

شرق روزنامه فرهنگ ایرانی

روستازاده‌ای که توانست ۵بار به فضا سفر کند	صفحه ۱۰
هدف «ناسا» از جداسازی دوقلوها چیست؟	صفحه ۱۱
مروری کوتاه بر تاریخچه کتاب کودک در ایران	صفحه ۱۲

نگاه	
 چرا جامعه‌شناسان نواب را شکست خورده می‌دانند؟	
بزرگراه نواب صفوی یکی از بزرگراه‌های تهران است که در جهت شمالی- جنوبی قرار دارد. این بزرگراه از خیابان آزادی در شمال آغاز و به بزرگراه شهیدتندگویان در جنوب تهران می‌رسد. امتداد شمالی این بزرگراه به بزرگراه چمران متصل می‌شود. ایده طراحی بزرگراه نواب به عنوان شریان اصلی که از سمت شمال، بزرگراه چمران را به جنوب تهران متصل می‌کند از سال ۱۳۴۴ مطرح شده بود. شهرداری تهران در سال ۱۳۶۹ پس از تأیید کمیسیون ماده شورایعالی معماری و شهرسازی ایران طراحی و اجرای این بزرگراه را در دستور کار خود قرار داد. اما تأثیراتی که ساخت این بزرگراه بر محله نواب و حتی دیگر مناطق تهران گذاشت تا آنجا مخرب بود که جامعه‌شناسان معتقدند نواب اشتباهی است که نباید تکرار شود. پژوهشگران، مسائلی از جمله وجود فضاهای بز‌هکاری، آلودگی صوتی و فرهنگ پایین آپارتمان‌نشینی را از جمله مشکلات پروژه نواب می‌دانند و معتقدند مطالعات جامعه‌شناسی پیش از اجرای این پروژه ضروری بوده که به نظر می‌رسد انجام نشده است؛ هرچند که برخی مدیران این پروژه معتقدند در زمان آغاز این پروژه شهری، شهرداری از بهترین مشاوران استفاده کرد. بر اساس آن چه در سایت انجمن جامعه‌شناسی در مورد میزگردی درباره پروژه نواب و پیامدهای آن در روح اجتماعی منطقه گزارش کرده، از میان صد خانواری که پیش از اجرای پروژه بزرگراه نواب در محله نواب ساکن بوده‌اند و بعد از اجرای پروژه از آنجا مهاجرت کرده‌اند، ۶۰درصد دارای تحصیلات کمتر از دیپلم بوده و در مشاغل کارگری اشتغال داشته‌اند. گویا این جمعیت به طور میانگین، ۱۸سال‌ونیم در این محله سکونت داشته‌اند. ۸۳درصد ساکنان قدیمی نواب در خانه‌های حیاط‌دار زندگی می‌کردند در حالی که اکنون ۶۰درصدشان در آپارتمان زندگی	
می‌کنند. اما میانگین ۱۸ونیم‌ساله اقامت در نواب، رقمی بوده که بعد از اجرای پروژه بزرگراه هرگز تکرار نشده است. کمااینکه محله نواب یکی از محله‌هایی است که کمترین میزان ماندگاری ساکنان در آن به چشم می‌خورد. تا چندسال پیش، میانگین زمان سکونت در فاز یک نواب، پنج‌سال‌ونیم و در فاز دو، چهارسال بوده است که به هیچ‌وجه با ماندگاری نزدیک به ۲۰ساله پیش از اجرای پروژه قابل مقایسه نبوده است. از سوی دیگر اگر به نظر می‌رسد در همین دوره‌ای که ماندگاری در حدود چهار تا پنج‌سال برآورد شده است، میزان تحصیلات در منطقه به میزان چشمگیری بیش از میزان تحصیلات ساکنان قدیمی محله بوده است. در آن دوره، در فاز یک پروژه نواب میزان تحصیلات ساکنان حدود ۴۹درصد در سطح کارشناسی و کارشناسی‌ارشد بوده است و یک‌سوم ساکنان این فاز از شمال نواب در نظر گرفته نشده است و به‌علاوه ساکنان فاز دو، کارکنان بخش دولتی هستند و میزان تحصیلات عالی آنها ۴۰درصد گزارش شده است. گسستگی رابطه ارگانیک جداره‌ها و محله‌های شرق و غرب بزرگراه، بیگانگی ساکنان مجتمع‌های نواب با ساکنان بافت‌های سنتی اطراف، پایین‌بودن ضریب ماندگاری در مجتمع‌های مسکونی، پایین‌بودن ضریب امنیت در مجتمع‌ها به‌علت متروکه‌ماندن فضاهای تجاری، مدیریت شهری ضعیف و نبود رسیدگی به مسائل روزمره مردم و میزان بالای آلودگی هوا و آلودگی صوتی از جمله معضلاتی هستند که این مجتمع‌سازی برای ساکنان محدوده نواب به وجود آورده است. براساس تحقیقی که چندسال قبل در نواب انجام گرفت این نتیجه به دست آمد که از ۲۰۰ خانواری که در زمان انجام تحقیق در نواب زندگی می‌کردند، هیچ‌یک از ساکنان قبلی این محله نبوده‌اند. منتقدان اجرای پروژه نواب می‌گویند از ابتدا می‌دانستند نواب مشکل مردم را برطرف نمی‌کند و شهرداری تهران با ساخت نواب دمل چرکینی در مرکز تهران ایجاد کرده است. آنها معتقدند با ساختن بزرگراه و برج‌های بلند در حاشیه آن، بافت‌های سنتی و اطراف نواب در نظر گرفته نشده است و براین‌اساس است که تضاد میان مردم این دو بافت به‌شدت چشمگیر است. برخی مدیران می‌گویند از ابتدا پیشنهاد داده بودند نظر ساکنان محله نواب درنظر گرفته شود و به جای بزرگراه، بلوار شهری ساخته شود. به گفته آنها اگر این اتفاق می افتاد امروز با جابه‌جایی ساکنان مواجه نبودیم و هویت تاریخی این منطقه این‌گونه از بین نمی‌رفت.	

یادداشت

غرب تهران بدون ماشین بی‌معنی است

غرب تهران منطقه‌ای نوساز است که در دهه‌های پس‌ازجنگ آباد شده و بسیاری از جمعیت طبقه‌متوسط این کلانشهر را در خود جای داده است. مهم‌ترین بزرگراه‌های تهران برای این ساخته شده‌اند که غرب را به مرکز و شرق شهر متصل کنند یا شمال و جنوب‌غرب گسترش‌یافته را به هم برسانند. خودرو، یکی از مهم‌ترین ابزارهایی است که در غرب تهران برای زندگی لازم و ابزار استفاده از آن نیز مهیا است. غرب تهران کوچه‌ها و زمین‌های وسیعی برای خیابان‌سازی داشته و خانه‌ها نیز چون اخیرا ساخته شده‌اند، ملزم بوده‌اند برای واحدهای مسکونی پارکینگ سازند. ازسوی‌دیگر، در بسیاری از نقاط غرب تهران، نمی‌توان بدون یک‌خودرو گذر کرد و چندنفر اگر در بعدازظهر که هوا خوب است، بخواهند از منطقه‌ای به منطقه‌ای دیگر در غرب تهران بروند، بسیار احتمال دارد مجبور شوند از خروچی‌ها و ورودی‌های بزرگراه‌ها بگذرند و عملا جان خود را به خطر اندازند. در کنار اغلب بزرگراه‌های غرب تهران، از اتوبان شهیدهمت و ستاری و حکیم و نیاپیش گرفته تا شیخ‌فصل‌الله و شهیدآبشاسان، می‌توان انبوه واحدهای مسکونی را دید که در چندطبقه ساخته شده‌اند و مردم ساکن این خانه‌ها، اگر بخواهند به محله‌ای دیگر در غرب بروند، باید از خودرو شخصی استفاده کنند. وقتی کسی مدتی در غرب تهران زندگی کند، می‌تواند درد کند که استفاده از خودرو شخصی ممکن است انتخاب دل‌خواه یک فرد نباشد، بلکه اجبار باعث استفاده از وسیله شخصی می‌شود. استفاده از اتوبوس، عملا در غرب تهران یک شوخی است، به‌دلیل اینکه به‌قدری وقت تلف می‌کند که تعداد زیادی از شهروندان از خیر آن می‌گذرند. مژو نیز معدود ایستگاه‌هایی دارد که نمی‌تواند همه نواحی غرب را پوشش دهد. مهم‌ترین وسیله حمل‌ونقل عمومی در غرب تهران، می‌تواند تاکسی باشد که در بسیاری از مواقع برای مسیره‌ای کم‌تردد، ماشینی گیر نمی‌آید و وظیفه حمل‌ونقل بسیاری از ساکنان غرب را مسافرکشان شخصی برعهده دارند و آنها نیز تعهدی برای حضور در مواقع اوج ترافیک ندارند. چنین وضعیتی است که ساکنان جدید غرب تهران را وادار می‌کند در اولین فرصتی که دست می‌دهد، یک خودرو شخصی برای خود تهیه کنند. این ساکنان به‌تدریج به استفاده از ماشین عادت می‌کنند و دیگر پیاده‌روی از یادشان می‌رود. چنین است که صبح‌های زود، قطار خودروها در بزرگراه‌های این نیست که من شما را بیگانه بینم و دیگران من را بیگانه... نسبت‌به مشکلاتی که در محل و شهر هست، احساس مسئولیت خواهیم کرد. این پیوندهای اجتماعی به شما ضریب اعتماد بیشتری می‌دهد. مطالعات درحال حاضر نشان می‌دهد که اعتماد اجتماعی به‌ویژه در مراکز بزرگ جمعیتی، مثل کلانشهرها وضعیت وخیمی دارد.

آمارها نشان می‌دهد اگرچه به خانواده و دوستان نزدیک اعتماد داریم، اما به افرادی که خارج از این دایره هستند، اعتماد نداریم. وقتی شهر محل بیگانگی باشد، که در آن اجتماع شکل نمی‌گیرد، آدم‌ها احساس ناامنی می‌کنند. در این حالت آدم‌ها در اتومبیل، انگار در خانه‌هایشان هستند و آنها را کمتر پیاده و درحال تعامل با هم می‌بینید. و این ممکن است به اینجا برسد که داشتن اتومبیل بسیار ضروری بشود. ما وارد چرخه‌ای می‌کنند و بی‌حوصله به خانه می‌رسند. تعداد خودروها به‌قدری در تهران زیاد شده که راه‌حلی جز بازکردن جای بیشتر برای آنها وجود ندارد، اما خیابان‌های بیشتر و پهن‌تر، تنها مرهمی موقتی برای زخم ماشینی‌شدن است؛ وقتی یک بزرگراه جدید در تهران افتتاح می‌شود، تا مدتی وضعیت ترافیک بهتر می‌شود، اما بعدتر، دوباره همان آش و همان کاسه است.



عکس: آیدین رهبر شرق

گفت‌وگو با سعید معیدفر در مورد شهری که برایش ماشین‌ها مهم‌تر از آدم‌ها هستند:

شهر مدرن ایرانی جای تعامل ندارد

از مشاورانی قوی در حوزه‌های فرهنگی و اجتماعی استفاده می‌کردند.

۴ در طول سال‌ها به‌خصوص سال‌های اخیر به‌نظر می‌رسد مردم کمتر تمایل به حضور در خیابان‌ها و تعامل با یکدیگر دارند و گوشه خانه‌هایشان را ترجیح می‌دهند. ممکن است این تغییر شکل شهر واکنشی به این تغییر روحیه باشد ؟

نه، به هیچ‌وجه اینطور فکر نمی‌کنم. ما در جامعه‌ای زندگی می‌کنیم که هنوز تمایل زیادی به اجتماع و پیوستگی دارد و به‌دلیل ضعف ساختارهای شهری و نظام اداری چون برایش فرصت تعاملات اجتماعی پرمایه وجود ندارد، این را به اشکال دیگر بروز می‌دهد. یک گرایشی هست به اینکه افراد با هم تعامل و نسبت‌به یک مسئله محوری تعامل کنند و یک کنش مشترک بروز دهند. هرسال این مردم برای ایام عزاداری یا حتی برای روز ۱۳یا چهارشنبه‌سوری میل دارند به اینکه به هم بچسبند و به هم پیوند بخورند در تعامل داشته باشند. چون آدمیزاد موجودی است که به قول دورکهایم هویت آن با جمع است. دورکهایم در مورد خودکشی که زمانی پدیده‌ای کاملا روان‌شناسی تلقی می‌شد، می‌گوید علت آن جداافتادن فرد از جامعه است. به میزانی که فرد طرد و از اجتماع خود دور شده گرایش به سمت خودکشی افزایش می‌یابد. بنابراین این مسئله حتی در دنیای مدرن هم وجود دارد. ممکن است که جامعه امروزی از نوع قومی و طایفه‌ای پیشین نباشد اما حضور در اجتماعات حتی مراکز تفریح یا فعالیت‌های دیگری که در آنها آدم‌ها سرشار از حس اجتماعی می‌شوند، به‌شدت در آن دیده می‌شود. در عاشورا و تاسوعا آدم‌ها به هم گره می‌خورند... این چیزی نیست که بگوییم قبلا بوده و حالا نیست. اتفاقا بشر امروز احساس کمبود بیشتری نسبت‌به آن می‌کند. انسان امروز چون در متن تعاملات اجتماعی نیست، بیشتر احساس نیاز به حضور در جمع می‌کند و این نیاز را از طریق رفتن به مراکز جمعیتی انبوه مثل کنسرت‌ها یا حضور در جشن‌های سالانه مانند پرتاب گوجه در اسپانیا برطرف می‌کند. مشابه چهارشنبه‌سوری خودمان، هالووین در غرب وجود دارد. به‌نظر می‌رسد که امروز نیاز انسان مدرن به پیوندخوردن با اجتماعات بیش از گذشته شده است.

متأسفانه شهرها در دوره مدرن و در جامعه ایران از آنجا که بیشتر به دست مهندسان ساخته شده است و این مهندسان هم جامع جمیع علوم نبوده‌اند و نگاه کالبدی به شهر داشته‌اند. بسیار خشک و بی‌روح شده‌اند. در شهرهایی که سابقه تمدنی پیشین را نداشته مثل کرج و مشهداند. در شهرهایی که سابقه تمدنی پیشین را نداشته مثل کرج و برخی از این شهرهای جدیدی که ساخته شده است، مانند پردن و پردیس و... تنها مجموعه‌ای از واحدهای خوابگاهی می‌بینیم

۴ به‌رحال انسان مدرن نیاز به حضور در جمع را در شبکه‌های اجتماعی برطرف می‌کند، گو اینکه این شبکه‌ها به دنیای مجازی واقعی تبدیل شده‌اند. آیا بابت این موضوع احتمالا تمایل به حضور در کوچه و خیابان و تعامل با دیگر افراد در مکان‌های عمومی کمتر نشده است؟
حتی در دنیای توسعه‌یافته هم در بیرون این فرصت‌ها هست اما در خلوت‌ترین لحظه‌های زندگی فرد هم این شبکه‌ها وجود دارد و آدم‌ها را با هم درگیر می‌کند. این روح اجتماعی که قبلا در تمام مکان‌ها و زمان‌ها در فرد وجود داشت دوباره ایجاد می‌شود. بنابراین می‌بینیم نیاز بشر به زیست اجتماعی نه‌تنها از بین نرفته بلکه الان بیشتر احساس نیاز می‌کند. برای مثال شما به‌عنوان یک عضو جامعه خیلی مسافرت نمی‌کردید و احساس من کیست؟ نداشتید. الان در مسافرت‌ها حس من کیستم در مقایسه با افرادی که هویت‌های دیگری دارند، به‌وجود می‌آید و برای انسان‌ها بیشتر از گذشته نیاز به داشتن پیوند با افراد جامعه‌اش ایجاد می‌شود. من مدتی فرصت مطالعاتی در انگلستان داشتم و در آن فضا مشاهده کردم که ایرانی‌ها بیش از آنچه در ایران دورهم جمع می‌شدند با هم در تعامل هستند. به‌نظر می‌رسد آنجا کار به جایی رسیده که می‌خواهید خود را بیشتر به ریشه‌هایتان پیوند بدھید. به‌رحال پیوند اجتماعی امری اجتناب‌ناپذیر است.

۴ برگردیم به پرسش نخست. خیابان‌ها ساخته می‌شود، میدان‌ها از بین می‌روند، ساخت تونل و... را شاهدیم. خطوطی که در متن شهر ایجاد می‌شود، چه تأثیری روی تعاملات و روح اجتماعی شهر می‌گذارد؟
حداقل یک نمونه در این مورد وجود دارد که می‌توانیم به شکل بارز در مورد آن حرف بزنیم و البته که از این نمونه فراوان هست. مثال واضح، محله نواب است. نواب محله‌ای بوده که آدم‌ها سالیان‌سال در آن با هم تعاملات اجتماعی داشته‌اند و به‌طور تقریبی نه اینکه بگوییم مشکل خاصی نداشته، اما آدم‌ها به خاطر شناخت متقابل آتقدری که امروز در گیر



نگار حسینی

شهر در دست ماشین‌هاست. کافی است چنددقیقه از خانه بیرون بروید. امپراتوری اتومبیل‌ها را به‌سادگی می‌توان در خیابان‌های عریض و طولی که روزبه‌روز بیشتروبیشتر می‌شوند، مشاهده کرد. گویا همه جمعیت شهر ترجیح می‌دهند سواره باشند تا پیاده. طبیعی است که کمتر جایی برای قدم‌زدن وجود دارد و در مقابل تا دلتان بخواهد بزرگراه و تونل و زیرگذر و روگذر در شهر دیده می‌شود. با سعید معیدفر، جامعه‌شناس در مورد پیامدهای خیابان‌سازی مفرط در کلانشهرها، به‌ویژه در شهر تهران و اهمیت قابل‌شدن برای ماشین‌ها بیشتر از آدم‌ها، گفت‌وگو کرده‌ایم:

۴ به‌نظر می‌رسد در کلانشهرها بیش از آنکه میدان و اماکنی برای حضور شهروندان ایجاد شود، خیابان و بزرگراه ساخته می‌شود؛ یعنی جایی که تنها می‌توان با اتومبیل رفت. گویا شهر را برای اتومبیل‌ها تجهیز می‌کنند. این چه تأثیری بر روح شهر و هویت شهروندان می‌گذارد؟
درست است؛ متأسفانه کسانی که خصوصا در دوره مدرن متولی امر شهری شدند، بیشتر مهندس بودند. اگر برگردیم به سابقه شهرنشینی در ایران در مناطق مختلف، شهرسازان عموما افرادی بودند جامع تمامی علوم، مثلا وقتی شیخ‌بهایی در اصفهان تلاش می‌کند شهر را در آن دوره خاص طراحی کند، به‌عنوان کسی این اقدام را انجام می‌دهد که هم بر ابعاد مهندسی و فنی قضیه اشراق داشته است و هم ابعاد فرهنگی و اجتماعی را می‌دیده و هم شهر را به‌عنوان مکانی که در آن تعاملات اجتماعی اتفاق می‌افتد، نگاه می‌کرده است. در اصفهان شما می‌توانید عمارت‌ها، ساختمان‌ها، مساجد و مکان‌هایی را ببینید که هنوز احساس زنده‌بودن و هویت‌داشتن می‌کنند و همین امروز هم می‌شود احساس کرد که این مکان‌ها زمانی مرکز جمعیت بوده است. همین امروز وقتی به بازار به‌عنوان یکی از مراکز، بلکه مرکز شهر، نگاه می‌کنیم، می‌بینیم که در آن راسته‌های مختلفی بوده است و در هر راسته‌ای یک‌صنف فعالیت داشته، مسجد و کاروان‌سرای خود را داشته و مراکز ارتباطاتی مختلف در آن شکل می‌گرفته و زیبایی خاصی به آن می‌داده است. در کنار آن مراکز دیگری بوده که در آن زیبایی و رنگارنگی چشم‌نواز است و هنوز که هنوز است و با وجودی که در دنیای تازه‌ای زندگی می‌کنیم، ورود به این فضاها حس خوبی می‌دهد.

متأسفانه شهرها در دوره مدرن و در جامعه ایران از آنجا که بیشتر به دست مهندسان ساخته شده است و این مهندسان هم جامع جمیع علوم نبوده‌اند و نگاه کالبدی به شهر داشته‌اند، بسیار خشک و بی‌روح شده‌اند. در شهرهایی که سابقه تمدنی پیشین را نداشته مثل کرج و برخی از این شهرهای جدیدی که ساخته شده است، مانند پردن و پردیس و... تنها مجموعه‌ای از واحدهای خوابگاهی و تعدادی خیابان می‌بینیم. درست است که این ساختمان‌ها رنگ و لعاب جدید دارند، اما حس ایرانی در آن جریان ندارد. این رویکرد به شهرسازی، مسکن‌سازی و عمارت‌سازی حتی با روح شهرسازی و آنچه که در غرب وجود دارد نیز سازگار نیست. اگر در شهرهایی مثل لندن یا پاریس یا آمستردام یا شهرهایی که درحال حاضر پایتخت‌های اروپایی است، هنوز حس می‌کنید یک مجموعه منسجمی وجود دارد که هر یک از مجموعه‌ها آن را از شهرهای دیگر متمایز می‌کند، بابت این است که برای ساخت و توسعه شهر به روح شهر توجه شده است. اما وقتی وارد کشوری مانند ایران می‌شوید و وارد مراکز ای شهرهایی که کاملا حال‌وهوای مدرن دارند، می‌بینید همه‌چیز کلیشه‌ای است به این صورت که نه اثر اقلیم و نه اثر فرهنگ و نه اثر تعاملات اجتماعی هیچ‌یک در آنها به چشم نمی‌خورد. این شهرها به‌مثابه خوابگاه هستند؛ مجموعه‌ای از خوابگاه و خیابان. شهرهایی مثل استانبول و اصفهان پیشینه‌ای شهری و هویتی دارند که کمتر اجازه داده‌اند مدرنیته آن را به هم بریزد. هرچند بخش‌هایی از این شهرها همین مشکل را هم دارند. حتی مساجد در این شهر تقریباً یک روح کلی دارند اما درعین حال متفاوتند. در اصفهان می‌بینید که مسجدجامع با مسجد حکیم و مسجدشیخ‌لطف‌الله درعین‌حال که مشترکاتی دارند، متفاوتند. در تهران همه‌چیز مشابه است. این بابت آن است که این بخش‌ها صرفا به دست مهندسان ساخته شده است.

۴ یعنی در اروپا شهر به دست فیلسوفان ساخته می‌شود؟

بحتم این نیست. این اندیشه فرهنگی است. به‌رحال یا خود مهندسان باید چندبعدی‌بودن را می‌داشتند تا اگر این ویژگی را نمی‌شد داشت، باید