



نامه‌ی
فصل
علوم
انسانی

دوره‌ی نو (آغاز انتشار: ۱۳۸۱) / سال ششم
پاییز ۹۹ / ۳۸ صفحه / ۲۵۰۰۰ تومان

لیبرال دموکراسی زیر چکمه‌های کرونای اقتدارگرا
چرا صندوق ذخیره اقتدار برخی دولتها برای مهار کرونا خالی بود؟

دست دادرس و داستان داس

رویکردی به مباحثه‌ی حقوقی مجازات فرزندکشی و زخمی که بر جای ماند

آیینهای از جنس ویروس

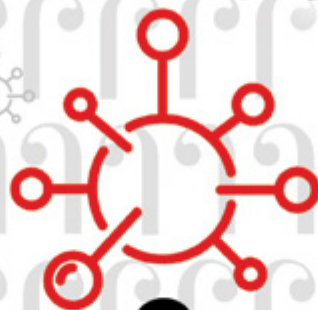
تحمیل جهانی قواعد جمعی علی رغم آمادگی فرضی فردی

خواب زمستانی؛ روایت یک جمود

شرحی بر رمان خواب زمستانی گلی ترقی

روح هنر در جان کالبد

گفتاری در باب کالبدشناسی و هنر نقاشی



در ستایش کرونا، تن و لامسه

از بدن‌ها حرفی نبود مگر همچون ام‌ری زاید



لیبرال دموکراسی زیر چکمه‌های کرونای اقتدارگرا

چرا صندوق ذخیره اقتدار برخی دولتها برای مهار کرونا خالی بود؟

مصطفی انتظاری هروی

قاطع با شهروندانی که حاضر به پذیرش پروتکل‌های بهداشتی نیستند، ندارد. بنابراین تجربه کرونا از حیث حکمرانی خوب نشان می‌دهد که در مرحله نخست، این ویروس مدلهای راست گرایانه لیبرال برای اولویت دادن به آزادی‌های فردی به جای مصالح عمومی و کوچک کردن دولت تا سرحد تبدیل شدن به یک پیمانکار خدماتی را به چالش کشید و در مرحله دوم نشان داد که حتی دولتهایی که به ظاهر در مواجهه با شهروندان خود چندان پایبند آزادی‌های فردی و حق اعتراض نیستند، بازهم به دلیل درگیر شدن با چالش‌های سیاسی – امنیتی، در موضوعاتی چون حفظ سلامت عمومی و تخصیص اعتبار به پروژه‌های ایمنی جمعی موفق عمل نکرده و حتی قدرت وضع قوانین موثر محدودکننده در مواقع ضروری ندارند. این تجربه، پژوهشگران را بار دیگر به همان بحث‌های کلاسیک درباره وظایف اولیه دولت بازگرداند و یادآوری کرد که درگیر شدن دولتها با پروژه‌های ساتیمانتالیستی در حوزه سیاست و هزینه کرد اقتدار برای موضوعات کمتر ضروری، باعث می‌شود که دولتها در مواقع بحران از قدرت کافی برای مهار مشکلات برخوردار نباشند. اقتدار دولتها درست مانند صندوق ذخیره ارزی، به تدریج و با هزینه کردهای غیرضروری، کاهش می‌یابد و روزی که دولت به معنای واقعی کلمه نیاز به اقتدار پیدا می‌کند، خواهد فهمید که صندوق خالیست. این درس کرونا برای بسیاری از دولتها بود که وقتی سر صندوق ذخیره اقتدار رفتند، آن را تهی یافتند و خوشبحال آنها که دانستند برای پر کردن دوباره این صندوق باید تدبیر کنند.

ویروس کرونا در یک سال اخیر کشورهای مختلف را دستخوش بحران کرد. از بحران کارآمدی دولتها در تامین امنیت سلامت شهروندان تا بحران معیشت و ارتباطات انسانی. این ویروس به گونه‌ای کشورهای مختلف را متاثر از آسیب‌های ناخواسته کرد که خیلی زود پیامدهای سیاسی خود را به نمایش گذاشت و دولتهای مستقر را با چالش مشروعیت کارکردی مواجه ساخت. با این حال نتایج بررسی آمارهای کرونایی در کشورهای مختلف نشان می‌دهد، دولتهای تمرکزگرا که با قاطعیت بیشتری با شهروندان خود برخورد می‌کنند، در مهار این بحران موفق‌تر از دولتهایی عمل کردند که یا ضعف کارآمدی داشتند و یا چنان درگیر ملاحظات دموکراتیک شده بودند که نمی‌توانستند با سرعت لازم، جامعه را برای مهار بیماری بسیج کنند. نمونه چین و آمریکا، فارغ از دعوا بر سر مبداء و منشاء واقعی ویروس کووید ۱۹ نشان می‌دهد که پکن با ساختار تمرکزگرای سیاسی و شیوه‌های برخورد اقتدارگرایانه نسبت به شهروندان خود، موفقیت بیشتری در مهار کرونا نسبت به ایالات متحده داشت. کشوری که به دلیل ایدئولوژی لیبرالیستی، حاضر نبود حریم خصوصی شهروندانش را قربانی مصالح عمومی برای حفظ سلامت کرده و در نتیجه همان ساختار لیبرال که اولویت را به انتخاب فردی و آزادی اقتصادی می‌داد، در نهایت آمریکا را تبدیل به کشوری کرد که بالاترین قربانیان کرونا را در خود جای داده است. همین مقایسه، بار دیگر بحث بر سر کارآمدی یا ناکارآمدی لیبرال دموکراسی در حل و فصل مشکلات عمومی را مطرح کرد و منتقدان لیبرال دموکراسی این پرسش را مطرح کردند که آیا توجه به حریم خصوصی و آزادی‌های فردی شهروندان می‌تواند حتی به قیمت از بین رفتن جان و سلامت آنها، در اولویت دولتها قرار گیرد؟

به جز از این رقابت ایدئولوژیک که به نظر می‌رسد دست کم دولتهای لیبرال را به دلیل عدم قاطعیت لازم در حفظ جان شهروندان با چالشی بزرگ روبرو کرد، ضعف دولت در کشورهای دیگر مانند ایران نیز باعث شد تا پندار دولت مقتدر در کشورمان شکسته شده و آنها که می‌پنداشتند مشکل کارآمدی در ایران بزرگی و دست و پاگیر بودن دولت است، ناگهان با این واقعیت روبرو شوند که همان دولت فربه، در عمل چنان توان اندک و تاثیر ناچیزی در مدیریت امور عمومی دارد که نمی‌تواند از پس ساماندهی کشوری که درگیر بحران کرونا شده است، برآید. نحیف بودن دولتی که در ظاهر تنومند است، پارادوکسی ناگوار به شمار می‌رود که امیدها برای واسپاری امور به دولت برای افزایش کارآمدی را به باد داده و ادعاهای چپ‌گرایانه‌ای که معتقدند ورود دولت به عرصه‌های مدیریتی می‌تواند همچنان پادزهری برای مبارزه با فساد و زمین‌گیری اقتصادی – اجتماعی باشد را به عقب می‌راند.

تجربه کرونا نشان داد که نه تنها دولت در ایران قادر مطلق نیست، که در عمل درگیر چنان محدودیتی‌هایی از نظر بسیج منابع مالی و انسانی است که نمی‌تواند حتی شهروندان را نسبت به حفظ سلامت خود حساس کند. دولت حتی در منع سفر و یا ایجاد محدودیت در تردهای شبانه نیز چندان توانمند نبود و تنها وقتی موفق به ایجاد برخی محدودیتها شد که شهروندان از طریق مدل‌های اقناع‌سازی رسانه‌ای خود، با دولت همراهی کردند.

به نظر می‌رسد دولت در ایران در گذشته اقتدار خود را چنان خرج برخی چالشهای سیاسی و اقتصادی کرده که در مساله‌ای غیرسیاسی مانند کرونا، چندان انرژی و توان بالایی برای برخورد



در ستایش کرونا، تن و لامسه از بدن ها حرفی نبود مگر همچون امری زاید عارف دانیالی



طرح: علی مفردی، نگاه تازه

روزهای کرونا یک «وضعیت استثنایی» است که «قاعده» ی جهان ما را می سازد؛ بدن های آسیب پذیر، بدن های محاصره شده در خطرات، و چه زمانی بوده که این بدن ها در خطر نبوده باشند؟ به ما گفتند «مراقب نفس» خود باشید، از بدن ها حرفی نبود مگر همچون امری زاید و مزاحم، همچون چیزی که باید پنهانش کرد، بر آن سرپوش نهاد، از آن خجالت کشید. یادمان نرفته صدای افلاطون: «بدن، زندان روح است». در تحقیر بدن آنقدر پیش رفتیم که فوکو گفت نیازی نیست بدن را کیود کنیم تا روح لذت ببرد.

میشل فوکو گزاره افلاطونی را واژگون ساخت: «روح، زندان بدن است» و بدن را از دست آن باید نجات داد. به نام «روح»، از «بدن ها» مان شرمسار شدیم و هرگز ندانستیم بزرگترین از خودبیگانگی همین بیگانگی با بدن هاست؛ اینکه جلو آینه بایستی و دیگر خودت را بازشناسی. اخلاقیات و سیاست بزرگترین فشارها را بر بدن ها اعمال کردند؛ مسیحیت از بدن «شهوت» ساخت و مسیب هبوط از بهشت. صنعت فشن، سخت ترین ریاضت ها را بر بدن ها وارد کرد، همچون بدنهای لاغر افیونی راهبان قرون وسطا.

تفکر متافیزیکی، تقابل میان «سطح- عمق» یا «ظاهر- باطن» ایجاد کرد و بدن را به عنوان سطح/ ظاهر در مقابل روح همچون عمق/باطن تحقیر کرد.

نظام سرمایه داری به دنبال «بدن های مولد» بود؛ نباید انرژی های بدن در شیطنت ها، بازیگوشی ها، لذت ها به هدر رود؛ آنها باید فقط در خدمت نظام مبادله باشند.

ما را بیزار کردند از بدن هامان.

کرونا انتقام تمام این بی مهری ها به بدن را از ما گرفت: دلمان لک زده برای «لمس کردن»؛ لمس کردن بدن هامان، دست دادن ها و در آغوش کشیدن ها، حتا لمس دستگیره ی در، سطح زیر اشیاء. کرونا، فقدان تو بود و غیاب اشیاء و جهان.

چرا دلمان تنگ شده، ما که همواره «لمس کردن» را به قلمرو ممنوعه تبعید کرده بودیم، ما که از حواس پنجگانه، بیشترین بی حرمتی ها را به «حس لامسه» کردیم، غافل از اینکه لامسه، دموکرات ترین حواس ما بود: لامسه همیشه «دوطرفه» است: نمی توانی لمس کنی بی آنکه لمس شوی، چشم ها اما می توانند ببینند بدون آنکه دیده شوند. کرونا دوباره ما را متوجه بدن هامان کرد: متوجه حس لامسه.

حالا که شبکه های مجازی «ارتباط» را به انحصار کشیده، تجربه ی «لمس کردن» باز هم دورتر شده از ما.

بیایید بازگردیم به بدن هامان، بیایید شرمسار نباشیم از لمس کردن. لامسه، عشق بود، نه شهوت. لامسه «نزدیکی» بود: نزدیکی به تو. من برای چنگ زدن به روح تو هم به دست هایم نیاز دارم. لامسه، بزرگترین دلنگی انسان برای جهان بود. و ما این را ندانستیم؛ اکنون کرونا «این دلنگی همیشه سرکوب شده» را دوباره به ما بازگرداند.



طرح: علی مفردی، نگاه تازه

فلسفه و الهیات

- ۵ از بدن ها حرفی نبود مگر همچون امری زاید؛ عارف دانیالی
- ۶ دست دادرس و داستان داس؛ عاتکه حسین پور

بهبانهای برای کشتارگاه

روایتی از کرونا و اعتقادی که هنوز در کلانشهرمان نیست نگاه تازه

چراغ قرمز راهنمایی باشد که گذشتن از آن از سوی عده ای نوعی بی‌باکی و زیرکی قلمداد شود تا پرده پوشی های کلان و نهان بر آنچه صلاح دانسته می شود که بر جماعت، عیان نشود. اکنون در بزنگاهی که شمارش مرگ روزانه «بر اساس شواهد قطعی تشخیصی» و رنگ نامی قرمز و زرد و نارنجی و وضع محدودیت‌های سابقا قرون وسطایی گفته شده، در صدر اخبار و گفتار ارسالی از حاکمیت به جامعه است، فرصت برای همراهی تام و تمام این دو گانه، تنگ و ناکافی است.

«ولی من باز هم اعتقادی ندارم». از داخل کیفم برگه ی تایید آزمایشگاهی مثبت شدن کرونای یک ماه قبل خودم را نشانم می دهم تا به گمان خودم ورق برنده را رو کرده باشم و تاکید ی باشد بر آنچه به او از واقعیت کرونا گفتم، اما جمله ی مرد راننده، همان است که بود؛ همچنان مصمم و راسخ در اعتقادش... و من ظاهرا در مقام یک شکست خورده پیاده شدم. اکنون بیایید همه با هم کرونا را شکست دهیم!

«من که اعتقادی ندارم». راننده ی جوانی که سوار بر خودرو اش شده ام تا مرا حدفاصل دو بیمارستان قدیمی «کلانشهر»مان جابه‌جا کند، وقتی از او می‌پرسم «چرا ماسک ندارید؟»، این جمله را تحویلیم می‌دهد. به نظر نمی‌رسد نشود با او وارد یک مباحثه ی اقناعی شد. پس از چند جمله ی اولیه قاعدتا متوجه می‌شود که دانشجوی دانشگاه علوم پزشکی هستم و سعی می‌کند در کلام کمی رعایتم را بکند. ماسک کثیفی را از جیبش در می‌آورد و به من نشان می‌دهد که یعنی: «دارد» و ادامه می‌دهد: «من اعتقادی به کرونا ندارم». در همین حد را انتظار دارم و من هم جمله ی آماده شده ای در پاسخش می‌گویم: «مگر کرونا یک جور مساله ی دینی هست که حالا اعتقاد داشته باشید یا نداشته باشید؟»؛ او هم بی درنگ تجربه‌ای شخصی را مطرح می‌کند تا من را از جهالت در بیاورد. می‌گوید: «خواهرم سرطان داشت. سال ها بود که با داروهای شیمی درمانی، مریضی اش اذیتش نمی کرد. دو ماه قبل، ناگهان حالش به هم خورد و من در خانه نبودم و بی خبر از من، برادرم، او را به بیمارستان [...] برده بود. می‌دانید دیگر؛ این بیمارستان به «کشتارگاه» معروف است. شب به صبح نرسیده خواهرم فوت کرد. وقتی صبح خواستم جنازه‌اش را تحویل بگیرم گفتند که: کرونا داشته! چطور خواهرم این همه سال زنده بود و مشکلی نداشت و آن وقت با یک مریضی در حد یک شب تا صبح مرد؟ نه خیر! کشتندش! بعد، این دکترها گفتند که کرونا گرفته بوده! حالا یک بهانه پیدا کرده‌اند که وقتی مریض های مان را کشتند بیندازند گردن یک چیز الکی. کرونا کجا بود؟!» سعی می‌کنم در حد زمانی که تا پیاده شدن دارم از ماهیت این ویروس و اشکال مختلف بیماری زایی اش به زبان ساده حرف بزنم اما حرفم را قطع می‌کند و می‌گوید که تجربه ی دیگری هم دارد که دروغ بودن ادعای کرونا را ثابت می‌کند و ادامه می‌دهد: «اصلا همین بچه ی خودم! همین دو هفته قبل تب و لرز کرد؛ بردمش دکتر و برایش عکس و آزمایش نوشت و بعدش این دکتر هم گفت بچه ات کرونا گرفته و کلی از قرنطینه و خطرات بیماری اش و چیزهای دیگر فلسفه بافی کرد اما خودمان آوردیمش خانه و بستیمش به سوپ و آب میوه؛ یک هفته نشده، خوب شد. این چه جور کرونایی بود که با این چیزها خوب شد؟!»

واقعیت این است که علی رغم تمام تلاش رسانه ها در شناساندن ماهیت این بیماری به مردم، هنوز پس از گذشت حدود یک سال، چنین مقاومت هایی در آنها وجود دارد. دوگانه های متعددی در این میان در عدم همراهی مناسب مردم با این مساله هست که کار را به اینجا رسانده است. یکی، دو گانه ی علوم پزشکی با جهل موثق. در طول تاریخ پزشکی، ایستادگی در برابر «علم» طبابت همیشه وجود داشته و گویی این حوزه بازاری است که هرکس کالایی در آن عرضه می‌کند و شوربختانه آن کسی که برای عرضه ی چهل و یا شیدای اش، به زبان عوام دلیل تراشی کند برای مردم جذاب تر است. انواع و اقسام تجویزهای من‌درآوردی با سوء استفاده از عناوین خاص که در طول زمان تنها اسامی آنها عوض شده نشان می‌دهد که این نبرد، صحنه ای بی پایان است. از دیگر سو خدشه دار کردن اعتماد مردم به پزشک که در سال‌های اخیر از سوی رسانه‌ها به شدت دامن زده شده، دوگانه ی دیگری را ایجاد می‌کند که اکنون اثراتش را می‌نمایاند؛ مردمی که تا دیروز به تصویری فاصله دار با جامعه ی پزشکی عادت داده شده اند حالا از سوی همان رسانه‌ها به حرف شنوی از همان‌ها تشویق می‌شوند که بی تردید دیگر نمی‌تواند ورق را به این سرعت برگرداند. دوگانه ی دیگر در این کارزار، حاکمیت و جامعه است. اساسا حکم راندن و انتظار تبعیت، همیشه درست یا غلط، مقاومت متقابل را در برابر خود دارد. این حکم کردن می‌تواند چیزی در حد یک

طرح: علی مفردی، نگاه تازه

جامعه و فرهنگ

۹ بهبانهای برای کشتارگاه؛ نگاه تازه

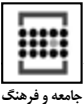
۱۰ مردن به وقتِ باهم بودن؛ سید محمد عزیزی

۱۰ آینه‌ای از جنس ویروس؛ صادق فریور

۱۱ کرونا و برندگان نشسته بر شانه‌های مرگ؛ نگاه تازه



ویرایش: سید محمد عزیزی



مردن به وقت باهم بودن

زوال ما و مرثیه‌ای برای شمارش کشته‌ها

سید محمد عزیزی

آینه‌ای از جنس ویروس

تحمیل جهانی قواعد جمعی علی‌رغم آمادگی

فرضی فردی

به نظر بزرگترین مشکل کرونا، بزرگتر کردن مشکلات پیشین است. نه آنکه مشکلی جدید ایجاد نمی‌کند بلکه بیشتر در زخم شکستن و نمک پاشیدن، خود اشکالی بزرگ است. در محضر ویروس اغلب کارهای بر زمین مانده باقی می‌ماند، مدارهای در میان بوده از بین می‌رود و خلاف‌های سرپوش‌گذاری شده رو می‌گردد. ظاهر و باطن آدمی به هم شبیه و احمق و بی‌شعور به هم نزدیک می‌شوند. تا جایی که خود خواهی، دلبخواهی و حق‌الناس انتخابی جلوه می‌نماید. در حقیقت کرونا با دستکاری زمین و زمان در دسترس، به بی‌رحمانه‌ترین شکل فرصت آمادگی را سلب می‌کند و نیازها را از بالا به پایین هرم می‌کشد. ضعف‌ها و عیب‌های اعصاب و روان، اعضا و اندام، عادات و عقاید، علوم و دانش، روابط خصوصی و عمومی، اقتصاد خرد و کلان، جوامع و اجتماع، سیاست و حکومت را تا حد مرگ به رخ می‌کشاند و قدرت تطبیق را به جد مورد تهدید قرار می‌دهد. هر روز، روز حسرت و یوم‌الحساب می‌شود. خلاصه آنکه خلاص از گذشته، خواسته‌ای اصلی اما نه حتما توانستنی می‌گردد.

علی‌اچال مشکل جدیدی که کرونا ایجاد کرده تحمیل جهانی قواعدی جمعی علیرغم آمادگی فرضی فردی ست چه امروزه مسئولیت‌های اخلاقی و اجتماعی جزء جدایی‌ناپذیر فعالیت‌ها به حساب می‌آید. گویی اثربخشی و کارایی یکایک تدابیر و زحمات تحمل‌شده، بستگی تام به تداوم اراده و همراهی همه دارد. این میان اما تعطیلی و رکود یا راه‌اندازی و رونق پیش‌بینی‌نشده زمینه‌ی جابه‌جایی اولویت‌ها و جایگاه کسب‌وکارها، کاسبان و بازارها را فراهم ساخته است. طوری که تعارض منافع شخصی با گروهی و مستقیم با غیرمستقیم به میزان ناباورانه‌ای حالت نابرابری یافته و در عصر ارتباطات زدن ماسک، فاصله‌گذاری و قرنطینه نه تنها اجرای انتخابی و داوطلبانه‌ی موقفی ندارد که حتی با اعمال جبر و جریمه نیز نقض می‌گردد. پناه‌بردن به ایمنی کاذب گله‌ای با تئوریزه و تجویز آن خود حکایت از بی‌چارگی آدمی می‌کند وقتی دارویی برای درمان و تضمینی برای عدم ابتلا در کار نباشد. خلاصه آنکه خود بینی خواسته‌ای اصیل اما نه حتما اصلی ست.

مع‌الوصف پاندمی تفکیک‌های ما را نمی‌شناسد. زرد و سرخ و سفید و سیاه، زن و مرد و پیر و جوان، حد و مرز و ملیت و جغرافیا، مقام و مرتبه و قشر و طبقه، مال و منال و دارایی و تمول، زبان و فرهنگ و سن و تمدن. حتی پرنده و چرنده و خزنده با آب و هوا و خاک. بی‌تمیض و منت، تنها جهان بگیرد! لیک سرنوشت مشترک بنی‌بشر چنین شایسته است، که زنجیر از محل ضعیف‌ترین حلقه‌ها می‌شکند. گرچه تاکنون روابط اشتباه و اشتباه در روابط، بسیار بوده اما به تجربه و برهان خلف روز مبدا بازماندگان سراسیمه دنبال هم‌نوع خواهند گشت. پس حل مشکل اصلی موجودی با سرشت اجتماعی، خواسته‌ای اصیل و توانستنی ست.

اپیدمی سایه گستر کرونا‌ی جدید(ویروس تاج دار کووید ۱۹) آنچنان خود را بر زندگی ما «تحمیل» کرده که باور «تحویل» سال به سالی دیگر در ذهن ما کم رنگ و غبار الود شده است؛ ما که در گذر پی‌درپی از رویدادهای هراسناک سال، سایه ی سلطان های در انتظار مجازات دستگاه قضا را در زندگی خود حس می کردیم، اکنون اسیر سایه های شوم آخرین سلطان تاج داریم که تا امروز جان های بی شماری از ما ایرانیان را بی رحمانه ستانده است.

اکنون تمام آنچه به عنوان دفاع همگانی موثر در مقابل کرونا‌ی جدید داریم، گریز از ابتلا و یا به تعبیری به تاخیر انداختن ابتلا به این ویروس است؛ آن هم با یک راهکار ظاهرا ساده برای شکستن زنجیره ی انتقال آن: در خانه بمانیم.

اما شواهد میدانی در خیابان ها و جاده های ایران به وضوح حکایت از نماندن دارد؛ چگونه است که وقتی اینچنین با خطری در حد مرگ مواجهیم، در خانه نمی‌مانیم؟

دلیل نخست می‌تواند بر این رویکرد مبتنی شده باشد که سیستم راهبری بهداشتی – رسانه‌ای رسمی ما در این مساله در هفته‌های ابتدایی بیشتر بر اطمینان بخشی، تزریق امیدواری و نوعی «تعارف و مدارا» متمرکز بود تا «هشدار» بابت وخامت پیش‌رونده ی اوضاع و گویی سیاست حاکم بر این جریان پس از آن که در هفته های آغازین، ناخواسته این پیام را می رساند که: شما آسوده باشید که ما آماده و بیداریم، اندک اندک دستخوش دگردیسی شد و فرصت همراه کردن قاطعانه ی مردم در «هفته‌های طلایی اولیه» از دست رفت و اکنون دیگر برای همراه ساختن ما، قدری دیر شده است. نگاه دیگر بر این باور استوار است که نماندن در خانه یک دستور از سمت «سیستم» است؛ از آنجا که برخی از ما معمولا عادت و تمایل به رعایت دستورات سیستماتیک نداریم این موضوع نیز از این قاعده مستثنا نیست و ما به این توصیه ها نیز به گونه ای دیگر می نگریم.

دلیل دیگر می‌تواند به همزیستی همیشگی ما با مرگ برگردد. «خبر مرگ» جزئی از واژگان روزمره ی ماست. شنیدن اخبار مرگ آور بلایای طبیعی، غیر مترقبه و حتی هیجان انگیز، مردن را برای ما ملموس و آشنا ساخته است و گویی چندان با مرگ، غریبه نیستیم و برای ما آنچه رخدادها را نسبت به هم متفاوت می کند، تفاوت «شمارش کشته ها» ست.

به آنچه گفته شد می توان سیاهه ای دیگر نیز اضافه کرد: تقدیرگرایی قطعی مسلط بر برخی از ما، باور به نجات در لحظه ی آخر و رسیدن کمک تحت هر شرایطی و یا گاهی از اساس و بنیان، باور به «دور بودن» ابتلا از «ما» و اینکه قرار نیست رخدادی که برای «دیگران» می افتد، الزاما برای ما هم اتفاق بیفتد.

قابل درک است که برای «بی دغدغه در خانه ماندن»، نیازمند حمایت های قدرتمند تامین اجتماعی و اقتصادی در بحرانی با این ابعاد هستیم اما نگذاریم این نماندن در خانه و شکستن چرخه ی انتقال این بلا به «دیگری»، در آینده ای که چندان دور نیست، هر کدام از ما را به «اجبار تلخ بیرون آوردن آن لباس سیاه از قفسه ی لباس ها»، برای نشستن در سوگ «زندیکان» مان و رسیدن به باور هولناک هر خانواده– یک قربانی برساند.

بحران جهان گستر بیماری ناشی از ویروس کووید۱۹ علی رغم تاثیر ظاهرا مخرب آن بر سلامت و اقتصاد، منجر به یک گردش اقتصادی حیرت آور و به مثابه روان کننده ای برای گردش چرخ دنده های اقتصاد ضد دانش شد. در این میان اگرچه هر حلقه از زنجیره ی به هم پیوسته ی شیب‌آدان جهان، بهره ای از این چرخه ی ناصواب بردند اما به فراخور وجود آمادگی ذهنی بیشتر مردم هر منطقه ی جغرافیایی، شیوه ی گسترش این فرآیند ضد دانش بنیان متفاوت می نمود.

در کشور ما نیز در شرایطی که دغدغه ی دولتمردان به آماده سازی زمینه های جهش تولید و توسعه و البته در بستری از ماکروتحریم ها معطوف بود، این هیولای میکرونی، هرچه بیشتر جان می گرفت.

با عبور از مقطع انکار و اثبات و تبشیر و انذار نخستین، در آغاز گردش چرخ این چرخه ی اقتصاد نادانش بنیان، این احتکارفروشان بودند که از نیاز ناگهانی مردم به وسایل حفاظتی و ضدعفونی کننده ها، بهره ی خود را بردند. روزی نبود که خبر انهدام حلقه ای از نامردان دانه ریز و دانه درشت، در صدر اخبار نشینند.

آنگاه نوبت مخدرفروشان رسید تا کالای خود را بر همان ذهنیت کلیپ مشهور هر چه بیشتر بر مشتریان قدیم و جدید عرضه کنند و بر کرده ی ناآگاهی خودخواسته ی عده ای سوار شوند.

اما الکل فروشان زیرزمینی هم بیکار ننشستند و باز با تکیه بر همان اصل خودفروشی، ساخته های متقلبانه ی خود را بر جماعتی خوراندند تا مثلا حفاظت روی پوستی، در درون هم کارگر افتد.

در بحبوحه ی روند مرگ آور این ویروس نابکار، نادرست می نمود اگر مدعیان اختراع نیز آرام بگیرند؛ پس با نمایش پیوند فیزیک، ریاضی، شیمی و پزشکی، همچنان امید چیره شدن بر این نادیدنی را زنده نگه داشتند و طبیعتا هیچ اختراعی هم بی هزینه نیست.

خبرفروشان مجازی هم در این فضای بهت و نگرانی از پهنه ی این سفره ی اقتصادی بی بهره نماندند و با ترکیبی از خبرهای ضد و تقیض از نردبان بازدید و لایک بالا رفتند.

حتی گروهی منتسب به علوم دارویی و پزشکی هم با ادعای تلاش بر کشف آنچه بر این ویروس لعنتی موثر می افتد از این خوان نعمت بی نصیب نماندند و به جز توصیه هایی بی پروا بدون کارآزمایی بالینی، با دست سازهای خود، بر جان های نگران دست انداختند.

اگرچه هر کدام از موارد برشمرده چرخ اقتصاد گروهی را چرخاند، اما بی تردید هیچ بخشی از این چرخه ی عظیم اقتصادی مبتنی بر ضدعلم، به اندازه ی سنتی فروشان، پربار نبود. روزی تصویری از فردی ظواهرالصالح در کنار شتر، بازار ادرار را داغ می کرد و دیگر روز تنقیه ی روان کننده ی مبتنی بر گل، عده ای را با خود می کشاند. در گستره ی این میدان اقتصادی پهناور، عرضه کنندگان علفی جات و دین فروشان پیوند گذشته ی خود را مستحکم تر کرده و حلقه ی فریب را بر گردن دانش تنگ تر نمودند؛ داروهایی با برند پیشوایان فرصت بروز و عرضه ای حیرت آور پیدا کردند؛ آتش منقل کتاب سوزان را گرم تر نگه داشتند و با گرفتن جان، به سه گانه ی جهل، اقتصاد و دین نمایی جانی تازه بخشیدند.

حالا حتی به درستی هر آنچه می خواهید از ضرورت توسعه ی اقتصاد دانش بنیان و خلق ثروت مبتنی بر علم بگویید.

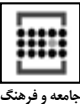
گردش اقتصاد در مدار ضد دانش

کرونا و برندگان نشسته بر شانه‌های مرگ

نگاه تازه



طرح: علی مفردی، نگاه تازه





مدیریت و برنامه ریزی

وقتی شرکتهای زیان ده دولتی نقاب نوآوری بر چهره می زنند

مصائب دانش اقتصاد بنیان

مصطفی انتظاری هروی

از بخش خصوصی واقعی رخ داده است. سهام داری نهادهای حاکمیتی در پروژه های دانش بنیان به بهانه توسعه شرکت های دانش بنیان با سرمایه گذاری دولتی، در عمل معنایی جز رشد بی حد و حصر نهادهای حاکمیتی ندارد. اما اگر این روند تبدیل به تاسیس صندوق های غیرحاکمیتی زیرنظر دانشگاه ها و مراکز معتبر علمی شود، ضمن کاهش احتمال رانت خواری علمی، این فرصت در اختیار نخبگان کشور قرار می گیرد که بدون درگیر شدن با بروکراسی پیچیده دولتی و موانع دست و پاگیر مجوزها و میدان های مین بیمه ای و مالیاتی، بتوانند خلاقیت خود را تبدیل به ارزش افزوده اقتصادی کنند.

در صورتی که اصلاحات در مسیر توسعه شرکت های دانش بنیان صورت نگیرد، نه تنها امیدی به تکرار تجربه سیلیکون ولی در ایران نیست، بلکه پروژه های تحقیقاتی کشور بیش از پیش درگیر فساد اقتصادی و نفوذ سیاسی خواهد شد که نتیجه آن می تواند بی انگیزگی بیشتر نخبگان، مهاجرت دانش آموختگان دانشگاهی و رشد قارچ گونه شرکت هایی باشد که با اینکه نقابی دانش بنیان بر چهره دارند، در عمل همان ترکیب شرکت های زیان ده دولتی هستند که به جای برداشتن باری از دوش کشور، خود بار مضاعفی بر گرده اقتصاد می نهند.

در سالهای اخیر موضوع توجه به کسب و کار و اقتصاد دانش بنیان توجه بسیاری را به خود جلب کرده است. صدها استارت آپ با تقلید از مدل های کسب و کار در آمریکا و اروپا به راه افتاده و معاونت علمی ریاست جمهوری به ده ها شتاب دهنده برای توسعه این استارت آپ ها بودجه های کلان داده است تا بر پایه نوآوری و خلاقیت فرصت های شغلی جدید پدید آورند.

در دهه های اخیر موضوع تولید علم و توجه به پژوهش در حوزه درآمدزایی بحثی همیشگی در میان مسئولان دولتی بوده و چهره های مختلف در نشست های خبری و سخنرانی هایشان همواره از موضوع شرکت های دانش بنیان به عنوان یک شعار تبلیغاتی بهره برده اند.

تب توسعه استارت آپ ها و شکل گیری شرکت های دانش بنیان چنان داغ است که براساس آمارهای رسمی، در شش سال اخیر تعداد شرکتهای دانش بنیان ۱۰۰ برابر شده و از ۵۵ مورد به بیش از ۵هزار شرکت رسیده است. در این میان در اوج تحریم های اقتصادی علیه ایران و مشکلات اقتصادی ناشی از آن، میزان کمک به این شرکتها در سال ۱۳۹۸ به بیش از ۱۱میلیارد تومان رسیده که هرچند در مقایسه با آمار ۱۰۰۰ میلیاردی کمک به موسسات خاص عدد قابل توجهی نیست، اما نشان می دهد که دست کم بخشی از اعتبارات پژوهشی به این شرکتها تخصیص داده شده است. اما همه این تلاش ها برای چشم در رشد شرکت های دانش بنیان در سالهای اخیر در عمل به دستاورد مشخصی منتهی نشده است. با اینکه برای قضاوت درباره توسعه این شرکتها هنوز زود است، ولی ضریب شکست استارت آپ ها در ایران نشان می دهد به موضوع اقتصاد دانش بنیان بیش از آنکه نگاهی استراتژیک وجود داشته باشد، با نگاهی تبلیغاتی پرداخته شده است.

این تبلیغات آنجا بیشتر خود را به نمایش می گذارد که برخی چهره های اصلی در توسعه شرکت های دانش بنیان در فهرست کاندیداهای احتمالی انتخابات ۱۴۰۰ قرار داشته و همین امر بیم برخورد شعاری با توسعه اقتصاد دانش بنیان را به همراه خواهد داشت.

با نگاهی به تجربه سالهای اخیر در توسعه شرکت های دانش بنیان، روشن است که این شرکتها بیش از آنکه محصولی نوآورانه را به بازار عرضه کنند، بیشتر تلاش می کنند تا با استفاده از رانت های موجود، از منابع مالی و معافیت ها و حمایت های ویژه شرکت های دانش بنیان بهره برده و در نهایت پس از مدتی شکست خود را اعلام کنند.

در این میان البته بوده اند شرکت هایی که محصولات قابل قبولی را عرضه کرده اند اما بعید است که این موارد استثناء با سیاست های شعاری موجود شکل گرفته باشد و سابقه هر یک از آنها نشان می دهد که از گذشته زمینه و ظرفیت ارائه چنین محصولاتی را داشته اند.

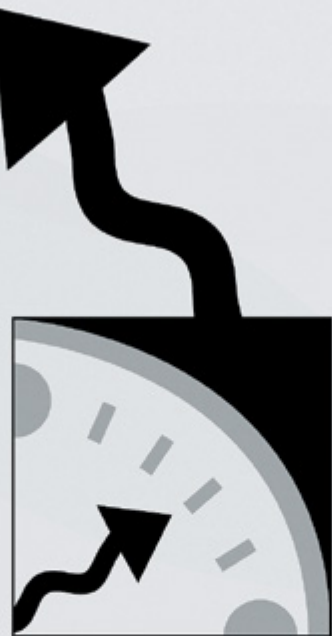
به این ترتیب به نظر می رسد به جای تکرار سناریوی غم بار نهضت تولید علم که متوقف به ارائه آمارهای عددی از تعداد مقالات منتشر شده در ژورنالهای علمی بود، بهتر است توسعه اقتصاد دانش بنیان از حمایت موثر از دانشگاه ها و رشد کیفی محیط های علمی آغاز شده و به جای نقش آفرینی نهادهای دولتی و حاکمیتی، نهادهای علمی متولی توزیع منابع علمی برای توسعه پروژه های علمی شوند.

اگر نهادهای علمی مسئولیت تخصیص منابع مالی پروژه ها را در اختیار قرار گیرند، به جای آنکه علم آلوده به رانت شود، مسیر حمایت های اقتصادی از ایده های جدید خود دارای فرآیندی علمی و تخصصی شده و اقتصاد دانش بنیان به معنای واقعی محقق خواهد شد.

تجربه کشورهای توسعه یافته در این زمینه نشان می دهد که توسعه اقتصاد دانش بنیان با حمایت



نگاه تازه



طرح: علی مفردی، نگاه تازه

مدیریت و برنامه ریزی

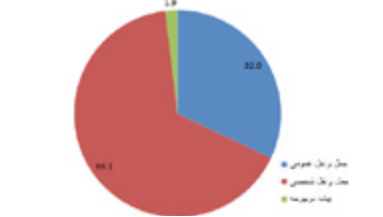
۱۳ مصائب دانش اقتصادبنیان؛ مصطفی انتظاری هروی

۱۴ نفس تنگ شهر؛ جلال کامران نیا

۲۵ چالش هویت شهر در مشهدِ پساکرونا؛ مصطفی انتظاری هروی

۲۶ مرارت اسکان در بهشت امید؛ امیر صدیق

شکل شماره ۲- نمودار شیوه عمده حمل‌ونقل در شیراز تا سال ۱۳۹۶



مأخذ: طرح بهنگام‌سازی مطالعات جامع حمل‌ونقل شیراز، ۱۳۹۷

جدول شماره ۳ شیوه استفاده از حمل‌ونقل را در بین ۱۹ شهر اروپایی با جمعیت بین ۱ تا ۲ میلیون نفر نشان می‌دهد. بر مبنای جدول مذکور، وضعیت حمل‌ونقل در بین این شهرها، ۴۷/۵درصد برای خودروهای شخصی و ۲۵/۵درصد حمل‌ونقل عمومی، پیاده و دوچرخه ۵۲/۵ درصد است. در ضمن در برخی از شهرها از جمله وین و بخارست سهم حمل‌ونقل شخصی کمتر (۲۷ و ۲۴ درصد) و سهم حمل‌ونقل عمومی، پیاده و دوچرخه بیشتر (۷۳ درصد و ۷۶ درصد) است. البته شهرهایی هم هستند که سهم حمل‌ونقل شخصی در آن‌ها بیشتر هست.

بدین ترتیب مشاهده می‌گردد که شیراز در مقایسه با شهرهای هم‌اندازه خود در اروپا وضعیت کاملاً متفاوتی به لحاظ سهم حمل‌ونقل عمومی در جابجایی شهروندان دارد. به طوری که سهم حمل‌ونقل عمومی در برخی از این شهرها بیش از دو برابر شیراز است. مقایسه تطبیقی شیراز با شهرهای اروپایی ازاین‌جهت حائز اهمیت است که شیراز از لحاظ خط محدوده (مساحت) و تراکم جمعیتی تقریباً مشابه این شهرها است. اما علی‌رغم یافت فشرده شهر شیراز از این پتانسیل در به‌کارگیری حمل‌ونقل عمومی بهره کافی برده نشده است.

جدول شماره ۳- شیوه حمل‌ونقل در بین ۱۹ شهر با جمعیت ۱ تا ۲ میلیون نفر در اروپا

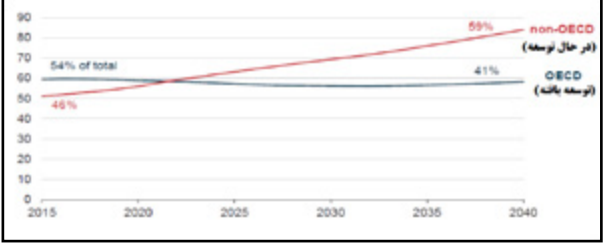
خودروی شخصی	حمل‌ونقل عمومی	دوچرخه	پیاده	جمعیت	سال	کشور	شهر
۲۴	۵۳	۱	۲۲	۱۹۴۰۰۰۰	۲۰۰۷	رومانی	بخارست
۴۷	۳۵	۱	۱۷	۱۸۸۹۹۴۵	۲۰۰۶	سوئد	استکهلم
۶۶	۸	۱	۲۵	۱۸۵۵۰۰۰	۲۰۰۳	فرانسه	برست
۲۷	۳۹	۷	۲۷	۱۸۴۰۲۲۶	۲۰۱۶	اتریش	وین
۳۵	۴۵	۲	۱۸	۱۷۴۴۶۵۵	۲۰۱۴	مجارستان	بوداپست
۴۲	۱۸	۱۲	۲۸	۱۷۳۵۶۶۳	۲۰۰۸	آلمان	هامبورگ
۷۱	۱۸	۲	۹	۱۷۲۹۲۰۰	۲۰۱۱	بریتانیا	اسکس
۲۴	۵۴	۱	۲۱	۱۷۰۲۰۰۰	۲۰۰۵	لهستان	وراساوا
۲۶	۴۹	۱	۲۴	۱۶۵۹۴۴۰	۲۰۱۵	صربستان	بلگراد
۷۹	۸	۲	۱۱	۱۴۶۱۴۰۰	۲۰۱۱	بریتانیا	لانکشاير

۵۳	۱۴	۲	۳۱	۱۴۵۰۰۰۰	۲۰۰۷	اسپانیا	سویلا
۴۵	۱۹	۲	۳۴	۱۳۷۵۰۰۰	۲۰۱۵	فرانسه	لیون
۳۷	۲۱	۱۴	۲۸	۱۳۲۶۸۰۷	۲۰۰۸	آلمان	مونخ
۵۱	۳۲	۳	۱۴	۱۲۱۱۳۴۸	۲۰۱۰	بلغارستان	صوفیا
۵۴	۱۱	۱	۳۴	۱۱۷۷۰۰۰	۲۰۰۹	فرانسه	مارسی
۴۷	۴۸	۲	۳	۱۱۳۶۹۲۰	۲۰۰۸	بلژیک	بروکسل
۵۷	۲۱	۷	۱۵	۱۱۱۰۶۲۷	۲۰۱۱	ایرلند	دوبلین
۵۷	۱۰	۲	۳۲	۱۰۹۳۰۰۰	۲۰۰۶	فرانسه	لیل
۶۱	۸	۶	۲۵	۱۰۵۷۰۰۰	۲۰۰۹	فرانسه	باس راین
۹۰۳	۵۱۱	۶۹	۴۱۸	-	-	-	جمع
۴۷/۵	۲۶/۹	۳/۶	۲۲	-	-	-	میانگین

Source; The EPOMM Modal Split Tool, 2019

مصرف انرژی بخش حمل‌ونقل در شیراز و سایر کشورها
نمودار شماره ۳، میزان مصرف انرژی در بخش حمل‌ونقل را در کشورهای توسعه یافته و درحال‌توسعه نشان می‌دهد؛ بر اساس این شکل باید گفت که میزان مصرف انرژی در کشورهای درحال توسعه رو به افزایش است.

شکل شماره ۳- نمودار روند مصرف انرژی در بخش حمل‌ونقل کشورها



Source; International Energy Outlook, 2017

بر اساس آمار ترازنامه انرژی ایران، از کل انرژی مصرفی در بخش‌های مختلف در سال ۱۳۹۲، بخش حمل‌ونقل ۲۵/۳درصد را به خود اختصاص داده است. این میزان مصرف بعد از مصرف انرژی خانگی، دومین میزان مصرف انرژی در میان بخش‌های مختلف بوده است. همچنین بر اساس نمودار شماره ۵، بخش‌های صنعت، حمل‌ونقل و ساختمان به ترتیب بیشترین مصرف انرژی را در سطح بین المللی دارا می‌باشند.

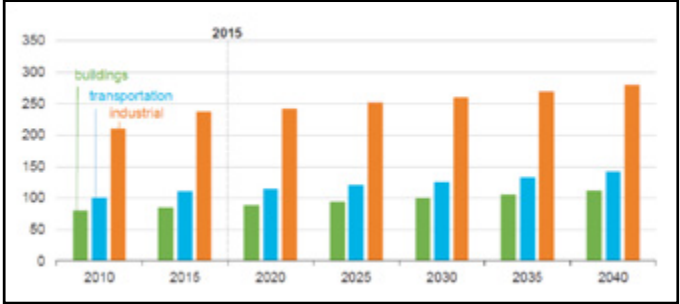
جدول شماره ۴- مصرف انرژی کشور در بخش‌های مختلف در سال ۱۳۹۲

شرح	نفت خام و فرآورده‌های نفتی	گاز طبیعی	زغال سنگ	تجدید پذیر قابل احتراق	کل برق	کل انرژی	درصد
خانگی، عمومی و تجاری	۵۱/۶	۳۲۲/۳	۰/۱	۸/۳	۵۶/۲	۴۳۸/۵	۳۵/۷
صنعت	۳۵/۵	۲۲۳/۸	۰/۳	-	۴۲/۲	۳۰۱/۹	۲۴/۶
حمل‌ونقل	۲۶۸/۹	۴۲	-	-	۰/۲	۳۱۱	۲۵/۳
کشاورزی	۲۳/۵	۶/۶	-	-	۱۹/۵	۴۹/۶	۴
سایر مصارف	-	-	-	-	۲/۲	۲/۲	۰/۲
مصارف غیر انرژی	۵۵	۶۷/۶	۳/۹	-		۱۲۶/۵	۱۰/۳
کل مصرف نهایی	۴۳۴/۴	۶۶۲/۳	۳/۴	۸/۳	۱۲۰/۳	۱۲۲۹/۷	۱۰۰درصد

مأخذ: وزارت نیرو، ترازنامه انرژی کل کشور، ۱۳۹۲

اختصاص عنوان دومین مصرف کننده انرژی جهان به بخش حمل‌ونقل تا سال ۲۰۱۵ و پیش‌بینی ادامه‌دار بودن این روند تا سال ۲۰۴۰، نشان از اهمیت برنامه‌ریزی برای این بخش دارد (نمودار شماره ۴).

شکل شماره ۴- نمودار میزان مصرف انرژی جهان در بخش‌های مختلف وسهم بخش حمل‌ونقل



Source; International Energy Outlook, 2017

همان‌گونه که جدول شماره ۴ نشان می‌دهد مصرف بنزین کشور در بخش حمل‌ونقل طی ۵ سال منتهی به سال ۱۳۹۵ به‌شدت در حال افزایش بوده که لازم است به‌نوعی تغییر در شیوه حمل‌ونقل کشور به‌ویژه در شهرها به‌منظور جلوگیری از رشد مصرف سوخت و حتی کاهش این میزان مصرف انجام داد.

دو فاکتور بسیار مهم در موضوع ترافیک و حمل و نقل

شهری یعنی تعداد خودروهای شخصی و مهم‌تر از آن استفاده از خودرو در سفرهای شهری به عنوان متغیر وابسته تحت تأثیر سیاست مبتنی بر جوابگویی به نیازهای خودروهای شخصی(سوخت ارزان، راهسازی، پل سازی، پارکینگ رایگان حاشیه ای، خیابانهای رایگان و...) با نرخ رشد بسیار زیاد افزایش پیدا کرده است

سال	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵
بخش حمل‌ونقل	۲۱۸۰.۳۴۲۱/۷	۲۳۳۳۹۴۱۱/۷	۲۴۹۳۴۱۹۹	۲۵۳۳۴۷۷۴	۲۵۸۴۴۴۴۱	۲۷۲۷۱۳۴۰

مآخذ: وزارت نیرو، ترازنامه انرژی کل کشور، ۱۳۹۵

بر اساس جدول شماره ۶ در ایران به ازای هر نفر، ۱۰ برابر هر ترکیه‌ای و ۲۰ برابر هر ایسلندی بنزین مصرف می‌شود. درمجموع رقم مصرف بنزین با قیمت فعلی، تقریباً ۶ برابر میانگین مصرف جهانی بنزین است (جدول شماره ۶).

کشور	قیمت (تومان)	کشور	قیمت (تومان)
هنگ کنگ	۲۳۶۹۰	سنگاپور	۱۷۷۱۰
ایسلند	۲۰۲۴۰	انگلستان	۱۷۵۹۵
هلند	۱۹۶۶۵	ایرلند	۱۷۴۸۰
ایتالیا	۱۹۴۳۵	استرالیا	۱۵۱۸۰
دانمارک	۱۹۲۰۵	آلمان	۱۷۳۶۵
فرانسه	۱۸۶۳۰	ترکیه	۱۳۲۲۵
سوئیس	۱۷۷۱۰	آمریکا	۷۸۲۰
ایران		۱۰۰۰	

مآخذ: وزارت نیرو، ترازنامه انرژی کل کشور، ۱۳۹۵

ارزان بودن نسبی قیمت سوخت در کشور باعث شده تا شدت استفاده از خودرو شخصی در شهرهای ایران ازجمله شیراز نسبت به سایر گزینه های حمل‌ونقل از مقبولیت بیشتری در بین مردم برخوردار شود و لذا سیاست‌های دیگر تحت‌الشعاع موضوع ارزان بودن سوخت قرار گیرند. به‌طوری‌که براساس جدول شماره ۷، متوسط مصرف روزانه سوخت شهروندان شیرازی در بخش حمل‌ونقل در سال ۵۹۳۱ به ترتیب ۲۱۸۴۵۰۱ لیتر بنزین، ۹۵۸۳۳۳ لیتر گازوئیل و ۷۰۲۰۰۰ مترمکعب گاز بوده است.

آنچه در مطالعه ساختار کاربری زمین و تراکم در ارتباط با حمل و نقل در شیراز وجود دارد، اینست که موضوع کاربری و تراکم به شکل بهینه ای در شیراز اتفاق افتاده؛ اما متأسفانه برخی مطالعات بازهم به این موضوع با شک پرداخته اند و برخی ناآگاهانه معضل ترافیک را در تراکم ها و کاربری هایی مانند تجاری می دانند

جدول شماره۷-نمودار متوسط مصرف روزانه انرژی در بخش حمل‌ونقل در شیراز در سال ۱۳۹۵

نوع فرآورده مصرفی	مقدار مصرف روزانه	سرانه مصرف
بنزین (لیتر)	۲۱۸۴۵۰۱	۳/۲
گازوئیل (لیتر)	۹۵۸۳۳۳	۰/۳۴
گاز CNG (مترمکعب)	۷۰۲۰۰۰	۲/۸

مآخذ: مرکز پخش فرآورده‌های نفتی ناحیه مرکزی فارس، ۱۳۹۵

آلودگی‌های بخش حمل‌ونقل در شیراز

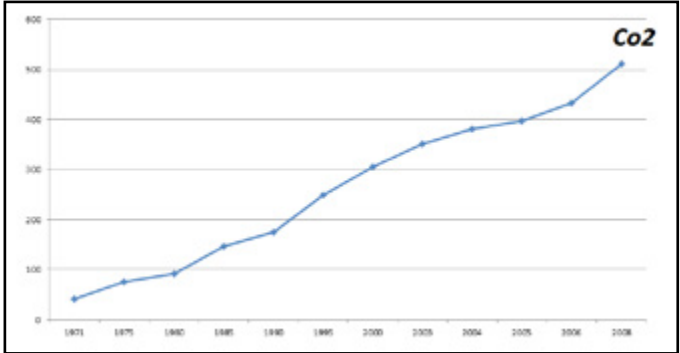
باوجود اثرات مثبت حمل‌ونقل در کیفیت زندگی افراد، حمل‌ونقل منجر به ایجاد برخی از مسائل زیست‌محیطی و تهدید سلامتی نیز می شود، به‌خصوص آن دسته از وسایل حمل‌ونقلی که از مقادیر قابل توجهی از منابع محدود که عمدتاً شامل سوخت‌های فسیلی می‌باشد، استفاده می‌کنند. حدود ۱۹ درصد از انتشار جهانی گازهای گلخانه‌ای در سال ۱۹۷۱ مربوط به بخش حمل‌ونقل می‌باشد که این میزان در سال ۱۹۹۷ به ۲۳ درصد افزایش یافته بود (Akerman,Jonas;Hojer,Msttias;2006). براساس جدول شماره ۸، تولید گازهای گلخانه‌ای ایران به‌عنوان یکی از عوامل اصلی آلودگی هوا و تغییر اقلیم، در دوره زمانی ۱۳۸۷ تا سال ۱۳۹۵ روند رو به افزایشی داشته است که ادامه این روند به نفع کشور نیست. در طول این دوره میزان گاز مذکور در بخش حمل‌ونقل کشور ۱۳۰۴۴۶۶۵۵۶ تن بوده است. به عبارتی میزان تولید این گازها در کمتر ۱۰ سال، بیش از ۱۳درصد در کشور رشد داشته است.

جدول شماره ۸- میزان انتشار گازهای آلاینده و گلخانه‌ای حمل‌ونقل کشور طی سالهای ۹۵-۱۳۸۷

سال / گاز	NO _x	SO _۲	SO۳	CO	SPM	CO۲	CH۴	N۲O
۱۳۸۷	۸۸۵۲۴۵	۴۱۹۰۷۵	۴۶۹۵	۸۶۸۵۸۶۵	۲۹۹۹۶۸	۱۲۲۲۳۳۳۸۲	۳۵۳۶۷	۵۸۳۲
۱۳۸۸	۹۱۰۷۷۸	۵۴۳۹۱۱	۶۵۹۸	۸۳۸۲۲۲۱	۳۰۷۲۷۰	۱۳۳۹۴۰۴۲۹	۳۹۶۰۴	۵۸۲۵
۱۳۸۹	۸۷۱۹۷۲	۳۸۹۳۵۸	۴۲۴۸	۷۹۳۷۴۷۸	۵۶۸۸۳۴	۱۲۴۶۸۱۴۸۹	۴۱۶۵۶	۵۷۳۶
۱۳۹۰	۹۰۴۲۹۶	۴۹۱۳۷۰	۵۸۶۳	۷۸۱۳۵۰۲	۳۱۷۹۷۵	۱۳۰۴۶۲۷۲۵	۴۴۱۶۸	۵۹۵۵
۱۳۹۱	۹۲۲۱۴۵	۴۸۳۶۵۸	۵۶۱۶	۸۳۱۵۰۳۶	۳۲۰۵۴۲	۱۳۳۱۰۷۹۳۰	۴۵۴۱۶	۵۷۶۳
۱۳۹۲	۹۵۱۳۴۳	۵۱۱۵۴۶	۶۰۰۱	۸۹۰۳۵۸۵	۳۳۲۸۷۳	۱۴۲۶۲۴۱۲۹	۴۷۰۸۲	۶۱۴۸
۱۳۹۳	۵۱۰۵۸۷	۲۸۲۳۸۰	۶۹۰۸	۸۹۲۳۰۶۴	۳۳۹۷۵۲	۱۳۸۵۸۷۹۱۸	۴۸۶۰۱	۶۳۱۷
۱۳۹۴	۹۲۷۵۳۲	۵۶۰۲۰۹	۶۸۳۶	۹۲۰۷۳۲۳	۲۹۸۱۲۳	۱۴۶۳۶۵۷۸۱	۴۹۷۳۱	۶۴۱۲
۱۳۹۵	۹۱۱۰۲۸	۴۰۲۷۹۲	۴۴۰۲	۹۷۰۸۰۱۳	۲۷۶۸۵۸	۱۳۹۱۴۷۰۴	۵۲۰۵۸	۶۷۲۴
جمع	۷۷۹۴۹۲۶	۴۰۹۰۲۹۹	۵۱۱۶۷	۷۷۸۷۶۰۸۷	۳۰۴۳۱۹۵	۱۲۱۱۱۵۲۴۸۷	۴۰۳۶۸۳	۵۴۷۱۲

مآخذ: وزارت نیرو، ترازنامه انرژی کل کشور، ۱۳۹۵

شکل شماره۵- نمودار میزان تولید گاز Co۲ در سه دهه گذشته در ایران (میلیون تن)

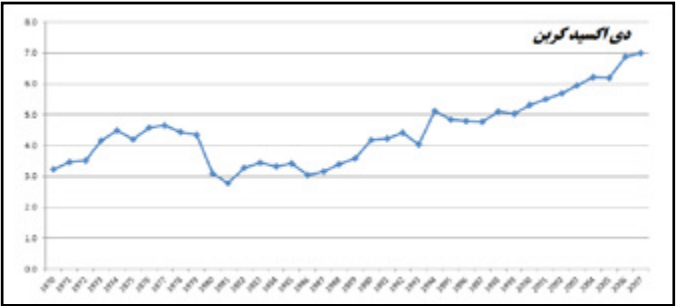


Source; Itf

میزان تولید دی‌اکسید کربن در سوخت‌ها متفاوت است. به ازای هر یک لیتر بنزین مصرفی در خودروها، ۲/۳کیلوگرم دی‌اکسید کربن (CO2) که مهم‌ترین گاز گلخانه‌ای است، منتشر می‌گردد. هر یک از سوخت‌ها از نظر تولید انرژی و کربن باهم تفاوت دارند. همچنین در پروتکل کیوتو (۱۹۹۷) تأکید شده بخش حمل‌ونقل با تولید ۲۳درصد گاز گلخانه‌ای دنیا، یکی از خطرناک‌ترین بخش‌های تولید این گاز مضر است و یادآوری شده تا این بخش در اولویت قرار داده شود.

همچنین نمودار شماره ۶، سرانه رو به افزایش تولید دی‌اکسید کربن را در دوره زمانی ۲۰۰۷-۱۹۷۰ در ایران نشان می‌دهد. بر اساس نمودار فوق تولید گاز گلخانه‌ای ایران در سال ۲۰۰۵ برای هر نفر از جمعیت کشور در حمل‌ونقل جاده‌ای ۱/۵تن است که این مقدار برای هر نفر هندی ۱/۱ تن و برای یک چینی ۳/۰ تن است (IEA, ۲۰۰۷). به‌عبارت‌دیگر، هر نفر ایرانی ۱۵ برابر یک هندی تنها در بخش حمل‌ونقل دی‌اکسید کربن تولید می‌کند.

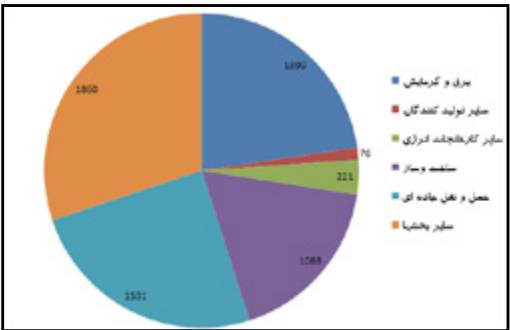
شکل شماره ۶- نمودار سرانه تولید دی‌اکسید کربن در طی سالهای ۲۰۰۷-۱۹۷۰ برای هر ایرانی (تن)



Source; ITF

نمودار شماره ۷، نیز سهم بخش‌های مختلف را در تولید دی‌اکسید کربن در کشور به ازای هر نفر نشانی می‌دهد. بر این اساس بخش حمل‌ونقل جاده‌ای سهم عمده‌ای در تولید این نوع گاز مضر در کشور دارد.

شکل شماره ۷- نمودار سهم بخشی‌های مختلف در تولید دی‌اکسید کربن در ایران برای هر نفر (کیلو گرم)



Source; IMF

روزانه بیش از ۹۰۰ هزار خودرو در شهر شیراز به حرکت درمی‌آیند که با توجه به وابسته بودن شهر به خودرو شخصی در جابجایی‌های درون‌شهری، منظره ناخوشایندی از حرکت این خودروها در سطح شهر پدید آمده که اثر آن نه‌تنها بر اقتصاد شهر (عمدتا گردشگری) بلکه بر سلامت روانی و جسمی شهروندان قابل‌توجه و مهم به شمار می‌آید.
بالین‌حال در گزارش پیش رو تنها به موضوع تولید گاز دی‌اکسید کربن توسط این خودروها اشاره شده و بررسی سایر جنبه‌های منفی وابسته بودن شهر به حمل‌ونقل شخصی، تحقیقات منحصر و جداگانه‌ای می‌طلبد.

با توجه به جدول شماره ۹ می‌توان میزان تولید CO2 شهر شیراز را محاسبه نمود. جدول شماره ۱۰ بیانگر میزان تولید دی‌اکسید کربن تولیدشده در شهر شیراز در بخش حمل‌ونقل است. همان‌گونه که جدول شماره ۹ نشان می‌دهد، بخش حمل‌ونقل شهر شیراز روزانه بیش از ۸۵۲۴ تن CO2 تولید می‌کند که سالانه بیش از ۳ میلیون تن سهم بخش حمل‌ونقل شیراز در تولید این آلاینده خطرناک هست.
سرانه تولید این گاز مهلک گلخانه‌ای نیز برای هر شهروند شیرازی روزانه ۵٫۴ کیلوگرم است که در سال ۱۹۷۱ کیلوگرم می‌باشد.

فرآورده مصرفی	مقدار مصرف روزانه در شیراز	میزان CO2	CO2 روزانه حمل‌ونقل شیراز(تن/ روز)	درصد	سرانه CO2
بنزین (لیتر)	۲۱۸۴۵۰۱	۲/۳	۵۰۲۴٫۳	۵۸/۹	۳/۲
گازوئیل (لیتر)	۹۵۸۳۳۳	۲/۷	۲۵۸۷٫۴	۳۰/۳	۱/۶
گاز CNG (مترمکعب)	۷۰۲۰۰۰	۱/۳	۹۱۲	۱۰/۷	۰/۶
جمع	—	—	۸۵۲۴٫۴	۱۰۰درصد	۵/۴

مآخذ: مرکز پخش فرآورده‌های نفتی ناحیه مرکزی فارس، ۱۳۹۵؛ و محاسبات نگارنده، ۱۳۹۹
جدول شماره ۱۰، مقایسه میزان تولید CO2 در شیراز را با برخی از شهرهای دنیا نشان می‌دهد. بر

مبنای این جدول می‌توان استنباط کرد که شهر شیراز در تولید گاز CO2 وضعیت مناسبی ندارد و در حال تبدیل شدن به یکی از شهرهای به‌شدت آلوده‌کننده دنیاست. جدول فوق همچنین بیانگر نوعی ارتباط بین نوع وسایل حمل‌ونقل و تولید گاز CO2 است به طوری که هر چه سهم حمل‌ونقل پیاده و دوچرخه بیشتر باشد، مقدار تولید CO2 شهرها نیز کاهش چشمگیری دارد. در جدول فوق می‌توان سه طیف از شهرها را نشان داد که شهرهای کم تراکم و گسترده آمریکا و کانادا با وابستگی شدید به اتومبیل در صدر آلوده‌کننده‌های دنیا از نظر حمل‌ونقل قرار دارد، در گروه دوم شهرهای اروپایی هستند که از نظر وابستگی به اتومبیل و تولید CO2 در درجه متوسط بوده و در رده سوم می‌توان شهرهای فشرده و پرتراکم جنوب شرق آسیا را قرار داد که با مصرف اندک انرژی در بخش حمل‌ونقل و حاکمیت حمل‌ونقل پاک از قبیل پیاده و دوچرخه موفق‌ترین الگوی توسعه شهری و حمل‌ونقل را بنا نهاده‌اند. در این میان شهرهای ایران و به‌ویژه شهر شیراز، در حال تبدیل‌شدن به الگویی شبیه «الگوی آمریکایی» توسعه شهری است با این تفاوت که حاکمیت اتومبیل در شهرهای بسیار کم تراکم آمریکا و کانادا به دلیل عدم امکان سرویس‌دهی مؤثر حمل‌ونقل عمومی تقریبا توجیه‌پذیر است اما در شهر شیراز که می‌توان حمل‌ونقل عمومی تقریبا کارآمدی را راه‌اندازی کرد، تولید این حجم عظیم CO2 توجیه‌پذیر نیست.

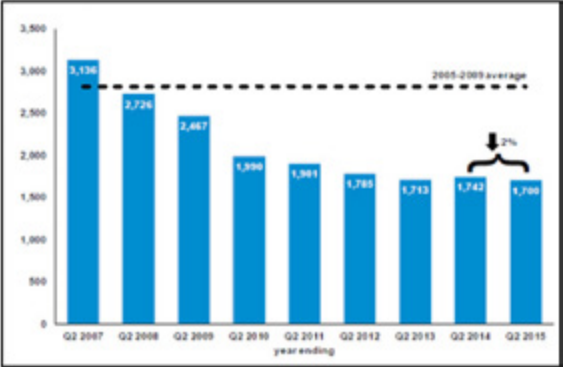
شهرها	CO2 (KG)	شهرها	CO2 (KG)
هنگ کنگ	۳۷۸	کپنهاگ	۱۰۷۰
توکیو	۸۱۸	لندن	۱۰۵۰
برلین	۷۷۴	مادرید	۱۰۵۰
مونبخ	۱۳۹۰	بروکسل	۱۲۹۰
پاریس	۹۵۰	مونترال	۱۹۳۰
هامبورگ	۹۹۷	شیکاگو	۲۹۱۰
شیراز	۱۹۷۱		

مآخذ: UITP و محاسبات نگارنده؛ ۱۳۹۹

اهمیت موضوع حمل و نقل آن چنان است که به نظر می‌رسد چنانچه این موضوع به‌خوبی پاسخ داده نشود نمی‌توان انتظار حل سایر مسائل شهر از جمله محیط باکیفیت شهری، جذب سرمایه گذاری و رشد اقتصادی شهر و رفع بیکاری و توسعه کیفی و عدالت اجتماعی در شیراز را داشت

تلفات حوادث رانندگی در شیراز
کشور انگلستان موفق‌ترین آمار را در زمینه کاهش میزان تلفات رانندگی در بین کشورهای جهان دارا بوده است. همان‌گونه که نمودار شماره ۸ نشان می‌دهد تعداد کشته‌های حوادث رانندگی در این کشور از ۳۱۳۶ نفر در سال ۲۰۰۷ به تعداد ۱۷۷۰ نفر در سال ۲۰۱۳ کاهش یافته است. به عبارتی در این سال تلفات حوادث رانندگی ۲۸ کشته به ازای هر ۱۰۰۰۰۰ نفر در این کشور می‌باشد (2015 International Transport Frum). در مقایسه با کشور ایران بر اساس آمار پزشکی قانونی کشور در سال ۱۳۹۶ کل کشته‌های حوادث رانندگی ۱۶۲۰۱ نفر اعلام‌شده است. همچنین تعداد مصدومین این حوادث نیز در کشور ۳۳۵۹۹۵ نفر اعلام شده است (سازمان پزشکی قانونی کشور؛ ۱۳۹۶). به عبارت دیگر در سال ۱۳۹۶ به ازای هر ۱۰۰۰۰۰ ایرانی ۲۰ نفر در حوادث رانندگی جان خود را از دست داده‌اند. می‌توان گفت سهم ایران ۱۰ برابر بیشتر از انگلستان در تلفات رانندگی است.

شکل شماره ۸- نمودار روند کاهش تعداد تلفات رانندگی در انگلستان در طی سال‌های ۲۰۱۵-۲۰۰۷



Source; Department for transport, ۲۰۱۵

بر اساس نمودار شماره ۹، گرچه بین سالهای ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۳ تعداد خودرو و استفاده از این وسیله در انگلستان بیشتر شده است، اما به دلیل اتخاذ سیاست‌های مرتبط با حمل‌ونقل پایدار در این کشور، تعداد مجروحین و کشته‌های حوادث رانندگی به شدت کاهش‌یافته است.

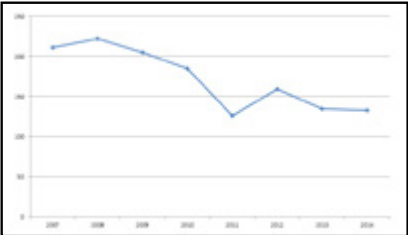
شکل شماره ۹- نمودار تغییرات وسایل نقلیه، استفاده از خودرو، تعداد مجروحین و تلفات رانندگی در انگلستان (۲۰۱۳-۱۹۹۰)



Source; Department for transport, ۲۰۱۵

منطقه مادر شهری لندن پرجمعیت‌ترین مادر شهر اتحادیه اروپا و یکی از سه مرکز مهم مالی و تجاری جهان است. بر مبنای مطالعات صورت گرفته و آمار و اطلاعات موجود، کلان‌شهر لندن یکی از موفق‌ترین شهرهای انگلستان در کاهش تلفات حوادث رانندگی در جهان است. این کلان‌شهر با جمعیتی حدود ۸۵۴۶۷۶۱ در سال ۲۰۱۴ تنها ۱۲۹ نفر فوتی در حوادث رانندگی داشته است. مجروحین جدی تصادفات رانندگی نیز ۲۱۷۰ نفر برآورد شده است (Transport, 2015 Department for). با در نظر گرفتن جمعیت لندن و تعداد تلفات حوادث رانندگی به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر ساکن این شهر، تنها ۱/۵ نفر در سال جان خود را در تصادفات رانندگی این شهر از دست می‌دهند.

شکل شماره ۱۰- نمودار روند تغییرات تلفات رانندگی در لندن در طی سال‌های ۲۰۱۵-۲۰۰۷



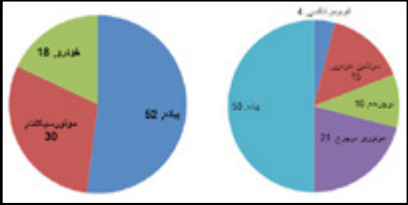
Source; Department for transport, ۲۰۱۵

به استناد آمار اداره پزشکی قانونی استان فارس، ۱۴۵۹ نفر در حوادث رانندگی استان در سال ۱۳۹۳ جان خود را از دست داده‌اند، که از این تعداد، ۳۹۱ نفر در محدوده داخل شهرهای استان کشته شده‌اند. تعداد مجروحین استان نیز در این سال، ۲۳۱۰۹ نفر بوده است. همچنین در ۶ ماهه اول سال ۱۳۹۴ نیز تعداد ۷۴۸ نفر در حوادث رانندگی کشته شده‌اند که ۲۱۰ نفر از این افراد درون شهرهای استان کشته شده‌اند.

بیشترین تعداد کشته‌های درون شهری استان مربوط به شهر شیراز می‌باشد.

کلان‌شهر شیراز با جمعیت ۵۲۵۰۴۵ نفر (معاونت برنامه‌ریزی شهرداری شیراز، ۱۳۹۳) در شش ماه اول سال ۱۳۹۴ با تعداد تلفات ۱۰۲ نفر در تصادفات رانندگی (اداره راهنمایی و رانندگی شیراز، ۱۳۹۴) تصویر ناگواری از وضعیت ایمنی حمل‌ونقل را ارائه نموده است. به‌عبارتی‌دیگر، به ازای هر صد هزار نفر ساکن در شیراز، سالانه ۱۳ نفر در حوادث رانندگی شهری جان خود را از دست می‌دهند. در مقایسه با شهر لندن که این تعداد ۱/۵ نفر در صد هزار می‌باشد، تعداد کشته های حوادث رانندگی در خیابان‌های شیراز تقریبا ۹ برابر بیشتر از شهر لندن است. این موضوع لزوم توجه به سیاست‌ها و راهکارهایی که در جوامع پیشرفته کاهش تلفات و مجروحین رانندگی در داخل شهرها را به دنبال داشته است، آشکار می‌سازد.

شکل شماره ۱۲- نمودار درصد کشته یا مصدومیت شدید در تصادفات لندن ۲۰۱۴ و شیراز ۱۳۹۴ به تفکیک نوع وسایل نقلیه



Source; Department for transport, ۲۰۱۵; Shiraz Driving police, ۲۰۱۶

همان‌گونه که نمودار شماره ۱۲ نشان می‌دهد از نظر ارتباط نوع وسایل نقلیه و درصد متوفیان حوادث رانندگی تفاوت بین دو شهر شیراز و لندن چندان زیاد نیست. بیشترین تعداد کشته‌ها در شیراز را عابرین پیاده با ۵۲درصد نشان می‌دهند. در لندن سهم پیاده‌ها ۵۰درصد است. سهم بالای دوچرخه در کشته‌های شهر لندن نشان از بالا بودن سهم این وسیله نقلیه در جابجایی شهروندان دارد.

فرم شهر و تأثیر آن بر کاهش ترافیک

همراه با شهرنشینی، شهرها برای جا دادن جمعیتشان شروع به گسترش مرزهای جغرافیایی نمودند. افزایش درآمد شهروندان سبب شد آن‌ها با مالکیت خودرو بتوانند در فواصل دورتری از شهرها اسکان یابند، به طوری که بخشی از تراکم مرکز شهر کاسته شد و جمعیت در اطراف شهرها در برخی مناطق جهان الگوی پراکنده‌رویی شهری را به وجود آوردند. در مطالعه‌ای که در میان ۱۲۰ کشور انجام شده است نشان داده شده که بین سال‌های ۱۹۹۰ تا ۲۰۰۰ تراکم جمعیت در نواحی ساخته شده از ۱۴۴ نفر در هکتار به ۱۱۲ نفر در هکتار کاهش یافته است. البته این موضوع در بین قاره‌های مختلف جهان متفاوت بود. در کشورهای ثروتمند ازجمله ایالات‌متحده، کانادا، استرالیا متوسط تراکم یک‌سوم شهرهای اروپایی و ژاپن بود. در عوض در کشورهای درحال‌توسعه تراکم جمعیت بالاتر بود. برای مثال در سال ۲۰۰۰ تراکم متوسط در ۱۳ شهر ثروتمند ۲۳ نفر در هکتار و در اروپا و ژاپن ۶۷ نفر در هکتار و در کشورهای درحال‌توسعه ۱۳۶ نفر در هکتار برآورد شده است. فرم شهر به‌عنوان یک عامل اساسی در شهرهای پایدار پذیرفته‌شده است (Steinberger, 2010; Glaser and Khan, 2010; Weisz and Glaser, 2010). تراکم جمعیت را در بین ۴۹ مادر شهر در سراسر جهان نشان می‌دهد.
براین اساس کشورهای درحال‌توسعه در آسیا تراکم جمعیت شهری بیشتری نسبت به اروپا داشته و به همین ترتیب تراکم جمعیت شهرهای اروپا از شهرهای امریکا و کانادا و استرالیا بالاتر است.

شیراز با جمعیت ۱۵۶۹۵۳۴ نفر در مساحت حدود ۲۰۰۰۰ هکتار دارای تراکم ۷۸ نفر در هکتار ویژگی تراکمی تقریباً شبیه شهرهای اروپایی دارد. اما به لحاظ اینکه شکل حمل‌ونقل شیراز با شهرهای اروپایی بسیار متفاوت است، محیط شهری که حاصل نوعی حمل‌ونقل وابسته به خودروی شخصی در شیراز است با آنچه تسلط حمل‌ونقل عمومی و پیاده محور شهرهای اروپایی است، متفاوت می‌باشد. در واقع اگرچه به لحاظ تراکم جمعیت به یمن وجود خط محدوده طرح های شهری فرصتی مناسب برای شیراز بوجود آمده اما متأسفانه شکل حمل‌ونقل این فرصت را تبدیل به تهدید نموده است.

آنچه در مطالعه ساختار کاربری زمین و تراکم در ارتباط با حمل‌ونقل در شیراز وجود دارد، اینست که موضوع کاربری و تراکم به شکل بهینه‌ای در شیراز اتفاق افتاده؛ اما متأسفانه برخی مطالعات بازم به این موضوع با شک پرداخته‌اند و برخی ناآگاهانه معضل ترافیک را در تراکم‌ها و کاربری‌هایی مانند تجاری می‌دانند. درحالی‌که این موضوع جزء نقاط قوت کارایی حمل‌ونقل عمومی و کاهش مصرف سوخت بوده است.

شکل خاص هر شهر درواقع یک‌گونه متفاوت از حمل‌ونقل شهری را خلق می‌نماید. در واقع به نسبت فاصله‌ای که مردم بایستی طی نمایند، نوع خدمات حمل‌ونقل متفاوت است. این موضوع در میزان مصرف انرژی نیز تأثیرگذار است. شهرهای کم تراکم و دارای خزش شهری نیازمند طی مسافت‌های طولانی‌تری هستند که به همین ترتیب نیازمند سهم بیشتر حمل‌ونقل موتوری و مصرف بیشتر انرژی خواهند بود. در واقع در تراکم‌های کم‌جمعیتی حمل‌ونقل عمومی چندان جواگو نیست.

لازم است آگاهی عمومی شهروندان نسبت به ادامه روند موجود استفاده از خودرو شخصی در سفرهای درون شهری ارتقا یابد و معایب و مخاطرات موضوع برای شهروندان تشریح گردد

شکل شماره ۱۳– نمودار رابطه بین میزان تراکم جمعیت و سهم حمل‌ونقل عمومی، مقایسه شیراز با برخی کلان شهرها



همان‌گونه که شکل شماره ۱۳ نشان می‌دهد ارتباط معناداری بین تراکم جمعیت و سهم حمل‌ونقل عمومی در جابجایی شهروندان در کلانشهرهای مختلف دنیا وجود دارد. در این میان شهرهای با تراکم بیشتر شامل هنگ کنگ، پاریس، سئول، توکیو، بارسلونا، که تراکم جمعیتی بالایی دارند بیش از نیمی از حمل نقل شهروانشان توسط حمل‌ونقل عمومی انجام می‌گردد. در عوض شهرهای کم تراکم ملبورن، هانوی، شیکاگو و.. که تراکم جمعیت کمی دارند حمل‌ونقل عمومی در آن‌ها پایین است. شهر شیراز گرچه به لحاظ تراکم جمعیتی(۷۸۰۰نفر در کیلومترمربع) و بافت فشرده شهری به دلیل داشتن خط محدوده و توسعه درون افزا موقعیت خوبی در جواگویی به حمل‌ونقل عمومی دارد اما سهم حمل‌ونقل عمومی آن‌چنان‌که باید در جابجایی شهروندان نقش مهمی بازی نمی‌کند و روزبه‌روز سیطره خودروهای شخصی در جابجایی شهروندان بیشتر و بیشتر می‌شود. در این زمینه حتی افزایش تراکم در شیراز و رسیدن به ایده آل‌های تراکم شهری به‌منظور اثربخشی و اقتصادی بودن حمل‌ونقل عمومی نیز پیشنهاد می‌گردد.

نگاهی به سیاست‌های حمل‌ونقل در ادوار مختلف شورای شهر شیراز

شورای شهر به‌عنوان حکومت محلی دارای اختیاراتی در زمینه تصمیم‌گیری در امور مربوط به حمل‌ونقل در شهرهای ایران است. شورای شهر شیراز نیز در دوره‌های مختلف بر اساس اختیارات قانونی اقداماتی در این زمینه انجام داده است. با توجه به اینکه در هر دوره شورا بر اساس عوامل مختلف ازجمله درک و آگاهی اعضای شورا از مسائل شهری، نظرات مدیران شهر، درخواست‌های شهروندان و سایر عوامل سیاسی بر تصمیم‌گیری شورائیان تأثیرگذار بوده و می‌توان برداشت‌هایی از اقدامات شوراها در دوره‌های مختلف انتظار داشت، به‌طورکلی می‌توان اقدامات آنها را در سه مرحله در نظر گرفت.

دوره اول شوراها بین سال‌های ۱۳۷۷ تا ۱۳۸۱، به دلیل اینکه هنوز موضوع ترافیک در شیراز به‌عنوان یک معضل مطرح نبوده دغدغه پرنرگی در مصوبات شورا در این زمینه دیده نمی‌شود. هرچند در اواخر این دوره موضوع مطالعات طرح جامع حمل‌ونقل شیراز توسط دانشگاه صنعتی شریف انجام شد. اواسط دوره دوم شورا (۸۵–۱۳۸۱)، درواقع شروع افزایش تعداد خودروها در شیراز در ابتدای دهه ۸۰ نسبت به دهه‌های قبل بود. در دوره مذکور به‌تدریج صحبت هایی در خصوص آینده ترافیک در شیراز مطرح شد و طرح جامع حمل‌ونقل شیراز توسط دانشگاه شریف در این دوره تهیه گردید.

بخش مهمی از آگاهی‌های عمومی نسبت به اوضاع ترافیک در دوره سوم شورای شهر (۱۳۸۵–۹۲)،

شکل گرفت. البته این دوران همزمان بود با افزایش مالکیت خودرو در شیراز و ظهور برخی مشکلات حمل‌ونقل در شیراز و پروژه‌های هدف ۹۰ که در آن بسیاری از تقاطع‌ها و تونل‌ها در این دوران که همزمان با اوج دوره درآمدزایی شهرداری بود طراحی و عملیات اجرایی برخی طرح ها نیز شروع شد.

شکل شماره ۱۴– دیاکرام ظهور تبعات سیاست‌های خودرو محور در شیراز در دوره زمانی سوم و چهارم شورای شهر



مأخذ: نگارنده، ۱۳۹۹

به‌طورکلی دوره سوم شورا را می‌توان به دو بخش اساسی به لحاظ دیدگاه مدیریت شهری در ارائه راه‌حل‌های ترافیکی تقسیم کرد. در بخش زمانی اول تأکید اصلی بر افتتاح و ساخت پروژه‌های کالبدی– سازی‌ای در شهر بود. در دو سال آخر دوره شورای سوم علی‌رغم اینکه چندان شاهد اوج مشکلات ترافیک در شیراز نبوده‌ایم اما اقدامات بسیار مهمی در مدیریت ترافیک شیراز اتفاق افتاد. در این دوره شاید به تاسی از برخی کلان‌شهرهای دیگر ازجمله تهران پروژه‌هایی در زمینه حمل‌ونقل عمومی در دستور کار شورای شهر و شهرداری قرار گرفت ازجمله خط ویژه اتوبوس خیابان زند، خط ویژه خیابان لطفعلی‌خان زند، تصویب و اقدامات اساسی در اجرای محدوده ترافیک شیراز به طوری که در این دوره اگر همراهی بیشتری با مجموعه شهرداری و شورای شهر وجود داشت، قطعاً محدوده ترافیک که تا پابلوت طرح پیش رفته بود، در شیراز اجرا می‌شد و تاکنون شهر و شهروندان با موضوع کاملاً هماهنگ شده بودند. همچنین از دیگر فعالیت‌های شورای سوم اختصاص بودجه در خریداری اتوبوس‌های شهری و تأکید بر تکمیل خط یک متروی شیراز بود. شورای چهارم (۹۶–۱۳۹۲)، شیراز اگرچه همزمان با اوج‌گیری سرمایه‌گذاری و درآمدهای سرشار در شیراز بود بیشترین اقدامات کالبدی– فیزیکی شهر در این دوره ازجمله تقاطع‌های مهم شیراز مثل پل کابلی ولیعصر، پل سه سطحی میدان معلم، تونل‌های دوقلوی کوهسار و تونل سعدی و بسیاری از تقاطع‌های دیگر شهر به سرانجام رسید. این موضوع به معنای غفلت صد در صد مدیریت شهری در این دوره نسبت به پروژه‌های نرم‌افزاری ترافیکی (انسان‌محور) نیست هرچند نسبت به سهم پروژه‌های سخت‌افزاری آن‌چنان توجه اساسی به سیاست‌های حمل‌ونقل پایدار در شیراز نشد. در این دوره مهم‌ترین اتفاق در زمینه حمل‌ونقل عمومی بهره‌برداری از خط یک متروی شیراز و خرید واگن‌های مترو به‌عنوان اقدام اساسی در زمینه حمل‌ونقل پایدار و خرید اتوبوس‌ها بود. اما بزرگ‌ترین غفلت در دوره مذکور خاتمه دادن به موضوع محدوده ترافیک و بایگانی طرحی بود که می‌توانست گام بسیار مهم در آینده شیراز و تجربه مثبت توفیق حمل‌ونقل پایدار در شیراز باشد. به‌رحال همچنان که در جدول شماره ۱۱ نشان داده‌شده بیشترین سهم بودجه عمرانی(حدود ۳۵ درصد) در این دوره صرف ردیف برنامه‌های عبور و مرور شهری شد اما در پایان این دوره مشکلات ترافیک و حمل‌ونقل در شیراز وخیم‌تر شد که درواقع آزمونی برای سنجش سیاست‌های این دوره بود.

جدول شماره ۱۱– مبلغ عملکرد ردیف برنامه‌های بهبود عبور و مرور شهری نسبت به کل بودجه عمرانی شهرداری شیراز۱۳۹۲–۱۳۹۷

مبلغ عملکرد بودجه عمرانی	مبلغ عملکرد ردیف رفت و آمد شهری	درصد از بودجه عمرانی	سال
۱۱۷۳۴۵۹۳۲۱۰۶	۳۹۵۹۲۸۸۰۰۵۶	۳۴درصد	۱۳۹۲
۱۵۲۴۱۳۴۹۱۶۱۰۷	۵۰۴۴۳۸۲۵۵۷۶	۳۳درصد	۱۳۹۳
۲۰۸۱۴۲۶۴۲۳۲۰۷	۶۸۲۴۰۶۷۶۰۲۰۵	۳۳درصد	۱۳۹۴
۲۳۳۱۱۵۶۴۴۴۴۰۹	۸۱۶۳۳۵۱۷۰۹۰۰	۳۷درصد	۱۳۹۵
۱۶۵۸۲۰۴۶۰۰۸۰۴	۴۳۹۶۸۰۷۷۳۴۰	۲۷درصد	۱۳۹۶
۶۴۸۴۵۷۸۱۴۴۰۵	۱۶۴۴۴۲۸۲۶۳۰۶	۲۵درصد	۱۳۹۷

منبع: بودجه سالانه شهرداری شیراز– ارقام به هزار ریال

شکل شماره ۱۵– نقشه پروژه‌ه‌های عمرانی اجرا شده شهرداری شیراز تا پایان سال ۱۳۹۴



مأخذ: طرح بهنگام‌سازی مطالعات جامع حمل‌ونقل ترافیک شیراز، ۱۳۹۷

شورای پنجم (۱۴۰۰–۱۳۹۶)، در حالی با شعار «انسان‌محوری» در موضوع حمل‌ونقل پیروز انتخابات شده بود که شهر در اوج مشکلات ناشی از حمل‌ونقل ناپایدار و با تسلط خودروهای شخصی و استفاده وسیع شهروندان از خودرو شخصی در سفرهای شهری روبرو بود. در این شرایط انتظار می‌رفت شورای شهر در اولین اقدام طرح محدوده ترافیک مرکز شهر را از بایگانی خارج سازد و زمینه اجرایی شدن این مصوبه را که به تأیید وزارت کشور رسیده بود فراهم کند. اما به نظر می‌رسد برخی مسائل سیاسی– اقتصادی مانع از آن شده که شورای کنونی شیراز به انجام این پروژه بسیار تأثیرگذار اقدام نماید. به نظر می‌رسد فاکتور اساسی در توفیق شورا و شهرداری شیراز در اجرای سیاست‌های انسان‌محور در شیراز نمی‌تواند صرفاً طراحی چند پیاده‌گذر و یا مسیر دوچرخه به‌صورت پراکنده در شهر باشد. بلکه موضوع بایستی ابتدا به‌خوبی شناخته شود و با نگاهی کلی نگر و سیستماتیک سیاست مشخصی در موضوع ترافیک شیراز در پیش گرفت. در شرایطی

که معضل حمل‌ونقل شیراز استفاده شدید شهروندان از خودرو شخصی در جابجایی‌ها به دلیل عدم وجود حمل‌ونقل عمومی کارآمد در شیراز است، سیاست‌ها نیز لازم است متناسب با این شناخت و آگاهی تصحیح گردد.اهمیت موضوع حمل‌ونقل آن چنان است که به نظر می‌رسد چنانچه این موضوع به‌خوبی پاسخ داده نشود نمی‌توان انتظار حل سایر مسائل شهر ازجمله محیط باکیفیت شهری، جذب سرمایه‌گذاری و رشد اقتصادی شهر و رفع بیکاری و توسعه کیفی و عدالت اجتماعی در شیراز را داشت. در نهایت، اینکه، شهر شیراز منابع (هزینه) زیادی را صرف جابه‌جایی شهروندان می‌نماید. این منابع صرفاً بودجه مصوب شهرداری شیراز در زمینه حمل‌ونقل نیست. هزینه اساسی صرف یارانه سوخت، تبعات حمل‌ونقل شخصی و از همه مهم‌تر آسیب ناشی از این نوع حمل‌ونقل در جلوگیری از سرمایه‌گذاری در محیط شهری و فاصله گرفتن از اقتصاد دانش بنیان است. علی‌رغم هزینه هنگفت سیستم حمل‌ونقل شهری در شیراز اما عایدی این سیستم ناکارآمد، آن چنان که در بخش شناخت وضع موجود این پژوهش ارائه شد، تولید روزانه بیش از ۸ هزار تن CO2 و سایر آلودگی‌ها، کشته شدن سالانه بیش از ۲۰۰ نفر در حوادث رانندگی و هزاران مصدوم دیگر، کاهش کیفیت محیط و فضاهای شهر به‌ویژه در هسته مرکزی و آسیب به اقتصاد گردشگری این شهر است. این موضوع ضرورت تغییر در سیاست‌های حمل‌ونقل در شهر شیراز را نمایان می‌سازد. ارزان بودن نسبی قیمت سوخت و به‌طور کلی سابقه ارزان بودن خودرو شخصی نسبت به سایر مدهای حمل‌ونقل در شیراز، باعث استفاده ۶۶درصد در صد سفرها در شیراز با خودرو شخصی شده است که تبعات منفی آن در این پژوهش یادآوری شد. استفاده از خودرو شخصی به‌عنوان شکل غالب سفر در شیراز در شرایطی است که به لحاظ فرم شهری، شهر شیراز با داشتن تراکم جمعیتی ۷۸ نفر در هکتار و محدوده شهری و بافت فشرده شهری فضای کافی و مناسبی برای این نوع حمل‌ونقل (خودرو محور) ندارد. همچنان که این مطالعات نشان داد، ترکیبی از حمل‌ونقل عمومی، پیاده و دوچرخه شکل مناسب حمل‌ونقل برای شهرهایی است که دارای فرم شهری فشرده‌ای مانند شیراز هستند، اما متأسفانه از این فرصت در شیراز استفاده نشده است.

ارائه‌پیشنهادها

در راستای دست‌یابی به حمل‌ونقل پایدار در شیراز با رویکرد اقتصاد دانش بنیان، پیشنهادهایی به شرح زیر ارائه می‌گردد:

✱ ضروری است کاهش استفاده از خودرو شخصی در سفرهای شهری در محدوده شهر شیراز، در برنامه زمانی مشخص در اولویت سیاست‌های حمل‌ونقل شهر شیراز قرار گیردو توسط شورای اسلامی شیراز اعلام عمومی گردد.به‌نوعی اعلام جنگ‌بر علیه‌خودرو شخصی‌بعنوان تهدیداصلی توسعه‌پایدار شهر شیرازبایستی در سرفحه‌اقدامات ادارات و نهادهای تصمیم گیر در شیراز اعم از شورای شهر، شهرداری، استانداری، راه و شهرسازی و... قرار گیرد.

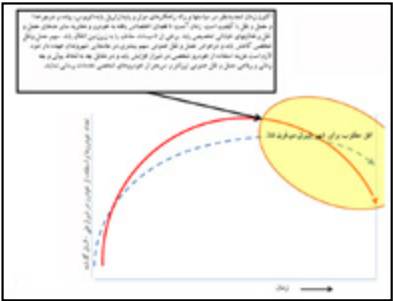
✱ لازم است با تصویب سیاست‌های لازم در مجلس شورای اسلامی، به نحوی برنامه‌ریزی گردد که ضمن توجه به مسائل کلان اقتصادی، زمانی برسد که هزینه استفاده از خودرو شخصی به‌مانند بسیاری از شهرهای دنیا به دلیل قیمت بالای سوخت در سفرهای شهری مقرون‌به‌صرفه نباشد.

✱ پایان دادن به مفت فروشی فضای حاشیه معابر شهر شیراز به‌صورت پارکینگ‌های حاشیه‌ای و افزایش قیمت پارکینگ‌ها و افزایش معابری که مجهز به پارک متر هستند تا منجر به کاهش انگیزه استفاده از خودرو شخصی در شیراز شود.

✱ اجرایی شدن مصوبه قانونی «محدوده ترافیک» در مر کز شیراز و همکاری و هماهنگی شهروندان و سایر نهادها با شهرداری در زمینه ایجاد محدودیت بیشتر برای استفاده از خودرو شخصی در سطح شهر.

✱ تعیین خطوط ویژه برای محورهای شریانی شیراز بر اساس نتایج مطالعات مربوطه و دادن سهم بیشتر از خیابان‌ها به حمل‌ونقل عمومی و کم کردن سهم خودروهای شخصی از سطح معابر عمومی در شهر شیراز. نگارنده بر این باور است که کاهش سهم خودروهای شخصی در جابه‌جایی شهروندان به‌آسانی میسر نیست و نیاز به زمان و همکاری شهروندان دارد. لذا در قدم اول لازم است آگاهی عمومی شهروندان نسبت به ادامه روند موجود استفاده از خودرو شخصی در سفرهای درون شهری ارتقا یابد و معایب و مخاطرات موضوع برای شهروندان تشریح گردد.وظیفه اصلی بر دوش سازمان‌های فرهنگی شهرداری و سایر ادارات ازجمله صدلوسیما ی فارس است. برنامه‌های گسترده تبلیغاتی و فرهنگی لازم است تا آگاهی عمومی نسبت به موضوع حمل‌ونقل در شیراز بالا رود و تنها با مشارکت و ارتقای شناخت شهروندان است که می‌توان به تحقق تغییر سیاست‌های حمل‌ونقل در شیراز امیدبست.

شکل شماره ۱۶– آنچه شیراز در دهه‌های آینده ضروری است دنبال کند



مأخذ: نگارنده، ۱۳۹۹

منابع و مأخذ

سازمان پزشکی قانونی کشور؛ ۱۳۹۶، آمار تصادفات جاده ای کشور.

شهرداری شیراز، معاونت برنامه‌ریزی و توسعه سرمایه انسانی (۱۳۹۲–۱۳۹۷)، بودجه مصوب شهرداری شیراز.

مرکز پخش فرآورده‌های نفتی ناحیه مرکزی فارس (۱۳۹۵)، آمار مصرف انرژی در بخش حمل‌ونقل شیراز.

شهرداری شیراز، معاونت برنامه‌ریزی و توسعه سرمایه انسانی (۱۳۹۵)، سالنامه آماری شهر شیراز، انتشارات فرهنگ پارس، شیراز.

مرکز آمار ایران، سرشماری‌های عمومی نفوس و مسکن شهر شیراز، سالهای ۱۳۸۵، ۱۳۷۵، ۱۳۶۵، ۱۳۵۵، ۱۳۴۵، ۱۳۳۵.

مرکز تحقیقات حمل‌ونقل و ترافیک دانشگاه شیراز (۱۳۹۷)، طرح بهنگام‌سازی مطالعات جامع حمل‌ونقل ترافیک شیراز، ویراست اول.

وزارت نیرو (۱۳۹۵)، تراز نامه انرژی کل کشور

Akerman, Jonas^t H, Mattias. (2006). How much transport can the climate stand?-Sweden on a sustainable path in 2050. Energy Policy, 34, 1944–1957.

ITF, (2008), Greenhouse gas reduction in the transport sector.

IEA, (2010(, World Energy Out Look

IEA, (2018(, World Energy Out Look

IEA, (2007) Co2 Emissions from Fuel Combustion

Steve Davis Gleave, (2006) Driving Up Carbon Dioxide Emissions From Road Transport An Analysis of Current Government Projections Final Re- report

UITP, Jean-Paul Bailly, (2005) Better Mobility in Urban Areas

UITP www.uitp.org/news/pics/pdf/MB_CO23.pdf

Urban Climate 10 (2014) 63–76, How fuel prices determine public trans- port infrastructure, modal shares and urban form International Transport forum, 2015

Department for transport, 2015. *transport statistics great Britain*

Glaeser and Kahn,2010; The Greenness of Cities: Carbon Dioxide Emis- sions and Urban Development. Journal of Urban Economics, 67, 404-418 The EPOMM Modal Split Tool(2019). http://www.epomm.eu/tems/re-sult_cities_phtml.



مدیریت‌وپرنامه‌ریزی

تهی از معنای نخستین

چالش هویت شهر در مشهدِ پساکرونا

مصطفی انتظاری هروی

معنای شهر چه آن را در معنای پولیس یونانی بگیریم چه شهرهای مدرن امروزی، ریشه در نوعی همگرایی ناگزیر برای رفع مشکلاتی دارد که فرد به تنهایی نمی تواند از پس آن برآید. براساس آنچه اصحاب قرارداد (هابز، لاک و روسو) می گویند، در لحظه ای از تاریخ، انسان هوشمند به این نتیجه رسید که بهتر است با واگذار کردن بخشی از آزادی های خود به یک موجود تازه به نام دولت، از مزایای تامین امنیت و مراقبت از بقا از سوی لویاتانی به نام دولت بهره ببرد تا انسان یکجانشین، بتواند بی دغدغه حیوانات وحشی و دشمنان مهاجم، به زندگی خود توسعه داده و بر دارایی های خصوصی اش بیفزاید.

این مفهوم از شهر، به شکل گیری شهرهای امروزی منتهی شد. در ایران، کلانشهرها بر همین قاعده شکل گرفتند. از توس تا ری و از تبریز تا اصفهان، همه این شهرها یک منطق مشترک برای اهالی شان داشتند: با هم زیستن، راحت تر است.

اما در عصر کرونا، دشمنی به شهرها حمله کرد که نه فقط دارایی های مردم، که مفهوم شهریت را هدف قرار داد. کرونا کاری با شهرنشینان کرد که هیچ نیروی متخصصی دست کم در ۵۰۰ سال اخیر نتوانسته بود چنین کند و آن، زیرسوال بردن مفهوم شهر و قداست زندگی اجتماعی بود. کرونا کاری کرد تا مردم ناچار شوند به جای همکاری در شهر، در خانه های خود مخفی شوند و ارتباطات اجتماعی را محدود به فضای مجازی کنند. در دنیای پساکرونا، دیگر شهر در معنای واقعی خود قداستی نداشت و زیست اجتماعی تنها در قامت صفر و یک دیجیتال می توانست تداوم داشته باشد.

در چنین شرایطی، شهرها خالی می شود. خیابان که نماد برون ریزی احساسات اجتماعی است، از سوی ویروس تسخیر می شود و معنای همکاری و همراهی شهری، متوقف به خدمات درمانی می شود که آن هم گاه خود دچار همان وحشت از همکاری های جمعی است. کرونا کاری کرده که مردم از یکدیگر گریزانند و از نزدیکی به هم بیم دارند. در چنین گریز از مرکزی، شهر نمی تواند ماوای امن گذشته برای حفظ امنیت و آرامش باشد.

فاجعه افول موقعیت شهر در ساحت زیست اجتماعی به ویژه برای شهرهایی بیشتر درناک است که هویت آنها در گرو مناسک مشترک است؛ مانند مناسک مذهبی. شهری چون مشهد که سالانه پذیرای بیش از ۲۰ میلیون مسافر است که بخش بزرگی از آنها با هدف شرکت در مناسک زیارتی به این شهر می آیند، در چنین شرایطی با این پرسش مواجه می شود که در محدودیت های ناشی از بحران کرونا، چطور می تواند به کارویژه تاریخی و هویتی خود رنگ واقعیت ببخشد و چطور شهروندان و میلیون ها توریست را راضی کند که همچنان زیستن در شهر و یا سفر به آن را تجربه کنند بی آنکه از مهمترین دلیل سفر بهره ای چون قبل ببرند.

پیامک های آستان قدس رضوی در ماه های اخیر که این محتوای مشترک را داشت که می شود بدون حضور در حرم رضوی، به امام رضا (ع) متوسل شد، یک معنای مهم در خود دارد و آن اینکه مفهوم شهر اینجا به چالشی جدی گرفته شده است و این چالش موقتی شاید تاثیرات بلندمدتی بر جای بگذارد.

این برای اولین بار نیست که مفهوم شهر به چالش کشیده می شود. بحران هایی مانند زلزله، جنگ و یا قحطی، در گذشته هم شهرها را خالی کرده اند، اما کرونا نه فقط شهر، بلکه فلسفه درونی آن برای زیست اجتماعی را به چالش کشیده و مفهوم فاصله گذاری اجتماعی، در عمل زیست شهری را در کلانشهرهای ایران دچار تناقض درونی کرده است.

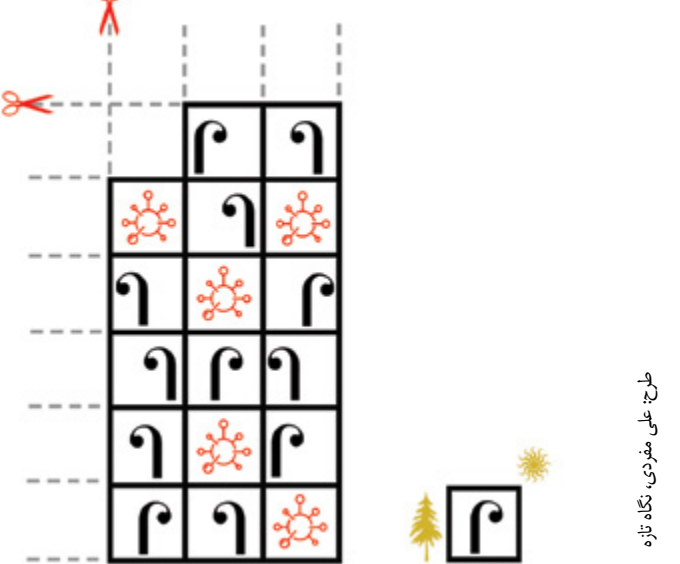
انسانها در روزگار پساکرونا به غار نمی روند و به جنگل هم بازنخواهند گشت. اما شاید وقت آن رسیده که متولیان شهرهای بزرگ از خود بپرسند که در شرایط وحشت از کنار یکدیگر بودن، چطور

می توانند هنوز مردم را برای بسیج میلیونی در مناسک تاریخی و ملی و مذهبی بسیج کنند. آنها باید به این پرسش پاسخ دهند که آیا هنوز تامین هزینه های سنگین زیست شهری به ویژه در کلانشهرها توجیهی دارد؟ و یا اگر نبود امکانات درمانی در برخی شهرهای بزرگ، آیا هنوز در عصر دور کاری، دلیلی برای زندگی در کلانشهرها وجود داشت؟

به نظر می رسد مدیران شهری در دوره فروکش کردن بحران کرونا فرصت بیشتری برای خالی کردن شهرها و ساخت شهرک های جدید بر مبنای حفظ فاصله میان مردم دارند. در تهران، شهرک های اقماری می تواند توسعه پیدا کند و در مشهد پروژه های ساخت شهرهای جدید با سرعت پیش خواهد رفت. عصر زندگی جمعی در خانه های کوچک و آپارتمان های در هم تنیده به پایان رسیده است. در دوره پساکرونا باید به سبک تازه ای از زیست جمعی اندیشید. سبکی که در خود فرهنگ فاصله گذاری را حفظ کرده و تاریخ و فلسفه وجودی شهرها را نیز متناسب با معنایی تازه بازتعریف خواهد کرد.

در دوران پساکرونا شاید از برخی شهرهای بزرگ تنها نامی باقی بماند و مفهوم سنتی شهر، تنها در فضای مجازی قابلیت تحقق داشته باشد. در عصر تازه، باید به خانه های دور از هم و سنت ساخت و سازهای روستایی فکر کرد درحالی که خدمات و تکنولوژی های شهری به قوت خود باقی خواهد بود.

شهرهای آینده ایران اگر فکری به حال توسعه افقی خود نکنند، شاید در آینده با بحران مهاجرت منفی روبرو شده و قادر به بهره برداری از زیرساخت های عظیمی نباشند که کارآمدی لازم برای خدمت به سبک جدید شهرنشینی را ندارند.





ادبیات و هنر

سال‌های بی‌رنگی

تاملی بر رمان سوکورو تازاکی بی‌رنگ و سال‌های زیارتش

.....
شهناز عرش اکمل

.....

در خواب زمستانی راوی بیر با مرور خاطرات گذشته به نوعی بر تقدّم نیستی تاکید می‌کند؛ نیستی و مرگی که به مانند پرتگاهی در مقابل او ایستاده است

.....

مانند پرتگاهی در مقابل او ایستاده است. این نیستی و مرگ را می‌توان در صورت=های استعاری فضای آشفته خانه، ظروف نشسته و تلنبار شده بر هم، خرده نان‌های روی قالی، موش ایستاده میان خانه، سطل زباله بو گرفته و ... مشاهده کرد. این وضعیت است که او را اسیر ناامیدی و حبس درونی می‌کند. در واقع رنج پرای او به مثابه اسارت است؛ اسارتی که به واسطه اندیشه پیری و ترس از مرگ برای او به وجود آمده است. خواب زمستانی با دغدغه‌های اگزیستانسیالیستی خود –که مفاهیمی همچون مرگ و زندگی، تنهایی، پوچی و دلهره را دربرمی‌گیرد– هیاتی از انسان امروز را به نمایش می‌گذارد؛ انسان درمانده از زندگی مدرن که از تنهایی هراسناک است و بین سنت و مدرنیته در تعلیق.

خواب زمستانی بازنمایی جامعه بشری است. انسان معاصر در کشاکش با مدرنیته و پیامدهای آن در قالب شخصیت‌های این رمان به تصویر درمی‌آید؛ انسانی که اسیر تنهایی، اندوه، ترس از مرگ و ملال است و همواره رنج می‌کشد. اندیشه مرگ و گریز از مسئولیت، این انسان را به حس غربت، دلهره و تنهایی دچار می‌کند و ناتوانی در برابر مرگ او را به پوچی می‌کشاند. کلیت جامعه این رمان با کلیت جامعه‌ای که در آن تکوین یافته همساز است و فضای مغشوش و پریشان سرشار از ناامیدی و تنهایی که وحشت مرگ بر فراز آن بال می‌زند، با وضعیت جامعه مدرن تطابق دارد.

خواب زمستانی متنی اگزیستانسیالیستی است که با نمایش بی‌معنایی زندگی، تلاش انسان برای یافتن معنا را به تصویر می‌کشد. انسان این رمان در هراس از تنهایی، ملال، پوچی و مرگ‌اندیشی به خاطرات گذشته پناه می‌برد و به نوعی در گذشته زمستانی‌اش منجمد شده است.

منابع

ترقی، گلی (۱۳۹۵). خواب زمستانی. چ ۹، تهران: نیلوفر.

دهباشی، علی و کریمی، مهدی، (۱۳۸۳). گلی ترقی؛ نقد و بررسی آثار. تهران: قطره.

فانی، کامران و دهباشی، علی (۱۳۸۰). «گفتگو با گلی ترقی»، بخارا، ش ۱۹، صص ۵۴–۳۱.

فوران، جان (۱۳۹۵). مقاومت شکننده، تاریخ تحولات اجتماعی ایران. ترجمه احمد تدین، چ ۱۶،

تهران: موسسه خدمات فرهنگی رسا.

مارسل، گابریل (۱۳۹۵). انسان مسأله‌گون. ترجمه بیتا شمسنینی، چ ۲، تهران: ققنوس.

میرصادقی، جمال و میرصادقی(ذوالقدر)،میمنت(۱۳۸۸)،واژه‌نامه هنر داستان نویسی، چ ۲،تهران: کتاب مهناز

سوکورو تازاکی بی رنگ و سال‌های زیارتش از جمله پرفروش‌ترین رمان‌های هاروکی موراکامی است. این اثر با ترجمه امیرمهدی حقیقت در ایران منتشر شده است. رمان حجمی ۳۰۰ صفحه‌ای دارد و مانند دیگر کارهای موراکامی مملو از جزئیات و پرداخت دقیق مطالب است. روایت رمان سوم شخص محدود است و قصه از ذهن سوکورو، شخصیت اصلی کتاب روایت می‌شود. سوکورو تازاکی مردی ۳۶ ساله و مهندس ساخت ایستگاه‌های قطار است که با درگیری ذهنی خاصی دست و پنجه نرم می‌کند. فصل‌های رمان گاهی زمان حال و زندگی کنونی سوکورو را روایت می‌کنند و برخی نیز به دوره دبیرستان و سال‌های پس از آن بازمی‌گردند. این روایت غیرخطی جذابیت خاصی به روند قصه می‌بخشد.

سوکورو و چهار دوستش در دوران دبیرستان گروهی تشکیل می‌دهند که در نوع خود بی‌نظیرند؛ دو دختر و سه پسر. این گروه علاوه بر درس خواندن، فعالیت‌های اجتماعی خاصی دارند و به صورت داوطلبانه به انجام کارهای ویژه‌ای می‌پردازند؛ برای مثال تعلیم پیانو به کودکان در کلیسا و اعمالی از این قبیل. سوکورو عاشق گروهش است. اما حس بی‌رنگی و خنثی بودن در این گروه را دارد. او حس می‌کند هیچ‌یک از جذابیت‌های دوستانش را ندارد. دو پسر به نام‌های آکا (قرمز) و او (ابی) و دو دختر با اسامی شیرو (سفید) و کورو (سیاه) افراد جذابی هستند که هر یک ویژگی‌های خاصی دارند.

برای مثال شیرو دختر زیبارو و پیانیست ماهری است یا او در حوزه ورزش مهارت دارد.

معنی اسامی دوستان سوکورو همگی رنگی‌اند اما سوکورو به دلیل رنگی نبودن نامش حس بی‌رنگی و خنثی بودن دارد.

«اگر من هم توی اسمم رنگ داشتم آن وقت مو لای درز هیچ چیز نمی‌رفت.»

مشکلی که سوکورو در ۳۶ سالگی‌اش هنوز با آن دست‌وپنجه نرم می‌کند، طرد شدن از گروه دوره دبیرستانش است. پس از اتمام مدرسه و رفتن به توکیو برای ادامه تحصیل در رشته مهندسی ساخت ایستگاه‌های قطار (که سوکورو عاشق آن است) گروه، او را طرد می‌کند. یکی از پسرها (او) تلفنی و بدون هیچ توضیحی به او می‌گوید که دیگر نمی‌خواهند او را ببینند. سوکورو دلیل آن را می‌پرسد اما جوابی نمی‌گیرد. روح سوکورو از هم می‌پاشد. او عاشق هم گروهی‌هایش است. پس از آن بهت و اندوه سراسر وجودش را فرا می‌گیرد و تا آستانه مرگ پیش می‌رود.

دلیلش روشن بود که چرا مرگ دور سوکورو تازاکی این چنین چنبره زده بود. یک روز چهار دوستش خبر دادند که دیگر نه می‌خواهند او را ببینند نه با او حرف بزنند.

بی رنگی و بیهودگی از سوکورو موجودی می‌سازد که حتی خود را در آینه نمی‌شناسد و در پرتگاه مرگ و نابودی قرار می‌گیرد. مدتی با این وضع سپری می‌کند تا اینکه به خود می‌آید و سعی می‌کند از افسردگی فاصله بگیرد. فصل‌هایی که به زمان حال سوکورو می‌پردازند از زندگی او می‌گویند؛ از دختری ۳۸ ساله و باهوش به نام سارا که سعی می‌کند سوکورو را آگاه کند که چسبیدن به زندگی گذشته باعث می‌شود او نتواند حتی در رابطه با او رها و آزاد عمل کند. سارا از او می‌خواهد که پس از ۱۶ سال به دنبال دلیل طرد شدن از گروهش باشد؛ گروهی که به راستی عاشقش بود. آیا سوکورو به دلیل بی‌رنگ بودنش از گروه طرد شد یا به دلیل ترک شهرشان و آمدن به توکیو؟ این سوالاتی

است که سال‌هاست روح او را می‌خورد. در طول رمان با روزهایی که سوکورو پس از افسردگی‌اش گذرانده، همراه می‌شویم؛ روزهایی که سرد و بی‌رمق در کالج درس می‌خواند. نکته قابل توجه این بخش، وجود هایدا (مزرعه خاکستری) است. هایدا جوانی باهوش و متفکر است که سوکورو در استخر کالج با او آشنا می‌شود؛ جوان بی‌چیزی که عاشق موسیقی است، خصوصاً پیانو و قطعه‌ای به نام «لو مل دو پی» از فرانتس لیست از سوییت سال‌های زیارت (از اینجا می‌توان به وجه تسمیه کتاب هم پی برد). «لو مل دو پی» به معنی غم غربت است؛ غمی بی‌جهت که با تماشای دشت به دل می‌افتد. این قطعه سوکورو را به روزهای مدرسه می‌برد. شیرو، دختر زیبایی گروه این قطعه را به خوبی می‌نواخت. سوکورو حس غریبی به این دختر داشت و بسیار مجذوبش بود اما به روی خود نمی‌آورد. قانون نانوشته‌ای در گروه حکمفرما بود؛ بحث مذکر و مونث بودن در این گروه مفهومی نداشت. هایدا دائماً به آپارتمان شخصی سوکورو رفت و آمد دارد و این دو روزهای خوبی را با هم می‌گذرانند. اندیشه‌ها و تفکرات او جذابیت خاصی به قصه داده است. هایدا از فلسفه می‌گوید و اندیشه‌های خاصش. سوکورو نیز با او هم‌کلام است. هرچند حس می‌کند مانند ظرفی است که شکل چیزی را به خود نمی‌گیرد و اندیشه خاصی برای بروز ندارد. نکته جالبی که درونمایه اصلی قصه به شمار می‌رود در همین قسمت رمان اتفاق می‌افتد؛ خوابی که سوکورو می‌بیند. موراکامی در این اثر نیز به مانند دیگر آثارش در بیان مفاهیم و مسائل جنسی بسیار صریح عمل می‌کند. درواقع مسأله روانی جنسی که سوکورو با آن مواجه است در خلال قصه خود را نشان می‌دهد؛ مسأله‌ای که خود نیز پاسخی برای آن نمی‌یابد. او اصلاً خود را نمی‌شناسد و نمی‌تواند قضیه را تحلیل کند. سوکورو شبی در خواب می‌بیند که با کورو و شیرو (دختران همگروهی‌اش) در تخت‌خواب است. این خواب البته سابقه دارد. همان‌طور که برای هر مردی در خواب اتفاق می‌افتد. اما نکته جالب اینجااست که او خود را همواره با این دو دختر می‌بیند، سپس یکی از آن‌ها محو می‌شود و دیگری (شیرو، دختری که مجذوبش بود) باقی می‌ماند. این خواب همواره تکرار می‌شود اما این بار هایدا که در پذیرایی آپارتمان سوکورو خوابیده نیز در خواب سوکورو ظاهر می‌شود. درواقع سوکورو در خوابش با هایدا هم رابطه دارد. این در حالی است که سوکورو حین خواب و بیداری شیخ هایدا را ایستاده در چهارچوب اتاقش می‌بیند. سوکورو در چیزی بین خواب و رویا با هایدا ارتباط داشته اما پس از بیداری نمی‌تواند مرز بین واقعیت و رویا را تشخیص دهد. حتی در توهماتش حس می‌کند هایدا از خواب او و انحراف ته قلبش باخبر است. موراکامی به زیبایی و با توصیفات موجز و دل‌انگیز به بیان منویات سوکورو می‌پردازد. جالب است که هایدا نیز پس از آن غییش می‌زند و به جز یک بار دیدار با سوکورو دیگر خبری از او نیست. هایدا به کل از آن شهر می‌رود و کالج را ترک می‌کند. پس از رفتن هایدا، سوکورو احساس بیهودگی و خالی بودن بیشتری می‌کند. خواننده در این قسمت دچار نوعی ابهام می‌شود. البته این ابهامی است که خود سوکورو نیز با آن مواجه است. دوجنس‌گرایی مسأله‌ای است که به‌طور غیرمستقیم در روای سوکورو با آن رویه‌رواییم. حسی که سوکورو به هایدا دارد حس خاصی است، حتی پس از چند سال که مردی شبیه او را در استخر می‌بیند، قلبش به تپش می‌افتد. حسی که او به هایدا دارد، شبیه حسی است که به دختران گروهش، خصوصاً شیرو نیز دارد؛

دو دختر با نام‌های «سپید» و «سیاه» و مردی با نام «خاکستری». گویا سارا نیز این حس را دریافته که از او می‌خواهد پس از این همه سال در جستجوی دلیل طرد شدن از گروه باشد. در واقع سارا حفره وجودی سوکورو را می‌بیند هرچند سوکورو چیزی از هایدا به او نمی‌گوید.

حالا سوکورو پس از ۱۶ سال در شهر پدری‌اش در پی دوستانش است. او با اطلاعاتی که سارا برایش جمع‌آوری کرده به نزد دوستانش می‌رود. آکا و او هر دو افراد مهمی در شهرشان هستند. کورو ازدواج کرده و به فنلاند رفته اما شیرو مرده است. شنیدن خبر مرگ شیرو، سوکورو را از هم فرو می‌پاشد.

«سوکورو زبانش بند آمد. جان از تنش خالی شد. مثل آبی که از سوراخ کیسه‌ای چکه‌چکه بیرون بریزد.»

او به استقبال او می‌آید و پس از کمی صحبت، از دلیل طرد کردن سوکورو می‌گوید. او می‌گوید شیرو در آن سال‌ها از آن‌ها خواسته سوکورو را از گروه طرد کنند. دلیلش نیز جالب توجه است. شیرو به دوستانش گفته بود وقتی برای کنسرتی در توکیو بوده، شبی را در آپارتمان سوکورو می‌گذراند. آن شب سوکورو به او تجاوز می‌کند و باعث ناراحتی روحی و جسمی او می‌شود. سوکورو مبهوت از اینکه هیچ‌وقت شیرو را در توکیو ملاقات نکرده، برای او توضیح می‌دهد. البته او و همچنین آکا (دیگر پسر گروه) مطمئن هستند که سوکورو چنین کاری را انجام نمی‌دهد و شیرو در آن سال‌ها دچار این توهم بوده است. دلیل مرگ شیرو هم به قتل رسیدن در آپارتمانش در شهری دیگر است. از داستان درمی‌یابیم که شیرو افسرده بوده و برای رهایی از این افسردگی به شهر دیگری پناه می‌برد و به تعلیم پیانو برای کودکان می‌پردازد.

سوکورو برای گرفتن توضیحات بیشتر راهی فنلاند می‌شود تا از کورو (دیگر دختر گروه) اطلاعات بگیرد. کورو نیز از او استقبال می‌کند و از افسردگی و شرایط حد شیرو می‌گوید؛ از اینکه واقعا به او تجاوز شده و باردار نیز بود. کورو که حالا همسر و فرزند دارد برای سوکورو از عشقش به او در دوران دبیرستان می‌گوید. سوکورو مبهوت می‌ماند که چطور متوجه علاقه او نشده است. درواقع او در ملاقات‌های اخیر با دوستانش به این پی می‌برد که هیچ‌گاه آن‌طور که فکر می‌کرده در این گروه بیهوده و خثی نبوده و دیگر دوستانش او را بسیار دوست می‌داشته‌اند. پس از طرد شدن سوکورو گروه هم کم‌وبیش از هم می‌پاشد.

سوکورو درگیری‌های ذهنی بسیاری با خود دارد. او نمی‌تواند مرز بین توهم و واقعیت را تشخیص دهد. حتی فکر می‌کند که شاید چهره سیاه و خبیثی داشته که به شیرو تجاوز کرده یا حتی او را در آپارتمانش به قتل رسانده باشد.

در ادامه داستان سوکورو به دنبال یافتن راهی است که به آرامش برسد. او می‌خواهد حفره و خلأ ای را که در قلبش وجود دارد، پر کند. او نمی‌خواهد سارا را از دست بدهد. هرچند سارا را با مردی در خیابان نیز دیده است. او به جست‌وجوی رنگ واقعی خود است؛ رنگی که او را به زندگی بازگرداند حتی اگر در اسمش نیز نباشد. سوکورو تازاکی بی‌رنگ و سال‌های زیارتش رمانی خوش‌خوان و سراسرت است. توصیفات بی‌نظیر موراکامی در این اثر نیز خود را به رخ می‌کشند. او در این قصه به خوبی مدرنیته و تنهایی را به تصویر می‌کشد؛ اینکه انسان تسخیر شده میان آهن هنوز هم به دنبال مفاهیم و مسائلی است که روحش را به آرامش برساند؛ هرچند این مسأله یک قطع رابطه کودکانه در سال‌های دور باشد؛ قطع رابطه‌ای که سال‌ها فردی را در پرتگاه ناامیدی سرگردان می‌کند.

سوکورو جوانی است که رویاهایش را از دست داده است. فقدانی بزرگ که او را با کابوس‌های شبانه مواجه می‌کند. لازم است او سفری به گذشته داشته باشد تا بتواند زخم‌هایش را ترمیم کند. زخم‌هایی عمیق که ذهن و قلبش را فرا گرفته‌اند و در مسیر زندگی سد راهش شده‌اند. او باید به ریشه‌هایش سفر کند تا عشق و دوستی پیشین را به روح و قلبش بازگرداند.

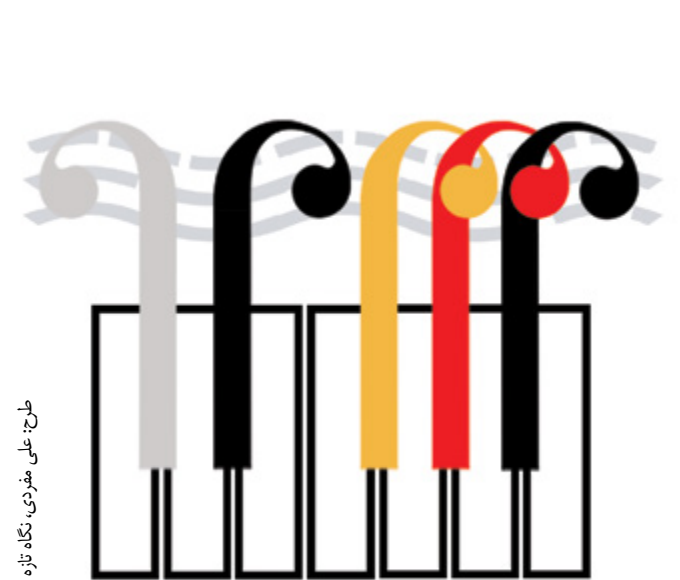
مسأله جنسی هم که سوکورو گرفتار آن است پایه‌پای موضوع اصلی قصه پیش می‌رود و به جذابیت قصه می‌افزاید. علاقه موراکامی به موسیقی و اطلاعاتی که راجع به آن می‌دهد نیز از ویژگی‌های خوب رمان است.

سوکورو تازاکی و سال‌های زیارتش قصه‌ای است که به انسان می‌آموزد چگونه روح و روان خود را مدیریت کند. موراکامی در این قصه مانند بافنده‌ای ماهر طرحی پیچیده و درهم را می‌افکند و با چیره‌دستی موضوعات مختلف را در نسبیج خود در هم می‌تند.

.....

سوکورو تازاکی بی‌رنگ و سال‌های زیارتش رمانی خوش‌خوان و سراسرت است. توصیفات بی‌نظیر موراکامی در این اثر نیز خود را به رخ می‌کشند. او در این قصه به خوبی مدرنیته و تنهایی را به تصویر می‌کشد؛ اینکه انسان تسخیر شده میان آهن هنوز هم به دنبال مفاهیم و مسائلی است که روحش را به آرامش برساند

.....



ادبیات و هنر

علم تشریح یا کالبدشناسی را می‌توان علم مطالعه کالبد آدمی تعریف نمود. از این منظر نقش آن به عنوان یکی از علوم چهارگانه پایه که به شناخت آناتومی ارگان های بدن و ارتباط آنها در سلامت و بیماری های جسمی انسان می پردازد در پیشرفت و شکل دهی شاخه های گوناگون پزشکی از علوم تحقیقاتی تا پزشکی بالینی، جراحی و پزشکی قانونی غیر قابل انکار است. علمی که قدمت آن را می توان شانه به شانه پزشکی برشمرد.

در برهه ای از تاریخ که هنوز دنیای عکس و تصویر متحرک در زندگی بشر رخ نداده بود علاوه بر کتابت شاید نقاشی تنها و مهمترین ابزار شناخت، اطلاع رسانی و مستندسازی یافته های دانشمندان بالاختص علوم تجربی بوده است و به همان نسبت مهمترین منبع مطالعاتی ما از اتفاقات و دستاوردهای آن دوران.

مطالعه کالبدشناسی و آناتومی انسان همواره چون عصر حاضر و به واسطه پیشرفت های تکنولوژیکی و با استفاده از دستگاه های غول آسای اسکن چند بعدی که قادر به ایجاد تصاویر پویانمایی و دینامیک از جزئی ترین ابعاد درونی انسان هستند و به صورت نرم افزارهای آناتومی روی گوشی های هوشمند در دسترس قرار می گیرند آسان نبوده بلکه گاهی کاری خطیر برای پژوهشگران به شمار می رفته است.

در فقدان فناوری های پیشرفته شبیه ساز هر گونه تحقیق و کسب علم می بایست از طریق آزمون و خطای مستقیم اطبا بر روی نمونه های انسانی انجام می پذیرفته که در طول قرون وسطی تا همین یک قرن پیش همواره با ممانعت های دستورات دینی و مجازات های مراجع مذهبی و یا تقبیح عرف اخلاقی جامعه در خصوص احترام به بدن فرد متوفی همراه بوده است. از این رو در موارد بسیاری تحقیقات اطبا معمولا به صورت محدود و با مخفیانه صورت می پذیرفته و در این بین آنچه بسیار اهمیت می یافته نحوه مستندسازی یافته ها برای انتقال تجربه ها به جویندگان علم و تبادل اطلاعات علمی با سایر اطبا به ساده ترین و گویاترین راه در فرایند دشوار ترجمه بین زبانی بوده است. امری که اطبا را علی رغم مرقوم سازی داده ها به سمت و سوی مصور کردن اطلاعات و در نتیجه سود جستن از مهارت نقاشان در فرایند تصویرسازی اشکال بدن سوق داده است. اتفاقی که سبب شد تا در قرون وسطی مابین اطبا و هنر نقاشی پیوند و ارتباطی دوسویه برقرار گردد. و اینگونه بود که اکتشافات تشریح اطبا از سالن های کالبدشکافی به بوم نقاشان جهت مصورسازی راه یافت و این امر سبب بازنشر و ماندگاری دقیق تر یافته های علم آناتومی گشت. به جرات می توان گفت آناتومی محل تلاقی طلایی تلاش های علم پزشکی و هنر از ۵ قرن گذشته تا به امروز شونده است.

در این بین پای هنر نقاشان برجسته ای چون لئوناردو داوینچی را می توان ردیابی نمود که اخیرا دانشمندان بنیاد سلطنتی انگلیس در نمایشگاهی از ۳۰ اثر نقاشی آناتومی وی مربوط به قرن ۱۶ میلادی و تطبیق آن ها با تصاویر سه بعدی دستگاه های سی تی اسکن از اندام های بدن، رونمایی کردند؛ این نقاشی‌ها که تا زمان مرگ داوینچی در میان کاغذهای شخصی وی باقی مانده و برای چند قرن در دسترس نبوده است حکایت از دقت شگفت انگیز جزئیات آناتومی انسان در تطابق با تصاویر واقعی دستگاه های تصویربرداری نوین دارد چنان که این تصاویر را جزء تاثیرگذارترین نقاشی های تولید شده تا کنون از کالبد انسان دانسته اند.

نمونه های تامل برانگیز دیگر نقاشی های بجا مانده از رامبراند با اثر معروف درس آناتومی دکتر دجیمان و دکتر نیکلاتولپ و نقاشی کلینیک دکتر گراس اثر توماس اینکنز هستند که در واقع این

روح هنر در جان کالبد گفتاری در باب کالبدشناسی و هنر نقاشی

.....امیر صدیق

پرتره گرافی های شکوهمند اطلاعات عملی از نحوه عمل جراحی دکتر دجیمان و تولپ و نیز کالبدشکافی دکتر گراس در آمفی تئاتر دانشکده پزشکی برای دانشجویان پزشکی در قرن ۱۹ م را روایت می کنند؛ این آثار به خاطر واقع گرایی مخوف موجود، شیوه ای نسبتا عوام پسندانه و داشتن حالتی از ملودرام در خود که تمرکز بالایی بر فیگور اندام ها دارند هر چند در زمانه خویش مورد انتقاد شدید برخی منتقدان قرار گرفتند اما امروزه و از ورای غبار تاریخ می توان آنها را مستندنگاری های ارزشمند برای اطلاع از فرایندهای کاربردی پزشکی در سده های پیشین دانست.

اگر نخواهیم یک سویه به تعامل نقاشی و طب در گذر تاریخ بنگریم باید اذعان نمود آشنایی هر چه دقیق تر و جزئی تر آناتومی و تناسبات ارگانیک بدن انسان توسط نقاشان و مجسمه سازان به ایجاد یک تحول در آثار فیگوراتیو آنان پس از این تعامل انجامید که پیوند آنان را هر چه نزدیک تر و پربارتر نمود.

سیر تطور این پیوند کاربردی از فضای تصویرگری علمی کم کم در آثار هنرمندان نسل های بعد رنگ و بوی آرت و خلاقانه یافت و پا را فراتر از بازنمایی رئالیسم آناتومیک گذاشته و خلاقیت های مفهومی و فرمیک در روح آن دمیده شد تا پس ازدوران کلاسیک اولیه که نقاشی در خدمت پزشکی و انتقال داده های علمی قرار گرفته و کارکردی آموزشی را یدک می کشید در نسل های بعد این بار پزشکی منبع الهام فرم های زیبایی شناسی برای هنرمندان باشد و هم زیستی مسالمت آمیز این دو به رشد هر یک کمک نماید. نمونه بارز این اتفاق سبک فرناندو وینسنته هنرمند معاصر اسپانیایی ست که تصویر گری های آناتومیک بدن مرد در قرن ۱۹ م را با حس زنانه تلفیق و مجددا بازنمایی نموده است. همچنین می توان به نوروپینتینگ های دکتر کرگ دان متخصص بخش تحقیقاتی مغز و اعصاب در دانشگاه پنسیلوانیا در سال ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ در دو نمایشگاه جداگانه با نام «انعکاس درون» و «درخت زندگی» اشاره نمود که تابلوهای نقاشی الهام گرفته از ساختار نورون های عصبی را با استفاده از قلم مو و جوهر به روی بوم برده بوده است.

دکتر «کرگ دان» در نمایشگاه خود با عنوان «درخت زندگی» با رویکرد ایجاد انتزاع هنری از نتایج به دست آمده از اطلاعات علمی ساختار نورون ها در زیر میکروسکوپ های الکترونی برای خلق تعدادی از غیر عادی ترین آثار هنری جهان استفاده کرده است. وی در این آثار درختانی را به سبک نقاشی های ژاپنی ترسیم کرده که گیاهان واقعی نیستند، بلکه نورونهایی هستند که مغز انسان را تشکیل داده اند. سبک خلق این آثار «سومی-ای» نام دارد که نوعی سبک هنری ژاپنی است؛ وی خلق این آثار را ناشی از ترکیب دو موضوع مورد علاقه اش یعنی نقاشی آسیایی و علم عصب شناسی می داند.

نتیجه آنکه امروزه در دانشکده های پزشکی اطلس های رنگی آناتومی گری، مور ، زوبوتا و میراث قرن ها تلفیق طب و هنر را در پیش دیدگان دانشجویان پزشکی در سرتاسر دنیا قرار داده اند تا مسیر علم از فرایندی هنری تکامل یابد.

پیوند آناتومی و نقاشی در ایران

به سبب باورهای سنگین مذهبی در ایران پس از اسلام به حریم جسم و نیز برخورد‌های متضاد و چندانگانه با هنر نقاشی، علم تشریح و مصورسازی آن زیر سایه سنگین نگاه های عرفی بسته جامعه به دشواری راهی برای تحقیق و تفحص داشته است؛ در این بین نسخه خطی کتاب «تشریح بدن» نوشته منصور بن الیاس شیرازی دارای اهمیت ویژه ای است زیرا هیچ‌گونه تصویرسازی تشریح



تصویر

۳۸ نگاه تازه

دوره‌ی نو

سال ششم

شماره ۱۰

پاییز ۹۹

.....

عکس‌ها: امیر صدیق، نگاه تازه



گروه
مشاوره

گرافیک
طراحی

تاک
نظارت فنی چاپ

| مهدیه باغبانی | ۰۹۱۵۳۰۶۱۶۱۱ |

| mahdieh_baghbani | www.mbaghbani.ir |

| صفیه نیک‌نامی | ۰۹۱۵۳۰۶۲۵۱۱ |

| safiye_niknami | www.niknamis.ir |

T A A K Graphic Group

Email:taak.graphic.group@gmail.com