

ماشین، فردگرایی و خانواده محور جامعه‌شناسی مصرف اتومبیل در تهران



عباس وریج کاظمی
دکتری جامعه‌شناسی
عضو هیئت علمی
گروه علوم ارتباطات
دانشگاه تهران

avkazemi@gmail.com

مسئله ترافیک در تهران مسئله‌ای پیچیده و چندپهلوی است. یک جنبه مهم از این پدیده که اغلب مورد توجه قرار نمی‌گیرد، اهمیت نقش فرهنگ خانواده در استفاده از وسیله نقلیه شخصی و شیوه و شکل نظام حمل‌ونقل شهری در تهران است. استدلال نگارنده در این مقاله دو جنبه دارد؛ یک جنبه به ماهیت خانوادگی اتومبیل‌های شخصی باز می‌گردد و جنبه دوم به کیفیت غیرخانواده‌گرایانه وسایل نقلیه عمومی. به عبارتی نگارنده معتقد است؛ از یکسو ماشین شخصی در ایران ادامه فضای خانه در خیابان است و از این رو برای تغییر فرهنگ سفر درون‌شهری نیاز به تغییر نگرش شهروندان به فضاهای عمومی شهر بوده و از دیگرسو کیفیت وسایل نقلیه عمومی باید به‌گونه‌ای باشد که فرهنگ خانواده‌گرایانه ایرانی و اهمیت و تکریم خانواده را مدنظر قرار دهند. مقاله حاضر به یکی از عوامل مهم استفاده زیاد اتومبیل شخصی در تهران، الگوی غالب فردگرایی در ایران، یعنی فردگرایی خانواده‌گرایانه پرداخته است. ماشین به عنوان برساخته‌ای فرهنگی، حاوی معانی است که بدون درک آن معانی در ذهنیت جمعی ایرانیان نمی‌توان بر تغییر شکل مصرف اتومبیل فائق آمد.

واژگان کلیدی : فردگرایی خانواده‌گرایانه، مصرف اتومبیل، فضای عمومی، ترافیک، اوقات فراغت، عقلانیت روزمره.

■ فردگرایی خانواده‌گرایانه

برخی اساساً شکلی از فردگرایی خودخواهانه را عامل اصلی وضع موجود ترافیک شهر می‌دانند. «دورکیم» (۱۳۶۹) بر دو شکل از فردگرایی تأکید کرده است :

- فردگرایی اخلاقی (ethical individualism)

- فردگرایی خودخواهانه (egoistic individualism).

او در کتاب «تقسیم کار» این دو مفهوم را در تقابل با یکدیگر قرار می‌دهد. فردگرایی اخلاقی با نوعی نظام اخلاقی- اجتماعی همبسته است. در این فردگرایی، فرد در پیوند با نظام اجتماعی و نظم اخلاقی آن شناخته می‌شود و در قبال دیگران، جامعه و اخلاق مدنی مسئول است (گیدنز، ۱۳۷۸: ۹۸).

در مقابل، فردگرایی خودخواهانه نوعی ویژگی اخلاقی است که صرفاً بر تقدم منافع شخصی مبتنی است. این نوع از فردگرایی اساساً منحل نظم اجتماعی و هنجاری جامعه است که «دورکیم» در نقد آن معتقد بود که هیچ جامعه‌ای را نمی‌توان بر پایه دنبال کردن نفع شخصی بنا نهاد (همان : ۹۷) و به همین خاطر همواره بر جنبه اخلاقی جامعه و کارکرد

اساسی همبستگی اجتماعی در دوام و بقا جامعه تأکید داشت. فردگرایی خودخواهانه اغلب در فرد اجتماعی نشده ظهور می‌کند و در نیازها و امیال این قبیل افراد ریشه دارد. فردگرایی خودخواهانه زمینه را برای تشدید ناهنجاری اجتماعی فراهم می‌کند و نتیجه آن چیزی جز افزایش هرج‌ومرج نیست (کیویستو، ۱۳۷۸: ۱۴۵؛ چلی، ۱۳۷۵: ۲۸۶). بدین ترتیب بر طبق نظر «دورکیم» چنانچه خواستار حفظ نظم در جامعه باشیم، باید فردگرایی اخلاقی جایگزین فردگرایی خودخواهانه شود و ارزش‌های انسانی و بشردوستانه در جامعه حاکم شود تا براساس آن شاهد نگرش‌ها و رفتارهای انسانی در سطح جامعه باشیم. تا اینجا نشان دادیم که «دورکیم» به‌عنوان بنیانگذار جامعه‌شناسی بر نوعی خاص از

اخلاق مدنی تأکید داشت. اخلاق مدنی که در شهرهای مدرن پدید می‌آید، بر نوع خاصی از فردگرایی مبتنی است و حال باید دید که تا چه اندازه در ایران نیز مصداق دارد. «دورکیم» هم فردگرایی خودخواهانه و هم فردگرایی اخلاقی را محصول جامعه مدرن می‌دانست. اگرچه فردگرایی خودخواهانه یا اخلاقی در ایران نیز وجود دارد، اما دوگانه دورکیمی برای تحلیل جامعه ما کافی نیست. فردگرایی در ایران در هر دو شکل خود، تابعی از منافع خانواده است. برخی محققین بر نوع خاصی از فردگرایی در ایران تأکید کرده‌اند که آن را می‌توان «فردگرایی خانواده‌گرایانه» نام نهاد (میرزایی، ۱۳۸۵). این شکل از فردگرایی، توضیح‌دهنده چیزی است که ما در جامعه ایران به ویژه در زمینه استفاده از اتومبیل شاهد آن هستیم.

لازم به ذکر است که فردگرایی خانواده‌گرایانه حد وسط فردگرایی خودخواهانه و فردگرایی اخلاقی است. در حالی که فردگرایی اخلاقی خود را بر اصول جامعه تعریف می‌کند، فردگرایی خانواده‌گرایانه منافع خانوادگی خود را بر منافع جامعه مقدم می‌شمارد. فردگرایی جمع‌گرایانه به این معنی است که منافع فردی از خلال منافع جمع می‌گذرد و به هیچ



داده است؛ فضای جدیدی که «شُلر» و «اوری» آن را فضای شبه‌خصوصی نام نهاده‌اند (Sheler & Urry, 2003). اتومبیل در تهران نه عرصه فردگرایانه، بلکه بیشتر عرصه فردگرایی خانوادگی یا به عبارتی عرصه خصوصی خانواده را در شهر گسترش داده است. از آنجا که ایرانیان مایل به گسترش عرصه خانواده هستند، شهر به‌عنوان عرصه‌ای بیگانه فرض می‌شود که اتومبیل با ساختن اندرونی جدیدی به حفظ حریم خانواده در آن مبادرت می‌ورزد. گویا تهران یک آپارتمان بزرگ است که این همسایگان بیگانه صرفاً از همسینینی مکانیکی و مبتنی بر بیگانگی پدید آمده‌اند. در چنین شرایطی، هیچ عرصه عمومی و ارتباطی بین این همسایگان به‌وجود نمی‌آید و حفظ حریم خانواده مهم‌ترین چیز برای شهروندان خواهد بود. ارتباط ماشین با فردگرایی تا آنجا است که «شُلر» (2004) ماشین را بخشی از بدن فرد می‌داند. در این بررسی پدیدارشناسانه، ماشین به بخشی جدایی‌ناپذیر از فردیت بدل شده و بخشی از هویت آدمی را شکل می‌دهد. اما بنابر نظر «شُلر»، ماشین در ایران بیشتر وسیله‌ای خانوادگی است تا فردی و از این‌رو بخشی از هویت خانوادگی فرد را نیز شکل می‌دهد، چرا که فردیت ایرانی جدای از هویت خانوادگی آن نیست.

■ ردچرخ اتومبیل بر اوقات فراغت ایرانیان!

در این میان اوقات فراغت، نسبتی فرهنگی با اتومبیل در ایران پیدا می‌کند. بخش عمده ای از گذران اوقات فراغت خانواده‌ها در ایران با اتومبیل شخصی معنا پیدا می‌کند. از طرفی دیگر داشتن اتومبیل شخصی، جزئی از مسئولیت‌شناسی مرد خانواده محسوب می‌شود. ساختار بیمار حمل‌ونقل عمومی و مشکلات استفاده از تاکسی‌ها، بر اهمیت استفاده از اتومبیل شخصی به هدف حفظ حریم خانواده افزوده است. «کبیریان» در تحقیق خود از استفاده‌کنندگان خودرو در تهران به این نتیجه دست یافته است که تنها حدود ۳۳/۵ درصد پاسخگویان از صدمه ندیدن اعضای خانواده خود در استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی اطمینان دارند (کبیریان، ۱۳۸۸: ۱۶۳). از نظر خانواده‌ها وسایل نقلیه عمومی از اطمینان کمتری برای اعضای خانواده برخوردار است. همین تلقی، ضرورت استفاده از ماشین‌های شخصی را بیشتر می‌کند. ترافیک تهران زمانی درک می‌شود که ارتباط این سبک از زندگی خانوادگی‌گرایانه با ضرورت استفاده از خودرو شخصی درک شود. برخی از محققان چون «مایکل بال» به مقایسه احساس امنیت درون اتومبیل با خانه پرداخته است (Bull, 2004). اگر مسئله امنیت را در ارتباط با اهمیت خانواده در ایران درک کنیم، ابعاد بیشتری از مصرف اتومبیل آشکار می‌شود.

عنوان تهدیدکننده منافع جامعه نیست. اما فردگرایی خانوادگی‌گرایانه همانند فردگرایی خودخواهانه منافع جامعه را به آسانی نادیده می‌گیرد و می‌تواند آن منافع را در خطر اندازد. استدلال مقاله حاضر این است که اتومبیل نسبت ظریفی با فردگرایی خانوادگی‌گرایانه در ایران دارد. در صورتی که مصرف اتومبیل با این شکل از الگوی فردگرایی ایرانی فهم شود، می‌تواند گره از کار فروپسته ترافیک را به نحوی دیگر باز کند.

■ شکل شهر ما؛ تابع اتومبیل‌گرایی

افزایش فردگرایی، کاهش فضاهای عمومی

اتومبیل شخصی در ایران تنها ابزاری برای شقای خودخواهی‌های فردی نبوده و صرفاً یک وجه ندارد؛ بلکه برساخته فرهنگی و محصولی اجتماعی است. این برساخته فرهنگی با منافع خانواده در ایران پیوندی نزدیک دارد. ماشین پاره‌ای از خانه است و شاید هم تداوم خانه در خیابان باشد. در جامعه ما خیابان چیزی جز ادامه خانه یا محملی برای شکل‌گیری نفس‌های منفرد نیست. گویی ماشین پاسدار حریم خانواده در شهری است که امکان شکستن حرمت‌های آن فراوان است. یعنی جامعه‌ای که اگرچه تأکید بسیاری بر حرمت خانواده دارد، اما امکانات لازم را برای حفظ این حرمت در شهر و فضای عمومی فراهم نکرده است.

سفرهای روزانه با خودروی شخصی در یک شبکه وسیع ارتباطی و فرهنگی اتفاق می‌افتد و برای داشتن دید درست به موضوع باید اقدام به شناسایی جریان‌ها در مسیرهای ثابت نمود. خودروی شخصی همپای تکنولوژی‌های خانگی، پیوند عمیقی با شبکه خانوادگی، فامیلی و فضاهای خانگی (پارکینگ‌ها، انتخاب محل مناسب نگهداری ماشین، اقدامات امنیتی و ...) دارد (Sheler, 2004: 230). در ابتدا باید در مورد تصور مردم از خودرو و فرهنگ خانوادگی استفاده از آن تحقیق کنیم. خودرو که ابزاری برای ورود به حوزه عمومی است، کارکردی جز خصوصی‌کردن آنچه که عرصه عمومی است، ندارد. بدین‌ترتیب خانواده‌های ایرانی حوزه خصوصی خانوادگی خانه را به کمک خودرو درون خیابان منتقل کرده و به خصوصی‌شدن یک امر عمومی کمک می‌کنند.

«شُلر» و «اوری» به خوبی از هم‌پاشیدگی مرزهای خصوصی و عمومی را با توجه به نقش اتومبیل در فضاهای شهری مورد تأکید قرار داده‌اند. مردم با کمک اتومبیل شخصی، هرچه بیشتر از گستردگی فضاهای عمومی شهری کاسته و بر عرصه فضاهای شخصی می‌افزایند. اتومبیل‌گرایی و مصرف فرهنگی خودرو در ایران، ریخت شهرهای ما را تغییر

۱: مطابق پژوهش‌های انجام شده، استفاده از وسایل نقلیه عمومی در نظر شهروندان نوعی حرمت‌شکنی خانوادگی و عملی غیرفرهنگی است. مأخذ: www.wikimedia.org



در مسئله ترافیک تهران، نقش فرهنگ خانواده در استفاده از وسیله نقلیه شخصی بسیار با اهمیت است. استفاده از اتومبیل نسبت ظریفی با فردگرایی خانواده‌گرایی در ایران دارد. به عبارتی ماشین شخصی ادامه فضای خانه در خیابان است. گویی ماشین پاسدار حریم خانواده در شهری است که امکان شکستن حرمت‌های آن فراوان است. لذا تغییر فرهنگ سفر درون شهری نیاز به تغییر نگرش شهروندان به فضاهای عمومی دارد.

اتومبیل‌گرایی و مصرف فرهنگی خودرو در ایران، ریخت شهرهای ما را تغییر داده است. مطابق پژوهش‌ها، بیش از نیمی از خانواده‌ها به امنیت و تسهیلات وسایل نقلیه عمومی اطمینان نداشته و آن را پایه نوعی شهروندستیزی می‌شمرند. این شکل از حیات اجتماعی و فرهنگی با عقلانیت زندگی روزمره پیوند خورده که ترافیک شهرهای امروز ما نیز محصول عقلانیت کم‌مایه، خودمدارانه، کوتاه‌مدت و سلطه‌گر است.

به طور کلی انواع وسایل نقلیه عمومی در ایران (اتوبوس، مترو و ...) نه تنها به شکل‌گیری اخلاق شهروندی کمکی نمی‌کند؛ بلکه پایه نوعی بی‌اخلاقی، شهروندستیزی و حرمت‌شکنی خانواده را نیز بنا می‌کند. اخلاق شهروندی تا اندازه زیادی تابع فضاهای عمومی شهری است. شهری که به کرامت انسانی احترام بگذارد؛ فردیت دگرخواه در آن شکل می‌گیرد. استفاده از وسایل نقلیه عمومی تبدیل به دستگاهی برای حرمت‌شکنی می‌شود و در عمل، استفاده از آنها خود عملی غیرفرهنگی محسوب می‌شود؛ یعنی از یک سو فردیت ضعیف شهری پایمال شده و از سوی دیگر حرمت خانواده زیر سؤال می‌رود. با این تفاسیر می‌توان نتیجه گرفت که ارزش‌های خانواده‌گرایانه ما دلیل عمده در استفاده اندک از وسایل نقلیه عمومی (برای افرادی که وسیله نقلیه شخصی دارند) است. چراکه ما همواره در طلب آرامش و امنیت خانواده خود هستیم و منافع فردی خود را در بسیاری اوقات فدای منافع خانواده می‌کنیم. همچنین حتی گاهی منافع جمعی جامعه را نیز فدای منافع خانواده می‌کنیم (تصویر ۱). بنابراین خودمدارانه‌بودن فرهنگ ایرانی را باید از فردگرایانه‌بودن آن تمیز دهیم. این شکل از حیات اجتماعی و فرهنگی در ایران با عقلانیت موجود در زندگی روزمره پیوند خورده است.



■ خصیصه‌های عقلانیت زندگی روزمره شهری در تهران

بهترین روش برای فهم عقلانیت زندگی روزمره شهری، قرار گرفتن در موقعیتی است که ما آن را ترافیک می‌نامیم؛ عقلانیتی که خاص شهرهای شرقی خصوصاً شهر تهران است. تجربه زیستی ما می‌تواند منبع مفیدی برای تأمل در این نوع از عقلانیت و اخلاق شهروندی - که شدیداً با عقلانیت زندگی روزمره گره خورده است - باشد. افراد سوار بر ماشین هریک در پی بازگشایی راه خود هستند و چندان به گشودن راه جمعیت در خیابان توجهی ندارند. به علاوه در راهی که می‌گشایند، نه تنها امکان بهره‌وری دیگران را در نظر نمی‌گیرند؛ بلکه در بسیاری از اوقات خود موجب مسدود ماندن راه بر دیگران می‌شوند. به عبارتی عقلانیت ایرانی شدیداً با فردگرایی خودمدارانه گره خورده است. برای صورت‌بندی کامل‌تری از عقلانیت روزمره در تهران، بهتر است اجزای آن را مورد بررسی قرار دهیم:

۱. عقلانیت فردی - خانوادگی و خودمدارانه

این نوع از عقلانیت شدیداً تابع منافع فردی و خانوادگی است. در اینجا اولین گسست در زندگی روزمره ایرانی آشکار می‌شود. اخلاق شهروندی در گسل میان منافع فردی و منافع جمعی شکل گرفته است.

۲. عقلانیت کم‌مایه

نظریه انتخاب عقلانی از نوعی عقلانیت پرمایه دفاع می‌کند؛ عقلانیتی که در پی به حداکثر رساندن سود و فارغ از رگه‌های عاطفی و ارزشی است. در عوض عقلانیت روزمره شهری در تهران با عواطف، احساسات و رفتارهای خلق‌الساعه در هم آمیخته است. همه چیز در اینجا از طریق اختلاط و ترکیب شکل می‌پذیرد. عقلانیت نیز همانند بسیاری موارد دیگر ناب و خالص نیست.

۳. عقلانیت کوتاه‌مدت

بر اساس این جنبه از عقلانیت، شهروندان تهرانی بهترین و کم‌هزینه‌ترین راه که بتواند منافع آتی آنها را تضمین کند، انتخاب نمی‌کنند؛ بلکه در بسیاری از اوقات در دسترس‌ترین

منافع آتی آنها را تضمین کند، انتخاب نمی‌کنند؛ بلکه در بسیاری از اوقات در دسترس‌ترین راه را بر راه دور دست و منافع آتی را بر منافع آتی ترجیح می‌دهند. بر اساس منطق عقلانیت کوتاه‌مدت، کردارهای فردی در کوتاه‌مدت، عقلانی و مفید به نظر می‌رسد؛ اما همان کردارها در بلندمدت نه تنها بی‌مواهب بوده؛ بلکه هزینه‌ها را نیز افزایش می‌دهد. از این رو کنش‌های عقلانی کوتاه‌مدت شهروندان در درازمدت کنشی غیرعقلانی محسوب می‌شود. ترافیک خود محصول چنین کنش عقلانی کوتاه‌مدت است که بر اساس آن مشکلات فردی افراد را مرتفع می‌سازد، در حالی که مضرات آتی آن به تدریج آشکار می‌شود. برای نمونه استفاده از ماشین‌های شخصی و تک‌سرنشین اگرچه در کوتاه‌مدت گره از کار شهروندان می‌گشاید؛ اما در بلندمدت، آلودگی هوا، بیماری‌های روانی و ... را در پی خواهد داشت. در مورد عقلانیت پیچیده، «بودون» از وضعیتی تحت عنوان نظام وابستگی متقابل نام می‌برد؛ وضعیتی که مسئله نفع و عقلانیت در کنش‌ها را مبهم می‌کند (بودون، ۱۳۷۰). با این تعریف، اطلاق واژه عقلانی به کردارهای شهروندان با توجه به زمان تغییر می‌کند. این نوع عقلانیت در جامعه‌ای شکل می‌گیرد که «کاتوزیان» از آن با عنوان «جامعه کوتاه‌مدت» یاد کرده است.

۴. عقلانیت سلطه‌گر روزمره

نقش عقلانیت زندگی روزمره با عقلانیت جامعه جدید «هابرماس» تفاوت دارد. در جامعه ما، عقلانیت روزمره خود را بر عقلانیت ابزاری و سیستمی مقدم داشته و تحمیل می‌کند. اخلاق شهروندی در ایران با کمک عقلانیت مدرن جامعه‌ای و ابزاری شکل نمی‌گیرد. در واقع عقلانیت فردی خودکامه زندگی روزمره، مهم‌ترین منبع اخلاق شهروندی شده است. از این رو این اخلاق از جنبه‌های جمع‌گرایانه خود خالی است. به این معنا می‌توان نتیجه گرفت که ترافیک شهرهای امروز ما در ایران، محصول عقلانیت کم‌مایه، خودمدارانه، کوتاه‌مدت و سلطه‌گر است (تصویر ۲).

■ نتیجه‌گیری

۱. رفتار ترافیکی شهر تهران، ناشی از نوعی عقلانیت زندگی روزمره است که با ساختارهای موجود هماهنگ است؛ عقلانیتی که آن را عقلانیتی کم‌مایه، کوتاه‌مدت، خودمدارانه و سلطه‌گر می‌نامیم.
۲. صرف‌نظر از مواجهه انتقادی با این شکل از عقلانیت، در وضعیت فعلی، عدم استفاده مردم از وسایل نقلیه شخصی کنشی غیرعقلانی به نظر می‌رسد. بنابراین مردم کاری را انجام می‌دهند که در این جامعه از آنها انتظار می‌رود.
۳. استفاده زیاد و همه‌جایی از وسیله نقلیه شخصی، پیوند محکمی با خانواده‌گرایی شهروندان تهرانی دارد. در اینجا فردگرایی با خانواده‌گرایی گره می‌خورد و ما با قدرت زیاد پدیده فردگرایی خانواده‌گرایانه در تهران مواجه می‌شویم که کنترل پدیده ترافیک را در شرایط فعلی دشوار می‌سازد.
۴. فهم ارتباط پدیده فردگرایی خانواده‌گرایانه با ترافیک مستلزم توجه به اهمیت جامعه بر حرمت خانواده و تأکید بر امنیت و حفظ سلامت اجتماعی آن است. در این فرهنگ، ماشین شخصی بهترین راه حفظ کرامت زنان و فرزندان دانسته شده است. بنابراین باید دید چرا وسایل نقلیه عمومی نمی‌توانند چنین معنایی را انتقال دهند؟ وسایل نقلیه عمومی کنونی تهران، با اخلاق شهروندی مبتنی بر فردگرایی خانواده‌گرایانه ایرانی در تعارض است. با تقلیل این تعارضات می‌توان مردم را به استفاده بیشتر از وسایل نقلیه عمومی و در نتیجه کاهش ترافیک تشویق کرد.

منابع

- بودون، ریمون (۱۳۷۰) *منطق اجتماعی*، ترجمه عبدالحسین نیک‌گوهر، سازمان انتشارات جاویدان، تهران.
- چلی، مسعود (۱۳۷۵) *جامعه‌شناسی نظم*، نشر نی، تهران.
- کبیریان، مریم (۱۳۸۸) *بررسی فرهنگ مصرف خودرو در بین خانواده‌های تهرانی*، پایان‌نامه کارشناسی ارشد مطالعات فرهنگی، دانشگاه علم و فرهنگ، استاد راهنما عباس کاظمی.
- کیویستو، پیتر (۱۳۷۸) *اندیشه‌های بنیادی در جامعه‌شناسی*، ترجمه: منوچهر صبوری، تهران، نشر نی، تهران.
- گیدنز، آنتونی (۱۳۷۸) *تجدد و تخصص، جامعه و هویت شخصی در عصر جدید*، ترجمه: ناصر موقیان، نشر نی.
- میرزایی، حسین (۱۳۸۵) *میزان فردگرایی و جمع‌گرایی در بین شهروندان تهرانی*، رساله دکتری جامعه‌شناسی دانشگاه تهران.
- Bull, maicle (2004) *Automobility and the power of sound*, Theory, Culture and Society, vol.21.
- Sheler, mimi; Urry, john (2003) *Mobile Transformation of public and private life*, Theory, culture and Society, vol.20.
- Sheler, mimi (2004) *Automotive Emotions: Feeling the car*, Theory, Culture and Society, vol.21.

