عکس: reuters

گزارشی از سفر به هند

جامعه‌ای با تضادهای عجیب

عباس عبدی

برای نخستین‌بار انگیزه و فرصتی پیش آمد تا یک سفر تفریحی خارجی را با خانواده تجربه کنم. پس از مشورت تصمیم گرفتیم که به هند برویم. شاید این انتخاب نیز ناشی از ترجیحات من بود، ولی هرچه که بود همسر و دخترم نیز موافقت داشتند. نوروز سال ۱۳۹۳ از طریق تور یک سفر ۷روزه به دهلی، اگرا و جیپور را اغاز کردیم. آنچه در ادامه می‌آید برخی از نکاتی است که می‌تواند برای یک خواننده ایرانی جالب باشد. بنابراین به این یادداشت‌ها نمی‌توان سفرنامه گفت، بلکه فقط یک نوع تأملات نسبت به برخی از مشاهدات است. قبلا هم در سال ۱۳۷۲، سفری به پاریس داشتم که نکات مشابه این را در چندین یادداشت به نام «دست‌راستی‌های تقدم دارند» همان زمان در روزنامه سلام نوشتم. هدف از این چند یادداشت، توضیح جاهایی که دیدم نیست، چون با یک کلیک در اینترنت بهترین توضیحات و تصاویر درباره هر کدام از این محل‌ها خواهد آمد، بلکه هدف اصلی نگاه به نکاتی است که برای یک ایرانی می‌تواند جالب باشد. نکاتی که فقط در طول چند روز آن هم از طریق تور قابل دیدن است. ابتدا درباره فرودگاه بگویم. برای اولین بار بود که از طریق فرودگاه امام سفر می‌کردم، پیش از این برای استقبال نزدیکانم رفته بودم ولی این بار خودم نیز عازم سفر بودم و چون فرصت بود تقریبا همه فرودگاه را دیدم، هر چند نیازی هم به داشتن فرصت نبود. واقعیت این است که فرودگاه پایتخت هر کشوری اولین جایی است که خارجی‌ها از آن طریق وارد کشور می‌شوند و با دیدن آن تصویری نسبی از کشور مقصد پیدا می‌کنند. فرودگاه به یک معنا ویترین کشور است. فرودگاه امام یا قادر به انعکاس تصویر واقعی از ایران نیست یا اگر هم باشد، تصویر ناخوشایندی را ارایه می‌کند. به‌ویژه وقتی که وارد فرودگاه دهلی شدم، این تفاوت بسیار پررنگ‌تر و حتی معکوس بود؛ به لحاظ دارا بودن نظم و زیبایی و تمیزی فرودگاه دهلی نقطه مقابل بسیاری از مناطق دهلی است که واجد ویژگی‌های مذکور نیستند. در مقابل فرودگاه امام هیچ تناسبی با شهر تهران ندارد. نه به لحاظ اندازه و نه به لحاظ معماری، زیبایی و نظم و بهداشت. یک معیار مهم برای ارزیابی وضع بهداشتی فرودگاه‌ها یا هر پایانه مسافربری، دستشویی‌های آن است. دستشویی‌هایی که در فرودگاه امام وجود داشت، حتی از دستشویی‌های ترمینال‌های مسافربری نیز بدتر بود. یک جا چسب نواری چسبانده بودند روی کاسه‌های ایستاده جای دیگر شلنگ‌های آب پاره بود؛ بوی آن به بوی توالت‌های قدیم مسجد شاه‌ته می‌زد که واقعا باعث تأسف بود. داخل برخی از جاها ترتیبات امنیتی و نحوه لباس پوشیدن و نیز محلی که مسافران آماده برای سوار شدن، وارد آن جا می‌شوند، همه و همه باعث تأسف بود و فرودگاه مهرآباد به مراتب بهتر از آن جا بود.

نکته جالب اینکه سازمان فرودگاه‌ها و هواپیمایی، از سازمان‌هایی است که در دوره «مدرن شکل گرفت، بنابراین از هر نظر به‌ویژه از نظر اداره تشکیلات و نیروی انسانی آموزش دیده در سطح بالا بودند، در مقابل سازمان‌هایی که از قدیم شکل گرفته بودند، مثل ثبت‌احوال یا پلیس، با آن ساختار قدیمی خو و عادت کرده بودند، ولی نکته اینجاست که الان وضع به گونه‌ای شده که ظاهرا آن سازمان‌های قدیمی در حال نوسازی خود هستند، ولی سازمان‌های مدرن در حال جا زدن و عقب رفتن. به گمانم برای این مسأله می‌توان توضیحاتی داد که مجال آن اینجا نیست. وقتی وارد فرودگاه دهلی شدیم، تفاوت دو فرودگاه آشکارتر شد. بیش از ۱۵ دقیقه طول کشید که از محل پیاده شدن هواپیما و از داخل ساختمان فرودگاه به محل خروجی برسیم که تمام آن نیز موکت تمیزی بود. هنگام برگشتن نیز تفاوت بسیار آشکار بود.

سفر ما از طریق یک تور به نسبت درجه یک بود. هنگامی که مهر ورود به هند به پاسپورت‌ها زده شد، از طریق نمایندگان تور برای سوارشدن به اتوبوس راهنمایی شدیم. بلافاصله چندنفر از همسفران مرا شناختند و این مقدمه‌ای بود برای آشنایی بیشتر. سفر با تور مثل هندواله سرسبنه است؛ تا قاچ نشود، نمی‌توان فهمید که شیرین و سرخ است یا سفید و بی‌مزه؟! اگر یک نفر یا یک خانواده بدقلقی کنند، سفر را به شما تلخ می‌کنند و اگر همه همراهی کنند، سفر خوش خواهد گذشت. با توجه به اینکه مسافران هند، از افراد میانسال و خانواده‌دار هستند که فقط برای گردشگری می‌آیند بنابراین مشکلی هم پیش نیامد، هرچند راهنمای تور توضیح می‌داد که مجموعه قبلی که وی راهنمای آنها بود، خیلی مشکل داشتند و برخی از افراد کام دیگران را تلخ می‌کردند.

پس از راه افتادن به سمت هتل، راهنمای تور در اتوبوس سخنرانی مفصلی کرد. توضیحات کلی درباره هند و فرهنگ آن را ارایه کرد، ولی از همان ابتدا همه را ترساند که هندی‌ها گران‌فروش هستند، ممکن است موقع پس دادن مابقی پول، کمتر از حد بدهند، آدم‌های بی‌خیال و به قول ما کار پشت گوش‌انداز هستند و خلاصه بدی‌ها را علیه هندی‌ها ردیف کرد. انصاف باید داد که به جز بی‌خیالی که در جای‌جای امور مشهود بود، در یک هفته سفرمان به هند، با هیچکدام از موارد دیگر مواجه نشدیم ولی راهنمای تور برای راحت کردن کار خودش و ایجاد حساسیت در مسافران خصلت‌های منفی هندی‌ها را برمی‌شمارد.

اولین چیزهایی که در هند توجه یک گردشگر را جلب می‌کند، وضع بهداشت، وضع حیوانات و به‌ویژه گاو و وضع رانندگی است. بهداشت در بسیاری از نقاط وضع اسفباری دارد. به‌ویژه کمبود یا فقدان توالت عمومی، موجب می‌شود که کنارهای خیابان جایگزین آن شود. البته این مسأله در نقاط کنترل شده شهر دهلی نمودی ندارد. در کنار آن وضعیت حیوانات به‌ویژه گاو است که بسیار منحصربه‌فرد و از آزادی کامل عبور و مرور برخوردار است و یک غیرهندی متوجه نمی‌شود که این گاوها مال چه کسانی هستند که اینطور آزادانه در حال تردد هستند. در نگاه اول ممکن است گمان کنیم که هندی‌ها بی‌توجه به مسأله بهداشت هستند، ولی در نگاهی عمیق‌تر ممکن است برداشت ما و آنها از بهداشت و طبیعت قدری فرق کند. درواقع اگر از زاویه یک هندی به طبیعت و حیوان و گیاه نگاه کنیم، دنیا به گونه دیگری دیده خواهد شد. برای نمونه می‌توان به اهمیت گیاه و درخت اشاره کرد. بارها دیده شد که اطراف یک پارک یا محل دیگر را دیوار کشیده‌اند ولی این دیوار در برخی جاها مقداری برون‌رفتگی به سمت خیابان دارد، درواقع خیابان و پیاده‌رو را برای فقط یک درختی که به نظر می‌رسد چندان اهمیتی ندارد، کوچک کرده‌اند و دیوار را در آن محل تغییر مسیر داده‌اند. یا مثلا شاخه درختی کج شده وارد پیاده‌رو شده، ولی آن را حفظ کرده‌اند و اجازه قطع آن را به خودشان نمی‌دهند. خب این را مقایسه کنید با جامعه ما که درخت‌ها را با انواع واقسام ترفندها قطع می‌کنیم تا ساختمان بسازیم. جالب‌ترین مورد آن را در جاده‌های برون‌شهری دیدم، با اینکه هند به نسبت سرزمین سرسبزی است و کاشتن درخت چیز چندانی به آن اضافه نمی‌کند، ولی دیده شد که برای ده‌ها کیلومتر دوطرف جاده را یک ردیف نهال کاشته‌اند و برای آنکه این نهال‌ها به وسیله گاو خورده نشود، دیوار مشبکی آجری به ارتفاع حدود ۱/۵ متر دور آن کشیده‌اند، که به‌طور طبیعی این دیوار نیز هزینه زیادی برمی‌دارد. صرف این هزینه در آن کشور که پرترخت و نیز نیازمند خیلی چیزهای دیگر است قدری عجیب می‌نماید. از منظر یک ایرانی، چنین هزینه‌هایی برای کاشتن درخت معقول و قابل فهم نیست، آن هم در کشوری که ده‌ها زمینه ضروری‌تر برای سرمایه‌گذاری دارد. به‌ویژه در زمینه بهداشت، نکته‌ای که به نسبت جالب بود، تمیزی معابد و مساجد آنان است. برای نمونه در بیشتر معابد و مساجد که وارد می‌شویم، باید کفش‌ها را درآورد یا آنکه رویوش‌هایی را برای آن خرید که محل را آلوده نکند از جمله در مسجد جامع دهلی که از آثار بجامانده گورکانیان است. تا پیش از ورود به مسجد تمامی وضع بهداشتی محله به صورت عجیب‌وغریب و ناخوشایندی بود، ولی وقتی وارد محوطه مسجد می‌شوید، در بیشتر معابد و مساجد که وارد می‌شویم، با محیطی به نسبت تمیز و قابل قبول مواجه می‌شویم. این تفاوت در معابد هندوها هم به وضوح بلکه بیشتر دیده می‌شود. وضع رانندگی در هند فوق‌العاده عجیب است. اول از همه بوق زدن بیش از حد از سوی رانندگان هند، توجه یک گردشگر را به خود جلب می‌کند. ظاهرا این سنتی بجا مانده از دوران گاندی است. در آن زمان و به دستور گاندی، پشت خودروها نوشته بودند، «لطفا بوق بزنید» اکنون هم این جمله در پشت برخی از خودروها نوشته شده است. این کار نوعی اعتراض به استعمار انگلیس تلقی می‌شد. البته آن زمان تعداد خودروها بسیار اندک بود و صدای بوق نیز به دلیل کم بودن تعداد آنها ناهنجار تلقی نمی‌شد. به یاد دارم که در کودکی نیز از شنیدن بوق خودرو به‌ویژه اگر در روستا بود، لذت می‌بردیم چون ناخودآگاه معنایی از آمدن و رفتن مسافر و تکنولوژی را به ذهن متبادر می‌کرد. ولی در حال حاضر که میلیون‌ها خودرو وجود دارد و صدای بوق اعصاب خردکن است، برای یک گردشگر غیرهندی این وضع عذاب‌آور خواهد شد. متأسفانه در برخی از کشورهای عرب منطقه نیز این فرهنگ وجود داشت و ۳۰ سال پیش آن را شاهد بودم، نمی‌دانم الان هم هست یا خیر؟ قضیه این قدر مهم شده که در برخی از شهرهای بزرگ روز بدون بوق اعلام کردند و جریمه‌هایی نیز برای بوق زدن در نظر گرفتند ولی موثر واقع نشده است.

> **بوق زدن بیش از حداز سوی رانندگان هند، توجه یک گردشگر را به خود جلب می‌کند. ظاهرا این سنتی بجا مانده از دوران گاندی است. در آن زمان و به دستور گاندی، پشت خودروها نوشته بودند، «لطفا بوق بزنید» اکنون هم این جمله در پشت برخی از خودروها نوشته شده است. این کار نوعی اعتراض به استعمار انگلیس تلقی می‌شد**

کاش مسأله فقط بوق زدن بود. نحوه رانندگی آنان، حتی برای ما که از فرهنگ مناسبی در رانندگی برخوردار نیستیم، باور کردنی نیست. اجازه دهید موردی را که شاهد بودم بگویم، شاید تا نه خط را بخوانید. در یک توپان میان دو شهر اگرا و جیپور در حال حرکت بودیم که دیدم یک تراکتور راست اتوبان و برخلاف مسیر قانونی درحال آمدن به سمت ما هستند، اتوبوس مانیز بدون اینکه چیزی بگوید یا عصبی شود، از خط وسط اتوبان فاصله گرفت و به خط میانی اتوبان رفت و از وسط آن دو وسیله نقلیه که در جهت مخالف ما در اتوبان درحال حرکت بودند، به سرعت گذشت! ما هم کاری جز خواندن اشهد نداشتیم! نمونه دیگر؛ یک موتورسوار را در اتوبان دیدم که با سرعت می‌راند و در عین حال با موبایل خودمشغول شماره‌گیری بود! جالب‌تر اینکه در طول مسیر کمتر موردی را دیدم که تصادفی رخ داده باشد، به نظر می‌رسید که همه رانندگان از تکلف تخلف‌های شدید از قواعد رانندگی را پذیرفته‌اند و خود را با آن انطباق می‌دهند و این برخلاف ایران است که تخلف را فقط برای خودمان می‌پذیریم، به همین دلیل در کمتر موردی دعوا و درگیری و ناسزاگویی میان رانندگان مشاهده می‌کنید حتی تصادف هم کمتر دیده می‌شود. کمتر خودرویی را می‌توان دید که تصادفی و در عین حال در حال حرکت باشد. در حالی که اگر آن نحوه رانندگی در ایران باشد، به احتمال فراوان تعداد کشته‌های ناشی از تصادفات چند برابر اینکه هست، خواهد بود. به رغم این نحوه از رانندگی در هند، هنوز تعداد مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات برحسب جمعیت در این کشور یک‌سوم ایران است. البته این تفاوت به این علت است که تعداد خودرو و جابه‌جایی جمعیت در هند به نسبت ایران بسیار پایین‌تر است. اگر قرار باشد مردم هند هم تعطیلات عید خود را مثل ما با خودروشخصی به سفر بروند، فاجعه‌ای رخ خواهد داد. برای نمونه تعداد خودروهای شخصی در جاده‌های ایران به احتمال فراوان بیش از ۸۰ درصد خودروهای عبوری جاده‌ای را تشکیل می‌دهند، در حالی که بنابر مشاهدات شخصی می‌توانم بگویم که این نسبت در هند برعکس است و ۸۰ درصد خودروهای جاده‌های هند، کامیون و اتوبوس و عمومی هستند. با توجه به اینکه هند در سال‌های اخیر با رشد اقتصادی چشمگیری مواجه است، کافی است که تعداد خودروهای شخصی آن به نحو معناداری افزایش پیدا کند. در این صورت مسأله حمل‌ونقل درون و برون‌شهری هند دچار بحران جدی خواهد شد. هم اکنون نیز حداکثر سرعت در جاده‌های هند ۶۰ کیلومتر است که تحمل آن برای راننده ایرانی غیرممکن است. احتمالا در شرایط آینده امکان بالاتر رفتن سرعت نیز وجود نداشته باشد. شاید یکی از دلایل پایین بودن مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات نیز همین محدودیت و سرعت پایین است.

عجایب و تضادهای هند، انسان را به تعجب وامی‌دارد. البته اینها از نظر ما به‌عنوان یک ناظر بیرونی متضاد و عجیب می‌نماید ولی معلوم نیست که آنها هم قضیه را همینطور می‌بینند. برای نمونه در خیابان‌های شهر بارها دیده می‌شد که یک ساختمان شیک و مدرن در کنار یک مخروبه یا زباله‌دانی قرار دارد. پدیده‌ای که در تهران غیر قابل تصور است. در یک بلوار داخل شهر یا پدیده عجیبی مواجه شدم. در قسمتی از بلوار به اندازه چند متر یک ساختمان وارد بلوار شده بود. درواقع عرض بلوار در آن جای به‌خصوص، به اندازه عبور یک خودرو کمتر شده بود. معلوم شد که عبادتگاه و مکان مقدس است و یک نفر هم داخل آن زندگی مذهبی خود را دارد. برای من به‌عنوان یک ایرانی نه فقط چنین چیزی عجیب بود، بلکه عجیب‌تر از وجود چنین ساختمانی این بود که چرا تا حالا یک خودرو با این ساختمان تصادف و آن را تخریب نکرده‌است؟!

یکی از تضادهای عجیب در ساخت‌وساز بود در اتوبان میان جیپور و دهلی، ده‌ها پل زده شده است. تا تقاطع‌های عرضی که محل عبور روستاییان است، مانع از رفت‌وآمد خودروها نشود. اما نکته جالب اینکه بیشتر این پل‌ها به دلیل تکمیل نشدن غیرقابل استفاده هستند و خودروها از کنار پل می‌گذرند که ترافیک را چند برابر کرده است، ولی جالب این بود که هیچ نیروی کاری هم در حال تکمیل آنها نبود، راهنمای تور می‌گفت که ۵سال است وضع همینطور است. شاید سالی یکی دو پل تکمیل شود! خسارات چنین وضعی را می‌توانید حساب کنید. عدم‌رسیدگی به وضع جاده‌ها در حالی است که در آن تاریخ قیمت هر لیتر بنزین بیش از یک دلار بود، جالب اینکه عوارض اتوبان نیز هر کیلومتر تقریبا به پول ما برابر ۳۵۰ تومان بود. با چنین ارقامی چگونه ممکن است که وضعیت پل‌ها و جاده‌ها همچنان به همین صورت نیمه‌کاره رها شده باشد، خدا می‌داند.

در مقابل این وضع معبد اکشارام در دهلی است که یک بنای عظیم و با معماری مفهومی و پیچیده فقط در طول ۵سال ساخته شده است. بخش مهم هزینه این معبد از طرف مردم تامین شده و ۲۰ هزار نفر به صورت رایگان داوطلب در ساخت آن مشارکت داشتند. درواقع نمی‌توان گفت که طبیعت و ذات مردم یک جامعه چنین و چنان است. انگیزه‌های آنان فرق می‌کند. برای ساخت این معبد هندویی که درصدد برتری جویی به تاج‌محل برآمده که نهادی از میراث اسلامی هند است، هرگونه کار و کوشش و ازخودگذشتگی می‌کنند، ولی در ساختن اتوبان و تکمیل پل چنین بی‌تحرک و بی‌انگیزه هستند. البته به همان اندازه که مسائل مذهبی و فرقه‌ای انگیزه حرکت آنان است، نقطه ضعف و خطر نیز محسوب می‌شود. به همین دلیل است که استانداردهای امنیتی در ورود به معابد آنجا شاید بالاتر از این استاندارد برای سوار شدن هواپیما باشد! میان دهلی و اگرا هم در فاصله ده‌ها کیلومتر تا چشم کار می‌کند، برج‌های مسکونی بزرگ ساخته‌اند، در حالی که مراحل پایانی خود را می‌گذرانند و این نشان می‌دهد که بخش خصوصی آنجا هم انگیزه‌های لازم را برای ساخت‌وساز دارد. ولی بیننده متحیر می‌ماند که این ساختمان‌ها که بر شونده چه وضعی در آنجا حاکم خواهد شد؟

یکی از نکات جالبی که با آن مواجه شدم، نداشتن پرده در اتوبوس بود. تابش آفتاب به دلیل وجود شیشه‌های بلند اتوبوس اذیت می‌کرد، ولی اتوبوس فاقد پرده بود تا جلوی تابش مستقیم آفتاب گرفته شود. کلشف به عمل آمد که پس از تجاوز چند نفر به یک دختر در اتوبوس، دستور داده شده که پرده‌های اتوبوس‌ها برداشته شود! خب اگر اینطوری می‌توان با جرم مبارزه کرد، خیلی دستورهای دیگر هم باید صادر شود تا ریشه جرم کنده شود. چند هفته پیش خبری منتشر شد که در هند چند نفر سارق به یک راهب ۷۴ ساله دسته‌جمعی تجاوز کرده‌اند، حالا برای مبارزه با این جرم چه دستورالعملی باید صادر کرد، خدا می‌داند! البته از نظر ایده‌های مبارزه با جرم با ما کم‌شباهت نبودند! یک مسأله مهم برای هر ایرانی، حضور فرهنگ ایرانی و زبان فارسی در هند است. از اسامی خیابان‌ها و اماکن گرفته تا لغات گوناگون فارسی و ربط تاریخی و تمدنی با ایران. نمونه آن همین تاج‌محل است که ریشه در ارتباط حاکمان آنجا با ایرانیان دارد حتی در معماری نیز مواردی از این نوع را می‌توان دید. چهارباغ و نیز بخش‌هایی از قلعه‌های گورکانی یا وجود واژه‌های گوناگون فارسی. پیاز، سبزی، آلو، چهارباغ، مسجد، هیزم‌فروشان، گلاب قند، هوامحل و... لغاتی است که به فراوانی با آنها مواجه می‌شوید. کتاب اصلی سیک‌ها نیز به زبان فارسی است و در این میان تأسف می‌خوریم که چرا وابستگان فرهنگی قوی همراه با سرمایه‌گذاری‌های لازم در این کشورها نداریم. بازدهی سرمایه‌گذاری در این زمینه‌ها بسیار مفید و اثربخش است.

وضعیت زنان هم به نوبه خود دیدنی است. در کشوری که یکی از قدرتمندترین نخست‌وزیرانش زن بوده است، کمترین حضور را در عرصه عمومی از جمله رانندگی نزد زنان می‌بینید. شاید یک دلیل آن فرهنگ بی‌قاعده رانندگی است که زنان قادر به انجام این نوع رانندگی نیستند. از جالب‌ترین نکات برای یک ناظر غیرهندی، تضاد بسیار زیاد میان تصویری است که از زنان کوچه و خیابان هندی می‌بیند با تصویری که بالیوود از زنان نشان می‌دهد. نه تنها کمتر نشانی از زیبایی یا چهره زنان بالیوود در کوچه و خیابان می‌بینید بلکه چهره‌ها در نقطه مقابل یکدیگر قرار دارند و از خود می‌پرسی که بالیوود چه فرهنگ و چهره‌ای از زنان هند را بازتاب می‌دهد یا نمایندگی می‌کند؟ چرا این مردم تا این حد این سینما را دوست دارند؟ سینمایی که بازتاب‌دهنده واقعیت سیمای زنان جامعه نیست. شاید یک پاسخ این باشد که بازتاب‌دهنده آمال‌های آنان که هست.

در طول سفر نگران بودم که دخترم از سفر خوشش نیاید. اخر سفر از او رضایتش را پرسیدم. با این که به خودم رفته و به این سادگی‌ها اظهار رضایت نمی‌کند! گفت بد نبود، به یک بار دیدنش می‌ارزید. اینجا بود که نفس راحتی کشیدم. نکته جالب این که پس از دیدن آنجا سطح توقعاتش از داخل جامعه خودمان کمتر شده است، بنابراین هزینه سفر هم از این طریق جبران می‌شود!

عکس‌ها: steve mccurry