



«امحدرضا حکیمی‌نژاد»

جستاری در مقوله پیدایش شهر مدرن صنعتی-خدماتی در ایران، ما را به بیش از یک قرن پیش بازمی‌گرداند؛ آن زمان که ایران در سیر تحول تاریخی -اجتماعی خود و رکاب‌زدن در رسیدن به جهان «پسانقلاب صنعتی»، تلاش بی‌وفقه‌ای در واردات سیاق غربی‌ها می‌کرد؛ شاید بتوان خاستگاه شکل‌گیری شهر به معنای مدرن آن در ایران را در بطن انقلاب مشروطه جست‌وجو کرد؛ آنچه که کمی بعدتر در دوران پهلوی اول عنایت یافت. پیش از این در دوران قاجار، وضع به این منوال بود که احیاناً فلان شاه فجر میل فرنگ کرده و در اتانی سفر مبارک چیزهایی دیده و تحفه آورده که «وصف‌العیش، نصف‌العیش». قاجار که در ساخت‌وسازهای درباری به میراث شگرف صفویه چنگ می‌زد - که البته اغلب میراث‌بر ناشی و پلشتی بود- به یمن سفرهای مذکور، هرچه داشت را به چاشنی آفرنگ می‌آراست و هر آنچه متصل به دربار نبود هم، لاجرم پیرو نظام خان‌ورعیتی شکل می‌گرفت. شهر قاجار، شهر رو به زوال بود؛ شهری که از صدقه‌سر حکام مفت‌خور بی‌کفایت، نه قدرت احیای جاه و جبروت عصر طلایی پیشین را داشت و نه توان ادراک واژه دستمالی‌شده «تجدد». اوایل قرن بیستم یاد انقلاب صنعتی در شهرهای ایران کم‌کم وزیدن گرفت. برج‌واروهای نو، دروازه‌های جدید، خیابان‌ها و محله‌های نو، ساختار شهرهای ایران را رفته‌رفته تغییر می‌داد. قزاق قلدر، شد شاه ایران. شد داعیه‌دار مدرنیته. خواست‌فی‌الفور، ضربتی، چکمه‌ای همه‌کار بکند که کرد. ایلات و عشایر را «تخته‌قاپو» کرد. بهداشت و درمان را سرووضعی داد. توقف مدرنیزاسیون ایران را درگرفت. جمعیت زیاد شد. مدنیت معنا پیدا کرد. داهاتی‌ها هجمه کردند به شهر. لاجرم شهر بزرگ‌وبزرگ‌تر شد. شهر منجر شد. اغلب بی‌توجه به ساختارهای تاریخی شهرها، خیابان‌کشی‌های نابخردانه در جهت رفع نیازهای ترافیکی و تفکیک زمین صورت گرفت. پس از آن دوران نیز این روند در گسترش شهرها به طرز اسفابری ادامه یافت. به قسمی که امروزه حتی شهرک‌ها و شهرهای جدیدی که اطراف کلان‌شهرها در بستری بکر متولد می‌شوند، نطفه‌ای نامشروع و بی‌پن از آنها هستند؛ کلان‌شهرهایی که خود بی‌توجه به یک اصل اساسی توسعه یافته‌اند و آن اصل اساسی «انسان» است. شهرها، فاضلاب ماشین‌ها هستند و گوپی انسان به‌مثابه شهروند در شکل‌گیری آنها نقش چندانی بازی نمی‌کند. سلطه پلانمنازع ماشین‌بر بر شهر معاصر به این «ازهم‌گسختگی» شهری دامن زده است. شهرهایی که توسط ماشین‌ها به‌لبعده شده‌اند، حضور فیزیکی انسان را در بستر خویش به شکلی دیگر بازتعریف می‌کنند؛ انسان‌های پیاده و انسان‌های سواره. بی‌شک، تسهیل و تسریع جابه‌جایی و حرکت انسان در شهر تحفه‌ای بود که ماشین به ارمان‌آورد. اما درعین‌حال این تحفه دو مار در آستین داشت: یکی دود و دیگری ترافیک. ترافیک بغرنج و آلودگی هوا، پلای جان شهرها شد. جرج جیکوبز، نویسنده و نظریه‌پرداز برجسته، نیم قرن پیش از این، در کتاب «زندگی در شهرهای بزرگ آمریکا» به‌ظرافت به این نکته اشاره می‌کند به این مضمون که «ترافیکی در شهرها وجود نخواهد داشت مگر اینکه خود شهرها این امکان را برای ماشین‌ها فراهم آورده باشند». او حتی را فراتر می‌نهد (و تومپلر) و با مسیب اصلی نابودی اجتماعات (communities) آمریکایی قلمداد می‌کند: «این «تئوریون» یا «مواد مخدر» نیست که عامل اصلی نابودی اجتماعات آمریکایی است، بلکه این «تومپلر»‌ها هستند که آتش بر خرمن این جوامع زده‌اند». شهرهای ما در چنگال تومپلر‌ها گرفتار آمده‌اند. ناگفته پیداست معضل ترافیک فقط به آلودگی هوا ختم نمی‌شود. درگیری روزمره شهروندان با غول ترافیک، آن را به مسئله‌ای بغرنج در مباحث جامعه‌شناختی تبدیل کرده است. تأثیرات روانی ترافیک بر شهروند، به هرچه پرترش‌ترشدن فضای شهر دامن می‌زند. شهروند استفاده‌ی کامل را در این موقعیت تجربه می‌کند. او به خوبی می‌داند وقت و انرژی فراوانی در این کشمکش شهری

درباره باجی که می‌پردازیم

انسان؛ حلقه گمشده معماری شهرهای ما



عکس: امحدرضا حکیمی‌نژاد

هدر می‌دهد. تحقیقات نشان می‌دهند ترافیک حتی بر تعاملات اجتماعی تأثیر مستقیم می‌گذارد. حضور ماشین‌ها، ارتباطات انسانی را در شهر تحت‌الشعاع قرار می‌دهد. در شهری که فضای غالب در اختیار ماشین‌هاست، آدم‌ها کمتر امکان پیاده‌روی دارند. کمتر به یکدیگر برخورد و کمتر گفت‌وگو می‌کنند. کمتر چشم‌ها به چشم‌ها گره می‌خورد. کمتر لیخنده را ردوبدل می‌شوند. آدم‌ها سوار بر آهن‌قراضه‌هاشان، این «جنگل بتونی» را می‌بینامید بدون آنکه با شهر دیالوگی واقعی برقرار کنند.

هرچند شکل شهر همیشه دغدغه معماران و به‌ویژه شهرسازان بوده است، اما دریغ که بسط و گسترش شهرهای ما اغلب در گرو فلان باجی است که به بهمان سازمان باید داده شود تا بتوان برچی ۲۰ طبقه را در کوچه‌ای شش متری چپاند؛ توجه‌نکردن طرح‌های بالادست به هماهنگی و هارمونی جداره‌های شهری و بی‌وقتی در توزیع کاربری‌ها و فعالیت‌ها، اغلب، خیابان‌های شهری‌ای بدون‌هیچ‌گونه نظم و کیفیت بصری ایجاد کرده است. در چنین وضعیتی است که هر چه می‌خواهیم می‌تواند بسازد و در این بازار مکاره، هویت شهر، اولین قربانی این بی‌بندوباری و آلودگی شهری است. مخلص کلام اینکه وضعیت نابسامان و منظر بسیار نامطلوب -اگر نه همه- بسیاری از شهرهای ما متأثر از نبود آگاهی عمومی، شفافیت‌نداشتن سیاست‌گذاری‌های کلان مملکتی و بی‌مسئولیتی حریصانه سازوبفروش‌هاست؛ همان‌ها که به همان ضوابط نیم‌دست شهرداری‌ها هم وقتی نمی‌نهند یا با کمال میل، سر کیسه را شل کرده تا عرصه را عیان و راه هم‌بهم‌نمایند!

یکی از اصلی‌ترین معضلات شهرهای ما همان‌گونه که ذکر شد، بی‌توجهی به انسان به‌عنوان شهروند است؛ شهروند، به‌عنوان کسی که در شهر زندگی می‌کند و حق استفاده از آن دارد. ریچارد راجرز، معمار و طراح شهر، در کتاب «شهرهایی برای یک سیاره کوچک» از نقش شهر در آفرینش چیزی به نام «شهروند» می‌گوید: «ما شهرها را می‌سازیم و شهرها، شهروندان را». شهر بی‌انسان به خانه ارواح می‌ماند. شهرها بدون حضور آدم‌ها واقعیت نخواهند داشت؛ ششتی خشت و سنگ خواهند بود اینشتنه در بستری که به آن خیابان،

بازتاب

ونیز، سوریه، بهرام شیردل

بهزاد اتابکی - پرشیا قره‌گزلو-



«معماری»

«من لیدر معماری ایران هستم اما در سایه!»

رفتہ‌اند و برخی به نمایش آثار خود پرداخته‌اند، مختص شرکت‌کنندگان ایرانی نیست. همان‌گونه که حضور چندتنه مختص ایران نیست. با نیم‌نگاهی به سایت رسمی بی‌نال، حضور چندانکه همه کشورها قابل اثبات و در راستای برنامه‌های بی‌نال است. برای مثال، در بخش دعوت‌های آرانوا از معماران، معماران شهیری مانند برادران آیریس ماتئوس از پرتغال، رنزو پیانو از ایتالیا، کنگو کوما، اتلیه باو، شوکیرو بان و تانائو آندو از ژاپن، واک شو از چین و بسیاری دیگر شرکت و آثارشان را مرتبط با موضوع بی‌نال مطرح کرده‌اند. به نظر می‌رسد اشارات بهرام شیردل بیشتر به همین مدیر بخش و شرکت‌کنندگان دعوت‌شده از سوی شخص آراواناست. واو استودیو از ایران با طرح موضوع آثار معماران پس از انقلاب در این بخش شرکت دارد. بخش پایوین‌های ملی، گسترده‌ترین قسمت این نمایشگاه است و کشورهای که سابقه حضور چندین‌ساله در این نمایشگاه دارند، در باغ معروف جاردینی در ونیز،

راه یا چیزی شبیه به این می‌گویند. در شهر بی‌انسان، انسان‌ها زندگی می‌کنند اما شهر را زندگی نمی‌کنند. آدم‌ها حضوری در شهر ندارند. اگر هم حضوری دارند، مکتی ندارند، چراکه جایی برای مکت ندارند! در حال گذرند بر پیگره سخت ماشین‌ها و خیابان‌ها، خیابان برای آنها نیست، شهر برای آنها نیست، شهر در تسخیر اتومبیل‌هاست. پرسش جالش‌برانگیز این است که چگونه شهرهای ما انسان‌گرا خواهند بود؟ چگونه شهروندان، شهر را خواهند زیست؟ چگونه خود را جزئی از شهری که در آن زندگی می‌کنند، قلمداد خواهند کرد؟ چگونه حس تنق به شهر در شهروندان پدیدار خواهد شد که آن را ملک غیر نهندارند؟ راه‌حلی که در شهرهای خشک و صنعت‌زده جهان امروز برای برطرف‌کردن این جالش در نظر گرفته شده را می‌توان در بازتعریف فضاهای باز شهری، میادین شهری و فضاهایی که به حرکت پیاده‌ها در شهر توجه می‌کنند، جست‌وجو کرد؛ فضاهایی که حتی‌المقدور از حضور ماشین‌ها در آن خبری نیست؛ فضاهایی که فعالیت‌های انسانی در آنها اتفاق می‌افتد. به معنای واقعی کلمه، این فضاها گشادگی‌هایی هستند که به‌عنوان تنفسگاهی برای شهر عمل می‌کنند. تراکم انبوه ساختمان‌ها و خیابان‌ها در اینجا به فضاهای پیاده مبدل می‌شوند. این دقیقاً همان چیزی است که شهرهای ما از فقدان آن رنج می‌برند. البته باید به این نکته اذعان کرد خلق این‌دست فضاها، قبل از هر چیز، مسئولزم فراهم‌کردن زیرساخت‌های فرهنگی، اجتماعی و سیاسی است که فلسفه وجودی این فضاها در شهرهاست؛ فضاهایی آزاد که شهروند آزادانه خود را در آن رها کند، تحت کنترل نباشد، راحت ببیند و راحت دیده شود. تصور ذهنی‌ای که شهروند ایرانی به لحاظ تاریخی، سیاسی و اجتماعی از حضور خود در فضای عمومی دارد، اساسا با تعریف چنین فضاهایی در شهر در تناقض است. این خود پرسش دیگری را پیش می‌کشد که حتی در صورت خلق چنین فضاهایی در شهر، این فضاها به چه میزان قادر خواهند بود به کارگرد اصلی خویش به معنای واقعی کلمه وفادار بمانند؟

✽ **دانشجوی دکتری برنامه‌ریزی شهری دانشگاه وست لاندن (University of West London)**

طراحان و مدیران هنری رسمی پایوین ملی ایران انتخاب شدند. با وجود سابقه نافرجام اکثر مسابقات معماری در ایران، این‌بار طرح برگزیده در زمانی کوتاه و با مشارکت جمعی به ثمر رسید و برخلاف اظهارنظر بهرام شیردل، به آثار معماران برنده مسابقه که خود معمار و طراح پروژه‌های متعدد بوده‌اند، اختصاص نداشت، بلکه به تحقیق دامنه‌دار آنان در بافت‌های فرسوده، تخریب‌های هکتاری در منطقه تاریخی تهران، نقش مدرنیته در ساختار محله‌های مرکزی تهران و یک پروژه از مهندسان مشاور عمارت خورشید درباره باززنده‌سازی روستای اصفهک اختصاص یافته است. این پایوین ملی شامل دو بخش کلی و توأم است: نخست طرح بدنه و ظاهر پایوین و سپس طرح محتوا که شامل چند قطعه فیلم کوتاه و در حال‌پخش است، این دو بخش به کمک یکدیگر بیان مفهوم اصلی طرح را برعهده دارند که همانا توجه به مشارکت مردمی و بررسی و یافتن نمونه‌هایی از ارتقای سطح کیفیت زندگی است؛ کیفیتی که کاهش آن متأثر از شرایط اجتماعی، اقتصادی و سیاسی دهه‌های اخیر ایران و بازتاب اقتصاد انباشتی مبتنی بر ساختمان‌سازی، تراکم و شهرفروشی، مهاجرت بی‌رویه به شهرهای بزرگ و حومه‌ها و طرح‌های بالادستی مهندسین مشاور بی‌توجه به اصل مشارکت انسانی در محله‌های گوناگون کلان‌شهر تهران و شهرهای بزرگ ایران است.

به غیر از اطلاعاتی که درباره بی‌نال ونیز ارائه شد، مطالب مهم دیگری در مصاحبه وجود دارد. مانند شکست مدرنیسم در ایران، فقدان لیدر معماری معاصر، ردشدن سریع از تأثیرگذاری معمارانی مانند وارطان آوانسیان، اظهارنظراتی درباره الصاق سوریه به فاتل ایران و بلایه که از غرب‌زدگی بر سر مردم سوریه آمده، نکاتی است که برای رد یا قبول آنها نیاز به پدیدآوردن شرایط گفت‌وگو با متخصصان هر امر است و هر بار نمی‌توان با تحسین و تخطئه به‌سادگی از آن گذشت. امید است بزودی به شرایط این گفت‌وگو دست یابیم.

✽ **معماران و مدیران هنری غرفه ملی ایران در دوسالانه معماری ونیز ۲۰۱۶**

معماری

بیشتر می‌اندیشند کمتر می‌سازند

علی خیابانیان؛ معماری دهه‌های ۴۰ و ۵۰ کشور، خود شاهدان بی‌مدعی این قضیه‌اند که معماران توانا و اندیشمندی در کنار تحصیل در غرب، با شناخت و درک درستی از معماری ایران توانسته‌اند به حکم خلاقیت، حرمت به اندیشه و خویشتن، آثار بی‌نظیری را در نوع خود بیافرینند. مهم‌ترین ویژگی معماران و هنرمندان گذشته ما تفکر خلاق و واگرایی آنهاست. آموزه‌های فنی، هنری و فلسفی آنها در مراحل بعدی، حائز اهمیتند. ارتقای سطح آگاهی و خلاقیت شخص، ظرفیت‌های جدیدی را از درک هستی و پدیده‌های اطراف ایجاد می‌کند. هرقدر این اتصال قوی‌تر و عمیق‌تر باشد، نفوذ ایده‌های نو و آگاهی به ذات اشیا و در نهایت معماری بیشتر خواهد بود. مبانی نظری و پشتوانه فکری معماران از دیرباز نقشی حساس و تعیین‌کننده در شکل‌گیری و نوع روند طراحی معماری، برعهده داشته‌اند؛ به‌گونه‌ای که معماران موفق، در زمینه‌های مختلف فنی و هنری به مطالعه و تجربه پرداخته و با تأکیدی خاص بر شیاع آگاهی معمار و نوع سازماندهی ذهنی او در ایجاد و شرایط مختلف، شخصیتی چندبُعدی از خود ارائه داده‌اند. علوم (روان‌شناسی، جامعه‌شناسی، فلسفه و تاریخ) و رشته‌های هنری (هنرهای تجسمی، موسیقی و…) در ساختار فکری معمار خیزند. مجموعه‌گزیده‌های یادشده تشکیل کلیتی را می‌دهند که در عین راهگشا بودن و تجویز ابزارهای مناسب، بر مضمون هویت معماری می‌افزاید و ذهن طراح را برای آفرینش بهتر می‌آماده می‌کند. معمارانی که بیشتر می‌اندیشند و

زمان بیشتری را برای تفکر و تفحص اختصاص می‌دهند، کمتر می‌سازند. کسانی که بیشتر می‌سازند، لاجرم زمان کمتری را برای مکاشفه و تفکر از اختیار دارند. قبول که معماران گذشته، بر ادبیات و فلسفه و مباحث مذهبی و هنری اشراف داشته‌اند و از ذوق و دانش دانشمندانی چون شیخ بهایی و سایر بزرگان نمی‌توان به‌راحتی گذشت، اما آنچه مسلم است ابهت و معنویت موجود در مسجد شیخ لطف‌الله اصفهان زاییده شهر خلاقه و شهودی اوست که توانسته، چنین شاهکاری را خلق کند. متأسفانه گروهی از محققان معاصر کشور خاستگاه و رموز معماری شیخ را در کتب و اشعار او جست‌وجو می‌کنند و سعی دارند که کانسپت و ساختاری را از بین اشعار و اندیشه‌های او به دست آورند و آن را به معماری تبدیل کنند و به عمق مشابهی از معماری گذشته دست یابند. ادبیات و فلسفه و سایر علوم اگر مطالعه و تدریس می‌شوند به‌خصوص در عرصه معماری، تنها به سبب سازماندهی فکری هنرمند و نحوه اندیشیدن اوست نه‌اینکه در آرای سهروردی و دریدا به تحقیق و یافتن مفاهیمی بیزاریم که مستقیماً قابل‌تجسم و طرح در حیطه معماری باشند. اندیشه و آگاهی در انسان، عموماً بواسطه علایم انسانی، تقویت و گسترش می‌یابد و معماری و سایر رشته‌های هنری در مرحله دوم بواسطه علوم یادشده در ذهن

به غیر از اطلاعاتی که درباره بی‌نال ونیز ارائه شد، مطالب مهم دیگری در مصاحبه وجود دارد. مانند شکست مدرنیسم در ایران، فقدان لیدر معماری معاصر، ردشدن سریع از تأثیرگذاری معمارانی مانند وارطان آوانسیان، اظهارنظراتی درباره الصاق سوریه به فاتل ایران و بلایه که از غرب‌زدگی بر سر مردم سوریه آمده، نکاتی است که برای رد یا قبول آنها نیاز به پدیدآوردن شرایط گفت‌وگو با متخصصان هر امر است و هر بار نمی‌توان با تحسین و تخطئه به‌سادگی از آن گذشت. امید است بزودی به شرایط این گفت‌وگو دست یابیم.

ستون دوم

هوای باغ نگرديم ودور باغ گذشت...



«علی اعطا»

کجاست بام بلندی؟

و نردبان بلندی؟

که بر شود و بماند بلند بر سر دنیا

و بر شوی و بمانی بر آن و نعره برآری؛

هوای باغ نگرديم و دور باغ گذشت! ... (منصور اوجی)

جای شگفتی بسیار است که در شهرهای امروزین ما، هنوز که هنوز است جریان ساخت‌وساز از یک‌سو و باغ‌ها و درختان و فضاهای سبز از سوی دیگر، در نبردی تمام‌عیار قرار دارند. در سال‌های اخیر در تعدادی از کلان‌شهرها - و احتمالاً بیش از همه، در تهران - جریان اقتصادی قدرتمند ساخت‌وساز، به یاری مسامحه‌کاری برخی دستگاه‌های متولی اجرا و قانون‌گذاری امر ساخت‌وساز، بسیاری از باغ‌های موجود را بلعیده‌اند و انبوهی از ساختمان‌های متراکم را جایگزین آنها کرده‌اند. بخشی از این فضاهای سبز، باغ‌هایی خصوصی بوده که چنان‌که در ادامه توضیح خواهم داد، به کمک مصوبه موسوم به «برج باغ»، با شکلی قانونی امکان تخریب این باغ‌ها فراهم شده و بخش دیگری به فضاهایی مربوط است که ممکن است مالکیت خصوصی نداشته باشد.

آخرین هشدار مربوط به امکان و احتمال تخریب فضاهای سبز و ازبین‌بردن درختان را به‌تازگی از یکی از اعضای شورای شهر تهران در جلسه علنی روز سه‌شنبه هشتم تیر ۹۵ شنیدم.

در خبری که در همین تاریخ در خبرگزاری ایسنا منتشر شده، آمده است رئیس کمیسیون سلامت، محیط‌زیست و خدمات شهری شورای شهر تهران درباره زمینی پردخت در منطقه ۲۲ تهران که به تعاونی مسکن کارکنان حوزه معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران تعلق دارد، هشدار داده، با این مضمون که باید مانع قطع این درختان شد و باید برای اعضای این تعاونی مکان مناسبی تأمین شود.

مصوبه «برج باغ» چه می‌گوید؟

خاصه موضوع این است در مصوبه‌ای که در اسفندماه ۸۲ در شورای شهر تهران به تصویب رسید و در سال ۸۳ ابلاغ شد، مقرر شد در باغ‌های تهران سطح اشغال به جای ۶۰ درصد به ۳۰ درصد کاهش پیدا کند، اما تراکم تأمین شود. مثلاً اگر ساختمانی با سطح اشغال ۶۰ درصد و تراکم مجاز، باید در پنج طبقه ساخته می‌شد، مصوبه مذکور چنین امکانی را فراهم می‌کرد که ساختمان در سطح اشغال ۳۰ درصد و به منظور تأمین تراکم مجاز اولیه، در ۱۰ طبقه ساخته شود.

این مصوبه، اگرچه ظاهری موجه و حتی جذاب برای حفظ باغ‌های تهران داشت، اما درعمل موجب نابودی بخش عظیمی از باغ‌های شهر شد. برای مثال، در بسیاری از موارد، سطح اشغال ۳۰ درصد در زیر زمین، امکان تأمین پارکینگ و دسترسی‌های آن را فراهم نمی‌کرد و درنتیجه، از سطح اشغال ۳۰ درصد در زیر زمین به شکل محسوسی تجاوز می‌شد. طبیعی است در این حالت دیگر نمی‌توان بخش قابل‌توجهی از درختان را حفظ کرد و عملاً ممکن بود درختان قدیمی و تئومند قطع شوند و درنهایت روی خاک دستی تازه، درختانی تازه کاشته شوند؛ آن هم در شرایطی که زیر این خاک دستی طبقات زیر زمین قرار داشت، باری، مصوبه موسوم به برج باغ درعمل، در دهه گذشته مسبب نابودی بخش عمده‌ای از درختان شهر شد.

باغ‌های تهران و میراث طبیعی

در یک ارزیابی کلی می‌توان گفت روند توسعه تهران، منطق بر ویژگی‌های طبیعی آن صورت نگرفته است. یکی از مصادیق آن همین باغ‌های شهر است که آنها را به‌عنوان پتانسیل و مزیت ارزشمند برای این شهر می‌شناسیم. این باغ‌ها میراث طبیعی این شهر بوده‌اند. چنان‌که پژوهشگران تاریخ باغ و باغداری در این منطقه جغرافیایی را به قبل از دوران صفویه مربوط می‌دانند، در فارسنامه ابن‌بلخی (۵۰۰ تا ۵۱۰ قمری) از درختان انار تهران صحبت به میان آمده و یک قرن بعد از آن، یاقوت حموی در کتابش از باغ‌های مصفا و زیبای تهران یاد می‌کند.

چنان‌که در کتاب آثارالایلا قزوینی (۶۶۱ قمری) نیز درباره تهران آمده است که «تهران قریه بزرگی است از قریه‌های دارای باغ و بوستان و درخت و میوه».

در ۵۰۰ سال اخیر از دوران صفویه بدو سئز در تهران، بسیاری از باغ‌ها شکل گرفته‌اند و در نتیجه آن تهران در طول تاریخ همواره به‌عنوان منطقه‌ای پر از باغ شناخته می‌شده است. در دوران معاصر، به واسطه کم‌توجهی به میراث طبیعی و مسائل اجتماعی-که در جای خود قابل بحث است- و سطره جریان ساخت‌وساز، این پتانسیل و مزیت طبیعی شهر تهران، در معرض بی‌توجهی جدی قرار گرفت. بعد از انقلاب اسلامی، با وجود مصوبه شورای انقلاب در سال ۵۹، که با قطعیتی قابل‌توجه، درباره ازبین‌بردن هرگونه باغ - آن هم در شرایطی که باغ در مالکیت خصوصی باشد - هشدار می‌دهد، با هم می‌بینیم به واسطه مسامحه‌کاری‌های برخی دستگاه‌های متولی، جریان پورقدرت ساخت‌وساز و میل سیری‌ناپذیر به ساخت‌وساز هرچه بیشتر و در کنار آن، برخی مسامحه‌کاری‌ها در حوزه قانون‌گذاری، باغ‌های تهران مسیر نابودی را پیموده‌اند. نکته قابل‌توجه در مصوبه شورای انقلاب با عنوان «لایحه قانونی حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها» مصوب یکم خرداد ۱۳۵۹ در اینجاست که براساس این مصوبه «درصورتی‌که قطع درخت از طرف مالکین به نحوی باشد که باغی را از بین ببرد و از زمین آن به صورت تفکیک و خانه‌سازی استفاده کند، همه زمین به نفع شهرداری ضبط می‌شود و به مصرف خدمات عمومی شهر و محرومین می‌رسد».

امروزه در بسیاری از شهرهای توسعه‌یافته جهان، محورهای توسعه همواره بر مبنای پتانسیل‌های طبیعی شهر ترسیم می‌شود. روشن است فضاهای سبز، آن هم از نوع باغ‌هایی با قدمت تاریخی، از ارزش‌های بی‌جایگزین شهر به شمار می‌آید.

امروز بسیاری از باغ‌های پایتخت از بین رفته است. اگر عاقل باشیم، راه را بر این نبرد تمام‌عیار میان لجام‌گسیختگی رشد ساختمان‌ها از یک‌سو و معدودباغ‌های باقی‌مانده از سوی دیگر، خواهیم بست.

اکتون که بدنه اجتماعی و بخش قابل‌توجهی از مسئولان در امر حفظ میراث طبیعی همراه و هم‌سخن است، این فرصت را نباید از دست داد. محورهای توسعه شهر، اگر بر خطوط میراث طبیعی ترسیم نشود، بی‌تردید راه به بیراهه خواهد برد.