



● سرفه می‌کنم، پس هستم! / دکتر هوشنگ دولت‌آبادی

عنوان این مقاله تحریف کلام یک فیلسوف خردگراست که فکر کردن را تنها دلیل مسلم برای هستی خودش می‌دانست و می‌گفت «فکر می‌کنم، پس هستم».

در یکی از روزهای تیره و تاریک آذر ماه که بحران آلودگی هوا به حداکثر رسیده بود، برای رسیدن به محل کارم به ناچار از یکی از خیابان‌های پسر رفت و آمد عبور می‌کردم. پرده‌ای خاکستری شهر را پوشانده بود و حتی وجود آفتاب را در بالای آن فقط براساس عادت و ساعت می‌توانستم حدس بزنم. همشهری‌هایی که با چهره‌ی دردمند در کنارم روانه‌ی مقصدشان بودند، لحظه به لحظه چشم‌های اشکبارشان را پاک می‌کردند و با سرفه‌های سخت و مکرر می‌کوشیدند ذرات آلوده‌ای را که همراه «هوا» به ریه‌هایشان فرو برده بودند، بیرون برانند.

وجه مشترک در میان رهگذران رنجور این بود که سرفه می‌کردند و می‌توانستند دلخوش باشند که زنده هستند. البته باید جانب انصاف را رعایت کرد و گفت که این «دود - وندان» تنها و بی‌کس رها نشده بودند: مدرسه‌ها و ادارات را تعطیل کرده بودند تا از رفت و آمد در شهر بکاهند و افسران راهنمایی با به خطر انداختن سلامت خودشان در کانون‌های آلودگی، سعی می‌کردند راه ورود به محدوده‌ی گسترش یافته‌ی شهر را به روی نیمی از خودروهای شخصی ببندند، هر چند وسایل نقلیه‌ی عمومی و دولتی که هر کدام به اندازه‌ی صد ماشین کوچک آلودگی ایجاد می‌کنند، سرفرازانه به محدوده وارد می‌شدند و دالانی از دود سیاه در قفای خودشان باقی می‌گذاشتند!

این نکته را سال‌هاست همه می‌دانند که کم شدن تدریجی اکسیژن هوا فعالیت طبیعی مغز را دستخوش تغییر می‌کند. اولین نشانه این دگرگونی نوعی سهل‌انگاری و خوش خیالی است، اما کاهش بیشتر اکسیژن عوارض خطرناک و غیرقابل بازگشتی به همراه دارد و می‌تواند به مرگ منجر شود. گمان می‌کنم من در مرحله نخستین این تغییرات بودم که از خودم پرسیدم آیا می‌توانم برای رفع مشکلات روزافزون زندگی که آلودگی هوا فقط یکی از آنهاست، راه حلی یافتم؟

عقل حکم می‌کند که با بررسی همه جانبه و یافتن علت رویدادها، می‌توان تقریباً برای هر مشکلی راه حل مناسبی پیدا کرد، اما متأسفانه این اصل همیشه در مورد ما ایرانی‌ها صادق نیست چون به مرحله اساسی اول کار یعنی ریشه‌یابی توجه چندانی نداریم. ما در بیشتر موارد فقط به دفع موقت بلا می‌اندیشیم و به زنده ماندن مرحله به مرحله راضی هستیم. شاید علت این باشد که وقتی معضلی پیش می‌آید، باورهای تقدیرپرستانه که از هزاره‌ها قبل زمینه فکری ایرانیان را به وجود آورده‌اند، دست بالا را می‌گیرند و ما را از اینکه با تغییرهای بنیادی مشکلات را از سر راهمان برداریم، باز می‌دارند. البته با نادیده گرفتن مسائل و اتخاذ تصمیم‌های سطحی و نیمه‌کاره می‌توان روزگار را گذراند و موقتاً از بعضی موانع عبور کرد، اما وقتی بلای بزرگی پیش بیاید و مثلاً ما با قدرت عظیم طبیعت و قوانین تغییرناپذیر آن رو به رو شویم، رستن از خطر با روش‌های کج‌دار و مریز و ضد و نقیض میسر نیست و نمونه کامل این وضع، مشکل آلودگی کشنده هوای تهران است. شهر ما کاسه بزرگی است که از سه سو به وسیله کوه‌های بلند احاطه شده است و با وسعتی نزدیک صد کیلومتر در صد کیلومتر و با جمعیتی بیش از دوازده میلیون نفر یکی از بزرگترین و پرتراکم‌ترین نقاط مسکونی دنیاست. ساکنان این شهر بی‌در و پیکر مثل مردم دیگر برای انجام کارهای اولیه زندگی مانند تأمین گرما، پختن غذا و جا به جایی ناگزیر به مصرف انرژی هستند، اما بیشتر ابزاری که به کار می‌برند، ناسالم و دودزا هستند. در درون شهر هنوز کارخانه‌های کوچک و بزرگ بدون توجه به اصول بهداشتی گازهای آلوده را به فضا می‌فرستند. گرانی بیش از حد مسکن کارگران را مجبور می‌کند در جنوب شهر زندگی کنند در حالی که اشتغال با درآمد نسبتاً کافی فقط در مرکز و شمال شهر میسر است. وسیله رفت و آمد عمومی با همه تلاشی که می‌شود، کم و به نسبت دستمزدها گران است. به ناچار طبقه کم درآمد در بیشتر موارد به موتور سیکلت روی می‌آورد که حتی اگر نو باشد، احتراق سالمی ندارد و در آلوده کردن هوا رقیب ماشین‌هایی است که دوران میانسالی را هم پشت سر گذاشته‌اند. اما بی‌تردید گوی رقابت را در این میان مینی‌بوس‌ها و اتوبوس‌ها، به خصوص اتوبوس‌های دولتی و نظامی از همگان می‌ریزند چون همیشه در هاله‌ای از دود سیاه و بسیار غلیظ حرکت می‌کنند و به نظر می‌آید بیشتر برای تمرین فنون نظامی استتار به خیابان‌ها آمده‌اند تا به مقصد رساندن



● دکتر هوشنگ دولت‌آبادی (عکس از علی دهیانی)

سرنشین هایشان. به این جمع آلوده ساز باید میلیون‌ها خودرو شخصی را هم افزود که فقط از در خانه تا رسیدن به اولین خیابان اصلی نام «خودرو» درباره آنها مصداق دارد و بعد از آن باید با مصرف سوخت بسیار با سرعتی مشابه رهگذران پیاده، پیش بروند تا به مقصد برسند!

این وضع تأسف‌بار شهر ماست. کاسه عظیمی که همه در انباشته شدن گازهای مسموم در آن می‌کوشیم و برای خالی شدنش یعنی برای آنکه دوباره هوای قابل دم زدن داشته باشیم و چشممان به دیدن جمال آفتاب روشن شود، باید در انتظار باد و باران بنشینیم، اما این عوامل طبیعی قوانین خودشان را دارند و اگر هم می‌خواستند، نمی‌توانستند برخلاف این اصول نیازهای ما را برآورند. به عنوان توضیحی در این باره خوبست بدانیم که براساس یافته‌های اخیر اقلیم پژوهان، توکم بیش از حد ذرات معلق در فضا مانع جمع شدن ابرهای بارانزا می‌شود و ما با آلودن هوا عملاً ابواب رحمت را به روی خودمان می‌بندیم...

آسیب‌های معنوی و مادی که دوره‌های تشدید آلودگی هوا به بار می‌آورند، از حد تصور بیرون است. دم زدن در هوای مسموم برای همه بیماریزاست، اما افراد سالخورده و کسانی که به نارسایی قلب و ریه مبتلی هستند و در شرایط عادی هم به زحمت اکسیژن به بافت‌هایشان می‌رسد، با افزایش گازهای مسموم و کاهش اکسیژن هوا در معرض مرگ قرار می‌گیرند. تعطیل شدن مدارس به تحصیل نوآموزان لطمه می‌زند و متوقف شدن کسب و کار، کمر مردم

بی‌شماری را که به معنی واقعی عبارت، دست به دهان زندگی می‌کنند، می‌شکنند...
وضع با هر معیاری بحرانی است، اما آیا ما بحران را جدی می‌گیریم یا آنکه باز سهل‌انگاری
که در نهادمان هست، متقاعدمان می‌کند که این نیز خواهد گذشت؟

راهی که ما به طور معمول در برابر سختی‌ها برمی‌گزینیم اینست که بگویم دولت مسئول
است و باید بلا را بگرداند. در این نکته تردیدی نیست که حکومت ابزار نهایی رفع بسیاری از
مشکل‌ها را در دست دارد، اما در حقیقت ویژگی‌های رفتاری ما عامل اصلی پیدایش بیشتر
معضل‌های اجتماعی و از جمله آلودگی محیط زیستمان هستند چون ما دلباختهٔ تشخیص هستیم
و برای رسیدن به آن به هر کاری دست می‌زنیم...

اجازه بفرمایید بحث را از «فرهنگی» ترین علت آلودگی هوا شروع کنیم: براساس آمار
موجود، بیش از بیست درصد رفت و آمد در سطح شهر تهران مربوط به ماشین‌هایی است که
دانش‌آموزان را به آموزشگاه‌ها می‌برند و باز می‌گردانند. البته مادران و پدران حق دارند بهترین
مدرسه را برای تحصیل فرزندانشان انتخاب کنند، اما باید دید که این گزینش چگونه و به چه
قیمتی صورت می‌گیرد. برای بیشتر ما مردم زیاده‌طلب، «خوب» چیزی است که به آسانی در
دسترس نباشد! ما به جای آنکه دربارهٔ کیفیت آموزش یک مدرسه تحقیق کنیم، از آشنایانی که
ویژگی‌های خلقی خودمان را دارند سوال و پیروی می‌کنیم و بالاخره نام فرزندانمان را در
مدرسه‌ای دور و گران می‌نویسیم و آسوده می‌شویم که وظیفهٔ خودمان را به بهترین نحو انجام
داده‌ایم، اما حتی لحظه‌ای در این باره فکر نمی‌کنیم که چقدر از وقت و نیروی این نوآموزان در راه
رسیدن به مدرسه و بازگشتن از آن تلف می‌شود. کودکان ما صبح زود خواب آلود به سیل عبور
و مرور تهران می‌پیوندند و نیمه مسموم از هوای آلوده به مقصد می‌رسند و عصرها با پیمودن
همان راه دراز، نیمه جان به خانه باز می‌گردند و ما تعجب می‌کنیم که چرا پژمرده و خسته هستند
و از تلاششان نتیجه مطلوب نمی‌گیرند.

در زمان‌های نه چندان دور اولین جمله‌ای که والدین دربارهٔ محاسن مدرسهٔ فرزندانشان بر
زبان می‌راندند، این بود که نزدیک محل سکونت آنهاست، اما در روزگار ما این نزدیکی ظاهراً
عیب به حساب می‌آید چون حسن هر چیزی در اینست که دور از دسترس باشد!

یکی از دلایل اصلی که کارشناسان برای آلودگی هوا ذکر می‌کنند، تعداد بیش از حد وسایل
تقلیه شخصی است. اگر دوراندیشی بر اوضاع حاکم بود، هر کسی با در نظر گرفتن همهٔ جوانب،
فقط برای بهبود بخشیدن به کیفیت زندگی اقدام به تهیه ماشین شخصی می‌کرد، اما ما با
ویژگی‌های رفتاری که داریم، اتوموبیل را نماد اصلی تشخیص می‌دانیم و می‌خواهیم به هر قیمتی
هست به جمع ماشین سوارها بپیوندیم. صاحبان آنچه صنعت ماشین سازی نامیده می‌شود از



این دلباختگی خیر دارند و از همه راه‌های ممکن بر این آتش دامن می‌زنند. محصول این کارخانه‌ها در مقایسه با تولیدات خارجی نامرغوب است و به همین دلیل برای هیچ یک از آنها در خارج از ایران بازاری یافت نشده است. اما در داخل کشور با حمایت دولت محصولاتشان را با قیمت گزاف می‌فروشند و چون در حفاظ دیوار بلندی که دولت در جلوی واردات خودروهای خارجی کشیده است، رقابتی وجود ندارد، صاحبان صنایع دلیلی برای بهبود بخشیدن به کیفیت محصول خودشان نمی‌بینند و فقط در این اندیشه‌اند که بسازند و بفروشند. خریداران با تصاحب یکی از این ماشین‌ها از شادی به آسمان پرواز می‌کنند ولی با اسباب‌بازی گران قیمتشان در روی زمین و در عالم واقعی توفیق چندانی به دست نمی‌آورند چون با رسیدن به اولین راهبندان، رویای شیرین به کابوسی مبدل می‌شود که ابدی و محکوم به شدت یافتن است. گردونه زرین در عمل به صورت قفسی آهنین در می‌آید که نه می‌شود آنرا به جلو راند و به مقصد رسید و نه می‌توان آنرا رها کرد و راحت شد! سرنوشت خود ساخته این مالکان به تشخیص رسیده اینست که با سرعتی در حدود رهگذران پیاده مسافت‌های طولانی را با دنده سنگین و با مصرف سوخت بسیار زیاد طی کنند و علاوه بر تلف کردن وقت خودشان، فضا را با مقدار بیشتری از گازهای مسموم بیالایند. اگر منطقی وجود داشت، این مشکلات مانع خرید بی‌رویه خودرو می‌شدند، اما ظاهراً هیچ چیز از شوق ماشین داشتن نمی‌کاهد و با اطمینان می‌توان پیش‌بینی کرد که

محدودیت رفت و آمد در روزهای زوج و فرد هم عده قابل ملاحظه‌ای از مردم را به این فکر خواهد انداخت که وسیله نقلیه دومی با شماره متفاوت تهیه کنند تا بتوانند از کمند محدودیت بگریزند!

کارخانه‌های ماشین‌سازی ایران آن گونه که می‌گویند سالی نهصد هزار خودرو تولید می‌کنند که بیش از نیمی از آنها را تهرانی‌ها می‌خرند. به عبارت دیگر در همان حالی که مسئولان با تقسیم ماشین‌ها به زوج و فرد می‌کوشند به وضع آشفته کنونی سر و سامان بدهند، سالی پانصد هزار خودرو به «ناوگان» شهر که بیشتر به گورستان کشتی‌های به گل نشسته شبیه است، افزوده می‌شود.

نکته شایان توجه اینست که دولت علاوه بر حمایت‌های گوناگون از صنایع ماشین‌سازی، با پرداخت یارانه بسیار گزاف قیمت بنزین را پایین نگاه می‌دارد و به گونه‌ای غیر مستقیم مردم را به خریدن ماشین ترغیب می‌کند. آن طور که از ارقام منتشر شده بر می‌آید مبلغی که برای خرید بنزین از تولیدکنندگان خارج از کشور پرداخت می‌شود رفته رفته به ده درصد درآمد نفت رسیده است و با روند کنونی از این مقدار هم فراتر خواهد رفت. شاید بتوان در کنار تحریفی که به منظور انتخاب عنوان این مقاله در گفته فیلسوف خردگرا به عمل آمد، این دخل و تصرف را هم در فرموده شیخ اجل روا دانست و گفت:

همه از دست غیر می‌نالند دولت از دست خویشتن فریادا!

در دورنمای تیره و تار آلودگی هوای تهران باید کوشش‌های دستگاه راهنمایی و رانندگی را به عنوان نقطه روشنی در افق ستود. از جمله اقدام‌های مفید این سازمان معاینه فنی خودروهاست، اما در همین رابطه تجربه به نویسنده این سطور نشان داده است که یک نیت خیر می‌تواند به علت ویژگی‌های رفتاری ما ایرانی‌ها بی‌اثر شود. بار آخری که برای معاینه فنی مراجعه کردم در مرحله اول نمره قبولی نگرفتم و مقرر شد برای تنظیم موتور به تعمیرگاهی که وابسته به مرکز معاینه است، مراجعه کنم. کارگر فنی کار خودش را با مهارت انجام داد و ظاهراً برای آنکه کاردانی و دلسوزی و یا به عبارت دیگر تشخیص خودش را ثابت کند گفت «با تنظیم جدید برگ معاینه را خواهید گرفت، اما سوخت ماشین تا ده درصد بیشتر خواهد شد. وقتی کارتان تمام شد بیایید تا موتور را به وضع قبلی برگردانم!»

یک جامعه کهن در اثر حوادث گوناگون ویژگی‌هایی پیدا می‌کند که بعضی خوب و بعضی بد هستند. از میان بردن عادات بد مثل تلاش برای راست کردن یک درخت کج بسیار دشوار است و شکمبایی بسیار و دلسوزی طلب می‌کند. تا آنجا که به بحث آلودگی هوا مربوط می‌شود، بازداشتن مردم از راهی که می‌روند عملاً غیرممکن به نظر می‌رسد و ما باید برای علاج موقت

مشکلمان در انتظار باد بنشینیم که گاهی می‌وزد و گاهی نمی‌وزد...
شاید بادآوری این نکته خالی از فایده نباشد که نیاکان زروانی ما که به قدرت لایزال تقدیر معتقد بودند، برای تظلم به «وای» خدای باد متوسل می‌شدند. در زمان ما کمتر کسی توجه دارد که وای نام این خدای دادگستر بوده است، اما هنوز این کلمه برای شکایت ورد زبان ماست.
دی ماه هزار و سیصد و هشتاد و چهار



منتشر شد:

پروژه گاه‌علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

توصیف گمشده

(رمان)

... داستان زندگی مردی که در نوجوانی از ایران رفت و سالهای دراز فرصت دیدن دوباره آن را نیافت. در میانسالی به میهنی بازگشت که آن را دوست می‌داشت.

نوشته دکتر هوشنگ دولت‌آبادی

نشر قطره - تهران - خیابان فاطمی - خیابان ششم - پلاک ۹ - تلفن: ۳ - ۸۸۹۷۳۳۵۱

تلفن دفتر فروش ۸۸۹۵۶۵۳۷ - ۸۸۹۵۲۸۳۵