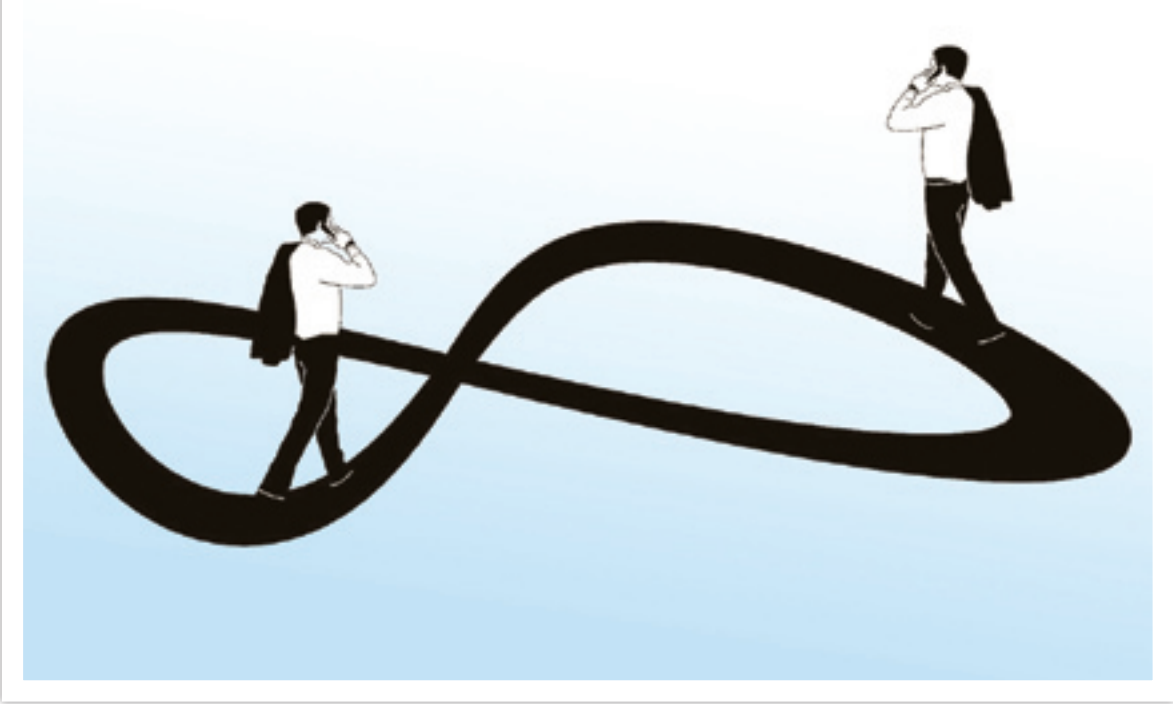


سبک رفتار



«مهارت، آگاهی یا باور» دعوی فلسفی درباره ماهیت عادت‌های ما

عادت‌ها هوشمندانه به ما کمک می‌کنند

■ تلخیص: سیمین جم

ما با عادت‌های مان شناخته می‌شویم و دیگران را هم با عادت‌های‌شان می‌شناسیم. نظم زندگی روزمره مسا، اینکه وقتی صبح بیدار می‌شویم چه کار کنیم و هر ساعت از روز را چطور بگذرانیم، به‌واسطه عادت‌ها ایجاد می‌شود، پس تعجبی ندارد که «عادت» موضوع تأملات فیلسوفان و روان‌شناسان فراوانی باشد، اما جای تأمل است که چرا غالباً نگاهی منفی به عادت‌ها داشته‌یم و آنها را ناآگاهانه، ناخوشایند، غیر عقلانی و حتی غیرانسانی دانسته‌ایم. پژوهش‌های جدید معتقدند شاید باید نگاهمان به عادت‌ها را عوض کنیم.

■ ■ ■

تمرین‌های هر روزه برای کنار آمدن با مشکلات

عادت‌ها زیربنای روال‌های کاری ما را می‌سازند که بخش اعظمی از زندگی روزمره‌مان را تشکیل می‌دهد. وقتی مزاحمتی نداشته باشیم، بدون اینکه لازم باشد هر لحظه از زیبایی دقیقی از کارهای مان داشته باشیم، آنها را انجام می‌دهیم. قهوه دم‌کردن سر صبح یا مترو س‌ر کار رفتن نیاز به هیچ درنگ یا تأمل هشیارانه‌ای ندارد. هورت در ریفس، فیلسوف در گذشته، در این باره گفته است که عادت‌ها بخشی از «تمرین‌های هر روزه‌مان برای کنار آمدن با مشکلات هستند.» همسو با این برداشت، فیلسوفان ذهن و دانشمندان علوم‌شناختی معتقدند عادت‌ها بسیار مکانیکی و پاسخ‌هایی تقریباً خودکار به نشانه‌های بیرونی هستند و خارج از کنترل ارادی‌مان اتفاق می‌افتند. وقتی می‌فهمیم عادت‌ها معمولاً مانع از این می‌شوند که از ظرفیت‌مان برای رسیدن به اهداف و خواسته‌های‌مان استفاده کنیم، احساس می‌کنیم مثلاً زندگی هر روزه به شکل بازتابی اتفاق می‌افتند، مثلاً این واخر خیلی از ما، از روی عادت، دست دراز کرده‌ایم تا با دیگران دست بدهیم- در حالی که می‌انستیم به خاطر کرونا نباید چنین کاری کنیم.

پیش‌پایافته‌ترین عادت‌ها هم هوشمندانه است

حتی پیش‌پایافته‌ترین عادت‌ها نیز حکایت از آگاهی بالایی دارند. در واقع، عادت‌ها معمولاً، به‌طرز آگاهانه‌ای، حساس به بافت هستند و سه قدری انعطاف‌پذیرند که می‌توانند به اهداف و پروژه‌های‌مان شکل دهند و از آنها حمایت کنند، مثلاً زندگی هر روزه در مسیری یکسان را در نظر بگیرید. شما می‌توانید هم‌زمان فکر کنید که چه اتفاقاتی در روز برای‌تان می‌افتد یا اینکه چطور باید انجام‌ندان کاری را سه رئیس‌تان توضیح دهید- در عین حال، به راحتی در مسیر برانید تا به مقصد برسید، ولی با اینکه تقریباً به‌شکل خودکار زندگی می‌کنید، این کار به‌طور هوشمندانه‌ای با پیچیدگی‌های موقعیتی هماهنگ می‌شود، مثل اینکه راننده جلویی آهسته تا باند می‌رود یا اینکه چراغ کی سبز یا قرمز می‌شود. امروزه محققان برای آنکه جنبه آگاهانه عادت‌ها را بررسی کنند، آنها را سازوکارهایی غیرهوشمندانه نمی‌بینند، بلکه آنها را به‌عنوان گونه‌ای از باور در نظر می‌گیرند. معمای عادت‌ها در این است که هم باید پذیریم ضد آگاهی‌مان عمل می‌کنند و مسا را سه بیراهه می‌برند و هم باید جنبه هوشمندانه‌شان را توضیح دهیم.

چرا حل این معما باید برای‌مان مهم باشد؟ متفکران بزرگ، از قبل از ارسطو، همواره انسان را به‌خاطر توانایی‌اش در تشکیل باور‌ها و تنظیم هوشمندانه آنها، حیوانی منطقی در نظر گرفته‌اند. در این نگاه، تشکیل عادت‌های خوب حیاتی است، ولی وقتی عادت‌ی شکل گرفت، دیگر نمی‌توان آن را آگاهانه قلمداد کرد، اگر بخواهیم تعامل‌بندی‌مان را با جهان آگاهانه قلمداد کنیم، باید در تفسیرمان از منطقی بودن انسان تجدیدنظر کنیم. همچنین سؤالات مهمی را چه به برداشت‌مان از هوشمندی حیوانات به وجود خواهد آمد.

آیا عادت یک مهارت است؟

«گیلبرت ریل» در کتاب معروفش «فهموم ذهن» (۱۹۴۹)، آگاهانه بودن عادت‌ها را قوی‌ارد می‌کند. (شاید بعضی‌ها، با وجود دانستن

این موضوع تعجب کنند، چراکه فیلسوفان معمولاً رایل را طرفدار قدیمی این دیدگاه می‌دانند که رفتار هوشمندانه همیشه تحت هدایت دانش نظری نیست.) او عادت را صرفاً سازوکاری بدون فکر می‌داند. او آشکارا کارهایی را که از روی عادت انجام می‌شوند در برابر رفتارهای آگاهانه و ماهرانه قرار می‌دهد و ادعا می‌کند «چوهره هر عادت این است که یک کار صرفاً تکرار کار قبلی باشد». از دید او عادت صرفاً واکنشی غیر آگاهانه و خام‌دستانه به جهان است.

«کلر کار لایل» در کتاب «در باره عادت» (۲۰۱۴) اشاره می‌کند که در طول تاریخ، بسیاری از فیلسوفان ذهن مطرح از جمله باروخ اسپینوزا، ایمانوئل کانت و همین برداشت را که می‌گوید، عادت غیر آگاهانه است و «تنزل دادن زندگی است و خودانگیختگی و سرزدگی را به روالی مکانیکی تقلیل می‌دهد.» حتی امروزه نیز محققانی همچون سوزانا رامرزویز کایا و تام فرروز با برداشتی رایج از عادت در حیطه‌های مختلف علوم‌شناختی معتقدند عادت را «الگوهای ثابتی از رفتار» می‌دانند که نشانه‌های بافتی باعث فعال‌شدن‌شان می‌شوند.

کسی که طرفدار این برداشت مکانیکی از عادت است و آن را غیر آگاهانه می‌داند، ممکن است بگوید معمایی که در بالا طرح کردیم اشتباه است. عادت هر چه باشد احمقانه است! بر اساس این نگاه، هر گاه عادت‌ها را هوشمندانه بدانیم، آنها را با مهارت اشتباه گرفته‌ایم. در نتیجه، مثال‌هایی که در ساراه عادت هوشمندانه زدیم (مثل رانندگی هر روزه در یک مسیر که به ما اجازه می‌دهد حتی موقعی که فکر مان درگیر موضوعات نامربوط است، به محل کارمان برسیم)



رانندگی هر روزه در مسیری یکسان را در نظر بگیر ید. شما می‌توانید هم‌زمان فکر کنید که چه اتفاقاتی در روز برای‌تان می‌افتد یا اینکه چطور باید انجام‌ندان کاری را به رئیس‌تان توضیح دهید- در عین حال، به راحتی در مسیر برانید تا به مقصد برسید، ولی با اینکه تقریباً به‌شکل خودکار زندگی می‌کنید، این کار به‌طور هوشمندانه‌ای با پیچیدگی‌های موقعیتی می‌رود یا اینکه چراغ کی سبز یا قرمز می‌شود. امروزه محققان برای آنکه جنبه آگاهانه عادت‌ها را بررسی کنند، آنها را سازوکارهایی غیرهوشمندانه نمی‌بینند، بلکه آنها را به‌عنوان گونه‌ای از باور در نظر می‌گیرند. معمای عادت‌ها در این است که هم باید پذیریم ضد آگاهی‌مان عمل می‌کنند و مسا را سه بیراهه می‌برند و هم باید جنبه هوشمندانه‌شان را توضیح دهیم.

چرا حل این معما باید برای‌مان مهم باشد؟ متفکران بزرگ، از قبل از ارسطو، همواره انسان را به‌خاطر توانایی‌اش در تشکیل باور‌ها و تنظیم هوشمندانه آنها، حیوانی منطقی در نظر گرفته‌اند. در این نگاه، تشکیل عادت‌های خوب حیاتی است، ولی وقتی عادت‌ی شکل گرفت، دیگر نمی‌توان آن را آگاهانه قلمداد کرد، اگر بخواهیم تعامل‌بندی‌مان را با جهان آگاهانه قلمداد کنیم، باید در تفسیرمان از منطقی بودن انسان تجدیدنظر کنیم. همچنین سؤالات مهمی را چه به برداشت‌مان از هوشمندی حیوانات به وجود خواهد آمد.

بسیاری از مهارت‌ها عادت‌ها را در بر می‌گیرند، مثلاً کسب مهارتی جدید در ورزش، معمولاً، چیزی نیست جز فرایند پرورش یک عادت حرکتی جدید از طریق تمرین مکرر. از سوی دیگر، عادت‌ها هم معمولاً شامل مهارت‌ها می‌شوند، مثلاً به عادت سوت‌زدن موقعی که حوصله‌تان سر رفته است فکر کنید. این کار نیاز به مهارت بالایی دارد، به‌طوری که در برخی موارد نوعی تخصص موسیقایی به شمار می‌رود. به این دلایل، تمایز قائل شدن میان مهارت و عادت، به‌طوری که عادت را اساساً فاقد مهارت یا هوشمندی بدانیم، اشتباه است.

برداشت عقل‌گرایانه از عادت‌ها

عده‌ای دیگر، مثل جیسون استنلی فیلسوف، از برداشتی عقل‌گرایانه حمایت می‌کنند که بر اساس آن، عادت‌ها به این دلیل هوشمندانه هستند که نوعی «باور تثبیت‌شده» درباره راه‌های رسیدن به هدفی مشخص به شمار می‌روند، مثلاً چند هفته که به سر کار جدید بروم، باوری جدید پیدا می‌کنم مبنی بر اینکه از چه مسیری می‌توانم با موفقیت به اداره برسم. هر روز که این مسیر را بروم، این باور، به‌تدریج، خودکار و ناھشیار می‌شود. در این مرحله، دیگر نیاز نیست هشیارانه تصمیم بگیرم از کدام مسیر به سر کار بروم، بلکه باوری ناھشیار مرا به مسیر درست هدایت می‌کند. هر چه باور ناھشیار مستحکم‌تر شود، نسبت به مواهد مخالف، مقاومت بیشتری از خود نشان می‌دهد، مثلاً شاید حتی بعد از اینکه فهمیدم و واقعاً قانع شدم که مسیر بهتری هم برای رفتن به سر کار وجود دارد، باز هم تصادفاً از همین مسیر بروم. عقل‌گرایان معتقدند عادت، باور مستحکم‌شده‌ای از همین جنس است. کسی که به چنین دیدگاهی باور دارد می‌تواند این باور سنتی را که منطقی بودن انسان را وابسته به باور می‌داند حفظ کند، ولی این دیدگاه عقل‌گرایانه که عادت را نوعی باور می‌داند، به جنبه هوشمندانه عادت‌ها توجه نمی‌کند و از این حیث دارای مشکلاتی جدی است.

نقش مهارت‌های ادراکی در هدایت عادت‌ها

هم برداشت‌های مکانیکی و هم برداشت‌های عقل‌گرایانه از عادت نمی‌توانند به‌خوبی توضیح بدهند که عادت‌ها چگونه رفتار هوشمندانه را ایجاد می‌کنند. این برداشت‌ها مشکل ریشه‌ای



مشترکی دارند. آنها نقش محوری ادراکات را در نظر نمی‌گیرند؛ نقشی که فیلسوفان سنت‌های پدیدارشناختی و عمل‌گرای نیز بر آن صحه گذاشته‌اند. وقتی نقش ادراکات در هدایت عادت‌ها را می‌پذیریم، می‌توانیم جنبه هوشمندانه عادت‌ها را توضیح دهیم، بدون آنکه نیاز باشد به آنها بر چسب باور بزنیم. به نظر در ریفس، تخصص مسا در عادت‌های روزانه‌مان

سبک زندگی

سبک زندگی ۸۸۴۹۴۷۱

نگاه



عادت‌های عجیب رانندگی در کشورهای مختلف جهان

فرمانروایی گوسفند‌ها در جاده‌ها!

■ نیره محمودی

شاید خیلی شنیده باشید که کشور ما یکی از پرخطرترین رانندگی‌ها و بی‌نظم‌ترین ترافیک‌را در مقایسه با سایر کشورهای دنیا دارد، اما بهتر است به عادت‌ا پرخطر رانندگی در سایر کشورها نیز نگاهی بیندازیم. در برخی از این کشورها گاهی رفتارهایی مشاهده می‌شود که فقط مختص آن کشور است و مردم و رانندگان سایر نقاط دنیا با آنها بیگانه هستند. در زیر برخی عادت رانندگی در کشورهای دیگر را برشمردایم که خواندنش خالی از لطف نیست.

■ «چین» نشانه‌گیری مسافران توسط رانندگان

آداب رانندگی هنوز در چین مراحل اولیه خود را طی می‌کند. تعداد خودروها با سرعتی سرسام‌آور در این کشور در حال افزایش است، در نتیجه گاهی اوقات ترافیک ممکن است بی‌نظم باشد و رانندگان رفتارهایی غیرمنتظره از خود بروز دهند. یکی از عادت‌های رایج این است که رانندگان تاکسی و اتوبوس گاهی با بوق زدن وسایل نقلیه خود را به سمت عابران پیاده نشانه می‌گیرند تا آنها را سریع‌تر از مسیر خارج کنند.

■ «فرانسه» پارک زوری کی میان دو خودرو

در شهرهایی مثل پاریس که خانه‌های قدیمی هستند و برای حفاظت از بافت قدیمی شهر، اجازه بازسازی ساختمان‌های قدیمی صادر نمی‌شود، یافتن محل پارک در خیابان دغدغه همیشگی رانندگان است، به همین دلیل در فرانسه معمول است که رانندگان وسایل نقلیه برای پارک کردن خودرو در یک فضای تنگ، خودروهای جلویی و عقبی را با توسل به روش‌های مختلف به حرکت درمی‌آورند.

■ «آلمان» همه بزرگ‌راه‌ها مسیر مسابقه است

آلمان تنها کشور در اروپاست که بدون هیچ محدودیت سرعتی می‌تواند در بزرگ‌راه‌های آن رانندگی کنید، بنابراین وقتی در اتوبان آلمان رانندگی می‌کنید، متوجه می‌شوید مسابقات اتومبیلرانی به مسیرهای مسابقه معروفی مانند نوربرگ رینگ محدود نمی‌شود و برای یک رانندگی بدون دردسر باید همیشه خود را از مسیر مسابقه (لاین اول) خارج کنید.

■ «کنیا» کاربردهای عجیب چراغ راهنما

در این کشور اگر پشت فرمان خودرو ناگهان با سنگ یا تپه‌ای زباله وسط خیابان مواجه شدید، باید باوق به سایر رانندگان هشدار دهید. همچنین چراغ راهنما به جای هشدار در مورد گردش راننده به راست یا چپ، معمولاً بیشتر برای اجازه گرفتن از خودروی جلویی برای سبقت به کار گرفته می‌شود. در جاده‌های پارک نیز معمولاً خودروها راهنمای سمت راست خود را با توجه به پاسخ‌های عادت‌ی وسیع و دقیقی ادراک می‌کنیم که احتمال به‌کارگیری‌شان را داریم. از این دید عمل‌گرایانه، عادت‌ها نه تنها بازتاب‌های صرف نیستند، بلکه جنبه‌های از پاسخ‌های احتمالی به محیط هستند که گرچه شرایط آنها را محدود می‌کند، ولی واقعاً متأثر از جهان اطراف‌مان هستند. دویی انکار نمی‌کند که عادت‌ها تقریباً همیشه به افکارمان سيطره می‌یابند.

جنبه‌های انعطاف‌پذیر عادت‌ها را باور کنیم

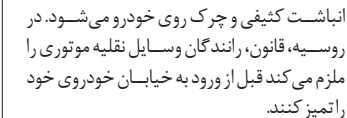
فیلسوفان ذهن امروزه مرتباً هشدار می‌دهند که نباید در دام دوگانگی بین فرایندهای هوشمندانه و اختیاری و غیرهوشمندانه خودکار بیفتیم. دنیل

کامنن روان‌شناسی است که طرفدار دیدگاه‌های پردازش دوگانه است. در این دیدگاه مغز به دو «سیستم» مجزا تقسیم می‌شود که یکی عادت‌ی، ناھشیار و سریع است و دیگری آهسته، هشیار و تأملی، اما حتی کامنن و روان‌شناسی مثل او نیز سال‌هاست اذعان کرده‌اند این تصویرهای دوگانه بسیار ساده‌انگارانه هستند. یک راه برای گریز از چنین دوگانه‌انگاری‌ای توجه به این نکته است که عادت‌ها، با اینکه می‌توانند اهدافمان را مخدوش کنند، می‌توانند کاملاً حساس به بافت باشند. برای اینکه حساس بودن عادت‌ها به بافت را در نظر بگیریم، لازم است بپذیریم مهارت‌های ادراکی در هدایت عادت‌های‌مان نقشی محوری دارند. دیدگاه منسوخی وجود دارد که عمل هوشمندانه را همیشه تحت هدایت درک عقلانی از باورهای آگاهانه می‌داند. وقتی جنبه‌های انعطاف‌پذیر عادت را باور کنیم، می‌توانیم خود را از این دیدگاه منسوخ جدا کنیم.

■ **نقل و تلخیص از: وب‌سایت ترجمان نوشته: یان رابر تسونیس و کانسونوری میهار / ترجمه: محمد حسن شریفیان / مرجع: سایکی**



یکی از عادت‌های عجیب اما دلپذیر رانندگی در آفریقای جنوبی این است که رانندگان، به سبقت خودروی عقبی واکنش منفی نشان نمی‌دهند و حتی در صورت امکان کنار می‌کشند تا به راحتی سبقت بگیرد.
انتظار این است خودروی سبقت گیرنده پس از سبقت چراغ چشمک خطر عقب را به علامت تشکر روشن کند



خصوصاً با افزایش میزان تصادفات ناگهانی در ایالت‌های مختلف این کشور شدت گرفته است. به‌طور میانگین هر ۷/۵ دقیقه یکبار روپدای ناگهانی از نظر رانندگی رخ می‌دهد. همچنین امریکا یکی از معدود کشورهایی است که به ۱۴ ساله‌ها اجازه رانندگی می‌دهد.
■ «ترکیه» رانندگی یا چراغ خاموش
رانندگی در جاده‌های ترکیه ممکن است خطرناک باشد، زیرا مردم ترکیه اغلب از نشانگرها، چراغ‌های راهنمایی، علائرن پیاده، علائم و محدودیت‌های جاده بی‌زارند. همچنین تا جایی که می‌شود نباید در شب رانندگی کرد، زیرا در مسیرهای کوهستانی ترکیه چراغ‌ها یا زنده‌های محافظ کمی وجود دارد. نکته دیگر اینکه از رانندگان ترک انتظار نداشته باشید چراغ‌های جلوی خود را در شب روشن کنند.
■ «پورتوریکو» هرج و مرج ملایم در رانندگی
فرهنگ رانندگی در پورتوریکو به سمت هرج و مرج ملایم گرایش دارد. هنگام ترافیک، عبور و مرور در شانه خاکی جاده به هیچ وجه غیرعادی تلقی نمی‌شود. پس از اینکه خودروها به آمبولانس‌ها یا خودروهای پلیس اجازه سبقت می‌دهند، معمولاً رانندگان سیر به سر پشت این خودروهای امدادی قطار می‌شوند تا به سرعت به مقصد برسند.
■ «شیلی» رانندگی به عشق سرعت
اگر عاشق سرعت هستید و احترام به قانون چندان برای شما اهمیت ندارد، کشور شیلی بهترین گزینه است. بسیاری از مردم این کشور پشت فرمان بیش از هر چیزی به فشردن روی پدال گاز تمایل زیادی دارند و به هر چه که در این راه دست و پای‌شان را بینند، بی‌توجه هستند، مثلاً بدون زدن راهنما از خطوط خارج می‌شوند و به ندرت در مورد دوچرخه‌سواران آداب رانندگی را رعایت می‌کنند.
■ «هند» قوانین رانندگی روی کاغذ
قوانین رانندگی در هند فقط روی کاغذ نوشته شده‌اند و کمتر کسی را پیدا می‌کنید که آنها را رعایت کند. وقتی وارد خیابان‌های هند می‌شوید، افسران راهنمایی و رانندگی را مشاهده می‌کنید که با یک بویغرم خاکسی رنگ تندتند در حال نوشتن جریمه رانندگی برای رانندگان هستند و رانندگان هم برای‌شان مهم نیست چقدر جریمه می‌شوند، چون میزان جریمه اصولاً خیلی پایین است.
۹ در صد خیابان‌ها و راه‌های اصلی و فرعی بزرگ در این کشور پر است از دستفروشان و ترافیک موتوروی‌ها و اتوبوس‌هایی که حتی روی سقف‌شان هم مسافر نشسته است.
■ «بلژیک» تخلف غیر ممکن است
هزینه جریمه رانندگی در کشوری مانند بلژیک به قدری گران است که رانندگان جرئت نمی‌کنند از قوانین سرپیچی کنند و سیستم رانندگی و پلیس رانندگی در بلژیک به قدری به‌روز و آنلاین است که تخلف را عملاً غیر ممکن کرده است.
■ «روسیه» جریمه برای خودروهای کثیف
در روسیه رانندگی با خودروی کثیف جریمه دارد. بعضی روس‌ها ترجیح می‌دهند در زمستان که رانندگی سخت‌تر است، خودروی خود را در پارکینگ نگه دارند، چون رانندگی در روزهای زمستان باعث انباشت کثیفی و چرک روی خودرو می‌شود. در روسیه، قانون، رانندگان وسایل نقلیه موتوروی را ملزم می‌کند قبل از ورود به خیابان خودروی خود را تمیز کنند.
■ «بريستان» هزینه سنگین رانندگی
اخیراً و پس از گذشت سال‌ها در عربستان سعودی با تغییر قوانین، امکان دریافت گواهینامه برای زنان هم مهیا شده است، با این حال، زنان متقاضی برای گرفتن گواهینامه باید هزینه بیشتری در مقایسه با مردان بپردازند. این هزینه برای مردان حدود ۱۲۰ دلار، اما برای زنان بین ۵۰۰ تا ۵۰۰ دلار است. همچنین زنان قبل از شرکت در امتحان رانندگی، باید ۲۰ تا ۱۲۰ ساعت بیشتر آموزش تئوری و عملی ببینند