حس تعلق، یک «dedication» مشخصی به شهر ندارد. خب، مجبور است که در شهر فیلمبرداری کند. وقوفی ندارد که می‌تواند یک‌سری چیزها را به شکل دیگری نشان دهد. حتی تعداد فیلم‌هایی که به طور معین زندگی شهری را نشانه گرفته‌اند، بسیار اندک هستند؛ حتی در رمان‌ها اندک‌تر است. چطور است که این فضایی تا این حد آشنا وقتی به مرحله ثبت و بیان می‌رسد، یک‌باره دچار یک سکته می‌شود و مثلا اتفاقی که دارد در این سال‌های گذشته می‌افتد که با همان دلایلی که تو گفتی، دوباره می‌فهمیم که یک‌چیزایی را می‌شود با عنوان «شهری» تعریف کرد.**

تو خودت این را در ادبیات لمس کردی. قبل از اسم سینا، مسأله «یوسف‌آباد، خیابان سی‌وسوم» بود که برای ما مسأله خیلی مهمی شد. برای نخستین‌بار مثلا، حالا شاید در رمان‌های دیگر بوده باشد اما در نسل جدید آشتی‌دادن به داستان شاید با کار تو شروع شد و بعدها کلی از این‌دست داستان‌ها نوشته شد که به شهر ارجاع داده می‌شد، چون مثل فرمولی به آن نگاه می‌شد که جواب پس داده است. با وجود این یک تقابلی همیشه با موقعیت مشخص‌شده و قابل شناسایی در هنر و سینما وجود دارد. تو در سینما فیلم را نگاه می‌کنی، از شهرک غرب وارد می‌شود، از کریم‌خان بیرون می‌آید. طرف به این فکر می‌کند که اصلا کاری کنم که نفهمند اینجا، جایش کجاست، آخر چرا؟ آقا! این خیابان کریم‌خان است، تو از بلوار دادمان به آن رفتی، چطور از خردمند بیرون آمدی؛ مثلا ما چند تا فیلم مثل اجاره‌نشین‌ها داریم که در بستر شهر بوده و تو خیابان‌هایش را به خاطر داری که از کجا تا کجا شروع می‌شود؟!

کتابی را کورش ادیم درآورده بود که بزرگ‌ترین ویژگی آثارش را بی‌زمانی و بی‌مکانی می‌دانست. البته اشکال ندارد، این را در آثار مختلف داریم و می‌تواند یک کاری به این صورت باشد. اما کمی خنده‌دار است؛ گره‌زدن چیزی که رئالیتی دارد مثل عکاسی، با بی‌زمانی و بی‌مکانی کمی چیز عجیبی است. باز مثالی از یک تقابل است. هنوز هم که هنوز است ترجیح می‌دهیم اثری که روی دیوار خانه‌مان است، ابستره باشد تا چیزی که اشاره به یک المان شهری دارد؛ یعنی هنر ابستره در ما ریشه دوانده است. وقتی این شکلی باشد، این امر ما را دچار معضل و مسأله خواهد کرد و ترجیح می‌دهیم وقتی فیلم یا سریالی می‌سازیم، نفهمیم که از کجا آمده و به کجا رسیده است.

انگار با یک نوع بی‌تفاوتی مواجه هستیم. نگرانی از اینکه کارمان را ادبیات یا آرت ندانند. انگار اگر چیزی رئالیتی داشته باشد یا فهمیده شود که اینجا تهران است، خیلی چیزها به معضل می‌خورد. اگر بفهمیم که اینجا شهرک غرب است، می‌فهمیم که اینجا مثلا این طبقه متعلق به این نیست. یعنی حتی فیلم را می‌سازی ولی مجبوری حواست به تفاوت و اختلاف طبقاتی هم باشد، به خاطر اینکه مردم نسبت به آنجا شناخت دارند و باید آن را در سریال یا فیلمت بشکنی تا بگویی که این برای آنجا نیست؛ یعنی اینکه مثلا لو نرود که اینجا شهرک غرب است، به این خاطر که یک طبقه دارد در اینجا زندگی می‌کند. در حالی که خیلی‌ها هستند که این را می‌شناسند و این به طنز خنده‌داری ما را می‌رساند.

ما الان مجبوریم برای پادکست‌مان از دل فیلم‌ها صدا درآوریم که خیلی بامزه است. فیلم دارد در بلوار کشاورز یا پلاسکو می‌چرخد، هیچ چیز دیگری نیست، ما موزیک و صدای آن آدم‌هایی را داریم درمی‌آوریم که در پلاسکو دارند می‌دوند چون اهمیت دارد؛ یعنی این‌قدر اهمیت دارد که حتی صدایی که هیچ المانی از تصویر آن نمی‌بینی ثبت شود. به نظرم مثل روحی است که در آن فضا وجود دارد. یک اتفاق در یک بستر شکل گرفته است، مثلا موزیکی که در پلاسکو می‌گذاریم با پلاسکو مرتبط است. یک جایی در فیلم شب غریبان است که گوگوش و فرزان دلجو دارند می‌دوند، در پلاسکو است و ما رفته و آن موزیک را گذاشته‌ایم. شاید آدم‌ها یک درصد به خاطر داشته باشند که آن فیلم دارد در آنجا می‌گذرد. با یک ارجاع بسیار ساده از اینکه این‌جوری است و یک موزیکی گوش می‌دهند تا تو بتوانی تصویری برایشان بسازی. یا مثلا اینکه یک پادکست گوش بدهند و مجبور بشوند بروند و دوباره آن فیلم

تو وقتی آرامش داشته باشی، آرام‌آرام دوباره به شهرت برخواهی گشت و به آن نگاه خواهی کرد. یک بخش دیگر هم آگاهی خود آرتیست‌ها و هنرمندان می‌تواند باشد؛ یعنی می‌فهمند که ما بدون زمان و مکان نیستیم و از خلأ نیامده‌ایم و این مهم است

را ببینند چون به آن ارجاع داده شــده اســت، دوباره بتواند تصویر را بســازد و بفهمد که چه اتفاقی دارد رخ می‌دهد؛ تو پلی بســازی بین یک پادکســت و یک فیلمی که سال ۱۳۵۴ ساخته شد. این برای آن آدم‌ها تصویرســازی کرده و یک ارجاع و یــک « Simulation» یا «appropriation» یا هر چیزی هســت. این کار بســیار به بیننده کمک می‌کند و حتی نسل‌های جدیدی که دل‌شان می‌خواهد کشف کننــد. تــو به آنها کُد می‌دهــی و می‌گویی برو کــد را باز کن؛ خیلی مســأله مهمی اســت. مثلا در اجاره‌نشــین‌ها آن قصابــی در خیابان ولیعصــر بالاتر از پارک‌وی خیلی قصابی مهمی بوده اســت. بعد از آنجا طرف پا می‌شــود و پایین می‌آید. اصــلا ورودیِ فیلمش خیابان ولیعصر اســت، بخشی از ساختمان‌های ســه‌گانه شهرک در پس آن خودنمایی می‌کند، محله صادقیه اســت که برهوتی بیشتر نبوده و ما شروع به سنجش موقعیت تهران در سی سال گذشته می‌کنیم که چه بوده و چه شــده اســت. تو می‌دانی که آنجا در دوره‌ای برهوت بوده است و مشکل زاغه‌نشینی و خانه‌های بساز و بفروشی داشته است. مهم این است که تو مجبور می‌شوی دوباره به آن فکر کنی یا مثلا در فیلم دایره مینا، تو دوباره مجبوری بنشینی فکر کنی و ببینی که سال ۱۳۵۳ مهرجویی کجا فیلمبرداری کرده است؛ مهرجویی کسی است که توانســته تا حدی این کار را انجام بدهد. ما به این داســتان احتیاج داریم، چون بخشی از « document»ای است که در دل یک آرت می‌تواند تعریف پیدا کند. البته آرتیست صرفا وظیفه‌اش سندسازی و «document»کردن نیســت. او وظایف دیگری دارد و مهم است که فقط در پسِ داســتان خیابان بتواند بخشی از آن المان‌ها را داشته باشــد. بســیاری آمدند پروژه ما را دیدند و گفتند بسیاری از اینها که خیابان شــریعتی نیســت. طرف دارد خمیازه می‌کشــد، خب شاید این مثلا خیابان ولیعصر باشــد. خب باشد. در کانتکست شریعتی، شــریعتی محسوب می‌شــود. این پروژه تو در خیابان شریعتی است. مهم نیســت به نظر تو در ســال ۱۳۹۸ دو ماه قبل از این اتفاقات و شلوغی‌ها، ۲۵ آدم در خیابان خمیازه می‌کشند؟ یکی آمده و پروژه‌ای را قبــل از ایــن وقایــع در خیابان ولیعصر کار کرده کــه یک عده در این خیابان خمیازه می‌کشــند؛ به همین سادگی. و این در کانتکست

شاید فیلمی ساخته شده باشد که کل خیابان‌های تهران را قبل از انقلاب مستند کرده باشند. اما وقتی در دایره مینا می‌بینی یا در اجاره‌نشین‌ها آن را می‌بینی، تازه متوجه اتفاقی می‌شوی که بیشتر آن را لمس می‌کنی، چون دارد برای تو درامی را می‌سازد، دوباره بسازبفروشی که در دهه شصت وجود داشته است؛ خیلی بهتر آن را و همه چیز را لمس می‌کنی

خیابان شــریعتی تعریف می‌شود. بعد تو می‌بینی که دو سه ماه بعد، دچار چه چالش‌ها و مسائلی می‌شویم. واقعیت این است که این دارد روح آن خیابــان را نشــان می‌دهد یا برهوتی در خیابان شــریعتی که انگار طاعون‌زده اســت. آیا حتما باید شــریعتی‌ای را نشان بدهی که شلوغ باشــد؟ ما داریم شریعتیِ ساعتِ پنج صبح را نشان می‌دهیم و دیوارنویسی و شعارنویسی‌هایی که مثلا عکس شریعتی را در خیابان و روی در و دیوار خود بچه‌ها به صورت شابلون کار کرده‌اند و از آن عکس گرفته‌اند و آن تصاویری که چرخشــی است و تو داری شهر را نشان می‌دهی.

بخشــی از وظیفه هنر می‌توانــد « document»کردن چیزی باشــد. من نمی‌دانم، اما همه داستان « document» کردن نیست؛ این بخشــی از آن معضلات ماســت شــکافتنِ روح و لایه‌های آن و نگاه‌کردن در بســتر تاریخ اســت. کمااینکه الان به‌شــدت داریم در انقــلاب به آن نگاه می‌کنیم. که انقلاب آیا فقط یک خیابان انقلاب اســت؟ تو می‌توانی روحی را که از ســال ۱۳۱۰ در دوره رضاشــاه در آن خیابان بوده اســت، از دوره‌ای که خنــدق را پر می‌کنند، تا امروز فراموش کنی؟ تــو می‌توانی انقلاب ۱۳۵۷ را بــه عنوان بزرگ‌ترین اتفاقــی که در طول قرن گذشــته در ایران رخ داده در بســتر خیابان انقلاب فراموش کنی؟ حتما مسأله مهمی است. این وظیفه آرتیست است، ولی اگر یک مستندنگار باشد، می‌گویند آقا پاشو برو از تمام کافه‌های آنجا عکاســی کن، پاشو برو تمام دانشگاه تهران و البرز و میدان فردوســی را عکاسی کن. وظیفه پروژه ما این نیست. شاید در پس‌اش فقط آن را ببینی. شاید آن فقط لایه‌های بک‌گراندِ تصویر تو باشــد. ما وظایف و شرح کارهای مهم‌تری را در این پروژه‌ها تعریف کردیم. این مهم‌ترین کاری است که می‌توان انجام داد. به همین دلیل است که این پروژه‌ها شاید بتواند سی سال آینده ارزش فراتری را پیدا کنند نه امروز. امروز بیننده از آن خیابان‌ها، آن خیابان‌ها را می‌خواهد در حالــی که ما مجبوریــم فراتر از آن و زوایای دیگری از آن شــهر ببینیم.

شــاید فیلمی ساخته شده باشد که کل خیابان‌های تهران را قبل از انقلاب مســتند کرده باشــند. اما وقتی در دایره مینا می‌بینی یا در اجاره‌نشــین‌ها آن را می‌بینی، تازه متوجه اتفاقی می‌شــوی که بیشتر آن را لمــس می‌کنی، چــون دارد برای تو درامی را می‌ســازد، دوباره بسازبفروشی که در دهه شصت وجود داشته است؛ خیلی بهتر آن را و همــه چیز را لمس می‌کنی. در یک موقعیت کمدی و خنده‌دار یا درامی مثل دایره مینا مثل خون‌دادن دارد رخ می‌دهد. نشــان می‌دهد زیرپوســت آن شهر دارد اتفاقاتی رخ می‌دهد. راستی! این هم خیابان ولیعصر اســت، راســتی این برج‌های ASP اســت. این اطلاعات، اینجاســت که برای تو درخشــان می‌شــود. مثل طعم فلفلی که موقع غذا خوردن یک‌باره زیر زبانت می‌ترکد. ارزشش را بیشتر می‌فهمی تا زمانی که تو بخواهی مثلا پر از المان و اطلاعاتی باشی که در مورد آن خیابان و آن شهر به صورت « document» این کار را می‌کند.

آیــا ایــن « document» کردن به معنای آن اســت که آن کار ارزشمند نیســت؟ حتما ارزشمند اســت. فیلم «تهرانِ امروز»ی که خسرو ســینایی در مورد تهران در ســال ۱۳۵۶ می‌سازد، بسیار فیلم ارزشــمندی اســت که دارد جنوب را به شمال تهران وصل می‌کند و تمام مسائل و اتفاقات را از لاله‌زار تا هتل هیلتون به تصویر می‌کشد. آیا صاحب ارزش نیســت؟ حتما هســت ولی از آن طعم و بو و آن کشف قطعا خبری نخواهد بود.

خیابان ولیعصر / حوالی میدان راه‌آهن

ساختمان گراند هتل اروپا در بلوار واتسلاو پراگ، ۲۰۱۶

زندگی و مرگ خیابان‌ها

حسین ایمانی جاجر
جامعه‌شناس شهری

خیابان‌ها هم چون موجودات زنده تولد، رشد، بلوغ، زوال و مرگ دارند؛ به عبارتی دیگر اصل چرخه حیات بر آنها هم حاکم است؛ مثلا خیابانــی مثل لاله‌زار را در تهران در نظر بگیرید، زمانی گل سرســبد خیابان‌های تهران بود با انواع تماشاخانه، دفاتر مطبوعاتی، سینما، هتل، مغازه و پر از جمعیت اما الان سوای آنهایی که دنبال لوستر و روشنایی هســتند، به‌ندرت آدم‌های علاقه‌منــد را می‌توانی پیدا کنی که یا دنبال خاطره‌های گمشــده هستند یا حسی نوستالژیک آنها را واداشته تا در این خیابان که دیگر خیابان نیست، پرسه‌ای بزنند و با دیدن بنای قدیمی پرخاطره اما در حال تخریبی و با یادآوری گذشته‌ای که طلایی می‌نمود لبخندی تلخ بر لب آورند. این فضا از دســت رفته اســت و کارکرد آن منحصر به مغازه و انبار شده است.

خیابان مهم‌ترین دارایی جمعی شهرهاســت کــه امکان ایجاد و گســترش تعاملات اجتماعی و آشــنایی نســبی میان آدم‌های غریبه را فراهــم می‌کند. نوعی از زیرســاخت اجتماعی اســت که می‌تواند فاصله‌هــای طبقاتــی و کالبدی را کاهــش دهد و آدم‌هــای متعلق به میدان‌هــای اجتماعــی متفــاوت را بــه یکدیگر نزدیک و اگر شــد مرتبــط کند. خیابان با حضور آدم‌ها و مکث‌های طولانی‌شــان در آن

بدل به منطقه‌ای امن برای همه می‌شـود. نیـازی به افزودن مأموران و خودروهای گشت نیست، آدم‌ها در قراردادی نانوشته در فضای خیابان مراقبت همدیگر هسـتند اما درظاهر منش بی‌اعتنایی مدنی را پیشه می‌کننـد. بنابراین خیابان‌هـا فقط جایی برای رفت‌وآمـد خودروها و موتورسیکلت‌ها نیستند، بخش مهم و البته فراموش‌شده خیابان جنبه مردمی و اجتماعی و کارکردهای سودمند آن برای جامعه است.

البته همه خیابان‌هـا از این اقبال برخوردار نیسـتند که مردم را در خود داشـته باشند. اگر پیاده‌رو بدل به فضایی اضافی، حاشیه‌ای و جایی برای دررفتن موتورسـیکلت‌ها از ترافیک شود جایی دلهره‌آور و خطرنـاک خواهد بود. خیابان با رفتن آدم‌هـا به‌تدریج خواهد مرد. نمونـه‌اش همین مسـیر میـدان انقلاب تا میـدان آزادی اسـت که می‌توانسـت بدل به یکی از سـرزنده‌ترین خیابان‌های تهران شود اما اکنون خیابانی مرده اسـت که فقط برای عبور و مرور قابل اسـتفاده است، البته در سال یکی دوباری هم برای راهپیمایی‌های رسمی مثلا در بزرگداشت ۲۲ بهمن سیل جمعیت آن را پر می‌کند اما از فردا باز هم همه چیز به جای سابق خودش برمی‌گردد.

یک‌بار برای اینکه از راز این مسیر طولانی سردربیاورم در روزی عادی از میدان انقلاب تا میدان آزادی را پیاده رفتم و در جست‌وجوی فضاهـای زنـده و مردمی گشـتم اما افسـوس که مشـاهده من فقط تأییدکننده از دسـت‌رفتن این خیابان طولانی بـود که نام آزادی هم بر خود دارد. کسـب‌وکارهای تعطیل‌شـده رونق را از بخش‌های مختلف خیابان برده اسـت و مراکز متعدد دولتی و حتی دانشگاه شریف هم سـر به درون دارند و با محیط پیرامـون خود چندان ارتباطی ندارند. با آنکه بیشتر آنها فضاهای سبز و حیاط‌های دلپذیر دارند اما با انواع نرده و مانع مردم را از آمدن به داخل می‌ترسانند. در حالی که بیشتر مدیران آنها شعارهایی در لزوم مشارکت مردم می‌دهند اما فضاهای کالبدی‌شان نه تنها دعوت‌کننده نیسـت که رماننده است. پیاده‌روها اگر چه هنوز هسـتند، هر چند پاره و از هم گسـیخته، اما جایی خطرناک‌اند برای پیران و کودکان، آدم جوان و سـالم هم اگر حواسـش نباشد هر لحظه ممکن است خطر مرگ او را با عبور شتابناک راکبان بی‌اعتنا و عبوس موتورسیکلت از پیاده‌رو تهدید کند. سروصدای انبوه وسایط نقلیه هم که البته جای خود دارد. خلاصه جایی برای مکث، ماندن و پرسـه‌زنی نیست، فقط باید از آن عبور کرد. این وضعیت با تاریک‌شدن هوا تشدید می‌شـود و فقط کافی اسـت در جایی مثل تقاطع یادگار امام و خیابان آزادی باشـی و بخواهی پیاده از آن عبور کنی؛ دل شیر می‌خواهد این کار! خیابان آزادی را با میدان و بلوار واتسلاو در پراگ مقایسه می‌کنم، این بلوار را هم چند سـال پیش پیاده گز کرده‌ام و از معماری باشـکوه اطراف بلوار و فضای دلنشـین و سیل جمعیت در حال رفت‌وآمدش لذت برده‌ام. خودرو هم هسـت اما سـر به زیر است و می‌داند که در این فضای شـهری زیبا بایـد حد و حدود خود را بدانـد. این میدان و بلوار یکی از مهم‌ترین فضاهای شـهری پراگ را تشـکیل می‌دهد و مرکز کسـب و کار و اجتماعات فرهنگی در شهر جدید پراگ است. البته سابقه این قسمت جدید چند صد سالی می‌شود؛ اما چون فضای زیبای دیگری به نام اولد تاون اسـکوائر یا میدان شهر قدیم دارند، این بخش شهر جدید نامیده می‌شود. بلوار واتسلاو محل وقوع رویدادهای تاریخی، جایی سـنتی برای راهپیمایی‌های اعتراضی، جشن‌ها و سایر گردهمایی‌های عمومی است؛ مکانی با شلوغ‌ترین آمد و شد پیاده در کل این کشور اروپایی.

خیابان با رفتن آدم‌ها به‌تدریج خواهد مرد. نمونه‌اش همین مسیر میدان انقلاب تا میدان آزادی است که می‌توانست بدل به یکی از سرزنده‌ترین خیابان‌های تهران شود اما اکنون خیابانی مرده است که فقط برای عبور و مرور قابل استفاده است

ایـن میدان و بلوار بخشـی از مرکـز تاریخی پراگ اسـت و به عنوان یکی از سایت‌های میراث جهانی یونسکو هم است؛ به عبارت دیگر پراگی‌هـای خوش‌ذوق خیلی خوب ارزش این فضای شـهری را می‌دانند. نام قدیمی این محل در قرون وسـطی «بازار اسب» بوده و در سـال ۱۸۴۸ وقتی خواسته‌اند نام بهتری برای آن پیدا کنند، همین نام امروزی را به آن داده‌اند. واتسـلاو خیابانی طولانی و پر از هتل‌ها، دفاتر، خرده‌فروشی‌ها، صرافی‌ها و فست‌فودهاست. یکی از زیباترین ساختمان‌هایی که دیدم متعلق به هتلی به نام «گراند هتل اروپا» بود که در سال ۱۸۷۲ ساخته شده است.

در این خیابان حتی نیمکت‌ها هم حرفی برای گفتن داشـتند و روی هر کدام مطلبی از یکی از آدم‌های نامدار نوشته شده است؛ یعنی نشستن ساده هم می‌تواند فرصتی برای یک نکته یا جرقه‌ای برای تأمل باشد؛ مثلا نیمکتی توجه من را به خود جلب کرد که در آن عبارتی از قول موتزارت درباره اینکه پراگی‌ها که او را می‌فهمند آمده بود:

خلاصه همان‌طور که گفته شد نباید اجازه داد تا خیابان به مسیر هندسـی و بی‌روح آمد و شـد وسـایل نقلیه تبدیل شـود. خیابان باید حاوی معنا و فرهنگ باشـد، تک تک بناهـا، ترکیب آنها، معماری، فضا، چیدمان وسـایل و خلاصه هر چیزی که در آن هسـت باید روح داشته باشد. اگر برای رسیدن به این هدف تلاش شود، می‌توان امیدوار بود که خیابان بدل به مکانی دلنشـین برای شـهروندان خواهد شد و بـه منظورهای مختلف از خریدکردن گرفته تا گذران اوقات فراغت و پرسه‌زنی به آنجا خواهند آمد. حتی از منظر اقتصادی هم ارزش خیابان بیشتر خواهد شد، کسب‌وکارها در آن رونقی خواهند گرفت و صاحبان املاک و مستغلات بهره بیشتر از دارایی خود خواهند برد.

امـا انـگار در تهران و دیگر شـهرها باید حسـرت خیابان‌ها و فضاهای شهری همگانی از دسـترس‌رفته را خورد. به خیابان لاله‌زار اشاره کردم و خوب است به میدان توپخانه هم توجه کرد که می‌توانست چه فضای زیبایی باشد برای زندگی شهری اما اکنون فقط گره‌ای است کـه در اطراف آن ماشـین‌ها و موتورها می‌چرخند و در فضای وسـط میدان غیر از چند آواره و چند معتاد بی‌پناه کمتر کسی رغبت رفتن به آن را دارد. در جایی خواندم که از ابتدا هم این فضا برای مردم سـاخته نشد بلکه بیشتر هدف از ساخت آن کنترل مردم بود. نامی که از ابتدا بر آن نهادند، به خوبی منظور و هدف از سـاختن آن را نشان می‌دهد: «توپخانه»! یک مدرک کالبدی از کاربرد طراحی شهری از سوی قدرت حاکم برای کنترل شـهروندان؛ جایی که قرار بود عنصری از دفاع در برابر شـورش‌های عمومی و اعتراضات اجتماعی باشـد. دلیلش هم روشن است زیرا ناصرالدین‌شاه پس از یکی دو شورشی که در پایتخت روی داد، فهمید که مردم تهران اگر به پا خیزند، مانعی میان آنها و ارگ شاهی نیست و آنها به راحتی می‌توانند با دستیابی به قصر و حرم‌خانه، دودمان او را به باد دهند. شـاید از همین رو بود که این فضا در شـمال ارگ طراحی و ساخته شد.

البتـه سـفر به اروپا و دیـدن مراکز نظامی تأثیر خود را بر شـاه گذاشـت و او تصمیم گرفت پس از بازگشـت میدان جدید توپخانه را به صورت یک سـرباز خانه به طرز فرنگی درآورد و نقطه تمرکز کار توپخانه و افواج توپچی ساخلو طهران سازد. اما میدان نه تنها در برابر مردم نایسـتاد بلکه با اسـتقرار فعالیت‌های مدرنی چون بانکداری و تلگراف‌خانـه بدل به یکی از مهم‌ترین مراکز گردهمایی مردم شـد و نقش مهم و موثری در جریان انقلاب مشـروطیت بازی کرد. توپخانه دیگر فضای حکومتی نبود و با آنکه نظمیه هم در آن مسـتقر بود اما همه می‌دانستند که توپخانه مال مردم است.

با این حال اقبال این فضای شـهری چندان نپایید و به‌تدریج و با غلبه مدرنیسم وارداتی و شکل‌گیری فضای طبقاتی شمال-جنوب در پایتخت این میدان هم رو به زوال رفت. از دهه چهل به بعد شکل شهر و روابط شـهری دچار دگرگونی کلی شـد و عمده فضاهای شهری از جمله میدان توپخانه هم از ارزش‌ها، کارکردها و قالب‌های پیشین تهی شد. دو ساختمان زیبا و معتبر تلگراف‌خانه و بلدیه در جنوب و شمال میدان تخریب شـدند و جای اولی را برجی بلند اما غریبه و بی‌ارتباط بـا فضای پیرامـون و جای دومی را فضایی خالـی و محصور در قلب شهر گرفت. کاهش اعتبار فرهنگی و اجتماعی بافت شهری گذشته و خالی‌شدن تدریجی جمعیت از بخش‌های قدیمی‌تر شهر، میدان را به کارکرد ترافیکی فروکاست. این مقطع دوران انحطاط فضاهای شهری در تهران و دوره زوال و تخریب میدان است. فضایی معتبر و مرکزی در سطح شهر تبدیل به فضایی پر از گره‌های ترافیکی و مکانی بدون ارزش‌های فرهنگی، کالبدی و فضایی شد. اکنون میدان توپخانه دیگر زیرساخت اجتماعی نیست فقط جایی است برای عبور سواره و پیاده در آن سرگردان و حیران است، گویی موجودی است اضافه که جانش در معرض خطر است.

از دهه چهل به بعد شکل شهر و روابط شهری دچار دگرگونی کلی شد و عمده فضاهای شهری از جمله میدان توپخانه هم از ارزش‌ها، کارکردها و قالب‌های پیشین تهی شد. دو ساختمان زیبا و معتبر تلگراف‌خانه و بلدیه در جنوب و شمال میدان تخریب شدند

می‌توان مقایسه میان خیابان‌ها و میدان‌ها را در تهران با شهرهای دیگر دنیا ادامه داد؛ اما این کار فقط آه و افسـوس را بیشـتر می‌کند. یک عامل دیگر که در کنار مدرنیسم وارداتی به اعتبار خیابان‌ها لطمه زد، محصورشدن فعالیت‌های اجتماعی در خانه‌ها و فضاهای محصور بود. در چند دهه گذشته به جای اعتماد به «چشمان مراقبت خیابان» فضاهای شهری از این چشمان مراقبت خالی شد و در نتیجه دور باطلی از فروکاسـتن روابط اجتماعی در فضاهای شهری و سختگیری‌های مرسـوم شروع شـد که نتیجه آن خالی‌شـدن خیابان‌ها از شور و شوق جمعیت‌های پیاده بود. پرسـه‌زنی، مکث و تماشـای انبوه خلق دیگر فعالیتی رضایت‌بخش و بخشـی از زندگی شهری نبود، هر چه بود در فضـای محدود و به‌ظاهر امن خانه‌ها باید اتفاق می‌افتاد. خیابان که از دست رفت -جایی که همه تا جای ممکن خودشان بودند- پنهان‌کاری و تظاهر جای آن را گرفت. گویی بیشتر آدم‌ها زندگی دوگانه‌ای داشتند؛ در خلوت خانه خودشان بودند اما در فضای رسمی و خشک بیرون که از انبوه آدم‌ها خالی شـده بود، نقاب‌های مورد پسند قدرت به صورت داشتند و چندان قابل شناسایی و قابل اعتماد نبودند.

بنابرایـن خیابان یک عنصر مجزا و قابل فروکاسـتن به کارکرد ترافیکی نیسـت، خیابان با پیاده‌روهای اطرافش، با فضاهای سـبز و کسب‌وکارهای پیرامونش و با روابطی که با دیگر فضاهای شهر برقرار می‌کند، بخشی مهم از زندگی شهری را تشکیل می‌دهد. بستری است برای تعاملات اجتماعی و ساختن آن چیزی که «شهریت» نام دارد و از دل همین فضاسـت که آداب زندگی شـهری متولد شده، می‌بالد و همه‌گیر می‌شـود. با تهی‌شدن خیابان از آدم‌ها و روابط میان آنها، آنجا بدل به واحه بی‌آب و علفی در وسـط شـهر می شـود که باید برای در امان‌ماندن به سرعت از آن عبور کرد.

عکس: میدان توپخانه

روایت

قدم زدن روی تاریخ

خیابان‌ها «مخرج مشترک» شهرها هستند و هرکدام از ما ربط و نسبتی با آن داریم. گاهی خیلی دور از او تنها از میانش «عبور» کردیم و گاهی خیلی نزدیک در برابرش به «گفت‌وگو» نشسته‌ایم

عکس: مهدی حسنی

خیابان (ولیعصر) در مقام «تو» یا «آن»؟

محمد نظرپور
پژوهشگر شهری

برای نوشتن این جستار دو لحظه را احضار کردم؛ اولی لحظاتی که پیاده‌روهای خیابان ولیعصر را بارها (عمدتا شمال به جنوب) پرسه زدم و داستان ناتمام آن را بارها مرور کردم و دومی لحظاتی که در میان انبوهی از بدن‌های متراکم‌شده در اتوبوس‌های تندرو (عمدتا جنوب به شمال) تنها این خیابان را در لابه‌لای اسامی ایستگاه‌هایش نجویده قورت داده‌ام.

خیابان ولیعصر بلند«ترین» خیابان خاورمیانه است؛ اما اگر از این دستگاه زبان‌شناسی«ترین‌ها» فاصله بگیریم خیابان ولیعصر را باید «مخرج مشترک» تهران و تهرانی‌ها دانست. خیابانی که جنوب و شمال را طوری به هم پیوند داده است که در زندگی روزمره جنوبی‌ترین‌ها تا شمالی‌ترین‌ها حضور مشترکی داشته است. هر کدام از ما ربط و نسبتی با این خیابان ساخته‌ایم؛ گاهی خیلی دور از او تنها از میانش «عبور» کردیم و گاهی خیلی نزدیک در برابرش به «گفت‌وگو» نشسته‌ایم. مواجهه همه ما با این خیابان گاهی در مقام سوم‌شخص و گاهی در مقام دوم‌شخص بوده است؛ گاهی در مقام «او» با آن مواجه شده‌ایم و گاهی در مقام «تو» خطابش کرده‌ایم. خیابان ولیعصر لابه‌لای همین دوگانه متضاد برایمان تولید و بازتولید می‌شود و به نسبت متغیری که این دو برایمان ساخته‌اند، ولیعصر برایمان معنادار شده است. هر کدام از ما می‌توانیم به یاد بیاوریم در ارتباطمان با شهر وزنه کدام گونه از این مواجهات سنگین‌تر بوده است.

خیابان ولیعصر برای بسیاری از ما در بخش عمده‌ای از زندگی روزمره‌مان در مقام «او» بوده است. مهم‌ترین رسالتی که اتوبوس‌های تندرو در این خیابان به دوش می‌کشند بر ساخت خیابان ولیعصر در مقام «او» است

◆ یکم؛ خیابان ولیعصر در مقام «او»

خیابان ولیعصر برای بسیاری از ما در بخش عمده‌ای از زندگی روزمره‌مان در مقام «او» بوده است. مهم‌ترین رسالتی که اتوبوس‌های تندرو در این خیابان به دوش می‌کشند بر ساخت خیابان ولیعصر در مقام «او» است. زمانی که زیست کلانشهری سرعت، حرکت و زمان قراردادی را به عنوان نیروهای پیشران خود شکل می‌دهد، تنها باید از خیابان ولیعصر عبور کرد و وارد معادلات آن نشد. اتوبوس‌ها در این معنا سربازان پرکار کلانشهرند که خیابان ولیعصر را برایمان به جاده‌ای تبدیل می‌کنند که در آن تنها اتصال مبدأ به مقصد اهمیت دارد؛ در این نوع مواجهه برخوردی سریع، گذری و عبوری با خیابان ولیعصر برقرار می‌شود که امکان هر نوع گفت‌وگوی عمیقی با خیابان را منتفی می‌کند. چهارراه ولیعصر شاید سرآمد نقاطی باشد که می‌توان این نوع ضرباهنگ تند کلانشهری و برخورد گذری با خیابان را تماشا کرد. چهارراه ولیعصر به خودی خود تمام ویژگی‌های یک کلانشهر را دارد؛ بدن‌های توده‌واری که منبسط و منقبض می‌شوند و در جریانِ نیروهایِ گریز از مرکز چهارراه هر کدام به مسیری پرتاب می‌شوند، اتومبیل‌هایی که در لابه‌لای هم وول می‌خورند و رانندگانی که به چراغ قرمز خیره شده‌اند تا نظام خیابان دوباره به آنها اجازه جولان دهد. انبوه انسان‌هایی که در چهارراه هستند به نظر می‌رسد که یکدیگر را نمی‌بینند، آنها بیش از آنکه زندگی چهارراه برایشان اهمیت داشته باشد، از آن به عنوان سکوی پرتاب استفاده می‌کنند. جنوب و شمال، شرق و غرب اینجا سکوی پرتابی است که تو را به گوشه‌ای از این تهران متکثر پرتاب می‌کند. آنان که از دالان جادویی مترو به جهان خیابان پا می‌گذارند، دستفروشانی که شهر خودشان را اینجا ساخته‌اند و وسایل حمل‌ونقلی که شبیه تیله‌های بازی به هم می‌خورند و دور می‌شوند. خیابان ولیعصر در مقام «او» موجودی بیرونی و خارجی است که ارتباطش در سطحی‌ترین و غیرمستقیم‌ترین حالت ممکن برقرار می‌شود؛ در این معنا خیابان مخاطب اصلی ما نیست و تنها ظرفی کارکردی از روابط روزمره ما را مهیا می‌کند، حتی اگر این خیابان بلندترین خیابان خاورمیانه باشد.

◆ دوم؛ خیابان ولیعصر در مقام «تو»

تمام رابطه ما با خیابان ولیعصر صرفا در مقام «او» شکل نمی‌گیرد، همه ما گاهی در این خیابان غوطه‌ور می‌شویم و خودمان را به جریان پویای زندگی خیابانی‌اش می‌سپاریم. در این حالت خیابان را مخاطب خود قرار می‌دهیم و با او به گفت‌وگو می‌نشینیم. میان هر گفت‌وگویی دو افق آگاهی وجود دارد و در خلال فرآیند گفت‌وگو این دو افق در هم می‌آمیزند، در عین حال که هر دو استقلال خود

را حفظ می‌کنند. گفت‌وگو با خیابان هم به همین منوال است. تجربه زیسته خیابان زمانی عمیق‌تر است که این درآمیزی افق‌های آگاهی بین ما و خیابان پرنفوذتر می‌شود. خیابان ولیعصر به این معنا در بسیاری از لحظات زندگی روزمره‌مان در مقام گفت‌وگویی با ما قرار داشته است و تجربه شهری ما را دگرگون کرده است. با این حال گفت‌وگوی ما با این بلندترین خیابان خاورمیانه هیچ‌گاه در یک کلیت واحدی امکان‌پذیر نبوده است، هیچ‌کدام از ما این امکان را نداریم که ولیعصر را در کلیت واحد در مقام «تو» قرار دهیم؛ هر کدام از این جنوبی‌ترین‌ها تا شمالی‌ترین‌های این شهر تکه یا تکه‌هایی از این خیابان را به مثابه کلیتی از آن خطاب قرار داده‌اند و آنچه درنهایت شکل گرفته است کلیتی کلاژگونه و متکثر و چندرخی از خیابان ولیعصر است که در ارتباطی بی‌واسطه ما با آن برساخت شده است. در این مقام خیابان ولیعصر نه به عنوان بلندترین خیابانی که هجده کیلومتر طول دارد، بلکه خارج از این جهان کمی اعداد، به عنوان بلندترین خاطره این شهر مطرح است. پرسه‌زدن شاید بهترین شیوه گفت‌وگویی با شهر است، زمانی که پرسه می‌زنیم به شکل مستقیمی خیابان را مخاطب قرار می‌دهیم و در رابطه‌ای چهره‌به‌چهره با آن هستیم. یک گشودگی از ما و یک روی‌آورندگی از خیابان؛ در این لحظه است که چیزهایی از چهره خیابان را می‌بینیم و صداهایی از آن را می‌شنویم که پیش از آن نمی‌دیدم و نمی‌شنیدیم.

◆ شهر در مقام «دیگری»

یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های مطالعات شهری معاصر چگونگی رابطه ما با شهر به شکل عام و رابطه ما با شهرمان به شکل خاص خود است. در مرکز این دغدغه شاید مهم‌ترین پرسشی که در برابر ما قرار می‌گیرد تلقی ما از شهرمان به مثابه «دیگری» است. با اخذ یکی از کلیدی‌ترین مفاهیم نزد گابریل مارسل شاید بتوان این‌گونه بیان کرد که چگونگی مواجهه ما با این «دیگری شهری» درونمایه تفکر و عمل ما را در برابر شهرمان می‌سازد. وقتی شهرمان تهران در مقام «او» قرار گیرد، اشاره‌ای با فاصله را دنبال می‌کند که در آن می‌توان جدا از شهر ایستاد و در باب آن اندیشید و عمل کرد. شهری «دسترس‌ناپذیر» همچون پدیده‌ای جدا از هستی ما که در مقام ابژه‌ای قابل تغییر و دگرگونی است. در این تلقی تهران در زیست جهانی مستقل و جدا از ما قرار می‌گیرد و برای ما تنها پاره‌هایی تکه تکه و کارکردی خواهد بود. شهرسازان تکنوکرات به خوبی در آتلیه‌هایشان شهر را در مقام «او» قرار می‌دهند و برای آن خط می‌کشند. اما زمانی که تهران در مقام «تو» قرار می‌گیرد، حضوری بی‌واسطه را دنبال می‌کند که در آن شهر با تمام توانش در برابر ما «در دسترس» است. در دسترسِ دیگری بودن به معنی «گشوده و پذیرابودن» در برابر و برای اوست. وقتی تهران‌مان را تو خطاب می‌کنیم نشان از مخرج مشترکی میان ما و تهران دارد، خبر از روی‌آورندگی ما و گشودگی و نفوذپذیری تهران می‌دهد. بنابراین چیزی از ما در تویِ تهران و چیزهایی از تویِ تهران در درون ما جان دارد. خطاب قراردادن دیگری به مثابه «تو» سرشار از وفاداری است، ما مادامی که شهر را در مقام تو قرار می‌دهیم نسبت به آن وفاداریم ولی به محض اینکه شهر را «او» خطاب کردیم از آن فاصله گرفته‌ایم و گسستی میان ما و شهرمان ایجاد کرده‌ایم. هر کدام از ما می‌توانیم به خودمان رجوع کنیم و ببینیم چقدر شهر را در مقام «او»ی غایب در نظر گرفتیم و چقدر در مقام «تو» مورد خطاب مستقیم قرار داده‌ایم؛ خیابان ولیعصر این «طولانی‌ترین خیابان خاورمیانه» شاهد مثال خوبی برای این رجوع است.

عکس: میشل ستبون / خیابان انقلاب در بهمن ۵۷

خیابان انقلاب به مثابه یک مادیت مستند

علیرضا خادم
دانشجوی کارشناسی ارشد شهرسازی

پیش از شروع عنوانی ساده و بی‌تکلف در ذهنم نقش بست: انقلاب؛ بدون هیچ واژه‌ای برای تکمیل یا توضیح بیشتر، خودِ خودش، نه به‌عنوان یکی از شاهراه‌های کلیدی اتصال شرق به غرب و نه بخشی از استخوان‌بندی اصلی شهر و نه حتی به‌واسطه شهرت کتاب‌فروشی‌هایش که چیزی ورای این‌ها؛ انقلاب به‌منزله زبانِ خاموشِ بخشی از تاریخِ معاصرِ یک شهر. خیابانی که توقع می‌رود، خودش سوژه روایت باشد؛ روایت‌گر آنچه به چشم دیده و از سر گذرانده که البته توقع بی‌جایی هم نیست. اما شاید بهتر باشد یک قدم عقب بگذاریم؛ قدمی به پیش از روایت و حرکتی برای مشخص‌کردن نسبت [خیابان] انقلاب با مقوله تاریخ. اما چگونه؟ در اینجا رویکرد جستار، نه نحوه بازنمایی انقلاب در تاریخ معاصر که آن را به منزله پدیده‌ای منتزع از تاریخ یا به تعبیر دیگر در دلِ تاریخ معاصر فهم می‌کند؛ بلکه مواجهه‌ای است با سوژه [انقلاب] به مثابه یک مادیتِ مستند. عبارتی که فوکو در دیرینه‌شناسی دانش برای هر نوع «سند» به‌کار می‌گیرد و «تاریخ را کار یا کاربست یک مادیت مستند می‌داند» که طیف وسیعی از کتاب‌ها، متون، حکایات، ثبت‌ها، بناها، اشیاء، آداب و رسوم، تکنیک‌ها، موسسات و مقررات را شامل می‌شود. از سوی دیگر مفهوم «مادیت» با تحلیلِ تاریخی مناسباتِ تولید و تعیّن‌های اقتصادی گره می‌خورد که به خوانش ماتریالیستی از تاریخ تأکید دارد. از همین‌رو عملا با دو نگاه متفاوت مواجهیم: «بازنمایی پدیده در [دلِ] تاریخ» و «سوژه به مثابه یک مادیت مستند». ریشه این تفاوت شاید در فهم مقوله «تاریخ» نهفته باشد. بازنمایی پدیده در تاریخ [دلِ تاریخ] بی‌شباهت به مفهومی که بنیامین در مقاله خود: تزهایی درباره فلسفه تاریخ از آن به عنوان «تاریخی‌گری» یاد می‌کند، نیست. مفهومی (تاریخی‌گری) که بنیامین در مقاله خود مورد نقد قرار داده و از این‌رو فهمی دیگر از مقوله تاریخ را در مقابل آن می‌نشاند که همان «خوانشِ ماتریالیستی از تاریخ» است.

بنیامین معتقد است تاریخی‌گری «تصویر ابدی گذشته را عرضه می‌کند»؛ تصویری که در آن تمامی توجه معطوف به «روزگارانِ گذشته» است و در آن پیوستار تاریخ بدون هیچگونه امکانی برای حضورِ واقعیتی نو از طریق یک انفصال یا گسست، به شکلی لاینقطع ادامه می‌یابد؛ به‌همین دلیل برای بنیامین تاریخ عبارت از «دنباله و توالی وقایع همچون دانه‌های تسبیح [در یک ردیف» نیست بلکه جهانی است فاقد هرگونه استخوان‌بندی نظری که «عرصه و گستره شکل‌گیری آن، زمانِ انباشته از حضورِ لحظه حال» است. به‌همین دلیل خیابانِ انقلاب نیز نمی‌تواند حاصل دنباله و توالی وقایع و رویدادهایی باشد که از سرگذرانده و به چشم دیده؛ به عبارت دیگر «تاریخِ خیابان انقلاب مساوی نیست با جمعِ جبری روایت‌های تسبیح‌وار از وقایع و رویدادهای گذشته‌ی آن»؛ بلکه در حکمِ سوژه‌ای است که می‌بایست همچون یک مادیتِ مستند با آن مواجه شد؛ مواجهه‌ای با یک متنِ مستند. تعریفِ خیابان انقلاب به عنوان مادیتی مستند و نیز تعیین نسبتِ مشخص بین تاریخ و سند، جهت‌گیری گزینش‌شده جستار پیش‌روست؛ مادیت‌های مستند فارغ از نوع آن -گونه‌های سند: کتاب‌ها، متون، حکایات، ثبت‌ها، بناها، اشیاء، آداب و رسوم، تکنیک‌ها، موسسات و مقررات- در شیوه مواجهه با تاریخ مشابه یکدیگر عمل می‌کنند. فوکو مواجهه تاریخ با سند را «نه تأویل و تعیین صدق و ارزش بیانی آن، بلکه کارکردن روی سند از درون و پردازش آن می‌داند». در این نگاه سند برای تاریخ دیگر آن ماده بی‌حرکتی نیست که تاریخ از طریق آن بکوشد، آنچه آدمیان انجام داده یا گفته‌اند یا آنچه گذشته و تنها ردّ و اثر آن باقی مانده بازسازی کند؛ بلکه در پی آن است که خود بافتِ مستند، واحدها، مجموعه‌ها، سلسله‌ها و نسبت‌ها را تعریف کند. بنابراین تحلیل خیابان انقلاب در مقام یک سوژه، به عنوان یک مادیت مستند؛ مواجهه‌ای است با [خودِ] بافت مستند و نسبت‌هایی که آن را تعریف می‌کند.

اینجاست که به زعم فوکو «شکل سنتی تاریخ که وظیفه‌اش تعریفِ [بیانِ] روابط میان وقایع و رویدادهای قدیمی است» خود را به شکل امری «ناپیوسته، پیشداده و نیندیشیدنی» بازمی‌نماید. با این تعبیر می‌توان به راحتی نگاه غالب به مقوله تاریخ را فهم کرد؛ امری گسسته، تقطیع‌شده با فاصله‌گذاری‌های معین و از

قبل موجـود که البته در مواجهه با آن نیازی به تفکر هم احساس نمی‌شود؛ چرا که از قبل مورد توافق قرار گرفته است. همان نقطه‌ای که به زعمِ آدمیت مشکل اصلی ماست؛ یعنی فقدان تفکر تاریخی. نتیجه بستن راه تفکر تاریخی و به قولِ فوکو مواجهه با آن به‌مانندِ یک مادیت مستند، چیزی جز ارایه تصاویر انتزاع‌یافته از زمانِ حال (معاصریت) همراه با مواجه‌های شیءواره نسبت به مقوله تاریخ نیست. تصاویری که در اکثر آنها زمان گذشته منتزع از زمان حال تجسم یافته؛ غافل از آنکه در نگاه بنیامین [تزهایی درباره فلسفه تاریخ] چنانچه تصویر ارایه‌شده از گذشته دغدغه بیان مسأله‌ای از زمان حال را نداشته باشد، برای همیشه از خاطرها ناپدید خواهد شد: «هر تصویری از گذشته که از سوی زمان حال به منزله یکی از مسائل امروز بازشناخته نشود، می‌رود تا برای همیشه ناپدید شود».

در مقابل شکل سنتی نگاه به تاریخ به عنوان رویکرد غالب، فوکو از امکان نگاه دیگر به مقوله تاریخ می‌گوید که آن را تاریخ جدید می‌نامد. به زعم او تاریخ جدید با «ایده کثرت در بیان تاریخ» گره خورده است. در اینجا منظور از کثرت؛ کثرت در بیان تاریخ است و نه بیان کثرتی از تاریخ‌ها که در کنار یکدیگر [ولی] مستقل از هم قرار دارند. ایده کثرت در بیان تاریخ راه را برای ورود و پذیرش روایت‌های متکثر بازمی‌گذارد و به جای ارایه تصاویر معطوف به گذشته و انتزاع‌یافته از زمان حال، همبسته گذشته-حال را جایگزین می‌کند. همبسته گذشته-حال به دغدغه بنیامین -یعنی بازشناختن مسائل زمان حال در تصویرِ ارایه‌شده از گذشته- نیز پاسخ می‌دهد. با توجه به این تعبیر فوکو می‌توان برای سوژه [خیابانِ] انقلاب کثرتی در بیان [یک] تاریخ متصور شد اما این به‌منزله بیان کثرتی از تاریخ‌ها درباره سوژه نیست؛ بر این اساس می‌توانیم درباره تاریخ یک سوژه کثرتی از بیان‌ها، لحن‌ها و شیوه‌های مواجهه را داشته باشیم؛ از این‌رو کثرت در بیان تاریخ ممکن است اما در خود آن نه.

در مواجهه با دو شکل سنتی و جدید از تاریخ، مفهومی مهم و بنیادین آشکار می‌شود: مفهوم تاریخ‌مندی که در آن تاریخِ یک مکان نه مجموعه‌ای تسلسل‌وار از اتفاقات و رویدادها که بازیافتنِ هویتِ تاریخ کوچک‌تر -سوژه روایت‌گر- در بطنِ تاریخِ بزرگ‌تر -سوژه دیگر (انقلاب)- است؛ وضعیتی که هر لحظه امکانِ وقوع آن وجود دارد. به‌همین دلیل راوی خیابان انقلاب باید بداند که هر لحظه در نسبتِ مشخصی با تاریخ بزرگ‌تر قرار دارد. در این صورت شاید قادر باشد در عین بیانِ روایتِ شخصی خود از خیابان، لحظاتِ تکینِ جهانِ بزرگ‌تر را بازشناسد. منظور از لحظاتِ تکین همان گسست‌ها و انقطاع‌هایی است که به‌زعم بنیامین در لحظه وقوع، پیوستارِ تاریخ را درهم می‌شکنند و در حجمِ سرد و بیروحِ یکنواختی‌ها، همچون نقاط عطفی، سبب پویایی و تحرکِ ذهن می‌شود. کثرت در بیان تاریخ نتیجه کنار هم قرارگیری و برهم نهیِ تمامی این لحظات تکین است.

یکی از لحظاتِ تکینِ خیابانِ انقلاب لااقل در ذهن راوی سردر دانشگاه است که البته نه در شکل و قامتِ خوانشی مکان‌مند از آن، بلکه در ساحتِ ارایه روایتی زمان‌مند-تاریخ‌مند، متعین می‌شود. از همین‌رو ذهنیتِ متن به جای توجه به سویه مکان‌مند سردر، چرخشی تعمدی به‌سویی دیگر دارد؛ چرخشی که در آن سردر به‌مثابه یک موقعیتِ داستانی فهم می‌شود که به جای مواجه‌های یکسویه با بعد مکانی، به جنبه‌های زمانی-تاریخی آن توجه می‌کند. موقعیتی که بیش یا پیش از هر موقعیتِ دیگر توانایی بازنمایی خیابان را دارد؛ لااقل در ذهنِ راوی که شاید به دلیل چند سال آمد و رفت و زیستِ روزمره در فضا به وجود آمده باشد یا حتی نداشتن تجربه زیسته از دیگر بخش‌های خیابان. هر چه که هست همین امر فرصتی است برای بازنمایی موقعیتِ سردر همچون یک تصویر؛ تصویری که به زعم نگارنده توانایی بازنمایی تاریخِ بزرگ‌تر را دارد؛ حال آنکه خود نیز بخشی از همان تاریخِ بزرگ‌تر است. این تصویر یک‌بار در قاب تاریخ کوچک‌تر -یعنی راوی-تعین می‌یابد و بار دیگر در قابِ تاریخِ بزرگ‌تر.

وقتی از سردر صحبت می‌شود، منظور همان حجمِ فرمالِ منقش بر سطحِ رویی و پشتِ اسکناس‌های منقرض‌شده پنجاه تومانی و پنج هزار تومانی فعلی نیست که چیزی بارها فراتر از آن است. موقعیتی که در دو قاب بازنمایی می‌شود؛ قاب تاریخ کوچک‌تر و قاب تاریخ بزرگ‌تر که هر یک بدون آن دیگری کارکرد اصلی خود را در قبالِ فهمِ موقعیت موردنظر از دست می‌دهد

وقتی از سردر صحبت می‌شود، منظور همان حجمِ فرمالِ منقش بر سطحِ رویی و پشتِ اسکناس‌های منقرض‌شده پنجاه تومانی و پنج هزار تومانی فعلی نیست که چیزی بارها فراتر از آن است؛ که در عین حال طرح کوروش فرزامی نیز بخشی از این موقعیت را شکل می‌دهد. موقعیتی که در دو قاب بازنمایی می‌شود؛ قاب تاریخ کوچک‌تر و قاب تاریخ بزرگ‌تر که هر یک بدون آن دیگری کارکردِ اصلی خود را در قبالِ فهمِ موقعیت موردنظر از دست می‌دهد. منظور از سردر در قابِ تاریخ کوچک‌تر، تصویر زیسته و تجربه‌شده راوی در حین مواجهه است؛ تصویری که شاید عمق زمانی زیادی نداشته باشد اما تأثیر ماندگاری بر ذهن او داشته و کماکان نیز دارد؛ مجموعه‌ای از چند سکانس متوالی که منجر به وقوع لحظه‌ای تکین به نام تجربه سردر می‌شود؛ از تصویر کرکره‌های پایین‌مانده کتاب‌فروشی‌ها هنگام صبح تا بازی رنگ و نور و شلوغی پیاده‌روهای آن حین غروب، از قابِ تشکیل‌شده از سردر در پنجره سمت راننده تاکسی تا پیاده‌شدن مقابل خیابان فخر رازی درست روبه‌روی سردر؛ عبور از عرض خیابان جایی که امتداد نرده‌های آهنی برای چند متر هم که شده، قطع می‌شود، تا عبور از لاین بی‌آرتی با ترس همیشگی ناشی از سرعت نسبتا زیاد آنها؛ از موتورسیکلت‌ها و دوچرخه‌های زنجیرشده به نرده‌های اطراف سردر تا دوربین‌ها و میکروفن‌هایی که هر لحظه آماده انجام مصاحبه هستند؛ از چهره خندان آدم‌هایی که عکسِ پروفایل می‌اندازند تا فارغ‌التحصیلانی که با اشاره عکاس آماده لَحظه پرتاب کلاه‌ها از سر هستند؛ همه و همه بخشی از عناصر قابِ تاریخ کوچک‌تر -روای- را شکل می‌دهند؛ زیستِ روزمره‌ای که سوژه -راوی- هر روز صبح به آن آری می‌گوید. جایی که شاید زیستِ روزمره سوژه با «ایده کثرت در بیانِ تاریخ» گره می‌خورد. از همین‌روست که با تغییر راوی بازنمایی قابِ تاریخِ کوچک‌تر تغییر می‌کند.

اما کمی آن‌طرف‌تر و در قابِ تاریخ بزرگ‌تر، تجربه سردر با بخشی از تاریخِ معاصر پیوند می‌خورد؛ با صحنه انقلاب؛ قاب‌های عباس عطار یا سکانسه‌ای مستند تازه‌نفسها[ی] کیانوش عیاری و تهرانِ امروزِ خسرو سینایی؛ نسبتی که در لحظه‌های تکین میان تاریخ کوچک‌تر و تاریخ بزرگ‌تر برقرار می‌شود، یک‌بار و برای همیشه نیست بلکه همواره و در هر لحظه امکان وقوع دارد؛ تا بتواند به واسطه برهم زدن پیوستار تاریخ، امکان بروز واقعیتی نو از رهگذر گسست و انقطاع در نقاط تکین را فراهم آورد؛ سوژه -راوی- در عین زیست و تجربه لحظه حال خود را در آیینه تمام‌نمای تاریخ بزرگ‌تر بازمی‌یابد؛ شاید به عنوان یکی از پرسوناژهای قاب‌های عباس عطار یا مردمی که دوربینِ عیاری آنها را فراچنگ آورده؛ اینجاست که با بازنمایی خیابان [انقلاب] در دل تاریخ و نمودی تاریخی‌گرایانه از آن مواجه نیستیم؛ که در آن گذشته گاه برای ناز و نوازش و گاهی برای غُرولند شنیدن به حضورِ لحظه حال طلبیده شود؛ بلکه در اینجا خیابان [انقلاب] همچون متن مستندی است که در هر لحظه امکان بروز واقعیتی نو از درونِ همبسته گذشته-حال را به سوژه وعده می‌دهد.

قدم‌زدن روی خط تاریخ، از سر حکیم تا راه‌آهن

سرگذشت کارگر

فرزانه ابراهیم‌زاده
روزنامه‌نگار

امیرآباد، کارگر / امیرآباد، کارگر / پس نام چندان فرقی نمی‌کرد / امیرآباد، کارگر / امیرآباد، کارگر / از پس باریدن است / که تاول ابری اسیدی / بر تن‌مان آشکار می‌شود / ما را ببخش خیابان بلندم که چراغ‌هایت در قطرات خون روشن می‌شود... (محمد شمس لنگرودی)

در بین خیابان‌های اصلی تهران اگر قرار باشد یک خیابان را با ویژگی‌هایی منحصربه‌فرد از نظر تاریخ و رویدادهای رخ‌داده در حاشیه آن انتخاب کنیم که مفهوم درستی از خیابان داشته باشد، انتخاب ما می‌تواند به جای خیابان ولیعصر یا شریعتی و حتی خیابان انقلاب و آزادی، محدوده ۹ کیلومتری خیابان کارگر باشد. انتخابی که هر چند ممکن است باعث تعجب شود؛ اما اگر نگاهی به تاریخ شکل‌گیری و رویدادهای رخ‌داده در این خیابان داشته باشیم گزینه بهتری از خیابان کارگر در نقشه تهران نمی‌توانیم پیدا کنیم.

در لغت‌نامه دهخدا ذیل نام خیابان تعاریفی آمده که یکی از آنها این است: «هر کوی راست و فراخ و دراز که اطراف آن درخت و گل باشد. (ناظم‌الاطباء). کوی، شارع (یادداشت مولف). راهی ساخته‌شده بین دو رسته ساختمان در کنار آن و این بیشتر در شهرهاست و در بیابان راه ساخته‌شده بین دو قطعه از بیابان.»

دهخدا خودش تعریف بیشتری به این تعریف افزوده: «راه ساخته و بیشتر در میان دو صف درختان باغ. (یادداشت مولف). گذرگاه‌ها که میان باغچه‌ها و درخت‌ها بطول و عرض باغ ترتیب دهند در برابر یکدیگر.» تعریفی که البته حالا حداقل در تهران آن را پیدا نمی‌کنید؛ اگر مثال هم از خیابان ولیعصر می‌آورید باید یادآوری کنیم که این خیابان اول کشیده شده بود و بعدتر درختان در دو طرفش شکل گرفتند. تهران حداقل به روایت نقشه‌ها و منابع تاریخی تا دوران ناصری شهری بدون خیابان بود و براساس محله‌ها و کوچه‌ها تقسیم می‌شد. تهران عتیق تا پیش از کشیده‌شدن حصار شاه تهماسبی به دور آن براساس نوشته برخی جغرافیدانان مانند زکریای قزوینی ۱۲ محله داشت. بعد از کشیده‌شدن حصار شاه تهماسبی به دور تهران ۱۲ محله ابتدا در ۴ محله و بعدتر در ۵ محله بازار، عودلاجان، دولت(ارگ)، چال میدان و سنگلج تقسیم‌بندی شد.

مفهوم خیابان در شهر محله‌محور تهران عتیق با خیابان ناصری که به دستور ناصرالدین‌شاه برروی حصار شرقی کاخ سلطنتی کشیده شده، شکل گرفت. البته واژه خیابان پیش از اینکه ابتدا در قزوین و بعد در تهران به گذرگاه‌های جدید شهری تعبیر شود، نام یکی از محله‌های تبریز بود؛ همان محله‌ای که مشروطه‌خواهان مهمی داشت و زادگاه شیخ محمد خیابانی بود.

اما از این بخش‌های تاریخی که بگذریم خیابان مفهوم مهم و

عکس: امیر خلوصی / ابتدای خیابان کارگر حوالی میدان راه آهن / ایسنا

وسیعی در شهرسازی جدید دارد. راهی که شهر را دارای قانون و قاعده می‌کند و از سردرگمی مردم حتما می‌کاهد و همین اهمیت خیابان‌ها را در شهرسازی مدرن بیشتر می‌کند.

براساس این تعریف می‌توان این نتیجه را گرفت که خیابان کارگر به عنوان محوری که جنوب تهران را به بخش شمال از سمت غرب قابل دسترس می‌کند، قابل بررسی است. خیابانی که در شکل‌گیری تهران مدرن از زمان ناصرالدین‌شاه وارد نقشه‌های تهران شده و همزمان با گسترش تهران بخش‌های تازه‌ای به آن افزوده شده است.

شاید هم به این دلیل این خیابان در طول تاریخ خود در بخش‌های مختلفش نام‌های متفاوتی را تجربه کرده است: دروازه قزوین، باغشاه، سی‌متری، جمشیدآباد، امیرآباد و کارگر.

خیابانی که در مسیر تاریخ معاصر در مرکز دو جنگ بزرگ، یک فتح، دو کودتا و انقلاب قرار گرفته است.

◆ درحاشیه تاریخ پایتخت

خیابان کارگر در نقشه امروز تهران مسیری است که در شمال از سر اتوبان حکیم و خیابان انرژی اتمی آغاز می‌شود و در مسیر شمال به جنوب بعد از گذر از میدان انقلاب به میدان راه‌آهن در جنوبی‌ترین بخش می‌رسد. این خیابان بعد از خیابان ولیعصر و شریعتی سومین خیابان بلند تهران است که از سه منطقه مختلف می‌گذرد. پیشینه این خیابان همان‌طور که پیش‌تر گفتیم و در ادامه نیز به آن خواهیم پرداخت به زمانی بازمی‌گردد که ناصرالدین‌شاه در هفدهم آذر ۱۲۴۶ شمسی دستور به گسترش تهران از ۴ و ۴ کیلومتر مربع به ۱۹ کیلومتر داد. در این روز او بنیان ۱۲ دروازه تازه تهران را از دروازه دولت گذاشت و خطی را به دور تهران کشید که غربی‌ترین بخش آن همین جایی بود که خیابان کارگر بعدها در بخش جنوبی شکل گرفت. این محله تازه در نقشه‌های دوره ناصری به عنوان تابع سنگلج نام‌گذاری شد و شامل تعدادی باغ و مزرعه سبزی‌کاری بود که بخشی از آن در فاصله دروازه گمرک و دروازه قزوین قرار گرفته بود. در شمال این منطقه نیز یکی از بزرگ‌ترین باغ‌های نزدیک حصار تهران یعنی باغشاه ساماندهی شد؛ باغی که بیشتر از آنکه سلطنتی باشد محل استقرار نظامیان بود.

بخش شمالی کنونی این خیابان چند سال پیش از این در خارج از حصار تهران روستایی به اسم امیرآباد بود که امیرکبیر آن را آباد کرد و آب رودخانه کرج را که حاج میرزا آقاسی تا نیمه‌راه آورده بود به آنجا رساند. بعد از امیرکبیر هم بخشی از این زمین‌ها را ورثه او یعنی دختران و همسرش به ارث بردند. قسمتی از این زمین‌ها در همان زمان به نصرت‌الدوله فروخته شد و بخش دیگر به نوه‌اش جلال‌لدین میرزا رسید. با گسترش تهران در دوره پهلوی اول و تخریب دروازه‌های تهران بخش جنوبی خیابان را خیابان پهنی کشیدند که در نقشه تهران به سی‌متری معروف شد. در میانه این خیابان نیز بعد از شکل‌گرفتن خیابان شاهرضا (انقلاب) و میدان بیست‌وچهار اسفند تا شمالی‌ترین بخش تهران یعنی حدود یوسف‌آباد به اسم همان روستای تاریخی امیرآباد باقی ماند.

بسیاری از نشانه‌های تهران مدرن نیز در حاشیه این بخش شمالی رفته رفته از دهه چهل تا خیابانی که در جریان انقلاب اسلامی نقش مهمی را ایفا کرد و درنهایت به صورت یکپارچه همه محدوده آن به عنوان خیابان کارگر نام‌گذاری شد.

این خیابان با آنکه یکپارچه نام‌گذاری شده است اما برخلاف خیابان‌هایی مانند ولیعصر و خیابان شریعتی از نظر شهری بافت متفاوتی دارد؛ تفاوتی که به نظر می‌آید بیشتر به خاطر سیر گسترش

خیابان کارگر در نقشه امروز تهران مسیری است که در شمال از سر اتوبان حکیم و خیابان انرژی اتمی آغاز می‌شود و در مسیر شمال به جنوب بعد از گذر از میدان انقلاب به میدان راه‌آهن در جنوبی‌ترین بخش می‌رسد. این خیابان بعد از خیابان ولیعصر و شریعتی سومین خیابان بلند تهران است

این خیابان در مسیر تاریخی‌اش باشد. برای مرور تاریخ خیابان کارگر به نظر می‌رسد که باید این خیابان را از جنوبی‌ترین بخش آن آغاز کنیم؛ چراکه این بخش زودتر از قسمت‌های شمالی‌تر وارد نقشه تاریخ شده است. اما اگر بپذیریم که بخش شمالی این خیابان بخشی از همان روستای معروف امیرآباد است که در طول سه سال صدارت امیرکبیر خریداری و آباد شده است، این بخش حداقل سی‌سالی قدیمی‌تر از بخش جنوبی آن به صورت بافت منسجم درآمده است و همین شاید دلیل بهتری باشد که حرکت خیابان کارگر را در مسیر تاریخ از شمال آن آغاز کنیم.

ابتدای خیابان کارگر شمالی از میدان انقلاب

◆ از آبادی امیر تا امیرآباد

در بالای تابلوهای بخش شمالی خیابان، نام کارگر در حاشیه سفید و آبی‌رنگ نشسته است اما در این محل ناخودآگاه نام امیرآباد را به زبان می‌آورید.

این نامی است که در ذهن مردم یادگار مردی است که این زمین‌ها را آباد کرده و به دستور او تبدیل به جایی برای کشت و کار شده است و برای همین بخش شمالی خیابان کارگر امیرآباد با تقسیم‌بندی شمالی و جنوبی تثبیت شده است.

امیرآباد جنوبی و شمالی که از سازمان انرژی اتمی و ورودی جنوب اتوبان حکیم آغاز می‌شود تا سر فاطمی ادامه دارد و مجموعه کوی دانشگاه و پردیس‌های شمالی دانشگاه تهران که شامل زبان‌های خارجی و حقوق بین‌الملل و موزه پزشکی ایران است را تا دانشکده علوم اجتماعی و ارتباطات و البته بیمارستان قلب تهران شامل می‌شود.

براساس نقشه‌های تاریخی این منطقه زمانی بخشی از روستای بزرگی به اسم امیرآباد بوده است که به دلیل قنات‌هایی که به دستور امیرکبیر کشیده شده و نزدیکی به کانالی که از آب رودخانه کرج به این بخش کشیده شده بود محصول خوبی داشت.

در کتاب المآثر و الآثار درباره‌اش نوشته شده: «امیرآباد از احیاآت مرحوم میرزا تقی‌خان اتابک اعظم واقع در ظاهر دارالخلافه تهران (یعنی در پشت و بیرون) دارالخلافه تهران است.»

البته او بیشتر از دو سال مالک این زمین‌ها نبود و با تبعید و مرگش در دی ماه ۱۲۳۰ شمسی این املاک بین دو دخترش ام‌خاقان و همدم‌السلطنه و همسرش ملکزاده خانم عزت‌الدوله تقسیم شد و بخش شمالی را مادر و ام‌خاقان که با ولیعهد ازدواج کرد برداشتند و بخش جنوبی‌تر به همدم‌السلطنه رسید که همسر ظل‌السلطان بود.

بخش شمالی متعلق به ام‌خاقان و ملکزاده خانم بود و تا زمان

سلطنت قاجاریه در اختیار خانواده او بود. با گسترش تهران در زمان رضاشاه و بعد از ساخته‌شدن دانشگاه تهران تهران تا حدود امیرآباد گسترش یافت. با حمله متفقین به ایران و اشغال ایران نیروهای نظامی انگلیسی و آمریکایی در بخش شمال امیرآباد مستقر شدند. امیرآباد شمالی اردوگاه سربازان آمریکایی بود و آنان تا سال ۱۳۲۴ در اینجا اسکان داده شده بودند. اما پس از پایان یافتن جنگ و خروج سربازان آمریکایی در بیست‌وسوم آذر ۱۳۲۴ به درخواست دکتر علی‌اکبر سیاسی، ریاست وقت دانشگاه تهران، زمین‌ها و تأسیسات و خوابگاه‌هایی که آمریکایی‌ها ساخته بودند در اختیار دانشگاه قرار گرفت و بهمن همین سال حدود ۳۰۰ دانشجوی شهرستانی دانشگاه که اغلب در دانشکده ادبیات و دانشسرای عالی بودند در این منطقه اسکان داده شدند. ساختمان‌های کوی دانشگاه ابتدا تنها شامل تعدادی خوابگاه و ساختمان‌های بهداری و اداری نیروهای آمریکایی بود که با دیوارکشی در میان آنها اتاق‌هایی کوچک -که یک نفر به راحتی و دو نفر به‌سختی در آن زندگی می‌کردند- ایجاد شده بود.

البته در این زمان ساختمان‌هایی از زمان امیرکبیر وجود داشت که در تصاویری که از داخل کوی دانشگاه به جای مانده با عنوان «بناهای منسوبه به امیرکبیر» معروف بودند. این بناها در زمان گسترش کوی دانشگاه تخریب شدند.

تعداد دانشجویان ساکن در کوی از سال ۱۳۲۴ تا ۱۳۴۶ از حدود ۳۰۰ نفر به ۸۱۰ نفر رسید و در سال ۱۳۵۵ از مرز ۲۵۱۵ نفر گذشت.

بین سال‌های ۱۳۲۷ تا ۱۳۳۶ به‌تدریج ساختمان‌های مناسب‌تری برای اسکان دانشجویان بنا شد. ساختمان‌های شماره ۵ تا ۹ در این مدت احداث شد که نخستین ساختمان را سازمان خدمات اجتماعی در سال ۱۳۲۸ تأسیس کرد. این ساختمان‌ها در زمان ریاست دکتر منوچهر اقبال به دانشگاه ساخته و از آنها بهره‌برداری شد.

سه فرد خیّر به نام‌های همدانیان، لاجوردی و رسولیان یزدی در زمان ریاست دکتر صالح در سال‌های ۱۳۴۴ تا ۱۳۴۶ ساختمان‌های اصفهان، کاشان و یزد را برای دانشجویان اصفهانی، کاشانی و یزدی ساختند و فرد خیّر دیگری به نام فاتح یزدی ساختمان دیگری را در ضلع شمال غربی کوی- ساختمان شماره ۱۲ فعلی واقع در علوم پزشکی- ساخت که ابتدا محل اسکان دانشجویان دختر بود. ساختمان‌های ۱۴ تا ۲۱ بین سال‌های ۱۳۵۳ تا ۱۳۵۵ احداث شد و تا آذرماه ۱۳۵۶ که ۳۳ سال از تاریخ تأسیس کوی می‌گذشت، کوی دانشگاه تهران در امیرآباد ۲۴ ساختمان، ۲۵۱۵ دانشجوی پسر و ۶۵۰ دانشجوی دختر داشت و این در حالی است که تا سال ۱۳۴۳ دانشجویان دختر فاقد خوابگاه بودند.

بین سال‌های ۱۳۲۷ تا ۱۳۳۶ به‌تدریج ساختمان‌های مناسب‌تری برای اسکان دانشجویان بنا شد. ساختمان‌های شماره ۵ تا ۹ در این مدت احداث شد که نخستین ساختمان را سازمان خدمات اجتماعی در سال ۱۳۲۸ تأسیس کرد

کوی دانشگاه در حال حاضر یکی از بزرگ‌ترین مجموعه‌های خوابگاهی دانشگاهی در خاورمیانه است.

هجدهم تیرماه ۱۳۷۸ شمسی در حالی که دانشجویان در اعتراض به توقیف روزنامه سلام در مجتمع کوی دانشگاه تحصن کرده بودند با حمله لباس‌شخصی‌ها مواجه شدند. این اتفاقات که باعث کشته‌شدن چند دانشجو و زخمی‌شدن تعدادی و دستگیری حدود ۳۰۰ دانشجو شد به عنوان مهم‌ترین اعتراضات دانشجوی از بهمن ۵۷ تا امروز بوده است و به عنوان واقعه کوی دانشگاه معروف شده است.

در سال ۱۳۴۵ نیز به دنبال تصویب آغاز فعالیت پژوهشی هسته‌ای در ایران در بخش شمالی امیرآباد مجتمع تحقیقات هسته‌ای امیرآباد تهران این تجهیزات به کار گرفته شد.

در مسیر همین خیابان پایین‌تر از کوی دانشگاه بخشی از دانشکده‌های دانشگاه تهران و بعد از آن بیمارستان قلب تهران قرار دارد. این بیمارستان که دومین مرکز قلب تهران است در سال ۱۳۸۰ ساخته شد و در اختیار بیماران قلبی قرار گرفت.

◆ نوپه‌ای شهرنو

خیابان فاطمی دومین تقاطع مهم خیابان کارگر است. خیابان فاطمی به دلیل قرارگرفتن ساختمان اصلی حزب ایران نوین -ساختمان وزارت کشور- به نام خیابان ایران نوین شناخته می‌شد. این خیابان در جریان نام‌گذاری اول انقلاب از ایران نوین به اسم وزیر امورخارجه بی‌پروای دکتر مصدق، دکتر حسین فاطمی، نام‌گذاری شد.

این خیابان و بخش زیادی از پارک لاله در زمان استقرار متفقین در ایران اردوگاه انگلیسی‌ها بود. چند سال پیش در زمان بازسازی یکی از خانه‌های این منطقه به انباری از اسلحه‌های انگلیسی رسیدند که نشان می‌داد اینجا زاغه اسلحه انگلیسی‌ها بوده است.

سر تقاطع خیابان کارگر و فاطمی موزه فرش قرار دارد. موزه‌ای که بیست‌ودوم بهمن ۱۳۵۶ درست یک سال قبل از پیروزی انقلاب با طراحی عبدالعزیز فرمانفرماییان افتتاح شد. البته در تاریخچه موزه فرش آمده است: «موزه فرش در فضایی به وسعت ۱۲۰۰۰ متر مربع واقع شده است. این موزه در سال ۱۳۴۰ به صورت ناتمام به منظور گالری فرش ساخته شد و به مدت ۱۵ سال به صورت متروکه باقی ماند و سپس در اوایل سال ۱۳۵۵ کار تعمیرات و تغییرات کلی آن آغاز و درنهایت روز بیست‌ودوم بهمن ماه سال ۱۳۵۶ رسما افتتاح شد.» فرش‌های این موزه هم مانند آثار موزه هنرهای معاصر دیدنی، چشمگیر و گاهی بدون قیمت هستند. در کنار این موزه یکی از مهم‌ترین موزه‌های هنری ایران و منطقه و البته بی‌اغراق جهان قرار دارد: «موزه هنرهای معاصر تهران».

موزه هنرهای معاصر را می‌توان یادگاری غرق‌شدن ایران در دلارهای نفتی دانست. زمانی که ایران بعد از پایان قرارداد کنسرسیوم و بالارفتن قیمت نفت در سال ۱۹۷۳ به قدرت اقتصادی قابل توجهی دست یافت و شاه و فرح پهلوی دست به خریدن آثار هنری شاخص جهان زدند. حجم این آثار در چند سال آن‌قدر زیاد شد که فرح تصمیم گرفت موزه‌ای شبیه موزه هنرهای معاصر نیویورک بسازد. کامران دیبا، طراح و معمار موزه هنرهای معاصر، در گفت‌وگوی تفصیلی با رضا دانشور در کتاب «باغی میان دو خیابان» با اشاره به این تحولات می‌گوید: «در این زمان تهران به‌سرعت به سوی کلانشهرشدن پیش می‌رفت. شرایط اقتصادی غرب که به سبب ازدیاد قیمت نفت نزول

کرده بود، تهران را به‌عنوان پایتخت کشوری با امکانات یک اقتصاد پویا به شکل یک مرکز ثقل تجارت بین‌المللی درآورده بود. مردم از چهار گوشه جهان و با حرفه‌های گوناگون به ایران می‌آمدند. یک اجتماع متحرک کسب و تولید و تجارت در تهران در حال پا گرفتن بود؛ به طوری که هتل بزرگ هیلتون (هتل استقلال فعلی) از زیادی ارباب‌رجوع شروع کرده بود به اجاره‌دادن اتاق‌های سونا و رختکن‌های استخر شنا. خواب‌وخیال بلندپروازانه تهران، یک شهر بین‌المللی که روی نقشه جهان به‌عنوان یک مرکز جهانی اقتصاد و هنر ثبت شود، داشت به واقعیت تعبیر می‌شد.»

ایده ساخت موزه هنرهای معاصر البته پیش از دهه پنجاه برای نخستین‌بار در مقاله‌ای از کریم امامی در کیهان اینترنشنال که در تاریخ دوازدهم مرداد ۱۳۴۳ منتشر شد، مطرح شد و او از ضرورت ساخت موزه هنرهای معاصر نوشت: «چیزی که ما کم داریم و می‌تواند از بسیاری جهات هنر مدرن ایران را یاری کند، یک موزه است. موزه هنرهای مدرن تهران نه تنها می‌تواند به اشاعه هنرهای تجسمی در میان مردم یاری کند بلکه می‌تواند پاره‌ای از هنرمندان را از شر تابلوهای فروش‌نرفته‌شان برهاند. اداره هنرهای زیبا که منطقا می‌تواند سازنده این موزه باشد، باید با پول‌های هنگفتی که صرف پرداخت جوایز بینال می‌شود، بهترین آثار هر هنرمند را خریداری کند. از این راه، نه تنها هنرمندان شادمان خواهند شد که آثارشان را به موزه فروخته‌اند و هنرهای زیبا نیز می‌تواند با پولی که معمولا صرف می‌کند و در برابرش چیزی به دست نمی‌آورد، آثاری به چنگ آورد.»

ایده‌ای که ماند تا درنهایت کامران دیبا ایده ساخت آن را با فرح پهلوی که نسبت خانوادگی هم داشت، مطرح کرد. دیبا هم معتقد بود راه‌اندازی یک مرکز هنری نظیر موما یا مرکز ژرژ پمپیدو در پاریس می‌تواند باعث تحرک ذهن، اندیشه، محور خلاقیت، زیبایی و معنویت شود: «در آن زمان وقت زیادی داشتم که به موزه خیالی‌ام بیندیشم و به این نتیجه رسیده بودم که این موزه باید مرجعی برای هنرمندان و پایگاهی برای ایجاد ارتباط میان هنر و مردم باشد، پس باید جنبه‌های چندگانه داشته باشد؛ به‌اصطلاح مولتی دیسیپلین. تنها کسی که قادر بود در عملی‌کردن این طرح جاه‌طلبانه قدم بردارد و در درجه اول ضرورت آن را درک کند، فرح دیبا بود. او بازدیدکننده وفادار نمایشگاه‌های خصوصی و عمومی بود که شروع کرده بودند به رشدکردن و می‌دانستم به ضرورت چنین پروژه‌ای معتقد است.»

البته دیبا بعدتر حرفش را تصحیح کرد که «ایده راه‌اندازی موزه هنرهای معاصر یا یک گالری ثابت و بزرگ برای گردآوری آثار هنرهای معاصر جهان و ایران را فرح مطرح شد و او دنبال‌کننده این ایده بود.» دیبا که نسبت خانوادگی نزدیکی با فرح پهلوی داشت، در دیدارهای متعدد طرح را تکمیل کرد و توانست امتیاز طراحی و ساخت موزه هنرهای معاصر را در سال ۱۳۴۶ بگیرد: «مأموریت من این بود که نقشه اولیه موزه را تهیه کنم. بسیار هیجان‌زده با نیروی عجیبی شروع کردم به تهیه این پروژه، برنامه‌ریزی و درست‌کردن ماکت اولین موزه اساسی در ایران.»

دیبا خودش مأمور طراحی این موزه در زمینی شد که در کنار پارک لاله قرار داشت. او طرح این موزه را به شکل بادگیرهای یزد طراحی کرده بود و گالری بسیار کاملی را برای آن در نظر گرفته بود. موزه در بیست‌وهفتم مهر ۱۳۵۶ با نمایش آثاری از بزرگ‌ترین هنرمندان مدرن جهان مانند گوگن، رنوار، پیکاسو، رنه مارگریت، جاکومتی، جکسون پولاک، اندی وارهول، فرانک لوید و جاکومتی افتتاح شد.

در کنار این موزه پارک لاله قرار دارد؛ پارکی که روی زمین

موزه هنرهای مدرن تهران نه تنها می‌تواند به اشاعه هنرهای تجسمی در میان مردم یاری کند بلکه می‌تواند پاره‌ای از هنرمندان را از شر تابلوهای فروش‌نرفته‌شان برهاند. اداره هنرهای زیبا که منطقا می‌تواند سازنده این موزه باشد، باید با پول‌های هنگفتی که صرف پرداخت جوایز بینال می‌شود

تصویری قدیمی از سردر کوی دانشگاه تهران

سوارکاری جلالیه ساخته شد. جلال‌الدین میرزا نوه پسری ناصرالدین‌شاه و امیرکبیر و پسر بزرگ ظل‌السلطان بود و این اراضی را از مادرش همدم‌السلطنه به ارث برده بود. البته بخش جنوبی این زمین‌ها جایی که بعد از بلوار کشاورز قرار دارد را نصرت‌الدوله پسر فتحعلی‌شاه خریداری کرد و زمین بسیار آبادی هم بود.

فیروزمیرزا نصرت‌الدوله فرمانفرما، پسر نهم فتحعلی‌شاه قاجار هم باغ و عمارتش را در محله بلوار کشاورز بنا کرد؛ آن هم در سال ۱۲۲۵. آن زمان این محدوده اسمی نداشت؛ چون کسی در آن زندگی نمی‌کرد و ساختمانی وجود نداشت. به همین دلیل این قسمت از تهران به محض بنای عمارت نصرت‌الدوله قاجار به نصرت‌آباد معروف شد. کوشک فیروز میرزانصرت‌الدوله آن روزها درست در شمالی‌ترین نقطه تهران بود و تا زمانی که خودش به آنجا رفت‌وآمد داشت، این محله را نصرت‌آباد می‌گفتند. بعد از آن عمارت نصرت‌الدوله دست به دست چرخید تا به سلطان حسین میرزا جلال‌الدوله، پسر بزرگ مسعود میرزا ظل‌السلطان رسید و اسمش از نصرت‌آباد به جلالیه تغییر پیدا کرد. اعتمادالسلطنه در شرح خاطرات خود از باغ جلالیه می‌نویسد: «این عمارت در وسط باغی است، بلافاصله خندق شهر (خیابان انقلاب فعلی) طرف شمال غربی تهران. البته شاهزاده ۵۰ هزار تومان مخارج آن کرده است.»

اینکه چطور شد جلالیه در زمان پهلوی اول به نیروهای نظامی واگذار شد و میدان مشق نظام و بعدها میدان رژه و سوارکاری شد، سند دقیقی در دست نیست. اما تا ۱۳۴۱ این زمین‌ها به زمین‌های جلالیه معروف بود و میتینگ معروف جبهه ملی دوم نیز در همین جا برگزار شد. اما اسناد تاریخی نشان می‌دهد که ارتش ایران به علت بدهی مجبور شد این زمین‌ها را به وزارت آبادانی و مسکن واگذار کند.

در یکی از اسناد مهم وزارت دارایی آمده است: «ارتش اراضی مربوطه را در ازای مطالبات وزارت دارایی به آن وزارتخانه انتقال داد. وزارت آبادانی و مسکن وقت، مأموریت یافت که برای این منطقه

طرحی تهیه نماید. قسمت شمال پارک برای تأسیسات فرهنگی عمومی و قسمت جنوبی صرفا برای پارک در نظر گرفته شد.»

آخرین مراسم رسمی پارک لاله میتینگ جبهه ملی دوم بود که در اردیبهشت ۱۳۴۲ برگزار شد. بعد از آن وزارت مسکن و آبادانی طرح ساخت پارک بزرگی را در غرب تهران برای این زمین‌ها ارایه داد.

طرح پارک لاله را طراحی فرانسوی به نام ژوفه با همکاری طراحان ایرانی تهیه کرد و مهندسان شهرداری آن را تکمیل کردند. پارکی تقریبا بزرگ که ابتدایش همین خیابان فاطمی است و انتهایش خیابان بلوار کشاورز و در بخش غربی بخش میانی خیابان کارگر را شامل می‌شود. پارکی که در کنار انواع امکاناتی که دارد، محل تأسیس ساختمان مرکزی کانون پرورش فکری کودکان و سالن تئاتر و نمایش فیلم آن بود.

بخش جنوبی پارک لاله در بلوار کشاورز قرار دارد؛ بلواری که پیش از این اشاره شد که در محل رسیدن آب رودخانه کرج به تهران شکل گرفت. ایده رساندن آب رودخانه کرج به تهران در کانالی به طول ۵۲ متر ایده حاج‌میرزا آقاسی بود؛ اما این طرح در زمان او کامل نشد و امیرکبیر کار نیمه‌تمامش را کامل کرد و آب رودخانه کرج را به اینجا رساند.

بلوار آب کرج که بخشی از آن از جلالیه می‌گذشت خیلی زود تبدیل به یکی از تفریح‌گاه‌های بیرون شهر مردم تهران تبدیل شد؛ مردمی که در بهار و پاییز برای دیدن زیبایی‌های این بلوار می‌آمدند و تابستان‌ها از گرمای شهر به آنجا پناه می‌آوردند. این منطقه بخصوص بعد از گسترش تهران به دست ناصرالدین‌شاه به نسبت شمیران به تهران نزدیک‌تر شده بود. کم‌کم بخشی از اشراف و شاهزادگان زمین‌هایی در اینجا خریدند و ییلاق خودشان را به اینجا آوردند. شاهزاده‌های قاجار عمارت خود را در بهترین نقاط تهران بنا می‌کردند؛ جایی که آب‌وهوای خوشی داشته باشد و مدتی که در آن کوشک استراحت می‌کردند، در سکوت و آرامش باشند.

طرح پارک لاله را طراحی فرانسوی به نام ژوفه با همکاری طراحان ایرانی تهیه کرد و مهندسان شهرداری آن را تکمیل کردند. پارکی تقریبا بزرگ که ابتدایش همین خیابان فاطمی است و انتهایش خیابان بلوار کشاورز و در بخش غربی بخش میانی خیابان کارگر را شامل می‌شود

با گسترش تهران در دوره پهلوی اول تهران از سمت شمال از بلوار آب کرج گذشت. براساس طرح تازه تهران هم‌عرض آب کرج روی خندق شمالی خیابانی کشیده شد که حالا آن را به اسم انقلاب می‌شناسیم. بلوار آب کرج نیز ساماندهی شد و کم‌کم به صورت بلوار در آمد. در سال ۱۳۳۶ شهرداری وقت تهران، مهندس توسلی، تصمیم گرفت تا بلوار آب کرج را با طراحی جدید آماده کند. به گفته سرافراز غزنی که طراحی این فضای شهری را انجام داده بود، کار ساخت این بلوار از سال ۳۶ به مدت دو سال با هزینه ۶۰ میلیون ریال انجام شد. طول بلوار ۱۷۰۰ متر بود و فضای سبز بلوار را مهندس شیبانی انجام داد و سنگ‌های نهرش را از معادن شمال البرز تهیه کرد. این بلوار نخستین بلوار مدرن تهران بود اما هنوز نامی برای آن نداشتند. در اسفند ۱۳۳۹ همزمان با سفر ملکه الیزابت دوم، پادشاه انگلستان، این بلوار به عنوان بلوار الیزابت نام‌گذاری شد.

با شکل‌گیری بلوار کشاورز ساختمان‌های مدرنی هم در اطرافش شکل گرفت یکی از این ساختمان‌ها برج‌های بلند سامان و ساختمان وزارت کشاورزی بودند. قرارگرفتن ساختمان وزارت کشاورزی در این منطقه نیز باعث شد در زمان انقلاب این بلوار به اسم بلوار کشاورز نام‌گذاری شود. انتخاب اسم کارگر برای خیابان امیرآباد باعث شد تا سال‌ها تقاطع بلوار کشاورز و خیابان کارگر که در کنار پارک لاله که ابتدا به اسم خسرو گلسرخی نام‌گذاری شد بود به اسم چهارراه داس و چکش معروف شود.

◆ پلاک 3710 تا 3730

از بلوار کشاورز به سمت جنوب عرصه مهم‌ترین دانشگاه مدرن ایران یعنی دانشگاه تهران شروع می‌شود.

بخشی از جنوب جلالیه که همان امیرآباد سابق بوده است را تا طرشت جلال‌الدوله به ارباب جمشید فروخت و ارباب جمشید هم بر روی آن اسم جمشیدآباد گذاشت. دانشگاه تهران اما در بخش دیگری از این زمین‌ها ساخته شد.

در مراسمی که روز پانزدهم بهمن ۱۳۱۳ در محل سالن تشریح دانشگاه تهران در شمال محوطه دانشگاه با حضور رضاشاه برگزار شد طرح دانشگاه و محل ساختمان‌های آن مشخص شد و براساس خبر روزنامه اطلاعات سالن تشریح دانشگاه تهران در قسمت شمال اراضی دانشگاه مجاور آب کرج ساخته شد و آن آخرین قطعه دانشگاه بود.

داستان دانشگاه تهران به عنوان دانشگاه مادر سال‌ها پیش از روز پانزدهم بهمن ۱۳۱۳ به وسیله یکی از نمایندگان مجلس شورای ملی مطرح شد.

دکتر اسماعیل سنگ، نماینده ساری و تنکابن در مجلس ششم، ایده‌پرداز ساخت دانشگاه تهران بود که در نامه‌ای در سال ۱۳۰۵ به سید محمد تدین، وزیر معارف، درباره اقدام به تأسیس دانشگاه و اهمیت آن گفت و از او خواست تا نظرش را درباره دانشگاه بگوید. به نظر می‌رسد او قصد پاسخ‌دادن به سوالی را داشت که برای نخستین‌بار عباس‌میرزا پرسیده بود و امیرکبیر در پاسخ به این سوال دارالفنون را راه انداخته بود. اما نزدیک ۸۰ سال از ساخت دارالفنون گذشته بود و این مرکز علمی نیاز جامعه ایران را تأمین نمی‌کرد.

تدین در پاسخ او نوشت: «راجع به اونیورسیته که آن را می‌توانیم دارالعلوم بگوییم کمال علاقه را دارم و مشغول تهیه لوازم مقدمات آن هستم. نظر من این است که در یک فضای وسیعی که شاید ۸۰ تا ۱۰۰ هزار ذرع مربع وسعت داشته باشد، بنایی ساخته شود که شعب علوم و فنون در آنجا تأسیس گردد.»

طرح دانشگاه با انتشار این نامه از سوی تدین از طریق تیمورتاش به گوش شـاه رسید. رضاشاه که تازه به قدرت رسیده بود با این پیشنهاد موافقت کرد و از تدین دعوت کرد تا درباره ایده دانشگاه بیشتر توضیح دهد. تدین نیز درباره ایده ساخت دانشگاهی در پایتخت در فضایی ۸۰ تا ۱۰۰ هزار متری با تیمورتاش و شـاه صحبت کرد. رضاشـاه هم که از این ایده خوشـش آمده بود از دکتر عیسـی صدیق اعلم خواسـت تا به اروپا برود و با مطالعه در وضعیت دانشـگاه‌های این کشورها طرح کلی دانشگاه را نوشته و ارایه دهد. در حالی که دکتر صدیق اعلم برای تحقیق رفته بود، دانشسـرای عالی و دارالمعلمین و دارالمعلمات نیز در تهران فعالیت خود را آغاز کردند. مدرسـه حقوق و علوم سیاسـی به ریاست دهخدا در لاله‌زار و مدرسه پزشکی در خیابان شاه‌آباد فعالیت داشتند.

همزمان با بازگشت دکتر صدیق اعلم و آماده‌شدن طرح دانشگاه در بهمـن ۱۳۱۲ در جلسـه هیـأت دولت محمدعلی فروغی شـروع بـه توصیـف آبادانی تازه تهـران کرد. علی‌اصغر حکمـت که در آن زمان کفیل وزارت فرهنگ بود بار دیگر با اشـاره به اینکه این شـهر زیبا تنها اشـکالی که دارد نداشـتن دانشگاه اسـت موضوع دانشگاه را به جریان انداخته بود. او در خاطراتش نوشـته اسـت: «در یکی از شـب‌های فرخنده اواخر بهمن ۱۳۱۲ جلسـه هیأت وزراء در حضور شاه در عمارتی که اکنون مقر کاخ ملکه پهلوی است، تشکیل شـده بـود و سـخن از آبادی تهران و عظمت ابنیه و عـمارت و قـصور زیـبای جدید در میـان آمد، مرحوم فروغی رئیس‌الـوزرا در این باب به شاهنشـاه تبریک می‌گفت. دیگر وزیران نیز هر یک به تحسـین و تمجید زبـان گـشوده بـودند؛ چون نوبت به بنده نگارنده رسید که بـه سِمَت کفیل وزارت معارف در آن میان حاضر بودم گویا خداوند متعـال به قلب من الهام کـرد که عرض کردم در آبادی و عـظمت پایـتخت البـته شکی نیسـت ولی نقصی که دارد این است که این شهر هنوز عـمارت مخصوص اونیورسیته (دانشگاه) ندارد و حیف اسـت که این شـهر نوین از همه بلاد بزرگ عالم از این حیث عقب بـاشد. شاه بـعد از اندک تأملی گفتند: «بسیار خب آن را بسازید.» در جلسه بعد هیأت وزراء در آغاز بـه وزیـر عدلیه مرحوم علی‌اکبر داور رو نموده فرمودند در بودجه سال بعد ۲۵۰۰۰۰ تومان به وزارت معارف اعتبار بدهید که بـه مـصرف سـاختمان مدرسه برسانند.»

بودجـه ۲۵۰۰۰۰ تومانی در اختیار وزارت معارف گرفت تا زمین مناسـبی را برای سـاخت دانشـگاه تهران پیدا کنند. حکمت درباره انتخاب زمین نوشـته است: «بالاخره باغ جـلالیه را از هـر جهت مناسـب دیدم، از جمله زمین‌هایی که عرضه شد در بهجت‌آباد بود که آن‌وقت در اطراف بـاغ مـعروف آن عمارت و خانه‌هایی بود. مهندس وزارت معارف موسیو آندره گدار آن را نپسندید و کمی عرصه و قلت وسعت آن را خـاطرنشان ساخت.»

انتخاب گدار زمین‌های جلالیه بود و این را به حکمت گفت. او در بخش دیگری از خاطراتش نوشته: «مالکین اراضی بهجت‌آباد که از این جانب مأیوس شدند در نزد وزیر مـالیه کـوشش کـرده و خاطر آن مرحـوم را بـر ترجیح زمین خود جلب کردند. یکی از شـب‌های فروردین‌ماه همان سال که پیشنهاد جـلالیه و بهجت‌آباد مطرح شد، مرحوم داور رجحان بهجت‌آباد را قویا پشتیبانی می‌کرد و بالاخره اخذ رأی به عـمل آمـد و معلوم شد ایشان اکثریت داشتند و من بسیار دلشکسته و نومید گشتم در این اثنا شاه به جلسه وزرا ورود فـرمودند و پس از انـدکی به رسم معمول از مرحوم فروغی نخست‌وزیر سوال کردند چه می‌کردید. مرحوم فـروغی عـرض کرد «صحبت انتخاب زمین برای دانشگاه بـود دو مـحل پیـشنهاد شده یکی بهجت‌آباد و دیگری جلالیه» و شاه بـعد از انـدک تأملی فرمودند «باغ جلالیه را انتخاب کنید. بهجت‌آباد ابدا شایسته نیست من همه ایـن نـواحی را با اسب گردش کرده و دیـده‌ام» و مـطلب تمام شـد و مـن مـشغول به کار شدم.»

مهم‌ترین دلیلی که شاه برای نامناسب‌بودن بهجت‌آباد دانسته بود؛ سطح سیل‌گیر زمین و پستی آن نسبت به مناطق اطرافش بود. درنهایت حرف آخر را رضا شاه زد و گفت که جلالیه را برای دانشگاه انتخاب کنید. این حرف ختم کلام بود. بخشی از زمین‌ها متعلق به حاج‌کاظم اتحادیـه و بخش دیگـر متعلق به ورثـه و یتیم‌های اربـاب گیو بود. حکمت درباره معامله زمین‌ها نوشـته اسـت: «بـاغ جلالیه افزون از ۲۰۰۰۰۰ مـترمربع بـود که از مالک آن تاجری به نام حاج رحیم آقا اتحادیه تبریزی خریداری شد و تـوافق حـاصل شد که متری ۵ ریال حساب نـماید از این مبلغ وزیر مـالیه مـتری ده شاهی آن را کم کرد. در مـوقع امـضای قباله به نماینده وزارت معارف دستور داده شده بود که در قباله قنات مخصوص جـلالیه نـیز باید قید شود والّا قباله را امـضاء نـنماید. به‌ناچار مالک قبول کـرد و مـبلغی حدود ۱۰۰۰۰۰ تومان که بـه پول امـروز شاید ۲۰ میلیون تومان ارزش دارد، دریافت کرد و قباله امضاء و زمین تحویل وزارت معارف گردید و موسیو گدار بـه طـرح نقشه آن مشغول شد. اول چیزی که بـه عمل آمـد نرده اطـراف آن بـاغ و اراضـی آن بود که هنوز آن سر در فلزی زیبا برقرار است و امید است که تا ابد برقرار باشد.»

آنچه از اسناد رسمی و البته سند رسمی دانشگاه تهران به دست می‌آید البته این اسـت که کل زمین‌های دانشـگاه تهران درنهایت به قیمت نودهزار و نهصد و نود و یک تومان و هشت قران معامله شد. سـندش هم ظاهرا در دفتر اسناد رسمی شماره ۱۸ به این شرح تنظیم شده است: مورد معامله یک قطعه زمین بیاض مفروز از اراضی جلالیه واقع در ناحیه ۳ حسن‌آباد دارای پلاک‌های ۳۷۱۰ تا ۳۷۳۰ مساحت مورد معامله دویست و دوهزار و چهار گز مربع به انضمام شش دانگ قنـات جلالیه کـه در آن تاریخ بی‌آب و مخروبـه بود. به انضمام یک دسـتگاه بنای موجود در وسط اراضی مرقوم است. حدود آن شمالا به سـرحد اراضی جلالیه و امیرآباد محدود است. غربا به سرحد اراضی جلالیه و جمشیدآباد محدود است. جنوبا به خیابان چهل گزی معروف به شاهپور جدیدالاحداث محدود است. شرقا به اراضی بیاض جلالیه محدود است. قیمت نودهزار و نهصد و نود یک تومان و هشت قران. ثبت برابر سند است.» نکته جالب در این سند این است که همزمان با این معامله خیابان انقلاب امروزی کامل شـده و قرار بود ابتدا به نام شاهپور نام‌گذاری شود؛ اما بعد از کامل‌شدن به اسم شاه‌رضا معروف شد.

عکس: میلاد پیامی

به نوشته حکمت: «پس از روز تاریخی پانزدهم بهمن ۱۳۱۳ که اعلیحضرت شاهنشاه لوحه یادگار بنیاد عمارت دانشگاه را در محلی که اکنون پلکان ورودی جنوبی دانشکده پزشکی است در دل سنگ به ودیعه نهادند ساختمان در زمـین وسیع جلالیه بی‌درنگ شـروع گـردید. عرصه این زمین که اکنون از طرف شمال منتهی به خیابان دانش و جنوب آن خیابان شـاه‌رضا و ضلع شـرقی آن خیابان آناتول فرانس و ضلع غربی آن خیابان ۲۱ آذر است شامل ۲۰۱۱۸۰ متر مربع می‌باشد و مساحت ابنیه اعیانی آن که شامل بر دانشکده‌های شش‌گانه و کتابخانه مرکزی و باشگاه است، ۱۱۹۵۸۰ متر مربع است. دستگاهی در سـال ۱۳۱۳ شمسـی در وزارت معـارف به نام «اداره سـاختمان» تـشکیل شـده بود که با اعضای فنی و اعتبار ۲۵۰۰۰۰ تومان اعطایی بودجه معارف آغاز به کار کرد. نخست طرح چهار خیابان خارجی و دو خیابان داخلی ریخته شد و در اواخر زمستان آن سال در تمام این شش خـیابان نهال‌های درختان سایه گسـتر چنار غرس گردید که اکنون چهل ساله -زمان نوشتن خاطرات حکمت- شده‌اند.»

افتتاح رسمی دانشگاه تهران در روز جمعه بیست‌وچهارم اسفند ۱۳۱۳ یک ساعت و نیم قبل از ظهر در دانشکده حقوق انجام گرفت. نخسـت‌وزیر وقت محمدعلی فروغی ر نطق خود درباره مقام علم و دانش گفت و از افتتاح دانشگاه به عنوان یک اتفاق فرخنده در تاریخ فرهنگ ایران یاد کرد. همزمان با افتتاح دانشگاه تهران شورای دانشگاه تهران چهره‌هایی که قرار بود دانشکده‌های مختلف را راه‌اندازی کنند، در این شورا حضور داشتند: «دانشکده‌ها طب دکتر لقمان‌الدوله و دکتر امیراعلم، حقوق دهخدا و صدیق حضرت، ادبیات و علوم صدیق اعلم و میرزا غلامحسین‌خان رهنما و دکتر سیاسی، معقول و منقول حاج سید نصرالله تقوی و بدیع‌الزمان فروزانفر، دانشکده فنی امین رئیس اداره کل صناعت و دکتر حسابی.»

دانشـگاه تهران با ادغام موسسـه‌های دارالفنون، مدرسـه علوم سیاسی، طب، مدرسه عالی فلاحت، مدرسه صنایع و هنر، مدرسه عالی معماری و دانشسرای عالی در بیست‌وچهارم اسفند ۱۳۱۳ کار خود را آغاز کرد. طرح ساخت دانشـکده دانشگاه تهران براساس موسسات آموزش عالی فرانسـه بود. حکمت نوشـته: «نقشه عمومی دانشگاه را یک معمار عالی مقام فرانسـوی موسـوم به آنـدره گدار، رئیس کل باستانشناسی و موزه ایران باستان، دیپلمه مـدرسه عـالی صنایع ظریفه پاریـس طرح کرد و نگارنده روز مبارک پانزدهم بهمن ۱۳۱۳ در تالار تشـریح آن را به عرض شاهنشاه رسـانیده و ضمنا توضیحات لازم را تقدیم نمودم و مورد تصویب قرار گرفت.»

طراحانی که برای ساخت دانشکده‌ها و ساختمان‌ها انتخاب شدند نیز بیشتر فرانسوی بودند و رونالد دوبرل، ماکسیم سیرو، آلکساندر مـوزر، آندره گدار به همراه مارکف و محسـن فروغی دانشـکده‌های مختلف دانشگاه تهران را طراحی کرده و ساختند.

فاصله بلوار کشـاورز تا میـدان انقلاب بنا به اسـناد تاریخی در دوره‌ای کـه پهلـوی اول حصار ناصری و دروازه‌هـای قدیم را خراب کرده شـکل گرفته است و خیلی تلاش می‌کند که بین مسکونی‌بودن و محیط دانشـگاهی و مغازه‌های کتاب‌فروشی و سایر مشاغل هویتی برای خودش دسـت و پـا کند؛ اما مثل خیلی خیابان‌هـای تهران این بخش خیابان هویت زیادی ندارد و ملغمه‌ای است که البته به انکارش نمی‌رسـد؛ مثلا پاسـاژ کتاب‌های دسـت‌دوم فروش که کمی پایین‌تر از خیابان ادوارد بروان اسـت. همین پاسـاژ که حالا کتاب‌هایی را که پیداکردن‌شـان در کتاب‌فروشـی‌های معمولی راسـته انقلاب ممکن نیست، می‌فروشند. همین پاساژ که می‌گویند قرار بوده خوابگاه باشد و چند سالی هم خوابگاه شده بعد از انقلاب کم‌کم اتاق اتاق فروخته و به عکاسی و چاپخانه و صحافی و بعدتر کتاب‌فروشی‌های دست دوم تبدیل شده است.

بعد از اینجا میدان انقلاب اسـت؛ میدانـی که مثل خود خیابان انقلاب محصول قدکشـیدن تهران در دوره پهلوی اول اسـت. همان زمانی که کریم‌آقا بوذرجمهری را خواست تا بیاید و تهران را بزرگ‌تر از آنچه هست بکند و خندق ناصری را پر کرد و خیابانی کشید به اسم خودش. بعدتر در انتهـای این خیابان که دنباله‌اش به غرب می‌رفت، میدانی سـاختند که هر چند به خاطر مجسـمه رضاشاه به اسم میدان مجسـمه معروف بود اما به خاطر سـالروز تولد رضاشاه بیست‌وچهار اسفند نام گرفت؛ میدانی که در جریان انقلاب اسلامی مهم‌ترین میدان تهران بود و همین مناسـبت بود که نام انقلاب را به آن دادند. میدانی که با تغییرات زیادی در ساختار مواجه شده است و در حال حاضر دو میدان در این محدوده قرار دارد؛ میدانی با گنبدی سبزرنگ و میدان دوم با مجسمه‌ای که سال‌ها در میانه میدان انقلاب بود.

از میدان انقلاب قدیم با آن مجسمه ایرج اسکندری که مثل یک زخم در جایـی آن طرف‌تر از رینگ میدان قرار دارد، فقط نامی مانده و خیابانی که به سـمت جنوب به طرف دیگر خیابان کارگر می‌رود: « کارگر جنوبی».

سی‌متری انقلاب

از فاصله میدان انقلاب به سمت جنوب همزمان با گسترش تهران ناصری این خیابان شکل گرفته است. پیش‌تر گفته شد که این زمین‌ها را ارباب جمشید خرید و در آغاز گسترش تازه تهران در زمان رضاشاه به جمشیدآباد معروف بود؛ اما در زمان رضاشاه خیابانی نسبتا عریض در اینجا کشیده شد که به اسم خیابان سی‌متری معروف شد. بافت این خیابان به سمت جنوب بیشتر مسکونی است و خانه‌ها و محله‌هایی است که بین سال‌های ۱۲۴۶ شمسی به بعد شکل گرفته است. بخشی از این زمین‌ها متعلق به حشمت‌الدوله بود. بخشی از خانه او هنوز آن در این منطقه باقی مانده است اما نام حشمت‌الدوله به آذربایجان تغییر کرده است. از چهارراه آذربایجان به سمت میدان حر یا باغشاه سابق بخشی از روستای جمشیدآباد بود که سرنوشت عجیبی پیدا کرد. این منطقه بخشی از همان قریه جمشیدآبادی ارباب‌جمشید است که در کتاب طهران دکتر کریمان درباره‌اش نوشته شده است: «ارباب جمشید زرتشتی، اراضی پشت جلالیه را تا برسد به اراضی طرشت از طرف جنوب به دروازه تهران و از طرف شمال به اراضی امیرآباد سه کرور ذرع از جلال‌الدوله خرید (صد ذرع تا دیوار جلالیه جزو معامله نبود و ما بقیه به سمت مغرب مورد معامله قرار گرفت) از شمال به جنوب خیابان احداث کرد تا برسد به دروازه باغشاه. در سمت شمال باغ جمشیدآباد را ساخت و قناتی را هم از تپه‌های شمالی استخراج نمود که در میان آن باغ جریان پیدا کرد و روی دهانه آن قنات حوض ساخت که دائم از قعر آن آب بالا می‌آمد؛ بالجمله سی و دو هزار تومان خرج خرید اراضی و ایجاد قنات شد. بعدا فرمانفرما مدعی شد که این اراضی از آن من است و جمشید یک کرور ذرع از آن اراضی را به عنوان حق‌السکوت به فرمانفرما داد و بعد دو کرور بقیه را خیابان‌بندی کردند و به مردم متفرقه فروختند.»

تا چند سال پیش سر خیابان پاستور یک قنات بود که گفته می‌شد به همراه کلیه زمین‌های میدان پاستور تا کاخ مرمر و ریاست‌جمهوری املاک متعلق به خانواده فرمانفرما بود که بخشی را به عنوان حق‌السکوت به پهلوی اول داد. هر چند که این حق‌السکوت نتوانست جان پسر بزرگش نصرت‌الدوله را نجات دهد.

گرشاسب اژدهاکش

اگر آدرسی را که دکتر کریمان درباره قریه جمشیدآباد داده، دنبال کنیم به باغشاه می‌رسیم. باغشاهی که داستان‌های زیاد تاریخی دارد از آن روزگاری که فتحعلی‌شاه قاجار به صورت باغ آباد کرد و ناصرالدین‌شاه آن را میدان اسب‌دوانی کرد و بعد از نصب مجسمه خودش در وسط میدان باغ‌وحش سلطنتی را به اینجا آورد. محمدعلی شاه هم به بهانه تغییر آب‌وهوا دو روز مانده به توپ بستن مجلس به اینجا رسید. دست‌خطش هم هست که نوشته بود: «جناب اشرف مشیرالسلطنه، چون هوای تهران گرم و تحملش بر ما سخت بود از این رو به باغشاه حرکت فرمودیم، پنجشنبه چهارم جمادی‌الاولی، عمارت باغشاه.» همان باغشاهی که مقتل آزادی‌خواهانی چون میرزا جهانگیرخان صوراسرافیل و ملک‌المتکلمین و محل اسارت آیت‌الله سید محمد طباطبایی و عبدالله بهبهانی بود؛ اما در این روزها نه خبری از باغشاه است و نه مجسمه ناصرالدین‌شاه. اینجا در وسط میدان مجسمه مردی قوی‌هیکل است که نیزه‌اش را به داخل دهان یک اژدها برده است؛ در کنار آن شیرهای پای مجسمه هم نوشته شده است نبرد گرشاسب با اژدها. مجسمه‌ای که بر اساس آنچه در کتاب‌های تاریخی که ما به آنها استناد نمی‌کنیم در سال ۱۳۳۹ در سالروز آزادسازی آذربایجان از فرقه دموکرات پیشه‌وری نصب شده است. بعد از انقلاب نام میدان باغشاه به اسم حر تغییر نام یافت. میدانی که از یک سو به سمت خیابان امام‌خمینی و از یک سمت به خیابان جنگ می‌رود؛ حتی اگر در آدرس‌های تاریخی باغشاه به چهارراه لشکر برسد، حالا چند سالی است اداره پست در یک سمت آن قرار دارد.

تا چند سال پیش سر خیابان پاستور یک قنات بود که گفته می‌شد به همراه کلیه زمین‌های میدان پاستور تا کاخ مرمر و ریاست‌جمهوری املاک متعلق به خانواده فرمانفرما بود که بخشی را به عنوان حق‌السکوت به پهلوی اول داد. هر چند که این حق‌السکوت نتوانست جان پسر بزرگش نصرت‌الدوله را نجات دهد

دروازه شاه‌طهماسبی

از چهارراه لشکر در امتداد بیمارستان اعصاب و روان روزبه و بیمارستان تخصصی چشم فارابی قرار دارد و بعد از آن میدان قزوین. میدانی که در مرکزش یک دروازه قدیمی ساخته‌اند. این میدان همان دروازه قزوینی است که شاه تهماسب در حد غربی حصار تهران ساخته است و تا قبل از برداشتن دروازه‌های تهران در سال ۱۳۱۰ ورودی غربی تهران بود و ژاک موریه نایب سفیر بریتانیا درباره‌اش نوشت: «در شمال غربی طهران بعضی یکه برج‌ها در حوالی باروست که در یکی از آنها یک لوله توپ و یک زنبورک دیدم.» و کرپرتر در سفرنامه‌اش به یاد آورد: «با ورود به تهران از دروازه قزوین، پس از پیش رفتن دویست یا سیصد متر یارد در شهر فضای باز بزرگی نمایان می‌گردد پر از حفره‌های عمیق و عریض یا بهتر بگویم گودال‌هایی که در زمین فرورفته است. در اطراف این گودال‌ها شکاف‌های متعددی وجود دارد که راه به خانه‌های زیرزمینی دارد.» حالا از آن دروازه بزرگ ماکتی به جا مانده؛ ماکتی که یادگار روزهای زیادی است از تیر ۱۲۸۸ که فاتحان تهران پشت دیوار این دروازه اردو زدند و قشون قزاق که در سحرگاه سوم اسفند ۱۲۹۹ تهران را تسخیر کردند.

قلعه فراموشان جمشید

در مسیر جنوب خیابان کارگر بعد از چند صد متر به حصارهای پارک رازی می‌رسید؛ پارکی که تا میدان رازی یا همان میدان گمرک سابق امتداد دارد. پارکی که روی قلعه زاهدی یا شهر نو ساخته شد.

روزگاری این پارک که پشت حصار تهران قرار داشت زمین‌های ارباب جمشید بود. بعد از مرگ ناصرالدین‌شاه تعدادی از زنان صیغه‌ای‌اش را به اینجا منتقل کردند و در اینجا بود که گروهی از زنان تن‌فروش تهران را اسکان دادند و اینجا شد قلعه یا همان «شهر نو» که در عکس‌های تلخ کاوه گلستان و فیلم «قلعه» کامران شیردل ثبت شده است. همان قلعه‌ای که داستان به آتش‌کشیدنش در آن روز سرد بهمن ۵۷ در کتاب «آینه‌های روبرو» بهرام بیضایی تصویری شده است. حالا اگر کسی از این پارک بگذرد باورش نمی‌شود این پارک آباد با آن دریاچه طبیعی زیبایی که در مرکزش هست، خاطره سنگین قلعه‌ای را در حافظه دارد که در آتش ساکنانش فراموش شد.

پارک رازی در مرز میدان گمرک به پایان می‌رسد؛ همان جایی که روزگاری در دروازه گمرک قرار داشت و حجت بلاغی در کتاب تهران خود نوشته: «تمام اجناسی که از شهرستان‌ها یا کشورهای خارجه به تهران می‌آمدند از دروازه مقابل میدان مشهور به میدان گمرک وارد میدان می‌شد و هر قدر هم هر جا عوارض گمرک داده بود بایستی مجددا برای ورود به تهران گمرک می‌دادند.»

در نقشه عبدالغفار از فاصله دروازه گمرک تا محل کنونی میدان راه‌آهن تعداد زیادی باغ قرار داشت. معروف‌ترین باغ‌ها باغ حاجی‌اکبر است و باغ وزیر که هر دو در گسترش خیابان از میان رفته است. در میان مسیر خیابان کارگر در حاشیه پارک رازی مجسمه مردی جوان که پتکش را بر زمین گذاشته و در حال استراحت است، نمادی است از خیابان بلندی که نام کارگر را با خود همراه کرده است.

نمایی از بلوار کشاورز (الیزابت سابق)

بلوار؛ میعادگاهی مدرن

چیستا گودرزی
دانشجوی کارشناسی ارشد طراحی‌شهری

خیابان‌ها با مدرنیته به زندگی شهرها راه می‌یابند و هر روز گستره بیشتری از شهرها را به خود اختصاص می‌دهند. خیابان را نمی‌توان صرفا پدیده‌ای کالبدی دانست که در شهرها عینیت یافته است و جنبه‌ای کارکردی برای عبور و مرور دارد؛ بلکه خیابان‌ها با پیدایش خود روح و نقش جدیدی را نیز با خود به همراه آورده‌اند، به همین سبب بسیاری خیابان را مدرن‌ترین فضای موجود شهری می‌دانند.

خیابان در زندگی انسان شهری همان جایی است که فرد تنهایی‌اش را از خانه به خیابان می‌آورد و تنهایی خویش را این‌بار نه در چهاردیواری خانه خود بلکه در جمع انسان‌های در خیابان تجربه می‌کند و فرد بودگی را در میان جمع درمی‌یابد.

خیابان در این تجربه تبدیل به مکانی می‌شود که انسان بدون توجه به جنسِ تفاوت‌های افرادی که همزمان با او در آن حضور دارند، به صرف شباهت انسان‌بودن و حضور انسانی در خیابان وارد گفت‌وگو و رفتارهایی مشترک می‌شود؛ در این مواجهه خیابان عرصه‌ای تماما مدرن برای رفع دل‌تنگی‌ها و تنهایی‌های انسان مدرن است.

در نگاهی دیگر و نگاهی کارکردگرایانه به خیابان، خیابان مجرایی است برای دسترسی‌ها و جابه‌جایی‌های فرد. در این حالت خیابان همان جایی می‌شود که فرد، صبح به صبح کیفش را برمی‌دارد، از خانه بیرون می‌آید، در آن قدم می‌گذارد تا به مقصد مشخص خود برسد؛ این مقصد می‌تواند رفتن به محل کار، رفتن به دانشگاه یا خرید مایحتاج روزانه باشد.

در این نوشـــتار نگاه کارکردگرایانـــه و عبوری‌بودن خیابان را به کناری می‌گذارم و به همان نقشی از خیابان می‌پردازم که بلوار کشاورز را برای من و بسیاری مثل من معنادار می‌کند.

تأثیرگـــذاری برخی فضاها در شـــهر از این حیث اســـت که به همراه پاگذاشتن‌شان به زندگی یک شهر، سبکی از زندگی و رفتارها را نیز با خود به همراه می‌آورند و بر رفتار روزمره ساکنان شهر تأثیر می‌گذارند. در توصیف بودلر از بلوارهای پاریسی، او چیزی را به ما نشان می‌دهد که هیچ نویسنده دیگری به خوبی او آن را نظاره نکرده است. او در زمان ساخت این بلوارها زیست می‌کند و در نوشته‌هایش برایمان می‌گوید که چگونه فرآیند تغییر چهره شهر و مدرنیزاسیون آن بر روح و جان شـــهروندان نیز تأثیرگذار اســـت و عادات جدیدی را به روزمره زندگی آنها می‌افزاید و روح و جان شـــهروندان را نیز به مدرن‌شدن تشویق و ترغیب می‌کند.

بلوار کشـــاورز در زمان ســـاخت خـــود در تهرانی که به ســـوی مدرن‌شدن گام می‌نهاد هم چنین نقشی را ایفا کرده و با پیدایی خود در شهر، سبک متفاوت و جدیدی از حضور در خیابان را رقم زده است.

همان‌طور که برمن بلوارهای پاریسی را چشمگیرترین ابداع و ابتکار شهری قرن نوزدهم دانسته و از آن به عنوان پیشرفت قطعی در مدرنیزاسیون شهر سنتی نام می‌برد، بلوار کشاورز نیز برای تهران چنین نقشی را ایفا می‌کند.

بلـــواری با نهری در میانـــه و درختانی در دو ســـویش که برای تهرانی‌ها تبدیل به مکانی برای قدم‌زدن‌ها و پرسه‌زنی‌های عاشقانه و گذراندن اوقات خارج از خانه شده است.

این بلوار در ســـال ۱۳۳۹ در تهران، در مکان نهر کرج ســـاخته شـــده و با طـــول ۲٫۲ کیلومتری خـــود میدان ولیعصـــر را به خیابان دکتر قریب متصل کرده و به مناســـب سفر الیزابت دوم به تهران به نام بلوار الیزابت نام‌گذاری می‌شـــود و بعـــد از انقلاب هم به فراخور شـــرایط تغییریافته نام آن به کشـــاورز تغییر می‌کنـــد. اما بلوار علاوه

همان‌طور که برمن بلوارهای پاریسی را چشمگیرترین ابداع و ابتکار شهری قرن نوزدهم دانسته و از آن به عنوان پیشرفت قطعی در مدرنیزاسیون شهر سنتی نام می‌برد، بلوار کشاورز نیز برای تهران چنین نقشی را ایفا می‌کند

بلوار کشاورز ۱۳۵۵

بـــر این نام‌گذاری‌های رســـمی با نامی دیگر نیز در میان شـــهروندان شناخته می‌شود که ادامه این نوشتار با تأکید بر همان نام غیر رسمی بلوار اســـت؛ دلبررو. معنای هر مکان و خیابان علاوه بر ساکنانش، کاربری‌های اطرافش، ســـر و شکل آن و هر آنچه از اصول معماری و شهرســـازی در خود دارد، با خاطرات است که ساخته می‌شود و آن را تبدیـــل به مکانی خاص می‌کند؛ خاطراتـــی که مرزهای زمان را در می‌نوردند و تا همیشـــه در گوشه‌ای از یاد باقی می‌مانند. یادآوری این خاطرات اســـت که گاهی لبخندی بر لب مـــی‌آورد و گاهی قطره‌ای اشک می‌شود که فرو می‌چکد.

بلوار کشـــاورز در ذهن من با تصاویر و خاطرات بسیاری همراه است؛ خاطراتی از جنس گردش با دوستان بعد از کلاس‌های دانشگاه گرفته تا پرســـه‌زدن‌های غروب‌های بی‌حوصلگی و قرار و مدارهای عاشقانه در بلوار.

در دو سوی بلوار و خیابان‌های اطرافش کافه‌های بسیاری وجود دارد کـــه مکان همین قرارهای عاشـــقانه اســـت و بلوار، به‌خصوص غروب‌ها، جایی می‌شـــود که عشـــاق به آن می‌آیند و طول آن را قدم می‌زننـــد. بلوار برای من هـــم روزی، مکانی برای همین قدم‌زدن‌های عاشقانه بوده است.

حالا مدتی اســـت که از آن‌خیابان رد می‌شوم و به درون بلوار پا نمی‌گذارم و از پیاده‌روی خیابان به بلوار نگاه می‌کنم، در ذهنم بلوار را موجودی زنده تصور می‌کنم؛ موجودی که قلب و احســـاس و از همه مهم‌تر حافظه دارد و تمام آنچه از عشق‌ها، وصال‌ها، جدایی‌ها و تنها قدم‌زدن آن کسی را که روزی با معشوقش به آن قدم می‌گذاشت، دیده و در حافظه خود حفظ کرده است و با خود خیال می‌کنم این بلوار چه رازها که از عاشقان در دل ندارد.

این ســـطوح مواجهه با خیابان که لمس‌شـــدنی نیست، کالبد و نمود بیرونی ندارد، اما برای کســـی که تجربه‌اش کرده، قابل لمس‌تر از هر چیز دیگری است. در همین سطح از مواجهه با بلوار، برای من بلوار جایی اســـت که زیباترین، شـــیرین‌ترین و در عین حال بدترین خاطراتم را در خود جای داده است.

با پایـــان هر با هم‌بودنی فرد شـــروع به پاک‌کـــردن خاطراتش، یادگاری‌ها و عکس‌هایش می‌کند. با تمام اینها بلوار که روزی بســـتر آفرینش رومنس‌ترین لحظات بود، در همان گوشـــه از شـــهر وجود دارد؛ بی‌آنکه توانایی‌ای برای تغییر و حذف آن داشته باشیم.

خیابان‌های شـــهر جایی است که خارج از اختیار ما در شکل و شمایل‌شان حضور دارند، در جای‌شان مقیم هستند و با هر بار عبور از کنارشان در ما جان می‌گیرند. بلوار این‌بار باید غم تنهایی‌ات را پذیرا باشد و تنها قدم‌زدن را برایت تجربه‌ای غم‌افزا نسازد.

بلـــوار پـــر از یاد وصال‌ها و فراق‌هایی اســـت کـــه گاهی زخمی کوچـــک بوده که به مرور التیام یافته و گاه تا عمق جان پیش می‌رود تا آنجا که فرد مسیرش را عوض می‌کند تا دیگر در آن پا نگذارد و از این نیز پیش‌تر رفته، از آن محدوده می‌رود تا دیگر آن را نبیند.

از روز ســـاختن بلـــوار الیزابت تا امروز بلوار کشـــاورز، این بلوار است که در شهر حضور دارد و هر روز داستان‌های زیادی را در دلش پذیرا می‌شود که گاه عاشقانه‌اند و گاه نه.

امروزه بلوار در دل شـــلوغی انبوهی از ماشـــین‌ها به حیات خود ادامه می‌دهد، شاید دیگر به طراوت و تازگی گذشته‌هایش نباشد، اما هنوز جایی است که می‌توان مسافتی را در حصار درختانش و در میانه ماشین‌ها پیاده‌روی کرد و بی‌توجه به ماشین‌ها و ساختمان‌های اطراف آن به این اندیشید که روزگاری دیگر بلوار ما را به خاطر خواهد آورد.

خیابان ۴ باغ اصفهان

چهار باغِ ما ...

محمد عرب
کارشناس ارشد معماری

در میانـــه راه به جمعیت انبوهی که مقابل مدرســـه چهارباغ جمع شـــده‌اند برمی‌خورم، با دســـت راهی میـــان آنها باز می‌کنم، خودم را باریک می‌کنم و ببخشـــیدگویان به وسط معرکه می‌رسم، آدم‌هایی از گوشه و کنار این شهر، سردر ورودی مدرسه و چیدمان مقابل آن، پرچم‌های رنگارنگ، صدای بلند موسیقی و نوجوانانی که با دوچرخه و اســـکیت به حرکات نمایشی مشغولند، تصویری ناب از یک فضای شهری معاصر را فراهم کرده است.

چندی اســـت که با حذف حرکت ســـواره از خیابان چهارباغِ نیمه‌جان ما حیاتی دوباره یافته و رنگ و بویی تازه گرفته است وَ عصرها جمعیت انبوهی از اصفهانی‌ها را به سوی خود می‌کشد. از دروازه دولت که وارد چهارباغ می‌شوی، هر چه به سوی میدان انقلاب پیش می‌روی، به تعداد میز و صندلی‌های اغذیه‌فروشی‌ها که حالا جای پارک ماشین‌ها را گرفته‌اند، افزوده می‌شود و صدای بوق ماشـــین‌ها جای خود را به گلچینـــی از ترانه‌ها و آهنگ‌هایی داده‌انـــد که به صورت زنده و غیرزنده از لابه‌لای درختان و جرز مغازه‌ها به گوش می‌رســـد و گاه گوشخراش می‌شوند و گاه فضای مکث دلپذیری را در گوشه این خیابان فراهم می‌کنند و همچنان ســـنگ و سیمان و شن و ماسه در عرصه میانی چهارباغ نشان از این دارد که کارگران مشـــغول کارند و طراحان و مدیران شـــهری در حـــال طرح‌اندازی و رویاپردازی و چهاربـــاغ در حال تغییر و تحول.

نمی‌توانی ساکن اصفهان باشی، دغدغه شهر داشته باشی و از چهارباغ غافل شـــوی، به هزار و یک دلیل می‌توان از چهارباغ عباســـی نوشـــت ولی آنچه که ذهن مرا در وســـط ایـــن معرکه به خود مشـــغول کرد، این بود که دســـتاورد پنج دهـــه رویاپردازی و طرح‌انـــدازی مـــا معمـــاران، برنامه‌ریزان و مدیران شـــهری تا چه میزان کیفیت این بخش از شهر را بهبود بخشیده و بر زندگی این مردمی که در میان‌شان ایستاده‌ام اثر گذاشته است؟

◆ با چهارباغ چه کردیم؟

عمـــر مداخلات و تصمیم‌ســـازی‌های ما در مـــورد چهارباغ هم‌سن تهیه اولین طرح‌های توسعه شهر اصفهان است، چهارباغ از این منظر هم متنی نادر و قابل مطالعه است، از اوایل دهه پنجاه انواع و اقسام مداخلات شهرسازانه در قالب تخریب و بازسازی را آزمودیم، تا حاصل آن در اواســـط دهه هشتاد شکل‌گیری بخشی از بدنه شـــرقی این خیابان شـــد؛ پروژه‌ای که با گذشـــت نزدیک بـــه یک دهه از احداث آن هنوز نتوانســـته با چهارباغ و اصفهان و اصفهانـــی جماعت کمتریـــن ارتباطی برقرار کند، در اواســـط دهـــه نود، بالاخره چهارباغ را به روی حرکت اتومبیل‌ها بســـتیم، ولـــی با توهم احیـــای چهارباغِ صفوی و تقلیل آن به کف‌ســـازیِ بســـتر میانی، کف آن را شـــخَم زدیم، کلی هزینه کردیم تا سنگ

را جایگزین آسفالت کنیم. سال‌ها بر روی نقشه‌های شهری کاربری‌های متنوعی را خوشبینانه نقاشی کردیم، فارغ از اینکه تا چه میزان امکان تحقق دارد و امروز در آخرین اقدام با طرح الگویی واحد برای ارایه به مالکان قصد اصلاح و تغییر سیمای این خیابان را داریم، بیخیال از اینکه این‌گونه یکسان‌سازی‌ها تا چه میزان می‌تواند به هویت و شخصیت چهارباغ ضربه بزند؛ انگار که در مورد نمونه‌ای آزمایشگاهی صحبت می‌کنم و نه چهارباغ اصفهان.

حالا من در میانه چهارباغ و در وسط این معرکه ایستاده‌ام و به این فکر می‌کنم آیا وقت آن نشده که به جای این سوال تکراری که دائم از خود می‌پرسیم «با چهارباغ چه باید کرد؟» از خود بپرسیم «ما با چهارباغ چه کرده‌ایم؟» این همه تصمیم‌ساز و مداخلات مستقیم و غیرمستقیم چه نتایجی در بر داشته است ؟

برای پرداختن به این موضوع کمی به عقب برگردیم، اوایل دهه پنجاه، زمانی که هنوز قیم و آقابالاسرِ چهارباغ نشده بودیم، چهارباغ ترکیبی از فضاهای گوناگون بود با رنگ و بوی زمانهِ خود، تماشاخانه‌ها و سینماها جمعیت زیادی را به چهارباغ می‌کشاند و کافه‌قنادی‌ها کام آنها را شیرین می‌کرد، گپ و گفت اهالی «جنگ اصفهان» در کافه پولونیا برقرار بود، دوره رونق پاساژ ایفل و تخت جمشید، سینما مایاک، آسیا، مولن روژ و تماشاخانه اصفهان و کافه پارک و اطلس و علی انجیری و... بود. بگذریم دغدغه من نوستالژی نیست ولی نکته بسیار مهم در اینجاست که زمانی ما تصمیم به مداخله در چهارباغ گرفتیم که این خیابان بهترین دوران خود را به مثابه یک فضای شهری معاصر در دل مرکز تاریخی اصفهان سپری می‌کرد، ولی به سودای چه دست به تغییر زدیم؟ به رویای رسیدن به اصفهان پیش از سقوط، اصفهان صفوی، آرمانشهر شاه‌عباس و اصفهان نصف جهان و...، بنابراین از آنچه که داشتیم غافل شدیم و به دنبال چهارباغ گمشده در دل زمان گشتیم، از آن زمان تا به امروز مبنای تمامی مطالعات ما در حوزه برنامه‌ریزی و طراحی شهری شده خاطرات سیاحان و تاجران فرنگی که مدتی در این شهر اقامت داشتند، نه داشته‌های این خیابان و زیست روزمرهِ مردم عادی که با خشت خشت اجزای این خیابان گره خورده است. به جای نگاهی دقیق‌تر به آنچه در پیرامون‌مان در حال رخ‌دادن بود، سر به لای کتب تاریخی فرو بردیم، اسناد و تصاویر و گراورها را زیرورو کردیم، چهارباغ را از چشمان شاردن، تاورنیه و دلاواله خواندیم و لابه‌لای ترسیمات کمپفر و فلاندن و کُست گم شدیم؛ آن‌قدر که فراموش کردیم چهارباغی که شادرن آن را «گردشگاه مشجر» می‌نامد، محوری تفرجگاهی در پیرامون شهر بود که دولت خانه صفوی و میدان جدید شهر را به محله‌های جدید جلفا و عباس‌آباد متصل می‌کرد؛ محوری میان باغ‌های حکومتی که حالا چندین قرن است که تصویر آن عوض شده است. چهارباغ به دنبال تحولات، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی تغییر کرده و باغات سلطنتی به قطعات کوچک‌تر تفکیک شده بود و به غیر از کاخ هشت‌بهشت و مدرسه چهارباغ و بازار بلند و کاروانسرای مادر شاه، همه، آن چیزی است که بعد از سقوط و قحطی اصفهان، از اواسط دوره قاجار به بعد در این خیابان شکل گرفته، چهارباغ شاه عباس در اوایل دهه پنجاه به خیابانی در مرکز شهر بدل شده بود و به جای مالکیت یکپارچه و قطعات شاهانه هر قطعه آن متعلق به یکی از شهروندان این

به جای نگاهی دقیق‌تر به آنچه در پیرامون‌مان در حال رخ‌دادن بود، سر به لای کتب تاریخی فرو بردیم، اسناد و تصاویر و گراورها را زیرورو کردیم، چهارباغ را از چشمان شاردن، تاورنیه و دلاواله خواندیم و لابه‌لای ترسیمات کمپفر و فلاندن و کُست گم شدیم

شهر بود. آنچه در یاد و خاطره مردمان این شهر حضور داشت کم‌کم جای خود را به آنچه که ما معماران و طراحان برگرفته از مطالعات و خوانده‌های‌مان تصور می‌کردیم، داد. اما مسأله فقط این نبود، تعاریف ما از مفاهیم شهری در همان زمان هم تاریخ گذشته بود، محله، میدان، خیابان و درنهایت شهر به عنوان متنی چندلایه که پیوندی ناگسستنی با زیست روزمره ساکنانش دارد، مطرح نبود و هنوز هم نیست، نگاه ما به شهر با نگاهی مدرنیستی و از مجرای صرفا کالبدی شکل گرفته و درنهایت با نگاهی کل به جز سعی در بازترسیم استخوان‌بندی آن و تحقق رویای چهارباغ شاه عباس داریم. در این میان، تاریخ را نه به مثابه تداوم که به عنوان برشی از زمان مطرح کردیم تا بتواند آنچه در توهم ماست را پیاده کند.

◆ معنای شهر

اینجا می‌توان سوال ساده‌ای مطرح کرد: چه چیز «معنای شهر و اجزای شهر» را در ذهن ما می‌سازد؟ تعریف ما از محله و خیابان و... از کجا ناشی می‌شود؟ بیایید فارغ از تعاریف و دانسته‌های معمارانه و شهرسازانه به این سوال بپردازیم و از زاویه‌ای دیگر نگاه کنیم، چهارباغ عباسی نه به معنای میراث شاه‌عباس بلکه از فاصله‌ای نزدیک تر به ما، «ما» نه به عنوان معمار و نظریه‌پرداز، بلکه به عنوان شهروندان این شهر، «شهر» نه به عنوان موزه‌ای از عناصر کالبدی نو و کهنه بلکه به عنوان «متنی چندلایه» که در آن به زیست جمعی می‌پردازیم. با این نگاه تعریف ما از چهارباغ چیست؟ بدون هرگونه

خیابان ۴ باغ اصفهان

پیش‌فرضی به چهارباغ که فکر می‌کنیم به چه می‌اندیشیم؟ زمانی که ما فارغ از تعاریف به هر کدام از اجزای شهری می‌اندیشیم آنچه که به خاطر می‌آوریم حاصل تصاویر ذهنی ماست، این تصاویر حاصل برخورد ما با اجزای شهری و رویدادهایی است که در خلال زندگی عادی و روزمره در شهر با آن مواجهیم؛ تصاویری که در یک کلام محصول تجربه و حضور بی‌واسطه ما در مکان است.

چیزی که در پرداختن به معنای شهر اهمیت دارد، ترکیبی است که حاصل «تعامل و ارتباط متقابل شهروندان با اجزای شهری» است؛ به هیچ‌وجه نمی‌توان یکی را از دیگری جدا تصور کرد. بنابراین تک‌تک مفاهیم و اجزای شهری به‌واسطه تجربیات ما که مربوط به گذشته هستند، در ذهن ما بازتعریف می‌شوند و معانی را برای ما می‌سازند و تصاویر ذهنی را ایجاد می‌کنند که این حاصل ادراک ما از محیط پیرامون است. بخشی از این تصاویر حاصل برخورد ما با عناصر ایستا و کالبدی است، همچون بنا و ساختمان‌ها و جزئیات و... و بخشی حاصل برخورد ما با رویدادها و اتفاقاتی است که در تعامل و برخورد با سایرین حاصل می‌شود. آنچه که اهمیت دارد این است که این تصاویر ذهنی ما هستند که خاطرات، خرده‌روایت‌ها و به دنبال آن تعریف شهر را در ذهن ما شکل می‌دهند.

نکته حایز اهمیت در اینجاست که خاطرات ما از شهر، فردی نیست و می‌تواند در حافظه بخشی از جامعه به صورت مشترک حضور داشته باشد، اینجاست که خاطره جمعی مطرح می‌شود و انباشت این خاطرات جمعی است که حافظه جمعی ما

خیابان چهارباغ از اوایل دهه پنجاه تا این لحظه گروه‌های متعددی به مطالعه، طرح‌اندازی و برنامه‌ریزی مشغول بوده‌اند ولی آنچه حایز اهمیت است، این است که تمامی آنها راه‌حل را در تخریب و بازسازی جست‌وجو کردند

را می‌سازد و حافظه جمعی است که هویت مشترک ما را تعریف می‌کند و زمانی که آن را از دست می‌دهیم، هویت و ارتباط‌مان را با شهر، محیط پیرامون و خودمان از دست می‌دهیم. من در اواسط دهه هشتاد به مدت چند سال مسئولیتِ مطالعه و شناخت چهارباغ عباسی را در یکی از دفاتر مشاور به عهده داشتم و مدتی همچون اسلاف خود از لابلای تصاویر و نقشه‌ها و سفرنامه‌ها و... به دنبال شناخت و بازترسیم چهارباغ عباسی بودم، امروز که یک دهه از آن زمان گذشته، به چهارباغ که فکر می‌کنم هر آنچه در ذهنم شکل می‌گیرد، محصول تجربیات زیسته‌شده من طی چهار دهه در این بخش از شهر است، چهارباغ را نه تعاریف شاردن که خاطرات این چهار دهه می‌سازد؛ جمشید هاشم‌پور و سینماهای چهارباغِ دهه شصت، کتاب‌فروشی‌ها و دست‌دوم فروشی‌های مجتمعِ تجاری چهارباغ در دهه هفتاد، جگرکی پشت پاساژ تخت جمشید و.... اینهاست خرده فضاهایی که در اتصال به همدیگر چهارباغ من را تصویر می‌کند. ما چه بسیار غافلیم از اینکه مطالعات ما در حوزه شهر به جای تمرکز صرف بر روی کتب و نوشته‌ها و تصاویر هوایی، می‌تواند از ذهن تک‌تک آدم‌هایی که با این بخش یا هر بخش دیگر از شهر همزیستی کرده‌اند، استخراج شود.

حالا چه باعث شده تا موضوعی به این حد بدیهی را فراموش کنیم، شهر را نه از خود و در درونِ خود که به عنوان موضوعی خارج از خودمان بازیابی کنیم؟ پاسخ به این پرسش را در یادآوری بخشی از دیالوگ محمدعلی کشاورز در قسمت پایانی سریال پدر سالار می‌توان جست‌وجو کرد: «حالا میدونید چی کار کردم، این خونه کلنگی را با یک ساختمان شش طبقه تاخت زدم و تازه یک چیزی هم سر گرفتم.»

سریال پدرسالار در اواسط دهه هفتاد ساخته شد. گفته آقای کشاورز راه‌حل تک تک ماست در برخورد با مسائل شهری که خود محصول تفکر ماست؛ تفکری که سال‌هاست با آن زندگی می‌کنیم و آن‌قدر بدیهی است که در آن زمان که این سریال پخش شد، برای هیچ‌کس عجیب نبود که مسأله اجتماعی یک خانواده را با راه‌حلی کالبدی درمان کردیم البته کسی دیگر پیگیر نشد که این خانواده امروز خوشحالند یا نه و آیا در آن آپارتمان شش طبقه خوشبخت شدند؟ شاید نه، ولی رویکرد این سریال مشابه فرآیندی است که ما در شهرهایمان بارها تکرار کردیم، واژگان جدید تولید کردیم، متکی به فرآیندی نادرست و ناقص مفاهیم غلط ساختیم و آن‌قدر با این مفاهیم یکی شدیم که دو دهه پیش، همه در پایانِ خوش سریال خوشحال شدیم که با سر بریدن یک خانه، آتش میان خانواده‌ای خاموش شد. باز تأکید می‌کنم که مسأله برای بنده ارزش نوستالژیک این‌گونه آثار نیست بلکه مشکل در شکل توسعه و نحوه مسأله‌شناسی و مواجهه ما با معضلات شهری است.

این رویکرد و تفکر حاکم بر این سریال مشابه سایر سریال‌های ما در پرداختن به معماری و شهر است، سریال پدرسالار نسخه دیگری از صدها سریالِ چهارباغ، میدان عتیق ، تک تک کوچه‌ها و محلات این شهر است.

◆ این نگاه از کجا نشأت می‌گیرد؟

عوامل متعددی در شکل‌گیری این نگاه نقش دارند که خود بحث جداگانه‌ای می‌طلبد؛ ولی با نگاهی مجدد به همین

سـریال می‌توان به نکات مهمی دست یافت، اول اینکه از اواخر دهـه چهل و اوایل دهه پنجاه که به واسـطه تغییرات سیاسـی و اقتصادی از یک سـو جمعیت شـهرها رو به افزایش گذاشت و از سـوی دیگر افزایش قیمت نفت انباشت سـرمایه را به دنبال داشـت، به همراه سیاسـت‌گذاری‌های غلط معماری و شـهر به کالا و به رکن اول سـرمایه‌گذاری در شـهرها بدل شدند بنابراین همچون این سـریال که نه روانشناسان و جامعه‌شناسان که معمار و بسـازبفروشِ محل راه‌حل نهایی را ارایه کردند در شهرهای ما نیز این تفکر بسازبفروشـی بود که بر برنامه‌ریزی‌های شـهری حاکـم شـد. در این فرآینـد واژگان جدیدی همچـون «معماری کلنگی» خلق شـد تا بتواند به راحتی برچسـب بزند بر آنچه که باید خراب شود.

از سـوی دیگر ناآگاهـی ما از دانـش روز در پرداختن به مسائل و معضلات شهری باعث شد که ما معماران و برنامه‌ریزان و مدیـران شـهری راه‌حـل را صرفـا در پرداخـت کالبـدی به مسـائل جسـت‌وجو کنیم، همچنین با نگاهی از بـالا به پایین و پدرسـالارانه، بدون در نظرگرفتن نقش شـهروندان و توجه به امر مشـارکت به امر توسعه شـهر پرداختیم. همان‌گونه که اشاره شد در خیابـان چهاربـاغ از اوایل دهه پنجاه تا ایـن لحظه گروه‌های متعـددی به مطالعه، طرح‌اندازی و برنامه‌ریزی مشـغول بوده‌اند ولی آنچه حایز اهمیت اسـت، این اسـت کـه تمامی آنها راه‌حل را در تخریب و بازسـازی جسـت‌وجو کردند؛ همان راه‌حلی که محمدعلی کشاورز در سریال پدرسالار به پیشنهاد «معمار» برای جامعه خودش؛ یعنی خانواده‌اش مطرح کرد.

امـروز متأسـفانه در ادامه و پیامد این‌گونه برخورد با شـهر (تخریب و بازسـازی) با مسـأله دیگری مواجه هستیم جامعه‌ای که طی این فرآیند توسـعه‌طلبانه بخشـی از خاطـرات خود را از دسـت داده و امـروز در واکنش بـه آن به دنبال خاطره‌سـازی اسـت، برخـورد نوسـتالژیک با هـر پدیـده‌ای درد جدید زمان ماسـت. در این رویکرد نیز بدون توجه بـه آنچه که امروز داریم یا معاصریت ما طلب می‌کند صرفا به دنبال بازگشـت و بازسازی آن چیزی هستیم که طی چند دهه گذشته در این فرآیند از دست

خیابان ۴ باغ اصفهان

امروز باید بپذیریم که پرداختن به شهر یا موضوعات شهری یک امکان یا فانتزی نیست که «ضرورت» است؛ ضرورت حیات ما. در حال حاضر در میان جامعه ما عدم حس تعلق به مکان (خانه، محله، شهر و کشور) بیش از هر زمان دیگری نیاز جدی به بررسی و تعمق دارد

داده‌ایـم بنابراین با از بین‌بردن بخشـی دیگـر از موجودیت‌مان و فـارغ از درکِ درسـتِ انسـان معاصـر بـه دنبـال بازگشـت به گذشته‌ایم.

فراموش نکنیم قرار نیسـت هدف وسیله‌مان را توجیه کند. «تخریب و بازسـازی» به شـکل وسـیع و به صورتـی که جامعه نتواند با سـرعت آن همگام شود تبعات گوناگونی به همراه دارد. همان‌گونه که اشـاره شد بخشی از خاطرات جمعی ما و به دنبال آن هویت مشـترک ما در ارتباط با خرده‌فضاهای شـهری مطرح می‌شـود بنابراین تخریب و تغییر در شکل وسیع، بدون شناخت و مشـارکت جامعه شهری، می‌تواند به از بین رفتن حافظه جمعی مـا بینجامد که این امر حس تعلق ما را به کوچه، محله، شـهر و سایر مکان‌هایی که در آن به زیست روزمره مشغولیم، دستخوش تغییر می‌کند. بنابراین بدیهی اسـت کـه در برابر آنچه که به آن حس تعلقی نداریم، بی‌تفاوت شـویم، از این رو مشـارکت دیگر معنایـی ندارد و منفعت‌طلبی فـردی جای مصلحت‌طلبی جمعی را می‌گیـرد و در بهتریـن حالـت گهگاه از مدیریت شـهری و نهادهای مسئول خواسـته‌هایمان را طلب می‌کنیم؛ فارغ از اینکه آنها نیز یکی از همین شـهروندان هسـتند و شاید بدون دغدغه شهروندی.

◆ امروز چه می‌توان کرد؟

امروز باید بپذیریم که پرداختن به شهر یا موضوعات شهری یـک امکان یا فانتزی نیسـت کـه «ضرورت» اسـت؛ ضرورت حیـات ما. در حال حاضر در میان جامعـه ما عدم حس تعلق به مکان (خانه، محله، شـهر و کشور) بیش از هر زمان دیگری نیاز جدی به بررسـی و تعمق دارد، ایجـاد دوقطبی‌های گوناگون در سـطح جامعه، نفی سـایر خرده‌فرهنگ‌های شهری و... همه و همه از جمله مسائلی است که می‌تواند در پرداختن ما به مفاهیم شـهری (متنی که در آن به زیسـت جمعی و برقـراری ارتباط با دیگری می‌پردازیم) بحث و بررسی شود.

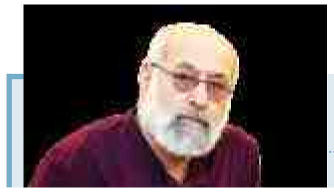
پرونده چهارباغ همچنان بر روی میز مدیران شـهری باز و بحث پیرامون آن همچنان نُقل بسـیاری از محافل اسـت، بیایید بعد از نزدیک به پنجاه سال یک بار برای همیشه از خود بپرسیم، مسـأله چهارباغ در کجا بوده و هسـت؟ برای یافتن پاسـخ فقط کافی اسـت کمی نگاه‌مان را به محیط پیرامون‌مان و بسـتری که حیـات ما در آن جاری اسـت، تغییر دهیم، شـهر را نه به عنوان پدیده‌ای خارج از خودمان که به عنوان بخشی از خودمان مطالعه و بازبینی کنیم، ما نیاز به بازنگری و بازتعریف مفاهیم و واژگان در حوزه شـهر داریـم، باید بدانیم ما در هر جایـگاه و مقامی در وهله نخسـت شـهروندیم و در قبال این واژه مسـئولیت داریم. بنابرایـن قبل از یافتن هرگونه پاسـخ و راهبرد جدیـد از هرگونه اقـدام و مداخلـه و تغییرات وسـیع و آنی که پیامـد آن تخریب، یکسان‌سازی و تولید هژمونی است، پرهیز کنیم.

دوبـاره با دسـت راهی از بین مـردم باز می‌کنـم، خودم را باریک می‌کنم و ببخشـیدگویان از وسط معرکه خارج می‌شوم و در چهارباغ به پرسه‌زنی ادامه می‌دهم، در چهارباغی که همچنان کارگـران مشـغول کارند و معماران و طراحان و مدیران شـهری همچنان مشغول طرح‌اندازی و رویاپردازی هستند تا بتوانند این بسـتر را همچون باند فرودگاه به بسـتری برای صعود خود بدل کنند و به این می‌اندیشم که چهارباغ نام تمامِ خیابان‌های ماست.

عکس: سوشیانس / نمایی از خیابان عباس‌آباد

پرسه‌زنی یک قصه‌گو در شهر اصفهان

قصه‌های عباس‌آباد



علی خدایی
نویسنده

شاید اگر دیدن فیلمی که در هتل سیروس اتفاق می‌افتاد و یادآور صحنه فیلمی دیگر در رسـتوران شـهرزاد نمی‌شـد و مرا نمی‌برد به جست‌وجوی فیلمی دیگر مربوط به سال ۱۳۳۵ که گروهی جهانگرد از اصفهـان دیدن می‌کردند و از محل اقامـت در هتل ایرانتور، صف کشیده در حیاط هتل می‌خواستند سوار اتوبوس دماغ‌دار بشوند، به یاد خیابان عباس‌آباد نمی‌افتادم؛ تکه اول این خیابان. فیلم اول در دهه ۵۰ ساخته شد، دومی مربوط به دهه چهل و سومی یادآور دهه سی است. پس از خیابانی حداقل هفتاد سـاله (مطمئنا سن‌وسالش خیلی بیشتر است) صحبت می‌کنم، خیابانی باریك و طولانی که از چهارباغ عباسی شروع می‌شود و به سمت غرب می‌رود.

چنـد تقاطع از خیابان‌های موازی چهاربـاغ آن را قطع می‌کنند؛ شمس‌آبادی، آذر و اردیبهشت. تمام عباس‌آباد پوشیده از درختان چنار و... بلند و کهنسال است. خیابانی با خانه‌های وسیع که در بخش جنوبی به مادی نیاصرم می‌رسد. مردم اصفهان هنوز که هنوز است وقتی از این خیابان می‌گذرند محو طاق‌برگ‌های درختان این‌سو و آن‌سوی خیابان می‌شوند که درهم رفته و خیابان را خنك و سبز کرده‌اند.

از دهه سـی تکه اول عباس‌آباد که از چهارباغ شـروع می‌شود تا تقاطع شـمس‌آبادی خاطره‌ای ندارم. درختان بودند و هتل ایرانتور که در فیلم دیده می‌شـود. در یك صحنه همه جهانگردها به صف سـوار اتوبوس می‌شوند. یك جهانگرد زن چترش را به جهانگرد مرد می‌دهد و از پله‌های اتوبوس بالا می‌رود چه فصلی بوده؟

شـب‌ها که اصفهان‌گردی می‌کنم، سـعی می‌کنم حـالا بی‌هوا یـا آگاهانه از این تکه رد بشـوم. بـروم به دیدن رضـا باربر که انگار قرن‌هاسـت در این خیابان سـلمانی دارد و قصه‌گوی پیر شهر است. قصه‌هـای این خیابان را که فوت آب اسـت! یادم نمـی‌رود روزی که خواست از عباس‌آباد، همین تکه اول، برایم بگوید مشتری زیردستش روزنامه می‌خواند، قیچی به دسـت از مغازه بیرون آمد و این سـر و آن سر خیابان را نگاه کرد و گفت: «از این کله تا (سرش را برد آن‌طرف و چشمانش را کوچك کرد،)تا او کله، تا شاپور، عباس‌آباده.!»

انگار درختای خیابان جلو چشمانش را سد کرده بودند. بعد انگار که جوان شـده باشد برگشت سراغ مشتری و گفت گاه به گاه اتوبوس رنگی دماغ‌دار می‌پیچید عباس‌آباد و نصفه خیابان را می‌گرفت. اتوبوس مال ایرانتور بود؛ تازه دکان باز کرده بود.

توریسـت‌های دهه سـی، همان‌هایی که در هتل ایرانتور اقامت می‌کردند عصرهـا در عباس‌آباد قدم می‌زدند، می‌رسـیدند چهارباغ، گشت‌شـان را می‌زدند و غروب برمی‌گشـتند. عباس‌آباد با چراغ هم خیلی روشـن نمی‌شـد به هتل که می‌رسـیدند از در که رد می‌شدند، دست‌هایشان از هم جدا می‌شد؛ انگار هتل منطقه‌ای امن بود. رضا باربر وقتی که ریش مشتری را با فرچه کف‌مال می‌کرد، برایم گفت: «صدای خنده‌شونم‌میامد.»

ایرانتور برای یك دهه از مهم‌ترین هتل‌های شهر بود؛ رستوران و بار داشت و اتاق‌هایش رو به حیاط بود با پنجره‌های بزرگ قدی و پرده‌های کُرکُر. در دهه پنجاه ایرانتور شـب‌ها موزیك زنده داشـت. نورپردازی ملایم زیر درخت‌های کهن ایسـتاده کنار این تکه از عباس‌آباد در این دهه و چراغ‌های قارچی لابه‌لای گل‌ها و سروصدا به زبان‌های بیگانه، خنده‌ها و قهقهه‌ها در حیاط، دود سیگار، بوی پیپ تا سال‌های انقلاب علامت ایرانتور در عباس‌آباد بود.

بعـد از آن تبدیل به خوابگاه دانشـجویی شـد و بعدهـا تا حالا قسمتی از یک بخش اداره برق و به این ترتیب این خیابان از صدای هتل، نورپردازیش آدم‌هـای متفاوتش و اتوبوس دماغ‌دار جهانگردان

خالی می‌شود. رضا باربر می‌گوید: «اینطوریاس! زمونه‌ست دیگه!» او نمی‌دانـــد یا به یاد نمی‌آورد که فقـــط جهانگردهای خارجی به ایرانتور نمی‌آمدند. بارها در خاطرات محمد حقوقی، هوشـــنگ گلشـــیری و بعدها رضا فرخ فال از ایرانتور می‌شنویم. شب‌های خوش‌طعم پسته‌ای، شب‌هایی که آنها از چهارباغ و خیل هاله دورشان دور می‌شدند همان شـــب‌هایی که حوصله رفتن به آن‌طرف پل و جلفا را نداشتند، از کنار هتل سیروس می‌پیچیدند و می‌آمدند جلو و جلوتر تا ایرانتور تا نورهای ملایم آباژور و موزیك ملایم و حرف‌های آخر شـــب ســـر کنند. لئون! اینجا هم بود!

شـــب نه یك‌بار کـــه بارها فیلم آن تکـــه هتل ایرانتـــور، اتوبوس دمـــاغ‌دار و خیابان عباس‌آباد را در آن صفحه مجازی تماشـــا می‌کنم. اتوبـــوس حرکت می‌کند. ســـعی می‌کنـــد از حیـــاط درِ عباس بپیچد. خیابانی که عرض کمی دارد و اگر راننده کاری نباشـــد حتما در فیلم در جوی آب می‌افتد. در فیلم اتوبوس می‌پیچد، اما صحنه قطع می‌شود به صحنه بعد.

این شبگردی‌ها حسنی که دارد تغییرها را جلو چشم ظاهر می‌کند و می‌بردتان به روزهای گذشته. مغازه‌هایی که خاموش می‌شوند و بوها و طعم‌هایی که جایشان را به بوها و طعم‌های دیگری می‌سپارند. در این ساعت زمستان ۹۸ از ورودی عباس‌آباد تا به سلمانی رضا باربر برسی، پر شـــده از ساندویچ‌فروشـــی‌های مختلف با چراغ‌های نئونی بر سردر «همه چیز اران»، «گرســـنه نباش»، «بهتریـــن همبرگر زغالی»، «پیتزا رولی» و.... باید از کنار بوی سوســـیس و لوبیا داغ بگذری و از پشـــت شیشه مغازه قرمزرنگ رضا باربر را تماشا کنی که در این ساعت شب دنبال موج رادیو گیلان در رادیوی ترانزیستوری‌اش می‌گردد.

سلام آقا رضا

خوش اومدی.

می‌گویم آدم که میاد پیش شما همه‌اش یاد....

بلند می‌شـــود بخاری برقی را می‌گذارد جلو پاهایم و می‌گوید که «یاد اموات می‌افتید؟»

می‌خندم.

می‌گوید بفرمایید روی صندلی سرخ جلو آینه.

پیشبندمی‌بندد.

می‌گویـــم اِنقدر ســـاندویچی باز شـــده که لابه‌لا بایـــد دنبال بوی فروشگاه غریبیان بگردم.

ای ای می‌کند.

تازه اومده بودیم اصفهان، اوایل پنجاه. کشف مغازه گاسترونومی غریبیان در این ســـوی آب موهبتی بود؛ زیتون ســـیاه، زیتون خوابیده در سرکه، روغن، برگ‌بو، ماهی‌های دودی، قوطی‌های ساردین با کلید چسبیده به قوطی، انواع و اقسام سوسیس، کالباس و ژامبون آرزومان، میکائیلیان و آندره، ســـالامی خارجی، انواع سس‌های تاباسکو، ترشی انبه، کنسروهای زبان، شمس و آرگو و... .

اولویه، جوجه کبابی قطعه‌قطعه‌شـــده در زعفران، روغن، ســـرکه، فلفل و پیاز، چاشنی‌های مخصوص باربیکیو، انواع شکلات، آب‌نبات ترش، پاکدیس‌های مختلف، پنیر ســـفید، بلغار، لیقوان، پنیر هلندی، گودا و پنیر بز، پنیر مثلثی و این آخرها نزدیک انقلاب پنیر مخلوط با سیر، گشنیز و انواع نان سفید ساندویچی که در هیچ جای اصفهان نبود.

رضا باربر گفت: «یادتونه توتونم داشـــت؟ از این سیگار بلندا هم داشت، هم سبز داشت و هم قرمز، بنزین فندکم داشت.

اعیان‌های اصفهان و خوش‌خوراک‌ها از چهارباغ که می‌پیچیدند در عباس‌آباد ترمز می‌کردند و پیاده می‌شدند و می‌رفتند داخل مغازه، در این ورودی همیشـــه یک ترافیک کوچک از کسانی که رفته بودند داخـــل مغازه بـــود. آقای غریبیان برش‌های کالبـــاس را در یک کاغذ روغنی می‌گذاشت و اگر خوب نگاه می‌کردی، نگاه خندان و گرسنه خریدار را که به برش‌ها چشم دوخته بود، می‌دیدی. عباس‌آباد در این دهه هتل‌هایی مثل ســـیروس، هتل توریست، هتل سعدی و ایرانتور را داشـــت که بعضی از آنها نهار و شام نداشتند؛ برای همین غریبیان از صبح تا نیمه شب باز بود.

اعیان‌های اصفهان و خوش‌خوراک‌ها از چهارباغ که می‌پیچیدند در عباس‌آباد ترمز می‌کردند و پیاده می‌شدند و می‌رفتند داخل مغازه، در این ورودی همیشه یک ترافیک کوچک از کسانی که رفته بودند داخل مغازه بود

میهمانـــان آن هتل‌ها عصرهـــا می‌آمدند و برای درســـت‌کردن ساندویچ‌شان کالباس و مخلّفات دیگر می‌خریدند. این تکه از خیابان پـــر از بو و صداســـت، پـــر از خنده و گرســـنگی، دقیقا می‌فهمید چه می‌گویم. ماشین‌ها در عباس‌آباد، صداها، صداهای داخل مغازه، حضور صندوق‌دار که از پنجره خیابان را نگاه می‌کرد و فنجان قهوه ترکش را برگردانده بود روی نعلبکی و آشـــناها را که می‌دید، لبخند می‌زد؛ و آن علامت مثل توپ قرمز پنیر هلندی، مرد سیبیلو کنار بشکه، علامت پیپ، تبلیغ تونیک شوئپس، سودا، در نوشابه‌هایی که در جوی آب افتاده بودند و صداهایی که وقتی در باز می‌شـــد تکه‌تکه انگلیســـی، فارسی، ارمنی، ترکی با بوی کالباس، خیارشور و ترشی می‌ریخت بیرون.

فرمایشی ندارید؟ خوب شد؟

چشـــم‌هایم را باز می‌کنم، در آینه آقا رضا باربر می‌خندد و من از غریبیان بیرون می‌آیم.

دیدن الماس ۳۳ در نیمه دوم دهه چهل، باز مرا به روبه‌روی مغازه رضا باربر عزیز می‌آورد، رســـتوران شهرزاد که روبه‌روی پنجره بزرگ است و رضا باربر هر بار که دور صندلی قرمز می‌زند، نگاهی به بیرون و شهرزاد می‌اندازد. راه‌پله باریکی که به سالن غذاخوری بزرگی می‌رسد. هنوز که هنوز است جهانگردها که حالا به آنها توریست می‌گویند، باید سری به شهرزاد بزنند، اصفهانی‌های آداب‌دان و مسافرهای شهرهای دور و نزدیک هم شهرزاد را دوست دارند؛ برای خوردن کباب، فسنجان، بریانی (البته با مکث) و اسکالپ مرغ هم دارد.

راه‌پله باریکی (خیلی پهن نیســـت) که همه جایش فرش قرمز شده و یک ســـالن بزرگ که پنجره‌هایش را انگار مثل ویترای نقاشی کرده باشند، می‌شود شهرزاد، غذاخوری نقاشی‌شده با گارسون‌هایی که جلیقه، شلوار مشکی و پیراهن سفید پوشیده‌اند و با ترالی از کنار میز شما می‌گذرند.

چی دستور می‌فرمایین؟

از این طرف از لابه‌لای برگ‌های چنار که پنجره‌های نقاشی‌شده شهرزاد را گرفته عباس‌آباد رنگی رنگی پیداست.

یك نفر کیف به دســـت از بانك بیرون می‌آید و مستقیم می‌رود چند مغازه جلوتر عکاســـی چشـــمان سیاه . رســـتوران شهرزاد خوش عاقبت است. شاید به این دلیل که دست آخر به میهمانانش گز آردی تعارف می‌کرد و هر روز شلوغ و شلوغ‌تر می‌شود.

مغازه بغل دســـت را می‌خرد، حیاط پشت سر را برای پارکینگ و آخر دست خانه قدیمی پهلوی اول را می‌خرد که روبه‌روی غذاخوری اســـت تا شـــب‌هایی که یك خانواده اصفهانی فامیل رودربایستی‌دار را دور خـــودش جمع می‌کند، خانه را که تعمیر کرده، قرق کنند و شـــام بدهند با دیگ‌های بـــزرگ که روی گاری می‌چینند و در عباس‌آباد با لباس آشپزی، پیشبند، کلاه و دستمال از این طرف خیابان به آن‌طرف می‌روند؛ هیاهو می‌کنند مانند دوچرخه‌سوارها وقتی از کوچه یا خیابان می‌گذرند مدام می‌گویند که «خبر، خبر»! معمولا مسافرهای هتل‌های عباس‌آبـــاد روز اول به شـــهرزاد می‌روند اما روزهـــای بعد از غریبیان خرید می‌کنند تا بساط ســـاندویچ، نوشابه، اشربه و چیپس خانگی را

راه بیندازند. رضا باربر می‌گوید: «چوم. شـــایدم به‌صرفه باشـــد.» دهه پنجاه دهه فیلمفارســـی اســـت و عباس‌آباد در چند فیلم پیدا می‌شود. فیلم‌های نصرت اله وحدت یکی از آنهاست. هتل سیروس در ابتدای عباس‌آبـــاد یـــك در به چهارباغ دارد و یك در به عباس‌آباد. ســـر نبش دقیقا هتل سیروس اســـت. درِ چهارباغ با غذاخوری شروع می‌شود و درِ دیگـــر به حیاطی که پارکینگ ماشـــین‌های هتل اســـت و ورودی اصلی برای نام‌نویسی و گرفتن اتاق. نرده‌های چوبی حد فاصل حیاط و پشـــت آن اتاق‌های هتل اســـت. از لابه‌لای نرده‌هـــا از خیابان هتل دیده می‌شود.

رضا باربر می‌گوید که ترافیك دیگه مال فیلم‌ها بود و همین‌طور که قیچی به موها می‌زند، سرش را به طرف هتل برمی‌گرداند. دستش را جلو می‌برد، قیچی را باز و بسته می‌کند و می‌گوید با موتور و دوچرخه می‌آمدند، ساعت‌ها می‌ایستادند تو این خیابون نی قلیونی آچرخاشونو می‌بستن به این دار و درخت‌ها و از پشت تنه درخت‌ها زل می‌زدند آیا وحدت بیاد، آیا ظهوری بیاد، آیا کی بیاد... آیا کریمی بیاد. حوصله‌شون هم سر می‌رفت می‌رفتند. اون دست کنار غریبیان یا اون کفاشی‌ها که تازه باز شـــده بود و دست‌دوز می‌داد بیرون سفارشی! گرون!... همان‌ها را چهارباغ که می‌آمدی یه هویی یك به چهار می‌شد. اما پا دم می‌کرد!

می‌بینی یه خیابون این، یه خیابون اون. الله‌اکبر.

رضا باربر درست می‌گفت کفاشی‌های دست‌دوز آمدند عباس‌آباد دفتر پا داشتند، مثل خیاط‌ها، دور پا را خط می‌کشیدند روی دفتر. مجله کفش نشـــان مشـــتری می‌دادند. همان‌طور که مجله را نگاه می‌کردی نگاهت می‌رفت به ویترین و تنه‌های درختان که خیابان را گرفته بود. عصر بود اما آنجا از انبوه درختان غروب شده بود.

از ویترین کفاشی‌ها گذشتم به آقای فتاحی سر زدم.

جوان شـــده بودم و او تازه بازنشســـته شـــده بـــود. روبه‌روی هتل ایرانتور کتاب‌فروشی باز کرده بود و فقط کتاب غیرفارسی می‌فروخت. اولین‌بار که وارد شدم و هیچ کتاب فارسی ندیدم، تعجب کردم. کتاب‌ها را کـــه برمی‌داشـــتم با علامت پنگوئن آشـــنا شـــدم، کتاب‌های جیبی کاهی، جنائی، کلاسیك، ترجمه انگلیسی، کتاب‌های داستایوفسکی، تولستوی، چخوف. آقای فتاحی قیمت تمام کتاب‌ها را در صفحه اول با مداد نوشته بود، عدد پنج و هفت لاتین را خیلی قشنگ و با مهارت می‌نوشت. مجله‌های خارجی، تایم، نیوزویك، اکونومیست، اشپیگل، مجله‌های مد، بوردا و کتاب‌های رنگی درباره اصفهان و ایران، ترجمه شعرهای خیام و سفرنامه‌ها. کارت‌پستال‌هایی از اصفهان، منارجنبان، عالی‌قاپـــو، میـــدان نقش‌جهان، تاکســـی‌های آبی و مشـــکی، خیابان چهارباغ کنار مدرســـه چهارباغ، هتل شـــاه‌عباس، تمبر، پاکت پستی سفید ساده و پاکت هوایی، عکس‌های بزرگ از نویسندگان آمریکایی همینگوی، فاکنر و بعد وارد تکه دوم کتاب‌فروشـــی شدم. کتاب‌های دست دوم خارجی در کارتن‌ها ردیف چیده شده. قسمت کوچکی برای لوازم‌التحریر، خودکار، مداد، دفتر یادداشت، چسب، لیبل و کمی دورتر رگالی بود که عکس‌های هنرپیشه‌ها را داشت؛ کلینت ایستوود، الیزابت تایلور، ریچارد برتون و پل اسکافیلد، پل نیومن و سوفیا لورن.

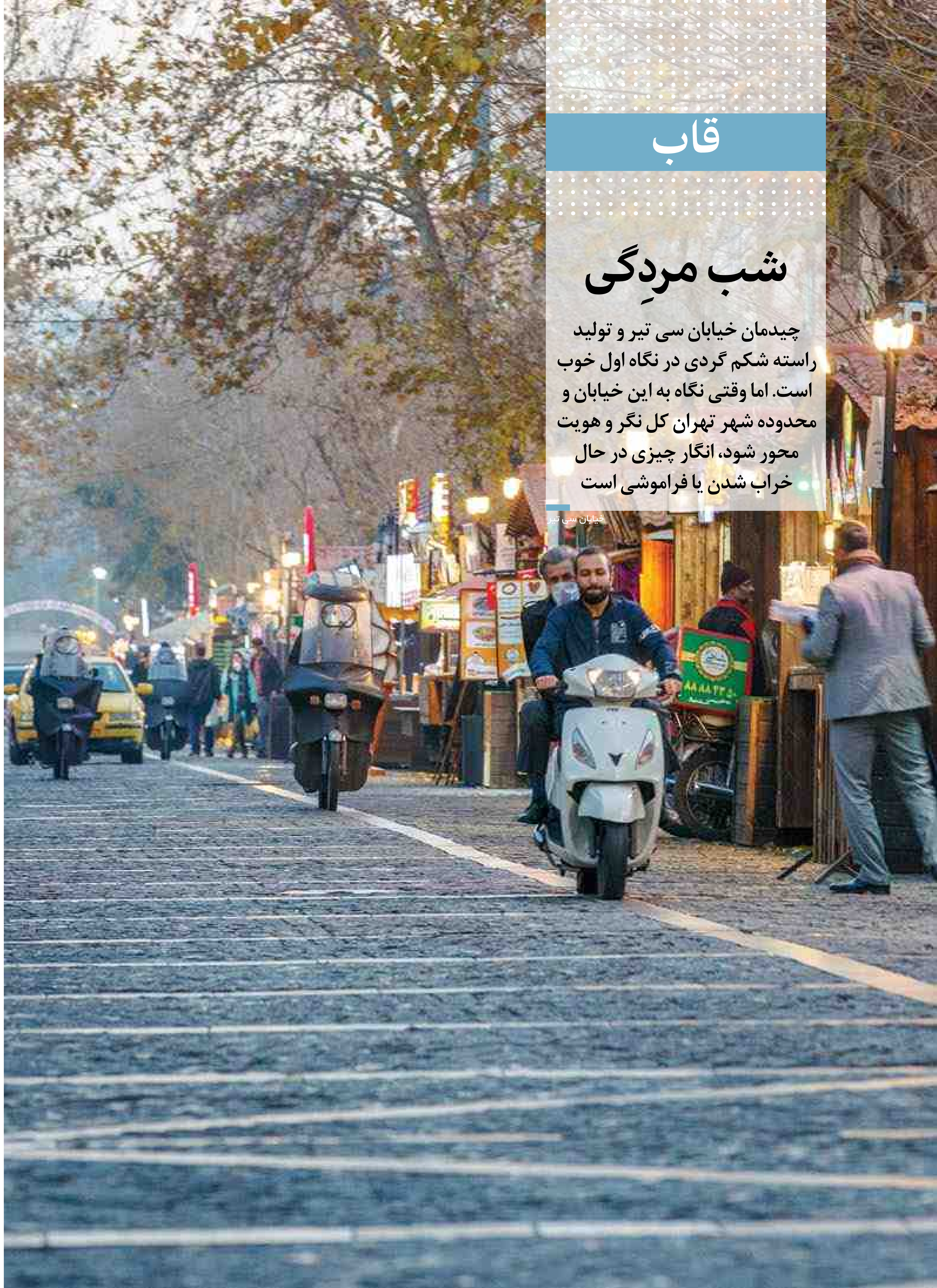
نوری که در این کتابخانه بود انگار پرتو زیادی نداشـــت و انگار مـــرا دعوت به خلوتـــی می‌کرد که با گرداندن رگال و دیدن عکس‌ها و نام کتاب‌ها می‌شـــد تا ســـاعت‌ها ادامه پیدا کند. آخر کتاب‌فروشی هم کتاب کودکان و بســـته‌های کاردســـتی برای بچه‌ها بود. این تکه را سال‌های قبل در کتاب‌فروشی مبسو در نادری تهران دیده بودم. در تمام این کتاب‌فروشی صدای آقای فتاحی می‌آمد که به انگلیسی با مشتری حرف می‌زد که حتما توریســـت بود و در یکی از هتل‌های عباس‌آباد

این تکه از عباس‌آباد انگار خیلی اصفهانی نیست. تکه‌ای است که حال خودش را دارد. خیلی سعی شده اصفهانی بشود یا حتی بوی خوزستان بگیرد ولی نشده؛ حداقل تا زمانی‌که همسن و سال‌هایم زنده باشند نمی‌شود

اقامت کرده بود. این کتاب‌فروشـــی هم مثل غریبیان دستگاه صندوق حساب داشت.

امشب با این ویروس کرونا و حرف‌های دیگری که هست هیچ توریســـتی در عباس‌آباد نیســـت. البته در این سال‌ها به آنها گردشگر می‌گوینـــد. دوباره راه افتـــاده‌ام در این تکه و عکس می‌گیرم. خیلی‌ها دیگر نیســـتند، خیلی از مغازه‌ها، صاحبان‌شان، از خیلی‌ها هم نگفتم، می‌گذارم برای بعد، از چشـــمان سیاه. آن خانه بزرگ آجری با چراغی که در این پنجاه ســـال فرقی نکرده،و هنوز همان کاسه چینی است. از خشکشویی، از راه‌پله‌ای که به مطب دکترها می‌رسید و صف نوزادانی کـــه برای ختنه می‌آوردند، از عتیقه‌فروشـــی، آژانـــس هواپیمایی با آن تصویرهای دلربا و خانم‌هایی که برای گرفتن بلیت عطر هدیه می‌دادند، از زمانی که در جوی‌های بزرگ دو طرف خیابان آب روان می‌شـــد، از پاییـــز عباس‌آباد که برگ‌های زرد همیشـــه در حال پایین آمدن بود. از مموش گربه رضا باربر که اولین مشتری او بود، کنار مغازه می نشست و خمیازه می‌کشـــید و هر کسی که در آن موقع صبح از کنار مغازه رد می‌شد، می‌گفت: «چطوری مموش؟» و او دمش را تکان می‌داد و تنه درخت‌ها که کســـی دوچرخه‌اش را به آن قفل نکرده اســـت. با همه اینها این تکه از عباس‌آباد انگار خیلی اصفهانی نیست. تکه‌ای است که حال خودش را دارد. خیلی ســـعی شده اصفهانی بشود یا حتی بوی خوزستان بگیرد ولی نشده؛ حداقل تا زمانی‌که همسن و سال‌هایم زنده باشندنمی‌شود.

امشـــب با این همه تنه درخت کهنســـال در عباس‌آباد یك چیز دیگر هم پیدا می‌کنم؛ شباهت تنه‌ها با نقاشی سهراب سپهری.



قاب

شب مردِگی

چیدمان خیابان سی تیر و تولید راسته شکم گردی در نگاه اول خوب است. اما وقتی نگاه به این خیابان و محدوده شهر تهران کل نگر و هویت محور شود، انگار چیزی در حال خراب شدن یا فراموشی است

خیابان سی تیر

گذر تاریخی سی‌تیر از «ادیان» تا «استریت فود»

سمیه شاهسوند
روزنامه‌نگار

خیابان سی تیر اگر چه یکی از خیابان‌های قدیمی شهر تهران است، اما شاید تا چند سال پیش کمتر کسی -اگر به واسطه کاری به این نقطه از شهر قدم نگذاشته بود- با آن آشنا بود و از آن گذری کرده بود. سی تیر یکی از محله‌های قدیمی و اصیل شهر تهران است و از گذشته‌های دور تا به امروز قسمتی جدانشدنی از قطب‌های گردشگری کشور بوده است.

این خیابان اگر چه با استقرار اماکن تاریخی و مذهبی در آن یکی از جاذبه‌های شهر است اما تا همین چند سال پیش رونق آنچنانی نداشت ولی امروز با سنگفرش‌شدن خیابان و حضور غرفه‌های سیار خیابانی؛ به‌خصوص غذاهایی که بویشان هر رهگذری را به هوس می‌اندازد به مقصدی برای اوقات فراغت تهرانی‌ها و حتی میهمانان شهرهای دیگر و توریست‌ها بدل شده است.

خیابان سی تیر معروف به خیابان ادیان است که موقعیت جغرافیایی آن از سمت جنوب به خیابان امام‌خمینی و از شمال به تقاطع خیابان جمهوری و میرزا کوچک‌خان می‌رسد، این خیابان از محورهای قدیمی تهران و علت شهرت آن به دلیل قرار داشتن کلیسای انجیلی، کنیسه حییم و آتشکده زرتشتی آدریان است.

خیابان سی تیر معروف به خیابان ادیان است که موقعیت جغرافیایی آن از سمت جنوب به خیابان امام خمینی و از شمال به تقاطع خیابان جمهوری و میرزا کوچک خان می‌رسد

این خیابان در ابتدا به دلیل پیشینه تاریخی آن و وجود بیمارستان در این محدوده مریضخانه نام گرفته بود، پس از آن به خاطر منزل آقای قوام‌السلطنه در این خیابان به همین نام، تغییر پیدا کرد و بعد از آن هم خیابان ادیان نام گرفت، پس از انقلاب و با سرنگونی قوام در روز سی‌ام تیرماه، اسم خیابان به سی تیر تغییر یافت و دیگر هیچ گاه عوض نشد. البته هنوز هم بسیاری از مردم به نام خیابان ادیان از آن یاد می‌کنند.

در گذشته وجود چندین موزه معتبر از جمله موزه ملی ایران، موزه ایران باستان و موزه آبگینه در خیابان سی تیر تنها جاذبه‌های تاریخی این نقطه از شهر بود و مراجعه‌کنندگان آن محدود به کسانی بودند که قصد بازدید از موزه و استفاده از فضای تاریخی آن را داشتند.

اما طرح گردشگری خیابان سی تیر و طرح مطالعاتی با عنوان شب‌های بازار با رویکرد حذف آسیب‌های اجتماعی در منطقه تاریخی، زنده‌کردن شب‌های منطقه و تبدیل خیابان به پیاده‌راه با مطالعه موردی خیابان باب همایون و خیابان سی تیر به معاونت فرهنگی و اجتماعی شهرداری منطقه ۱۲ ، پس از زمستان سال ۱۳۹۴ کلید خورد تا تغییراتی در وضعیت این خیابان رخ دهد.

نگین‌السادات گطمیری، طراح، ایده‌پرداز و مجری گذر سی تیر، در مورد دلیل انتخاب این خیابان می‌گوید: «در طرح اولیه احیای شب‌های بازار، سه خیابان باب همایون، صور اسرافیل و سی تیر مد نظر بود که خیابان باب همایون پیاده‌راه و در اختیار پیمانکار بود، در خیابان صور اسرافیل به دلیل استقرار ساختمان‌های قضائی و مسائلی که در این حوزه مطرح بود، امکان پیاده‌سازی این پروژه وجود نداشت و عملا خیابان سی‌تیر به عنوان گزینه اصلی که در طرح اصلی شهرداری نیز مقرر بود به پیاده‌راه تبدیل شود.

بر این اساس مطالعه روی ۱۲ خیابان که در اروپا تغییر کاربری داده و به پیاده‌راه تبدیل شده بودند، انجام شد که نشان می‌داد خیابان رامبلا در بارسلونا و خیابان استقلال در استانبول نمونه‌های موفق تغییر کاربری بوده‌اند.

طول خیابان سی تیر ۴۰۰ متر است و مقرر شد که از بخش جنوبی آن تا ورودی وزارت امور خارجه به یک پیاده راه تفریحی و گردشگری تبدیل شود. این در حالی است که شهرت این نقطه از شهر به دلیل غرفه‌های طبخ غذا آن هم از نوع خیابانی و فست‌فود بوده و در میان مردم با نام استریت‌فود مشهور شده است.

اگر چه در طرح اولیه کاربری اصلی فضای گردشگری و تفریحی مد نظر بود اما گویا به دلیل محدودیت‌هایی که برای جذب مخاطب در ساعات پایانی شب وجود دارد و شاید تنها جاذبه‌ای که می‌تواند مردم را به سطح شهر بکشاند همان غذا باشد.

طراح این پروژه می‌گوید: «سعی کردیم به مرور زمان از تعداد غرفه‌های غذا کم کنیم و بر غرف صنایع و محصولات سنتی اضافه کنیم تا کارکردهای مد نظر مغفول نماند؛ اما به هر حال این پروژه در حوزه احیای شب‌های محدوده بازار موفق عمل کرده و توانسته مردم را جذب کند.»

براین اساس ابتدا در سال ۹۵ چرخ‌هایی به‌اصطلاح گردونه طراحی و ساخته شد و طرح گردشگری این خیابان در پاییز سال ۹۵ به همراه ماشین‌های ون کلید خورد و پس از یک‌سری آزمون و خطاهای مختلف و بررسی‌های گوناگونی از دیدگاه HSE و بهداشتی که در آن صورت گرفت، این چرخه به کیوسک‌های پرتابل مجهز به سینک، آبگرمکن و فاضلاب تبدیل شد.

رفته رفته خیابان به کنتور برق مجهز و برای تعدیل دما در تابستان سیستم مه‌پاش در نظر گرفته شد و به مرور زمان این فضا به‌روزرسانی شده و تغییرات لازم به اقتضای نیاز مردم انجام شد تا در زمان مکث آنان در این نقطه بهره کافی را ببرند.

اگر چه این خیابان صرفا به پیاده‌راه تبدیل نشد و خودروها از آن تردد دارند اما به گفته مجریان طرح، بر اساس یک شب قرار شفاهی، خیابان از ساعت ۸ تا ۱۲ شب بسته می‌شود تا فضای در اختیار مردم بیشتر باشد.

حالا سی تیر دیگر تنها مقصد توریست‌ها و بازدیدکنندگان موزه نیست و به قول امروزی‌ها به یک «استریت فود» تبدیل شده و روزها و شب‌های شلوغی را به‌خصوص در فصل تابستان تجربه می‌کند.

حالا سی تیر دیگر تنها مقصد توریست‌ها و بازدیدکنندگان موزه نیست و به قول امروزی‌ها به یک «استریت فود» تبدیل شده و روزها و شب‌های شلوغی را به‌خصوص در فصل تابستان تجربه می‌کند

ده‌ها کافه سیار و دکه غذافروشی شب‌های این خیابان را روشن نگه می‌دارند. اهالی تهران پاتوقی جدید برای تفریح پیدا کرده‌اند و شلوغی خیابان شب‌ها به قدری زیاد می‌شود که در ساعاتی از شب بسته می‌شود.

چندین کافه و رستوران قدیمی در نزدیکی و داخل خیابان سی تیر وجود دارد، اما آنچه آن را بیش از پیش هیجان‌انگیز کرده است، غذاهای خیابانی است. شاید در اوایل سال ۹۵ که خیابان سنگفرش شد، هیچ‌کس خبر نداشت که قرار است چه اتفاقی در آن رخ دهد اما کمی بعد دکه‌هایی نیز در خیابان مستقر شدند و خبر از یک اتفاق تازه در این مکان دادند و آذرماه همان سال بازار غذاهای خیابانی رسما افتتاح شد. امروز شرایط به‌گونه‌ای است که کمتر کسی گرسنه از خیابان سی تیر برمی‌گردد. در سراسر خیابان بوی غذاهای مختلف، انواع نوشیدنی‌ها، بستنی، دسر و... به مشام می رسد و در واقع تجربه‌ای کاملا متفاوت با غذاهای خیابانی کشورهای آسیای شرقی مانند سنگاپور و مالزی دارد.

علاوه بر این نکته‌ای که باید به آن توجه شود، این است که موزه ایران باستان و موزه ملی خیابان سی تیر طبق قوانین موزه‌ها، در ساعت ۵ بعدازظهر تعطیل می‌شوند که می‌توانند به بهانه خیابان و جمعیت گردشگری شناور آن به ساعت فوق‌العاده هم برسد و مردم بیشتر با موزه‌ها آشنا شوند و رونقی هم در آنجا حاصل شود.

حالا پس از سه سال خیابان سی تیر به یکی از اماکن گردشگری بزرگ تهران تبدیل شده و مکانی است که رویکرد انسان‌محوری دارد و در ترویج فرهنگ پیاده‌روی و ترجیح پیاده به سواره و حذف آسیب‌های اجتماعی و همچنین افزایش جمعیت شناور در ساعات پایانی شب و از همه مهم‌تر احیای شب‌های منطقه در حال حاضر اهمیت بسیار بسزایی دارد.

عکس: آیدا فریدی / سی تیر

عکس: مهدی حسنی

نگاهی به گذر سی تیر درونگرایی مراکز تاریخی

حمید میرمیران
معمار شهرساز و استاد دانشگاه

برخی نقاط شهر تهران بافت تاریخی دارند، شریان‌های چنین محدوده‌هایی نیز ویژگی‌های خاصی دارند که برای تعریف پروژه‌ها علاوه بر مد نظر قراردادن این شرایط، باید توجه شود که ارتباط شریان‌های خیابان‌هایی مانند سی تیر نباید قطع شود زیرا می‌تواند موجب تغییر خصلت آن شود.

دو خیابان ولیعصر و شریعتی شریان‌های اصلی و درجه یک تهران هستند که با اتصال به خیابان‌ها، میادین و محورهای دیگر ویژگی‌های خاصی دارند و به نسبت سایر محورهای تهران مدرن‌تر و امروزی‌تر هستند، در این میان خیابان سی تیر جزء محورهای ثانویه است که در محدوده تاریخی تهران جای دارد. در بسیاری از کشورهای دنیا به محورهای اصلی هویت می‌دهند که الزاما بحث پیاده‌کردن آنها مطرح نیست، مهم این است که یک خیابان هویت شهری پیدا کند. طبیعتا یک منطقه مهم مانند محدوده بازار، توپخانه و میدان ارگ که در داخل محدوده تاریخی هستند، بهتر است پیاده‌محور شوند زیرا قلب اصلی مراکز تاریخی شهر تهران هستند ولی طبیعتا خیابان ولیعصر، ۱۷ شهریور، شوش و انقلاب قابلیت تبدیل‌شدن به پیاده‌راه را ندارند چون این خیابان‌ها باید تحت کنترل ترافیکی قرار بگیرند و نباید به محورهای عمومی تبدیل شوند. درمورد خیابان سی تیر که جزء محدوده مرکزی است، باید ساختار اصلی پیاده شود. در زمینه ساماندهی محورهای شهری، باید ابتدا از شاهرگ‌ها شروع کرده و آنها را سامان دهیم و به عبارتی شهر را درونگرا نکنیم. یکی از اشتباهات بزرگی که ما در ۳۰ سال اخیر مرتکب شدیم این است که مناطق تاریخی درونگرا شده‌اند، در شیراز و اصفهان این بحث را مطرح کردیم که قلب تاریخی این شهرها باید با بیرون نیز رابطه برقرار کنند وگرنه آن منطقه تاریخی می‌میرد، در مورد خیابان سی تیر نیز این موضوع صدق می‌کند و باید به آن توجه کرد.

خیابان ولیعصر همان است و باید به ذات، معماری و شهرسازی و کاربری‌های اطرافش توجه کنیم و کاربری‌هایی که از آن خارج شده را با کاربری‌های مدرنی که نیاز جامعه ماست، جایگزین کنیم

خیابان سی تیر از شمال به خیابان جمهوری وصل می‌شود و باید با مجموعه ارگ منطقه‌ای وزارت امورخارجه تعامل داشته باشد؛ در غیر این صورت کاربری لازم را نخواهد داشت. همچنین باید به ارتباط برونگرا و درونگرا توجه شود؛ یعنی دسترسی مردم از هر نقطه تهران به این قسمت وجود داشته باشد، اینکه چگونه و از کدام محور شهری باید وارد این محدوده شد، باید محورهای مدخل و دروازه‌های خروجی تعریف شود. در مورد این پروژه به نظر می‌رسد اگر چه در اوایل اجرای طرح مردم از آن استقبال کردند، اما پس از گذشت زمان به جای رشد بیشتر و جذب مردم، سیر نزولی پیدا کرده است. شاید یکی از دلایلش این است که مردم خیابان سی تیر را بیشتر به عنوان یک مقصد نگاه می‌کنند؛ نه به عنوان منطقه‌ای با ساختار تاریخی در شهر تهران! خیابانی مانند سی تیر باید پیاده‌محور باشد؛ این موضوع به معنای کاملا پیاده‌بودن نیست، بلکه خودروها هم می‌توانند در این مسیر حضور داشته باشند زیرا آنها جزئی از زندگی شهری هستند اما پیاده‌رو در آنجا سلطان خیابان است. همچنین اتصال این محدوده به شبکه حمل‌ونقل عمومی باید کاملا تعریف شود؛ مثلا توپخانه نقطه‌ای مهم در قلب منطقه تاریخی است و باید رابطه‌اش با میدان بهارستان و سایر نقاط محدوده تعریف شود. در مورد کف خیابان سی تیر نیز باید بگویم اولا بدنه‌ها باید کار کنند؛ یعنی اگر بدنه را از سی تیر بگیرند با کف خیابان نمی‌توان این مسأله را حل کرد، باید تعاملی بین بدنه و کف خیابان به وجود بیاید و این دو در کنار هم یک توازن را به وجود بیاورند.

به هر حال باید گفت که با گذشت زمان شهر تغییرات عدیده‌ای داشته است، هر خیابان یک زندگی دارد که باید آن را بشناسیم، ممکن است این زندگی در طول تاریخ صد یا دویست ساله شکل گرفته باشد، جمعیت ۵۰ هزار یا ۱۰۰ هزار نفری شهر تهران در دوران قاجار و اوایل پهلوی و ۲ میلیونی قبل از انقلاب در تهران، به ۱۱ میلیون نفر رسیده است، الان دیگر نمی‌شود گفت که خیابان ولیعصر همان خصلت دوران رضاخان را داشته باشد. ولی خیابان ولیعصر همان است و باید به ذات، معماری و شهرسازی و کاربری‌های اطرافش توجه کنیم و کاربری‌هایی که از آن خارج شده را با کاربری‌های مدرنی که نیاز جامعه ماست، جایگزین کنیم. تغییر کاربری کار بسیار ظریف و زرگرانه‌ایست، نه از جنس اقدامات شهرسازانه‌ای که جایی را قرمز یا زرد می‌کنیم. این مقیاس‌ها مقیاس‌های طراحی شهری است که به هیچ‌وجه نباید به معیارهای شهرسازی وارد شود، مثلا اگر بخواهیم خیابان ولیعصر را پیاده‌محور و پیاده کامل کنیم، باید دقت کنیم که بلاخره این خیابان یک زندگی تاریخی دارد، خیابان ولیعصر باید جهش و تحول پیدا کند باید خودش را سازمان داده و با زندگی نوین شهری وفق دهد. امروزه ساختار کلی شهرهای مدرن دنیا روی ساختار محورهای شهری، محورهای گذر فراغت، مراکز اجتماعی، حمل‌ونقل عمومی مانند اتوبوس، مترو و... شکل می‌گیرد. مردم دیگر مانند قرن بیستم نیستند که زمان خود را تنها برای کار کردن بگذارند و فقط پول دربیاورند بلکه اوقات فراغت یکی از نکات مورد توجه مردم است، بنابراین باید به ابعاد فرهنگی، اجتماعی و تاریخی هر محدوده توجه و متناسب آن پروژه‌ای را عملیاتی کرد.

نصرالله حدادی، در گفت‌وگو با تهران‌شهر

خیابان‌های تاریخی شهر دست به گریبان «شب‌مردگی»!

نصرالله حدادی تهران پژوه معاصر و یکی از شاگردان مکتب جعفر شهری نویسنده و پژوهنده تاریخ تهران و از معدود مورخانی است که تاریخ شفاهی گذرهای قدیمی تهران است. به گفت‌وگویی در زمینه تغییر کاربری خیابان «سی تیر» با او نشستیم.

◆ **در حال حاضر معضل اصلی خیابان‌های تاریخی شهر را چه می‌دانید؟**

اگر بخواهم در یک کلمه بیان کنم، می‌گویم شب مردگی! مثلا چهارراه گلوبندک و محدوده تاریخی بازار تهران که هویتی پانصد ساله دارد، سرشار از زندگی و تحرک بود، اما پس از بسته‌شدن خیابان و دیگر عوامل و ازجمله دیگر کاربری، اگر در ساعات تعطیلی بازار به آن محدوده گذر کنید تنها منظره پیش روی شما یک معبر تاریک، سوت‌وکور، ناامن و غم‌زده است؛ به عبارتی این نقطه حیاتی شهر پس از تاریکی آسمان دچار شب‌مردگی می‌شود.

این در حالی است که بازار تهران در گذشته علاوه بر بافت تجاری، کاربری مسکونی داشته و محل کار و زندگی مردم بود، اما الان بسیاری از منازل مسکونی به انبارها تبدیل‌شده‌اند و درواقع آنجا در ساعات تعطیل هیچ حیاتی ندارد. اساسا بازار شب‌ها در تملک اتباع بیگانه است که بعضا باعث دامن‌زدن به ناامنی می‌شود.

اگر سازوکاری پیدا بشود که بازار و محلات قدیمی تهران را از شب‌مردگی نجات دهد و به آن تحرک بخشد، قطعا اقدام مناسبی است؛ چنانکه خیابان باب همایون در نزدیکی بازار تهران تا حدودی بهبودیافته است، می‌توان با اجرای تئاتر، سینما و موسیقی خیابانی (در محدوده قانون) که همه جای دنیا به وسیله آن به خیابان‌هایی که از لحاظ تاریخی ارزشمند هستند، رونق داده‌اند، ما نیز خیابان‌های شهر را پویا کنیم.

می‌توان برای برگرداندن نبض زندگی در ساعات تعطیل گذرهای تاریخی با اجرای موسیقی و تعریف کاربری‌های فرهنگی آنها را از این وضعیت نجات داد و با توجه به فضای باز این محدوده‌ها آن را در اختیار مردم گذاشت تا از آن استفاده کنند.

◆ **آیا فکر می‌کنید خیابان تاریخی سی تیر انتخاب درستی برای تغییر کاربری بوده است؟**

خیابان سی تیر به دلیل صبغه و سابقه تاریخی و با توجه به کاربری‌هایی که در این خیابان‌ها وجود دارد بسیار ارزشمند است، در این خیابان اماکن مذهبی ازجمله کلیسای انجیلی، کلیسای مریم مقدس و آتشکده آدریان و دو کنیسه حییم و دانیال، مسجد حضرت ابراهیم و از موزه آبگینه گرفته تا موزه ایران باستان از جنبه تاریخی وجود دارد، چه ایرادی دارد که برای مردم در کنار این جاذبه‌های فرهنگی و تاریخی، تفریح و شغلی ایجاد کنیم.

در حال حاضر یکی از مشکلات ما در کشور بالابودن هزینه تفریح است و متأسفانه با شرایط حاضر یک خانواده چهار نفره توان پرداخت این هزینه را ندارد؛ نباید بگذاریم که تفریح در کشور گران شود، ما اگر بتوانیم برای مردم تفریح خیابانی درست کنیم عموم مردم می‌توانند از آن استفاده و با پرداخت هزینه ناچیز حمل‌ونقل عمومی، اوقات فراغت را در کنار هم با شادی تجربه کنند و از این طریق می‌توان روحیه جامعه را بالا برد.

تغییر کاربری در خیابان سی تیر علاوه بر امکان تفریح با هزینه پایین، باعث ایجاد دلگرمی افراد و همچنین شغل‌های جدیدی نیز در کنار آن ایجاد و بستری برای کار و فعالیت شده است. از طرفی خیابان سی تیر در محدوده طرح ترافیک واقع و به نوعی ظلم در حق ساکنان و کسبه شده است، مردم نمی‌توانند از آن بستر به‌راحتی استفاده کنند، اما با تغییر کاربری ایجادشده، می‌توانند در شب از این بستر استفاده کرده و کار و فعالیت داشته باشند، قطعا اگر چرخ اقتصاد مملکت خوب بچرخد چرخه اخلاق نیز به خوبی خواهد چرخید، وقتی چرخه اخلاق خوب بچرخد طبیعتا مناسبات اجتماعی نیز شکل و رنگ بهتری خواهد گرفت.

◆ **به نظر شما نقاط ضعف این پروژه چیست؟**

هر پروژه‌ای می‌تواند آسیب‌هایی را هم داشته باشد، نمی‌توان گفت که کاری انجام‌شده و بی‌عیب و نقص است و تمامی وجوه آن را مثبت دانست؛ اما می‌توان به مرور زمان از وجوه منفی یک پروژه کم و به نقاط مثبت آن اضافه کرد، ارزیابی من از تغییر کاربری در خیابان سی تیر مثبت است و معتقدم می‌توان از آن الگو گرفته و به خیابان‌های دیگر شهر تسری داد، حتی این پروژه قابلیت پیاده‌سازی در استان‌های دیگر را نیز دارد.

به عقیده من اگر بتوانیم نقاط مختلف شهر، مخصوصا مناطق تاریخی، را از شب‌مردگی نجات دهیم، خدمت بزرگی به پایتخت کرده‌ایم.

◆ **آیا نقاط دیگر شهر نیز پتانسیل تغییر کاربری را دارند؟**

پهنه رودکی که از خیابان طالقانی شروع شده و به خیابان شهید برادران مظفر می‌رسد، سنگفرش شده و قرار است به پهنه فرهنگی تبدیل و محل فروش کالاهای فرهنگی شود؛ چه ایرادی دارد که بتوانیم محصولات فرهنگی را به مردم عرضه کنیم؟ این اقدام بسیار خوبی است، چنانکه در همه جای دنیا کالاهای انباری را به قیمت‌های خیلی پایین‌تر عرضه می‌کنند، در این صورت می‌توانیم به این محدوده هم تحرک ببخشیم.

همچنین می‌توانیم زمینه ساماندهی دستفروشان را فراهم کرده و ضمن رونق‌دادن به مناطق مختلف، شرایطی را برای شناسنامه‌دارکردن آنها ایجاد کنیم.

خیابان سی تیر نیز یکی از خیابان‌های دچار شب‌مردگی بود؛ زیرا قسمت پایین خیابان تا چهارراه وزارت جنگ (تقاطع سخایی) متعلق به بیمارستان سینا بود و هنگام شب کسی در این محدوده تردد نداشت و در قسمت بالای آن نیز به همین صورت کارایی آن‌چنانی نداشت، تغییر کاربری در این نقطه از شهر باعث شد که این خیابان از شب‌مردگی خارج و نبض زندگی در ساعات پایانی روز در آن زنده شود که به عقیده من قابل تقدیر است.

قاب

سی تیر گرفتار نقص پیوند اعضای هویت

سعید شفیعا
عضو هیئت علمی پژوهشکده نظر

در شرایطی که زندگی در شهرها مجال فراغت را از ما گرفته، بایستی از درون خودشان این فرصت را تولید کرد. یعنی کشف بخش های از شهر با عینکی دیگر و در قالبی دیگر. راه رفتن در خیابان ها نه برای رسیدن به یک مقصد بلکه برای جاری شدن در مسیر. رفتن به راسته ها و پیاده راه هایی که می تواند معانی تاریخی و اجتماعی خاصی داشته باشد. این صحیح است که فضاها و گذرهای شهری با قدم ها و پاهای مردم رای می آورند. و این صحیح تر است که اجزای که به ظاهر رای بیشتری دارند در جذب رای جدید توانمند خواهند بود. اما آیا برای رای آوردن و رای گرفتن هر کاری مجاز است؟

هویت محلات شهری در طول زمان و به طور پیوسته حاصل می شود. محله ای مثل ۳۰ تیر که به راسته ادیان مشهور است و در بخشی از آن موزه ایران باستان قرار دارد برای خود هویت فرهنگی تولید کرده است. استمرار و درهم آمیختگی ادیان و تعاملات فرهنگی این پهنه را مثل یک انسان خوش اندام و موزون کرده است. اگر قرار باشد به دلیل رای نیاوردن ماهیت این بخش از شهر اقدامی انجام شود قطعا آخرین گزینه پیوند اعضا یا قطع عضو است. بهانه کردن غذا برای ساخت فضای پرسه زنی ایده ی خوبی است اما نه برای هر مکان و زمان. حتی اگر پیوند عضوی برای بدن بیمار لازم است، عضو پیوندی بایستی دارای دی ان ای و هم سنخی با بدن باشد. مگر نه طبیعتا پس زده می شود و حیات هر دو بخش در خطر قرار خواهد گرفت. چیدمان خیابان سی تیر و تولید راسته شکم گردی در نگاه اول خوب است. چرا که بافت شهری ناامن و فراموش شده شهر را در شب، امن و پر جمعیت می کند. مردم پرسه میزنند و حرف می زنند و غذا می خورند. رفت و آمد ها به این منطقه کسب و کاری که همیشه تقاضا دارد(یعنی غذا) را غنی تر می کند و این توسعه اقتصادی، موجب جلب توجه و تولید سرمایه بیشتر می شود.

اما وقتی نگاه به این خیابان و محدوده شهر تهران کل نگر و هویت محور شود، انگار چیزی در حال خراب شدن یا فراموشی است. بین پدیده غذا با ادیان و فرهنگ، اتصال یا ارتباط درونی برقرار نشده است. جمعیتی که به این محل آمده اند به آگاهی یا بازدید از موزه ایران باستان یا دیدن ادیان حاضر در محله نمی پردازند. چرا که برنامه ای برای ترکیب این فعالیت ها چیده نشده است. در فرض خوش بینانه که ۳۰ تیر برند معتبر و جاافتاده پرسه زنی شبانه و شکم گردی شود، شانس تهی شدن و فراموش شدن برند ادیان و فرهنگ آن بالاتر خواهد رفت.

آنچه برای طراحی راسته های پرسه زنی و پیاده راه ها لازم و اجباری است ارائه دادن پیوست منظرین برای حفظ و استمرار هویت محدوده طرح است. چیزی که به نظر می رسد در طرح های مشابه ۳۰ تیر اصلا مدنظر و در دستور کار نبوده است. اقدامات موضعی و موضوعی در بافت های قدیمی و تاریخی شهر بایستی بر مبنای زنده سازی و بازپروری آنچه در ذهنیت و عینت آن بوده است باشد. تولید ماهیت جدید در درون ماهیتی قدیمی، زمانی معقول است که به دلیلی هویت پیشین نامطلوب یا لازم به حذف ارزیابی شود.

عکس: آیدا فریدی/ سی تیر

نیمه تاریک نقطه مکث مدرن شهر

محمدرضا درودی
شهرساز و مدرس دانشگاه

خیابان سی تیر یکی از خیابان‌های تاریخی و با اصالت شهر تهران است که در واقع می‌توان گفت کاربری‌های فرهنگی و مذهبی متعددی در آن قرار دارد و به همین علت در برهه‌ای از زمان به دلیل وجود کلیسا و کنیسه به خیابان ادیان هم مشهور بود.

تغییر کاربری خیابان سی تیر را می‌توان به لحاظ استقبال شهروندان و گردشگران پروژه موفقی دانست که باعث تبدیل‌شدن آن به مقصدی گردشگری در شهر تهران شده است و فضای پویا و فعال شهری را پدید آورده است که جمعیت زیادی را به سوی خود جذب می‌کند.

این‌گونه فضاها در شهر باعث نشاط شهروندان می‌شود و محلی برای گذراندن اوقات فراغت است. در عین حال فضایی شهری برای تعاملات اجتماعی و روابط چهره به چهره آنها نیز محسوب می‌شود، از طرف دیگر این فضاها به‌عنوان حیات شبانه نیز قابل بهره‌برداری بوده و پتانسیل ایجاد زیست شبانه را نیز دارند.

فراهم‌آمدن چنین زیرساختی باعث می‌شود تمام اقشار جامعه بتوانند از بستر شهر فارغ از هیاهوی بافت مدرن شهری استفاده کنند. همچنین این نقطه از شهر موجب رونق‌گرفتن کسب‌وکارهای کوچک نیز خواهد شد. اما در کنار تمامی مزایایی که برای این طرح برشمردیم، از نگاه شهرسازی نقدهایی هم وارد است و نقاط ضعف آن باید به مرور زمان اصلاح و نواقص نیز باید تکمیل شود؛ یک مورد از این موارد، مبحث زیبایی‌شناختی این پروژه است که باید از لحاظ نورپردازی و استفاده از المان‌های مختلف به آن پرداخته شود تا بتواند برای جمعیت گردشگری این مکان فضای شهری مناسبی باشد.

همچنین توجه به طراحی فضای سبز در این‌باره بسیار مهم است؛ چنانکه کشورهای توسعه‌یافته اهمیت زیادی به این موضوع داده و برای آن سرمایه‌گذاری می‌کنند.

استفاده از مبلمان شهری یکی دیگر از نکات حائز اهمیت است که در حال حاضر آن‌طور که باید به آن پرداخته نشده است، با توجه به جمعیتی که در ساعات مختلف روز به این خیابان مراجعه می‌کنند، میزان نقاط مکث و فضای مناسب با جمعیت متناسب نیست و نیاز به نیمکت‌های بیشتر و تعبیه سایبان برای روزهای گرم سال و باران محسوس است.

ایجاد سرویس بهداشتی و دسترسی آسان به آن نیز از نقاط مغفول این پروژه است.

همچنین می‌توان امتداد این پروژه را با هماهنگی با کاربری‌های این خیابان به سمت بالا کشید و با افزایش ساعات کاری آنها و موزه‌های معروف اطراف این خیابان، رونق بیشتری به موضوع گردشگری در این محدوده داد.

اگرچه ایجاد این استریت فودها باعث جذب مراجعه‌کننده شده است اما علاوه بر فروش غذاها، موسیقی خیابانی و ایجاد صنوف دیگر نیز می‌تواند بر رونق بیشتر این خیابان کمک کند.

گزارش ویژه

۱۷ پیشنهاد گردشگری کوتاه و به‌صرفه در سفر به منطقه ۱۲

گشت‌وگذار در تاریخ تهران

مقدمه : محدوده منطقه ۱۱ که بخشی از طهران قدیم و ۴ کیلومتر از حصار ناصری در آن واقع شده است؛ قدیمی ترین محله های پایتخت را همراه با ابنیه تاریخی با معماری فاخر ایرانی و عهد قاجار در خود جای داده است. این منطقه که سابقه شکل گیری آن به دهه ۱۲۸۰ ه. ق باز می گردد دارای بافت و هویت اجتماعی و فرهنگی بسیار غنی از آداب و رسوم و سبک زندگی پایتخت نشینان در آن دوران است که خوشبختانه بسیاری از آثار به جای مانده تا به امروز به خوبی صیانت و حفاظت شده است و بسیاری نیز توسط مالکان آن ها و با تسهیلگری شهرداری منطقه ۱۱ مرمت، احیاء و دارای کاربری شده اند. منطقه ۱۱ هم اکنون در مرکز شهر تهران قرار دارد و با توجه به قرار گیری بیت رهبری و بسیاری از نهادهای سیاسی و کشوری به لحاظ موقعیت استراتژیکی اهمیت ویژه ای دارد.

۱ موزه جنگ عمارت تیمورتاش

راه اندازی موزه جنگ در عمارت ۱۶۰ ساله تیمور تاش با همکاری ارتش جمهوری اسلامی ایران

این بنای تاریخی با قدمت ۱۶۰ سال متعلق به عبدالحسین تیمورتاش وزیر دربار پهلوی اول است که در سال ۱۳۸۳ در فهرست آثار ملی ایران ثبت شد. با همکاری شهرداری منطقه ۱۱ و ارتش جمهوری اسلامی ایران موزه جنگ در این مکان برای نخستین بار به روی مردم بازگشایی شد و در روزهای دوشنبه و پنج شنبه پذیرای علاقمندان است.

آدرس : خیابان کارگر جنوبی، میدان پاستور و روبروی مترو میدان حر در داخل دانشگاه جنگ

۲ خانه مینایی

خانه مینایی با ۴۶۶ متر مربع مساحت مربوط به عصر ناصری است. در تاریخ ۳ خرداد ۱۳۸۶ با شماره ثبت ۱۹۱۶۸ به‌عنوان یکی از آثار ملی ایران به ثبت رسیده است و سال ۱۳۹۵ توسط شهرداری تهران خریداری شد که از سوی سازمان زیبا سازی مرمت و بازسازی آن برای تبدیل به موزه و روایت خانه خیابان ولی عصر (ع) تا مهر ۹۸ انجام شد و هم اکنون به عنوان موزه مورد بازدید گردشگران است.

آدرس: خیابان ولی عصر (عج)، بالاتر از میدان منیریه، کوچه مسلم کریمی طینت، پلاک ۵

۳ موزه دخانیات

با امضای تفاهم نامه گردشگری ما بین شهرداری منطقه ۱۱ و شرکت دخانیات تهران، موزه دخانیات با بیش از ۳۰۰ اثر میراثی به روی عموم بازگشایی شد.

در «موزه دخانیات» ، آثار متعدد صنعتی، اداری، آزمایشگاهی، افتخارات ورزشی و مسئولیت اجتماعی، عکس و محصولات قدیمی به همراه اسناد فعالیت‌های شرکت دخانیات ایران از زمان تاسیس یعنی سال ۱۳۱۶ و نیز اسناد تاریخی مرتبط با فعالیت های حوزه توتون و تنباکو ایران به نمایش گذاشته شده است.

شرکت دخانیات ایران در حدود یک قرن فعالیت اثرگذار در صنعت و اقتصاد کشور دارد و موزه دخانیات ایران اولین موزه دخانیات در منطقه خاورمیانه می باشد.

آدرس: خیابان قزوین بعد از خیابان مخصوص

۴ خانه فاموری

این خانه با تسهیلگری شهرداری منطقه ۱۱ توسط مالک در سال ۱۳۸۷ بازسازی شد که جزو خانه های قدیمی تهران و بازمانده از دوره قاجار است، خانه فاموری توانسته است معماری و سبک خاص خود را حفظ کند خانه فاموری در یکی شلوغ ترین خیابان های تهران یعنی خیابان جمهوری واقع شده است. این خیابان به علت وجود بازارهای فروش موبایل و محصولات دیجیتالی به یکی از پر رفت و آمد ترین مناطق تهران تبدیل شده است. نمای آجری خانه فاموری و سبک معماری خاص قاجار، آن را به یکی از قشنگ ترین بناهای تهران تبدیل کرده است ;که ضمن احیاء خانه ای قدیمی و زیبا و ایجاد کاربری کافه رستوران در راسته تجاری خیابان جمهوری ، اشتغالزایی نیز داشته است.

آدرس: خیابان جمهوری- نرسیده به پل حافظ- کوچه گشتاسب-پلاک ۶

۵ بوتیک هتل حنا

اجرای پروژه باز آفرینی شهری در پهنه رودکی با احیاء و مرمت خانه ۹۰ ساله کوچه لولاگر تنها کوچه قرینه شهر تهران که ششمین خانه قرینه این کوچه است و سال ۱۳۰۹ توسط استاد حسن بنا ساخته شد. با ایجاد کاربری بوتیک هتل، اشتغالزایی برای بیش از ۶۰ نفر انجام شده. این عمارت جایزه بازسازی معمار کشور را در سال ۹۸ دریافت کرد.

آدرس : : پل حافظ- خیابان نوفل لوشاتو- کوچه لولاگر- پلاک ۲

۶ قنادی بامداد

احیاء قدیمی ترین قنادی خیابان ولی عصر در سال ۹۷ به همت بخش خصوصی و تسهیلگری شهرداری منطقه ۱۱

آدرس : ولیعصر، پائین تر از چهارراه ولیعصر، پلاک ۱۳۸۷

۷ ملک خیابان اسدی منش

مرمت و احیای بنای قدیمی با قدمت حدودا ۹۰ سال متعلق به دوره پهلوی اول به متراژ ۶۰۰ متر مربع و کاربری لوستر فروشی

۸ موزه ثبت احوال (نخستین مرکز ثبت احوال کشور)

این موزه در خیابان امام خمینی قرار دارد و طی مذاکراتی توسط شهرداری منطقه ۱۱ با مدیریت مجموعه به روی عموم بازگشایی شد. این مکان تاریخی و ارزشمند هنری و معماری ساختمان گنجینه اسناد هویتی مفاخر کشور (موزه ثبت احوال) است که همزمان با انقراض سلسله قاجار و شروع حکومت پهلوی اول در محله حسن آباد در دو طبقه به مساحت ۷۸۰ مترمربع مشتمل بر اندرونی و بیرونی و باغ به نام اداره احصاییه و سجل احوال ثبت شده است.

۹ خانه عطایی (کافه گالری رزا)

احیاء و مرمت یکی دیگر از ابنیه قدیمی اواخر دوران قاجار در کوچه لولاگر و ایجاد کاربری کافه و رستوران در جوار سفارت خانه فرانسه در پهنه رودکی با تسهیلگری شهرداری منطقه ۱۱ انجام شده.

این خانه یکی از روایت‌گران کوچه لولاگر است که طی بازسازی صورت گرفته به يك مرکز فرهنگی مهم تبدیل شده.

آدرس : پل حافظ- خیابان نوفل لوشاتو- کوچه لولاگر- پلاک ۵

۱۰ خانه امیر بهادر

خانه امیربهادر که نمونه‌ی با ارزشی از معماری مسکونی قاجار به شمار میرود متعلق به امیربهادر وزیر جنگ و از بزرگان زمان مظفرالدین‌شاه بوده، در حال حاضر در اختیار انجمن آثار و مفاخر فرهنگی است. ساختمان دو طبقه است و بنای اولیه‌ی آن ۳۰۰۰ متر مربع بوده و بخش‌های مهم این ساختمان، شامل دو تالار بزرگ، زیرزمین، حوضخونه و تعداد زیادی اتاق می‌شود. به فراخور هر فضا نمونه‌های باارزشی از آیینه‌کاری و کاشی‌کاری و گچبری هم دیده می‌شود. سه مجسمه فلزی در حیاط وجود دارد که مربوط به «کمال‌الدین بهزاد» (نقاش قرن ۹) "کمال خجندی»(شاعر قرن۸) و «فروغی» (که بعد از انقلاب به جای سر او، سر علی اکبر دهخدا گذاشته شد) هستند. روی دیوارهای داخلی تالارها و راهروهای ساختمان عکس‌ها و اسناد و نقاشی‌های بزرگان ادب و فرهنگ دیده می‌شود، فرهیختگانی مثل «احمد آرام»، «محسن هشترودی»، «حسن رشدیه»، «جبار باغچه‌بان»، «هوشنگ اعلم»، «زین العابدین موتمن» و... . مالک این خانه با ارزش دوره قاجاریه وزیر جنگ مظفر الدین شاه بوده و تالار بزرگ آینه کاری شده، زیر زمین آینه کاری شده، تالار بزرگ بالا، حوضخانه با تزئینات کاشیکاری و اتاق‌های مخصوص برگزاری جلسه ها نیز داشته است. در حال حاضر ملک در اختیار «انجمن آثار و مفاخر فرهنگی» است.

آدرس: خیابان ولیعصر (عج) پایین‌تر از میدان منیریه، پل امیر بهادر، خیابان بشیری، شماره ۷۱

۱۱ کافه میعاد

حفاظت و مرمت خانه قدیمی با سبک معماری پهلوی اول در خیابان جمهوری و ایجاد کاربری کافه و اشتغالزایی

آدرس : خیابان جمهوری، بعد از خیابان شیخ هادی ،نرسیده به پل حافظ ،روبروی ساختمان آلمنیوم، بن بست فریدون

۱۲ خانه زی

این اقامتگاه سنتی با قدمت بیش از ۸۰ سال دارای ۳۲۱ متر مربع زیر بنا متعلق به دوره پهلوی اول است که در ۲ طبقه ساخته شده و توسط بخش خصوصی و با تسهیلگری شهرداری منطقه ۱۱ احیاء و دارای کاربری شده است و روزانه می تواند زمینه پذیرش ۳۰ توریست خارجی را با هزینه‌ای ارزان فراهم کند.

آدرس: در خیابان انقلاب- خیابان فلسطین، خیابان لبافی نژاد، نرسیده به خیابان ابوریحان - نبش کوچه باقری قرار دارد.

۱۳ عمارت منشی باشی

احیاء ، مرمت و حفاظت عمارت تاریخی منشی باشی توسط اداره اوقاف با همکاری شهرداری منطقه ۱۱ در محدوده پهنه رودکی هم اکنون در حال انجام است .

۱۴ مسجد و مدرسه علمیه مشیرالسلطنه یا مسجد ساعت (نخستین ساعت شهری تهران)

مسجد و مدرسه علمیه مشیرالسلطنه یا مسجد ساعت، یکی از مسجدهای مربوط به دوره قاجاراست و در تهران، خیابان مولوی، کوچه تشکری موحدواقع شده است. مسجد مشیرالسلطنه را سال ۱۳۰۸ هجری قمری میرزا احمد خان مشیرالسلطنه بنا گذاشت. این مسجد به واسطه ساعت قدیمی‌اش اهالی منطقه و محله آن را به‌عنوان مسجد ساعت می‌شناسند. ساعت قدیمی و زیبای این مسجد را ۱۴۰ سال پیش مشیرالسلطنه وزیر خزانه‌داری ناصرالدین شاه از پاریس خرید و به تهران آورد تا اهالی محله هر روز زندگی‌شان را با صدای ناقوس آهنی و بزرگش کوک کنند.

مسجدمشیرالسلطنه دارای معماری ساده ایرانی است که عناصری همچون طاق‌های ضربی، مقرنس‌کاری،کاشیکاری و... درآن دیده می‌شود. ویژگی دیگراین مسجد درختان قدیمی است که هنوز تعدادی ازآنها درحیاط مسجد به چشم می‌خورند.

آدرس: خیابان مولوی - نبش خیابان تشکری موحد

۱۵ خانه و موزه مقدم

موزه مقدم دانشگاه تهران یا به عبارتی خانه مقدم از جمله خانه‌های مجلل دوران قاجار، متعلق به یکی از درباریان آن دوران به نام محمد تقی خان احتساب الملک، است. معماری ایرانی با رعایت اصول ساخت باغ ایرانی دراین خانه به خوبی به چشم می‌آید. این خانه محل سکونت خاندان محمدتقی خان احتساب الملک از صاحب‌منصبان مشهور دربار قاجاربوده است. این خانه لقب زیباترین و باارزش‌ترین خانه جهان را از دید بسیاری از نویسندگان و بازدیدکنندگان گرفته است. در طراحی و ساخت این خانه به اصول معماری ایرانی مانند حوض ایرانی، شیشه رنگی ایرانی و اصول فضاسازی باغ ایرانی توجه شده است.

آدرس: خیابان امام خمینی، بعد از خیابان شیخ هادی - جنب بانک ملت پلاک ۲۵۱

۱۶ بوتیک هتل تاج

احیاء خانه قدیمی دره التاج با مشارکت بخش خصوصی و ایجاد کاربری به عنوان بوتیک هتل و اشتغالزایی

آدرس: خیابان فلسطین جنوبی

۱۷ خانه انیس الدوله

این عمارت تاریخی با ۱۴۰ سال قدمت، متعلق به فاطمه سلطان خانم انیس‌الدوله، سومین همسر عقدی ناصرالدین شاه قاجار و ملقب به ملکه ایران بوده است.

انیس الدوله همسر سرشناس و با نفوذ ناصرالدین شاه (۱۳۱۴-۱۲۵۸) بود و این خانه، که به نام وی شهرت دارد، گویا پس از ترور ناصرالدین شاه محل زندگی وی در آخرین ماه های حیاتش بوده است.

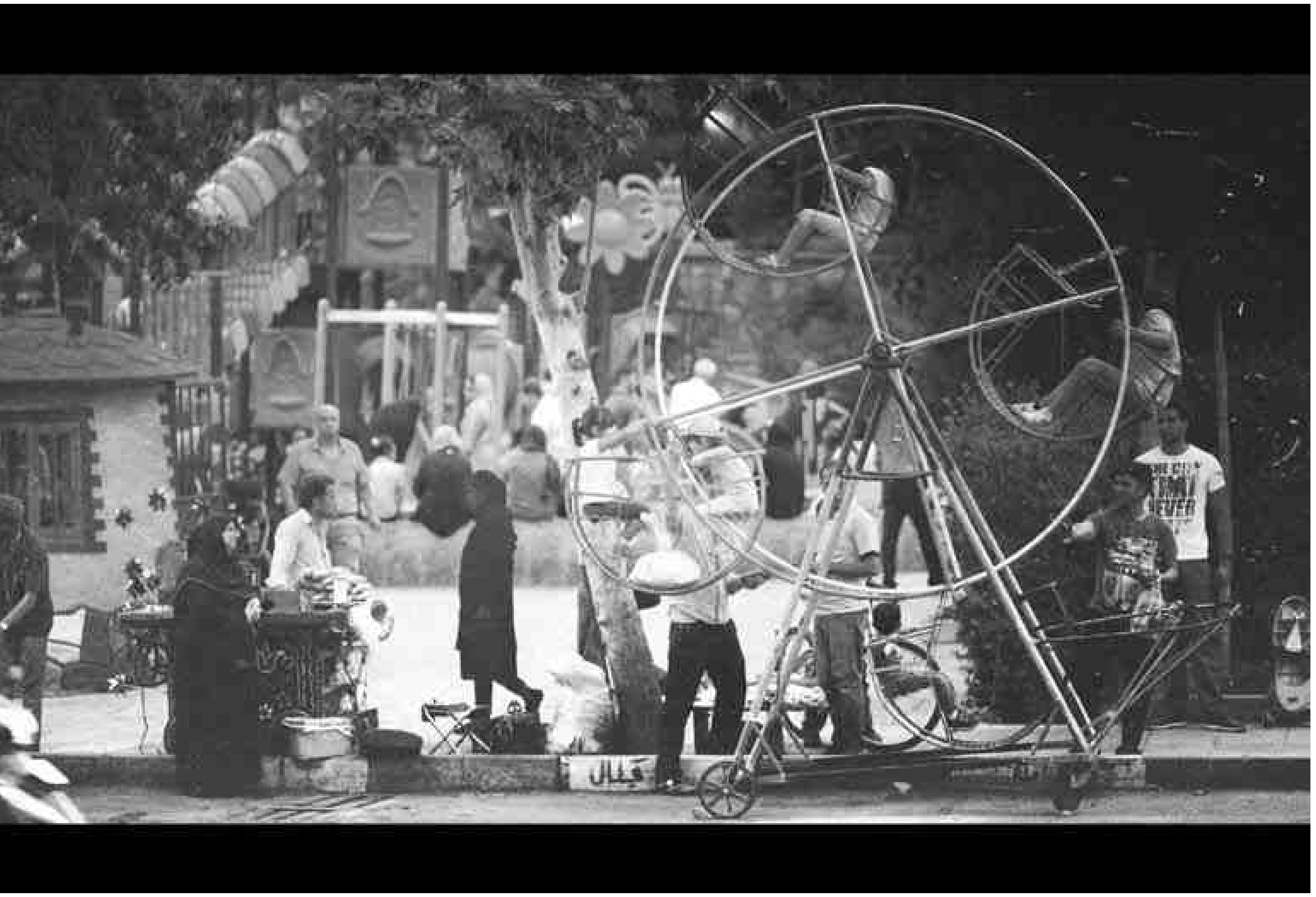
انیس الدوله محبوب ترین و با نفوذترین چهره دربار ناصرالدین شاه بود. مقام او بر سایر همسران شاه برتری داشت و عملا می توان او را ملکه سلطنتی ایران دانست که نشان حمایل آفتاب و تمثال همایونی را از او دریافت کرده بود.

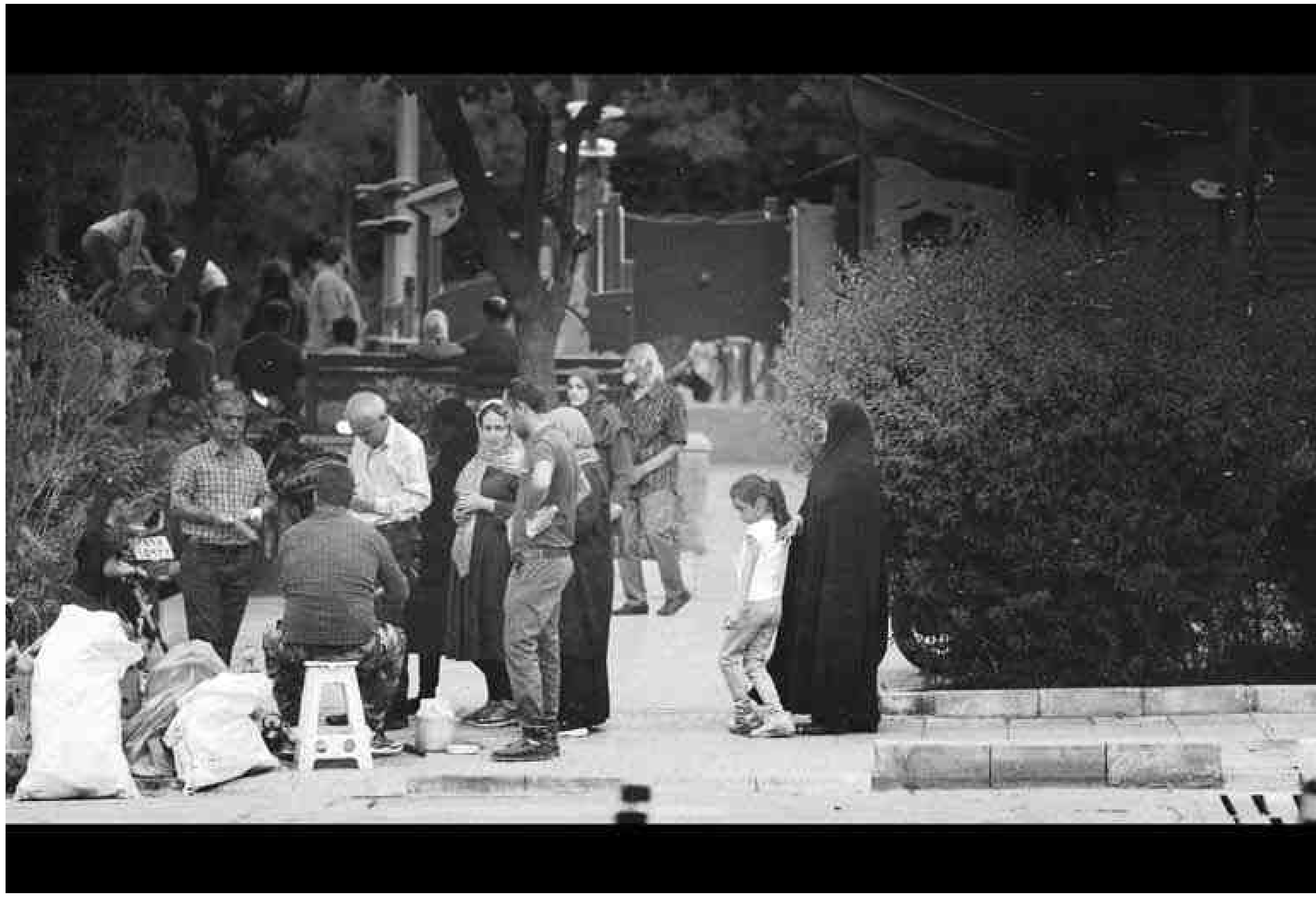
عمارت انیس الدوله در جنوب طولانی ترین خیابان پایتخت یعنی خیابان ولی‌عصر(عج) ، بالاتر از چهار راه مولوی ، روبروی مهدیه تهران قرار دارد.

گذر از خیابان

عاطفه خدابخش
هنرمند عکاس

زمانه‌ی ابری و تیره و میل به گریز و گذار از سایه ی تاریکی بسیاری از ما را به سمت حرکت سوق می‌دهد.
مانند گذر از خیابان که همزمان تعداد زیادی رهگذر درحال رفت و آمد هستند اما در نهایت کاری که آنها انجام می‌دهند گذشتن است! مسیری که باید از آن گذر کنیم اما سخت و طولانی است.تا جایی که فکر گذار از آن مارا به عمق می‌کشد و به جایی میرساند که مرز رفتن و ماندن در هم می‌شکنند...
به عمق خود فرو می‌رویم. سفری به انزوا ،سفری به سکوت.





TEHRAN SHAHR

March 2020

وقتی از خیابان حرف می‌زنیم از چه حرف می‌زنیم. بودلر می گفت خیابان سازنده «توالی پیوسته» چشم‌هاست و لوفور آن را بستر درک «ریتم مدرنیته» جامعه می‌دانست. جین جیکوبز فراتر از تمام اینها خیابان را محلی برای شناخت شهرها و مردمانش باور داشت و داستایوسکی در رمان یادداشت‌های زیرزمینی با اشاره‌ای تلویحی خیابان را تجلی گاه زاده شدن انسان سیاسی تعریف کرد. هر چه هست، با هر میزان اختلاف در تعاریف و برداشت‌ها، خیابان مهمترین عنصر مدرنیته است.