

■ ۱۹ سال خانه‌نشینی

طول کشید تا او بال‌های پرواز را پس بگیرد. تا ۱۹-۱۸ سالگی از خانه بیرون نرفت. در کنج خانه دنبال چربی اتفاقی ماند که برای او افتاد: «می‌خواستم بدانم چرا من؟» همسر برادرش فرشته نجات می‌شود: «برای من هم مددکار بود هم خواهر و برادر. عروس قدیمی است. گفت از خانه بیرون برو. تو می‌توانی هم کار پیدا کنی هم ازدواج کنی.» مهربانی عروس خانواده مسیری می‌شود که او را به کلاس‌های آموزش خیاطی بهزیستی «شهرری» می‌رساند: «بعد از ۶ ماه، خیاطی حرفه‌ای را شروع کردم.» این آغاز یک دوستی زیبا بین او و بچه‌های معلول بهزیستی بود: «به شیک بودن و آراستگی خیلی اهمیت می‌دهم. نباید طوری ظاهر شوم که کسی احساس ترحم کند.» هیچ دلیلی برای دلسوزی دیگران نمی‌بیند: «یک دفعه وارد بانک شدم، آقای از کنار من رد شد زیر لب گفت خدا رو شکر. گفتم چرا به من رسیدی یاد خدا افتادی؟» مرد سؤالش را بی‌پاسخ نمی‌گذارد: «خدا را به خاطر سالم بودنم شکر کردم.» او مثل همیشه بی‌جواب از کنار پاسخ مرد نگذشت: «گفتم چرا خدا را به خاطر توانایی‌های من شکر نمی‌کنی؟ چرا نمی‌گویی: «خدايا شکرت به خاطر توانایی که به این بچه دادی؟»

خوبی‌های زن داداش را هم بی‌جواب نمی‌گذارند: «رزوی زن داداشم فیلمبرداری بود، یک دوربین «هندی کم» برایش خریدم.» او بال پروازش را پس گرفته است. از «مشکلی که دارد: «خدا رو شکر می‌کنم با شرایط خاصی که داشتم توانستم توانایی خاصی به دست بیآورم که بیکار نباشم.» پیش از اینکه راننده آژانس شود مزون عروس داشت.

■ زندگی نذبه عقب ندارد

«راندگی» رؤیای همیشگی‌اش بود و سال ۸۴ آغاز پریدن او: «گواهینامه گرفتم.» گواهینامه گرفتن برای او هم به همین سادگی نبود. باید مواضع دیگری را پشت سر می‌گذاشت: «من عاشق راندگی‌ام. اما ما با هر ماشینی نمی‌توانیم آموزش ببینیم.» ماشین باید اتومات می‌شد، ترمز و گازش هم دستی: «البته تغییرات در ماشین بستگی به معلولیت دارد. چون هر دو پای من تعطیل است. حس پایهام زیاد است اما بسیار ناتوان و ضعیف هستند.

بنابراین ناچار شدم که ماشین معمولی را به اتومات تبدیل کنم.» انگار پشت فرمان نشسته باشد مو به مو جزئیات را توضیح می‌دهد: «پای من به دو تا پدال پایین نمی‌رسد بنابراین اهرم می‌بندم. زمانی که به سمت خودم فشارش می‌دهم می‌شود گاز و زمانی که به سمت داشبورد می‌رود، می‌شود «ترمز». هر دو دست هام کاملاً درگیر می‌شود. یک دستم برای فرمان و دیگری هم برای گاز و ترمز.» امتحان نظری و عملی را همان دفعه اول قبول می‌شود: «من سواد زیادی ندارم. آن روز با دوستی رفتم که فوق لیسانس داشت اما جالب است که ایشان رد شدند.» گواهینامه می‌گیرد اما وضع مالیش اجازه نمی‌دهد که ماشین بخرد: «خیاطی می‌کردم. ۵-۶ ماشین اسباب بازی کوچک گرفته بودم و روی میز خیاطی تمرین می‌کردم.» زندگی دنده عقب ندارد. او هم این مسأله را خوب می‌داند. برای همین در بازی کوچکی روی میز خیاطی سعی می‌کرد تا با دنده عقب پارک کردن را فراموش نکند. پارک دوبل را درست زمانی یاد گرفت که چرخ زندگی‌اش با خیاطی می‌چرخد: «بعد از دو سال کار سخت، ماشین خریدم. سال ۸۱ یک ماشین درب و داغون از طریق آگهی‌های روزنامه پیدا کردم.» با زحمت فراوان چهار میلیون تومان پس‌انداز می‌کند: «آن موقع کمک مرسی مجتمع رعد بودم و به بچه‌های معلول خیاطی درس می‌دادم. یک میلیون هم آنجا وام گرفتم، به من ۵ ماه فرصت دادند که ماهی ۲۰۰ هزار تومان قسط بدهم.» ماشین را اتومات می‌کند. گاز و ترمزش را هم دستی. تازه مخالفت‌ها با او شروع می‌شود: «حداقل باید دو سال پشت فرمون بنشیننی بعد توی کوچه پس کوچه‌ها راندگی کنی.» گوش نمی‌دهد: «خیلی استعداد داشتم توی کوچه پس کوچه‌های یاغی آباد و نازی آباد پشت رل نشستم. یک هفته حرفه‌ای شدم. مادرم قسم می‌خورد که راندگی من به یک هفته نمی‌کشد.» مادر است دیگر، نمی‌توانند مخالف‌ترین فرد خانواده نباشد: «قشنگ‌ترین خاطره‌ام در مورد راندگی سه ماه بعد بود. از بیرون برمی‌گشتم که دیدم پدرم توی حیاط زمین خورد و افتاد. گفتم من بابا را می‌رسانم. گفتند نمی‌توانی. ولی من مسیبه ده دقیقه را کمتر از ۵ دقیقه رفتم.» آنجا بود که خانواده باورش می‌کنند: «خیلی

به خودم بالیدم»

■ ماشین مناسب معلول وجود ندارد

چهار میلیون خرج مناسب‌سازی ماشین‌اش می‌کند: «کاری که باید

سازمان‌ها و دستگاه‌های مسئول انجام بدهند. من معلول باید ماشین مناسب خودم را بخرم نه اینکه این همه خرج کنم تا ماشینم را مناسب‌سازی کنم.» برای او در سال ۹۲ یک پراید ۱۹



فوج آذری در حال کمک به یک معلول ▲



معلول کار آفرین، به‌خاطر شرط و شروط تاکسیرانی، خانه نشین شد

بیکاری دارد دیوانه‌ام می‌کند

▲ زهرآ کسوری

می‌خواهد تأخیرها و نیامدن‌ها را جبران کند اما «اتحادیه تاکسیرانی» با او راه نمی‌آید. وقتی باهای «فرح آذری» در تب راه رفتن در سن ۹-۸ ماهگی سوخت، تا هرگز طمع دوبدن در کوچه‌های کودکی را نچشد، خیال، بال پروازش شد تا ثابت کند برای راندن در جاده زندگی، لزومی به ناشستن یا نیست. شرط لازم و کافی، ذهنی است که شکست را نمی‌پذیردا

پشت فرمان نشست تا هادایت زندگی را خود به دست بگیرد. ذهنی که بزرگ‌ترین شکست را در «بیکاری» می‌داند. مدتی راننده معلولانی مثل خودش شد. بعد هم «آژانس بانوان» را تشکیل داد و به‌عنوان کارآفرین برتر زن معلولان از دست «علی ربیعی» وزیر کار سکه گرفت. اما شرط و شروط «اتحادیه» خانه‌نشینش کرد.

سربالایی را نمی‌تواند برود. در سربالایی بیشتر از سه نفر را نمی‌کشد. چون دنده اتومات‌اش خیلی ضعیف است.» به گفته او مقداری از هزینه مناسب‌سازی ماشین معلولان را باید بهزیستی بدهد:

«تا به امروز یک ریسال نداده‌اند. بارها تماس گرفته‌ام. حتی گفتم فاکتورهای من را بر گردانید، شاید بتوانم جای دیگری کاری انجام بدهم.»

او درباره پلاک ویژه معلولان می‌گوید: «فلاک‌سانی می‌توانستند این پلاک را بگیرند که دست هایشان سالم باشد و بتوانند راندگی کنند. با کسانی که معلولیت شدید داشتند و به خانواده‌تعلق می‌گرفت. حالا معلول‌های متوسط هم می‌توانند بگیرند.» او درباره معلول‌های متوسط هم می‌گوید: «یعنی کسانی که یک دست یا یک پا را ندارند»

■ اینجا بود، زمین خوردم!

پیش از اینکه فرمان زندگی خود را در جاده‌های پر پیچ و خم به دست بگیرد مزون دوز ماری بود: «از سال ۷۰ تا ۸۰» یک دهه روی پا ایستادن به کمرش آسیب وارد کرد: «درد کمر دیگر اجازه نداد که خیاطی کنم.» به پزشک مراجعه می‌کند: «از همین امروز باید خیاطی را کنار بگذاری.» کار آرامش می‌کرد. خیاطی سه او روحیه و جسارت می‌داد: «وقتی عصبانی می‌شدم، پشت چرخ می‌نشستم. حتی شده یک دستمال الکی می‌دوختم. صدای چرخ آرامم می‌کرد. به نظر من بزرگ‌ترین شکست آدم‌ها در زندگی بیکاریست.»

ماشینش را عوض می‌کند و راننده انجمن معلولان می‌شود: «روز اول که مددکاران خانم می‌خواستند سوار ماشین شوند را هیچ وقت از یاد نمی‌برم. می‌ترسیدند با نگاه‌های سنگینی بهم یچ پیج می‌کردند. به آنها گفتم نترسید. فقط من ادرس‌ها را بلد نیستم.» کم اعتماد می‌کنند. طولانی‌ترین مسیری که تا الآن راندگی کرده از تهران به اردبیل و برعکس بوده است: «یکی از بهترین خاطراتم زمانی بود که مادر گفت امسال نوروز با ماشین فرح به اردبیل می‌رویم.»

یک روز که از سوی انجمن معلولان به یک مراسم در توحال می‌رود به «علی ربیعی» وزیر کار برمی‌خورد و همانجا به زبان آدمی از او گله می‌کند. گلابه او سنگی است که تاکسیرانی جلوی پایش انداخته است: «بعد از اینکه از انجمن معلولان بیرون آمدم، ماشین داشتم. اما نمی‌توانستم توی خیابان کار کنم برایم افت داشت. توی محله خودمان به تبلیغ یک آژانس بانوان که راننده می‌خواست برخوردم.»

۲۱۶۸

جدول سودوکو

۱	۸	۵	۷	۶	۵	۷	۵	۸
۷	۵	۸	۱	۵	۵	۷	۶	۶
۶	۵	۷	۷	۸	۸	۱	۵	۵
۵	۸	۶	۸	۵	۵	۷	۱	۷
۵	۱	۵	۷	۶	۸	۶	۵	۵
۵	۷	۸	۶	۱	۷	۸	۵	۵
۸	۷	۵	۶	۸	۷	۵	۶	۱
۷	۵	۱	۵	۷	۸	۸	۸	۸
۸	۶	۵	۸	۵	۱	۵	۷	۷

۱	۶	۸	۵	۷	۸	۷	۵	۵
۸	۷	۵	۶	۱	۵	۸	۷	۵
۵	۵	۷	۸	۱	۶	۸	۱	۵
۵	۸	۱	۷	۵	۸	۷	۶	۵
۶	۸	۷	۵	۸	۷	۵	۶	۱
۷	۸	۶	۱	۵	۶	۷	۸	۸
۸	۷	۵	۸	۱	۵	۶	۷	۸
۷	۷	۵	۸	۱	۵	۶	۵	۸
۵	۵	۸	۶	۷	۵	۱	۸	۷

۸	۵	۵	۷	۶	۸	۱	۵	۷
۷	۵	۷	۱	۸	۵	۸	۶	۵
۶	۸	۱	۵	۸	۵	۶	۷	۷
۵	۱	۵	۸	۷	۶	۸	۱	۷
۵	۸	۱	۵	۶	۱	۵	۶	۵
۷	۸	۱	۵	۶	۵	۸	۱	۷
۸	۷	۵	۶	۱	۵	۶	۷	۸
۸	۷	۵	۶	۱	۵	۶	۷	۸
۵	۵	۸	۶	۱	۸	۷	۵	۸

	۳		۱	۶	۲		۹	
								۸
		۶					۴	
۶	۴		۳		۹			۸
				۸				
					۷			۲
۳	۱		۵					
				۱			۸	
								۳
	۹							۷
		۵		۴	۹	۸		

				۳	۶	۱		
					۲			
			۹					
				۶				۸
							۴	۵
								۳
			۶	۴		۷		۸
			۹	۵	۳			
								۶
				۷				
					۱			
			۸	۲	۵			

۹	۵							
				۳				
			۱	۸				
				۲				
				۴				
				۲	۹	۵		
							۵	۱
				۳				

اعتراض کارشناسان میراث فرهنگی به تبصره ۳۶ پیش‌نویس برنامه ششم تبصره‌ای که راه را برای فرصت طلبان باز می‌کند



▲ هستی بختیاری

پیش‌نویس برنامه ششم توسعه که از سوی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی تقدیم دولت شد با واکنش‌های زیادی از سوی فعالان، کارشناسان و جامعه میراث فرهنگی رو به روشد. آنها بیش از هر چیزی به تبصره ۳۶ که اجازه واگذاری بهره‌برداری بناهای تاریخی را به شهرداری شهرهایی که بالاتر از ۱۰۰ هزار نفر جمعیت دارند، داده است، اعتراض دارند. **حکمت اله ملاصلحی** استاد دانشگاه تهران اعتقاد دارد که بندهای «یک» و «دو» این تبصره راه را برای تخریب بافت‌ها و عرصه‌های تاریخی و تخریب پرشکانتیتر و گسترده‌ترشان فراخ‌تر خواهد کرد.

بند یک این تبصره به تمامی دستگاه‌های اجرایی اجازه می‌دهد که بهره‌برداری از بناها و اماکن تاریخی فرهنگی ثبت شده در فهرست ملی را به بخش خصوصی و تعاونی‌ها واگذار کند. ملاصلحی با توجه به تجربیات گذشته می‌گوید: «بن تبصره راه را برای سوداگران و فرصت‌طلبان باز می‌کند.» او تخریب بنای تاریخی «خاندان خلیلیان» که تحت حمایت شهرداری بابل بود را شاهدهی بر گفته‌های خود می‌داند؛ خانه‌ای که تازگی تخریب شده و اعتراض بابلی‌ها هم نتوانست آن را از تیغ تخریب برهاند. **مهدی حجت بنیانگذار** سازمان میراث فرهنگی و رئیس ایکوموس ایران هم اعتقاد دارد این واگذاری باعث می‌شود تا شهرداری‌ها هر کاری که دلشان می‌خواهد با میراث فرهنگی انجام بدهند: «شکال در اینجاست که وقتی این کار را به بخش خصوصی یا شهرداری سپردیم، سازمان میراث فرهنگی قدرت نظارت ندارد. آنها هم هر کاری که دلشان بخواهد انجام می‌دهند. گواه این صحت‌ها تمام کارهایی است که ظرف ۱۰ سال گذشته انجام شده است.» او می‌گوید: «کنون صندوق حفظ و احیا می‌گوید من تمام قراردادهایم را خلع ید کرده‌ام. یعنی با وجود آنکه با میل خودشان آمده‌اند و انتخاب کردند و حتی از نفایس هم برگزیده‌اند، باز هم دچار مشکل شده‌اند. حتی کارفرمای بخش خصوصی عمارت مسعودیه را

هم که دست برفضا از نفایس است و به آن اجاره داده شده، همچون وبالی می‌بند و می‌گوید بنیاید مرا از دست آن نجات دهید و آن را پس بگیرید.» اشاره حجت به واگذاری ۱۸ اثر در دولت گذشته بود که در دولت جدید فسخ شد. حجت اعتقاد دارد که در چنین حالتی و با چنین تبصره‌ای عملاً میراث فرهنگی به نابودی کشیده می‌شود: «امیدوارم حداقل اهالی مجلس یا بزرگان سازمان مدیریت فکری به حال میراث فرهنگی این مملکت بکنند.»

بی توجهی به حوزه «صنایع دستی» در برنامه ششم که کوچکترین نامی از آن در پیش‌نویس برنامه ششم به میان نیامده‌ا در دیگر اعتراضات کارشناسان حوزه میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی است. همچنین کارشناسان بی‌پولی سازمان میراث فرهنگی را یکی از مهمترین علل وجود تبصره ۳۶ در برنامه ششم توسعه می‌دانند.

سپنجی با تأکید بر این نکته که میراث فرهنگی یک کارنامه ۸۰ ساله دارد، می‌گوید: «شهرداری با کدام کارشناس می‌خواهد کار حفاظت انجام دهد؟ با همان کارشناسانی که با دیدن هر خانه حکم فرسوده بودن می‌دهند و شش طبقه ای آن ساخته می‌شود؟»

فاقی توحیدی مدیر سابق اداره کل موزه‌ها هم اعتقاد دارد در صورتی که این بند در هیأت وزیران تأیید شود، آسیب زیادی به میراث فرهنگی می‌زند. یکی از این آسیب‌های بزرگ، پراکنده و منفصل کردن نیروهای