

هنر در مترو

نوشته ماریان اشتروم

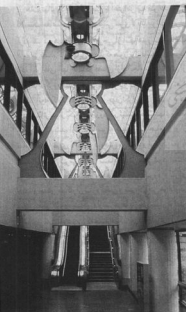


در سال ۱۸۶۳ احداث اولین خط مترو در لندن با عنوان راه آهن متروپولیتن اعتبار بی سابقه‌ای به پایتخت انگلستان داد. برای شهری چون لندن، داشتن «راه آهن شهری» (که بعد «متروپولیتن» و بعد هم «مترو» نامیده شد) نشانهٔ تجدد و پیشرفت به حساب می‌آمد. یک قرن بعد، در سال ۱۹۶۳، بیست و هشت شهر در جهان از راه آهن زیرزمینی برخوردار شدند، و امروزه تعداد این شهرها به حد بیست می‌رسد و احتمالاً تا پایان قرن حاضر تعداد «متروپلهای» جهان به صد و پنجاه نیز خواهد رسید.

این پدیدهٔ جدید در واقع نوعی تحول زیبایی‌شناسانه در زندگی شهری به وجود آورد. طراحی اولین ایستگاههای مترو ظاهراً به عهدهٔ یک معمار بوده است. از طراحان آن عصر، به عنوان مثال، می‌توان از آنتوان کتریشی نام برد که سی و شش ایستگاه راه آهن شهری وین را طراحی کرده، یا لسلوی و گرین که طراح پنجاه ایستگاه آنترگراند در لندن بوده و هنکدرگیمبار فرانسوی که صد و چهل و بیست و پنج ایستگاه متروی پاریس را طراحی کرده است. در بوداپست، بازده ایستگاه مترو - موسوم به فولدالانی، اولین متروی قارهٔ اروپا پس از انگلستان - تنها یک طراح داشته است. اما بعدها ساختن مترو به صورت گروهی و به باری چند مهندس انجام شد. ایستگاههای فعلی به صورت بون قالی و یکبارچه و بناهای بسیار دقیق ساخته شده است.

جنبهٔ زیبایی‌شناسی مترو نیز در دهه‌های اخیر مورد توجه قرار گرفته و در حال حاضر برای احداث یا حتی ترمیم و بازسازی مترو، چه در آسیا و چه در آمریکا و اروپا، از طراحان و معماران متعددی دعوت می‌شود تا از این طریق، یعنی کار دسته‌جمعی، نتیجهٔ بهتری عاید شود. مشارکت در ساختن مترو مسلماً برای هر معمار و طراح اعتبار و منزلتی در پی می‌آورد. در مورد هنر و مترو باید گفت که مترو ارتباطش را با هنرها حفظ کرده است. که البته این ارتباط گاهی ممکن است کمدوم با حاشی

پایین، سمت راست ایستگاه
«سرتانو فسکاپا» در مسکو.
پایین، سمت چپ: ایستگاه
«سوییک ساترال» در آتلانتا
(امریکا).
پایه ایستگاه «ولسترا اسکون»
در استکهلم (سوئد).





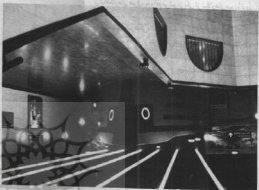
است. بعد است که مسافری، حتی اگر نتواند اسم ایستگاه را بخواند در یافتن ایستگاه مورد نظر اشتباه کند با احتمالاً کم فود.
در این خصوص، ایستگاه هانکار در متروی بروکسل (بلژیک) را باید ذکر کرد. نقاشی‌های روی دیوار و سقف این ایستگاه شکلهایی خشن و رنگهای گرم و زنده دارند که در مجموع بیننده را سخت تحت تأثیر قرار می‌دهند. توانایی در ایجاد ارتباط با بیننده در این اثر عظیم (از روزه سوم ویل، و با عنوان زمانه ما) بسیار چشمگیر است. نقاشی مزبور صانع از آن شده است که فضای معماری و حجمهای زمخت و تپیل بتونی، بر تزئینات و معماری داخلی سنگینی کند.

بازی نور

در متروی نودتوی کانادا، اگر گذرمان به ایستگاه «گشکر» بپسند تو جمعان بیش از هر چیز به نور و نحوه نورپردازی معطوف می‌شود. طاق‌بندیهای دارای شیشه‌های منقوش که به هنرمندی رسنا لئاندر با رنگهای زنده نقاشی شده و عنوان «شادی» برای آن برگزیده شده،

نور خیره‌کننده‌ای را بر فضای ایستگاه مسمی‌نمایند. در ایستگاه یورگدیل، ایستگاه دیگری از متروی این شهر، هنرمندی به اسم مایکل هاپین نمایش بدیعی از نور خلق کرده که بی‌شبهت به قوس و قزح نیست. دنباله این قوس و قزح، که با استفاده از لامپهای فلورسنت ایجاد شده، در دو سوی طاق‌بندیها ادامه می‌یابد و با ورود و خروج واکنش‌های مترو، روشن می‌شود. این کار بدیع در زمینه‌ی نور، جلوه‌ی تازه‌ای به معماری بخشیده است.

منظر طبیعی این نوع جلوه‌های نور در متروی آتلانتا (آمریکا) نیز باعث شده تا بین آثار تجسمی (مجسمه‌ها) و معماری مستور (از طراحانی چون ریونولمز و پارتیز) هماهنگی بیشتری ایجاد شود. در ایستگاه سوپیک سانتر، زیر سقف شیشه‌ای و فسوس‌دار، دو ستون باریک حایل شده است که سقف را نگه می‌دارد. پلی فروتنه، طراح این مجموعه، برای اینکه از خشونت فضای مزبور بکاهد، دو صفحه فولادی بزرگ مانند را، که نقاشی هم شده، به سه قوسه‌ای هم‌بسر فسر از ستونهای حایل تعبیه کرده که هر یک بیش از ۲۵ متر ارتفاع و ۲۱ تن وزن دارد. تابش نورهای داخلی و نیز بازتاب نورها بر اجزای این مجموعه رنگارنگ، بدون استفاده از نور خورشید، جلوه‌ی بظیری از رنگ و نور پدید آورده است.



یکجانبه باشد و ما نمونه‌هایش را در ایستگاههای متروی کشورهای مختلف دیده‌ایم؛ ولی در اغلب موارد ارتباط هنر با هنر، ارتباطی است واقعی و در همان نگاه اول دریافت می‌شود که بین طراح با هنرمندان (هنرهای تجسمی) رابطه‌ای متقابل مستفاد باید از وجود داشته است.

ایستگاههای غارگونه - ایستگاههای نقاشی شده

در باره راه و تناسب هنر با مترو، نخست باید از ایستگاههای غارگونه متروی استکهلم (سوئد) نام برد. این ایستگاهها که در مجموع یک سوم از کل ایستگاههای سوئد را تشکیل می‌دهند اغلب با سازهایی عمیق (بین بیست تا چهل متر) در دل سنگهای سخت گرانیت شکل گرفته‌اند. هر ایستگاه مهر و نشان یک یا چند هنرمند را با شکلهای چشمگیر بر خوه دارد، پس آنکه شادمانی بین‌شان باشد. ساختار ظاهری و همچنین منظر و شکلهای تجسمی و فضای داخلی الهام گرفته از محیط و فضای بیرونی همان ایستگاه است. به عنوان مثال، در ایستگاه «استابویه» ساختار کلی تزئینات با عناصری که بیانگر تاریخچه ورزش است شکل گرفته. سبک و سیاق تزئینات داخلی هر ایستگاه بسیار ساده و بی‌بیریه و به راحتی قابل درک

۱۶۰: ایستگاه «پورت دو لیل» در شهر لیل (فرانسه).
پایین: ایستگاه «هانکار» در بروکسل (بلژیک).

سال جامع علوم انسانی

کاخ و دقینه

بعضی از ایستگاههای مترو در مسکو به کاخهای زیرزمینی شبیه‌اند. نمونه بارز این نوع ایستگاههای مجلل، ایستگاه «کوسوسومولسکیا» است که در دهه پنجاه و به سبک پاروک ساخته شده و نورپردازی مسورکننده‌ای دارد. تسچوسف، کورکورین و زاپرلوت نمایا طراحان این ایستگاه بوده‌اند. از بین جدیدترین ایستگاهها می‌توان از ایستگاه «سراتوفسکیا» نام برد که طراحی آن در ۱۹۸۳ به عهدهٔ خسانت آبروشینا بوده است. نورپردازی و ایجاد نورهای بازتابی در ایس فضای زیرزمینی، عظمت کلیساهای گوتیک را به سادگی می‌آورد. ایستگاه «آوتوو» در سن پترزبورگ نیز با رواقهای باشکوهش بی‌شابهت به قصر نیست.

یکی از مفاخر شهر لیل (در فرانسه) راه آهن شهری جدیدی است. موسوم به متروی «خیالی» که تماماً اتوماتیک است و نیازی به راننده یا متروبان ندارد. آثار هنری موجود در ایس مترو، مثل بسیاری از متروهای جدید، عظمت خاصی به فضای مترو داده است.

ایستگاه متروی «آوتوو» در پاریس را، با نمونه‌های (البته بدلی) از شاهکارهای هنری، به واقع می‌توان یکی از تالارهای موزهٔ لورر قلندار کرد. ایس ایستگاه، در سال ۱۹۶۷ به عنوان نمونه‌ای از ایستگاههای «فرهنگی» شناخته شد. در متروی شهر رم، بر خلاف متروی لورر، عناصر تزئینی اصلی اند؛ طاق‌قماهای متروی «زمینی» با کاشیهای اصیل و قدیمی ساخته شده‌اند. مسزوی شپس لیون (در فرانسه) با اشیاء و عناصر گالو-رومی تزئین شده است. اشیای میزبور در جریان حفاریهای متروی پایتخت قدیم فرانسه (لیون) کشف شده و بعد هم در ویترین متروی لیون - ایستگاه «بلکوره» - به نمایش گذاشته شده‌اند. معماری متروی شهر مکزیکو از زیبایی خاصی برخوردار است. در ایستگاه «پینو سوزآره» هیچ مسافری نیست که با دیدن بغایای یکی از معابد آزتکی لب به تحسین نگشاید. فضا و معماری کنسلی ایستگاه، با در نظر گرفتن شکل و ساختار این معبد ساخته شده است. گرد آوردن آثار هنری (خواه قدیم و خواه جدید) در مترو روز به روز رایجتر می‌شود. از ده سال پیش در لندن برای بازسازی یا حتی بازبرایی متروها همان الگوی متروی قدیم (آندرگراند) را انضمام می‌دهند. در متروی پاریس و همچنین در راه آهن زیرزمینی (تو-پان) آلمان، که همواره محل نمایشگاههای متعدد هنری است، همین رویه دنبال شده است.

راه راه آهن زیرزمینی ویژگی مربوط به خود را دارد. سفالهای قدیمی و مشهور کنتور برتغال در ایستگاههای متروی لیسون کمانکان درخشندگی خود را حفظ کرده‌اند. سایبری نیوربورگ در تمام خطوط هنوز زیبایی و جذب و جوش ده سال پیش را دارد. از راه آثار هنری در ایستگاههای مترو، از نوعی که در بیستون مشاهده می‌شود، در دیگر متروها نیز رواج یافته است. متروی شهر شیکاگو (موسوم به لوپ) هم که سیرهایش در سطح زمین و روی پلهای طویل هوایی است، همچنان منظر قديمی او را حفظ کرده است.

و سرانجام بد نیست از متروی جدید هنگ کنگ نیز یاد کنیم که مسافرانش در واقع افشار ثروتمند جامعه‌اند. چون هم کرایهٔ بسیار گزانی دارد و هم بسیار مجلل و «لوکس» است. در این شهر، مترو عمومی نیست و برخلاف ویژگی اصلی اش، برای خواص ساخته شده است؛ حال آنکه مترو از همان آغاز اختراعش که با قوهٔ بخار کار می‌کرد و با همان دود و بخار نیز در «تاریخچهٔ وسایط نقلیهٔ عمومی» ثبت شد، برای ایاب و تعاب عمومی و برای استفادهٔ همگان به حرکت در آمد.



بالا: ایستگاه «آوتوو» در سن پترزبورگ. وسط: یکی از ایستگاههای متروی بیجینگ (چین). پایین: ایستگاه «پینو سوزآره» در مکزیکو. بالای معبد مقدون، متعلق به دورهٔ پیش از کشف آمریکا.

حالیان کشورم

خانم اشرفوم (منوگ سوش، ستم فرانسه) استاد تاریخ هنر، توریسته و عکاس، اخیراً نمایشگاهی از آثارش را تحت عنوان «هنر - هنر - هنر و معماری در متروی شهرها» برگزار کرد. نامبرده علاوه بر مقالات متعددی که تاکنون در مطبوعات بین‌المللی به چاپ رسیده، صاحب تألیفاتی نیز هست. از جمله: هنر همگانی، نقاشیهای دیواری مدرن، نقاشیهای مردمی و سانس آثار گروهی، زاگ دالان، پاریس - ۱۹۸۱، مترو - هنر در متروی شهرها (انتشارات ل. واسیل، بروکسل - ۱۹۸۷)، مترو - هنر در متروی شهرها، هنر و معماری در متروی شهرها (زاگ دالان، پاریس - ۱۹۹۰).