

## گفتگو با دکتر علیرضا شریفی یزدی، روان‌شناس اجتماعی

### تقاطع ایستگاه‌ها یا تضارب فرهنگ‌ها؟



در کلان‌شهرهای ایرانی در ابتدا هویت‌محله محور وجود داشت، یعنی هر محله‌ای برای خودش آداب و رسوم و چارچوب‌های گوناگون داشت اما حالا این مرزها شکسته شده، زیرا بسیار از اهالی محل در سایر محلات تردد می‌کنند و کنش و واکنش‌های گوناگون را با خود به محله می‌آورند.

نکته بعدی این‌جاست که وقتی ایستگاهی در محله‌ای راه می‌افتد باعث ورود افراد مختلف به آن منطقه می‌شود. گروهی از افراد که منطقه آن‌ها تحت پوشش مترو نیست، وسیله نقلیه‌شان را در این محل پارک می‌کنند و با مترو جابه‌جا می‌شوند و در نتیجه این اتفاق هم جابه‌جایی فرهنگی رخ می‌دهد.

جابه‌جایی فرهنگ را نباید به عنوان حسن یا عیب در نظر گرفت و نگاه ارزشی به آن داشت. باید بپذیریم که در دوران معاصر چه بخوایم و چه نخواهیم، انتقال فرهنگ به اشکال مختلف روی خواهد داد. این انتقال می‌تواند در شکل‌های مختلف وسایل نقلیه درون‌شهری و برون‌شهری رخ دهد و این روزها مترو یکی از اثرگذارترین شیوه‌های انتقال فرهنگی است.

اما این انتقال فرهنگ، ناخواسته آسیب‌هایی را نیز در پی دارد. در گذشته محله‌ها با هم تفاوت‌هایی داشتند؛ محله‌های بالای شهر سبک زندگی، تعاملات و رفت‌وآمدهای خاص خودشان را داشتند و در جنوب شهر نیز شرایط دیگری حاکم بود. این روزها این تعاملات دگرگون شده و سهولت در جابه‌جایی سبب می‌شود اقشار فرودست هم به مناطق دیگر بروند و در خیابان‌ها قدم بزنند و خودروها و سبک ساختمان‌ها را بنگرند و نگاهی نسبی در زمینه تفریحات قشر بالای جامعه داشته باشند. این آگاهی، زمینه خلاء، سرخوردگی و احساس عقب‌ماندگی و احساساتی نظیر اضطراب و سرخوردگی را در افراد ایجاد می‌کند.

اگر نگاهی کلان‌تر به این موضوع داشته باشیم پس از این جابه‌جایی در شهر، ارزش‌های مادی برای جوانان مطرح می‌شود، بسیاری از آن‌ها حاضرند برای رسیدن به آنچه ایده‌آل ذهنیشان است به هر کاری دست بزنند و این امر خودش را در قالب آسیب‌های اجتماعی نشان خواهد داد. گاهی نرسیدن به رویاها سبب می‌شود افراد دچار سرخوردگی شوند و به سمت ناهنجاری‌هایی همچون اعتیاد بروند و گاهی هم نوعی تقابل بین طبقات جامعه ایجاد می‌شود و طبقه ضعیف‌تر احساس بی‌عدالتی و نابرابری می‌کند، در نتیجه همین احساسات، خصومت در بین طبقات اجتماعی افزایش می‌یابد و آسیب‌ها را افزایش می‌دهد.

اگرچه این برخوردها ممکن است جنبه مثبت هم داشته باشد و سبب ایجاد انگیزه در میان افراد شود و آن‌ها را وادار کند تلاش و کوشش بیشتری انجام دهند تا بتوانند شرایط زندگی‌شان را تغییر دهند. در هر صورت هر دو وجه ماجرا می‌تواند برای افراد صادق باشد. به هر حال افرادی که در طبقات بالای جامعه قرار دارند اغلب با ماشین‌های لاکچریشان تردد کرده و کمتر از وسایل نقلیه عمومی استفاده می‌کنند اما قشر ضعیف و فرودست شاید بتوانند در چنین شرایطی در جهت تعدیل فاصله طبقاتی گام بردارند.

#### مشاهده عینی این شرایط، سبب گسست بیشتر اجتماعی نخواهد شد؟

این گسست به طور طبیعی وجود دارد، زیرا اگر گسست رخ نمی‌داد به قول گذشته که از چهارپایان برای سفر استفاده می‌کردند و بدین شیوه از شرق به غرب یا شمال به جنوب سفر می‌کردند، جابه‌جایی فرهنگ به کندی صورت می‌گرفت اما بدتر که وسایل تندرترتری از قبیل قطار، کشتی و هواپیما آمدند، مکان‌های مختلف در زمان‌های کوتاه در دسترس قرار گرفتند.

مردم و اعداد پایین این شاخص به معنای رفاقت اقتصادی (است) شاخص مهمی در اقتصاد و جامعه‌شناسی است که در این شرایط بیشتر برای مردم قابل لمس خواهد بود. عموماً این گسست از قبل وجود داشته اما چون تردد در سایر محلات نبوده، افراد آن را کمتر احساس می‌کردند.



مینا حیدری

زندگی زیرزمینی مردم تهران از آغازین لحظات روز در قطارهای مترو آغاز می‌شود، خطوطی که شمالی‌ترین نقطه شهر را به جنوبی‌ترین بخش آن پیوند می‌دهند یا شهروند شرق نشینی را به بافضاهای ناشناخته شهر آشنا می‌کند و امکان تبادل و حتی تضارب فرهنگ‌ها را با خود به همراه دارد. حالا دیگر شمال و جنوب شهر آن قدرها از هم دور نیستند و شما با سوار شدن به یک قطار می‌توانید فضاهای گوناگون شهری را تجربه کنید؛ شهری که حالا مشکل از هزران فرهنگ و خرده‌فرهنگ است. اگر از این بستر برای تبادل و نه تضارب (آ) استفاده شود، شاید بتوان مترو را تبدیل به چهارراهی برای گفتگو کرد؛ جایی که در آن فاصله طبقاتی رنگ و بیزاد و شهر برای همه شهروندانش محلی برای زندگی باشد. در مورد این موضوع با دکتر علیرضا شریفی یزدی، روان‌شناس اجتماعی به گفتگو نشستیم.



**مترو در شهر تهران و سایر شهرهایی که خطوط مترو دارند تبدیل به محلی برای برخورد فرهنگ‌ها شده است و افرادی که از نقاط مختلف شهر می‌آیند در این مکان با هم همسفر می‌شوند و در اندک زمانی می‌توانند فضاهای گوناگون شهری را تجربه کنند. این روند چه مزایا و آسیب‌هایی می‌تواند در پی داشته باشد؟**

پی‌یر بوردیو (PIERRE BOURDIEU)، جامعه‌شناس و مردم‌شناس فرانسوی در بحث فضاها و جامعه‌شناسی فرهنگی، مطالعات گسترده‌ای دارد. او معتقد است فضاهایی وجود دارند که سبب انتقال فرهنگ‌ها و ارزش‌ها می‌شوند و فرهنگ از یک نقطه به نقطه دیگر جابه‌جا می‌شود. بوردیو می‌گوید در جامعه سرمایه‌های مختلفی اعم از سرمایه اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی وجود دارد و به فرهنگ باید به عنوان یک موجود زنده نگریست که همیشه سیال و روان است و از جایی به جای دیگر و از نقطه‌ای به نقطه دیگر تغییر می‌کند و معمولاً حالت آیشاری دارد؛ یعنی در برخی موارد فرهنگ غنی‌تر است و جذابیت بیشتری دارد اما در مواردی دچار خلاء و کمبود است.

از حدود ۱۰۰ سال پیش، وسایل حمل و نقل عمومی که مترو نیز یکی از آن‌هاست ابزار مهمی در جابه‌جایی فرهنگ محسوب می‌شوند. در زمان گذشته که از چهارپایان برای سفر استفاده می‌کردند و بدین شیوه از شرق به غرب یا شمال به جنوب سفر می‌کردند، جابه‌جایی فرهنگ به کندی صورت می‌گرفت اما بدتر که وسایل تندرترتری از قبیل قطار، کشتی و هواپیما آمدند، مکان‌های مختلف در زمان‌های کوتاه در دسترس قرار گرفتند.

مردم و اعداد پایین این شاخص به معنای رفاقت اقتصادی (است) شاخص مهمی در اقتصاد و جامعه‌شناسی است که در این شرایط بیشتر برای مردم قابل لمس خواهد بود. عموماً این گسست از قبل وجود داشته اما چون تردد در سایر محلات نبوده، افراد آن را کمتر احساس می‌کردند.

**آیا مترو در سایر کشورهای جهان نیز چنین نقشی را دارد و این انتقال فرهنگی در سایر کشورها نیز رخ می‌دهد؟**

این اتفاق در سایر کشورها نیز رایج است. اگر سری به متروی مسکو بزنید گویا در یک گالری بسیار بزرگ و زیبا قدم می‌زنید و یکی از جاذبه‌های گردشگری شهر مسکو قطعا ایستگاه‌های مترو آن است که یکی از کهن‌ترین و باشکوه‌ترین شبکه‌های زیرزمینی در جهان به حساب می‌آید. ایستگاه‌های بزرگ و پرفضای این سیستم مترو که با ذهنیت ستایش از دولت کمونیست حاکم وقت بنیان‌گذاری شده بود، با مجسمه‌های مرمری، دیوارهای موزائیک و شیشه‌های رنگین تزئین شده است و متروی مسکو روزانه مسافران زیادی را بین کلیه خطوط خود جابه‌جا می‌کند. طبق آمار اعلام‌شده در هفته حدود ۹ میلیون نفر در ایستگاه‌های متروی این شهر در حال رفت‌وآمد هستند. متروی مسکو از ۱۴ خط و ۲۱۲ ایستگاه تشکیل شده است و مسیری حدود ۳۶۰ کیلومتر را طی می‌کند. ۴۴ مورد از این ۲۱۲ ایستگاه، مراکز تاریخی هستند و از مهم‌ترین جاذبه‌های گردشگری شهر به شمار می‌آیند، بنابراین در چنین شرایطی حتماً تعاملات فرهنگی و اجتماعی گسترده‌ای شکل می‌گیرد.

در ژاپن، در حالی که خود سیستم مترو تا حد زیادی در مرکز شهر قرار دارد، خطوط از طریق خدمات گسترده به خطوط راه‌آهن شهری و حومه به بیرون گسترش می‌یابند و در شهرهای دیگری مانند اوزاکا و کیوتو نیز امکانات مترو به خوبی گسترش یافته‌اند و همین گستردگی، زمینه را برای توسعه فرهنگی فراهم می‌کند. متروی فرانسه نیز بخشی از سامانه ترابری شهری پاریس است که در فرانسه آن را به نام متروپولیتن می‌نامند. آثار معماری به سبک هنر نئی موجود در این مترو شهرت جهانی دارد و از سامانه‌های جذاب حمل و نقل در دنیاست و همین امکانات، بستر تعاملات فرهنگی را فراهم می‌کند.

درآمد و پول بین افراد مختلف جامعه است و آنچه به‌عنوان اختلاف طبقاتی در جامعه می‌شناسیم، به وسیله ضریب جینی محاسبه می‌شود) جامعه را اصلاح کنیم و تا جایی که ممکن است شاخص فلاکت را پایین بیاوریم و به زبان ساده‌تر وضعیت معیشتی مردم را بهبود بخشیم.

خدمات عمومی باید در شهرها عادلانه توزیع شوند، یعنی مناطق جنوبی همواره زیر آب برف و باران شمال تهران نباشند و زیرسازای در سطح شهر و ملبان شهری به صورت متوازن و یکپارچه انجام شود. مسأله آموزش عمومی از طریق رسانه‌ها امری است که در کوتاه‌مدت می‌توان به آن پرداخت و به‌عنوان یک مسکن می‌تواند شرایط را بهبود ببخشد و در نهایت بهترین اقدام، کاهش فاصله طبقاتی و افزایش امکانات در مناطق کم‌برخوردار است. پنهان کردن اختلاف طبقاتی، راه‌حل مسأله نیست.

**آیا ایستگاه‌های مترو می‌توانند محلی برای تبلیغات فرهنگی باشند و سبب توسعه فرهنگی در شهر شوند؟** فضاهای عمومی و پر تردد مانند ایستگاه‌های مترو می‌توانند مراکز مهم تعامل و انتقال فرهنگ، ارزش‌ها و هنجارهای فرهنگی باشند؛ چنانچه در سال‌های قبل دیده می‌شد که مناطق جنوبی تهران بافت مذهبی‌تری داشتند و پوشش خانم‌ها عموماً چادر بود و در شمال تهران کمتر افراد محجبه مشاهده می‌شد اما هم‌اکنون در دورافتاده‌ترین نقاط شهری، انواع پوشش قابل رؤیت است. این اتفاق در نتیجه تعامل شهروندان می‌افتد.

البته رسانه‌های فارسی‌زبان نیز در انتقال این فرهنگ نقش دارند اما مترو به‌عنوان یک وسیله نقلیه عمومی که جمعیت بسیاری از آن استفاده می‌کنند بسیار مهم است و بسیاری از تعاملات فرهنگی در این مکان اتفاق می‌افتد و ما بدون این که در جریان باشیم در معرض این تعامل قرار می‌گیریم.

**در مترو شاهد مواردی مانند مشاغل کاذب یا اتفاقاتی نظیر خودکشی هستیم، آیا این اتفاقات بخشی از دامنه‌ها و تبعات متروست یا تبعات اجتماعی است که به مترو کشیده می‌شود؟**

مترو را نمی‌توان خارج از فضای شهری تجزیه و تحلیل کرد و دقیقاً بخشی از آنچه زیر پوست شهر رخ می‌دهد در مترو نمود پیدا می‌کند. مثلاً وقتی درباره دستفروشی صحبت می‌کنیم این گونه نیست که این پدیده صرفاً در مترو مشاهده شود، زیرا این افراد عموماً از اقشار ضعیف جامعه هستند و اغلب از دارایی‌های شهروندی جز آنچه می‌فروشند سهمی در بساط ندارند و نمی‌توانند برای خود محل کسبی فراهم کنند، بنابراین دستفروشی می‌کنند و اگر مترو نباشد قطعا آن‌ها همین کار را در جایی دیگر انجام می‌دهند. در مورد خودکشی نیز همین مسأله صادق است، یعنی مشکلات فردی و اجتماعی، افرادی را که زمینه خودکشی دارند به این کار وادار می‌کند و اگر این اتفاق در مترو رخ ندهد در جای دیگر رخ خواهد داد.

مسأله درددل کردن افراد به‌خصوص خانم‌ها در مترو و در ایستگاه‌های خلوت‌تر نیز پدیده‌ای قابل توجه است. بسیاری افراد در مترو گویا به دنبال کسی هستند که حرف‌هایشان را بشنود تا در مورد مسائل و مشکلاتشان با او گفتگو کنند و مترو جایی است که این امکان را برای افراد فراهم می‌آورد. سایر آسیب‌های اجتماعی نیز با توجه به شرایط جامعه در مترو وجود دارد. اگر کیف‌قاپی و سرقت موبایل در مترو اتفاق می‌افتد، بخشی از اتفاقاتی است که در سطح شهر رخ می‌دهد و در حقیقت مترو بخش کوچک‌شده فضای شهر محسوب می‌شود.

**گاهی در مترو گفتگوهای سیاسی و اجتماعی صورت می‌گیرد و مردم عقاید خود را با هم به اشتراک می‌گذارند و گاهی در این زمینه جر و بحث‌هایی نیز اتفاق می‌افتد. گاهی شرایط مترو مانند خرابی قطارها و تأخیر، سبب بروز اعتراضات جمعی در مترو می‌شود. آیا مترو می‌تواند پایگاه شکل‌گیری تحولات یا احیاناً اعتراضات اجتماعی باشد؟**

مترو نمی‌تواند پایگاهی برای شکل‌گیری تحولات اجتماعی محسوب شود اما انتقال‌دهنده وقایع است. در مترو مانند هر فضای عمومی دیگری که مردم در آن‌جا تردد می‌کنند بیشتر در مورد مسائل اجتماعی و اقتصادی و نه صرفاً سیاسی باهم صحبت می‌کنند و گاهی اعتراض، ناراضیاتی و ناراحتی‌شان را نیز نشان می‌دهند. شرایط قرار گرفتن در جمع به فرد این جسارت را می‌دهد که نظرش را بیان کند. گاهی حتی آن را فریاد بزند، این صدا در جمع شنیده می‌شود و فرد در همان جمع گم می‌شود و اغلب نیز کسی به او کاری ندارد. به هر حال مترو مکانی برای تعامل و تبادل اطلاعات است و نمی‌تواند پایگاهی برای اعتراضات باشد ولی می‌تواند مقدمه‌ای برای بروز وقایع و تحولات جامعه باشد.

**آیا با این گفتگوها فقط بار روانی مردم سبک می‌شود یا مقدمه‌ای برای تفکر به وجود می‌آید؟** طبیعتاً این جنس گفتگوها زمینه تفکر را ایجاد نمی‌کند و بحث تفکر، برآیندی بلندمدت است که در فضاهای عمومی اتفاق نمی‌افتد. اصولاً فضاهای عمومی مانند اتوبوس، مترو... بروزدهند تفکرات هستند نه ایجادکننده. اتفاقاتی که گاهی در مترو رخ می‌دهد از جنس اعتراض است و اعتراض‌ها هم ویژه انسان ناراضی است که قصد دارد خودش را تخلیه کند. بنابراین به افراد کمک می‌کند تا کمی بار روانیشان را سبک کنند، اما گاهی این مسأله، هشداردهنده و بیانگر آن است که سطح معیشتی در جامعه بالاست.

انسانی که احساس عدم امنیت و ناراضیاتی داشته باشد می‌تواند از مترو به‌عنوان کلاس درس استفاده کند و تصور کند که می‌تواند نظر را به هم بریزد و مسائل را درون خودش سرکوب نکند و در این میان دگرگانی نیز با او همراه خواهند شد.

بنابراین تحولات جامعه در سطح فضاهای عمومی مانند مترو به وضوح قابل مشاهده است و می‌تواند به عنوان مدلی برای پژوهش باشد.

**چطور می‌توان از مترو برای توسعه فرهنگی استفاده کرد و چه راهکارهایی در این زمینه می‌توان ارائه داد؟**

بهترین راه، استفاده از تجربه‌هایی است که در سایر ایستگاه‌های مترو جهان رخ داده است. در ایستگاه‌ها معمولاً رخدادهای کوچک اتفاق می‌افتد و مثلاً مردم می‌توانند مدت کوتاهی به موسیقی گوش کنند، یک موزیک فاخر بشنوند و لحظات روح‌خوای برایشان فراهم شود. ملبان درون مترو و ایستگاه‌های آن نیز می‌تواند در کاهش خشم، ناراحتی و استرس افراد مؤثر باشد و زمانی که فرد خسته از کار باز می‌گردد فضایی باشد که لحظه‌ای بتواند در آن‌جا آرام بگیرد. در تبلیغات محیطی مترو باید از نوشتن شمارهای سنگین و ارشادی خودداری کرد و واژه‌هایی به کار برد که سبب آرامش فرد شود، چه در لحظات آغازین روز که فرد به محل کار می‌رود و چه در ساعات عصر که فرد خسته از فعالیت روز به خانه باز می‌گردد. اتفاقات کوچک و چشم‌نوازی می‌تواند در مترو رخ دهد که اگر فرد حتی دقیقه‌ای برای تماشای آن بایستد، با کلیپ یا پیامی کوتاه و ارزشمند مواجه شود نه آنچه خوشایند افراد خاص است.

**آیا در چنین شرایطی، طرح‌هایی مانند قطار دانایی یا طرح احداث کتابخانه در مترو مفهوم پیدا می‌کند؟**

طرح‌ها و برنامه‌های شهری چه در مترو و چه در سایر اماکن، زمانی معنا پیدا می‌کنند که مورد نیاز و خواست مردم باشد نه سلیقه مدیران و اگر قرار باشد برای خوشایند مدیران اقدام کنیم ممکن است مردم از آن استقبال نکنند. به هر حال اگر اقدامی در راستای تأمین نیازهای مردم باشد ارزشمند است.

**آیا شهروندان از فضای فیزیکی مترو به درستی استفاده می‌کنند؟ یا از فضاهای عمومی خوب نگهداری می‌کنند؟**

عموم مردم از وسایل نقلیه عمومی به طور صحیح استفاده می‌کنند و آن‌ عده‌ای که دست به تخریب اموال عمومی می‌زنند به پدیده وندالیسم مبتلا هستند (تخریب‌گرایی یا خرابکاری یا وُندالیسم (VANDALISM) به معنای تخریب کنترل‌نشده اشیاء و آثار فرهنگی بارزها یا اموال عمومی است که یک ناهنجاری اجتماعی به حساب می‌آید و دلایل متعددی برای آن عنوان می‌کنند. وندالیسم را در زمره انحرفات و بی‌زحاکری‌های جوامع جدید دسته‌بندی می‌کنند و آن را عکس‌العملی خصمانه و واکنشی کینه‌توزانه نسبت به برخی از فشارها، ناملایمات، اجحاف‌ها و شکست‌ها تحلیل می‌کنند.

با شکل‌گیری ناراضیاتی در اجتماع، این پدیده نیز گسترش می‌یابد و بیانگر آن است که افراد، منافع فردی را از منافع جمعی در تضاد می‌دانند. آن‌ها معتقدند آسیب به چیزی که نماد دولت است سبب احقاق حقوقشان خواهد شد. چندی پیش فردی را مشاهده کردم که درختی را از ریشه بیرون می‌آورد و وقتی از او پرسیدم که دلیل کارش چیست گفت قصد دارد آن را در حیاط خانه‌اش بکارد. این افراد، شهر و امکانات آن را بخشی از محیط زندگی‌شان نمی‌دانند.

**پدیده وندالیسم بیشتر در چه نسل‌هایی مشاهده می‌شود و این افراد عموماً چه مکان‌هایی را تخریب می‌کنند؟**

در تمام دنیا پدیده وندالیسم در دوره نوجوانی و ابتدای دوره جوانی رخ می‌دهد و اگر بخواهیم مقیاس‌سازی کنیم دهه هشتاد و نود در آن جای می‌گیرند و معمولاً در مکان‌هایی که این قشر تردد می‌کنند این اتفاق بیشتر رخ می‌دهد؛ حالا این مکان می‌تواند وسایل نقلیه عمومی، پارک‌ها، مدارس یا هرجای دیگری باشد.