



تجربه‌ی مرگ در خیابان مدرن

امید اسماعیلی

کارشناس ارشد جامعه‌شناسی دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه علامه طباطبائی

از دیدگاه جامعه‌شناختی، دورویکرد^۱ عمده به خیابان وجود دارد:

۱. خیابان به عنوان امری اجتماعی: طبق نگرش گارفینگل و گافمن، خیابان مکانی است که مجموعه‌ی پیچیده‌ای از روابط اجتماعی در آن اتفاق می‌افتد؛ مکانی است که در آن، نظم «اجتماعی» نمایش داده می‌شود و معاشرت اجتماعی^۲ انجام می‌پذیرد. طبق نگرش گافمن، خیابان صحنه‌ی تئاتری است که نقش‌های اجتماعی در آن بازی می‌شود. طبق دیدگاه «جامعه‌شناسان تضاد»، خیابان محل برخورد طبقات، نژادها، نسل‌های مختلف و گروه‌های منزلتی متفاوت است که سرمایه‌های اجتماعی و فرهنگی و نمادین

ما چگونه می‌توانیم به «مرگ در خیابان مدرن / پست مدرن»، از دیدگاه جامعه‌شناختی بنگریم؟ خیابان مدرن، از اوایل قرن بیستم تا دهه‌ی ۱۹۵۰، خیابانی انسانی^۱ بود که اجتماع، فرهنگ و مراودات انسانی را نمایش می‌داد. بچه‌ها در چنین خیابان‌هایی می‌توانستند بازی کنند و قدم زدن در آن تا حدودی امن بود. اما خیابان‌های کنونی چندان انسانی نیستند: تهدیدکننده، مکانیکی، و منزوی کننده.^۲ این مکان جدید با یک مفهوم پست مدرنیستی عجین شده است؛ یعنی فضایی که برای فرد طراحی شده است، نه برای اجتماع.

در خیابان انسان مدار، ما به خاطر طبیعت عمومی اجتماعی‌اش، ممکن است احساس امنیت کنیم، و در «خیابان پست مدرن»، به خاطر فردیتش و جنگ همه علیه همه، احساس خطر. خیابان، شاید به همان میزان که یک مکان واقعی است، یک ایده یا مفهوم است. مفهوم خیابان، یک تم کلیدی جامعه‌شناختی مرتبط با زندگی اجتماعی، فضای عمومی، مدرنیته، شهر و زندگی شهری است [hamilton, 1998].



(مفاهیم پیریورديو) در آن، عرضه، حفظ و باز تولید می‌شوند. خیابان، محل ستاندن حقوق مدرن و آزادی و خواست‌های مشروع طبقات اجتماعی و شهروندان مدرن است.

۲. خیابان به عنوان فضایی مجازی و رویایی: که در آن، جنبه‌های ادراکی و سوررئالیستی توسط هنرمندان، نویسندگان، نقاشان و فیلم‌سازان تفسیر و ارائه می‌شود. این چشم‌انداز رویایی/خیالی^۵ به خیابان، با خیابان به عنوان یک «حالت ذهنی» مرتبط است. چنین رویکردی در نوشته‌های بودلر، والتر بنیامین، نویسندگان روسی قرن نوزدهم (مثل پوشکین، داستایفسکی و گوگول)،

زیمل، رابرت پارک، مارشال برمن و آندره برتون چشم‌گیر است.

اعضای مکتب شیکاگو، شهر و خیابان مدرن را به عنوان نوعی «تجربه‌ی اجتماعی» در نظر می‌گیرند. پارک (۱۹۱۶) از این ایده دفاع می‌کرد که: «جامعه‌شناسی باید به خیابان‌ها برده شود.» آندره برتون اعتقاد داشت: «خیابان تنها حوزه‌ی معتبر تجربه است.» زیمل به خوبی به پارک آموخت که شهر چیزی بیشتر از وجود فیزیکی انبوه مردم و ساختمان‌هاست؛ شهر یک تجربه است. توسط این رویکرد، چگونگی مرئی شدن و تبلور یافتن مدرنیته را درمی‌یابیم [پیشین].

مارشال برمن، با استفاده از ادبیات، تناقض‌ها و رودررویی‌های واقعی و خیالی

قشرها و طبقات گوناگون را در رسانه‌ی خیابان به تصویر می‌کشد. برمن، با بیش مارکسیستی و سوررئالیستی خود، جدال‌های درونی و معنوی انسان مدرن و معضل آزادی را شرح می‌دهد. برمن در کتاب «تجربه‌ی مدرنیته» (۱۳۸۳)، به عنوان ادیسه‌ای مدرن، فقر، نابرابری، فقدان آزادی، دیوانگی و جنون، مرگ و نیستی، امید و رهایی، زیبایی و زشتی، بردها و باخت‌ها، طنزها و کنایه‌های مدرن، و تنش‌ها را مقابل دیدگان ما قرار می‌دهد.

هدف این نوشتار تابش پرتویی به «تجربه‌ی مرگ در خیابان» است که آنتونی گیدنز، اولریش بک، مارشال برمن، فروید و رویکرد روان‌کاوانه، یاری دهندگان این تلاش فکری هستند.

مرگ انسان در خیابان، مسئله‌ی توجه مجدد به تن را پیش می‌کشد. تن آدمی تا چه اندازه مقدس و فنا ناپذیر است؟ گویا آدمی هم می‌تواند همانند هر چیز دیگری در خیابان دور انداخته شود و چه به آسانی آدمی می‌تواند، در گذر از عرض خیابان، دیگر نباشد

آنتونی گیدنز:

پیامدهای مدرنیته، مصادره‌ی تجربه به عقیده‌ی گیدنز (۱۹۹۱)، مشخصه‌ی متمایزکننده‌ی مدرنیته، «خرید» امنیت هستی‌شناختی از طریق نهادها و اعمال روزمره است که ما را از تماس مستقیم با جنون، بزهکاری، جنسیت، طبیعت و مرگ مصون می‌دارد.

وی این پدیده را با عنوان «مصادره‌ی تجربه»^۶ شناسایی می‌کند. [willmott, 1999]؛ اصطلاحی که دلالت دارد بر دور نگه داشتن زندگی روزمره از تجربه‌هایی که به پرسش‌های وجودی مزاحم میدان می‌دهند. این حالت به‌خصوص در مورد بیمارستان، زندان‌ها و بیمارستان‌ها مصداق می‌یابد. گیدنز با استفاده از کارهای میشل فوکو با محوریت «قدرت و فضا» اظهار می‌دارد: «بیمارستان، بعضی از تجربه‌های اساسی زندگی، هم‌چون بیماری و مرگ را از دید همگانی پنهان می‌دارد و زیر سرپوش قرار می‌دهد [گیدنز، ۱۳۷۸: ۲۲۸].

در جامعه‌ی مدرن و در نظریه‌ی اجتماعی مدرن، شاهد مصادره‌ی مرگ و احتضار، و به‌ویژه شاهد «پزشکی شدن» و «خصوصی شدن» مرگ هستیم. به عقیده‌ی ویلموت (۱۹۹۹)، حتی دانشمندان علوم اجتماعی نیز مرگ را نامرئی یا طبیعی جلوه می‌دهند. ظاهراً زندگی و جامعه‌ی مدرن نشان از افشاگری‌ها دارد. خیابان (تعبیر مارشال برمن)، رسانه‌ای است که به مدد آن، دوباره تجربه‌ی مرگ و رؤیت آن به فضای عمومی و «دید همگانی» بازگردانده می‌شود. خیابان هم‌چون یک نهاد اجتماعی در مقابل سایر نهادها (زندان‌ها و بیمارستان‌ها) می‌ایستد تا راز آن‌ها را برملا کند. خیابان به فرد مدرن کمک می‌کند تا مجدداً همانند اجداد خویش بتواند نظاره‌گر یکی از خصوصی‌ترین مسائل هستی‌شناختی باشد و او نیز از این تجربه‌ی مرموز و چندبعدی بی‌بهره نماند.



در جامعه‌ی ماقبل مدرن، تماس با مرگ یکی از تجربیات عادی و پیش‌پاافتاده‌ی همه‌ی افراد محسوب می‌شد. نوربرت الیاس این نگرش را مطرح می‌کند که در آن زمان‌ها، چون مرگ هنوز زیر سرپوشی از پنهان‌کاری‌های گوناگون قرار نگرفته بود، مردم می‌توانستند زندگی را به طرز ملایم و آرام در جمع عزیزان خود به پایان برسانند. در آن زمان‌ها، هیچ‌کس به فکر سرپوش گذاشتن بر این پدیده‌ی اجتناب‌ناپذیر نبود. چنان‌که فوکو و دیگران نشان داده‌اند، در جوامع ماقبل مدرن، کیفر و مرگ در بیشتر موارد به صورت نوعی نمایش همگانی در می‌آمد. با پدید آمدن زندان، کیفر از «دید همگانی» خارج شد و به شکل تنبیه انضباطی درآمد. به عقیده‌ی میشلاپلو^۷ (۲۰۰۲) جامعه‌ی مدرن، جامعه‌ی «حاشاکننده‌ی مرگ»^۸ است و مردم از صحبت و فکر کردن در مورد مرگ خودداری می‌کنند. به عقیده‌ی وی در فرهنگ غربی، در مورد مرگ، فهرست بلندی از حسن تعبیرها^۹ وجود دارد؛ مثل: *at rest and done, left us, Passed away*. طبق بینش گیدنز، مدرنیته «پدیده‌ای دولبه» است و سویه‌های منفی و مثبت دارد. لذا اتومبیل و خیابان، پیکرهای خطر آفرینی هستند که علاوه بر کارکردهای مثبت (افزایش قدرت، سرعت و امکان تحرک، وسیله‌ی فراغت، و...)، دارای کارکردهای منفی چون: مرگ، آلودگی محیط‌زیست و تنش‌های عصبی هستند.

اولریش بک: جامعه‌ی ریسک^{۱۰}

ما در جامعه‌ی صنعتی مدرن در ریسک‌های «همه‌جا حاضر» غرق شده‌ایم. به عقیده‌ی اولریش بک، با صنعتی شدن جامعه، مرگ و میر کودکان، بیماری‌های مسری و فجایع طبیعی به طور پیوسته کاهش یافته‌اند، اما به جای آن‌ها ریسک‌های جدیدی قرار گرفته‌اند [duncan, 1999].

مردمان گذشته، بیشتر «عدم قطعیت»^{۱۱}

را تجربه می‌کردند و به شیوه‌هایی برای برخورد با این ناشناختگی‌ها دست می‌یافتند؛ مثل: مذهب، جادو، مناسک نمادین و نمایشی. اما ریسک، مفهومی مدرن است که برای رودررویی با عدم قطعیت‌ها، جادوها را به آمارها تبدیل می‌کند. ما به جای «فقس آهنین عقلانیت» و «بری، وارد «فقس آهنین ریسک» می‌شویم. ریسک آمیخته با مفهوم عقلانیت است [mayerfeld, 1999].

مفهوم جامعه‌ی ریسک کمک می‌کند تا دریابیم که اتومبیل به عنوان آلت قتل مدرن، عنصر ذاتی و اساسی جامعه و شهر مدرن است و باید براساس محاسبات و ارزیابی‌ها، کنترل و مهار شود. بک، همانند گیدنز، اسکات لاش، پیر بوردیو و سایر جامعه‌شناسان، ما را به مدرنیته‌ی «بازاندیشانه»^{۱۲} دعوت می‌کنند. طبق این چشم‌انداز، ما در پرتو اطلاعات و آمارهای مربوط به عملکردهای اجتماعی، فرهنگی، فنی و سیاسی مان، به ارزیابی و اصلاح و تغییر آن‌ها می‌پردازیم. گویا مرگ‌های خیابانی، برنامه‌ریزان جامعه‌ی ایران را به تأمل و بازاندیشی در مورد نرخ مرگ و میر در جاده‌ها و خیابان‌های کلان‌شهرها و انمی دارد. به نظر می‌رسد که «خودانتقادی» و «بازنگری» در میان برخی از برنامه‌ریزان ما جایگاهی ندارد که هم‌چنان، سالانه بیش از ۲۸ هزار تن در ایران در خیابان‌ها و جاده‌ها می‌میرند.

دانکان (۱۹۹۹) در پژوهش خود آماری ارائه می‌دهد که بسیار جالب است. بنا بر محاسبات او، در انگلستان ریسک مرگ در سال، به ازای کشیدن هر ده نخ سیگار در روز، یک در دو یست، و ریسک مرگ در تصادفات جاده‌ای، یک در ده هزار است. به احتمال بسیار زیاد در ایران این نوع محاسبات انجام نشده‌اند که بی‌شک، فقدان کنترل عقلانی ریسک را نشان می‌دهد.

مارشال برمن:

شیخ خیابان، مدرنیته و تناقض‌هایش

مدرن بودن، یعنی زیستن در محیطی سرشار از معما و تناقض. می‌توانیم بگوییم، برای سراپا مدرن بودن، باید ضد مدرن بود. در زندگی بسی شاد و آسوده خاطر جهان مدرن، ممکن است در برابر شباطینی که در این جهان مأوا گزیده‌اند، بسیار آسیب‌پذیر باشیم. برنامه‌های رفتن به زمین بازی، دوچرخه‌سواری، خرید کردن و... نه فقط بی‌نهایت زیبا و لذت‌بخش، بلکه در عین حال بی‌نهایت ظریف و شکننده هستند. حفظ و دوام این زندگی ممکن است مستلزم مبارزه‌های بس سخت و قهرمانانه‌ای باشد که ما در آن گهگاه بازنده‌ایم. اما با این همه، هم‌چون ایوان کارامازوف (قهرمان رمان داستایفسکی) به ادامه دادن، ادامه خواهیم داد [برمن، ۱۳۸۳: ۲۸-۲۷]. برمن در کتاب «تجربه‌ی مدرنیته» به نقد نگاه «پاستورال» فوتوریست‌ها می‌پردازد. این جنبش هنری و فرهنگی بر سرعت، فناوری، ماشین‌سیم و دیگر مشخصات مدرن تأکید می‌کرد. آن‌ها در خصوص رسیدن به آزادی و پیشرفت عقیده داشتند: کلنگ‌های خویش را بردارید و این شهرهای محترم و معزز را با بی‌رحمی درب و داغان کنید [همان، ص ۲۸].

در تصویر فوتوریستی، هیچ نشانی از تجربه‌ی کسانی که رو در روی کلنگ‌ها و امواج قرار می‌گیرند، به چشم نمی‌خورد. چنین به نظر می‌رسد که درست هم‌زمان با جان گرفتن ماشین‌ها، برخی از مهم‌ترین انواع احساسات بشری (و کالبدهای بشری) در حال مرگ‌اند. آن‌ها از نوعی «زیبایی‌شناسی ماشین» و «باله‌ی مکانیکی» سخن می‌گویند و جنبه‌های منفی و یأس‌آلود و ضدپاستورال فناوری و ماشین‌ها را نمی‌بینند. در این بخش با استفاده از مفاهیم و تعبیرات و عینک مارشال برمن، و به اقتباس

از بودلر و نویسنده‌گان روسی قرن نوزدهم، نظری به اتومبیل و «تجربه‌ی مرگ در خیابان مدرن» می‌اندازیم.

شارل بودلر، منظور خود از مدرنیته را چنین توصیف می‌کند: «آن جنبه‌ی گذرا، حادث و اتفاقی». گویا این ویژگی، تنها به هنر و احساس مدرن منحصر نیست، بلکه ویژگی خیابان و همه‌ی اشیای مدرن است. در خیابان‌ها برخورد انسان و ماشین، گذرا و تصادفی است. در نوشته‌های اولیه‌ی پاستورال بودلر، ما شاهد شهرهای مدرن بری از اشک و آه هستیم. این نگرش قرن نوزدهمی، گویا به جامعه‌ی کنونی ایران منتقل شده است. برنامه‌ریزان ما، راه‌اندازی پروژه‌های غول‌آسای ویران‌ساز محله‌ها و جراحی آن‌ها برای پیوند شمال و جنوب را بسیار مهم‌تر از تلفات جاده‌ای می‌پندارند.

بودلر در «ملال پاریس»، سنگ و کلوخ‌های بلوار را در جوار زرق و برق‌های آن می‌نشانند [۱۳۸۳: ۱۸۵]. ما نیز به تاسی از بودلر، زندگی و حیات را در کنار مرگ می‌نشانیم و مسئولان، هنرمندان و اندیشمندان را به تأمل در سرنوشت و سلامتی افراد، و پیامدهای مرگ‌های خیابانی دعوت می‌کنیم. بی‌شک تقدس‌زدایی از «بدن» و سکولاریزه شدن آن در نمایش لاشه‌ی بی‌روح در کنار بلوار، بخشی از تجربه رایج زندگی مدرن است. بودلر حضور همیشگی و اتفاقی مرگ در خیابان را چنین شرح می‌دهد: «با عجله از عرض بلوار عبور می‌کردم؛ از خلال این آشوب متحرک که در آن مرگ به ناگاه از هر سو چهارنعل سر می‌رسد [همان، ص ۱۹۳].

این «آشوب متحرک» مورد نظر برمن را نباید با هرج مرج حاکم بر ترافیک شهرهای بزرگ جهان سوم اشتباه گرفت. زیرا این بی‌نظمی، محصول شکل خاصی از مدرنیزاسیون و مدرنیته‌ی ناقص است که باید در پرتو مباحث «مدرنیسم توسعه‌نیافتگی»

تحلیل و تفسیر شود [همان، ص ۳۵۰-۲۱۰]. انسان خیابان مدرن باید «جاخالی بده» ماهری باشد. او باید در جهش‌ها و چرخش‌های ناگهانی غیره‌متظره، تند و بریده، استاد شود [همان، ص ۱۹۴-۱۹۳].

برمن در بخش «هاله و بزرگ‌راه» بیان می‌دارد که نشان بارز شهرسازی قرن نوزدهم بلوار و وجه مشخصه‌ی شهرسازی قرن بیستم بزرگ‌راه بوده است. اینک اتومبیل با تمام قوا پا به بلوار نهاده است. برمن تجربه‌ی شخصی لوکوربوزیه، بزرگ‌ترین معمار قرن بیستم را ذکر می‌کند که در پیاده‌روی شامگاهی، در بلوار شانزلیزه در سال ۱۹۲۴ رخ داده بود: «بیرون رفتن از خانه بدین معنا بود که به محض رد شدن از آستانه‌ی خانه‌ی خودمان، خطر کشته شدن توسط ماشین‌های در حال عبور تهدیدمان می‌کرد». او در مقایسه با خیابان عصر جوانی خویش، پیش از وقوع جنگ جهانی اول، احساس می‌کند که: «آن وقت‌ها خیابان مال ما بود... خیابان به روی نوجوانان و محصلان جوان گشوده بود، تا آزادانه از میانش عبور کنند. آدمیان، جانوران و وسایل نقلیه می‌توانستند، در نوعی بهشت شهری از هم زیستی صلح‌آمیز برخوردار شوند. اکنون خیابان‌ها به ترافیک تعلق دارند و خیال انسان‌های درون آن باید برای حفظ جان خویش پا به فرار گذارد» [همان، ص ۲۰۲-۲۰۱].

بودلر راه چاره را حرکات تند و ناگهانی و جهش‌های آبی می‌داند. اما با توجه به تفاوت فراوان خیابان عصر بودلر با خیابان‌های معاصر، و هم‌چنین با وجود پیری سالخوردگان، بی‌تجربگی کودکان و ناتوانی بیماران، آیا این ایده راه‌گشا خواهد بود؟ لوکوربوزیه، به جای رودرویی با ماشین‌ها، خود را به انسان موتور و ماشین تبدیل و در این قدرت جدید ادغام می‌کند؛ یعنی چشم‌انداز «انسان نشسته در ماشین».

با استفاده از استعاره‌ی انسان «موجودی ترافیک‌ساز»، خیابان مدرن باید به اندازه‌ی یک کارخانه مجهز باشد. بدین‌گونه، «مدرن‌پرستی» لوکوربوزیه، راه‌حل همه‌ی ناسازگاری‌های شخصی و اجتماعی زندگی مدرن را در فناوری و مدیریت جست‌وجو می‌کند [همان، ص ۲۰۶-۲۰۳].

به عقیده‌ی مارشال برمن، شعر «سوارکار مفرغی» پوشکین، کنشی هنری و سیاسی است. در این شعر، یوگنی عاشق دختری است که حتی از او نیز فقیرتر است. ما او را که در رؤیای معشوق خویش غرق شده است، چنین می‌یابیم: «ازدواج کنم؟ خب، چرا که نه؟... برای خود کلبه‌ای کوچک و بی‌تکلف خواهم ساخت، و به پاراشا آسودگی و آرامش خواهم بخشید. یک تخت‌خواب، دو صندلی، کاسه‌های سوپ کلم، و من ارباب خانه... پاراشا کدبانوی خانه خواهد بود؛ و پرستار بچه‌ها... و بدین‌سان زندگی خواهیم کرد، و بدین‌سان به سوی مرگ خواهیم رفت؛ دست در دست، و نوه‌هایمان ما را به خاک خواهند سپرد» [همان، ص ۲۲۵].

تمام این رؤیاهای به‌نحوی رقت‌بار و کوچک، در اثر سیل و طغیان رود نوا خرد می‌شوند: «همگان از برابرش گریختند، همه چیز را رها کردند و اینک امواج رود، خیابان‌ها را در می‌نوردید.»

به نظر می‌رسد که سیل رودخانه‌ی نوا در پترزبورگ، در اثر موتاسیون و جهشی داروینی، به «طغیان اتومبیل‌ها» مبدل شده است. اینک این ابزارهای سرعت‌بخش هستند که رویاهای یک مرد، کودک یا دختر جوانی را در خیابان‌ها به کابوسی بدل کرده‌اند تا بازماندگان آن‌ها در ناکامی رویاهای خود و آن مرحوم، جامه‌ی سیاه به تن کنند. و یا اتومبیل‌ها نیز هم‌چون سوارکار مفرغی در «میدان پتر»، انسان معاصر را از خیابان و کل شهر مدرن بیرون می‌رانند، و صدای

حاضر در عصری زیست می‌کنیم که اشیا ما را منزوی و محو می‌کنند [Diant, 2001]. مفهوم «از خودبیگانگی» مارکس دلالت دارد بر این که به موازات رشد نیروهای تولیدی، به ویژه در عصر سرمایه‌داری، فرد کنترل وضع و حال زندگی خویش را به تأثیرات پر قدرت ماشین و بازارها تسلیم می‌کند؛ گویا

به قتل می‌رسد. بودریار، این نکته را چنین شرح می‌دهد: «در واقع این ما نیستیم که در جهان برنده هستیم، بلکه جهان است که در ما و بر ما پیروز می‌شود. این ما نیستیم که روی اشیا فکر می‌کنیم، بلکه اشیا هستند که روی ما فکر می‌کنند. روزگاری ما در عصر انزوای اشیا به سر می‌بردیم، اما در حال

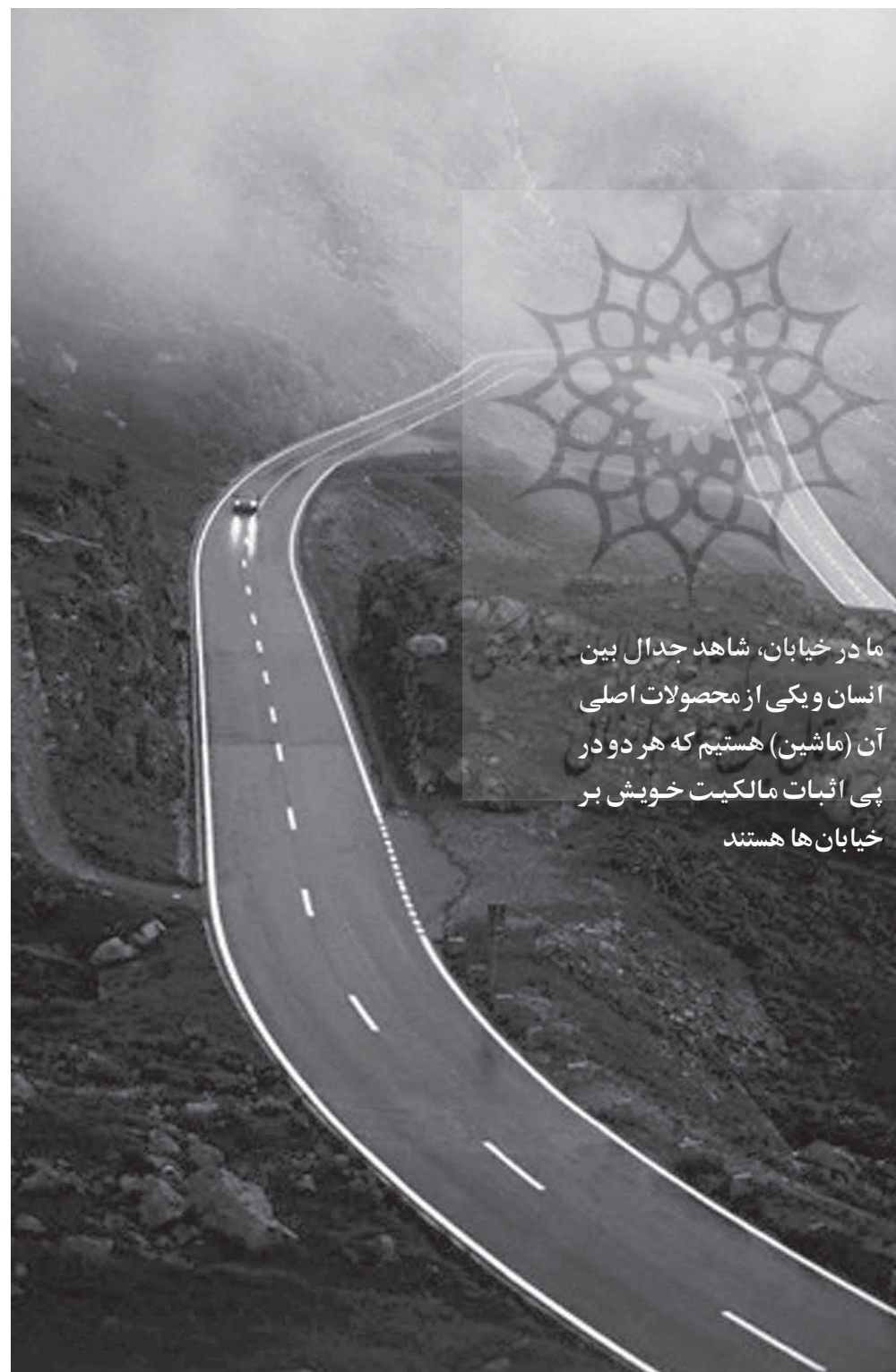
چرخ‌های آن‌ها در همه‌جای شهر طنین انداز است. گویا اتومبیل، دست انتقام طبیعت و «دیو بیدار شده‌ی شهرها» است که زندگی را به مرگ کشانده، و هم‌چون خون‌آشامی، تشنه‌ی سرخی خون انسان خیابانی است و هرگز هم سیراب نمی‌شود.

گوگول، در داستان «بلوار نوسکی» (۱۸۳۵)، در رابطه با معاشرت اجتماعی چنین هشدار می‌دهد: «آه، به بلوار نوسکی اعتماد نکنید. همه‌اش یک رویا است. بلوار نوسکی همیشه دروغ می‌گوید.» گویا این نکته در مورد رانندگان و ماشین‌ها نیز صدق می‌کند. به خیابان‌ها اعتماد نکنید، در کنار رویاها و لذت‌ها و معصومیت ماشین و خیابان‌ها، تراژدی و مرگ خفته است.

عابران خیابانی، به محض مشاهده‌ی تصادف و مرگ انسانی ناآشنا، هم‌چون افسر روس داستان گوگول، سر راهشان به ویرترین‌های مغازه‌ها خیره می‌شوند، سپس به یک قنادی می‌روند و اندکی تنقلات و شیرینی می‌خرند، و یا به خواندن روزنامه‌ای ورزشی مشغول می‌شوند، و بدین ترتیب، صحنه‌های مرگ در آن خیابان با ورود به خیابان‌های دیگر از ذهنشان محو می‌شود. و اکنون مرگ، «عادی» می‌شود. خیابان‌مدرن، ابزارهای واقعی و سوررئال فراوانی در جهت عادی شدن، سکولار شدن و بی‌تفاوتی عرضه می‌دارد [همان، ص ۲۴۵-۲۴۴].

ما در خیابان، شاهد جدال بین انسان و یکی از محصولات اصلی آن (ماشین) هستیم که هر دو در پی اثبات مالکیت خویش بر خیابان‌ها هستند، و انگار خیابان بیشتر طرف اتومبیل‌ها را می‌گیرد تا طرف انسان‌ها را. گویا محصولات بشری (ابژه‌ها) دست به دست هم داده‌اند تا آفرینندگان خود را محو کنند. برخورد انسان و ماشین در هیئت واقعه‌ای فلسفی و البته واقعی رخ می‌دهد: انسان (خالق) توسط آلت دست ساز خود (مخلوق)

ما در خیابان، شاهد جدال بین انسان و یکی از محصولات اصلی آن (ماشین) هستیم که هر دو در پی اثبات مالکیت خویش بر خیابان‌ها هستند



از میان رفتن قداست جسد و سکولار شدن آن، خود نتیجه‌ی سکولار شدن کلیه‌ی سطوح زندگی در جهان مدرن است

قداست جسد و سکولار شدن آن، خود نتیجه‌ی سکولار شدن کلیه‌ی سطوح زندگی در جهان مدرن است.

در عصر مدرن، با گسترش خیابان و تولید

بزرگ‌راه‌ها، یا با خلق ماشین، نوع جدیدی از مرگ پدید آمد؛ مرگ در خیابان؛ مرگی که در نوعی دیالکتیک ارادی و غیر ارادی غوطه‌ور است. شاید بتوان گفت، نوع جدیدی از مرگ، یعنی «مرگ اتفاقی» پدید آمد. آدمی نه تنها مرگ را در خیابان در برابر چشمان خود می‌بیند، بلکه مهم‌تر از همه، در این جا مسئله‌ی قتل و مرگ طبیعی در هم ادغام می‌شوند. زیر گرفتن رهگذر قتل محسوب نمی‌شود، چرا که ماشین همیشه معصوم است. در این جا قاتل خود از میان می‌رود (مرگ قاتل) و دیگر نمی‌توان از قاتل حرف زد، بلکه باید از تصادف سخن گفت.

گویی در جهان مدرن، مرگ نیز مثل هر چیز دیگر، تصادف و رخدادی بیش نیست. نمی‌توان منکر شد که خیابان مرگ را بیشتر در دست رس قرار داده است. از این رو مرگ همواره پیش چشمان ماست، اما دیدن این صحنه در خیابان، دارای نوعی دوگانگی است.

آدم‌ها در مواجهه با صحنه‌ی مرگ در خیابان، متأثر می‌شوند، اما در همان حال بی‌اعتنایی از آن می‌گذرند. همه‌روزه صحنه‌هایی از آن را تجربه می‌کنند، پس مرگ دیگر رخداد مهمی نیست. نه تنها معمایی پیچیده نیست، بلکه اساساً قابل فکر کردن نیست. مرگ مثل تجربه‌ی سرخوردن در خیابان یا عطسه کردن یک عابر است؛ چرا که این همه به یک اندازه می‌توانند جلب توجه کنند. مرگ تماشایی است، منظره‌ای باشکوه و دیدنی و تجربه‌ای همانند همه‌ی تجربه‌های دیگر است و تا همان اندازه هم می‌تواند، عابران را به خود مشغول دارد؛ عابرانی که تنها برای لحظه‌ای می‌ایستند و همانند صحنه‌ی نمایش تراژدیک به آن نگاه می‌کنند.

زیست‌شناختی انسان را طرف محدودیت و اجبار قرار می‌دهد. لیکن محدود ساختن و اجباری از این دست، همانا پیش شرط رشد و پیشرفت است.

هم صدا با نظر فروید می‌توان گفت که هر چند متر جلو رفتن ما به سمت هدفمان، در همان حال دور شدن از هدف است. هر قدم به سمت زندگی، قدمی به سمت مرگ است. اتومبیل محل تلاقی مرگ و زندگی است و محل برخورد «اصل واقعیت» و «اصل لذت».

جمع‌بندی

مدرنیته تجربه‌های جدیدی آفریده است. هم چنین همه‌ی تجربه‌های گذشته را دگرگون کرده و به شکل خود در آورده است. یکی از این تجربه‌ها، مرگ است. مرگ در گذشته معمایی بی‌پاسخ بود. جادویی که طبیعت بر بشر اعمال می‌کرد. آدم‌ها مرگ را در یک مراسم تجربه می‌کردند. آشنایی زندگان با مرگ در مناسکی پیچیده امکان می‌یافت. آن‌ها مرگ را به دو دسته‌ی طبیعی و غیر طبیعی تقسیم می‌کردند. بزرگ‌ترها و کهنتران قوم بودند که با مناسک ویژه، بر کنار جنازه حاضر می‌شدند. جسد این قدرها هم در دست رس نبود. هم کراهت داشت و هم قداست. جسد در خیابان تنها رها نمی‌شد. مرگ غیر طبیعی می‌توانست شامل مرگ در جنگ باشد یا نوعی قتل را در بر بگیرد؛ یعنی تجربه‌ی کشتن آدمی دیگر. تجربه‌ی کشتن آدمی دیگر از یک منظر می‌تواند تجربه‌ی به محک گذاردن قدرت آدمی باشد. چه گونه انسانی که توانسته است انسانی را متولد گرداند، می‌تواند عمر انسانی را پایان دهد؟ در هر صورت، جسد تا این اندازه در دست رس یا بی‌اهمیت نبود. از میان رفتن

همین فرایند در رابطه‌ی انسان با اتومبیل رخ داده است.

با استفاده از برداشت برمن از مدرنیته به عنوان یک کل متناقض، ما متوجه می‌شویم که میان بخش‌های گوناگون علم مدرن، تناقض‌ها و تقابل‌هایی وجود دارد. از یک طرف خواست داشتن زندگی طولانی به مدد علوم پزشکی و بهداشتی، و از طرف دیگر، شیخ مرگ بر اثر وجود اتومبیل و علوم فنی-مهندسی. در پایان این بخش، اشاره‌هایی به برخی از تناقض‌های اتومبیل می‌کنیم.

۱. تناقض بین کیفیت بالا برنده‌ی تحرک زندگی و کیفیت ویران‌کننده‌ی زندگی توسط ماشین، به عنوان یک ابزار آسیب‌رسان به اشخاص.

۲. تناقض بین پیشرفت مستمر تحرک (افراد بیشتر، سرعت در کیلومتر بیشتر) و تهدید فزاینده‌ی عدم تحرک از طریق «راه‌بندها»^{۱۳}؛ تحرک بیشتر به عدم تحرک بیشتر منجر می‌شود.

۳. تناقض بین فضای آزاد و فضای ماشینی؛ برای رسیدن به حومه‌های سرسبز شهر، فضا‌های طبیعی را در طول مسیر از بین می‌بریم [پیشین].

زیگموند فروید:

تمدن و ناخرسندی‌های آن

فروید در کتاب «تمدن / فرهنگ و ناخرسندی‌های آن» اظهار می‌دارد: «انسان تمدن به ازای هر تکه‌ای از خوش‌بختی، تکه‌ای از امنیت خود را مبادله می‌کند» [۱۳۸۱: ۱۷۷].

فرهنگ / تمدن نه تنها وجود «جامعگی»^{۱۴}، بلکه هم چنین وجود

مرگ انسان در خیابان، مسئله‌ی توجه مجدد به تن را پیش می‌کشد. گویا آدمی هم می‌تواند همانند هر چیز دیگری در خیابان دور انداخته شود و چه به آسانی آدمی می‌تواند، در گذر از عرض خیابان، دیگر نباشد. همانند هر چیز دیگر، این موجود متحرک می‌تواند از حرکت باز ایستد. توقف یک انسان در میان این همه تحرک در شهر، اساساً دیده نمی‌شود. انسان افتاده در خیابان یا مرده در خیابان، تهیاست و دیگر از آن مناسک گذشته خبری نیست. او برای مدتی در خیابان رها می‌شود. او در برابر ماشین افتاده و ماشین بر او چیره گشته است. مرگ در خیابان نشان دهنده‌ی ضعف آدمی در برابر ماشین دست ساخت اوست.

چگونه مرگ در خیابان، آدم مرده را به جسدی بی ارزش تبدیل می‌سازد؟ چگونه جسدی که قابل نمایش نبود، به نمایش درمی‌آید؟ آدمی برای بار آخر نقش اجتماعی خود را بازی می‌کند. او که تا قبل از این واقعه در این شهر شلوغ نادیده گرفته می‌شد، به انسانی تماشایی تبدیل می‌شود. او اکنون قهرمانی است که توانسته در برابر ماشین عرض اندام کند. مثله شدن بدن او، یادآور مثله شدن انسان- به زبان مارکس- در برابر ماشین است. عابر چه صحنه‌هایی را تماشا می‌کند و چه حسی دارد؟ این تأثر هر روزه و دائمی از مرگ، آیا به کم‌اهمیت شدن مرگ منجر نمی‌شود؟

مرگ در خیابان نشانه‌ی مقاومت انسان برای بازپس گیری قلمرو از دست رفته است. مرگ در خیابان نشانه‌ی زندگی و حیات بشر در برابر فناوری نیز هست. نشانه‌ی این است که انسان نمی‌خواهد، مالکیت خیابان را به ماشین واگذارد. او می‌خواهد در خیابان بماند. هیچ چیز بهتر از دادن جان، نشان دهنده‌ی حق حیات و آزادی آدمی نیست.

در گذشته، کشتن انسان‌ها در نبرد گلاادیاتورها، به صحنه‌ی نمایش تبدیل شده

بود. پرپر زدن آدمی در برابر چشمان، صحنه‌ای نمایشی بود. این صحنه‌ها امروزه هزاران بار بدون مناسک در خیابان برگزار می‌شود؛ نبرد انسان و ماشین. می‌توان جان دادن آدمی در خیابان را با جان دادن در یک مناسک جامعه‌ی سنتی مقایسه کرد.

از چشم انسان سوار بر ماشین نیز می‌توان به مرگ در خیابان اندیشید؛ تجربه‌ی گذشتن از روی جسد انسان. این تجربه که می‌توان هر چه در برابر راه ما قرار گیرد، از میان برداشت. این تجربه که می‌توان با سرعت به پیش رفت و به خاطر این سرعت نیز قربانی داد. راندن ماشین، مثل همه‌ی تجربه‌ها، پیامدهای ناخواسته دارد. خواست ماشین بر خواست انسان غلبه می‌کند. ماشین در عوض سواری دادن به بشر، از او قربانی می‌گیرد. مفهوم قربانی در این جا مهم است. همانند قربانی انسان‌های بت پرستی که انسان دیگری را برای خشنودی خدای خود فدا می‌کردند، این قربانی هم برای به دست آوردن دل ماشین انجام می‌شود. تصادف کننده کسی را به قتل نمی‌رساند، بلکه قربانی می‌دهد. او می‌تواند با سپردن خود به دست تقدیر، از دست وجدان در امان بماند.

خیابان محل زندگی است. همان طور که آدمی زندگی را تجربه می‌کند، مرگ را نیز تجربه می‌کند. میلان کوندرا، در «هنر رمان» می‌نویسد: «من هم چنین به کشتارهای روزانه در جاده‌ها می‌اندیشم؛ به این مرگ وحشتناک و در عین حال پیش پا افتاده‌ای که نه به سرطان و نه به ایدز شباهت دارد. نه کار طبیعت که کار خود انسان است، و مرگی تقریباً ارادی است.

چگونه این مرگ ما را مبهوت نمی‌کند؟ زندگی ما را دگرگون نمی‌سازد؟... این مرگ پنهان در زیر نقاب ماشینی زیبا... نشانه‌ی زندگی است. مرگ لبخند زنان خود را در پیکر تجدد، آزادی و ماجرا جای می‌دهد...

مرگ کسانی که به اعدام محکوم می‌شوند، اگرچه بسی نادر است، توجه ما را خیلی بیشتر جلب می‌کند و احساسات ما را برمی‌انگیزد [کوندرا، ۱۳۸۰: ۱۳۰-۱۳۱]. همانند کوندرا، می‌پرسیم: «اکنون که بیش از ۲۸ هزار تن در ایران سالانه در خیابان‌ها و جاده‌ها می‌میرند، چرا این نوع مرگ ذهن ما را به خود جلب نمی‌کند؟»

زیر نویس:

1. humanist
2. isolating
3. approach
4. sociability
5. imaginary
6. sequestration of experienc
7. mihalopolou
8. death-denying
9. euphemism
10. risk society
11. uncertainty
12. reflexive
13. traffic jam
14. societal

منابع:

۱. گیدنز، آنتونی. تجدد و تشخیص. ترجمه‌ی ناصر موفقیان. نشر نی. تهران. ۱۳۷۸.
۲. گیدنز، آنتونی. «پیامدهای مدرنیته». ترجمه‌ی محسن ثلاثی. نشر مرکز. تهران. ۱۳۷۷.
۳. برمن، مارشال. تجربه‌ی مدرنیته. ترجمه‌ی مراد فرهادپور. طرح نو. تهران. ۱۳۸۳.
۴. فروید، زیگموند. ناخوشایندی‌های فرهنگ. ترجمه‌ی امید مهرگان. گام نو. تهران. ۱۳۸۲.
۵. کوندرا، میلان. هنر رمان. ترجمه‌ی کامرانی. ۱۳۸۰.
6. hamilton, peter (1998). "the street and every day life"
7. Am, michalopolou (2000). "social handling of death", university of hospital patras
8. diant, tim (2001). lancaster university-contradictions of cars.
9. willmott, hugh, (2000). "sociology, sequestration and emancipation", university of cambridge.
10. duncan, jang (1999). "some aspects of relationship between society and disposal of radioactiave.
11. mayerfeld bell, michae & diane (1999). rationalisation of risk.