

## شهر زیرزمینی

زهره شریفی

گرچه در مواردی واگن‌هایی وجود داشت که گران‌تر یا مخصوص طبقات مرفه جامعه بود که البته باید پول بیشتری برای سوار شدن به آن‌ها پرداخت می‌کردند اما به هر صورت مردم در ایستگاه‌ها خواسته و ناخواسته در کنار یکدیگر و شاهد زندگی هم بودند؛ مانند امروز که ایستگاه‌های مترو پر از مسافرانی است که یکی از اعیان‌ترین نقطه شهر به قصد خرید به بازار بلورفروش‌ها در جنوبی‌ترین نقطه شهر می‌رود و دیگری از مرکز شهر برای گردش و تفریح به شمالی‌ترین منطقه شهر که محل رفت و آمد طبقات بالاتر است، بدون آن که هیچ یک مرزی را در بین این مناطق احساس کنند، به غیر از تغییر در پوشش و نوع و جنس لباس‌ها که ناخواسته نمایان است. چرا که مسیر حرکت این قطارها زیر زمین است که در آن از شهر و نمایش‌های در و دیوار و خانه و... خبری نیست.

جالب است بدانیم محل گذر این قطارهای زیرزمینی یعنی همان تونل‌های به ظاهر ترسناک، زمانی پناهگاه مردم هم بود. داستان آن برمی‌گردد به زمان جنگ جهانی دوم که بسیاری از ساکنان شهرهای دارای مترو برای در امان ماندن از بمباران دشمن به این تونل‌ها پناه می‌بردند و برایشان حکم پناهگاه را داشت.

متروی لندن به عنوان یکی از قدیمی‌ترین متروهای جهان با وجود ایستگاه‌های بزرگ با قابلیت ورود و خروج همزمان تعداد زیادی مسافر در زمان جنگ جهانی دوم به عنوان پناهگاه استفاده می‌شد یا متروی معروف مسکو که به عنوان شاهکاری در عرصه هنر و فرهنگ در جهان شناخته شده و به واقع موزه‌ای زیرزمینی است که باید از آن دیدن کرد.

این پروژه بزرگ در دوران شوروی زیر نظر «استالین» تحت عنوان «کاخ‌هایی برای مردم» ساخته شد؛ چنان‌که در عین زیبایی و شکوه، کاملاً کاربردی است و یکی از شلوغ‌ترین متروهای دنیا به حساب می‌آید.

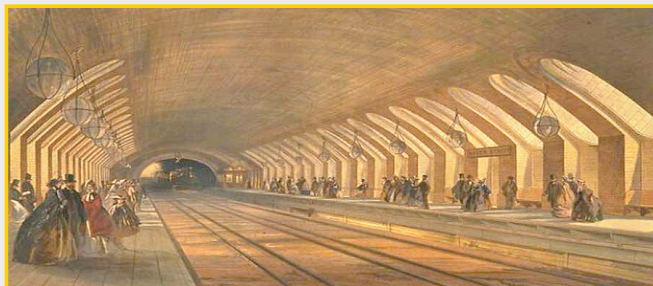
در زمان جنگ جهانی دوم، ایستگاه‌های این مترو پناهگاه مردم بود و هنوز هم در بعضی از ایستگاه‌های آن، ردی از تاریخ جنگ را می‌توان حس کرد. در واقع آنچه در زمان جنگ بر شهر مسکو سایه انداخته بود همه در ایستگاه‌های مترو قابل مشاهده است؛ از حال و هوای مردم شهر گرفته تا پناه آوردن به ایستگاه‌ها در زمان حمله‌های هوایی. حتی شخص استالین که خود اولین مسافر این قطار بود جلسات دولتی‌اش را همراه با نمایندگان در ایستگاهی که در زمان خودش طراحی شده بود، برگزار می‌کرد. یکی دیگر از قدیمی‌ترین متروهای جهان که به غیر از کاربرد حمل و نقل، از همان بدو تأسیس به عنوان نمایشگاهی از هنرنمایی هنرمندان برجسته معروف شد و البته هنوز هم هست، مترو پاریس است.

این مجموعه از بدو تأسیس یعنی ۱۹۰۰ میلادی، نمادی از مدرن‌سازی و رشد و پیشرفت شهر زیبای پاریس بود که هم‌زمان با پنجمین نمایشگاه جهانی در این شهر راه‌اندازی شد. ساخت این مترو تا جنگ جهانی اول به سرعت گسترش یافت و با آن که شروع جنگ جهانی دوم، توسعه آن را دچار وقفه کرد اما بعد از گذر از این دوره بحران، باز به همان سرعت گذشته، مسیر پیشرفت را طی کرد تا امروز که به عنوان یکی از زیباترین و پرسرعت‌ترین مجموعه قطارهای زیرزمینی در جهان شناخته شده است.

تمام این نمونه‌ها نشان می‌دهد که سازندگان اولیه مترو و ادامه‌دهندگان راه آنان کم‌کم متوجه شدند این مجموعه که به واقع یک شهر زیرزمینی است می‌تواند فضای مناسبی برای تعاملات فرهنگی، هنری، علمی و از همه مهم‌تر اجتماعی باشد.

در همین کشور خودمان هم با چند بار استفاده از متروی شهر تهران، متوجه این تعاملات و تأثیرات می‌شویم تا جایی که می‌توانیم امیدوار باشیم شاید روزی برسد که مترو در ایران هم مانند بسیاری از کشورهای جهان بیش از کاربرد اصلی‌اش یعنی جابه‌جایی مسافران، بستری مفید و مناسب برای انجام فعالیت‌های متنوع و تأثیرگذار فرهنگی و اجتماعی باشد.

علت این نامگذاری، بخاری بود که از دودکش آن خارج می‌شد. در واقع «ماشین دودی» را می‌توان در اصل نخستین خط تراموای در ایران دانست که با وجود دو ایستگاه، تهران را به شهری یا همان شاه‌عبدالعظیم می‌رساند. با راه افتادن قطارهای مترو و قبل از آن تراموا که به صورت واگن‌هایی جدا اما پیوسته به هم مسافران را در سطح شهر جابه‌جا می‌کردند فضایی ایجاد شد که مردم از هر طبقه بدون تفاوت در هزینه پرداختی، کنار هم نشسته یا ایستاده به مقصد برسند.



تصور کنید یک روز صبح از خواب بیدار شده و متوجه می‌شوید هیچ وسیله حمل و نقل عمومی شهری یعنی اتوبوس، تاکسی خطی و مترو وجود ندارد و شما هم هیچ وسیله نقلیه شخصی ندارید که از آن استفاده کنید. چه اتفاقی می‌افتد؟! نه تنها ترسناک که برای روزگاری که ما در آن زندگی می‌کنیم غیرممکن است بتوانیم حتی یک ساعت هم با این شرایط در محیط شهری زندگی کنیم، آن هم در شهرهای بزرگ که ساکنانشان عادت کرده‌اند برای جزئی‌ترین خرید سوار بر مرکبی شده و تا رسیدن به مقصد کمتر قدم بردارند!

اما این تصور ترسناک چند صد سال پیش، نه تنها برای مردم امری عادی بوده است که حتی تصور هم نمی‌کردند روزگاری برسد که وسیله نقلیه‌ای چون «مترو» به چند ساعت و حتی کمتر، آن‌ها را از شمالی‌ترین نقطه شهر به جنوبی‌ترین یا برعکس - که هر کدام دنیای متفاوتی از زیستن است - برساند.

از ترکیب دو کلمه «حمل و نقل» این طور برمی‌آید که جابه‌جایی انسان‌ها و کالاهای مورد نیازشان، اصلی‌ترین هدف این مجموعه است و در ساختاری فنی و مهندسی تعریف می‌شود. اما این روزها داستان حمل و نقل آن هم در محدوده مناطق شهری که با نام «وسایل نقلیه عمومی» تعریف می‌شود، فرق بسیاری کرده و تبدیل به یک مسأله اجتماعی مهم شده که می‌تواند در جزئی‌ترین مسائل زندگی انسان‌ها تأثیرگذار باشد.

در این بین مترو به عنوان یک وسیله نقلیه تندرو که نقاط مختلف شهر را به هم وصل کرده است، جدا از تأثیرات زیست‌محیطی، اقتصادی، فرهنگی و حتی روانی، به نظر جامعه‌شناسان، تغییرات بنیادینی در رفتار، کردار و شیوه‌های انجام کارهای روزمره مردم ایجاد می‌کند و مهم‌تر از همه ارتباطات و حرکت جمعیت‌های انسانی در درون شهرها را تحت تأثیر خود قرار می‌دهد؛ چنان‌که سبب ایجاد تغییراتی در زندگی روزمره افراد شده است. از آن جمله می‌توان به شکل‌گیری فضایی متفاوت برای برقراری روابط اجتماعی میان طبقات مختلف جامعه تا انجام فعالیت‌های فرهنگی و اقتصادی اشاره کرد.

مطمئناً مؤسسان مترو زمانی که برای اولین بار به فکر راه‌اندازی یک شبکه حمل و نقل تندرو برای جابه‌جایی مسافران شهری افتادند هیچ فکر نکرده بودند که این مجموعه زیرزمینی فرصتی برای تبادل فرهنگی و اجتماعی و اقتصادی و سیاسی میان مردم جامعه از هر طبقه اجتماعی خواهد شد، چرا که وقتی قرار است هر روز در هر واگن، افرادی با فرهنگ‌ها و جایگاه‌های اجتماعی و اقتصادی مختلف، در طول یک سفر هر چند کوتاه بدون هیچ برتری و با پرداختن هزینه‌ای یکسان کنار هم باشند ممکن است در حد یک گفتگوی ساده وارد تعامل با یکدیگر شده و از حال و روز هم تا رسیدن به مقصد با خبر شوند و شاید با این تعاملات، قضاوت‌های نادرستی که هر کدام درباره دیگری که آن‌ها را بالاتر یا پایین‌تر از خود می‌دانند دارند، تغییر کرده و شناختی مهربان‌تر نسبت به یکدیگر پیدا کنند.

مترو یا همان قطار برقی زیرزمینی که تاریخ اولین راه‌اندازی آن به ۱۶۰ سال پیش در لندن برمی‌گردد با هدف سرعت بخشیدن به جابه‌جایی مسافران به راه افتاد. البته قبل از آن استفاده از «تراموا» به عنوان یک وسیله حمل و نقل تندرو شهری رواج داشت که حدود ۲۱۶ سال پیش یعنی چندین سال قبل‌تر از مترو در انگلستان استفاده می‌شد و جایگزین درشکه‌هایی بود که مسافران را در مسیرهای مشخص جابه‌جا می‌کردند.

تراموا ابتدا با اسب و سپس توسط موتور بخار و موتور الکتریکی روی ریل‌هایی در سطح شهر رانده می‌شد. جالب است بدانیم در ایران هم قبل از راه افتادن مترو به شکل امروزی، برای اولین بار ۱۵۰ سال پیش چنین وسیله‌ای که بین مردم آن زمان به «ماشین دودی» معروف بود راه‌اندازی شد.