

پژوهش‌های انسان‌شناسی ایران  
دوره ۵، شماره ۲  
پاییز و زمستان ۱۳۹۴، صص ۱۱۶-۹۹

## مترو و زندگی روزمره (مطالعه موردی شهر تهران)

ستار پروین\*  
عبدالحسین کلانتری\*\*  
علیرضا مرادی\*\*\*

تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۹/۳  
تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۱۱/۱۲

### چکیده

هدف اصلی حمل‌ونقل ایجاد امکان جابه‌جایی و دسترسی برای انسان‌ها و کالاهای ساخته‌شده توسط آنها و همچنین کالاهای مورد نیاز آنها است؛ حمل‌ونقل در جوامع امروزی بیش از اینکه یک مسئله فنی و مهندسی باشد، یک مسئله اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی محسوب می‌شود. مطالعه حاضر به بررسی زندگی روزمره شهروندان تهرانی در مترو به عنوان یک فضای اجتماعی می‌پردازد. روش تحقیق شامل روش اسنادی و روش‌شناسی مردم‌نگارانه و تأکید نظری بر رویکرد زندگی روزمره و تغییرات مترو در زندگی روزمره افراد استفاده‌کننده است. واقعیت احداث و ورود مترو به درون یک شهر، چیزی بیش از یک وسیله صرف حمل‌ونقل است که می‌تواند مزایای زیست-محیطی، اقتصادی و روانی زیادی دربرداشته باشد، مترو علاوه بر همه اینها تغییرات اجتماعی بنیادینی در رفتار، کردار و شیوه‌های انجام کارهای روزمره ما دارد و به شکل بنیادی‌تری، حتی فضای هندسی شهری و مفاهیمی مانند نزدیک و دور را هم تحت تأثیر قرار می‌دهد، ارزش مکان‌ها و قیمت املاک را به شدت تحت تأثیر قرار می‌دهد و حرکت جمعیت‌های انسانی در درون شهرها را به شدت متأثر می‌سازد. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که مترو علاوه بر ابعاد روانی، زیست‌محیطی و اقتصادی، دارای بعد اجتماعی و فرهنگی است که در تجربه زیست افراد در زندگی روزمره در کلان‌شهر تهران نمایان می‌شود. بر این اساس، مترو سبب تغییراتی در زندگی روزمره افراد شده است از آن جمله می‌توان بر کوچک شدن تهران، انتقال تهران به زیرزمین- شکل‌گیری فضایی برای روابط اجتماعی- و کسب درآمد برای عده‌ای و همچنین وجود آسیب‌های اجتماعی متعدد اشاره کرد.

**کلید واژگان:** تهران، روش‌شناسی مردم‌نگارانه، زندگی روزمره، حمل‌ونقل عمومی، مترو.

---

sparvin1359@gmail.com  
kalantari1356@gmail.com  
ali.moradi@ut.ac.ir

\* استادیار دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه علامه طباطبایی  
\*\* دانشیار دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران  
\*\*\* دانشجوی دکترای ارتباطات دانشگاه تهران

## مقدمه و بیان مسئله

ایده اصلی ما این است: مترو بازنمایی فضایی شهر تهران و نحوه درک ما از فضا و زمان شهری را دگرگون کرده است. کردارهای ما ریتمیک و به نوعی حامل فضا و زمان هستند (شاتزکی، ۲۰۰۹) و از سوی دیگر این فضا و زمان هستند که کردارهای روزمره ما را تعیین می‌بخشند. ترتیبات زمانمند از طریق بازتولید اثربخش زندگی روزمره مطرح می‌شوند و یا اگر بخواهیم به طور قاطعانه‌تری بیان کنیم، کردارها زمان را می‌سازند (همان) و همزمان در زمان معنا می‌یابند؛ اما نقش فضا و زمان و کردارها، همگی برساختی از محیط اجتماعی خاصی است که کردارها در آن شکل می‌گیرند. مترو یکی از فضاهای بسیار پیچیده در شکل‌گیری ریتم‌های زمانی و کرداری است.

در وهله اول مترو صرفاً در جهت یکی از نیازهای ضروری انسان شهرنشین، یعنی جابه‌جایی مورد توجه است. انسان‌ها در شهرها به خصوص در کلان‌شهرها به ناچار نیازمند استفاده از وسایل حمل‌ونقل هستند؛ اما مترو صرفاً بر شیوه‌های حرکت و رفت‌وآمد تأثیر نمی‌گذارد و یا صرفاً دلالت‌هایی طبیعی و حتی اجتماعی آشکار مانند آلودگی، ترافیک، ازدحام و ... ندارد. به واقع ایده اصلی این مقاله این است که بایستی مترو را به مثابه نوعی دگرگونی در بازنمایی فضایی شهر و در نتیجه آن دگرگونی در فهم زمان و فضای شهر تهران دانست.

هرگونه اقدام و تصمیم‌گیری در ارتباط با حمل‌ونقل قبل از آنکه نیاز به بررسی و مطالعات فنی و مهندسی داشته باشد نیاز به بررسی‌های اجتماعی و اقتصادی دارد. حتی بررسی‌های فنی و مهندسی نیز باید در راستای واقعیت‌ها و جنبه‌های اجتماعی و اقتصادی در یک جامعه صورت گیرد. دلیل اصلی این ادعا این است که حمل‌ونقل توسط انسان و برای انسان ایجاد شده و توسعه می‌یابد و لذا باید تأثیرگذاری و تأثیرپذیری آن بر شهروندان، قبل از هر چیز دیگری توسط مدیران و مسئولین شهری مد نظر قرار گیرد. در بررسی اجتماعی به احداث پروژه بر موضوع حمل‌ونقل اجتماعی محور توجه می‌شود. حمل‌ونقل اجتماعی به مجموع اقدامات و فعالیت‌هایی اطلاق می‌شود که امکان جابه‌جایی انسان‌ها و کالاها را در یک جامعه به گونه‌ای فراهم می‌سازد که تمام افراد جامعه بدون توجه به طبقه اقتصادی-اجتماعی، سن، جنسیت، وضعیت جسمی و مکان جغرافیایی زندگی و کار، قادر به انجام سفرهای ضروری خود هستند و در عین حال از تبعیض‌ها و سفرهای غیرضروری جلوگیری می‌کند (خاکساری، ۱۳۸۷). بخش عمده از افراد و گروه‌ها در شهر تهران از حمل‌ونقل عمومی مانند اتوبوس، تاکسی و مترو استفاده می‌کند که این موضوع نشان می‌دهد که بخشی از زمان روزانه افراد به استفاده از این وسایل و ارتباط با دیگر شهروندان اختصاص دارد. مطالعه حاضر تلاش دارد تا تجربه زیسته روزانه افراد را در مترو به عنوان یک فضای اجتماعی که حیات شهروندان در آن اتفاق می‌افتد مورد بررسی قرار دهد.

در این پژوهش سعی می‌شود تا با رویکردی فرهنگی، متروی تهران را به عنوان یکی از مهم‌ترین فضاهای شهر تهران که بخش عمده‌ای از مردم شهر در زندگی روزمره‌شان به

صورت روزانه با آن درگیر هستند از دیدگاه فرهنگ و زندگی روزمره تحلیل کند. این دیدگاه به نحوه مواجهه روزانه مردم، گروه‌ها و جمعیت‌های درگیر، نحوه گذران و تعامل مردم با این فضا و شکل‌گیری برخی اخلاقیات و به طور کلی فرهنگ مردم می‌پردازد.

### چارچوب نظری پژوهش

امروزه مطالعات فرهنگی به عنوان یکی از پارادایم‌های مطرح در حوزه علوم انسانی مطرح شده است و در خلال سال‌های کوتاه ورود و عمدتاً ترجمه آن به ایران به میزان زیادی مورد استقبال همگان قرار گرفته است. یکی از مهم‌ترین رویکردهای این پارادایم رویکرد زندگی روزمره است (انگلیس، ۱۳۹۱) که در آن، بر خلاف رویکردهای پیشین جامعه‌شناسی، سوژه انسانی در محور تحلیل‌ها قرار می‌گیرد و سایر ساختارهای انسانی در بطن زندگی جاری و هر روزه این کنشگران مورد تحلیل قرار می‌گیرد. به واقع شاید بتوان گفت نکته عزیمت مطالعات فرهنگی حرکت به سمت تجلیل کردارهای روزمره مردم و تأکید بر سطوح خرد حیات اجتماعی است. از این رو کردارهای روزمره، به عنوان مهم‌ترین عرصه حیات اجتماعی اهمیتی دوباره به دست می‌آورند. در این راستا نسبت بین کردارها، زمان و فضاهای شهری به ویژه در رابطه با مترو مورد نظر ما است.

نظریه‌پردازان اجتماعی عموماً وقتی درباره «زمان» یا «فضا» سخن می‌گویند، منظور آنها - همچون بسیاری از مردم - زمان یا فضای عینی است (شاتزکی، ۲۰۰۹). زمان و فضای عینی زمان و فضایی هستند که به مثابه خصیصه واقعیتهای درک می‌شوند که به شکل مستقلی از فعالیت و درک انسان استمرار می‌یابد. با این حال این ایده و یا چنین درکی از زمان و یا حتی فضا، به ویژه در چند دهه اخیر توسط متفکرانی همچون لفور (۲۰۰۴) و هاروی (۱۹۹۶) به چالش کشیده و بحث درباره فضا در سال‌های اخیر به طور جدی از نو مطرح شده است. بعد از کتاب تولید فضا اثر هنری لفور (۱۹۹۱) و چندین متن تأثیرگذار دیگر نظیر آثار کاستلز (۱۹۷۷)، هاروی (۱۹۹۰) و گیدنز (۱۳۷۷) مطالعات گسترده‌ای در این عرصه صورت گرفته است، به گونه‌ای که کریستین اشمید<sup>۱</sup> یکی از شارحان لفور می‌گوید: «چرخش فضایی<sup>۲</sup> علوم اجتماعی را در بر گرفته است، مسائل فضایی توجهات عمده‌ای را به خود جلب کرده است و فراسوی مرزهای جغرافیایی گسترش یافته است» (اشمید، ۲۰۰۸: ۲۷). از این رو فضا دیگر به مثابه ظرف خالی نیست که توسط اشیاء پر شود. یک واقعیت مادی مستقل و «خود بنیاد» و یا یک واقعیت آغازین معرفت‌شناسی نیست بلکه «تولیدی اجتماعی است» (لفور، ۱۹۹۱: ۲۶).

چنین دیدگاه‌هایی درباره فضا، تصور ما از مفهوم زمان و حتی مکان را هم دچار تغییرات بنیادینی کرده است. از همین منظر زمانمندی وجودی، همان‌گونه که هایدگر آن را

<sup>۱</sup> Christian schmid

<sup>۲</sup> spatial turn

نام‌گذاری می‌کند، حاصل توالی<sup>۳</sup> نیست. این نوع زمانمندی ترکیبی از نظم‌دهی پسینی و پیشینی رویدادها، لحظه‌ها یا هر چیزی دیگر نیست. در عوض، این نوع از زمانمندی به واسطه بعدمندی و به عبارت دیگر، به واسطه گذشته، حال و آینده مشخص می‌شود. زمانمندی وجودی، به شکل بسیار خاص‌تری گذشته، اکنون و آینده وجود انسانی<sup>۴</sup> است. برای اهداف حال، وجود را می‌توان به مثابه فعالیت انسانی درک کرد؛ بنابراین زمانمندی وجودی<sup>۵</sup> ابعاد گذشته، حال و آینده کردارهای انسان است. البته، گذشته، حال و آینده نیز رویدادها (حوادث) را توصیف می‌کنند: رویدادها به حال، گذشته و آینده تعلق دارند، حال خواه این رویدادها رخ داده باشند، چه در حال رخ دادن باشند و یا اینکه هنوز اتفاق نیفتاده باشد. در نتیجه ابعاد فعالیت انسان، یعنی گذشته، حال و آینده رویدادها یا هر چیز دیگر را نظم نمی‌دهند، بلکه این ابعاد خصیصه‌های فعالیت هستند. همان‌گونه که برگسون (۱۹۱۱):

۳۰۹) بیان می‌کند، «سه بعد زمانمندی، با هم، در یک وهله رخ می‌دهد». در چنین وضعیتی، گذشته، حال و آینده فعالیت متفاوت از گذشته، حال و آینده رویداد است. رویدادهای گذشته دیگر نیستند، درحالی‌که رویدادهای آینده هنوز نیامده‌اند. تنها رویدادهای حال حضور دارند. در مقابل، این سه بعد از فعالیت مادامی که یک فرد کنش ورزد، هستند و به همراه هم رخ می‌دهند. اگر فعالیتی متوقف شود، این سه نیز به همراه هم ناپدید می‌شوند.

به تعبیر شاتزکی (۲۰۰۲) اگر بخواهیم دقیق شویم، فضا و زمان خصیصه حیات فردی و اجتماعی انسان است. به واقع، فضا و زمان زندگی‌های متفاوت اساساً متکی به پدیده اجتماعی مشابهی، به نام کردارهای اجتماعی هستند. به همین دلیل، فضا و زمان‌های زندگی‌های متفاوت تا حدی مشابه و تا حدی متفاوت هستند. این تشابهات بخشی به دلیل ساخت‌های کلان ذهنی و نیز محیط‌های اجتماعی مشابه کردارهای فضاوند و تفاوت‌ها به دلیل مسیرها و طرح‌های متفاوت زندگی‌های حاملان کردارها است. با این حال تأکید بر این نکته هم حائز اهمیت است که کنش‌ها و کردارها متضمن مشخصه‌هایی از زمان و فضای عینی هستند. اجرای کنش‌ها زمان‌بر است، یعنی اجرای کنش‌های متفاوت را می‌توان هم‌زمان ساخت یا اینکه به صورت پس و پیشی رخ دهند و اجراها، عمدتاً در محل‌هایی در فضای عینی رخ می‌دهند. مشخصه‌های زمانمند و فضایی عینی یک کردار شامل ریتم‌ها، توالی‌ها و تناوب‌هایی از کنش‌های تصادفی آن و نیز توزیع هندسی محل‌هایی می‌شود که در آنجا این کنش‌ها انجام می‌گیرد. با این حال چنین فضا‌های عینی و چنین ریتم‌هایی عمدتاً به یکسان فهم و معنا نمی‌شود. کردارهایی که ریتم‌های خاصی به خود می‌گیرد تصورات هندسی ما از فضا و حتی نحوه درک زمان را هم دستخوش دگرگونی می‌کند. در همین راستا، ریتم حرکتی مترو، توالی و تناوب‌های حرکتی آن، توقف، حرکت و حتی ورود و

<sup>3</sup> succession

<sup>4</sup> human existence

<sup>5</sup> existential temporality

<sup>6</sup> stroke

خروج قطارها که متفاوت با ریتم حرکتی اتومبیل‌ها و پیاده‌ها است، درک متفاوتی از هندسه فضایی و زمانی شهر به مسافران آن می‌دهد. به واقع هدف اصلی این مقاله هم توصیفی پدیدارشناسانه از شیوه‌های درک زمانی و فضایی افرادی است که مترو را به عنوان وسیله اصلی حرکت خود در شهر انتخاب کرده‌اند.

از همین رو پنداره و محور اصلی تحقیق این واقعیت است که مترو چیزی بیش از یک وسیله صرف حمل‌ونقل است و ابعاد زیست‌محیطی، اقتصادی و روانی دارد، مترو علاوه بر همه اینها تغییرات اجتماعی بنیادینی در رفتار، کردار و شیوه‌های انجام کارهای روزمره ما ایجاد می‌کند و به شکل بنیادی‌تری، حتی فضای هندسی شهری و مفاهیمی مانند نزدیک و دورف ارزش مکان‌ها و قیمت املاک را به شدت تحت تأثیر قرار می‌دهد و حرکت جمعیت‌های انسانی در درون شهرها را متأثر می‌سازد. برای روشن‌تر شدن موضوع ابتدا تغییراتی که با ورود ماشین در کردارهای روزمره افراد به وجود آمده را مورد بررسی قرار می‌دهیم، سپس با تکیه بر شبکه مترو تهران سعی خواهیم کرد تا این تغییرات را دنبال کنیم.

«اینکه یک جامعه چگونه نقل‌وانتقال مردم و کالاها را سازمان‌دهی می‌کند، می‌تواند چیزهای زیادی نه تنها درباره سازمان‌دهی کالاهای آن جامعه، بلکه درباره شرایطی فرهنگی که مردم آن جامعه در آن زندگی می‌کنند، به ما بگوید» (ویریلیو<sup>۷</sup>، ۱۹۸۶). به همین صورت، «امروزه به خاطر حضور مستمر وسیله نقلیه موتوری در زندگی‌مان است که تمایل داریم تأثیر جاده‌ها در مواردی که چگونه روزانه به سر کار می‌رویم و چیزهایی را به صورت روزانه تجربه می‌کنیم، نادیده بگیریم» (اوری، ۲۰۰۴). زمانی که نقل‌وانتقال موتوری برای اولین بار در مقیاس عمومی در ایالات‌متحده و در دهه ۱۹۲۰ معمول شد، با گذشت زمان این احساس سریعاً شکل گرفت که اتومبیل به شدت در حال تغییر بافت جامعه و ارزش‌هایی فرهنگی است که دایر بر زندگی روزمره است. برای مثال مالکیت ماشین باعث کاهش حضور در کلیسا می‌شد، به این دلیل که ماشین به افراد اجازه می‌دهد تا نسبت به قبل، مسافت طولانی‌تری را بپیمایند. به همین صورت، با توسعه اتومبیل و مالکیت خصوصی آنها، افرادی که به کلیسا می‌رفتند دچار چالش شدند؛ به این دلیل که مسافرت با ماشین این توانایی را به آنان می‌داد تا به جاهایی بروند که دوستان خانوادگی و همسایگان قادر به مشاهده آنان نبودند. «انتظارات راجع به حرف ناشنوی از والدین و باقی ماندن تحت نظارت سابق والدین توسط این وسیله جدید حمل‌ونقل فروکش کرد» (لیند و لیند<sup>۸</sup>، [۱۹۲۹]۱۹۵۷).

امروزه، اتومبیل‌ها چنان حضور گسترده‌ای در زندگی ما دارند که تمایل داریم تأثیری که این وسیله به صورت مستمر بر زندگی‌مان می‌گذارد را فراموش کنیم. متفکر اجتماعی فرانسه هانری لفور گزارش جالبی از تأثیر ماشین بر زندگی روزمره ارائه می‌دهد. ایده کلی

7 Virilio

8 Lynd and Lynd

وی این است که زندگی روزمره ما تا حد زیادی توسط «فرهنگ ماشین»<sup>۹</sup> شکل می‌گیرد، هر چند که ما غالباً در تشخیص تأثیرات آن ناتوان هستیم. از نظر لفور، ماشین و پیامدهای آن، بزرگراه‌ها و جاده‌های آسفالت، تأثیر عظیمی بر هستی شهر مدرن گذاشته است و فضاهای شهری را به صورتی شدیداً عقلانی، از نو طرح‌ریزی کرده است. ویژگی اصلی شهرهای مدرن، ازدیاد جاده‌های وسیع و مکان‌هایی برای پارک و گاراژ ماشین‌ها است، نتیجه چنین رشدی «کاهش خیابان‌های درخت‌کاری‌شده، فضاهای سبز و باغ‌ها است» (لفور، [۱۹۷۴]: ۱۹۹۳: ۳۵۹). در جامعه‌ای همچون جامعه ما، وضعیت ترافیک تبدیل به یکی از کارکردهای اصلی یک جامعه شده است؛ اولویت فضاهای پارک ماشین، خیابان‌ها و بزرگراه‌ها، تمامیت فضا را در حوزه‌های شهری معاصر اشغال کرده‌اند. همان‌گونه که لفور خاطر نشان می‌کند «می‌توان گفت که «اتومبیل، زندگی روزمره را تسخیر کرده است، به طوری که قوانین خودش را تحمیل می‌کند. امروز بخش عظیمی از زندگی روزمره به مصاحبت با صدای موتورها می‌گذرد» (لفور، [۱۹۶۸]: ۱۹۷۱: ۱۰۱).

دیدگاه لفور درباره اثرات استعماری بسیاری از جنبه‌های فضاهای شهری توسط فرهنگ ماشین شامل غلبه «فضای هندسی» از لحاظ عقلانی سازمان‌دهی شده و برنامه‌ریزی شده‌ای، مطابق با میل برنامه‌ریزان تکنوکرات و دیگر کارکنان عمومی می‌شود که رابطه بسیار نزدیکی با کارخانه‌های اتومبیل و دیگر گروه‌های درگیر در ساخت‌وساز هر حوزه شهری درون یک آزادراه و پارکینگ ماشین بزرگ دارند. حضور همه جایی نظم «هندسی» عقلانی شده جاده‌ها و سایر فضاهای طراحی شده برای ترافیک ماشین‌ها در شهرهای امروزی وضعیتی را به وجود می‌آورد که در آن «فضا در عوض اینکه برای مثال، مکان‌های سبز برای مردم باشد تا در آن راه بروند و هوای تازه را تنفس کنند، تنها بر حسب نیازهای اتومبیل‌رانی درک شده است» (لفور: [۱۹۷۴]: ۱۹۹۳: ۵۰). مطالبات مجموعه‌ای از ارزش‌های فرهنگی مانند الزامی برای اجازه به ماشین‌ها تا در سراسر شهر مسافرت کنند با مجموعه دیگری از ارزش‌ها، برای مثال میل برای ساختن یک شهر به عنوان یک مکان خوشایند، رها از سر و صدای ترافیک، آلودگی و دود و دودم برخورد کرده و حتی بر آن غلبه یافته است. از نظر لفور، ضرورت عقلانی نظم و کارایی، بر دیگر ارزش‌های انسانی‌تر و زیباشناختی‌تر، نوعی از ارزش‌های ماهوی که وبر پیش‌بینی می‌کرد، در جوامع شهری مدرن، بیشتر و بیشتر ناپدید خواهند شد، غلبه کرده است.

پیروزی فضای فرهنگ ماشین هندسی برای کسانی چون ما که بر مبنایی منظم در ماشین رانندگی می‌کنیم، چه تأثیراتی می‌تواند داشته باشد؟ پاسخ لفور این است که ظرفیت‌های ما برای تجربه فضای پیرامون به شدت منقبض شده است. به واسطه عقلانی شدن فضا که بزرگراه‌ها یا جاده‌های اصلی کنونی را توصیف می‌کند، راننده ماشین یا تجربه عابر از محیط اطراف وی، در مقایسه با توان تجربه چند بُعدی و غنی پرسه‌زن بسیار کاهش یافته است.

<sup>9</sup> car culture

«راننده برای رسیدن به مقصد تنها با فرمان سروکار دارد و تنها به آنچه وی برای هدفش نیاز دارد، نگاه می‌کند که تکنیکی و ماشینی شده است و آن را تنها از یک زاویه می‌بیند: یعنی سرعت و خوانایی ... [بنابراین] فضا صرفاً به اشکال فرو کاسته شده‌اش ظاهر می‌شود. ظرفیت‌های این حوزه، برای اهداف سطحی کنار گذاشته می‌شود و هرگونه دیدگاهی کلی، تسلیم علامت‌های بصری تعبیه شده در امتداد گذرگاه می‌شود که در نقشه تعبیه شده است» (لفور [۱۹۷۴]: ۱۹۹۳: ۳۱۳).

به عبارت دیگر، فردی که بخش مهمی از روز خود را در ماشین (احتمالاً به عنوان یک مسافر یا فروشنده) سپری می‌کند به صورت دائمی فضاهای به شدت کنترل شده و از لحاظ عقلانی طراحی شده‌ای را تجربه می‌کند. تجربه وی از جهان اطراف وی نسبت به جامعه‌ای که فاقد ماشین و جاده‌هایی برای مسافرت است، بسیار بیشتر از لحاظ عقلانی سازمان‌دهی می‌شود. با تعمیم برخی از ایده‌های لفور، انسان‌شناس فرانسوی، مارک اوژه<sup>۱۰</sup> ادعا می‌کند که راننده تاکسی‌ها در سرتاسر همه جوامع غربی مدرن کنونی در بزرگراه‌های اصلی، جهان اطراف خود را به شکل بسیار عجیب و غریبی درک می‌کنند، با این وجود این حالت، امروز به عنوان امری غریب تجربه نمی‌شود، تنها به این دلیل که ما به چنین ابزاری خو گرفته‌ایم. با این وجود، هنوز هم ویژگی دمدمی مزاجی از جامعه ما و فرهنگ ماشینی آن باقی می‌ماند. منظور اوژه این است که راننده‌های همیشگی جاده‌ها در سرتاسر یک کشور خاص تمایل دارند تا عمدتاً از شهرهایی که دارای سرعت و کارایی هستند، عبور کنند. به این معنا که راننده از تجربه چنین مکان‌هایی در وهله اول محروم می‌شود. اغلب مکان‌ها تنها به نام‌هایی بر روی نقش جاده منحصر می‌شوند، بدون اینکه چیزی به غیر از نام‌ها، در مورد آنها فهمیده می‌شود. به هر حال شبکه نشانه‌های جاده‌ای بزرگراه‌ها، مکان‌های تاریخی و دیگر مکان‌های جذاب را ذکر نمی‌کند (اوژه، ۱۹۹۵: ۹۷). بر این اساس، مسافرت در بزرگراه‌ها به دو دلیل قابل توجه است: مسافرت جاده‌ها، به دلایل کارکردی، از تمام مکان‌های اصلی اجتناب می‌کنند. این نوع از ادراک شکل گرفته توسط فرهنگ کار، تجربه تعداد زیادی از حومه‌های شهری را به عنوان مجموعه‌ای از نشانه‌های انتزاعی که در فواصل منظمی ارائه شده‌اند را در برمی‌گیرد. به شیوه‌ای مشابه، از نظر مسافران یک خط هوایی، برای مثال یک خلبان، با عقلانی‌سازی و هندسی‌سازی فضا، برای پوشش منطقه‌ای وسیع، بدون تجربه آن و یا بدون هر گونه توجه عمیق نسبت به مکان‌های خاصی که وی از آن می‌گذرد، پرواز می‌کند. فضا به یک امر مسطح شده، انتزاعی، عقلانی شده و شخصیت‌زدایی شده تبدیل شده است (انگلیس، ۲۰۰۳). به واقع منظور این است که یک وسیله حرکتی صرفاً مسیر حرکت ما از یک مکان به مکان دیگر را تغییر (کنندتر یا تندتر) نمی‌دهد، بلکه درک ما از فاصله، از زمان، از فضای اطراف و حتی درک ما از محیط اجتماعی را هم دستخوش تغییر می‌کند. ارزش‌های فراوانی

<sup>10</sup> Marc Augé

پیرامون چنین تغییراتی در بازنمایی فضا شکل می‌گیرد، ارزش‌های قبلی ممکن است رنگ ببازند و ستیزی همیشگی بین قدیم و جدید صورت بگیرد. به نظر می‌رسد مترو نیز توانسته باشد تأثیرات عمیقی بر افرادی داشته باشد که دسته کم چند ساعت از روز خود را در آن سپری می‌کنند.

### روش پژوهش

در این پژوهش تلاش خواهد شد تا با استفاده از روش‌شناسی مردم‌نگارانه، ابعاد خرد و روزمره مترو و نقش آن در زندگی روزمره مردم به صورت مختصر مورد بررسی قرار گیرد. واژه روش‌شناسی مردم‌نگارانه، به تحقیقی اطلاق می‌شود که درصدد جستجو درباره ویژگی‌های عقلانی بیان‌های قالبی با سایر کنش‌های عملی به عنوان نمود فعالیت‌های سازمان‌یافته و ظریف زندگی روزمره است. پیروان این مکتب درصددند تا شکل‌های آن را روشن سازند، روش‌هایی برای مطالعه آن طراحی کنند و بیش از همه معین کنند که ما مشخصاً چه چیز می‌توانیم از آن بیاموزیم (توسلی، ۱۳۷۰: ۴۴۰). روش‌شناسی مردم‌نگارانه عبارت است از مجموعه‌ای از دانش مبتنی بر عقل سلیم و یک رشته رویه‌ها و ملاحظاتی که اعضای عادی جامعه به وسیله آنها شرایطی را که در آن قرار گرفته‌اند درک می‌کنند، راهشان را در این شرایط پیدا می‌کنند و دست به عمل می‌زنند (ریترز، ۱۳۷۴: ۳۶۵). بر همین مبنا، در این پژوهش سعی شده است تا ضمن مشاهده مشارکتی، کنشگرانی که با استفاده از مترو به رفت‌وآمد می‌پردازند به گفتگو پرداخته و داده‌ها را با استفاده از این گفتگو استخراج کنیم.

بر همین اساس با ده نفر از مسافران مترو که تقریباً هر روزه از این وسیله نقلیه استفاده می‌کنند مصاحبه به عمل آمد. در مصاحبه‌ها سعی شد تا از روش زندگی‌نامه‌ای استفاده شود و در آن مسافران تجربه‌های خود قبل و بعد از استفاده از مترو را بیان کنند. شیوه‌های درک شهر، فهم آنها از فضا و زمان و نیز ضرب‌آهنگ کرداری آنها در درون مترو، ارزش‌ها و نگرش‌هایی که پیرامون استفاده از آن می‌چرخد به عنوان محورهای اصلی مصاحبه‌ها در نظر گرفته شده است.

### یافته‌های پژوهش

به طور کلی مترو دارای اثرات اجتماعی-اقتصادی مؤثری است که از آن جمله به کاهش هزینه‌های تردد و مسافرت‌های درون‌شهری و به شهرک‌های اقماری، ایجاد عدالت اجتماعی، کمک به مدیریت یکپارچه شهری، بهبود سلامت و امنیت اجتماعی، کاهش سطح تصادفات و میزان مرگ‌ومیرها و جراحات ناشی از تصادفات درون‌شهری، کاهش شلوغی و تا حدودی زیباسازی شهر می‌توان اشاره کرد؛ اما آنچه در ادامه ارائه خواهد شد، بررسی وضعیت استفاده گروه‌های مختلف اجتماعی (زنان/مردان، از سنین متفاوت، طبقات اجتماعی و دیگر تقسیم‌بندی‌های مرسوم) از مترو و نحوه گذران زندگی روزمره در درون مترو است



### مترو و تجربه روزمره مدرن

طبق آمارهایی که سازمان مترو ارائه می‌دهد روزانه سه میلیون نفر از مترو تهران استفاده می‌کنند و اغلب این افراد هم مسافر هر روزه مترو هستند. مترو که اکنون سیزده سال از طول عمر آن در تهران می‌گذرد، یک راهرو و کرویدور زیرزمینی ایجاد کرده است که شمال به جنوب و شرق به غرب این کلان‌شهر را به هم متصل کرده است. فلسفه وجودی مترو در این کلان‌شهر، پیش از هر چیز مبتنی بر جابه‌جایی مردم و آگاهی از این امر بوده است که در آینده‌ای نه چندان دور، حمل‌ونقل عمومی مانند تاکسی و اتوبوس دیگر جوابگوی جابه‌جایی حجم بسیار عظیم جمعیت نخواهد بود.

با این حال و با توسعه مترو، نوعی تقسیم‌کار نانوشته بین مترو و سایر وسایل حمل‌ونقل عمومی صورت گرفته است؛ و ریتم حرکتی مردم و ماشین‌ها در سطح شهر، عمدتاً بر اساس نحوه حرکت قطارهای مترو و نیز ورودی‌ها و دروازه‌های مترو تنظیم می‌شود. برای مثال هم‌اکنون تاکسی عمدتاً مربوط به مسیرهای کوتاه است و برای رسیدن به ایستگاه مترو و یا مسیرهای کوتاه‌تر مورد استفاده قرار می‌گیرد. اتوبوس‌ها عمدتاً فضاهای خالی مترو را پوشش می‌دهند و مترو به وسیله‌ای عمده برای حمل‌ونقل مسافرانی تبدیل شده است که به سمت محل کار خود می‌روند و یا اینکه از محل کار به منزل بازمی‌گردند.

با این حال وضعیت حمل‌ونقل مترو صرفاً به افرادی که به سر کار می‌روند محدود نمی‌شود و این مسافران مربوط به اوج ساعات شلوغی در مترو یعنی از ساعت ۷ تا ۹ صبح و بعدازظهرها که عمدتاً از ساعت ۱۵ شروع می‌شود و تا ساعات ۱۸ شب ادامه پیدا می‌کند. بقیه ساعات‌های رفت‌وآمد در مترو مربوط به مسافران تصادفی (عمدتاً) و مسافران دیگر شهرها است. چنین تقسیم‌بندی‌ای صرفاً به قصد طبقه‌بندی مسافران مترو انجام نمی‌شود، بلکه ما در اینجا به دنبال تجربه مشترک افرادی هستیم که به صورت هر روزه مسیر مشخصی را طی می‌کنند و بازمی‌گردند و اینکه بر اساس تجربه‌های آنها از مترو، فضای اجتماعی و فرهنگی شهر چگونه شکل می‌گیرد. برای بررسی ابعاد مختلف مترو، در ادامه تجربیات افراد در این زمینه را ارزیابی می‌کنیم.

### تهران کوچک شده است

یکی از تأثیرات بسیار مهم مترو، فشردن کردن زمانی و فضایی شهر است. معنای آن هم کاملاً روشن است. به این معنا که مترو، با از بین بردن فضاها و فواصل زائد و پرت برای رسیدن به مقصد، فاصله را کوتاه می‌کند. عمدتاً مترو در یک خط سیر منظم مستقیم حرکت می‌کند و موانع بسیاری مانند ترافیک، میدان‌ها، چراغ‌های چهارراه‌ها، پل‌ها و بسیاری از موانع دیگر را از بین می‌برد. به همین خاطر تجربه فرد از مسافت را نیز به شدت تحت تأثیر قرار می‌دهد. به واقع مترو با هندسی کردن مسیرها، فواصل واقعی جهان بیرون را به فواصل نقشه‌ای فرو می‌کاهد یعنی فاصله شما از مبدأ تا مقصد بر مبنای خط سیر مستقیمی است که مترو طی می‌کند. آقای ق یکی از کارمندان دولتی است که محل کار او

در میدان هفت‌تیر و محل زندگی‌اش در شهرری است. او که به مدت ۱۲ سال است در این مسیر رفت‌وآمد می‌کند، ۳ سال گذشته رفت‌وآمد با اتومبیل شخصی را کنار گذاشته و از مترو استفاده می‌کند. تجربه وی از شهر تهران در این مدت به شدت تغییر کرده است:

«قبلاً که با اتومبیل شخصی رفت‌وآمد می‌کردم، تقریباً دو ساعت طول می‌کشید تا به منزل برسم، اما الآن در عرض ۴۵ دقیقه به خانه می‌روم. در طول این سه سالی که از مترو استفاده کرده‌ام، به نظرم می‌رسد که تهران کوچک شده است. این فکر صرفاً به این خاطر نیست که مترو ترافیک ندارد، بلکه وقتی در عرض دو دقیقه فاصله بین مثلاً مولوی و شوش را با مترو طی می‌کنی، متوجه حرف من می‌شوی. قبلاً همین مسیر را حتی بدون هیچ گونه ترافیکی دسته کم ۱۰ دقیقه می‌رفتم»

تجربه شخص ق، همان‌طور که ملاحظه کردیم، بر خلاف گذشته، دیگر به جاده‌ها و طول مسیر مربوط نمی‌شود. آقای ق قبلاً مسیر را بر اساس چراغ‌های راهنما، چهارراه‌ها، مسیرهای شلوغ، میدان‌ها و تابلوهای راهنما درک می‌کرده است اما تجربه کنونی او، اکنون به ایستگاه‌های مترو مربوط می‌شود:

«قبلاً تو مسیرم به مثلاً خونه، راهمو از طریق چراغ‌ها، چهارراه‌ها میدان‌ها و مسیرهای شلوغ پیدا می‌کردم. دغدغه‌های شخصی من توی مسیرها عبور سریع از یه چراغ قرمز، شلوغ نبودن یک مسیر و مواردی مثل اینا بود؛ اما الان همه اینا کنار رفتن، یعنی دیگه مهم نیستن. در عوض آدم به دغدغه دیگه پیدا می‌کنه. مثلاً همش منتظر می‌مونم که به ایستگاه ترمینال جنوب برسم. چون از اونجا به بعد دیگه مترو تا حدودی خلوت میشه و آدم میتونه راحت و بدون فشار جمعیت توی مترو باشه. به هر حال ما همیشه برای خودمون به جور دغدغه درست می‌کنیم تا به منزل برسیم»

تجربه افراد در استفاده از مترو، صرفاً به سادگی ایستگاه‌های مترو نیست. واقعیت این است که افراد داخل مترو، دنیای اطراف خود را به شکل دیگری تجربه می‌کنند و تهران به صورت نقطه‌ای (بر مبنای ایستگاه‌های مترو) خود را نشان می‌دهد؛ بنابراین برای آقای ق آنچه از کلان‌شهر تهران مهم است میدان هفت‌تیر، ایستگاه متروی هفت‌تیر، ایستگاه متروی شهرری و خیابانی است که حفاصل بین منزل او تا متروی شهرری است. بقیه مناطق شهر تهران، کاملاً از روی نقشه کنده می‌شود و دور ریخته می‌شود و صرفاً به یک فاصله زمانی (و نه مکانی) ۳۰ دقیقه‌ای فرو کاسته می‌شود. به همین خاطر است که او با وجود حدود ۱۲ سال زندگی در این کلان‌شهر، بسیاری از مناطق حتی نزدیک زندگی خودش را هم نمی‌شناسد و با آن یگانه است:

«هفته پیش بود که برای خرید، با اتومبیل شخصی به مولوی رفتم، به اندازه‌ای محیط آنجا برایم عجیب بود که باورکردنی نبود. اصلاً باورم نمی‌شد که من هر روز از این نقطه، البته از زیرزمین عبور کرده‌ام. واقعیت این است که ایستگاه مولوی، برای من صرفاً به یک اعلام رسیدن به ایستگاه از طریق بلندگوی مترو و پیاده شدن تعداد زیادی از مردم در ایستگاه و خلوت شدن واگن خلاصه شده است.»

بنابراین مترو، فضای هندسی خودش را می‌سازد و معادلات فضایی و ربط مکان‌ها را به نفع خودش مصادره می‌کند به طوری که برای مثال، هم‌اکنون، بسیاری از آدرس‌ها در شهر تهران بر اساس نزدیک‌ترین خط ایستگاه مترو به آن آدرس داده می‌شود، از این رو مترو به نشانگاه شهر تهران تبدیل می‌شود. اهمیت این نشانگاه‌ها را به راحتی می‌توان در قیمت منازل مسکونی بر اساس دوری و نزدیکی به این متروها تشخیص داد. نشانگاه‌ها به عبارتی به ابعاد هویتی شهر تهران تبدیل شده‌اند. از این رو مترو جوانمرد قصاب، نه تنها مسیر مبادلاتی به شهرری است، بلکه این محله را به عنوان یک محله نسبتاً مشهور تبدیل کرده است و هویت این محله، به طور نسبتاً کاملی منوط به خط متروی آن شده است به طوری که قبل از احداث ایستگاه کمتر نام این محله به گوش شهروندان می‌رسید.

### انتقال تهران به زیرزمین

یکی دیگر از موضوعات جالب در رابطه با مترو حیات و سرزندگی آن است. واقعیت این است که مترو صرفاً کریدوری برای حمل‌ونقل و جابه‌جایی مسافر نیست و شهروندان این کلان‌شهر روزانه چند ساعت از زمان خود را در این مکان سپری می‌کنند. آقای ع یکی از بازاریان تهران است که محل کارش در ۱۵ خرداد است و محل زندگی‌اش در صادقیه. او با وجود تمکن مالی‌اش ترجیح می‌دهد که با مترو رفت‌وآمد کند چون زمان زیادی در وقتش صرفه‌جویی می‌شود. البته این موضوع صرفاً به صرفه‌جویی در زمان مربوط نمی‌شود:

«در مترو ما با آدم‌ها سروکار داریم، یعنی اینکه تو فقط اینجا نمی‌ای که به محل کارت برسی، بلکه تو به فضایی قرار داری که بقیه مردم هم هستند، با اونا حرف می‌زنی، روزنامه می‌خونی، با بقیه معاشرت می‌کنی و بعد از حدود نیم ساعت بلند میشی و میری سرکارت.»

مترو سبب شکل‌گیری یک فضای عمومی شده است که در آن شهروندان به راحتی می‌توانند در مورد بسیاری از موضوعات با هم گفتگو کنند. این گفتگوها همه‌چیز را در برمی‌گیرد. خواندن روزنامه در متروها بسیار معمول و مرسوم است و افراد حول مباحث گوناگون و بدون هیچ گونه آشنایی قبلی با هم وارد گفتگو می‌شوند. همین سرزندگی است که باعث می‌شود آقای ع به مترو، به عنوان چیزی بیش از یک وسیله حمل‌ونقل عمومی

نگاه کند. البته باید توجه داشت که این نوع از حوزه عمومی، انتقادات فراوانی هم به آن وارد است و عده‌ای به خاطر وضعیت موقتی بودن و نیز عدم تکرار و ناپایداری آن، اصطلاح حوزه عمومی را برای آن نادرست می‌دانند. به هر حال در مترو، مسافران برخلاف فضای بیرون از شهر که صرفاً با دستگاه‌ها و چراغ‌ها و علائم سروکار دارد، رابطه‌ای انسانی با محیط برقرار می‌کند. از این نظر، بسیاری از سازه‌های محیطی که بر محیط مضاف شده‌اند کنار زده می‌شوند و محیط انسانی خودش را صرف‌نظر از تمام اشکال دیگری که می‌تواند این محیط را مخدوش کنند نمایش می‌دهد. از این رو آقای ع این محیط را کاملاً اخلاقی توصیف می‌کند:

«من هر موقع که به مترو می‌آیم می‌بینم که جوان‌ترها جایشان را افراد مسن می‌دهند و مردان جای خودشان را به زنان. گاهی اوقات که با یکی هم‌صحبت می‌شوم دوست ندارم که به ایستگاه برسم و حتی عصرها هم که برمی‌گردم هیچ‌گونه خستگی در مترو احساس نمی‌کنم.»

همان‌طور که مشاهده می‌شود، آقای ع نگاهی انسان‌گرایان به مترو دارد و به علت غلبه حضور انسانی بر ماشین، نوعی فضای ایده‌آل را ترسیم می‌کند. در اینجا است که افراد بر اساس یک سری قواعد اخلاقی با هم ارتباط برقرار می‌کنند. به واقع آقای ع با در تقابل قرار دادن فضای بیرون از مترو، با فضای داخل مترو، نوعی نتیجه‌گیری اخلاقی و انسان‌گرایانه از مترو دارد. او با تعریف گذشته کسالت‌بار خود که روزانه مجبور بوده است حدود نیمی از روز خود را در ماشین و پشت ترافیک و چراغ قرمزها بگذرانند، به کلی با محیط خارج از مترو بیگانه شده است و فضاهای شهری اکنون برای او به عنوان یک امر ملال‌آور و خسته‌کننده تلقی می‌شود. فضای رعب‌آور خیابان‌های شلوغ و سروصدای و بوق مکرر ماشین‌ها به همراه خودخواهی راننده‌های ماشین سر چهارراه‌ها باعث شده است تا او اکنون محیط مترو را به عنوان یک محیط انسانی بستاند که در آن افراد به هم احترام می‌گذارند، با هم هم‌صحبت می‌شوند و خبری از دعوها و بگومگوها نیست.

اما دیدگاه دیگری درست در مقابل با گفته‌های آقای ع وجود دارد. آقای آ که از کارمندان وزارت ارشاد است و هر روز مجبور است مسیر مولوی تا ایستگاه بهشتی را برود، نظر دیگری درباره مترو دارد:

«واقعاً مترو تمام حیثیت و انسانیت ما را زیر سؤال برده است. من نمی‌دانم تاکی می‌توانم در برابر این همه تحقیر دوام بیاورم. وضعیت مترو اصلاً خوب نیست. فقط کافیه چند هفته جای من باشید تا بفهمید مردم این شهر به خاطر ندانم کارهای برخی از مسئولین چطور به جان هم افتاده‌اند»

آقای آ معتقد است که مترو به علت ازدحام زیاد جمعیت و خودخواهی مسافران آن، به عرصه‌ای برای مبارزه خودخواهانه و منازعه بین افراد تبدیل شده است. به واقع از نظر او

نفس مترو، برای جابه‌جایی سریع است و چون مترو ظرفیت این همه مسافر را ندارد، بنابراین افراد برای اینکه زودتر به مقصد برسند، مجبور هستند که با هم مبارزه کنند. به همین خاطر در این مبارزه مردان بر زنان و جوانان بر سالمندان پیروز می‌شوند:

«اگه دقت کنی پیرمردا تو ساعت‌های شلوغی دیگه پیداشون نمیشه، چون میدونن اگه بیان هیچکی به اونا رحم نمی‌کنه. نه اینکه مردم اینو بخوان! نه. سیستم طوریه که اگه نخوای هل بدی و خودتو بزور جا کنی، باید ساعت‌ها منتظر بمونی. کار یه روز دو روز هم که نیست. آدم هر روز مجبوره مثل من بیاد و بره.»

اما چرا تجربه همزمان دو نفر از مترو تا این حد با هم در تناقض است. بخشی از این دیدگاه به موقعیت اجتماعی افراد بازمی‌گردد. آقای آ فرد تحصیل کرده است و بیشتر به انزوا عادت دارد. او در اداره هر روز تا عصر که به خانه بازمی‌گردد بیشتر از چند نفر را ملاقات نمی‌کند و بیشتر وقت خود را به کتاب خواندن و یا مطالعه کارهایش می‌گذراند. به همین خاطر است که دیدن این همه جمعیت او را به هراس می‌اندازد؛ اما آقای ع یک فرد بازاری است که معاشرت با مردم را ترجیح می‌دهد و اصولاً کسب‌وکار او با همین معاشرت گره خورده است.

اما تفاوت دیگری هم در محیط اجتماعی داخل مترو بین این دو فرد وجود دارد که باعث شده است دو شیوه متفاوت رفتاری در داخل آنها وجود داشته باشد. خط متروی آقای ع، عموماً یک خط نسبتاً خلوت است و تقریباً در همه ساعات روز، مسافران به راحتی می‌توانند در آن جابه‌جا شوند. به همین خاطر از فشار جمعیت و آسیب‌های احتمالی آن و برخوردهای خواسته و ناخواسته خبری نیست؛ اما خط آقای آ بسیار شلوغ است و به همین خاطر این دو محیط تفاوت‌های فاحشی با هم دارند.

### مترو و بازنمایی شهر مهاجران آسیب‌دیده اجتماعی شهری

از حاضرین همیشگی و نسبتاً زیادی که در متروها حضور دارند و به بخشی از رویدادهای همه روزه مسافری تبدیل شده‌اند، دست‌فروش‌های مترو هستند، افرادی با شیوه و سبک تبلیغاتی بسیار هم‌شکل که لحن صدا و گفتار آنان بسیار شبیه به هم است. وجود چنین افرادی که در سرتاسر یک محیط اجتماعی گسترده، دارای شیوه‌ها و سبک‌های رفتاری مشابهی هستند، دیدگاه‌های جدید درباره فرهنگ به وجود آورده است و برخی از دیدگاه‌های قبلی را به چالش کشیده است. برای مثال، این فرهنگ، بر خلاف اشکال قبلی فرهنگی، از طریق روابط بین‌نسلی انتقال داده نمی‌شود، عمدتاً خودبه‌خودی است و بر اساس کارکردی از محیط اجتماعی است که شکل خاصی به خود می‌گیرد.

کسانی که در متروها و به عنوان دست‌فروش مشغول به کار هستند، وضعیت بسیار پیچیده‌ای از عصر جهانی شدن کلان‌شهرها را به نمایش می‌گذارند بدون اینکه بخواهیم در اینجا به کل این وضعیت بپردازیم یکی از نمودهای آن را که دست‌فروشی در مترو است، مورد توجه قرار می‌دهیم. ع، یکی از دست‌فروش‌های مترو اهل یکی از روستاهای اطراف کرمانشاه است که مدت ۱ سال و چند ماه در اینجا به کار دست‌فروشی مشغول است. او به همراه تقریباً ده نفر از همسالان و هم روستایی‌هایش پارسال به تهران آمدند و پس از یک ماه بیکاری و یا کار ساختمان و بنایی به مترو آمدند و تقریباً یک سال گذشته خود را در این مترو گذرانده‌اند:

«اوایل که به مترو آمدیم، همه ما رو مسخره می‌کردن و برای ما عار و ننگ بود؛ اما بعد از به هفته که گذشت، چون بقیه همه بیکار بودن و ما دو برابر یه کارگر معمولی با تعداد ساعت‌های کمتری درآمد داشتیم، همه کارشونو ول کردن و اومدن مترو دست‌فروشی می‌کنن»

پس از این قضیه است که تمام افراد بیکار یک روستا به سمت مترو تهران می‌آیند و گروهی شبه‌انحصاری در مترو شکل می‌دهند. به طور کلی در این‌گونه دست‌فروشی‌ها، تقسیم‌کار پیچیده‌ای بین اعضاء وجود دارد. در هر قطار نباید بیش از یک نفر یک کالای خاص را بفروشد، ساعات خریدوفروش کاملاً مشخص هستند. اوج شلوغی و خلوتی مترو زمان مناسبی برای خریدوفروش نیست و حتی فروش برخی کالاهای خاص بر عهده افراد خاصی بوده است:

«ما بین خودمون قبلاً هماهنگ شده بودیم که هرکسی چه موقع چی بفروشه. ولی الان به مدته که به عده دیگه اومدن که نمی‌ذارن ما کارمونو بکنیم. به همین خاطر ما باید جلوی اونا رو بگیریم!»

به علت محدودیت در فروش، افراد مجبور هستند با هم در این عرصه رقابت کنند. به همین خاطر معمولاً هر یک از کارهای دست‌فروشی در قرق یک گروه خاص است که عمدتاً گروه‌های قومی هستند. برای نمونه اکثر گل‌فروش‌های سر چهارراه‌ها ترک‌زبان هستند و کردها هم میدان‌های تره‌بار را قرق کرده‌اند. عمده دست‌فروشی مترو هم در دست کرمانشاهی‌ها است. این افراد، به خوبی از خلأهای قانونی در این زمینه استفاده و برای خود کسب درآمد می‌کنند. پلیس مترو هم معتقد است که نمی‌توان جلوی این افراد را گرفت. آنها عمدتاً افراد بی‌آزاری هستند و در جستجوی لقمه نانی برای خود می‌گردند؛ اما وضعیت دست‌فروش‌های مترو تنها به مردان منحصر نمی‌شود و واگن‌های مخصوص زنان، فروشندگان ویژه زنان را دارد.

از طرف دیگر درآمد دستفروشی در مترو بیشتر از آن است که در بازار کار بابت یک نیروی ساده پرداخت می‌شود. حتی گاهی این دستمزد بیشتر از حداقل‌های کارگران رسمی است. به مراتب سختی خیلی از کارهای رسمی را ندارد. از طرفی امنیت شغلی دستفروشی اگر بیشتر از مشاغل رسمی نباشد، کمتر نیست. با این حال این پدیده عمدتاً با نگرش‌های بسیار منفی در رسانه‌ها دنبال می‌شود؛ اما واقعیت واضح آن است که در کلان‌شهری مثل تهران، یک روز هم نمی‌توان بدون پول زندگی کرد و این‌طور نیست که بتوان بدون داشتن مهارتی ویژه، شغل پردرآمدی داشت. عمده چیزهایی که افراد دستفروش در مترو می‌فروشند متنوع‌اند و شامل مواردی مانند لواشک، پیراشکی، آدامس، بیسکویت، باتری، جلد کارت و ... می‌شود.

بازار کار به این شکل است که هر فرد با سرمایه بیشتر توان سودآوری بیشتری هم دارد، اما جوانی که نه تخصصی دارد و نه سرمایه مالی اندوخته است، برای پیدا کردن کار در تهران، با یک بن‌بست اساسی مواجه خواهد شد. از این رو است که اغلب جوان‌هایی که در مترو دستفروشی می‌کنند، خانواده‌هایشان در شهرهای دیگر زندگی می‌کنند، اما به امید تشکیل یک زندگی ایده‌آل به تهران گام گذاشته‌اند. بیشتر آنها نه تخصصی ویژه برای پیدا کردن یک شغل مناسب دارند و نه سرمایه‌ای که بتوانند با آن روی پای خودشان بایستند؛ به همین دلیل هم گزینه‌های بسیار محدودی برای اشتغال این جوانان باقی می‌ماند. کارگری ساختمان، شاید تنها شغلی باشد که این گروه از جوانان بتوانند با آن در تهران امرامعاش کنند، اما حتی همین شغل کم‌درآمد هم با تقاضاهای زیادی از سوی کارگران افغان مواجه و رقابت برای آن به شدت بالا است. در واقع می‌توان گفت که تفاوت سطح انتظارات جوانان ساکن شهرهای دیگر با واقعیت‌های رایج در پایتخت، تضاد بسیار سنگینی پیش رویشان می‌گذارد که برخی از آنها برای رفع این تضاد عینی به دستفروشی روی می‌آورند.

زمانی یک جوان مقیم از شهر دیگری به تهران می‌آید اما نمی‌تواند حتی برای رفع معاش روزانه‌اش کاری درخور پیدا کند برایش خیلی سخت است که دوباره با یک شخصیت شکست‌خورده به شهرش بازگردد و ترجیح می‌دهد که حتی اگر با دستفروشی هم شده، امورات روزمره‌اش را بگذراند. علاوه بر جوانان ساکن دیگر شهرها که در یک شرایط متفاوت با محل زندگی‌شان قرار گرفته‌اند، تعداد محدودی از شهروندان تهرانی هم به دلیل بیکاری به دستفروشی در مترو روی می‌آورند. شاید برای یک جوان غیرتهرانی که هیچ کسی او را در تهران نمی‌شناسد، دستفروشی در مترو راحت‌تر باشد، اما برای یک فرد در تهران که با مجموعه گسترده‌ای از اقوام و دوستان در پایتخت آشناست، بسیار آزاردهنده است که بخواهد اعتبار اجتماعی‌اش را با دستفروشی در مترو از دست بدهد. حال اگر با وجود این مشکلات، یک شهروند تهرانی به دستفروشی در مترو روی آورد، کاملاً به این معنی است که نظام اجتماعی در پایتخت به حدی نابرابر شده که اشتغال در اولویاتی فراتر از اعتبار و تشخیص اجتماعی قرار گرفته است؛ واقعیت این است که امروزه دستفروشی در مترو، به

عنوان یک داغ به یک برجسب تبدیل شده است و با وجود درآمد مناسب آمد، از منزلت اجتماعی بسیار پایینی برخوردار است.

باید پذیرفت که بخش دیگری که تقریباً هر شهروند تهرانی در مترو با آن به صورت روزمره مواجه می‌شود تکدی‌گرانی هستند که گاهی با فروش دستمال کاغذی و یا فال به تکدی‌گری می‌پردازند. تقریباً همه این تکدی‌گران زنان جوان و نوجوانی هستند که لحن یکسانی دارند و عمدتاً نوزاد کوچکی به همراه دارند و با ابراز عجز و ناله (گاه‌ها حتی عجز آنان با چهره بدون احساسشان هم‌خوانی ندارد) درخواست کمک می‌کنند. اظهارنظرهای گوناگونی درباره این متکدیان صورت گرفته است، با این حال این افراد نیز بخشی از زندگی روزمره مترو هستند که به نظر می‌رسد همگی آنان که روزی در سطح شهر پراکنده بوده‌اند، امروزه مراکز شلوغ‌تر و پردرآمدتری یافته‌اند.

یکی دیگر از آسیب‌های اجتماعی که علاوه بر تکدی‌گری در مترو دیده می‌شود، جیب‌بری است. افراد جیب‌بر، از شلوغی مترو استفاده می‌کنند و اشیایی مانند کیف پول و یا تلفن همراه افراد را به سرقت می‌برند. شلوغی مترو، نبود نظارت و گمنامی افراد از عوامل تأثیرگذار در این مسئله است.

### طرد اجتماعی و صداهای خاموش

تعریف اجتماع محور بودن حمل‌ونقل عمومی بدین معناست که همه افراد و گروه‌های انسانی امکان و توانایی استفاده و دسترسی به آن داشته باشند؛ بنابراین در این نوع از حمل‌ونقل زمانی، هنگامی که گروه‌های خاصی به هر دلیل نتوانند از حمل‌ونقل عمومی استفاده کنند، طرد اجتماعی رخ می‌دهد. مترو در سطح شهر تهران با وجود آنکه به شکل قابل توجهی توسعه یافته و بسیاری از مشکلات حمل‌ونقل را حل کرده است ولی وضعیت آن نشان می‌دهد که گروه‌های خاصی در شهر تهران وجود دارند که یا اصلاً از مترو استفاده نمی‌کنند و یا میزان استفاده آن حداقل است و این افراد در استفاده از آن با موانع فیزیکی و گاهی اجتماعی مواجه‌اند. این وضعیت در ساعات شلوغی مترو در صبح و بعدازظهر به اوج خود می‌رسد. ساخت فیزیکی مترو در تهران به گونه‌ای است که گروه‌هایی مانند معلولین، سالمندان، زنان دارای کودک خردسال و ... در استفاده از مترو با موانع جدی روبه‌رو می‌شوند. به عنوان مثال در بسیاری از ورودی‌ها و خروجی‌های مترو امکانات خاصی برای معلولین و سالمندان ناتوان تدارک دیده نشده است و این گروه‌ها نمی‌توانند از مترو استفاده کنند؛ بنابراین در این شرایط این گروه‌ها عملاً در استفاده از مترو طرد می‌شوند. چنین طردی گاهی اشکال ظریف‌تری به خود می‌گیرد. ریتم حرکتی افراد و شدت و حجم ورودی‌ها و خروجی‌های آن قوانین نانوشته‌ای به همراه دارد: در ساعات اوج جابه‌جایی، یعنی صبح تا ساعت ده و از ساعت سه تا تقریباً اوایل شب ورود و خروج کوکان و کهن‌سالان ممنوع است.



## نتیجه‌گیری

مترو، با گستردگی و جذابیت بسیار زیاد آن، صرفاً یک وسیله حمل‌ونقل عمومی نیست و دارای ابعاد اجتماعی، فرهنگی و زیست‌محیطی و آشکار اقتصادی زیادی است. هر عنصر جدید که به یک جامعه تزریق می‌شود، بسته به پهنای و گستردگی آن و نقشی که در زندگی روزمره مردم بازی می‌کند تأثیرات عمیقی بر جای می‌گذارد. وضعیت کلان‌شهرها و شهرهای اقماری و نیز وضعیت ترافیک و حمل‌ونقل درون‌شهری تا حد زیادی حیات خود را مدیون متروی تهران هستند و این مترو است که تا حد زیادی یکپارچگی شهری را حفظ کرده است. مترو به جایگاه هویت‌بخشی برای مناطق مختلف تبدیل شده است و امروزه تصور کلان‌شهر تهران بدون وجود مترو، امری محال به نظر می‌رسد.

مترو امروزه به بخش بسیار مهمی از زندگی روزمره تعداد بسیار زیادی از مردم این کلان‌شهر تبدیل شده است و مردم بخش زیادی از زمان روزانه خود را در آن سپری می‌کنند، برخی از آن ارتزاق می‌کنند، برخی آن را به عنوان زیست-جهان مطلوب خود تلقی می‌کنند، برخی نسبت به آن ابراز علاقه می‌کنند و عده‌ای از آن متنفر می‌شوند. گفتگوهای بسیاری در زیرزمین شکل می‌گیرد و حوزه‌هایی پراکنده و شبه عمومی برای گفتگوی مردم فراهم می‌آورد. مترو همچنین به میزان زیادی فرهنگ ماشین و اتومبیل در شهر تهران را تحت تأثیر قرار داده است و فضای هندسی و جغرافیای ذهنی افراد را به شدت تغییر داده است.

از همین رو نباید تأثیرات مترو را صرفاً به تأثیرات حمل‌ونقلی آن و مواردی مانند آلودگی هوا و مسائل اقتصادی و زیست-محیطی آن فروکاست. به همین خاطر توجه بیشتر به آن به عنوان یک حوزه جدید برای زندگی روزمره مردم، بایستی جایگاه مهمی در پژوهش‌های آتی را به خود اختصاص دهد. در نهایت مترو فضای شهری است که افراد بخشی از زندگی روزمره خود را در آن تجربه می‌کنند.

## منابع

- انگلیس، دیوید (۱۳۹۱). فرهنگ و زندگی روزمره. ترجمه: علیرضا مرادی. انتشارات تیسرا. توسلی، غلام عباس (۱۳۷۰). *نظریه‌های جامعه‌شناسی*. چاپ دوم، تهران: سمت.
- خاکساری، علی (۱۳۸۷). *ابعاد اجتماعی حمل‌ونقل در تهران*. مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهرداری تهران.
- ریتنرز، جورج (۱۳۷۴). *نظریه جامعه‌شناسی در دوران معاصر*. ترجمه محسن ثلاثی. چاپ سیزدهم. تهران: انتشارات علمی.
- فیدرستون، مایک (۱۳۸۰). «زندگی قهرمانی و زندگی روزمره». هاله لاجوردی. *فصل‌نامه ارغنون*. شماره ۱۹. زمستان ۱۳۸۰.
- گاردینر، مایکل (۱۳۸۱). «تخیل معمولی باختین»، ترجمه یوسف ابادزی. *فصل‌نامه ارغنون*. شماره ۲۰. زمستان ۱۳۸۱.
- گیدنز، آنتونی (۱۳۷۷). *پیامدهای مدرنیت*. ترجمه محسن ثلاثی. تهران: نی.
- Augé, M. (1995). *Non-places: introduction to an anthropology of super-modernity*. London: Verso.
- Hine, J. (2007). *Transport disadvantage and social exclusion in the UK*. Monash University ePress.
- Lefebvre, H. (1991). The production of space (Donald Nicholson-Smith, Trans.). *Massachusetts: Blackwell Publishing*.
- Lefebvre, H. (1971). *Everyday life in the modern world, translated by Sacha Rabinovitch*.
- Niles, J., & Nelson, D. (1999). Measuring the Success of Transit-Oriented Development. In *Retail Market Dynamics and Other Key Determinants, Prepared for the American Planning Association National Planning Conference, Seattle, Washington, April* (pp. 24-28).
- Urry, J. (2004). The 'system' of automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 25-39.
- Virilio, P. (1986). *Speed and Politics: An Essay on Dromology, translated by Mark Polizzotti*.
- Lefebvre, H. (2003). The urban revolution, trans. *Robert Bononno (Minneapolis: University of Minnesota Press, 2003)*, 17.
- Harvey, D. (1989). *The condition of postmodernity* (Vol. 14). Oxford: Blackwell.
- Harvey, D., & Braun, B. (1996). *Justice, nature and the geography of difference*. Oxford: Blackwell.
- Castells, M. (1977). *The Urban Question: A Marxist Approach*. London: Edward Arnold.
- Schatzki, T. (2002). *The Site of the Social: A Philosophical Exploration of the Constitution of Social Life and Change*. University Park, PA: State University of Pennsylvania Press.
- Schatzki, T. (2009). Timespace and the organization of social life. *Time, consumption and everyday life: Practice, materiality and culture*, 35-48.
- Shove, E., Trentmann, F., & Wilk, R. (2009). *Time, consumption and everyday life: Practice, materiality and culture*. Berg.
- Bergson, H. (1911). *Creative evolution* (Vol. 231). University Press of America.
- Schmid, C. (2008). Henri Lefebvre's theory of the production of space: Towards a three-dimensional dialectic. *Space, Difference, Everyday Life: Reading Henri Lefebvre*, 27-45.