

پیشانی هندی

پیشانی هندی، تصویری از گفت و گوهای تا کسی

م. حسن حسام الظاهری



سرشناسه: مظاهری، محسن حسام، ۱۳۶۱ -
 عنوان و نام پدیدآور: بنی هندل / محسن حسام مظاهری.
 مشخصات نشر: اصفهان: آرما، ۱۳۹۳.
 مشخصات ظاهری: ۱۸۴ ص.
 فروبت: تاکسی نگاری، مردم نگاری. گفت وگوهای تاکسی: کتاب دوم
 شاب: ۹۷۸-۶۰۰-۶۰۷۷-۳۸-۳
 وضعیت فهرست نویسی: فیبا
 منبع: داستان های فارسی -- قرن ۱۴
 رده بندی شنگره: ۱۳۹۲ پ ۲۵۵ ظ / PIR ۸۲۱۱
 رده بندی دیو: ۸۴۳
 شماره کتابشناسی: ۳۲۶۳۰۷۰



بنی هندل

تاکسی نگاری (مردم نگاری گفت وگوهای تاکسی)

محسن حسام مظاهری

تیراژ: ۱۰۰۰ نسخه ■ نوبت چاپ اول: ۱۳۹۳

شابک: ۰۳۱۱-۲۳۵۱۷۰۹ ■ ۰۹۱۳۳۲۰۰۹۴۵

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۶۰۷۷-۳۸-۳

لیتوگرافی: آرمان ■ چاپ متن: یلدا

چاپ جلد: ملت ■ صحافی: امین

قیمت: ۶۵۰۰ تومان

© ۱۳۹۳. نشر آرما

فهرست

۹	 به جای مقدمه
۲۰	 نفت پارتی
۲۶	 مهناز صابونچی
۳۴	 جمیله
۴۰	 Made in China
۴۶	 نرگس
۵۱	 گانون
۶۰	 کشورِ آستان قدس
۷۴	 کلاس پُروگری
۸۲	 شادآلودی
۸۸	 شیش و چاردهم

۹۶	 سرحدی‌ها
۱۰۰	 مرغ‌عزا و عروسی
۱۰۶	 قصبه‌های مجید
۱۱۴	 گرد و ریلا
۱۲۰	 توده شرعی
۱۲۸	 تخم مرغ و واوی
۱۳۶	 مدل ۷۹
۱۴۶	 قناری
۱۵۲	 قیف وارونه
۱۶۶	 بنی‌هندل
۱۷۵	 ایستگاه آخر: تاکسی؛ زیرزمین متحرک

به جای مقدمه

برای کسی که دغدغه‌ی سنجش افکار شهرزدان و رصد تغییرات جامعه‌ی ایرانی را داشته باشد، گفت‌وگوهای روزمره و عادات مردم در محیط‌های عمومی (مثل تاکسی، اتوبوس، مترو، صف خرید، فروشگاه، مسجد...) - هم یک منبع داده‌ای بسیار گران‌بها و ناب را دارد. معدنی که می‌توان از آن تصویرهایی غیرو بدین روتوش و دست‌کاری از عامه‌ی مردم و خلیقات و نظرات و ویژگی‌هایشان استخراج کرد. این همان هدفی است که من به‌عنوان یک پژوهشگر جامعه‌شناس در «تاکسی‌نگار» - یعنی ضبط و ثبت گفت‌وگوهای شهروندان در تاکسی‌ها - به‌دنبالش هستم.

کتاب حاضر، دومین مجموعه از تاکسی‌نگاری‌های من است. مجموعه‌ی نخست، به‌مناسبت ۱۳۹۱ منتشر شد؛ به همت نشر افق و با نام «مأمور سیگاری خدا». همان‌طور که در «به‌جای مقدمه»ی آن کتاب نوشته بودم، تاکسی سوارشدن و در تاکسی با دیگران وارد بحث شدن یا بحث دیگران را دنبال‌کردن، برای من، حکم یک روش تحقیق را دارد؛ یک نبض‌سنج برای شهری که در آن زندگی می‌کنیم؛ یک بل برای راه‌یافتن به ذهن و فکر و دل همشهریانم.

روش من در این پژوهش دنباله‌دار و البته خویش‌فرما که از تابستان ۱۳۸۷ آغاز شده است، ضبط مخفی گفت‌وگوهای مسافران و راننده‌ها در تاکسی با رعایت ضوابط و اصول روشی است؛ و سپس پیاده‌سازی فایل‌های صوتی و تدوین آن‌ها. این کار را در منظره‌ای روش‌های تحقیق در علوم اجتماعی، می‌توان از تبار روش‌های کیفی و شاخه‌ای روش «مردم‌نگاری» (Ethnography) به حساب آورد. مردم‌نگاری یعنی تصویرکردن مردم با روش‌های مختلف. استفاده از چنین روش تحقیقی مستلزم تجربه‌ی نزدیک و بلاواسطه، حضور مستمر و زندگی‌کردن شخص پژوهشگر در میدان فرهنگی جامعه‌ی موضوع پژوهش است. با چه که در ادبیات علوم اجتماعی «مشاهده‌ی مشارکتی» خوانده می‌شود. اصطلاح «مردم‌نگاری» را با نظر به این تبار روشی وضع کرده‌ام.

مهم‌ترین عاملی که گفت‌وگوی کسی را اهمیت پژوهشی می‌بخشد، صراحت و صداقت طرف‌های گفت‌وگو در اظهارنشان است که خود نتیجه‌ی بیرون از کنترل و نظارت بودن محیط تاکسی است. به بیان دیگر، این بکریودن محیط دست‌کاری شود، از ارزش و اعتبار گفت‌وگوها هم کاسته خواهد شد. برای همین و به‌ناگزیر، من بدون اطلاع افراد، صدای‌شان را ضبط می‌کنم. البته برای حفظ حریم شخصی افراد، اولاً فایل صوتی گفت‌وگوها را به هیچ‌وجه منتشر نمی‌کنم و تنها نزد خودم نگاه می‌دارم؛ و ثانیاً هر اشاره‌ی ولو کوچکی که می‌تواند منجر به افشای هویت طرف گفت‌وگو شود یا حتا زمینه‌ساز شناسایی آن‌ها باشد را از متن حذف می‌کنم. به‌جز این موارد، کسی امکان از هر دخالت و تصرف دیگری در متن گفت‌وگوها پرهیز دارم. (البته طبعاً تا آنجا که بررات ممیزی و سلاقی میزان اجازه دهد.)

در این کتاب، متن بیست تاکسی‌نگاری آمده است که یکی از آن‌ها در مشهد، یکی در اهواز، یکی در رشت، یکی در ساری، دو تا در اصفهان و مابقی در تهران رخ داده‌اند. ترتیب تاکسی‌نگاری‌ها براساس توالی زمانی‌شان است. به‌جز اولی که مربوط به سال ۱۳۸۸ است، باقی آن‌ها در سال‌های ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱ رخ داده‌اند. ویژگی مشترک اغلب

تاکسی‌نگاری‌های این مجموعه، دوفره‌بودن گفت‌وگوهاست؛ دوفره‌ی که طبعاً یکی‌شان راننده است.

در انتخاب تاکسی‌نگاری‌های این کتاب کوشیده‌ام تنوع مضمونی گفت‌وگوها رعایت شود. چنانچه خواهید دید در این کتاب، طیف متنوعی از مسایل مبتلابه و روزمره‌ی اجتماعی، سیاسی، فرهنگی و اقتصادی جامعه‌ی امروز ایران موضوع گفت‌وگو بوده‌اند: مباحث در مسایل «مضمون محوری اشتغال است و بیکاری و رواج پارتی‌بازی در استخدام سازمانی؛ آن‌هم به روایت یک جوان اهوازی که علاوه بر کار در گروه ملی فولاد، مجبور است با افسران بعثت خانواده‌اش با اتومبیل شخصی مسافرکشی کند. همین‌طور در «Made in China» به اشباع بازارهای داخلی از اجناس چینی، در «ترگس» به طبیعت منحصر به فرد ایران، صنعت گردشگری، در «کشور آستان قدس» به مباحث تاریخی و مسایل شهرداری مشهد، در «کرد کربلا» به مسایل شهری اصفهان، در «کلاس پُروگری» به مسأله‌ی زنان، در «شادآلودی» به مسأله‌ی تحریم اقتصادی، در «شیش و چار دهم» به بحث زلزله، در «کلاه شادی» به مقوله‌ی ربا، در «تخم مرغ صلواتی» به مقوله‌ی ناآرامی و امنیت، در «گانو» و «دل ۷۹» به مشکلات گرانی و ازدواج، در «قناری» به معضل اعتیاد و در «قیف وارو» به آسیب‌شناسی نظام آموزشی ایران پرداخته شده است.

برخی مضامین هم مضامین پربسامد و کلیشه‌ای‌اند که در چندین گفت‌وگویی تکرار شده‌اند؛ مضامینی که به تناوب در گفت‌وگوهای تاکسی بسیار به آن‌ها می‌رسد و برای همین می‌شود آن‌ها را «مضامین الگو» نامید. موارد زیر چند نمونه‌ی اصلاً رایج‌تر این‌گونه مضامین‌اند:

یک. این جای بد، آن جای خوب

در «جمیله»، راننده که اصلیتش آبادانی است، به بیان تجربه‌ی خود از زندگی در چند

شهر مختلف می‌پردازد. به نظر او، در بین شهرهایی که نام می‌برد، اصفهان بهترین شهر برای زندگی، و رشت - یعنی شهری که در حال حاضر ساکنش است - یکی از بدترین شهرهاست. جالب آن‌که درست خلاف این نظر را در «سرحدی‌ها» می‌خوانیم؛ آن‌جا بندهش که سال‌هاست در اصفهان زندگی می‌کند، دل‌پری از آن شهر و ساکنینش دارد و در مقابل به تمجید از شمال و شهر رشت و البته بیش از آن تهران می‌پردازد. اگر کتاب «مأمور سرکشی» را خوانده باشید شاید خاطرتان باشد که در «خراب‌شده‌ی بی‌پدر» (ص ۱۰۱) راننده جوان مسافر، عیب‌های بسیاری برای تهران - شهرشان - برمی‌شمردند. حتا راننده به فکر آن بود که از تهران کوچ کند و برود.

فارغ از صحت و عدم قطعیت‌های متناقض افراد در مورد شهرهای مختلف، وجه اشتراک این سه تاکسی‌نحری و نمونه‌ای مشابه‌شان - که بسیاری - این است که اولاً راوی از شهری که در آن زندگی می‌کند ناراضی نیست؛ ثانیاً هرکدام تصویری نسبتاً آرمانی از شهری دیگر دارند و این رؤیا را سرانجام پروراند که روزی به آن شهر خواهند رفت. این نارضایتی از این‌جای موجود، و دل‌پستن آن‌جای موهوم را در خیلی از گفت‌وگوهای تاکسی‌شاهدیم، البته توجه داشته باشید به بهانه‌ی لایلی که در یادداشت پایانی همین کتاب برشمرده‌ام - تاکسی‌پتانسیل بالایی دارد برای پدید آیدن روایت‌های انتقادی، یأس‌آلود و اعتراض‌آمیز.

دو. روایت‌های عجیب و رمز‌آلود از صاحبان قدرت

روایت‌هایی که عامه‌ی مردم در گفت‌وگوهای تاکسی از گروه‌های دارای قدرت و جایگاه سیاسی برتر مثل سیاست‌مداران، روحانیان و نظامیان دارند، معمولاً روایت‌هایی رمز‌آلود و غیرواقعی‌اند؛ خصوصاً برای کسی که تجربه‌ی زیسته و مستقیمی از زندگی با این گروه‌ها داشته و توانسته باشد به حیات خلوت زندگی و اصطلاحاً پشت پرده‌شان سرکی کشیده باشد. به یاد بیاورید روایتی را که راننده‌ی «چند ماه خدمتی» در مأمور

سیگاری خدا از آقای هاشمی رفسنجانی داشت (ص ۳۵). همو که ادعا می‌کرد آقای هاشمی یک روز در ترافیک، دست‌فرمانش را دیده و فرستاده سراغش که بیا راننده‌ی من بشو! در «مهنّاز صابونچی» این کتاب هم راننده با بیان بی‌اطلاعی و کنجکاوی درباره‌ی شخصیت واقعی یکی از چهره‌های سیاسی، به روایت شنیده‌های عجیب خود درباره‌ی می‌پردازد که البته ذکر همه‌شان با عنایت به چهارچوب‌های ممیزی نشر، ممکن نبود! نمونه‌ی دیگر از روایت‌های غیرواقعی را در «کلاس پروگری» می‌خوانیم و این بار در مورد روزه‌ها، علمیه و نحوه‌ی آموزش طلاب، با راننده‌ای روبه‌رو می‌شویم که جداً باور دارد «آخوندها» از «پرو» شوند تا بتوانند برخی احکام فقهی خاص را به مردم منتقل کنند. در حوزه، آن‌ها «مجلس‌های مخصوص همین کار می‌بینند». در «کلاه شرعی» و «شیش و چار دهم» هم می‌توان به روحانیت از زبان راننده و مسافران می‌خوانید.

سه. نوستالژی «اون قدیم»

همان‌طور که در «ایستگاه آخر» خوانید خوانند، در گفت‌وگوهای تاکسی افراد معمولاً رویکرد اپوزیسیونی دارند و در نقد وضع موجود - خوب یا بد - گویند. این البته طبیعی است و تا حد زیادی به شرایط و ویژگی‌های خود محیط تاکسی مربوط است. یکی از الگوهای رایج این رویکرد، مقایسه‌ی شرایط رفاهی امروز و گذشته (پیش از انقلاب / دوران شاه) است که معمولاً از زاویه‌ی مقایسه‌ی قیمت یک کالا در گذشته و حال انجام می‌شود. این میل عمومی به ارایه‌ی روایتی زیبا از گذشته‌ی کاری و معیشتی خود - که شنونده‌ی عادی برای سنجش صحت آن ندارد - در بسیاری از افراد میان‌سال و سالخورده قابل مشاهده است. «بنی‌هندل» نمونه‌ای از کاربرد این مضمون است: پیرمردی که روایتی آرمانی از دوران کارش در کارخانه‌ی روغن «شاه‌پسند» بیان می‌کند.

این را هم بگویم که اگر دقت کرده باشید، در گفت‌وگوهای تاکسی، ذکر نام و یاد شاه و دوران حکمرانی‌اش - به تصریح یا تلویح - بسامدی به مراتب بیش‌تر از افکار عمومی

جامعه‌ی بیرون از تاکسی دارد. به عبارت دیگر این نام در تاکسی‌ها بسیار بیش‌تر از دیگر ساحات زندگی روزمره به گوش‌مان می‌خورد. اما آیا لزوماً این به معنای زنده بودن خاطره‌ی محمدرضا شاه و دوران پهلوی در حافظه‌ی جامعه‌ی ایران امروز است؟ به نظر من سخن این سؤال نمی‌تواند مثبت باشد؛ به‌ویژه که مجموعه‌ی دیگر مشاهدات‌مان آن را تأیید نمی‌کند. شاید درست‌تر باشد که علت را در همان خصلت اپوزیسیونی گفت‌وگوهای تاکسی جست‌وجو کنیم و این‌که طرف‌های گفت‌وگو برای نقد وضعیت موجود، ناگزیر از ارجاع به وضعی بدیل اند، و وضعیت بدیل وضعیت فعلی، «دوره‌ی شاه» است. حتا اگر ارجاع دهده، اما سخن اقتضا نکند که آن دوران را تجربه کرده باشد؛ البته در موارد محدودتر، شاهدیم که بدیل از بی‌براساس دولت‌های مهم پس از انقلاب (موسوی، هاشمی، خاتمی و احمد نژاد) هم می‌دهد. مثلاً در «شادآلودی» راننده به مقایسه‌ی شرایط سخت اقتصادی امروز با سال‌های جنگ می‌پردازد.

چهار. بی‌فرهنگی ایرانی جماعت

– کی این مردم می‌خان با فرهنگ بشن؟

– مشکل اینه که ایرانی جماعت فرهنگ نداره.

– نگاش کن بی‌فرهنگو!

این عبارات و نظایر آن‌ها در نقد و آسیب‌شناسی اخلاقی و رفتاری ایرانیان را احتمالاً شما هم در تاکسی زیاد شنیده و یا گفته‌اید. طنز ماجرا آن جاست که گاهی وقتی به این گزاره‌های کلی هم‌زمان می‌شود با رفتاری از سوی گوینده که مؤید همین بی‌فرهنگی است! خود من چند باری شاهد بوده‌ام راننده‌ای را که درست حین رد کردن چراغ قرمز یا سبقتی غیرمجاز، با حرارت مشغول صحبت از بی‌فرهنگی ایرانی‌ها و قانون‌گریزی‌شان بوده است. تصویری که از ایرانیان و فرهنگ ایرانی در تاکسی بیان می‌شود در اغلب موارد ۱۸۰ درجه با آنچه در گفتمان رسمی در باب مراتب فضل و دانش و ادب و هنر ایرانی می‌شنویم،

فاصله دارد. یک نمونه‌اش را در «ترگس» می‌خوانید: نقد خلق و خوی ایرانیان این بار از منظر گردشگری و سفر.

پنج. گرانی، گرانی و باز هم گرانی

خی از پربسامدترین مضامین در گفت‌وگوهای تاکسی، مباحث اقتصادی است؛ مشخصاً تورم و گرانی. طبیعتاً هم هست. چراکه مقوله‌ی معیشت، فصل مشترک همه‌ی شهروندان از هر قشر و صنف و طبقه است. کسانی هم که گرانی مسأله‌شان نیست، معمولاً سوار وسیله‌ی نقلیه‌ی عمومی نمی‌شوند. گرانی - خصوصاً در بازه‌ی زمانی‌ای که تاکسی‌نگاری‌های این کتاب در آن رخ داده است - بیش از همه به دلیل بالایی دارد که محور تاکسی‌گروه باشد. همان طور که در «گانون»، «مرغ عزیزی» و «کلاه شرعی» و خصوصاً «مدل ۷۹» خواهید خواند.

شش. مجادله بر سر کرایه تاکسی

چک و چانه بر سر نرخ کرایه تاکسی یکی دیگر از مضامین تکراری گفت‌وگوهای تاکسی است که احتمالاً قدمت آن به زمان اختراع تاکسی برمی‌گردد؛ خصوصاً در روزهای اول سال یا مقاطعی که به هر دلیل (مثل حذف یارانه‌ی سوخت یا کمرشک‌ها مستمسکی می‌یابند برای افزایش کرایه‌ها، بازار این جروب‌ها داغ است.

یادم است یک بار آقایی که سرووضع مرتبی هم داشت، حین صحبت با راننده‌ی تاکسی پیاده شد، دست در جیب کرد، کرایه‌اش را پرداخت و بقیه‌ی پولش را از راننده گرفت. ناگهان به کسی که پشت خط مشغول صحبت با او بود، گفت «به لحظه گوشی رو بخور». بعد سرش را از پنجره‌ی جلو آورد تو و یکی دو دقیقه با عصبانیت، به جروب‌ها مفضل با راننده پرداخت که چرا صد تومن بیش تر کرایه کم کرده است! و بالاخره وقتی اسکناس صد تومنی را از راننده گرفت، مکالمه‌ی تلفنی‌اش را ادامه داد. تا چند دقیقه بعدش ذهن من درگیر حل این معما بود که آخر نرخ مکالمه‌ی موبایلش در آن یکی دو دقیقه که خیلی

بیشتر از صد تومن می‌شد. (می‌خواهم بگویم چنین مردمان جالبی هستیم ما!) در «مهناز صابونچی» یک نمونه - و فقط یک نمونه‌ی کوچک - از این جروبحث‌ها را خواهید خواند.

هفت. برجسب‌زنی به دیگری

رزش‌داوری‌های غلط و بی‌پایه درباره‌ی افراد یا گروه‌های دیگر، یکی از خلیات ناشایستی است که تأسفانه در جامعه‌ی ما رواج بسیاری دارد. این‌که به خودمان اجازه می‌دهیم درباره‌ی دیگران، به راحتی قضاوت کنیم و به آن‌ها برجسب بزنیم و درباره‌شان با قاطعیت تصمیم بگیریم. این دیگری، گاه یک فرد است، گاه یک صنف، گاه یک قوم و گاه کل مردم یک شهر. شاید بتوان منشأ این رفتار را وجود نوعی حس خودبرتری و خودمحورانگاری دانست که در تعارف بسیاری‌مان به آن مبتلاییم. گفت‌وگوهای تاکسی، یکی از عرصه‌هایی است که در آن، این اخلاق ناپسند مجال بروز می‌یابد. در مأمور سیگاری خدا، نمونه‌هایی از این رفتار را خواندیم؛ از جمله در «خراب‌شده‌ی بی‌پدر». در مجموعه‌ی حاضر هم شاهد قضاوت‌های ادرست برخی افراد درباره‌ی اهالی دیگر شهرها هستیم؛ از جمله در «جمیله» و «سرحد» که همین‌جا از هموطنان و ساکنین شهرهایی که در این تاکسی‌نگاری‌ها موضوع قضاوت‌های نادرست و برجسب‌زنی بوده‌اند، بابت بازنشر این مطالب ناپسند عذرخواهی کنم. گرچه این میان این کتاب یک ضبط صوت را بازی کرده‌ام؛ یک آینه که کارش نمایاندن است و گزارش آنچه که در آن می‌گذرد.

من داستان‌نویس نیستم و مطالبی هم که در این مجموعه می‌خوانید داستان‌های من نیستند. من یک راوی‌ام و این‌ها روایت‌های مستند من اند از تجارب تاکسی‌سوارشدن در شهر؛ گرچه قالب روایت‌شان داستانی است.

کتاب حاضر، از نظر مؤلفش، یک اثر پژوهشی در حوزه‌ی جامعه‌شناسی ایرانی با

رویکرد پدیدارشناسانه است. دردمندانه باید گفت فضای علوم اجتماعی امروز ایران را دو جریان کلی به انحصار خود درآورده‌اند: یک دسته، اساتید، دانشجویان و پژوهش‌گرانی که در سیطره‌ی کمی‌گرایی و غلبه‌ی تحقیقات و روش‌های آماری و پیمایشی گرفتار آمده‌اند؛ و دسته‌ی دیگر، آن‌ها که به دام فلسفه‌بافی و نظریه‌پردازی‌های انتزاعی - که فاصله‌ای عمیق واقعیت اجتماعی جامعه‌ی موجود دارند - درافتاده‌اند. مخاطب دسته‌ی نخست، معمولاً مدیران - سیاسی یا - اداری و نهادهایی‌اند که هنر اصلی‌شان تخصیص اعتبارات پژوهشی است و نغدغه‌شان قالب کردن و به دیوار دفتر کار نصب کردن نمودارهای رنگی میله‌ای و دایره‌ای و آرایه‌های نمودار و ارقام به مقامات مافوق. و مخاطب دسته‌ی دوم هم - در بهترین حالت - دایره‌ی محاسبات خود پژوهشگران و دانشجویان و اساتید رشته‌های علوم اجتماعی و نشریات علمی - پژوهشی بی‌مخاطب و جسارتاً علی‌الغلب بی‌استفاده است و حداکثر علاقمندان مباحث نظری انتزاعی.

حاصل آن‌که بخش قالب توجهی از جامعه‌ی جامعه‌شناسان ما با موضوع کار و پژوهش‌شان یعنی جامعه و مردم خود سخن نمی‌گویند. آن‌ها را طرف صحبت و مخاطب خود نمی‌دانند و اساساً زبان‌شان را بلد نیستند. به قولی اصل است که بسیاری اوقات از فهم جامعه‌ی ایرانی عاجز می‌مانند و پیش‌بینی‌ها و تجزیه‌هایی که از رفتار مردم ارایه می‌دهند، با واقعیت مغایر است. من معتقدم تا زمانی که در برهه‌ی پیشرفته می‌چرخد، و انبان علوم اجتماعی ما از انبوه داده‌های عینی و تجربی خالی باشد، پس می‌تواند کیفی و تجربی سکه‌ی رایج فضاهای پژوهشی و دانشگاهی مرتبط نشود، و جامعه‌شناسان محل کارشان را از پشت میزهای اداره و دانشگاه و کتابخانه، به کف کوچه و خیابان شهر منتقل نکنند، انتظار کارآمدی پژوهش‌های اجتماعی، انتظاری نابه‌جا است، شعارهایی مثل «جامعه‌شناسی بومی» هم تا وقتی صرفاً در ایستگاه «کلیات و تعاریف» و مجادلات روی کاغذ و مصاحبه و یادداشت و مقاله توقف کرده‌اند، و تا وقتی به میدان تجربه وارد نشده و محک نخورده‌اند، راه به جایی نخواهند برد.

انجام تاکسی‌نگاری در چنین سبکی و انتشار نتایج آن در قالب کتابی با مخاطب عمومی، با هدف پرهیز از تن دادن به قالب‌های خشک و کلیشه‌ای دو گروه مذکور است. و برای همین اصراری ندارم - و نمی‌توانم داشته باشم - که مخاطب، این مجموعه را به عنوان اثری صرفاً پژوهشی بخواند. او می‌تواند اصلاً این تاکسی‌نگاری‌ها را منهای مقدمه‌ی اول و دهی آخرش بخواند؛ به عنوان یک مجموعه داستان حتماً. انتخاب با اوست.