

---

# ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΣΤΟΝ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟ

---



**UNDER GROUND**

ΠΕΤΡΟΥ ΑΝΔΡΟΝΙΚΗ- ΦΑΙΔΡΑ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Κύριο Θανάση Μουτσόπουλο, για τις εύστοχες κατευθύνσεις και την πολύτιμη βοήθεια που μου προσέφερε, κατά τη διάρκεια της εργασίας, καθώς και την οικογένειά μου για την απaráμμιλη στήριξη όλων αυτών των χρόνων.

PHOTOGRAPH BY KAROLINA SKISCIM



# ΤΟ METRO ΣΤΟΝ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟ

Ψυχολογικές & Ψυχαναλυτικές Καταστάσεις στην χωρική εμπειρία του Metro

Πέτρου Ανδρονίκη - Φαίδρα

Επιβλέπων  
Μουτσόπουλος Αθανάσιος

Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών  
Πολυτεχνείο Κρήτης

ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ 2019-2020

Χανιά , Δεκέμβρης 2019





CHAMBER  
NEW YORK STREET



01|ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1	Απαρχές του υπογείου χώρου Οικειοποιήσεις & χρήσεις	1
-----	--	---

02|ΜΕΤΡΟ & ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ

2.1	Η δημιουργία της Μητρόπολης Πρώτη εμφάνιση του metro	14 16
2.2	Τυπολογίες Metro	17
2.2.1	Metro και δημόσιος χώρος	17
	To metro ως σταθμός αστικών οδών	17
	To metro ως σταθμός υπεραστικών μεταφορών	20
	To metro ως ορόσημο της πόλης	21
	To metro ως μέρος εμπορικού κέντρου	35
	To metro ως ενδιάμεσος χώρος [όρια&μεταβάσεις]	37
2.2.1	Χάρτες Διαμετακόμισης & λογότυπα	43
2.3	Η φαινομενολογία του Metro	47
	Metro και ετεροτοπία	49
	Οι χρήστες - συμπεριφορές & ψυχολογία	51

03|ΜΕΤΡΟ & ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΣ

3.1	Ενταξη του υπογείου χώρου στον κινηματογράφο To metro ως σκηνικό στις αφηγηματικές ταινίες	55
3.2	Δίπολα Ψυχολογικών & ψυχαναλυτικών καταστάσεων	57

3.2	Δίπολα Ψυχολογικών & ψυχαναλυτικών καταστάσεων	57
-----	---	----

KATAΔΙΩΞΗ & ΔΙΑΦΥΓΗ	59
The French Connection	62
The Warriios	63
Skyfall	66
Le Samourai	71
Joker	75
Film Noir	77
ΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟΣ & ΑΣΦΑΛΕΙΑ	79
Creep	82
Speed	86
Taking Pelham one two three	89
Subwaystories : Tales from the Underground	91
ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΡΑΥΜΑ & ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΜΝΗΜΗ	95
Moebius	99
ΑΝΟΙΚΕΙΕΣ ΠΟΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ	103
ALTER EGO	
Subway	107
Les Amants du Pont - Neuf	111
Kontroll	115
Συμπεράσματα	123

04|ΠΗΓΕΣ

Βιβλιογραφία	125
Αρθρα & Περιοδικά	128
Ερευνητικές εργασίες & Papers	129
Ηλεκτρονικές Πηγές	130
Πηγές & περιγραφές εικόνων	131
Φιλμογραφία	140





A  
S  
T  
O  
R

P  
L  
A  
C  
E

NEW YORK

01

1.1 Απαρχές του υπογείου χώρου  
Οικειοποιήσεις & χρήσεις

ΕΙΣΑΓΩΓΗ



ΟΙΚΕΙΠΟΙΗΣΕΙΣ & ΧΡΗΣΕΙΣ



ΕΞΟΡΥΞΕΙΣ ΑΙΜΑΤΙΤΗ  
Υπόγεια Μεταλλεία



ΥΠΟΓΕΙΟΙ ΔΡΟΜΟΙ  
ΛΑΤΡΕΙΑΣ

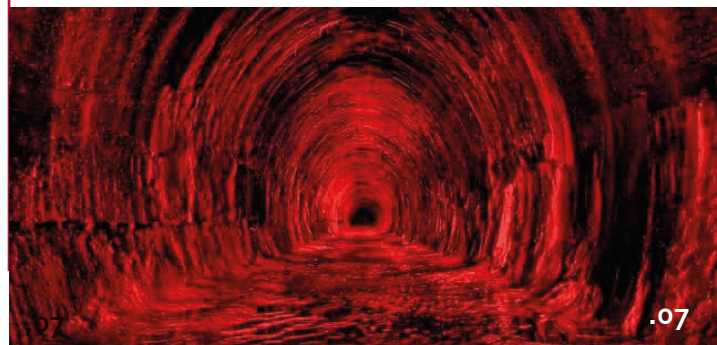


ΥΠΟΓΕΙΑ ΚΑΤΟΙΚΗΣΗ  
Υπόγειες πόλεις

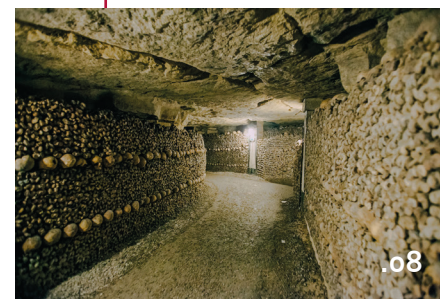


ΥΠΟΝΟΜΟΙ  
Υπόγεια αδρευτικά συστήματα

ΜΥΘΟΛΟΓΙΑ  
Η γη ως πάνω κόσμος & ο Άδης ως κάτω κόσμος



ΚΑΤΑΚΟΜΒΕΣ



METRO  
Πρώτοι υπόγειοι Μητροπολιτικοί Σταθμοί





## 1.1 | ΑΠΑΡΧΕΣ ΥΠΟΓΕΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΣΕΙΣ & ΧΡΗΣΕΙΣ

Το υπόγειο αποτελεί έναν ανεξερεύνητο κόσμο που αλληλεπιδρά με χώρους κάτω από την επιφάνεια της γης, προκαλώντας συναισθήματα, όπως ο μυστικισμός και το δέος. Πρόκειται για το ανέγγιχτο, το κρυμμένο, αυτό που είναι φυσικό, αλλά και ταυτόχρονα πολύ απόκοσμο. Συγκινεί, προκαλεί, διεγείρει την φαντασία αλλά ταυτόχρονα φοβίζει και δημιουργεί περίεργα συναισθήματα στον άνθρωπο. Ο φόβος των εγκάτων, ο τρόμος για κάτι το άγνωστο και ξένο καθώς και η έλλειψη χωροχρονικής αντίληψης αποτελούν πρόκληση και καλλιεργούν την ανάγκη για εξερεύνηση και ανακάλυψή του.

### ΑΡΧΑΙΚΗ ΕΠΟΧΗ

#### ΜΥΘΟΛΟΓΙΑ

Το μοτίβο της μετάβασης από έναν ανοικτό και οικείο χώρο σε ένα σκοτεινό υπόγειο και τρομακτικό μέρος φαίνεται να διεγείρει και να προσελκύει τους ανθρώπους από την ανάπτυξη των αρχαίων ακόμα πολιτισμών. Η πρώτη μορφή εκδήλωσής του εντοπίζεται με ποικίλους τρόπους και μορφές στην μυθολογία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το θέμα της καθόδου στον Άδη, όπως περιγράφεται στον Αρχαιοελληνικό μύθο του Ορφέα. [1] Η έννοια της καθόδου στον κάτω κόσμο υποστηρίζεται από ένα κοινό μυθολογικό πλαίσιο, σχεδόν για όλους τους πολιτισμούς και αναφέρεται είτε στον θάνατο ενός ανθρώπου είτε στην είσοδο ενός ανθρώπου - θεού ή ανθρώπου - στον κόσμο των νεκρών [2] Στην πορεία και το μέλλον των πόλεων η σχέση αλληλεπίδρασης και αλληλεξάρτησης, θα θεωρηθεί αναγκαία για την σωστή λειτουργία και ανάπτυξη τόσο του κόσμου πάνω και αυτού κάτω από την επιφάνεια της γης.

#### ΥΠΟΓΕΙΑ ΜΕΤΑΛΛΕΙΑ

Από την αρχή των ιστορικών χρόνων, οι κάτοικοι και οι εργάτες εκμεταλλεύτηκαν το υπόγειο χώρο για εξόρυξη και διεργασία μετάλλων. Αρκετά σημαντική και μεγάλη διαδικασία αποτέλεσε η εξόρυξη του διακοσμητικού αιματίτη, η οποία ξεκίνησε το 40.000 π.Χ.

#### ΤΟΠΟΙ ΛΑΤΡΕΙΑΣ

Ακόμα σε πολλές χώρες, οι κάτοικοι είχαν δημιουργήσει ένα σύστημα λατρείας κάτω από την επιφάνεια της γης, διότι θεωρούσαν πως έτσι επικοινωνούσαν αποτελεσματικότερα με τους θεούς. Χαρακτηριστικότερο παράδειγμα αποτελούν οι δρόμοι λατρείας που δημιουργήθηκαν στην Μάλτα στις αρχές του 5.000 π.Χ.

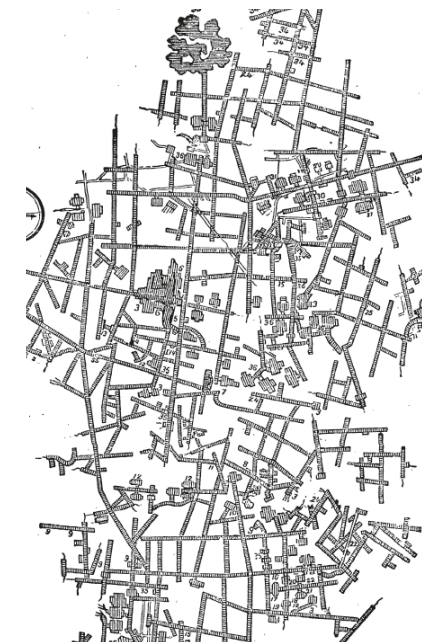
[1] Τόσο ο μύθος του Ορφέα, όσο και αυτός της Περσεφόνης αποτελούν δύο αντιπροσωπευτικά παραδείγματα της σχέσης του πάνω και κάτω κόσμου στην Μυθολογία, καθώς αποτελούν μία εύστοχη αναπαράσταση της ζωής, του θανάτου και της αλλαγής.

[2] Το βασίλειο του Άδη αντιπροσωπεύει έναν σκοτεινό και απόμακρο χώρο, όπου διαμένουν οι νεκροί και όλοι οι ζωντανοί φοβούνται να πλησιάσουν. Στην παράδοση της Μυθολογίας μπορεί κανείς να βρει πολλούς συμβολισμούς του αρχέτυπου της καθόδου στον Κάτω κόσμο.

### 2ΟΣ ΑΙΩΝΑ Μ.Χ

#### ΚΑΤΑΚΟΜΒΕΣ

Μετά τον 2ο αιώνα μ.Χ., οι άνθρωποι ξεκίνησαν να χρησιμοποιούν τις κατακόμβες, οι οποίες ευλόγως αποτέλεσαν ένα από τα κυριότερα αρχιτεκτονικά μνημεία που εμφανίζονται υπό του εδάφους. Πρόκειται για υπόγεια κοιμητήρια, είτε ατομικά είτε κοινοτικά, σκαμμένα στην γη, τα οποία περιέχουν περίπλοκά και δαιδαλώδη συμπλέγματα διαδρόμων και κεντρικών θαλάμων [3]. Οι κατακόμβες, με κυριότερα παραδείγματα, τα ευρήματά τους που διασώθηκαν στην Ρώμη, φτάνουν έως και τους έξι ορόφους, με αποτέλεσμα να δημιουργούν μία υπόγεια *Νεκρόπολη*. Οι διάδρομοί τους είναι μακρόστενοι με επίπεδο δάπεδο και συνήθως διαθέτουν ημικυλινδρική οροφή. Η ατμόσφαιρα και η αίσθηση μέσα σε αυτές δεν είναι καθόλου ευχάριστη, καθώς ο χώρος είναι πολύ περιορισμένος και ο φωτισμός και αερισμός μη ικανοποιητικοί.



[3] Η λέξη κατακόμβη, που ήταν αρχικά τοπικός και γεωγραφικός όρος, αντικατέστησε τη λέξη κοιμητήριο, και δόθηκε για πρώτη φορά στο κοιμητήριο του Αγίου Σεβαστιανού | San Sebastian, το οποίο βρίσκεται έξω από τα παλιά τείχη της Ρώμης. Από τότε, η ονομασία αυτή γενικεύτηκε, και δόθηκε σε όλα τα υπόλοιπα υπόγεια κοιμητήρια.



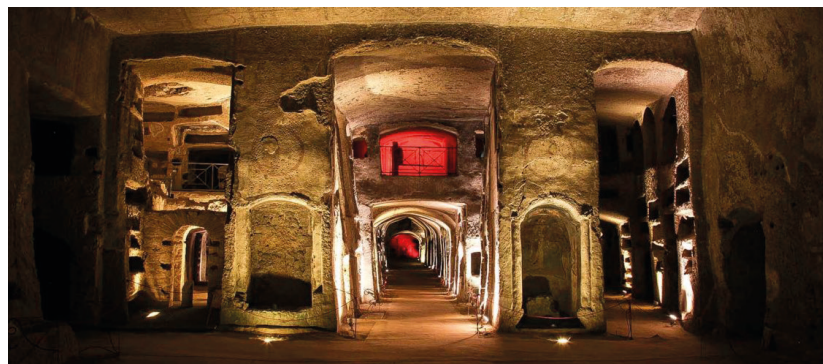
18ΟΣ ΑΙΩΝΑ Μ.Χ

## ΥΠΟΓΕΙΑ ΚΑΤΟΙΚΗΣΗ

Η χρήση του υπογείου χώρου ως τόπο κατοίκησης είναι αναγνωρισμένη και ευρέως διαδεδομένη από την παλαιολιθική ακόμα εποχή, όπου οι άνθρωποι κατοικούσαν στα σπήλαια. Η υπόγεια κατοίκηση ωστόσο, εξελίχθηκε κατά το πέρασ των χρόνων, οι άνθρωποι οικειποιήθηκαν τον υπόγειο χώρο και ξεκίνησαν να δημιουργούν δίκτυα και συστήματα κάτω από την επιφάνεια της γης. Ανασκαφές αποδεικνύουν την ύπαρξη μεγάλου αριθμού υπόγειων πόλεων, χρονολογημένων από πολύ παλιά. Υπόγειες πόλεις, όπως τα συγκροτήματα της ευρύτερης περιοχής της Καππαδοκίας και η υπόγεια πόλη Derinkuyu, διέθεταν αποθήκες, πηγές και φρεάτια εξαερισμού, που καθιστούσαν εφικτή την μακροχρόνια παραμονή των ανθρώπων σε αυτές. Ενα ακόμα χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Υπόγεια πόλη της Νάπολης, η οποία αποτέλεσε το βασικό και πρωταρχικό στάδιο κατακόρυφης ανάπτυξης της πόλης. Σαράντα μέτρα κάτω από τους χαρακτηριστικούς και ζωντανούς δρόμους του Ιστορικού Κέντρου της Νάπολης, βρίσκεται ένας απομονωμένος, σκοτεινός, απομακρυσμένος από τον χρόνο χώρος, ο οποίος παράλληλα συνδέεται πολύ ισχυρά με την πάνω πόλη. Αποτελεί την καρδιά της Νάπολης και ο τόπος από τον οποίο γεννήθηκε η πόλη. Είναι ξεκάθαρο και σαφές πως οι υπόγειες κατασκευές, χρησιμοποιούνταν και ως καταφύγιο, κυρίως για θρησκευτικούς λόγους αλλά και εξαιτίας των επιδρομών. Η χρήση του υπογείου όμως, διαφοροποιείται και αποκτά μία διαφορετική και ιδιαίτερη σημασία, στα τέλη του 18ου αιώνα, καθώς ξεκινά να αποκτά μία πιο αντιπροσωπευτική εικόνα της σύγχρονης ζωής. Συνδυάζοντας την περίεργη γοητεία και την κρυμμένη αλήθεια, το υπόγειο είναι ένας χώρος, λιγότερο άμεσος και περισσότερο απειλητικός από τον κόσμο πάνω από τη γη.



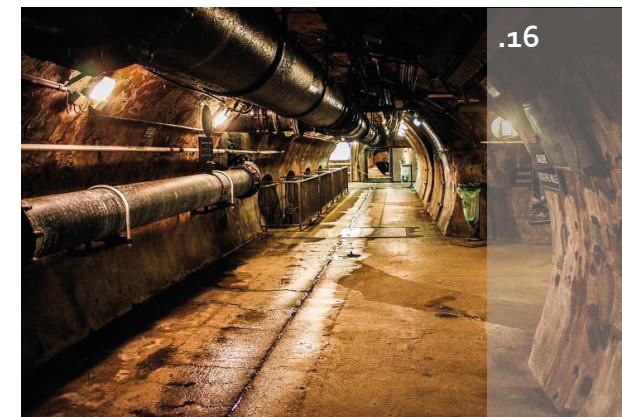
.13 .14  
.15



1850

## ΥΠΟΝΟΜΟΙ

Από τα μέσα του 19ου αιώνα, τα πρώτα υπόγεια συστήματα υπονόμων ξεκίνησαν να κατασκευάζονται. Στην πόλη του Παρισιού, ένα από τα σημαντικότερα αστικά κέντρα εκείνης της εποχής, το 1850 κατασκευάστηκε ένα από τα πρώτα και πιο αποτελεσματικά συστήματα υπονόμων, το οποίο συνεχώς επεκτεινόταν. Στην σύγχρονη πόλη υπάρχουν περίπου 2000 χιλιόμετρα υπόγειων tunnel, τα οποία παοτελούν ένα απόκοσμο αντίγραφο του λαβυρίνθου των δρόμων της πόλης πάνω από την επιφάνεια της γης, με αποτέλεσμα κάθε παρισινός δρόμος να διαθέτει και την υπόγεια στοά του, η οποία λειτουργεί ως κατοπτρικό είδωλό του στον υποχθόνιο υπόγειο κόσμο. Η περίπτωση των υπονόμων, είναι αρκετά ιδιαίτερη και ιδιάζουσα, καθώς από καθαρά πολιτικής απόψεως και μόνο αποτελούσε έναν επικίνδυνο τόπο. Ήταν το μη εμποτευόμενο και ανεξερεύνητο μέρος, που φιλοξενούσε τους ανεπιθύμητους εχθρούς της εξουσίας και της τάξης. Ιδιαίτερα στους, διεξήχθησαν μερικές από τις πιο αιματηρές μάχες και συγκρούσεις, παγκοσμίως. Η αποχέτευση των λυμάτων ωστόσο, δεν ήταν η μόνη λειτουργία των υπογείως στοών και αγωγών. Επειτα από μακροχρόνιες διαδικασίες κατασκευής και εξυγίανσης, τόσο κυριολεκτικής όσο και μεταφορικής [4] οι υπόνομοι κατάφεραν να μεταβληθούν από αντικείμενο φόβου και απέχθειας, σε θαυμαστή τεχνολογική κατασκευή. Αυτό είχε ως συνέπεια, οι άνθρωποι να κατεβαίνουν, με οργανωμένες επισκέψεις, με σκοπό να παρατηρήσουν την βικτωριανή τεχνολογία που βρισκόταν πολύ υψηλότερα από την βρωμιά τη δυσιдайμονία, το σκοτάδι και τον φόβο.



[4] Σύμφωνα με τον Viktor Hugo, η αναμόρφωση του ρυπαρού και σκοτεινού υπογείου κόσμου αφορούσε ταυτόχρονα και την εξυγίανση του ηθικού εκφυλισμού και της πολιτικής αναταραχής.



Η Βιομηχανική επανάσταση, η αλλαγή των κοινωνικών ηθών, οι διάφορες πολιτικές ζημώσεις, οι επιστημονικές ανακαλύψεις και η ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας οδήγησαν την αστική ζωή σε ισχυρές αλλαγές. Κατά συνέπεια, πολύπλοκα συστήματα αποχέτευσης , σήραγγες χρησιμότητας καθώς και υπόγειοι θάλαμοι αποθήκευσης αποτέλεσαν στοιχεία του σύγχρονου τοπίου αντικαθιστώντας το τοπίο των σπηλαίων και των ορυχείων, με αποτέλεσμα ο αρχαίος αλλά και ο σύγχρονος υπόγειος χώρος να συγκλίνουν σε έναν χώρο που αντικατοπτρίζει πλέον την καθημερινή ζωή της πόλης, Αφήνοντας πίσω τα όρια της μυθολογίας, της υπόγειας κατοίκησης και των υπόγειων αποχετευτικών συστημάτων, η ανάγκη για την κατανόηση ενός υπογείου, ανεξερεύνητου και πολύπλοκου κόσμου μετέτρεψε του υπογείους χώρου σε πηγή έμπνευσης , για πολλά ήδη τέχνης, όπως η λογοτεχνία, η ποίηση και βέβαια ο Κινηματογράφος.

ΛΟΓΟΤΕΧΝΙΑ

Ο Φίοντορ Ντοστογιέφσκι, στο βιβλίο του 'Το Υπόγειο' χρησιμοποιεί την έννοια του υπογείου χώρου μεταφορικά , καθώς δεν περιγράφει αναγκαστικά τη ζωή κάποιου ανθρώπου που μένει σε υπόγειο χώρο, αλλά αντίθετα εστιάζει στην ψυχολογική κατάσταση ενός ανθρώπου που αρνείται τους γύρω του , ζει μόνος του και νιώθει περιθωριοποιημένος και απομονωμένος από την κοινωνία. Το συναίσθημα της ασωτερικότητας και του μυστικισμού, που επιβάλλουν οι χώροι κάτω από τη γή, αποτελεί χαρακτηριστικό τους στοιχείο και ο Ντοστογιέφσκι το εκμεταλλεύεται εύστοχα, τοποθετώντας τις λειτουργίες της σκέψης, του μυαλού και της ψυχής του αντι - ήρωα. Ο καθένας μπορεί να νιώσει τα συναισθήματα της εσωτερικής ανακάλυψης και τους μυστικισμού, χωρίς όμως να έχει πάντα τη δυνατότητα να το μοιραστεί με τους γύρω του, με αποτέλεσμα να βυθίζεται στις σκέψεις , τα συναισθήματα και γενικότερα τον ψυχικό του κόσμο.

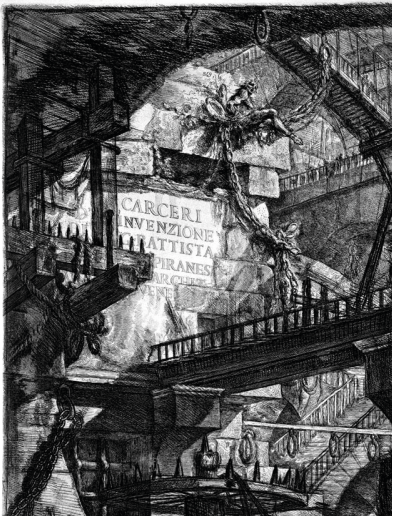
Fyodor Dostoevsky  
Το Υπόγειο  
-1864-



.18

ΖΩΓΡΑΦΙΚΗ

Όσων αφορά την τέχνη, ο καλλιτέχνης, χαράκτης και αρχιτέκτων Giovanni Battista Piranesi, στο έργο του " Carceri d ' Invenzione || Imaginary Prisson" , εκμεταλλεύεται τις χωρικές ποιότητες του υπογείου και τις επιδράσεις ενός τέτοιου χώρου στον ψυχικό κόσμο του ανθρώπου στις "φανταστικές φυλακές" του. Στην συλλογή του υπάρχουν 16 έργα ζωγραφικής που απεικονίζουν την εικόνα της υπόγειας φυλακής και αποτυπώνουν έναν τεράστιο υπόγειο χώρο, βυθισμένο στο σκοτάδι , ο οποίος περιλαμβάνει σκάλες, γέφυρες και επιβλητικά μηχανήματα. Αυτά , αποτελούν φανταστικές λαβυρινθικές δομές, οι οποίες χαρακτηρίζονται για την ιδιαίτερη αίσθηση φωτός που αποδίδουν και φανερώνουν τις ρομαντικές και σουρεαλιστικές επιρροές του δημιουργού. Η χρήση του υπογείου χώρου στην συγκεκριμένη περίπτωση, υποδηλώνει έντονα την αίσθηση της παρακμής, της πτώσης και της απομόνωσης. Σύμφωνα με τον καλλιτέχνη, οι διαφορετικοί άνθρωποι ανήκουν σε διαφορετικούς χώρους, με αποτέλεσμα, οι φυλακισμένοι, οι "κατώτεροι" και εγκλωβισμένοι δηλαδή άνθρωποι, οι οποίοι δεν προσφέρουν τίποτα στην κοινωνία, αφού είναι ικανοί μόνο να τη βλάψουν και να την μολύνουν, πρέπει να κρύβονται στο κατώτερο επίπεδο, το υπόγειο.



.19

Giovanni Battista Piranesi  
Imaginary Prisons  
- 1745 | 1750 -

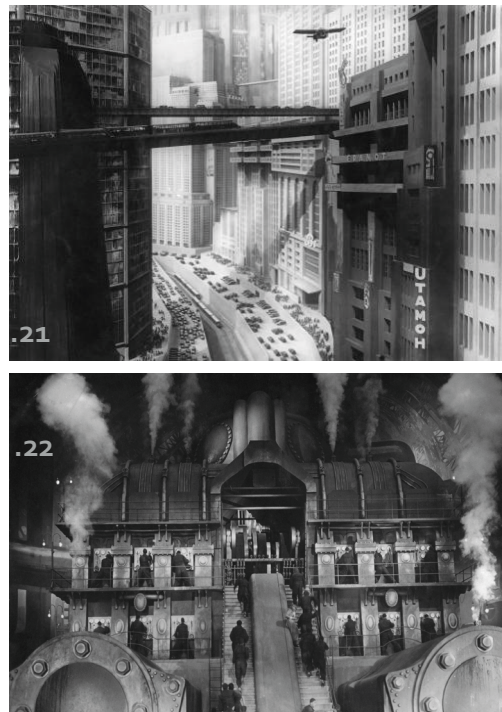
ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΣ

Ο υπόγειος χώρος στον κινηματογράφο έχει χρησιμοποιηθεί σε πολλές περιπτώσεις και με διαφορετικές και ποικίλες έννοιες. Η πρώτη εμφάνιση του χώρου κάτω από την γη στον κινηματογράφο έγινε με την ταινία Metropolis. [5] Στην ταινία προβάλλεται η ταξική διάκριση και ο διαχωρισμός της κοινωνίας σε δύο κατηγορίες. Οι πλούσιοι και ισχυροί κάτοικοι της πόλης τοποθετούνται πάνω από τη γη και ζουν σε πολυτελείς ουρανοξύστες, ενώ οι εργάτες ζουν, δουλεύουν και παλεύουν για τη ζωή, στα έγκατα, κάτω από την επιφάνεια της γης. Η υπόγεια πόλη των εργατών, διαθέτει πολλά και βαθιά επίπεδα, τα οποία αποκαλύπτονται σταδιακά κατά την εξέλιξη της πλοκής της ταινίας.

[5] Το Metropolis αποτελεί μία γερμανική εξπρεσιονιστική ταινία του 1927, η οποία χρησιμοποιεί το πλαίσιο της επιστημονικής φαντασίας, με σκοπό να διερευνήσει ένα αρκετά σημαντικό θέμα, αυτό της κοινωνικής κρίσης μεταξύ των εργαζομένων και των ιδιοκτητών του Καπιταλισμού.



## ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΣ



Fritz Lang  
Metropolis  
-1927-

Είναι πλέον κατανοητό, πως ο υπόγειος χώρος αποτελεί αντικείμενο απασχόλησης όλων των ειδών της τέχνης και όχι μόνο, από την αρχαιότητα μέχρι και σήμερα. Μεγάλος αριθμός έργων, δημιουργήθηκε με σκοπό να απεικονίσουν, να εξηγήσουν και να προσεγγίσουν τον υπόγειο χώρο, άλλοτε κυριολεκτικά και άλλοτε αλληγορικά. Στον μυστηριώδη και σκοτεινό αυτό τόπο, ο χρόνος αποκτά διαφορετική σημασία και οι αλλεπάλληλες αλλαγές που πραγματοποιούνται πάνω από την επιφάνεια της γης τον αφήνουν ανέγγιχτο και αναλλοίωτο. Αν σε κάποια περίπτωση, ο υπόγειος χώρος χαρακτηρίζεται από το σκοτάδι, και ο χώρος πάνω από την επιφάνεια της γης από το φως, τότε το δίπολο “φως&σκοτάδι”, ανάγεται σε αυτό του καλού και του κακού, αφού το “φως”, έχει επικρατήσει να χαρακτηρίζει οτιδήποτε έχει σχέση με την αλήθεια, τη γνώση και το ορθό, ενώ αντίθετα η μεταφορική σύγχυση<sup>[6]</sup> όσον αφορά το “σκοτάδι” και κατ’ επέκταση το υπόγειο, προκαλεί φόβο και αποστροφή προς αυτό.

[6] Παπούλιας Χρήστος, ΥΠΕΡΤΟΠΟΣ : ΔΥΟ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ, εκδόσεις Futura, Αθήνα 1999

.23

Υστερα όμως από τους υπονόμους, τις κατακόμβες, την υπόγεια κατοίκηση και τους υπόγειους χώρους Λατρείας, σε αυτό το δαιδαλώδες, σκοτεινό και πολύπλοκο χώρο κάτω από την επιφάνεια της γης, έρχεται και επισυνάπτεται και το σύστημα υπόγειων σιδηροδρομικών σταθμών metro. Το Metro αποτελεί την πιο σύγχρονη μορφή λαβυρίνθου στο χώρο κάτω από τη γη, ολοκληρώνει την εικόνα της σύγχρονης πόλης και ανεπιφύλακτα συνδέεται με την δημιουργία των Μητροπόλεων.





Cooper  
Union

COOPER  
UNION  
NEW YORK

## 02

- 2.1 Η δημιουργία της Μητρόπολης
- 2.2 Τυπολογίες Metro
- 2.3 Η φαινομενολογία του Metro

# ΜΕΤΡΟ & ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ

## 2.1 | Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ ΕΝΤΑΞΗ ΤΟΥ METRO ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ - 19ος ΑΙΩΝΑΣ

Η περίοδος κατά την οποία ο υπόγειος χώρος και η πόλη κάτω από το έδαφος συνδέθηκε με την αρχιτεκτονική και γενικότερα με τον δημόσιο χώρο εντοπίζεται τον 19ο αιώνα, όταν η πόλη που γνωρίζουμε ως τότε, μεγαλώνει και μετατρέπεται σε Μητρόπολη. Η έλλειψη χώρου και η τάση για ομοιομορφία οδήγησε τον άνθρωπο στην απομόνωση, ενώ οι καρποί της Βιομηχανικής Επανάστασης προσφέρουν έναν εντελώς μηχανικό τρόπο ζωής μακριά από όσα γνώριζε ο άνθρωπος μέχρι τώρα. Η ομοιομορφία στο πλήθος, ο αυτοποιημένος τρόπος ζωής καθώς και η απώλεια προσωπικού χαρακτήρα, μετέτρεψαν τον δημόσιο χώρο της Μητρόπολης σε ανοίκειο και αποτέλεσαν την βάση για νέες ψυχολογικές διαταραχές και φόβους που αποδίδονται άμεσα στις χωρικές συνθήκες. Οι φοβίες αυτές ονομάστηκαν χωρικές φοβίες ή αλλιώς Spatial Phobias. Σύμφωνα με τον Georg Simmel και τους συγχρόνους του, οι χωρικές φοβίες συνδέονται άμεσα με την αλλοτρίωση και την αποξένωση. Μία από τις σημαντικότερες φοβίες που προκλήθηκαν εξαιτίας της ανοικειότητας του δημοσίου χώρου των Μητροπόλεων, είναι η αγοραφοβία. Πρόκειται για μία φοβία που δημιουργήθηκε εξαιτίας των μέχρι τότε άγνωστων χαρακτηριστικών του δημοσίου χώρου και δεν εξαρτάται μόνο από την πυκνότητα του πλήθους με το οποίο έρχεται αντιμέτωπο το υποκείμενο, αλλά και από τον φόβο που του προκαλείται, όταν έρχεται αντιμέτωπος με έναν κενό αστικό χώρο. Αργότερα, η φοβία του αστικού κενού μετονομάστηκε σε κenoφοβία. Η έννοια διαχωρίστηκε από την αγοραφοβία και έτσι, η δεύτερη περιορίστηκε στον φόβο που αντιμετωπίζει κάποιος την στιγμή που βρίσκεται ανάμεσα στο πλήθος. Λίγο αργότερα, εμφανίζεται και η κλειστοφοβία, η οποία συνδέεται με τον φόβο και το άγχος του υποκειμένου, όταν αυτό βρίσκεται σε περιορισμένο χώρο. Αυτές οι φοβίες, που δημιουργήθηκαν στον αστικό χώρο και την πόλη εκείνη την εποχή - μετά το πέρας της ανάπτυξης των Μητροπόλεων και εφόσον οι άνθρωποι ξεκίνησαν να συνηθίζουν τους χώρους της πόλης - αυτομάτως μεταφέρθηκαν στους υπόγειους χώρους του metro, ως ένας εύστοχος αντικατοπτρισμός της πόλης και των αστικών καταστάσεων στο υπόγειο. Η ταχεία ανάπτυξη της σύγχρονης πόλης τον 19ο αιώνα και η ανάπτυξη των Μητροπόλεων, οδήγησε σε μια σειρά αστικών προβλημάτων, κυριότερο από τα οποία αποτέλεσε η κυκλοφοριακή συμφόρηση. Κάτω από το άγχος, τον πανικό και την σφικτή καθημερινότητα της πόλης, οι άνθρωποι προωθούνταν για να κάνουν πραγματικότητα την έννοια της “κάθετης πόλης”. Στην σημερινή εποχή, οι Μητροπολιτικοί σταθμοί αποτελούν ένα από τα πιο δημοφιλή μέρη μιας πόλης. Σε αυτά, η κυκλοφορία και προσέλευση των ανθρώπων είναι σχεδόν δέκα φορές μεγαλύτερη από αυτή στα γνωστότερα τοπόσημα και μνημεία παγκόσμιας κληρονομιάς μιας πόλης. Πρόκειται για μία πολύ αξιοπερίεργη κατάσταση, μιας και κανείς δε περίμενε πως ένας χώρος που δημιουργήθηκε για να λύσει βασικά προβλήματα μετακίνησης στην πόλη μετά την Βιομηχανική Επανάσταση, να καταλήξει να είναι μέρος μιας από τις πιο διάσημες και ιδιαίτερες αρχιτεκτονικές του 20ου και 21ου αιώνα.

Το metro αποτελεί μεν αναπόσπαστο κομμάτι των πόλεων, ιδιαίτερα των Μητροπόλεων, ωστόσο κυρίως λόγω της δομής του, αλλά και της υπόγειας τοποθέτησής του, αποτελεί μία αυτόνομη ενότητα, και ακολουθεί μία ανεξάρτητη, δική του πορεία. Συγκοιτώνεται στα μέσα σταθερής τροχιάς, και θεωρείται ένα ταχύ, αξιόπιστο αλλά και φτηνό μέσο μεταφοράς καθώς και ένα από τα σημαντικότερα αστικά μέσα του 20ου αιώνα. Είναι κυρίως υπόγειο, ωστόσο σε ελάχιστες περιπτώσεις παρουσιάζεται και πάνω από τη γη και λειτουργεί ανεξάρτητα, χωρίς να επηρεάζεται από τα κυκλοφοριακά δεδομένα καθώς και διάφορους άλλους εξωγενείς παράγοντες που επικρατούν στην πόλη.

Ως κόμβος της λειτουργίας του Metro, οι σταθμοί δεν αποτελούσαν μόνο κρίσιμα μέρη του συστήματος, αλλά και ζωτικοί χώροι και κόμβοι της μεταφοράς στην πόλη. Τις περισσότερες φορές καταλαμβάνουν σημαντικές και βολικές τοποθεσίες μέσα στην πόλη και παίζουν σημαντικό ρόλο στην σύνδεση του αστικού χώρου με τον χώρο μεταφοράς. Ωστόσο, πολλοί από τους σταθμούς, διαχωρίζονται και ακόμα αντιβαίνουν με τον αστικό χώρο, τόσο σε πρακτικό και λειτουργικό επίπεδο, όσο και σε χωρικό. Καταλήγουν να είναι απομονωμένες εισοδοί και έξοδοι από και προς το έδαφος, αναπτύσσοντας ελάχιστες σχέσεις με τους γύρω δρόμους, τα πάρκα και άλλα στοιχεία του αστικού περιβάλλοντος. Εκτός αυτού, στις περισσότερες περιπτώσεις, ο χώρος του σταθμού Metro στερείται μοναδικής ατμόσφαιρας και ζωτικότητας, αλλά και σωστής αλληλεπίδρασης με τις πόλεις και τους πολίτες. Η τοποθέτηση των σταθμών κάτω από το έδαφος κάνει εύθραυστη την πιθανή αλληλεπίδρασή τους με την πόλη. Ωστόσο, σχεδόν πάντοτε υπάρχει ένα στοιχείο και ένας παράγοντας που θα ισορροπήσει αυτή τη σχέση και θα αλληλεπιδράσει με τον χώρο πάνω από το έδαφος.

### ΠΡΩΤΗ ΕΜΦΑΝΙΣΗ METRO

Για να βρούμε τα πρώτα ορόσημα αρχιτεκτονικής των σιδηροδρομικών σταθμών Metro, θα πρέπει να μεταφερθούμε στα τέλη του 19ου αιώνα, όταν κατασκευάστηκε το πρώτο σύστημα υπόγειων σιδηροδρομικών σταθμών metro, που όπως αναφέρθηκε προκλήθηκε από την ανάγκη μετακίνησης των ανθρώπων στις Μητροπόλεις. Η πρώτη γραμμή επιβατών στον κόσμο, και κατ' επέκταση ο πρώτος Μητροπολιτικός Σταθμός, κατασκευάστηκε στο Λονδίνο το 1863 και πλέον αποτελεί άρρηκτο τμήμα του υπόγειου σιδηροδρόμου στην πόλη. Επρόκειτο για έναν σταθμό, όχι μόνο επιβατικό, αλλά και εμπορικό, ο οποίος εξυπηρετούσε την πόλη του Λονδίνου από το 1863 έως και το 1933. Η κύρια γραμμή του, βορειοδυτικά του οικονομικού κέντρου της πόλης, εξυπηρετούσε εμπορικές συναλλαγές εντός της Βρετανικής πρωτεύουσας αλλά και μεταφορές επιβατών κυρίως από το κέντρο προς τα προάστια. Συνδέει τους τερματικούς σιδηροδρομικούς σταθμούς της κύριας γραμμής, καθώς και τους σταθμούς Paddington, Euston και King's Cross με την πόλη. Το πρώτο τμήμα κατασκευάστηκε με την χρήση της μεθόδου “cult&cover”<sup>[7]</sup> μεταξύ των σταθμών Paddington & King's Cross, και με σήραγγες και μοσχεύματα κοντά στο Farringdon Road, από τον σταθμό King's Cross προς την πόλη.



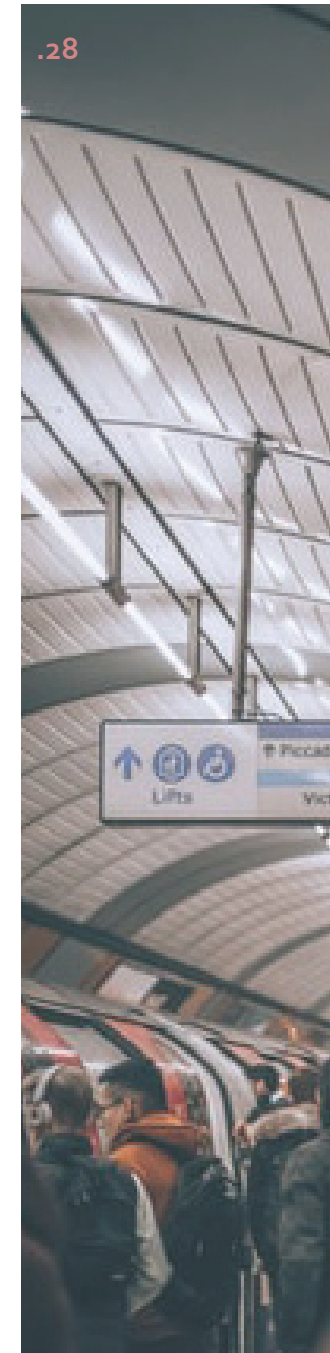
[7] Cult&Cover - Σε μια σήραγγα κοπής και κάλυψης, η δομή είναι χτισμένη μέσα σε μια εκσκαφή και καλύπτεται με υλικό απορροής όταν ολοκληρωθεί η κατασκευή της δομής.



Ο σταθμός εγκαινιάστηκε στις 10 Ιανουαρίου του 1863, με ξύλινα αμαξίδια, ρυμουλκούμενα από ατμομηχανές, τα οποία μετέφεραν και επιβάτωσαν τον κόσμο της πόλης για πρώτη φορά. Ακολούθησε μία επέκταση γραμμών και αμαξιδίων μέχρι τις αρχές του 1900. Η ηλεκτρική έλξη εισήχθη το 1905 και από το 1907 λειτουργούσαν περισσότερες ηλεκτρικές μονάδες στο κέντρο, ενώ η ηλεκτροδότηση των απομακρυσμένων μονάδων συνέβη πολύ αργότερα. Σε αντίθεση με άλλες σιδηροδρομικές εταιρίες στο Λονδίνο, η Met ανέπτυξε γη για στέγαση και μετά τον Α' Παγκόσμιο πόλεμο προήγαγε κατοικίες κοντά στον σιδηρόδρομο με το σήμα "Mero-land". Την 1η Ιουλίου 1933, η εταιρία Met συγχωνεύτηκε με την εταιρία Underground Electric Railways και με τους μεταφορείς τραμ και λεωφορείων της πρωτεύουσας για να σχηματίσει το London Passenger Transport Board. Μέχρι τα τέλη του 20ου αιώνα, οι περισσότερες κατασκευές υπογείων μηχανικών έργων γενικά αλλά και ειδικότερα η κατασκευή των συστημάτων metro διευθύνονται από μηχανικούς, καθώς δεν προσέλκυαν σε μεγάλο βαθμό τους αρχιτέκτονες της εκάστοτε εποχής. Πολύ αργότερα, το 1992, ανακοινώθηκαν τα αποτελέσματα για τον διαγωνισμό επέκτασης σχεδίου 11 νέων σταθμών της γραμμής Jubilee του Λονδίνου. Όλοι αυτοί οι σταθμοί καθώς και αρκετοί ακόμα σταθμοί σε όλες της μεγάλες πόλεις της Ευρώπης μετά τις αρχές του 20ου αιώνα, σχεδιάστηκαν από διάφορους αρχιτέκτονες σε όλο τον κόσμο και έχουν παρουσιάσει με μοναδικό τρόπο τον σχεδιασμό των πρακτικών και του σταθμού των metro. Στον σχεδιασμό και την κατασκευή των 11 προαναφερθέντων σταθμών στο Λονδίνο συμμετείχε μεταξύ άλλων και ο Βρετανός αρχιτέκτονας Norman Foster. Το 1927, η Ιαπωνία άνοιξε την πρώτη γραμμή metro της στο Τόκιο, επαναπροσδιορίζοντας την έννοια του υπόγειου σιδηροδρομικού σταθμού. Το 1998, ο Πορτογάλος αρχιτέκτονας Alvaro Siza σχεδίασε τον σταθμό Baixa Chiado στο υπόγειο σύστημα μεταφοράς της Λισαβόνας χρησιμοποιώντας απλές δομές και διακριτικές διακοσμήσεις, για να δημιουργήσει έναν καθαρό και αναγνωρίσιμο χώρο. Το 2008, ο Ιάπωνας αρχιτέκτονας Tadao Ando επέβλεψε και προήγαγε το σχέδιο επέκτασης του σταθμού metro της Shibuya, και δημιούργησε ένα "διαστημικό" κτίριο ως σύμβολο αναγνώρισης. Το 2015, ένας αριθμός αναγνωρισμένων εταιρειών συμμετείχε στον διαγωνισμό σχεδιασμού για σταθμούς metro στο Παρίσι, συμπεριλαμβανομένων και των Danish BIG, του Ιάπωνα αρχιτέκτονα Kengo Kuma και του ισπανικού αρχιτεκτονικού γραφείου EMBT. Εκτός αυτών των αρχικών σιδηροδρομικών κατασκευών Μητροπολιτικού σταθμού, πολλοί σταθμοί metro αποτελούν σημαντικά και εντυπωσιακά αρχιτεκτονικά έργα, και έχουν σχεδιαστεί από διάσημες και καταξιωμένες αρχιτεκτονικές ομάδες.<sup>[8]</sup>



[8] Βαλανίδου Αντιγόνη – Τσέβα Ελένη, ΥΠΟΓΕΙΕΣ ΜΕΤΑΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ: ΤΟΠΟΣ ΚΑΙ ΟΡΙΑ, Πολυτεχνείο Κρήτης, 152 Χανιά, Ιούλιος 2010]



Ο καθοριστικός ρόλος που έπαιξε το metro στην ανάπτυξη των πόλεων, έχει να κάνει με το γεγονός, ότι σε συνδυασμό με τα άλλα μέσα μεταφοράς της πόλης, υποβοήθησε στις χωρικές αλλαγές, την ανάπτυξη της ίδιας της πόλης, πέρα των παραδοσιακών της ορίων, με αποτέλεσμα της εκτόνωση των πληθυσμιακών και κοινωνικών πιέσεων.<sup>[9]</sup> Ας μην ξεχνάμε, πως στην πραγματικότητα, η ανάγκη εύρεσης νέων μεταφορικών μέσων και εγκαταστάσεων, οδήγησε στην ρύθμιση του εδάφους και την δημιουργία δικτύων μετακίνησης κάτω από αυτό. Όπως αναφέρει και ο Richard Senett, *οι πόλεις με αυξανόμενο πληθυσμό, όφειλαν να τον αντιμετωπίσουν με δύο τρόπους, είτε με την διέγερση της πόλης, είτε με την συγκέντρωση περισσότερων ανθρώπων στον ήδη υπάρχοντα χώρο. Καμία σχεδόν πόλη δεν έχει έναν τόσο αμιγή τύπο ανάπτυξης, κατά τον οποίο είτε να επεκτείνεται σε χώρο είτε να αυξάνει την πυκνότητα των ατόμων, στο ήδη υπάρχον έδαφος.*<sup>[10]</sup> Έτσι, το metro, δημιουργήθηκε για να εξυπηρετήσει και να υποστηρίξει τις ανάγκες της υπέργειας πόλης, δίνοντας μια καλή λύση στην εξέλιξη των μεγάλων και ανεπτυγμένων αστικών ιστών. Σταδιακά, και λίγο αργότερα, συντέλεσε στην αποσυμφόρηση των κέντρων των πόλεων και ώθησε την μεταφορά του βιομηχανικού κέντρου άρα και του ανθρώπινου εργατικού δυναμικού στα προάστια και τις περιφερειακές περιοχές. Βαθμιαία, οι Μητροπόλεις αναπτύχθηκαν και απέκτησαν νέα κοινωνική και συλλογική ταυτότητα, σε συνδυασμό με μία αρκετά ισχυρή πολυπολιτισμική αστικότητα. Για τον σχεδιασμό των κτιρίων σταθμών metro, σημαντικότερα χαρακτηριστικά και προϋποθέσεις είναι η ασφάλεια και η αποτελεσματικότητα. Όσον αφορά την τοποθέτηση των σταθμών και στάσεων, παίζουν ρόλο η ακτίνα εξυπηρέτησης των πελατών καθώς και ο συνδυασμός των αστικών στοιχείων που υπάρχουν σε κάθε περιοχή. Σύμφωνα με την θεωρία του Kevin Lynch, οι δρόμοι, τα σύνορα, οι διάφορες περιοχές αλλά και οι κόμβοι αποτελούν βασικά στοιχεία της πόλης και κάθε ένα από αυτά αντιστοιχεί σε διαφορετικές συνθήκες κυκλοφορίας, ροή ανθρώπων και αστικές λειτουργίες. Στην σύγχρονη πόλη, οι δρόμοι, το υπεραστικό κέντρο, τα αστικά ορόσημα και οι εμπορικοί σταθμοί δημιούργησαν ένα βασικό τμήμα του σταθμού του metro. Για την πόλη, οι σταθμοί αποτελούν θεμελιώδεις υποδομές. Ως ένα είδος υπόγειου κτιρίου, οι σταθμοί του metro πρέπει να σχεδιάζονται με γνώμονα τις λειτουργίες, τη μορφή, τις χωρικές εμπειρίες που δημιουργεί καθώς και την ακεραιότητά του. Υπάρχουν αρκετοί θεμελιώδεις τρόποι σχεδίασης ενός σταθμού metro ανάλογα με τις σχέσεις που πρόκειται να δημιουργηθούν μεταξύ αυτών και του αστικού περιβάλλοντος και τοπίου.

[9] Βλαντής Νίκος & Βλαντάς Παύλος, ΕΠΟΜΕΝΗ ΣΤΑΣΗ: ΧΑΜΕΝΕΣ ΛΕΩΦΟΡΟΙ, ΜΙΑ ΠΑΡΑΔΙΑΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΚΟΣΜΟΓΟΝΙΑ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ, εκδόσεις Futura, Αθήνα, 2014

[10] Richard Senett, Η ΤΥΡΑΝΝΙΑ ΤΗΣ ΟΙΚΕΙΟΤΗΤΑΣ: Ο ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΚΑΙ Ο ΙΔΙΩΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΣΤΟΝ ΔΥΤΙΚΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟ, εκδόσεις Νεφέλη, Αθήνα, 1999



## 2.2 | ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ METRO

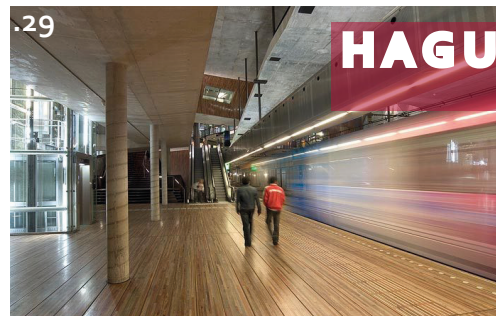
### 2.2.1 METRO & ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ

Το metro αποτελεί ένα μέσο, χωρικά αποκομμένο από την πόλη. Θα περίμενε κανείς ότι δεν υπάρχουν σχέσεις και αλληλεπιδράσεις του με τον δημόσιο χώρο, εξαιτίας της τοποθέτησής του. Ωστόσο, ανα τα χρόνια, οι σταθμοί metro έχουν αναπτυχθεί και έχουν εξελίξει πολλές απλές ή και πολύπλοκες σχέσεις με τον δημόσιο αστικό χώρο. Οι κόμβοι, δηλαδή οι σταθμοί, ώντας όχι μόνο στάσεις του metro αλλά και κόμβοι της ίδιας της πόλης διαδραματίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην σύνδεση των Metro με την πόλη και τον δημόσιο χώρο. Παρακάτω παραθέτονται τα είδη και οι τυπολογίες των Metro και πιο συγκεκριμένα των σταθμών metro, που εμφανίζονται ανάλογα με την αλληλεπίδρασή και τη σχέση τους με τον δημόσιο χώρο. Κάθε μία από τις τυπολογίες, διαθέτει ξεχωριστά χαρακτηριστικά, τα οποία αποτελούν την βάση σύνδεσής της με τον αστικό χώρο. Η αναφορά επικεντρώνεται κυρίως σε τέσσερις πτυχές του αστικού τοπίου, του εσωτερικού χώρου, της διευθέτησης πολλαπλών λειτουργιών και της πολιτιστικής ατμόσφαιρας του σχεδιασμού του σταθμού του μετρό, καθώς και σε μία χαρακτηριστική κοινωνική κατάσταση, αυτή της εγκληματικότητας, η οποία παρατηρείται σε διαφορετικό βαθμό σε κάθε πόλη. Τέλος παραθέτονται τα όρια και οι μεταβάσεις μεταξύ του χώρου του metro και του δημόσιου χώρου.

### ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΩΝ

#### ΗΧΩ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΠΙΟΥ

Ο δρόμος αποτελεί το πιο θεμελιώδες στοιχείο μιας πόλης, αφού είναι το βασικό στοιχείο του αστικού δικτύου. Οι περισσότερες από τις γραμμές του Metro ακολουθούν το μήκος των πιο κεντρικών δρόμων, με αποτέλεσμα οι αστικοί σταθμοί να είναι πολλοί. Οι σταθμοί βρίσκονται κυρίως σε σημεία που συμπίπτουν με βασικές διασταυρώσεις της πόλης, ωστόσο είναι έντονα ανεξάρτητοι. Δεδομένου ότι οι έξοδοι και είσοδοι στους σταθμούς είναι κοντα στα γύρω κτίρια, οι εξωτερικές μορφές και όψεις τους στις περισσότερες περιπτώσεις τείνουν να έχουν αντίκτυπο στην πόλη και το αστικό τοπίο. Λέγοντας σταθμός αστικών οδών, εννοούμε έναν σταθμό που είτε μιμείται το αστικό δίκτυο και σχεδιασμό της πόλης, είτε αντικατοπτρίζει και μεταφέρει, κάποια στοιχεία της πόλης στον σχεδιασμό του. Δύο χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιου είδους σταθμών αποτελούν αρκετοί σταθμοί της Χάγης καθώς και το σύστημα metro του Mexico city.

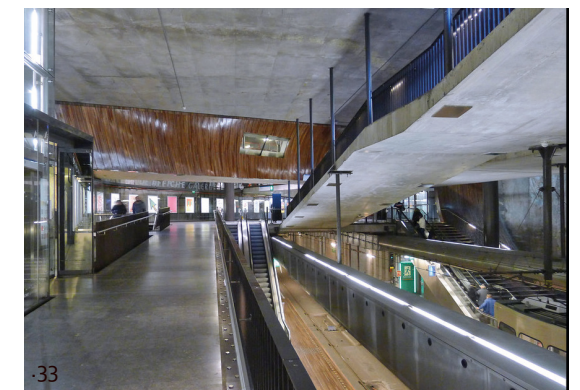


Πρώτο χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το σύστημα metro στην Χάγη, μεγάλο μέρος του οποίου κατασκευάστηκε από τους αρχιτέκτονες της ομάδας OMA, το 2004. Περιλαμβάνει δύο σταθμούς metro και ένα tunnel σε μορφή πεζοδρόμου, ακριβώς κάτω από το κέντρο της πόλης. Το πλεονέκτημα που διαθέτουν οι αρχιτέκτονες, σε σχέση με τους μηχανικούς, περιλαμβάνουν το ταλέντο τους και την ικανότητά τους να αντιμετωπίζουν προκλήσεις που συνδέονται με την πόλη, τους χώρους και τις λειτουργίες τους.

Ο σταθμός Spui βρίσκεται κοντά στο Δημοτικό Κέντρο της Χάγης και τοποθετείται κάτω από τον κεντρικό εμπορικό δρόμο. Ο εμπορικός δρόμος έχει πολλές διακυμάνσεις κατά την διάρκεια της ημέρα, οπότε κατά συνέπεια η είσοδος πρέπει να αναγνωρίζεται εύκολα. Δεν είναι ικανή να σταματήσει την ροή και την κίνηση των ανθρώπων, αλλά ούτε και να αποκλείσει το βλέμμα. [11]

[11] Lu Tingying, TRAFFIC INFRASTRUCTURE SERVICES THE CITY: STUDY ON DESIGNING STRATEGIES OF URBAN SUBWAY STATION SPACE, UIA 2017 Seoul World Architects Congress, 3, 2017

Ο Koolhaas, σέβεται πλήρως την συνολική ατμόσφαιρα του εμπορικού δρόμου κατά τον σχεδιασμό του σταθμού Spui, έτσι ώστε η είσοδος να αντικατοπτρίζει την νεωτερικότητα της πόλης και να παρέχει θέσεις και χώρους αναψυχής για τους επισκέπτες. Με αυτόν τον τρόπο, ο σταθμός μετατρέπεται από έναν κόμβο, σε έναν μεταβατικό δημόσιο χώρο, που συνδέει την πόλη με το υπόγειο σιδηροδρομικό σύστημα. Κατά συνέπεια, ο αρχικός στόχο μεταφοράς του metro, συνοδεύεται και από την λειτουργία στάσης του σταθμού.



Από την άλλη πλευρά, ο σταθμός Grote Markt βρίσκεται ανάμεσα σε μια πλατεία αγοράς και την οδό Grote Markt της Χάγης. Στις ευρωπαϊκές πόλεις, οι πλατείες αποτελούν σημαντικό τόπο συγκέντρωσης. Όπως αναφέρει ο Christopher Alexander στο βιβλίο του «A Pattern Language», «Κάθε υποκοιλότητα χρειάζεται ένα κέντρο για τη δημόσια ζωή της: ένα μέρος όπου μπορείτε να πάτε να βλέπετε το ίδιο το μέρος, αλλά και τους ανθρώπους». Ακόμη και μια μικρή πλατεία της αγοράς μπορεί να ενισχύσει τη ζωτικότητα σε μια πόλη και να παρέχει στην γύρω κοινότητα τις απαραίτητες εγκαταστάσεις. Λαμβάνοντας υπόψη αυτό, ο αρχιτέκτονας κρύβει την είσοδο στο υπόγειο και δημιουργεί ένα τοπίο. Στην περίπτωση της Χάγης, το metro καταφέρνει να αντικατοπτρίσει το αστικό τοπίο μεταφέροντας τις καταστάσεις και τα συμβάντα του δημοσίου χώρου με τον οποίο συνδέονται, στις εισόδους και στο εσωτερικό, κάτω από τη γη.



Το μετρό του Mexico City είναι ένας τόπος, όπου οι διάφοροι κοινωνικοί τομείς αναγκάζονται να ανακατεύονται καθημερινά. Αυτό βέβαια είναι κάτι πάρα πολύ εύλογο, αν λάβουμε υπόψιν ότι το Μετρό του Μεξικού είναι το δεύτερο μεγαλύτερο μετρό της Βόρειας Αμερικής και μεταφέρει πέντε εκατομμύρια άτομα ημερησίως.



Αποτελεί ένα από τα λίγα συστήματα μετρό που κατασκευάστηκαν παράλληλα με την κατασκευή των αστικών οδών, και υπακούει πιστά τον αστικό σχεδιασμό του Μέξικο ακόμα και σε μικρότερη κλίμακα, πέρα από τους κεντρικούς μεγάλους δρόμους. Κάποιες από τις γραμμές του, διασχίζουν την πόλη και πάνω από την επιφάνεια της γής. [ Line A & Line B ]. Πρόκειται για ένα σύστημα σχεδιασμένο κατάλληλα,έτσι ώστε να προστατεύεται από δομικές βλάβες, προσιτό από τους ανθρώπους, εύκολο και αποτελεσματικό. Κάτι ακόμα, εξίσου αξιοσημείωτο, είναι ο σεβασμός της ιστορικής μνήμης της πόλης, ο οποίος απεικονίζεται εύστοχα στους σταθμούς metro. Κάθε στάση του, διαφοροποιείται με ένα συγκριμένο χρώμα, παίρνει το όνομά της από κάποιον ιστορικό τόπο ή γεγονός και πάντοτε συνοδεύεται από μια σχετική εικόνα, γεγονός που βοηθά στην διατήρηση της ιστορίας και της μνήμης του Mexico. Σε αυτή την περίπτωση παρατηρούμε ένα άλλο είδος ηχούς του αστικού τοπίου και της πόλης. Στο υπόγειο σιδηροδρομικό σύστημα του Mexico City, η σύνδεση επιτυγχάνεται είτε με την πιστή μεταφορά των δρόμων στο υπόγειο, είτε με την σύνδεση του εκάστοτε σταθμούς με την ιστορία και το παρελθόν του αστικού τοπίου, αλλά και με το χαμηλό ύψος σε όλους τους σταθμούς του συστήματος . Με αυτούς τους τρόπους έχει καταφέρει να πλησιάσει σε μεγάλο βαθμό την οικειότητα της πόλης πάνω από την επιφάνεια της γης.



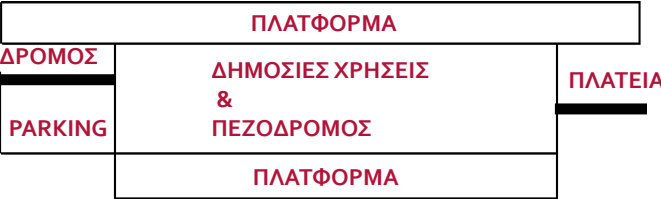
## ΣΤΑΘΜΟΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟ ΜΕΣΟ

Ως κέντρο διαμετακόμισης της υπεραστικής σιδηροδρομικής μεταφοράς, ο σταθμός υπεραστικών μεταφορών metro πρέπει να εξασφαλίζει την μέγιστη απόδοση μεταφοράς. Αυτός ο τύπος σταθμών είναι πολύ σημαντικός, όχι μόνο γιατί χρειάζεται μια σαφή ευθυγράμμιση και ένα σαφές σύστημα οδηγίων , αλλά και γιατί σημαντική είναι η κατασκευή ενός λειτουργικού μέρους, το οποίο να παρέχει στους επιβάτες τις απαραίτητες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιου είδους υπόγειου σιδηροδρομικού σταθμού αποτελεί ο κεντρικός σταθμός του Βερολίνου.

Σχεδιάστηκε απο τους αρχιτέκτονες GMP και ανοίξε το 2006. Η κατασκευή του διήρκεσε γύρω στα 10 χρόνια , με την κατασκευή πέντε στρωμάτων χαλυβδινών δομών σε έκταση 15.000 τετραγωνικών μέτρων. Εχει καταλήξει να είναι ένας από τους μεγαλύτερους σταθμούς metro, με κάποια από τα πιο γρήγορα οχήματα σε όλη την Ευρώπη. Το ισόγειο του σταθμού , διαθέτει περισσότερα από 80 καταστήματα. Το πιο εντυπωσιακό χαρακτηριστικό αυτού του σταθμού είναι το διαφανές αίθριο που καλύπτει τους δύο ορόφους. Σε όλη την αυλή, υπάρχουν διαμορφωμένα καταστήματα , εστιατόρια, αποθήκες και άλλες υπηρεσίες. Εκτός από την απαραίτητη κατακόρυφη κυκλοφορία μέσα στο σταθμό, το τμήμα έχει και κάποιους άλλους χώρους στάσης. Η διαμόρφωση του αιθρίου, δίνει στους επιβάτες τη δυνατότητα να βλέπουν τρένα μεγάλων διαδρομών στις πάνω και κάτω πλατφόρμες , από οποιοδήποτε μέρος του αιθρίου. Η διαφάνεια υπάρχει σε πολλά σημεία του σταθμού, και βοηθά τους επιβάτες να επιλέγουν την κάθετη κυκλοφορία τους, να έχουν οπτική επαφή με το αίθριο και τις πλατφόρμες καθώς η νέα τεχνολογία που χρησιμοποιείται στην κατασκευή των τρένων βοηθάει τους επιβάτες να μεταφέρονται εύκολα και γρήγορα στον προορισμο τους.



Το metro του Βερολίνου,έχει καταφέρει να δημιουργήσει ένα αποτελεσματικό, γρήγορο και εύκολο μέσο μεταφοράς των κατοίκων της πόλης, με την αποδέσμευση της κίνησης στους δρόμους της πόλης τόσο μέσα στο κέντρο, όσο και από και προς τα προάστια.



.38 ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΟΜΗΣ | BERLIN U-BAHN



## ΣΤΑΘΜΟΣ - ΟΡΟΣΗΜΟ

### ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑ

Τα αστικά ορόσημα είναι συνήθως σύμβολα του πνεύματος και του πολιτισμού της πόλης και έχουν άμεση επαφή, κυρίως ψυχολογική, με την πόλη. Για τους τουρίστες, και γενικά για ανθρώπους που δε κατοικούν μόνιμα σε μια πόλη, τα αστικά ορόσημα είναι αυτά που παρατηρούνται και δημιουργούν την αρχική εντύπωση. Για αυτόν τον λόγο, η εικόνα, η ατμόσφαιρα και η αισθητική των σταθμών – οροσήμων αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερης σημασίας στοιχεία της πόλης, για την εξάπλωση του πολιτισμού και της κουλτούρας της. Ο πολιτισμός αντιπροσωπεύει την δραστηριότητα μιας πόλης σε διάφορα επίπεδα. Εκτός από τον παραδοσιακό πολιτισμό, ο σύγχρονος πολιτισμός της πόλης περιλαμβάνει και την πνευματική και πολιτιστική ζωή του λαού. Οι σταθμοί, έχουν την δυνατότητα να προβάλλουν τον πολιτισμό και την κουλτούρα, μέσω της αρχιτεκτονικής, της τέχνης και της πολυτέλειας. Διαχωρίζουμε, λοιπόν τους σταθμούς ορόσημα, σε σταθμούς - σύμβολα της αρχιτεκτονικής, σταθμούς - έργα τέχνης, καθώς και σταθμούς - παλάτια, τα οποία προάγουν και αναδεικνύουν την πολυτελή και υψηλή αισθητική.

**A**  
**P** Ενα χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιου είδους σταθμού αποτελεί ο σταθμός δίπλα από το βουδιστικό μοναστηριακό ναό Shanghai Jingan, που βρίσκεται στην πλατεία Jing'an Temple Square. Καλύπτει μία έκταση 8000 τετραγωνικών μέτρων. Η υπόγεια κατασκευή καλύπτει περίπου 3200 τετραγωνικά μέτρα και είναι σχεδόν 7 μέτρα κάτω από το έδαφος. Ο σταθμός συνδέει την βορινή με την νότια πλευρά της πλατείας.



**T** Στην πραγματικότητα, δεν υπάρχει κάποιο πολύ ορατό περίγραμμα και όριο μεταξύ του σταθμού και της υπόγειας πλατείας. Η έξοδος του σταθμού, επικοινωνεί με μεγάλη ευκολία με την πλατεία, καθώς και σταθμός και πλατεία δημιουργούν ένα ενιαίο σύστημα που ξεχωρίζει από την υπόλοιπη πόλη με την βοήθεια του τοπικού σχεδιασμού και της φύτευσης. Στα μέρη κατακόρυφης κίνησης, οι άνθρωποι μπορούν να δουν την χρυσή οροφή του ναού, που αντιπροσωπεύει εν μέρει την παραδοσιακή κουλτούρα. Η σύγκλιση της πλατείας και της εισόδου, καταφέρνει να εξασφαλίσει την ασφάλεια των πεζών και καθιστά ανεξάρτητη την κίνηση σε σχέση με τον δρομο της πόλης. Εκτός των άλλων, η πλατεία είναι προσβάσιμη και για μικρά πολιτιστικά γεγονότα, αφού δημιουργεί έναν ευνοϊκό χώρο δημόσιας δραστηριότητας και εμπλουτίζει τη ζωή των πολιτών. Έτσι, και ο ίδιος ο σταθμός λειτουργεί σαν ένα στοιχείο αυτού του συστήματος δημόσιας δραστηριότητας. Η συγκεκριμένη σήραγγα δεν αποτελεί τεχνικά ένα σύστημα metro, αλλά έναν τρόπο υπόγειας μεταφοράς μικρών αποστάσεων στην πόλη της Σαγκάης. Έχει μήκος μόνο 47 μέτρα και συνδέει τις περιοχές Bund και Pudong. Κατά μήκος ολόκληρης της διαδρομής, η μηχανή 'βομβαρδίζεται' από διάφορα εφέ φωτισμού, μουσική και άλλα στοιχεία που μετατρέπουν την μεταφορά σε μία εξωπραγματική εμπειρία. Όπως μας δείχνει και το όνομα της σήραγγας πρόκειται για ένα μέσο μεταφοράς που εξυπηρετεί περισσότερο αξιοθεατικές ανάγκες.



.40 ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΟΜΗ | SHANGHAI JINK'AN TEMPLE STATION



.41

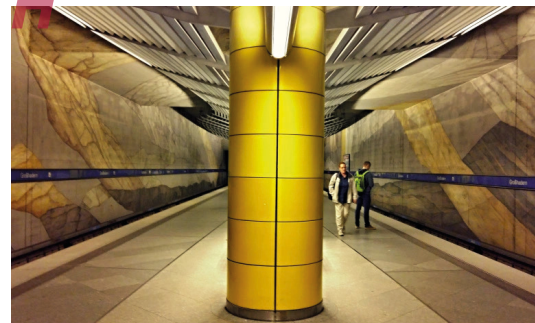
## MUNICH



.42

Το σύστημα metro του Μονάχου άρχισε να κατασκευάζεται το 1972, ωστόσο γρήγορα ανέπτυξε 98 σταθμούς σε ολόκληρη την πόλη. Λόγω της νεαρής ηλικίας του, ο σταθμός είχε το πλεονέκτημα να μαθαίνει από τα λάθη κατασκευής και αρχιτεκτονικής των παλαιότερων σταθμών και κατάφερε να δημιουργήσει ευρύχωρους και αποτελεσματικούς σταθμούς. Παρόλη την απλότητα των πρώτων σταθμών, η αρχιτεκτονική των νεότερων σταθμών της πόλης χαρακτηρίστηκε αρκετά τολμηρή. Μερικοί από τους ξεχωριστούς σταθμούς περιλαμβάνουν τον πολύχρωμο σταθμό Dulfersstrasse που σχεδιάστηκε από τους Peter Lanz και Jurgen Rauch καθώς και ο σταθμός Westfriedhof, ο οποίος διαθέτει εγκαταστάσεις περίτεχνου και εντυπωσιακού φωτισμού από τον Ingo Mauer.





- .43
- .44
- .45
- .46
- .47



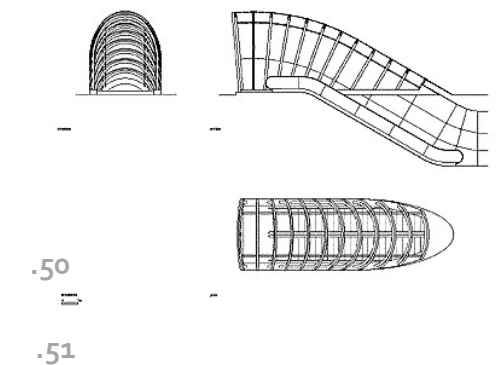
BILBAO

.48

Το υπόγειο σύστημα του Bilbao αποτελεί ένα από τα πιο ασυνήθιστα συστήματα metro, διότι σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε εξ αρχής ως σύνολο. Οι σταθμοί του σχεδιάστηκαν από το αρχιτεκτονικό γραφείο Foster & Partners, οι οποίοι θέλησαν να χρησιμοποιήσουν δραματικές καμπύλες στο εσωτερικό του σταθμού, έτσι ώστε να δημιουργήσουν μία υπογραφή για την υποδομή των μεταφορών της πόλης. Μέσα στους σταθμούς, ο χώρος έγινε όσο το δυνατό πιο ανοικτός, χρησιμοποιώντας το πλήρες ύψος και το πλάτος των υπόγειων σηράγγων. Πάνω από το έδαφος, στο σημείο κατάβασης προς τον κάθε σταθμό, υπάρχει μία καμπύλη είσοδος από γυαλί που θυμίζει κέλυφος και χαρακτηρίστηκε έκτοτε ως fosteritos από τους ντόπιους.



.49



.50

.51



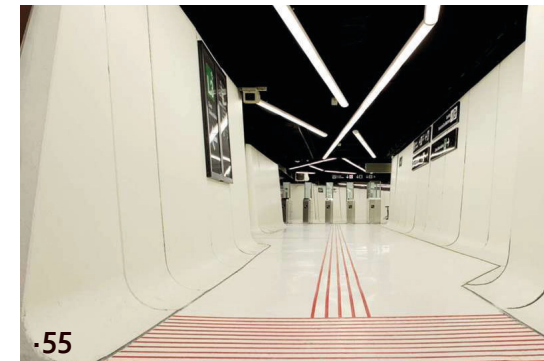


Το σύστημα metro της Πράγας διαθέτει μία ποικιλία αρχιτεκτονικών σχεδιασμών και αισθητικών σε όλους τους σταθμούς του. Κάθε σταθμός, κατα μήκος των σηράγγων διαθέτει μία χαρακτηριστική επένδυση κεραμιδιών που του δίνει μία φουτουριστική αίσθηση. Στις πλατφόρμες, οι τοίχοι είναι επενδυμένοι με διαφορετικού χρώματος πλακιδίων αλουμινίου, τα οποία επαναλαμβάνονται σε κυρτά και κοίλα σχέδια. Τα κεραμίδια τοποθετούνται κατά μήκος όλων των διαδρόμων και καλύπτουν τον τοίχο και το ταβάνι. Αυτή η μικρή παραλλαγή από σταθμό σε σταθμό δίνει μία αίσθηση πλοήγησης και ένα ενδιαφέρον στην διαδρομή των επιβατών, χωρίς όμως να δημιουργεί μεγάλη διαφορά αίσθησης σε κάθε στάση, γεγονός που βοηθά στην διατήρηση ενός ενιαίου στυλ στο σύστημα.



BARCELONA

Η ισπανική εταιρία μεταφορών, σε συνεργασία με αρχιτεκτονικά γραφεία, ανακατασκεύασε τον σταθμό του metro Drassanes. Ο νέος σχεδιασμός του χώρου βασίστηκε στην έννοια της χρήσης υλικών ίδιων με αυτά που υπήρχαν στα οχήματα μεταφοράς του metro που οδηγούν στον συγκεκριμένο σταθμό. Ενα λευκό σκυρόδεμα καλύπτει όλους τους τοίχους και αναμειγνύεται αργά στα ανθεκτικά σε δονήσεις δάπεδα. Η οροφή βάφτηκε μαύρη, έτσι ώστε να επιτευχθεί αντίθεση σε σχέση με τους τοίχους και το δάπεδο, και είναι επενδυμένη με μακριά γωνιακά φωτιστικά. Ορισμένοι διάδρομοι στον σταθμό διαθέτουν μωσαϊκό από πλακίδια μεγάλου μεγέθους σε μία ποικιλία ζωντανών χρωμάτων.



CHICAGO

Πρόκειται για ένα από τα σημαντικότερα και μοναδικά παραδείγματα αρχιτεκτονικού ύφους Art Moderne. Σχεδιασμένο στα τέλη της δεκαετίας του 1930, ορισμένα στοιχεία του παραμένουν άθικτα, παρα τις περιστασιακές προσθήκες και τα προγράμματα ανακαίνισης.

Ξεκινώντας από τη δεκαετία του '70 και συνεχίζοντας ακόμα και σήμερα, ο σταθμός ανακαινίστηκε με έναν τρόπο που δεν υπακούει στα αρχικά σχέδιά του, ωστόσο αναβαθμίζεται συνεχώς τεχνολογικά και κατασκευαστικά χωρίς να επηρεάζεται η αισθητική του ακεραιότητα. Ο σχεδιασμός το σταθμού έγινε από τον Peter F. Girard, ο οποίος επικεντρώθηκε κυρίως στον σχεδιασμό και την κατασκευή του σταθμού Milwaukee – Dearborn. Τα κλιμακοστάσια οδηγούν τους επιβάτες από το πεζοδρόμιο προς τους ελέγχους των ναύλων και όλες τις ανέσεις που βρίσκονται στο ημιυπόγειο, ακριβώς κάτω από το επίπεδο του δρόμου. Οι τοίχοι της σκάλας που οδηγούν στο μεσοπάτωμα, καθώς και το ίδιο το μεσοπάτωμα καλύπτονται από ορθογώνιο κεραμικό πλακάκι που στο μήκος της μεγάλης διάστασής του φτάνει το μέγεθος ενός ποδιού. Μερικοί τοίχοι καλύπτονται με μικρότερα τζάμια, ενώ σε άλλους τοίχους χρησιμοποιούνται πλάκες πλαστικού, όπως ο βακελίτης και το vitrolite. Αυτά τα πλακίδια πλαστικού, καθώς και το κεραμικό πλακάκι, υπάρχουν από την αρχή της λειτουργίας του σταθμού μέχρι τώρα και έχουν αποτελέσει τα χαρακτηριστικά υλικά του σταθμού. [12]

[12] <https://forgottenchicago.com/features/our-historic-subway-stations/>



Για το κύριο πάτωμα του σταθμού, συμπεριλαμβανομένων των κλιμακοστασίων, των ορόφων καθώς και των πατωμάτων της πλατφόρμας χρησιμοποιήθηκε οπλισμένο σκυρόδεμα με κόκκινο φινίρισμα. Στους τοίχους κάποιων από τις σκάλες που ένωναν τον ημιόροφο με τις πλατφόρμες χρησιμοποιήθηκε γρανίτης, ο οποίος στην συνέχεια κι αυτός αντικαταστάθηκε από κεραμικό πλακάκι. Το μεσωπάτωμα χαρακτήρισαν ανέσεις στις οποίες πλέον δεν δίνεται ιδιαίτερη σημασία στα πλαίσια σχεδιασμού ενός κοινού σιδηροδρομικού σταθμού. Η γενική διάταξη είναι ορθογώνια, με σκάλες στο δρόμο σε κάθε μία από τις τέσσερις γωνίες. Τα ελεγκτήρια των ναύλων είναι αυτά που βρίσκονται κατά κύριο λόγο στο κέντρο του δαπέδου και διαιρούν την καταβληθείσα περιοχή σε σχήμα κλεψύδρας, ενώ η επιφάνεια πληρωμής έχει ημικυκλικό σχήμα. Οι δύο εισοδοί στη Νότια πλευρά είναι οι μοναδικές πύλες στο σύστημα που έχουν διατηρήσει την παλιά αισθητική τους και έχουν μείνει ανέγγιχτες από επεμβάσεις όπως οι διαφημίσεις. Το κιγκλίδωμα γύρω από την πύλη θυμίζει μικροσκοπικό κτίριο της Art Moderne. Τρεις κυλινδρικοί χαλύβδινοι σωλήνες στηρίζονται σε ένα μπλόκ από σκυρόδεμα και γρανίτη. Πρόκειται πραγματικά για ένα από τα σημαντικότερα αρχιτεκτονήματα σχεδιασμού υπόγειων σταθμών συνδυάζοντας πολλά και διαφορετικά υλικά, καθώς και διακοσμητικά στοιχεία. Κάθε σταθμός είχε από ένα χαρακτηριστικό χρώμα, το οποίο χρησιμοποιήθηκε για την τοποθέτηση και την σήμανση σε όλη την πλατφόρμα. Το υλικό για την επένδυση αποτελείται από γυαλί terracotta, βαμμένο σε ένα από τα τέσσερα χαρακτηριστικά χρώματα - κόκκινο, πράσινο, μπλε, καφέ -. Εκτός από τα ονόματα του σταθμού στον τοίχο, μια σειρά διαφορετικών πινακίδων με οπίσθιο φωτισμό κατευθύνουν τους επιβάτες σχετικά με την τοποθέτηση των κυλιόμενων κλιμάκων, καθώς το όνομα του σταθμού αναγράφεται πάνω από την σκάλα μέχρι και τον ημιώροφο. Ο υπόγειος σταθμός του Σικάγο αποτελεί αναμφισβήτητα ένα από τα σημαντικότερα παραδείγματα αρχιτεκτονικής μετρό Art Moderne σε όλες τις Ηνωμένες Πολιτείες, ωστόσο δεν λαμβάνει καμία αναγνώριση όσον αφορά την ιστορική διατήρηση της πόλης του Chicago.

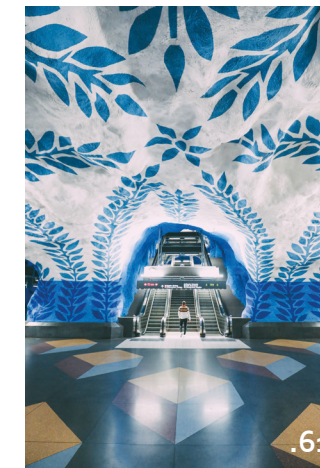


.58 .59

Πολλοί από τους σιδηροδρομικούς σταθμούς του μετρο αναιρούν την χρήση και την έννοια του metro ως ένα απλό λειτουργικό, αποτελεσματικό, εύκολο και παραδοσιακό μέσο μεταφοράς, αλλά ενισχύουν τον ρόλο του για την πόλη, δημιουργώντας έναν χώρο τέχνης στο εσωτερικό του.



Το σύστημα metro της Στοκχόλμης διαθέτει εγκαταστάσεις τέχνης σχεδόν σε κάθε σταθμό. Οι 100 σταθμοί της πόλης διαθέτουν τέχνη από περίπου 140 καλλιτέχνες και έχουν χαρακτηρίσει μία από τις μεγαλύτερες Gallery Τέχνης του κόσμου. Το σύστημα χαρακτηρίζεται κύριως από το σύνολο των έργων τέχνης που περιλαμβάνει, ωστόσο αρκετοί σταθμοί έχουν χαρακτηριστεί ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής ποιότητας. Ο σταθμός T-Centralen είναι ένας από του πιο ξεχωριστούς αρχιτεκτονικά σχεδιασμένους σταθμούς. Σχεδιάστηκε από τον Per Olof Ultvedt το 1975 και διαθέτει μία τεράστιων διαστάσεων τοιχογραφία ζωγραφισμένη στην οροφή, που μοιάζει με σπηλιά και εκθέτει τον βραχώδη πυρήνα της ίδιας της πόλης. Αρκετοί από τους σταθμούς διαθέτουν και αυτό το μοναδικό και επιβλητικό ταβάνι που τους παρέχει μία οργανική αίσθηση και μία μοναδική ατμόσφαιρα.



T-CENTRALEN STATION



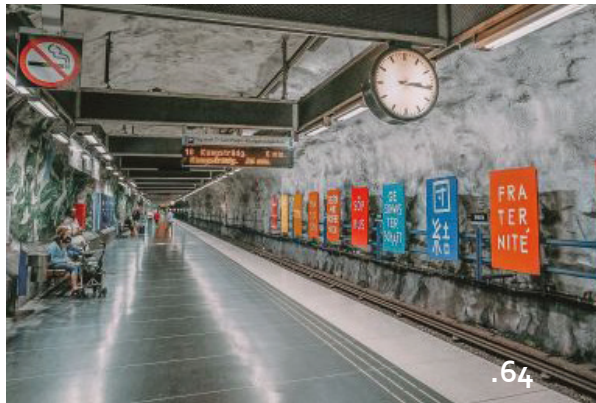
.62

KUNGSTRÄDGÅRDEN STATION





.63



.64

TENSTA STATION



.65

KUNGSTRÄDGÅRDEN STATION



.66

SOLNA CENTRUM STATION



TORONTO

.67



.68

Ενώ οι περισσότεροι από τους σταθμούς metro στο Τορόντο είναι πολύ παραδοσιακοί, ένας ανασχεδιασμένος σταθμός ξεχωρίζει. Ο σταθμός των μουσείων βρίσκεται ακριβώς κάτω από το βασιλικό μουσείο του Ontario, το οποίο δημιουργήθηκε πρόσφατα από τον Daniel Libeskind. Ο νέος σταθμός αντικαθιστά απλές στήλες στις πλατφόρμες με αναπαραστάσεις από τη συλλογή του μουσείου, συμπεριλαμβανομένων των αιγυπτιακών σαρκοφάγων, των τοτέμ και των αγαλμάτων του Μάγια. Ο σταθμός διαθέτει επίσης τοίχους με μεγάλα πανέλα από αλουμίνιο που διακόπτονται από το όνομα του σταθμού για να αποκαλύψουν ένα ιερογλυφικό μοτίβο πίσω. Ο μοναδικός σταθμός συνδέει το metro με το Μουσείο, το οποίο βρίσκεται ακριβώς από πάνω.



.69

TORONTO MUSEUM STATION



Η ένδειξη πολυτέλειας και υψηλής αισθητικής είναι ένα χαρακτηριστικό που δεν εμφανίζεται σε πολλές περιπτώσεις σταθμών μετρό. Το σύστημα υπόγειων σοβιετικών σταθμών αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα ένδειξης της πολυτέλειας των υπόγειων σιδηροδρομικών συστημάτων. [13]

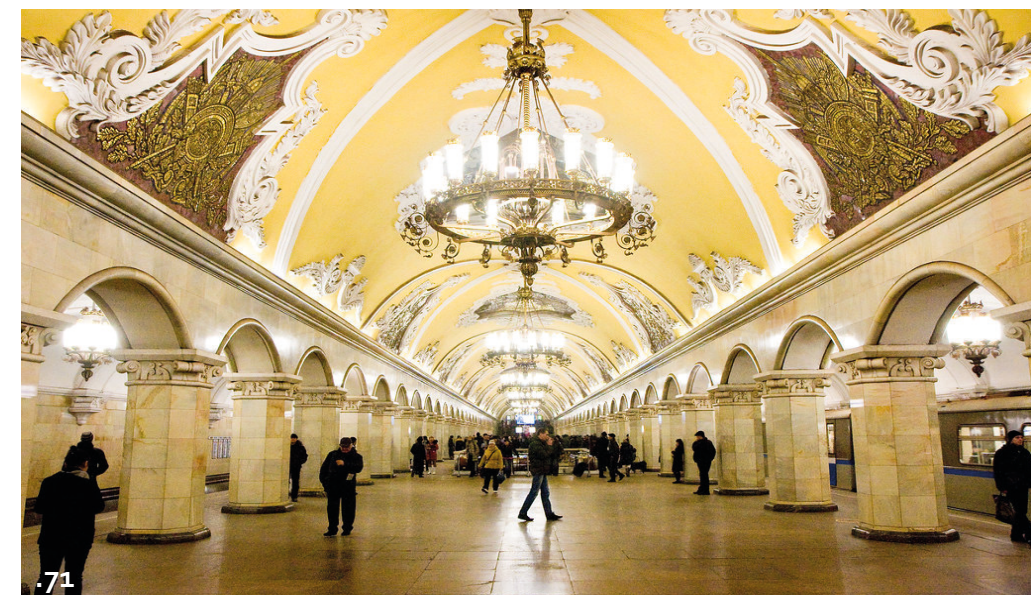
Είναι αξιοσημείωτος, ο τρόπος με τον οποίο το Ρωσικό κράτος κατάφερε να φτιάξει τέτοιας ποιότητας και αισθητικής σταθμούς, ιδιαίτερα αν αναλογιστεί κανείς την κατάσταση στην οποία μπορεί να βρισκόταν η Ρωσική Αυτοκρατορία μετά το Β' παγκόσμιο Πόλεμο. Τα πρώτα σχέδια του μετρό της Μόσχας, χρονολογούνται από πολύ παλιά, ωστόσο η κατασκευή τους ξεκίνησε το 1930 και οι πρώτοι σταθμοί ανοίχτηκαν το 1935. Το αρχικό πλάνο περιελάμβανε δέκα γραμμές με συνολικό μήκος 80χλμ. Παρόλο που μόνο σοβιετικοί εργάτες και εθελοντές εργάστηκαν για την κατασκευή γραμμών και σταθμών μετρό, το ίδιο σύστημα μετρό σχεδιάστηκε από τους ίδιους ανθρώπους που σχεδιάστηκε από τους ίδιους ειδικούς που σχεδίασαν τον σταθμό του Λονδίνου. Ο πόλεμος είχε επιρροή σε πολλά πράγματα που συνέβησαν στην πόλη. Η κατασκευή του μετρό δεν αποτελούσε εξαίρεση. Προ-σοσιαλιστικά εσωτερικά μοτίβα αντικαταστάθηκαν από το θέμα του πολέμου, η κατασκευή νέων σταθμών καθυστέρησε και μερικοί από τους παλιούς σταθμούς έπαψαν να λειτουργούν. Πολλοί από αυτούς χρησίμευαν ως καταφύγια αεροπορικών επιδρομών κατά την πολιορκία της Μόσχας το 1941. Είναι σημαντικό να αναφέρουμε πως το μετρό της Μόσχας είναι ένα σύστημα υπόγειου σιδηροδρομικού σταθμού που πέρασε πολλές και διαφορετικές φάσεις. Πρέπει να εκτιμηθεί πολύ περισσότερο, λοιπόν το γεγονός πως μετά από όλες τις δυσκολίες κατάφερε όχι μόνο να κατασκευαστεί αποτελεσματικά αλλά και να αποτελέσει ένα πολύ ιδιαίτερο δείγμα αρχιτεκτονικής αισθητικής και πολυτέλειας. Η ιδέα να κατασκευαστεί ένας υπόγειος σιδηρόδρομος στη Μόσχα προτάθηκε περίπου μισό αιώνα πριν την έναρξη του έργου. Από το 1875 μέχρι και το 1930, αναπτύχθηκαν τουλάχιστον πέντε έργα για ένα σύστημα μετρό. Η κατασκευή του σταθμού, ήταν ανάγκη να ξεκινήσει, μιας και η τεράστια κυκλοφοριακή συμφόρηση του 1931, πάγωσε την κίνηση κάθε οχήματος, συμπεριλαμβανομένων και των τραμ και αμαξιών. Πραγματοποιήθηκε κάτω από το σύνθημα "Δημιουργία ενός παλατιού για τον Λαό", αυτός είναι και ο λόγος που πλέον η αρχιτεκτονική των σοβιετικών σταθμών χαρακτηρίστηκε μνημειώδης και επίσημη, το 1931, όταν μία ομάδα εργατών κατασκεύασε την πρώτη γραμμή κάτω από το Palace of the Soviets, συνειδητοποίησαν, πως για να υπάρχει ένα βιώσιμο και αποτελεσματικό υπόγειο μέσο μεταφοράς θα πρέπει να σκαφτεί όλη η πόλη. Τότε ήταν που ο νεαρός μηχανικός Veniamin Makovsky, πρότεινε την προοδευτική λύση της ανοικοδόμησης του μετρό σε πολύ μεγάλο βάθος. Η ιδέα εγκρίθηκε τόσο από το δήμαρχο της πόλης όσο και από τον Joseph Stalin. Η λύση αυτή, έδωσε την δυνατότητα και το περιθώριο δημιουργίας υπόγειων χώρων με μεγάλο ύψος και μάκρος, έτσι ώστε να δημιουργηθεί μία υπόγεια ελκυστική μικρή πόλη. Στις 15 Οκτωβρίου 1934, το πρώτο τρένο στην ιστορία του μετρό της Μόσχας εγκατέλειψε τη μονάδα συντήρησης Severnogo για το σταθμό μετρό Komsomolskaya και το πρώτο του ταξίδι στη νέα γραμμή του μετρό. [14]

[13] <https://www.theguardian.com/artanddesign/gallery/2015/oct/31/moscows-metro-stations-in-pictures>

[14] [https://en.wikipedia.org/wiki/Moscow\\_Metro](https://en.wikipedia.org/wiki/Moscow_Metro)



Χαρακτηριστικό παράδειγμα πολυτελούς σοβιετικού σταθμού αποτελεί ο σταθμός Komsomolskaya Station, στην πόλη της Μόσχας. Χτισμένος την δεκαετία του 1930, αποτελεί έναν από τους πιο περίτεχνους σταθμούς Metro και εύστοχο παράδειγμα της εντυπωσιακής αρχιτεκτονικής και κατασκευαστικής ποιότητας των Σοβιετικών σταθμών. Διαθέτει μεγάλων πολυελαίους, θολωτές οροφές από σοβά και τοξωτούς διαδρόμους. Ο κλασσικός σχεδιασμός του σταθμού, του προσφέρει μια αριστοκρατική αίσθηση, κάτι που δεν παρατηρείται σε πολλούς υπόγειους σταθμούς. Διαθέτει επίσης τοιχογραφίες, ζωγραφισμένες στο χέρι, καθώς και λεπτομερή χύτευση γύψου σε σχεδόν κάθε επιφάνεια.



KOMSOMOLSKAYA METRO STATION



Οι σοβιετικοί σταθμοί metro, και ιδιαίτερα αυτοί της Μόσχας, απέκτησαν διαφορετικές χρήσεις, και υπέστησαν μεταβολές, ανάλογα με την χρονική περίοδο και την κατάσταση που επικατούσε στην πόλη. Παρακάτω παρατίθεται ένα χρονοδιάγραμμα ανά δεκαετία με τους σταθμούς-ορόσημο που κατασκευάστηκαν σε κάθε περίοδο καθώς και τα χαρακτηριστικά τους.

1941 - 1950 | ΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΩΣ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΠΟΛΕΜΟΥ  
Η υπόγεια ζωή γίνεται κοινή | Οικειοποίηση υπογείων σταθμών metro

1951 - 1960 | ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΑ ΣΤΗΝ ΑΠΛΟΤΗΤΑ  
Εξάλειψη της πολυτέλειας στον σχεδιασμό και την οικοδόμηση | Circle Line & Arbatskaya Line | Σταθμός Leninkiye Gory

1961 - 1970 | ΓΥΑΛΙΝΕΣ ΕΙΣΟΔΟΙ - ΠΛΑΤΦΟΡΜΕΣ - ΜΑΚΡΟΣ ΣΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ  
Σταθμοί “Σαρανταποδαρούσες” | Γυαλινες εισοδοι και μακρόστενες πλατφόρμες | ενισχυμένοι φέροντες οργανισμοί

1971 - 1980 | ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΣ ΤΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ  
Επέκταση γραμμών στα περίχωρα | Αισθητική σχεδίαση | Εκσυγχρονισμός σχεδιασμού σταθμών, με μία πιο ατομική προσέγγιση | Circle Line

1981 - 1990 | ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ - ΓΡΗΓΟΡΗ ΜΑΖΙΚΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ  
Ταυτόχρονες ανοικοδομήσεις και κατασκευές μεγάλου αριθμού σταθμών και γραμμών στην πόλη | Gray Line

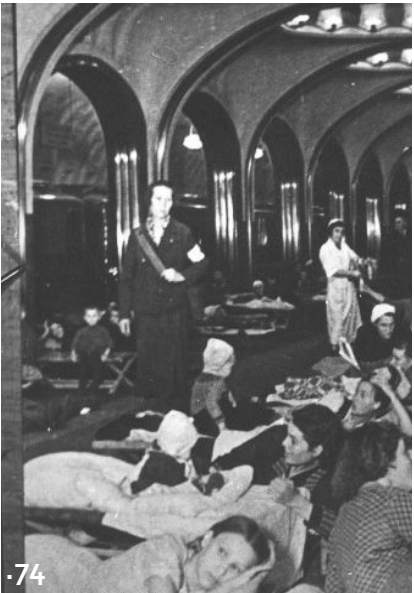
1991 - 2000 | ΝΕΑ ΜΟΣΧΑ - ΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΣΤΗΝ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΟΛΗ  
Απότομη μείωση των κατασκευών | έλλειψη κεφαλαίου | Grey Line & Light Green Line



.72  
ARBATSKAYA METRO STATION | 1951-1960



.73  
LENINKIYE GORY METRO STATION | 1951-1960



.74  
MAYAKOVSKAYA METRO STATION | 1941-1950



.75  
KUZNETSKY MOST METRO STATION | 1971-1980



.76  
SLAVYANSKY BULVAR METRO STATION | 1991-2000



.77  
BUTYRSKAYA METRO STATION | 1991-2000



.78  
ULITSYA AKADEMIKA YANGEL'YA METRO STATION | 1991-2000



## ΣΤΑΘΜΟΣ ΩΣ ΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΣΥΝΘΕΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

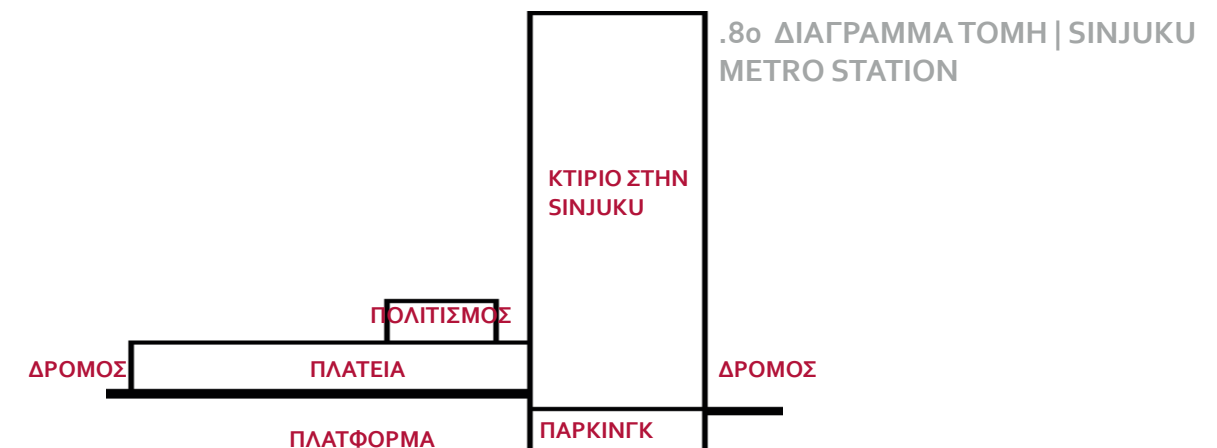
Σε ορισμένες περιπτώσεις, ο σταθμός δεν αποτελεί απλά μια αρχιτεκτονική έννοια αλλά και μία έννοια σταθμού-κεντρικής περιοχής στην πόλη. Η μορφή του είναι εξασθενημένη, ενώ η κεντρική θέση της λειτουργίας της στερεώνεται και ενισχύεται. Η Ιαπωνία, εξαιτίας των ακραίων ελλείψεων της γεωγραφικής περιοχής της, έχει γίνει η πρώτη χώρα που ξεκίνησε την εκτεταμένη έρευνα και πρακτική, όσον αφορά τον δημόσιο χώρο. Μέσα από την στρατηγική της κοινής ανάπτυξης, αναπτύχθηκε ένας υπόγειος δρόμος στο Τόκυο και την Οσάκα.



Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτού του είδους σταθμού αποτελεί ο σταθμός Shinjuku, ο οποίος είναι γνωστός για την άνετη μεταφορά του και την πλήρη λειτουργία και τον υψηλό όγκο επιβατών, που μπορούν να επιβιβαστούν σε αυτό. Διαθέτει περισσότερες από 200 εισόδους και εξόδους, και συνδέει τις γύρω περιοχές KEIO, ODAKYU και LUMINE, και πολλά άλλα πολυκαταστήματα και καταστήματα. Οι βασικές του λειτουργίες περιλαμβάνουν γραφεία, επιχειρήσεις, τροφοδοσία και πολιτιστικές εγκαταστάσεις.

Εκτός από το εξωτερικό ύψος της σύνθετης λειτουργίας, ο σταθμός λειτουργεί και ως πολυκατάστημα, παρέχοντας όλα τα ήδη υπηρεσιών στους επιβάτες. Παρά την περιορισμένη καινοτομία στην χωρική μορφή, ο συγκεκριμένος σταθμός εξακολουθεί να παρουσιάζει μια από τις πιο ολοκληρωμένες διαμορφώσεις λειτουργιών, καθιστώντας το, το μεγαλύτερο εμπορικό συγκρότημα στο Τόκυο. Το υπόγειο σύστημα μεταφοράς της πόλης του Τόκυο είναι γνωστό, τόσο για το μέγεθός του και για το πόσο πολυσύχναστο είναι καθημερινά, όσο και για την αρχιτεκτονική και τον σχεδιασμό του. Η γραμμή Oedo Line, είναι το νεότερο μαζικό σύστημα στην πόλη και διαθέτει μερικούς ενδιαφέροντα σχεδιασμένους σταθμούς. Ενας από αυτούς είναι και ο σταθμός Lidabashi που σχεδιάστηκε από τους Makoto Sei Watanabe και κατασκευάστηκε το 2000. Διαθέτει μία ξεχωριστή όψη με επένδυση από κυρτές χαλύβδινες και γυάλινες φόρμες. Στο εσωτερικό του σταθμού υπάρχουν πολλά αξιόλογα αρχιτεκτονικά στοιχεία, κυριότερο από τα οποία είναι το γεωμετρικό γλυπτικό πράσινο φως που τοποθετήθηκε κατά μήκος της κυλιόμενης σκάλας. Ο σχεδιασμός του σταθμού έχει θεωρηθεί σημαντικός εξίσου εξαιτίας του σχεδιασμού του με την βοήθεια ηλεκτρονικά αναπτυσσόμενων μορφών. [15]

[15] Lu Tingying, TRAFFIC INFRASTRUCTURES SERVICES THE CITY : STUDY ON DESIGNING STRATEGIES OF URBAN SUBWAY STATION SPACE, Center of Architecture Research and Design, University of Chinese Academy of Sciences, China, 2017



.83



## ΣΤΑΘΜΟΣ ΩΣ ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΣ ΧΩΡΟΣ

### ΤΟ ΟΡΙΟ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΗ

*Τα όρια, άλλοτε είναι καθορισμένα, και άλλοτε νοητά, ορίζουν το τελείωμα μιας κατάστασης, ενός πράγματος ή ενός χώρου και φανερώνουν την έναρξη ενός άλλου. Δεν μπορούν να χαρακτηριστούν μονοσήμαντα, αφού η διαντίδραση διαφορετικών χαρακτηριστικών και στοιχείων είναι αυτή που τα καθορίζει και τα διαμορφώνει. Ανάλογα με τα χαρακτηριστικά που επιλέγονται κάθε φορά, στα όρια προσδίδονται διαφορετικές ιδιότητες και επιτυγχάνονται αποτελέσματα, τα οποία επιδέχονται ποικίλες αναγνώσεις, ανάλογα με τον τρόπο που τα αντιλαμβάνεται ο παρατηρητής ή ο χρήστης. [16]*

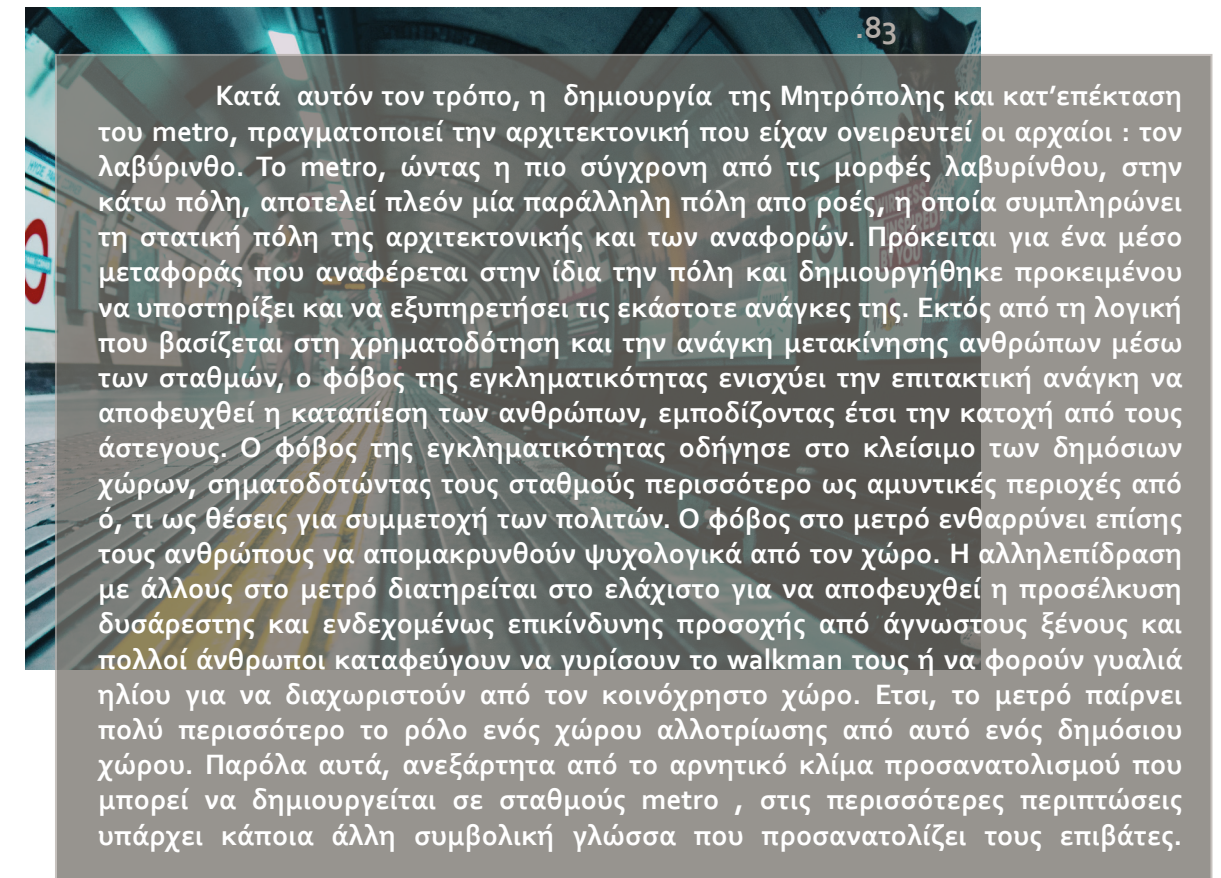
Στην αρχιτεκτονική, ο καθορισμός και η κατασκευή ορίων διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην επίλυση σχεδιαστικών ζητημάτων. Το όριο, συγκροτείται, ως μία ζώνη σταδιακής μετάβασης και σύνδεσης, γεγονός που συντελεί στην αναγνώριση του χώρου, κυρίως σαν μία συνέχεια και λιγότερο ως ένα κατακερματισμένο σύνολο. Ταυτόχρονα, η ενοποίηση των χώρων δύναται να προκύψει μέσα από την κατάργηση των σαφών ορίων μεταξύ τους. Στην περίπτωση της σχέσης του metro με την πόλη, το όριο δεν αποτελεί μία στατική σχέση μεταξύ χώρων αλλά συγκροτεί μία αυτόνομη ζώνη μετάβασης, η οποία λειτουργεί και ως τμήμα των χώρων τους οποίους ενώνει. Μέσα από τον τρόπο αντιμετώπισής του, επαναπροσδιορίζονται σχέσεις μεταξύ πολλών διπόλων, όπως αυτά του εσωτερικού – εξωτερικού, του δημοσίου – ιδιωτικού ή το φως – σκία. Το Metro μπορεί να αποτελέσει όριο με την πόλη, μόνο και μόνο εξαιτίας της τοποθεσίας του. Ακόμα και από την αρχαιότητα, υπήρχε ένα αρκετά μεγάλο χάσμα και όριο μεταξύ τους υπογείου και υπεργείου μέρους της πόλης. Η σχέση και συνύπραξη των δύο πλευρών των πόλεων, αυτής των συμβάντων και αυτής των συνδέσεων, και ταυτόχρονα της μετάβασης, υποδοχής, κένωσης και ρευστότητας, είναι αλληλοεξαρτώμενη. Με μια πρώτη ματιά, ο χώρος κάτω από το έδαφος, έχει βοηθητική λειτουργία, με σκοπό την εξυπηρέτηση της πόλης πάνω από αυτό, και θα μπορούσε να μελετηθεί μόνο ως χώρος κίνησης. Στην πραγματικότητα ωστόσο, η ύπαρξή του κρίνεται αναγκαία, έτσι ώστε να αναπτυχθεί πλήρως η πόλη πάνω από το έδαφος. Ανεξάρτητα, όμως από αυτό, είναι σαφές ότι γίνεται συζήτηση για δύο τελείως διαφορετικούς κόσμους, καθένας από τους οποίους διαθέτει σημειολογία που ακολουθεί διαφορετικά κριτήρια. Από την μία πλευρά, η πόλη πάνω από το έδαφος, αποτελείται από ένα πολύπλοκο ιστό ή λαβύρινθο κτηρίων, αρχιτεκτονικών μνημείων και δρόμων σε συνδυασμό με ένα σύνολο αλληλεπιδράσεων, που πραγματοποιούνται μεταξύ των μαζών που την κατοικούν και των εμπορευμάτων που ανταλλάσσονται σε αυτή. Στην ουσία η “πάνω” πόλη αποτελεί έναν χώρο ιστορικά διαμορφωμένο και προσδιορισμένο, ο οποίος κατοικείται, φέρει αναμνήσεις και εμφανίζει κοινωνικά διαμορφωμένους κώδικες. Όλοι οι παράγοντες που έχουν επιδράσει σε αυτή και έχουν καθορίσει την ιστορία και την κουλτούρα της σε βάθος χρόνου, εκφράζονται στο υπάρχον κτισμένο και οικειοποιημένο περιβάλλον της. Από την άλλη πλευρά, η “κάτω” πόλη, αν και είναι λιγότερο ανεπτυγμένη απαρτίζεται από χώρους, που εμφανίζουν προσδιορισμένα ιστορικά, κοινωνικά, φυσικά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά. Συνεπώς, κάτω από το έδαφος, υπάρχει άλλος ένας λαβύρινθος από κατακόμβους, υπονόμους και metro, και αναφέρεται σε μία μυθική είσοδο στον κάτω κόσμο, που ενώνει τη νεωτερικότητα της ζωής στο επίπεδο του δρόμου, με μία αρχαιότητα που βρίσκεται κάτω από αυτήν.

[16] David Frisby, ΣΤΙΓΜΙΟΤΥΠΑ ΤΗΣ ΝΕΩΤΕΡΙΚΟΤΗΤΑΣ – Georg Simmel, Walter Benjamin - Siegfried Kracauer, εκδόσεις Νησίδες, Λονδίνο & Νέα Υόρκη, 1991

## ΣΤΑΘΜΟΣ ΩΣ ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΣ ΧΩΡΟΣ

### Η ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ

Οι άνθρωποι, στις περισσότερες περιπτώσεις θεωρούν τα υπόγεια οχήματα, ως οχήματα σχεδιασμένα με έναν συγκεκριμένο στόχο και για έναν συγκεκριμένο σκοπό, για να μετακινήσουν τις μάζες. Παρατηρούν τις επιπτώσεις στον πολεοδομικό σχεδιασμό μέσω ενός μεταφορικού μέσου στενού, γραμμικού και συγκεκριμένα προσανατολισμένου. Αυτό, φυσικά αποτελεί ένα αρκετά κρίσιμο στοιχείο, δεδομένου ότι αποτελεί ένα μέσο που βοηθά τους ανθρώπους να μετακινούνται μέσα στην πόλη ομαλά, εύκολα και αποτελεσματικά. Ωστόσο, το metro αποτελεί και μία προοπτική αστικού σχεδιασμού και μία σειρά από μοναδικά σχεδιασμένους αστικούς χώρους που σε συνδυασμό, δημιουργούν ένα πλούσιο δίκτυο που προσφέρει πολλαπλά πλεονεκτήματα και ευκαιρίες για την πόλη και τους πολίτες της. Θα είχε ιδιαίτερο ενδιαφέρον, να ενισχύσουμε περισσότερο την ενέργεια μας διερευνώντας την ιδέα του metro ως μία εξειδικευμένη φυσική εκδήλωση του δημόσιου χώρου. Κοιτώντας πιο ολιστικά στους φυσικούς χώρους και τόπους, οι πρακτικές διαχείρισης και οι δημόσιες στάσεις απέναντι στο metro θα μπορούσαν να μας ενθαρρύνουν να βελτιώσουμε την εκτίμηση του ως μία μοναδική και πολύτιμη μορφή δημοσίου χώρου. Αντίθετα, αποτελεί έναν πραγματικό και αισθητήριο τρόπο γνωριμίας μιας πόλης και διαμορφώνεται από ήχους, μυρωδιές, φώτα, σκοτάδι, την κίνηση και την ακινησία, καθώς και την απτή εμπειρία που προσφέρει σε έναν άνθρωπο, να βρίσκεται σε έναν στενόμακρο χώρο με πολλούς άλλους ξένους γύρω του.





Πρόκειται για μία σειρά από απομονωμένες τσέπες δημόσιου χώρου που έχουν την δυνατότητα να προωθήσουν την αλληλεπίδραση ανθρώπων ή να αναπαράγουν και να απεικονήσουν τις κοινωνικές καταστάσεις και τάσεις, ανάλογα με τον τρόπο διαχείρισής τους. Υπάρχουν πολλές εντυπωσιακές χωρικές πτυχές που περιλαμβάνουν οι υπόγειοι σταθμοί μεταφοράς. Είναι σκοτεινοί, στενοί και ως εκ τούτου προκαλούν αισθήσεις σκότους, θορύβου, οσμής και συνωστισμού, οι οποίες ενισχύονται όλο και περισσότερο. Είναι γεμάτη διαφημίσεις, κάθε είδους τέχνη και υλικό ευαισθητοποίησης του κοινού – όλα προσεκτικά σχεδιασμένα και με στόχο να αξιοποιήσουν στο έπακρο την αιχμαλωσία του κοινού σε αυτό ακόμα κι αν αυτή είναι στιγμιαία ή βραχυπρόθεσμη. [17] Κοιτάζοντας μόνο το metro της πόλης μπορούμε να καταλάβουμε σε μεγάλο βαθμό τι συμβαίνει πάνω από το έδαφος, και να ξεκαθαρίσουμε κάποιες κοινωνικοπολιτικές καταστάσεις της. Στην πραγματικότητα, τα συστήματα metro, λειτουργούν ως διατομές των αστικών Μητροπόλεων και ενίοτε χρησιμεύουν ως χώροι μεγάλων κοινωνικών συγκρούσεων, ενσωμάτωσης και αποκλεισμού για διάφορες ομάδες ανθρώπων, κατηγοριοποιώντας τους ανά τάξη, ηλικία, φύλο και φυλή. Αρκετές απόψεις ειδικών, υποστηρίζουν πως οι σταθμοί Metro αποτελούν έναν αφηρημένο χώρο (abstract space). Η Alexandra Kogl, στο βιβλίο της, γράφει για τους σύγχρονους αφηρημένους χώρους στον δημόσιο τομέα, ότι φαίνεται να φράζουν τους περαστικούς με λογότυπα και μυνήματα ενώ στην πραγματικότητα έχουν χάσει κάθε νόημα. Ωστόσο υποστηρίζει πως αυτοί οι χώροι συνήθως είναι ουδέτεροι, ενώ στην πραγματικότητα ενσωματώνουν την έννοια της δυναμικής εξουσίας, κάνοντας έτσι τους χρήστες να αισθάνονται απομονωμένοι και αποπροσανατολισμένοι μέσα τους. Οι έννοιες που μεταφέρονται στο κοινό σε αυτούς τους χώρους είναι κανονισμοί, οι οποίοι συχνά κοινοποιούνται αόριστα, αφήνοντας περιθώρια για διαπραγματεύση. [18] Τα μέσα μεταφοράς συνιστούν μέρος του δημόσιου χώρου οποιασδήποτε πόλης. Το metro καταφέρει να προσανατολίσει τον τρόπο με τον οποίο οι κάτοικοι συλλαμβάνουν καταστάσεις στην πόλη τους αλλά και να δημιουργήσει χώρους που τους αποπροσανατολίζουν. Ο υπόγειος άξονας αποτελεί σημείο αγκύρωσης της πόλης, [19] όσον αφορά την χωροταξική αντίληψη, καθώς και για την συγκέντρωση ανθρώπων και εμπορικών χρήσεων προσφέροντας στους κόμβους του metro ένα ευρύτερο πολιτιστικό κεντρικό σημείο, ενώ την ίδια στιγμή παραμορφώνει τις φυσικές σχέσεις μεταξύ των τόπων και οι σταθμοί συγχέουν την αίσθηση της κατεύθυνσης των επιβατών. Δημιουργεί κέντρα δραστηριότητας, και επιτρέπει την συνεχή είσοδο και έξοδο από και προ τα οχήματα αλλά και τους σταθμούς γενικά, με αποτέλεσμα να δημιουργεί συγκεντρώσεις ανθρώπων. Αυτή η συγκέντρωση είναι πολύ πιο έντονη στους σταθμούς όπου συγκλίνουν αρκετές γραμμές, και έτσι οι σταθμοί τείνουν να σηματοδοτήσουν κέντρα δραστηριότητας στην πόλη. Αξίζει να αναφερθεί πως η συγκέντρωση των ατόμων είναι επωφελής για τις επιχειρήσεις, δημιουργώντας κοινωνική κεντρική θέση [20] Ενώ παρατηρούμε πως περιοχές, όπως τα προαστιακά εμπορικά κέντρα πρέπει να καταβάλλουν εσκεμμένες προσπάθειες για να προωθήσουν την κοινωνική κεντρική θέση, περιοχές γύρω από τους σταθμούς επωφελούνται από την κεντρική θέση που τους έχουν προσφέρει οι σταθμοί metro που βρίσκονται γύρω τους. Βέβαια υπάρχουν πάντα και οι περιπτώσεις όπου πολλές τοποθεσίες επιλέχθηκαν εσκεμμένα να δεχτούν σταθμούς metro, εξαιτίας της ήδη κεντρικής τους θέσης. Παρόλα αυτά, οι περισσότερες από αυτές τις περιοχές έγιναν γνωστές μόλις συνδέθηκαν με τους σταθμούς των metro.

[17] Subway Spaces as Public Places, Politics and perceptions of Boston's T, Holly Bellocchio Durso, Massachusetts Institute Of Technology, America, 11, 2011

[18] Alexandra Kogl, STRANGE PLACES : THE POLITICAL POTENTIALS AND PERILS OF EVERYDAY SPACES, Lexington Books, 10, 2007

[19] Coucleis, H., G. Golledge, N. Gale and W. Tobler. "Exploring the Anchor-Point Hypothesis of Spatial Cognition," Readings in Environmental Psychology. New York: Academic Press, Harcourt Brace & Company, Publishers, 1995

[20] Shields, Rob. Lifestyle Shopping: The Subject of Consumption. New York: Routledge, 1992

Σε αρκετές περιπτώσεις, κυρίως εξαιτίας της τοποθεσίας τους, οι σταθμοί Metro διαμορφώνουν ένα ανοίκειο και κρυφό περιβάλλον ενισχύοντας ενέργειες εγκληματικότητας και παραβατικότητας. Αυτό συμβαίνει κυρίως σε σταθμούς metro που λειτουργούν όλο το 24ωρο, χωρίς να κλείνουν το βράδυ. Το γεγονός αυτό, ενισχύει διάφορες κοινωνικά χαμηλές ομάδες να εισέρχονται σε αυτόν, να οικειοποιούνται τον χώρο και να διαπράττουν πράξεις, τις οποίες δε θα έκαναν στην πόλη πάνω από την επιφάνεια της γης. Το γεγονός ότι οι σταθμοί βρίσκονται κάτω από την επιφάνεια της γης, δίνει την εντύπωση πως δεν υπάρχει άμεση σχέση και αλληλεπίδραση με την υπόλοιπη πόλη, και πως αν κάτι παράνομο συμβεί εκεί, δε θα μαθευτεί εύκολα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα συστήματος metro που ενισχύει την εγκληματικότητα, αποτελεί το metro της Νέας Υόρκης, κυρίως εξαιτίας της ατμόσφαιρας και της κατάστασης σε αυτό, αλλά και την διαθεσιμότητά του 24 ώρες το 24ωρο. Εκεί, η παραβατικές πράξεις είναι αρκετά συχνες. Το χαμηλό φως, ο παλιός και φθαρμένος φέρων οργανισμός καθώς και οι μη καθαρές πλατφόρμες, δίνουν την αίσθηση ενός παραβατικού περιβάλλοντος, γεγονός που ωθεί τους παραβατικούς ανθρώπους να νιώθουν καλά μέσα σε αυτόν. Αξίζει να αναφερθεί και πως ο χώρος του Metro έχει οικειοποιηθεί και από αστέγους ανθρώπους, ως καταφύγιο. Αυτό έχει αποκλειστικά σχέση με την ολόημερη και ολονύκτια λειτουργία του.



Η περιοχή Tederloin μετατράπηκε σε "Σταυροδρόμι του Κόσμου", μόλις δημιουργήθηκε η γραμμή IRT το 1904. Ακόμα και με τα υπάρχοντα κέντρα δραστηριότητας το metro αποτελεί μία σημαντική παράμετρο στη συγκρότηση ενός αστικού συστήματος. Οι κεντρικές περιοχές κατάφεραν να διατηρήσουν τη σημασία τους λόγω της προσπελασιμότητας και της συγκέντρωσης ανθρώπων και το metro παραμένει βιώσιμο επειδή οι άνθρωποι ακόμα το χρησιμοποιούν. Οι σταθμοί metro, ειδικά στις αρκετά μεγάλες πόλεις αποτελούν σημείο αναφοράς, καθώς όλοι οι προορισμοί λαμβάνονται υπόψη σε σχέση με τον πλησιέστερο σταθμό. Σε πολλές περιπτώσεις οι σταθμοί του metro θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν ως σημεία αγκυροβόλησης για την ενοποίηση των περιοχών στις οποίες υπάρχει άμεση πρόσβαση metro. Επιπλέον, η δομή της πόλης, είναι πολύ πιθανό να προσδιοριστεί ανάλογα με την διαμόρφωση των γραμμών metro, αλλά και σιδηροδρομικών γραμμών της πόλης.

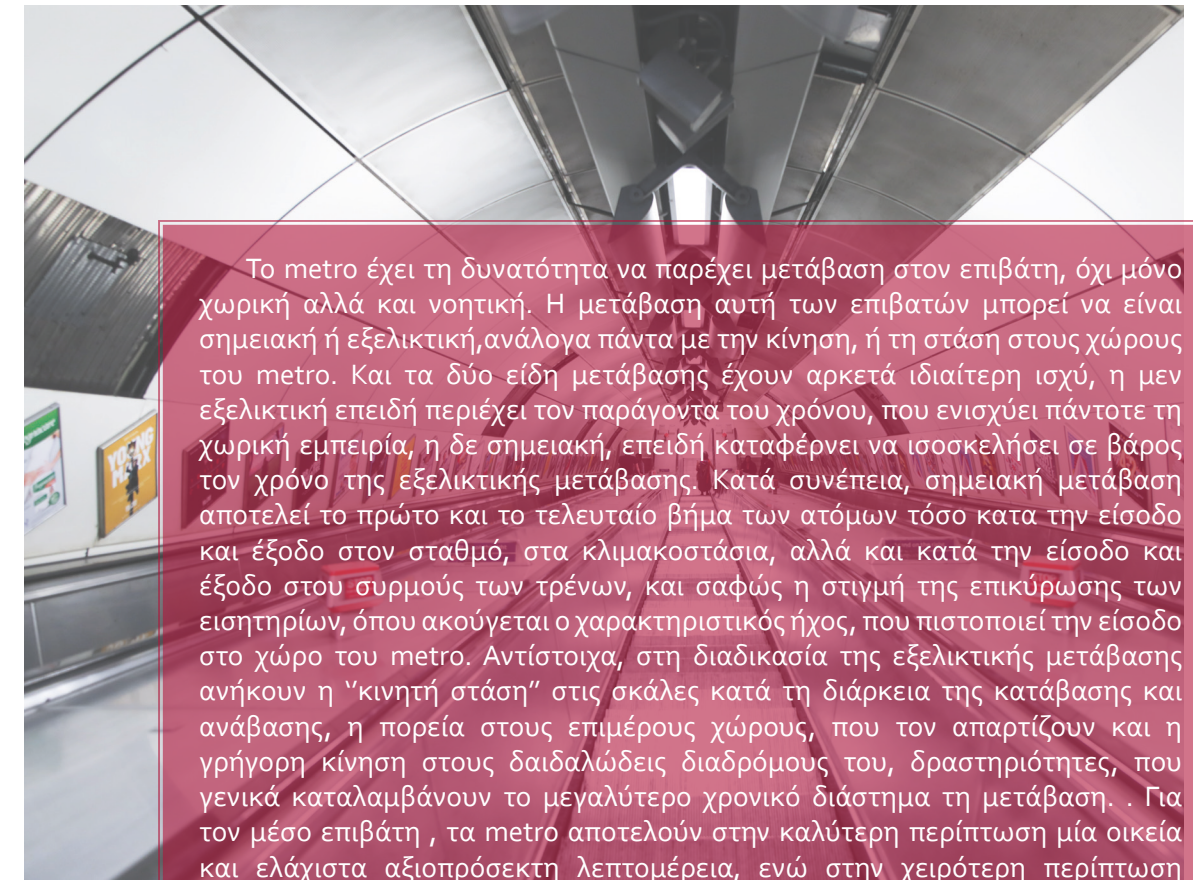


Όπως αναφέρει και η Catherine Grout, όσον αφορά το θέμα της δομής μιας πόλης “ Πλέον, δεν είναι δυνατόν να δημιουργηθεί αναδιάρθρωση των πόλεων, ειδικά στην αρχιτεκτονική, όχι μόνο λόγω της έλλειψης χώρου και οικονομικών μέσων , αλλά και επειδή υπάρχουν ήδη οι δρόμοι, ο σχεδιασμός δικτύων κυκλοφορίας, οι συνδέσεις και οι κόμβοι, που κατευθύνουν την αστική οργάνωση, ξεκινώντας σίγουρα από την δεκαετία του ‘60. [21] Οι αποστάσεις που διανύουν τα metro θεωρούνται μικρότερες από τις αποστάσεις που διανύσει κάποιος πάνω από το έδαφος , λόγω της μεγάλης δυσανάλογης διάρκειας του χρόνου και της έλλειψης οπτικής αναφοράς, συρρικνώνοντας έτσι τον χώρο μεταξύ των σταθμών. Στην περίπτωση του υπόγειου σταθμού του New York Subway, στην πόλη του Manhattan, αυτό μπορεί να αποδοθεί εν μέρει και στην επικράτηση του χάρτη MTA, ο οποίος αλλάζει τη μορφή της πόλης για να προνοήσει τη θέση των υπόγειων γραμμών. Ο χάρτης εκτείνεται στο Μανχάταν, διευρύνοντας τις περιοχές γύρω από τους σταθμούς, ενώ στις εξωτερικές περιοχές , όπου οι σταθμοί βρίσκονται σε απόσταση μεγαλύτερη απόσταση ή δεν υπάρχουν καθόλου σταθμοί, συρρικνώνονται. Συμβάλλει επίσης στον αναπροσανατολισμό του βορρά ώστε να ταιριάζει με το δίκτυο του Μανχάταν. Οι σταθμοί του είναι κύριοι χώροι αποπροσανατολισμού στην πόλη της Νέας Υόρκης. Το πλέγμα των δρόμων του Manhattan , προσφέρει μια σχεδόν τέλεια πηγή προσανατολισμού, με όλους τους δρόμους της πόλης να είναι αρκετά ευθείοι έτσι ώστε οι άνθρωποι να μην χάνουν την αίσθηση της κατεύθυνσης. Η διαδρομή των metro, εισάγει επίσης κενά στους νοητικούς χάρτες, καθώς ολόκληρα τμήματα της πόλης απομακρύνονται από το όραμα των επιβατών, εμποδίζοντας τους να γίνουν χαραγμένα στο μυαλό τους. Κι ενώ, οι σταθμοί metro είναι ένα θεμελιώδες είδος ενδιάμεσου δημόσιου χώρου, αποτελούν από μόνοι τους περιοχές με ημι-δημόσιο χαρακτήρα. Η απομονωμένη φύση και αίσθηση που δημιουργούν στους ανθρώπους, τους εμποδίζει να διαδραματίσουν τον ρόλο ενός πλήρους δημόσιου χώρου. Στην διατριβή της για την ιστορική διατήρηση στο Πανεπιστήμιο της Κολούμπια, η Paula Echeverri πρότεινε ότι «Οι τοίχοι όχι μόνο ανταποκρίνονται στη φυσική ανάγκη για περίφραξη, αλλά δίνουν πολύ λεπτή κατεύθυνση σε μια συνεχή κίνηση κατά μήκος της επιφανείας της, ολισθαίνουσα επιφάνεια σε μια αδιάκοπη ροή. “. Εκτός από τη λογική που βασίζεται στη χρηματοδότηση και την ανάγκη μετακίνησης ανθρώπων μέσω των σταθμών, ο φόβος της εγκληματικότητας ενισχύει την επιτακτική ανάγκη να αποφευχθεί η καταπίεση των ανθρώπων, εμποδίζοντας έτσι την κατοχή από τους άστεγους. Ο φόβος της εγκληματικότητας οδήγησε στο κλείσιμο των δημόσιων χώρων, σηματοδοτώντας τους σταθμούς περισσότερο ως αμυντικές περιοχές από ότι ως θέσεις για συμμετοχή των πολιτών. Έτσι, το μετρό παίρνει πολύ περισσότερο το ρόλο ενός χώρου αλλοτρίωσης από αυτό ενός δημόσιου χώρου. Παρόλα αυτά, ανεξάρτητα από το αρνητικό κλίμα προσανατολισμού που μπορεί να δημιουργείται σε σταθμούς metro , στις περισσότερες περιπτώσεις υπάρχει κάποια άλλη συμβολική γλώσσα που προσανατολίζει τους επιβάτες. Στο παράδειγμα της Νέας Υόρκης, οι γραμμές του μετρό εκπροσωπούνται όχι μόνο με τον αριθμό ή το γράμμα τους, αλλά και με σύμβολα. Αυτά τα σύμβολα, οι έγχρωμοι κύκλοι με τον αριθμό ή το γράμμα της γραμμής στο κέντρο, είναι τόσο αναγνωρίσιμοι ώστε το MTA να μπορεί να πουλάει μπλουζάκια που φέρουν το σύμβολο για διαφορετικές γραμμές. Αυτά τα σύμβολα ομαδοποιούνται επιπλέον σε μια ιεραρχία, καθιστώντας ευκολότερη τη χρήση τους για πλοήγηση μέσω σταθμών για συνδέσεις. Ορισμένοι σταθμοί , έχουν μοναδικά εξωτερικά σχέδια που τους επιτρέπουν να λειτουργούν ως ορόσημα, και άλλοι διαθέτουν σημαντικές αρχιτεκτονικές διαφορές που υπονομεύουν την κωδικοποιημένη γλώσσα της προσπελασιμότητας. Στο επόμενο κεφάλαιο ερευνάται η χρήση και η επιρροή των διακομηστικών χαρτών και λογοτύπων στην σχέση του Metro Με την πόλη.

[21] Grout Catherine. Le Tramway de Strasbourg. Paris: Editions du Regard, 1995. p. 17



NEW YORK SUBWAY



Το metro έχει τη δυνατότητα να παρέχει μετάβαση στον επιβάτη, όχι μόνο χωρική αλλά και νοητική. Η μετάβαση αυτή των επιβατών μπορεί να είναι σημειακή ή εξελικτική, ανάλογα πάντα με την κίνηση, ή τη στάση στους χώρους του metro. Και τα δύο είδη μετάβασης έχουν αρκετά ιδιαίτερη ισχύ, η μεν εξελικτική επειδή περιέχει τον παράγοντα του χρόνου, που ενισχύει πάντοτε τη χωρική εμπειρία, η δε σημειακή, επειδή καταφέρνει να ισοσκελίσει σε βάρος τον χρόνο της εξελικτικής μετάβασης. Κατά συνέπεια, σημειακή μετάβαση αποτελεί το πρώτο και το τελευταίο βήμα των ατόμων τόσο κατά την είσοδο και έξοδο στον σταθμό, στα κλιμακοστάσια, αλλά και κατά την είσοδο και έξοδο στον συρμό των τρένων, και σαφώς η στιγμή της επικύρωσης των εισητηρίων, όπου ακούγεται ο χαρακτηριστικός ήχος, που πιστοποιεί την είσοδο στο χώρο του metro. Αντίστοιχα, στη διαδικασία της εξελικτικής μετάβασης ανήκουν η “κινητή στάση” στις σκάλες κατά τη διάρκεια της κατάβασης και ανάβασης, η πορεία στους επιμέρους χώρους, που τον απαρτίζουν και η γρήγορη κίνηση στους δαιδαλώδεις διαδρόμους του, δραστηριότητες, που γενικά καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα τη μετάβαση. . Για τον μέσο επιβάτη , τα metro αποτελούν στην καλύτερη περίπτωση μία οικεία και ελάχιστα αξιοπρόσεκτη λεπτομέρεια, ενώ στην χειρότερη περίπτωση αποτελούν έναν χώρο έντονης απογοήτευσης. Οι υπόγειοι σταθμοί αποτελούν πλέον σημαντικό κομμάτι των δημοσίων συγκοινωνιών, καθώς και του αστικού ιστού και περιβάλλοντος της πόλης. Μέσα σε όλα αυτά, η αρχιτεκτονική τους παίζει πάντοτε σημαντικό και καθοριστικό ρόλο στο περιβάλλον και την αίσθηση που θα δημιουργήσει το εκάστοτε metro στους επιβάτες.



## 2.2 ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ METRO

### 2.2.2 TRANSIT MAPS & PICTOGRAMS

## & ΧΑΡΤΕΣ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗΣ

Η σημασία του χώρου του metro, δε χρειάζεται να είναι αποκλειστική, αφού υπάρχουν κι άλλα χαρακτηριστικά που καταλαμβάνουν τις σημαντικές περιοχές μιας πόλης. Αρχιτεκτονικά σημαντικά κτίρια, ορόσημα, κοινοί προορισμοί και χώροι κοινωνικής συγκέντρωσης, είναι όλοι κοινωνικοί παράγοντες μιας πόλης, ωστόσο όλες σε μεγάλο βαθμό εξαρτώνται από το Metro. Ωστόσο, στον υπόγειο σιδηρόδρομο, οι σκιές και το τεχνητό φως, οι ασφαλές σημάνσεις, οι αβέβαιες θέσεις των εξόδων, οι έμμεσες διαδρομές και τα σημεία που δημιουργούν τριβές στις ροές των ανθρώπων, μπορούν να κάνουν δύσκολη την πλοήγηση και να αποτρέψουν τους επιβάτες να ακολουθήσουν τις κατευθύνσεις τις πόλης, που υπάρχουν πάνω από το έδαφος.

Το κέντρο της πόλης του Λονδίνου καταλαμβάνει περίπου το 2% της πόλης. Στον Transit Map του μετρο φαίνεται τεσσερείς φορές μεγαλύτερος. Αντίστοιχα στην πόλη της Νέας Υόρκης, το Central Park, που δυνητικά είναι ένα μακρόστενο πάρκο, με το μήκος πολύ μεγαλύτερο από το πλάτος του, σε ορισμένους χάρτες το 1960 απεικονίστηκε ως ένα χοντροκομμένο τετράγωνο στο πλάι του.

Γίνεται κατανοητό, πως οι χάρτες δημόσιας διαμετακόμισης του metro είναι εσκεμμένα παραμορφωμένοι, με σκοπό να διευρύνουν τα κέντρα των πόλεων. Σε πολλούς από αυτούς, όλες οι αποστάσεις μεταξύ των προάστιων περιοχών και γενικά των περιοχών εκτός του κέντρου κατανέμονται σε μία σταθερή απόσταση ακόμα και αν αυτές οι αποστάσεις είναι εντελώς διαφορετικές μεταξύ τους. Οι καμπύλες γραμμές μεταφράζονται σε ευθείες, και όλες οι μεταφορές κωδικοποιούνται με κουκίδες και γραμμές. Βέβαια, ορισμένες πόλεις επιτρέπουν πολύ περισσότερο την κίνηση ή αντιστοιχα περιορισμός της φαντασίας όσων αφορά την ανάγνωση των χαρτών διαμετακόμισης του μετρό.

Στο San Francisco και την New York υπάρχει μεγάλος αριθμός γεωγραφικών δεικτών, με αποτέλεσμα οι επιβάτες να χρειάζεται να δεχτούν αρκετές διαστρεβλώσεις των transit maps. Στο Chicago, η γραμμή είναι ανυψωμένη, γεγονός που αφήνει ακόμα λιγότερα περιθώρια στους επιβάτες. Ωστόσο σε ένα μέρος σαν το Λονδίνο, με προσιτούς και δρονηρούς δρόμους, λίγους γεωγραφικούς δείκτες, την γραμμή του Τάμεση και ένα σωστά διαμορφωμένο υπόγειο δίκτυο μετακίνησης των βαγονιών, το μετρο γίνεται πολύ πιο προσιτό και προσεγγίσιμο από περισσότερους ανθρώπους. [22]

Ωστόσο, αξίζει να αναφερθεί πως η διαστρέβλωση των χαρτών αυτών είναι μεν εθελήμενη, δεν είναι δε κακόβουλη. Πολλές από αυτές τις απλουστεύσεις είναι απαραίτητες για τον καλό και σωστό σχεδιασμό των χαρτών. Εάν οι άνθρωποι μπορούσαν να διατηρήσουν ένα γεωγραφικά ακριβές χάρτη στο μυαλό τους, τότε τότε τα transit maps θα μπορούσαν να είναι πιο ακριβείς. Ωστόσο, ο ανθρώπινος εγκέφαλος, μπορεί να συγκρατήσει μόνο τόσες πολλές και διακριτές εικόνες πληροφοριών ταυτόχρονα. Οι χάρτες διαμετακόμισης αποτελούν σχηματικούς χάρτες, άρα αναγκαστικά προσπαθούν να διατηρήσουν μία ισορροπία μεταξύ λεπτομερείας και αναγνωσιμότητας.

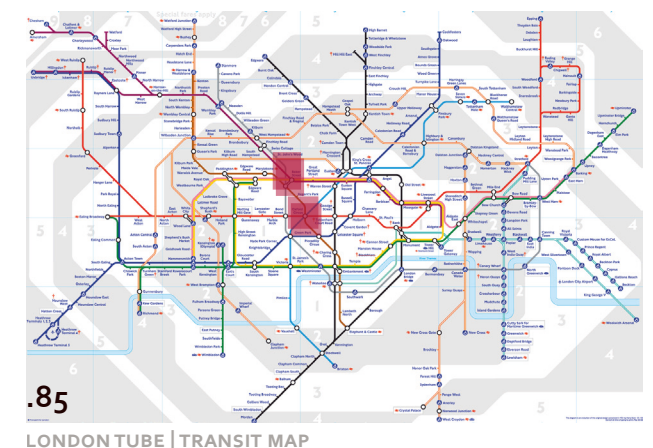
"Όταν προσπαθείς να βάλεις τα πάντα μέσα στον χάρτη, καταλήγει να είναι ασήμαντος", αναφέρει ο Lance Wyman, σχεδιαστής του Metro της Washington DC, όταν αυτός επανασχεδιάστηκε για να ενσωματωθεί η νέα Silver Line. Όταν ο Wyman καλέστηκε να επανασχεδιάσει το σύστημα χαρτών διαμετακόμισης του μετρο, καλέστηκε να το μετατρέψει σε ένα μαλακό και εύκολο σύστημα, σε κάτι που οι άνθρωποι όχι μόνο θα κατανοούν εύκολα, αλλά θα είναι και σε θέση να το πριγράψουν με μία αντίστοιχη ευκολία σε κάποιον τρίτο.

[22] Zhan Guo, an assistant professor of urban planning and transportation policy at NYU Wagner

Οι σταθμοί πρέπει να είναι ταξινομημένοι σωστά και οι διασταυρώσεις τους να είναι ξεκάθαρες. Η έγχρωμη κωδικοποίηση πάντα βοηθάει, αν βέβαια πάντα λαμβάνεται υπόψιν και η ανικανότητα κάποιων ανθρώπων να ξεχωρίσουν τα χρώματα. Αυτό σημαίνει πως η ευκολία των χαρτών δε μπορεί να ανάγεται μόνο στην επιλογή χρωμάτων. Τέλος ο Wyman, αναφέρει: "Ένα μεγάλο μέρος της δουλειάς μου ήταν πάντα να ενσωματώσω την ουσία της κοινότητας", δίνοντας έτσι στον χάρτη το ρόλο του λειτουργικού μέσου, αναγνωρίσιμου από όλους τους ανθρώπους. Επομένως, για να μπορέσει το άτομο να χρησιμοποιήσει και να ανταποκριθεί στις γνωστικές του ικανότητες, μοναδική λύση αποτελεί η διαστρέβλωση των χαρτών. Το κάθε άτομο, όταν καλείται να λάβει αποφάσεις, λειτουργεί με την μέθοδο και την αίσθηση του προβλήματος – λύσης **-HEURISTIC-**. Στην περίπτωση του μετρό και γενικότερα των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, γνωρίζει πως ο χάρτης λειτουργεί και δίνει πληροφορίες, το προβλήμα του είναι πως απαραίτητα δε γνωρίζει πως ακριβώς δίνει πληροφορίες στον ίδιο. Όταν μία διαδρομή, σχεδιάζεται σε έναν χάρτη διαμετακόμισης (transit map), λαμβάνονται υπόψιν αρκετοί και διαφορετικοί παράγοντες: η απόσταση, ο χρόνος ταξιδιού, ο αριθμός μεταφορών, χρόνος περιπάτου, χρόνος αναμονής, κατεύθυνση, αξιοπιστία, επίπεδο συνωστισμού, ώρες λειτουργίας, κόστος και διαθεσιμότητα θέσεων και αισθητική είναι κάποιοι από αυτούς τους παράγοντες. Το ερώτημα είναι τι ακριβώς θα συμβεί αν ένα άτομο πάρει μία απόφαση, στηριζόμενος σε έναν ανακριβή χάρτη. [23]

Ο Zhan Guo υποστηρίζει, μάλιστα πως οι άνθρωποι θα έπρεπε και τείνουν να εμπιστεύονται περισσότερο έναν transit map, παρά την ίδια τους την εμπειρία ακόμα και αν αυτή είναι αυξημένη.

Σε μία εκτεταμένη έρευνα που διεξάγει, για την μελέτη του London Tube, ο Guo διαπίστωσε πως οι επιβάτες έτειναν να ακολουθούν διαδρομές που στον χάρτη φαίνονταν μικρότερες, χωρίς να ξέρουν ότι στην πραγματικότητα ήταν αρκετά πιο μεγάλες. Εξαιτίας της έντονης καθημερινότητας, οι άνθρωποι, όταν χρειάζονται μετακίνηση με το μετρο επιλέγουν την πιο βολική και γρήγορη διαδρομή. Όταν όμως οι πολύπλοκες μεταφορές φαίνονται απλές απότι είναι στην πραγματικότητα, η κατάσταση γίνεται αρκετά δύσκολη. Ας πάρουμε σα παράδειγμα το ήδη προαναφερθέν μετρό του Λονδίνου. Οι στάσεις Victoria & Oxford Circus απεικονίζονται ως μόνο δύο τελείς ενώ οι στάσεις Baker Str & Monument αναπαριστώνται ως δύο σημεία που ενώνονται μεταξύ τους. Οι πρώτοι δύο αφορούν σχετικά πολύπλοκες μεταφορές, αλλά με τη μοντελοποίηση των διαφόρων εναλλακτικών λύσεων που πρέπει να εξετάσει ένας επιβάτης σε μια συγκεκριμένη διαδρομή πριν κάνει μια επιλογή μεταφοράς, ο Guo υπολόγισε ότι η κωδικοποίησή τους στον χάρτη θα μπορούσε να προσελκύσει 960 και 516 επιπλέον επιβάτες αντίστοιχα κάθε εργάσιμη ημέρα. Όσο για το Baker St. και το Bank / Monument, Αυτό το εικονίδιο dot-line-dot, το οποίο μοιάζει με ένα υπόγειο ταξίδι, πιθανώς αποβάλλει 216 και 147 αντίστοιχους επιβάτες κάθε μέρα.



[23] <https://www.citylab.com/transportation/2012/08/are-our-transit-maps-tricking-us/3072/>



## & ΧΑΡΤΕΣ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗΣ

**Λ** **Ακόμα, ως επιβάτες, έχουμε την τάση να παραβλέπουμε και τις έμμεσες διαδρομές**

**Ο** Παραβλέπουμε και έμμεσες διαδρομές. Σε μια μελέτη του 2008 για τον χάρτη του μετρό του Σαντιάγο, μια ομάδα ερευνητών στη Χιλή διαπίστωσε ότι δεν είναι πιθανό να επιλέξουμε μια διαδρομή με τμήματα που να διαφέρουν σημαντικά από τον προορισμό μας. Και ο καθηγητής Hartwig Hochmair του Πανεπιστημίου της Φλώριδας διαπίστωσε, σε μια μελέτη των οδικών χαρτών, ότι προτιμούμε να κάνουμε ένα ευθύ δρόμο και στη συνέχεια να περάσουμε από ένα τρελό κομμάτι στο τέλος του ταξιδιού με το αυτοκίνητο απ' ό, τι για να σκοντάψουμε πρώτα και να οδηγήσουμε κατ' ευθείαν αργότερα.

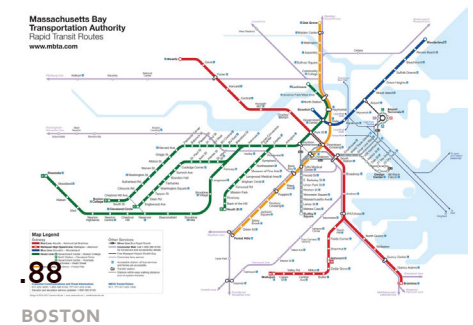
**Ο** **Υπάρχουν βέβαια και περιπτώσεις, όπου οι χάρτες είναι αρκετά ανακριβείς και παραπλανητικοί, με αποτέλεσμα οι επιβάτες όντας άνθρωποι να είναι αρκετά επιλεκτικοί, να ακολουθούν και να βασίζονται μόνο στο χάρτη και κατ'επέκταση να χάνουν χρόνο αντί να τον κερδίζουν.**

**Ο** Δύο χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιου είδους αποτελούν οι σταθμοί της Νέας Υόρκης και τις Βοστώνης. Στην μεν Νέα Υόρκη οι επιβάτες δεν μπορούν να καταλάβουν απολύτων τίποτα για τη μετακίνησή τους από την απλή τελεία για να υποδείξει τοποσημα της πόλης και αποφεύγει τις γραμμές που συνδέουν τα προηγούμενα. Η αντίστοιχα, στον σταθμό της Βοστώνης, το κέντρο απεικονίζεται αρκετά διευρυμένο. Αποστάσεις, που στην πραγματικότητα είναι περπατήσιμες, στον χάρτη απεικονίζονται σε αποστάσεις που ξεπερνούν το ένα μίλι.

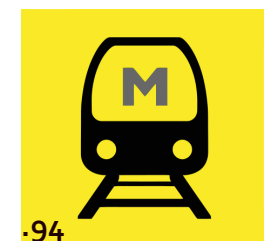
**Α** Συμπεραίνεται, λοιπόν πως ακόμα και οι μεταγραφές και οι απεικονίσεις στοιχείων της πόλης έχουν διπλή επίδραση στην μαζική μεταφορά και τους ανθρώπους που την χρησιμοποιούν. Η προσπάθεια, αλλά θα λέγαμε και η αναγκαιότητα να είναι όλα ευανάγνωστα, θα μπορούσε να έχει και αρνητικές επιπτώσεις στην μετακίνηση. Οι τελευταίες μία ή δύο στάσεις είναι γενικά σε ένα αστικό κέντρο, επομένως τείνουν να συγκλίνουν το σύστημα. Εάν οι επιβάτες βγήκαν έξω στο πάρκο St. και περπάτησαν αντί να μεταφερθούν για μια στάση, θα ξεκαθάριζαν έναν τόνο ανθρώπινης κυκλοφορίας υπόγεια. Η άλλη πλευρά: η προφανώς μικρή απόσταση από τα περίχωρα έως τις περιοχές του κέντρου θα μπορούσε να κάνει τους κόμβους της πόλης να φαίνονται πολύ πιο προσιτοί σε πολλούς ανθρώπους που ζουν μακριά. [24]. Οι ιδέες μας για το metro ως τόπο, συνήθως περιστρέφονται γύρω από την αφηρημένη εικόνα που έχουμε για το συνολικό δίκτυο μεταφορών έτσι όπως δημιουργήθηκε για εμάς από τους σχεδιαστές χαρτών του συστήματος. Αυτή η συνολική ματιά του συστήματος διαμορφώνει μία νοητική εικόνα του συστήματος του metro ως ένα περίπλοκο και δαιδαλώδες σύστημα ανοικτόχρωμων διασυνδεδεμένων γραμμών, που περιοδικά τέμνονται σε κουκκίδες γνωστών ονομάτων σταθμών και θεωρείται μία από τις συνδέσεις των υπόγειων διαδρομών με την πόλη. Ωστόσο, η εμπειρία και οι χώροι του είναι ριζικά διαφορετικοί από αυτούς που παρουσιάζονται στον αφηρημένο και διαγραμματικό χάρτη metro. Ο χάρτης του μετρό είναι ένα ιδιαίτερο είδος παζλ - απείρως αλλοιωσιμo, απίστευτα ενοχλητικό, χωρίς τελική απάντηση, που εξηγεί γιατί κάποιος από τους αρκετούς σχεδιαστές τέτοιου είδους χαρτών, θα περάσει το δικό του χρόνο προσπαθώντας να το λύσει. Ενας χάρτης του μετρό απαιτεί πολλές πληροφορίες να γεμίζουν σε πολύ μικρό χώρο, και με τρόπο που θα μπορούσε να γίνει κατανοητός από τους μετακινούμενους στο τρέξιμο. Ενέχει ένταση: μεταξύ ομορφιάς και χρησιμότητας, αφαίρεσης και ακρίβειας, πληρότητας και απλότητας. Πρέπει αναπόφευκτα να ληφθούν αποφάσεις για να τονισθεί μια γραμμή σε σχέση με μια άλλη ή να δοθεί προτεραιότητα σε ένα μέρος της πόλης. Η για να δημιουργήσετε, περισσότερο από ένα λειτουργικό εργαλείο, ένα κομμάτι γραφικών έργων. Αυτό σημαίνει, αναπόφευκτα, ότι οι άνθρωποι κάπου δεν θα αρκεστούν στο συγκεκριμένο υπάρχον αποτέλεσμα. [25]

[24] <https://www.citylab.com/transportation/2012/08/are-our-transit-maps-tricking-us/3072/>

[25] <https://www.washingtonpost.com/news/wonk/wp/2015/11/09/why-designers-cant-stop-reinventing-the-subway-map/>



Όσον αφορά στα λογότυπα, υπάρχουν σε όλους ανεξαιρέτως τους σταθμούς και αποτελούν υποδεικτικό χαρακτηριστικό των μετρό για τον προσανατολισμό των επιβατών. Κάθε σύμβολο μετρό υποδεικνύει την θέση του μετρό, τις εισόδους και εξόδους, την πλατφόρμες αναμονής και τις σήραγγες. Διαφέρουν, όμως ανά τον κόσμο. Κάθε πόλη έχει αποκτήσει ένα δικό της χαρακτηριστικό λογότυπο που φαίνεται σε όλους τους σταθμούς μετρό που βρίσκονται σε αυτή. Αποτελούνται όλα από το χαρακτηριστικό γράμμα M, που αποδεικνύει την ονομασία και αρχική του χρήση, και ορισμένα από αυτά έχουν σχεδιαστεί προσεκτικά, για να προσδίδουν μία ιδιαίτερη ταυτότητα και αισθητική στις στάσεις και τους σταθμούς. Αξίζει να σημειωθεί πως κάποιοι σταθμοί έχουν χαρακτηριστεί σχεδόν αποκλειστικά από το λογοτύπο τους.





## 2.3 | Η ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ METRO

### 2.3.1 ΤΟ METRO ΩΣ ΜΗ-ΤΟΠΟΣ

Μ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

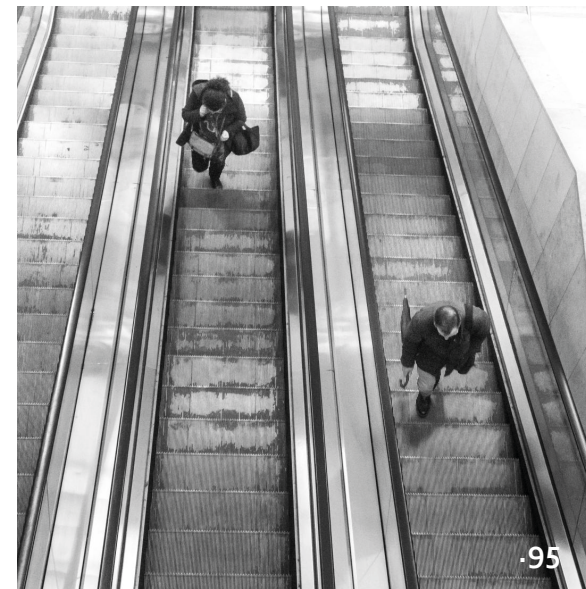
ΜΗ ΤΟΠΟΣ

Ο μή – τόπος λειτουργεί ως μία μεταβατική κατάσταση μετακίνησης , ως ένα “πέρασμα” από τον έναν τόπο στον άλλον. Ανήκει στους χώρους , που διαθέτουν μία ταυτότητα χωρίς διάρκεια και αποτελούν, μη ιστορικούς, μη συσχετιστικούς χώρους, στους οποίους ο χρόνος δρα μέσα σε ένα καθεστώς συνεχούς επιτάχυνσης. Ο χώρος ενός μη τόπου δε δημιουργεί ποτέ ατομικές ταυτότητες ούτε σχέσεις μεταξύ των ατόμων, ωστόσο τα μόνα αισθήματα που δημιουργεί είναι απομίνωση και ομοιότητα. Σύμφωνα με τον Marc Auge , το αρχέτυπο ενός μη τόπου θεωρείται ο χώρος ενός ταξιδιού [26] . Ο μη τόπος είναι αυτός που συλλαμβάνει το άτομο μέσα σε μία ιδιότυπη αυτονομία έξω από τον χώρο και τον χρόνο [27] Από τη στιγμή που ένα άτομο εισέλθει σε ένα μή τόπο, χάνει προσωρινά την ατομική του ταυτότητα, απαλλάσσεται από πράγματα που τον ορίζουν ως άτομο, και υιοθετεί μια κοινή ταυτότητα με τα άλλα άτομα, με τα οποία συνυπάρχει. Βιώνει το παροδικό πέρασμά του από το χώρο , σε μία προσωρινή και μοναχική ανωνυμία, με την προϋπόθεση βέβαια, σε κάθε περίπτωση μη τόπου, για να εισέλθει σε αυτόν, θα πρέπει να ελεγχθεί, να δώσει στοιχεία της ταυτότητάς του, και να γίνει δεκτός, με κάθε τρόπο σε αυτόν. Με αυτόν τον τρόπο, ένας μη τόπος δημιουργεί και διαμορφώνει μία κοινή ταυτότητα για τους νθρώπους που εισέρχονται σε αυτόν, φιλοξενώντας εφήμερες δραστηριότητες που επιβεβαιώνουν τον σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει το άμεσο παρόν.

Κατά την παραμονή του εκεί, κατακλύζεται συνεχώς από εικόνες και κινήσεις που καθορίζουν τις κινήσεις του. Η χρήση των συμβόλων , των εικόνων και των λογοτύπων είναι εκείνη που σηματοδοτεί καθοριστικά την ταυτότητα του χώρου λειτουργώντας επεξηγηματικά για τον τρόπο λειτουργίας του. Συγχρόνως, η δημιουργία και η δομή του ρυθμίζεται από νόμους ταχύτητας, διαρκούς μεταβολής και επανάληψης καθώς η δράση του προσαρμόζεται σε ένα αναγνωρίσιμο και όμοιο κώδικα χρήσης σε παγκόσμιο επίπεδο. Η χρήση των χώρων των υπογείων σταθμών είναι καθαρά σχεδιασμένη για την μετάβαση και την μετακίνηση ανθρώπων, αγαθών και πληροφοριών, με αποτέλεσμα η δομή τους να ακολουθεί πιστά αυτή την αρχή. Η κίνηση και η μετάβαση των ανθρώπων στα χωρικά συστήματα του Metro δεν παράγουν κάποιο νόημα και σε καμία περίπτωση δε καταγράφονται στην συλλογική μνήμη της πόλης. Βασίζονται αποκλειστικά και μόνο στην συνεχή επανάληψη και τις μηχανικές κινήσεις, που οι άνθρωποι υιοθετούν μέσα από την καθημερινή τριβή και εξοικείωση, χωρίς να απαιτείται κάποιος ιδιαίτερος χρόνος προσαρμογής. Η διαδικασία που χρειάζεται να παραχθεί είναι παρά πολύ συγκεκριμένη και αποτελείται από μηχανικές και μεταβατικές κινήσεις που εκτελούνται άμεσα , γρήγορα και σχεδόν πάντα ασυνείδητα από τους χρήστες.

Όταν οι άνθρωποι εισέρχονται σε έναν μη τόπο βιώνουν προσωρινά τους χώρους του, χωρίς να αναπτύσσεται κάποια ιδιαίτερη σχέση μεταξύ τους, ούτε τους ανήκουν ούτε οι ίδιοι ανήκουν σε αυτούς, εκτελούν απλά τον ρόλο περαστικού. Οι μη τόποι δεν επιτρέπουν εύκολα την ταύτιση μαζί τους και κατ’επέκταση δεν προωθούν τις διαπροσωπικές σχέσεις. Σύμφωνα με αυτά τα χαρακτηριστικά και τον ορισμό του μη τόπου, είναι ξεκάθαρο πως ο χώρος του metro αποτελεί έναν τέτοιο χώρο. Πρόκειται για έναν τόπο μετακίνησης , τον οποίο ο ίδιος ο επιβάτης και περαστικός αντιλαμβάνεται μερικώς, αποσπασματικά, ως ένα μέσο κίνησης και μετακίνησης. Το άτομο ασυναίσθητα καταφέρει να ανανωρίσει το metro , όχι μέσω της μορφής του αλλά περισσότερο μέσω της λειτουργίας του, κινείται σε αυτόν ακολουθώντας τις σημάνσεις , κινείται στις πλατφόρμες, μετακινείται με τους συρμούς.

Η είσοδος και η παραμονή των ατόμων στο χώρο του metro , τους εφοδιάζει άμεσα με μία κοινή ταυτότητα. Οι επιβάτες ελέγχονται για να εισέλθουν και να εξέλθουν από αυτόν, γεγονός που τους προσδίδει κατευθείαν μία προσωρινή ταυτότητα και ένα κοινό ρόλο, αυτό του επιβάτη – περαστικού. Για ορισμένα άτομα, αυτή η προσωρινή ανωνυμία μπορεί να και ένα είδος απελευθέρωσης. Το άτομο καταφέρει να απαλλαχτεί προσωρινά από οτιδήποτε τον καθορίζει, και απολαμβάνει την απώλεια ταυτότητας, έστω και για λίγο [28] Παρόλα αυτά, ένας τέτοιος μη τόπος σαν το Metro , είναι ανεξαρτητοποιημένος από την ιστορική ταυτότητα και την κοινωνική συναναστροφή και δε μπορεί να διαμορφώσει μόνιμες ατομικές ή συλλογικές ταυτότητες, ακόμα και σχέσεις, ισοδύναμες με αυτές που αναπτύσσονται στην πόλη, με αποτέλεσμα η ύπαρξη σε αυτόν να δημιουργεί συναισθήματα μοναξιάς και απομόνωσης. Εκτός όμως από την κατανόηση και αντίληψη του χώρου του metro , ως έναν μη τόπο, οι έννοιες της ετεροτοπίας και της ετεροχρονίας μπορούν να επισημάνουν με εξίσου εύστοχο τρόπο τον ξεχωριστό χαρακτήρα που εμφανίζει λόγω της τοποθέτησής του κάτω από την επιφάνεια της γης, να εντοπίσουν και ταυτόχρονα να συσχετίσουν τον τρόπο διαλόγου της με την πόλη πάνω από την επιφάνεια της γης.



.95



.96

Μ  
Η  
Τ  
Ο  
Π  
Ο  
Σ

[26] Marc Auge, NON PLACES : INTRODUCTION TO AN ANTHROPOLOGY OF SUPERMODERNITY, εκδόσεις Verso, Λονδίνο & Νέα Υόρκη, 1995

[27] Σταύρος Σταυρίδης, ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΘΘΟΝΗ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΣΚΗΝΗ, εκδόσεις ελληνικά γράμματα, Αθήνα 2002

[28] Marc Auge, NON PLACES : INTRODUCTION TO AN ANTHROPOLOGY OF SUPERMODERNITY , εκδόσεις Verso, Λονδίνο & Νέα Υόρκη, 1995



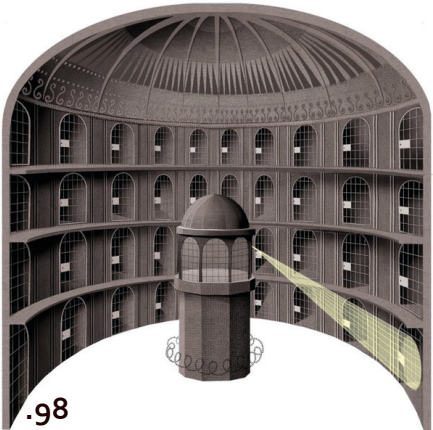
Το 1967, ο γάλλος φιλόσοφος Michael Foucault τοποθέτησε την θεωρία του για έναν χώρο, ο οποίος συνδέεται με όλους τους υπόλοιπους, με τέτοιο τρόπο, ώστε να αναιρεί, να εξουδετερώνει και να αντιστρέφει το σύνολο των σχέσεων που αναπτύσσονται σε αυτόν και καθορίζονται και αντανακλώνται σε αυτόν. Τον χώρο αυτό ονόμασε ετεροτοπία. [29] Σύμφωνα με τον Foucault, στην ετεροτοπία εντάσσονται πραγματικοί, υλοποιημένοι και θεσμοθετημένοι χώροι. [30] Ετεροτοπία αποτελεί ένας χώρος ο οποίος διέπεται από διαφορετικό καθεστώς απ' ό,τι ο χώρος γύρω από αυτόν, και αντιπαραβάλλεται από την ιδέα της ουτοπίας. Θεωρείται ένα είδος υλοποιημένης ουτοπίας, που διαδραματίζει πολύ σημαντικό κοινωνικό ρόλο. Το χαρακτηριστικό τους είναι πως είναι πραγματικοί και συγκεκριμένοι τόποι που έχουν την δυνατότητα να προποδιοριστούν χωρικά, αλλά ταυτόχρονα καταφέρνουν να διαχωρίζονται από όλους τους υπόλοιπους τόπους [31]

Ο χρόνος, οι άνθρωποι και τα πράγματα που βρίσκονται σε αυτόν λειτουργούν τελείως διαφορετικά. Αποτελεί κατά συνέπεια μία ετεροτοπία, ή καλύτερα, εμφανίζει συγκεκριμένες ετεροτοπικές ιδιότητες, με τις οποίες αποκτά μια ταυτότητα, ενώ την ίδια στιγμή ακολουθεί και αναπτύσσει μια δική του σημειολογία, αδιαφορώντας για το άμεσο περιβάλλον του. Αποτελεί έναν χώρο σαφώς ορισμένο, ο οποίος έχει την ταυτόχρονη ικανότητα να διαφοροποιείται από τον έξω κόσμο και ταυτόχρονα να είναι εύκολα προσβάσιμος. Αυτή η ιδιαιτερότητά του βέβαια του δημιουργεί μία επιτακτική ανάγκη να επιβάλλει την τάξη μέσα σε αυτόν, και κατ'επέκταση να ελέγχεται. Τα άτομα που κινούνται μέσα σε αυτό, έχοντας γνώση της επιτήρησης και παρακολούθησης που υφίστανται, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι βρίσκονται σε έναν δημόσιο χώρο, δε δρουν σύμφωνα με αυτό που τους επιβάλλει η προσωπικότητά τους αλλά προσαρμόζονται στους κανόνες και τους κώδικες που τους ορίζει ένα τέτοιο μέρος. Οι ετεροτοπικές του ιδιότητες καθιερώνουν την αυτοπειθαρχία και τη συμμόρφωση και σχηματίζουν την συνείδηση των ανθρώπων. Η οργανωμένη αυτή επιτήρηση που επικρατεί στο χώρο του metro, θυμίζει πολύ έντονα το πρότυπο μοντέλο φυλακής Panopticon, που σχεδιάστηκε από τον Jeremy Bentham το 1787, το οποίο προέβλεπε τη συνεχή παρατήρηση των φυλακισμένων, με τέτοιο τρόπο ώστε να αντιλαμβάνονται διαρκώς ότι βρίσκονται υπό παρακολούθηση. - ΕΛΕΓΧΟΣ -

[29] Michael Foucault, ΟΜΙΛΙΕΣ ΚΑΙ ΓΡΑΠΤΑ – ΠΕΡΙ ΑΛΛΟΤΙΝΩΝ ΧΩΡΩΝ, Architecture Movement, Continuity, τεύχος 50, 1984  
[30] η έννοια αποσαφηνίστηκε περαιτέρω και εξελίχθηκε από την ιδέα του διάκενου – interstice, το οποίο ορίζεται λεξιλογικά είτε ως χώρος που μεσολαβεί μεταξύ δύο πραγμάτων, είτε ως κενό ή παύση σε κάτι που θεωρείται γενικά συνεχές  
[31] ο Foucault κατηγοριοποίησε τις ιδιότητες των ετεροτοπιών σε έξι διαφορετικές αρχές, ανάλογα με την ιδιαίτερη υφή τους. Με αυτόν τον τρόπο προκύπτουν οι ετεροτοπίες της κρίσης, της παρεκτροπής, του χρόνου (ετεροχρονία), της λειτουργίας, οι ετεροτοπίες που σχετίζονται με ένα είδος ασυμβατότητας με άλλους χώρους και ενέχουν πλήθος συμβολισμού (κήποι) και εκείνες που σχετίζονται με ένα κλειστό ή ανοικτό σύστημα που τις απομονώνει και συγχρόνως της καθιστά προσπελάσιμες

Ο χώρος του metro συνιστά από μόνος του ένα κόσμο που λειτουργεί παράλληλα και βρίσκεται σε άμεση και άρρηκτη σύνδεση με τον κόσμο της καθημερινότητάς μας, η οποία λαμβάνει χώρο στην πόλη πάνω από την επιφάνεια της γής. Είναι ένας τόπος, χωρικά προσδιορισμένος, ο οποίος λειτουργεί υπό ένα καθεστώς, τελείως διαφορετικό από τους τόπους που υπάρχουν γύρω του. Αποτελεί ένα αυτόνομο και αυτοσυντηρούμενο, κλειστό σύστημα, το οποίο επηρεάζει και μορφοποιεί την πόλη, την επηρεάζει, αλλά ταυτόχρονα λειτουργεί ανεξάρτητα από αυτή.

Παράλληλα, το metro, φαίνεται να γίνεται φορέας μνημάτων της εξουσίας και της κατανάλωσης. Οι ετεροτοπικοί όροι που τον διακατέχουν, τον μετατρέπουν σε επιφάνεια προβολής μνημάτων που συχνά σχετίζονται με ιδεολογίες και αξίες της κοινωνίας, που επηρεάζουν και διαμορφώνουν τη ζωή στην "πάνω" πόλη. Ταυτόχρονα προβάλλονται ποικιλοτρόπως σύμβολα και μνήματα που αφορούν κυρίως την πληροφόρηση και την διαφήμιση, και έχουν ως άμεσο αποτέλεσμα τον επαναπροσδιορισμό των χωροχρονικών σχέσεων. Οι περισσότεροι σταθμοί πλέον παρουσιάζουν μία τυποποιημένη και ενοποιημένη εικόνα, όπου από απλοί χώροι μαζικής μεταφοράς μετατρέπονται σταδιακά σε χώρους διακίνησης ιδεών, διαφημίσεων και τέχνης. Οπτικά και ακουστικά σήματα και εντολές, βομβαρδίζουν με τη σειρά τους τους χρήστες του metro, διαμορφώνοντας τον κώδικα χρηστών μέσα σε αυτό. - ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ - Οι ετεροτοπικές ιδιότητες του χώρου του metro, επιβάλλουν συγκεκριμένους κανόνες και κώδικες συμπεριφοράς, σε όλα τα φάσματα των κοινωνικών ομάδων που το βιώνουν, με αποτέλεσμα να έχει καταφέρει να συντάξει ένα δικό του λεξιλόγιο, το οποίο αναγνωρίζεται παγκοσμίως και βασίζεται στην εξοικείωση των ατόμων που το χρησιμοποιούν. Κάνοντας αναφορά στις ετεροτοπικές ιδιότητες που διαθέτει το metro, και στο διαχωρισμό μεταξύ του υπόγειου χώρου και της πόλης, κρίνεται αναγκαίο να επισημανθεί και η έννοια του χρόνου καθώς και ο τρόπος αντιμετώπισης της παραμονής σε αυτό το υπόγειο χωρικό σύστημα. Οι ετεροτοπίες φαίνεται να χειρίζονται την έννοια του χρόνου με έναν τελείως διαφορετικό τρόπο, ο οποίος διαφέρει από τον κανονικό, παραβιάζοντας τη ροή και το ρυθμό του και αντιστοιχούν σε ετεροχρονίες και ετεροχρονισμούς. Σε αυτό το μη συμβολισμένο τόπο, όπου προβάλλονται σε μεγάλο βαθμό οι ασυνέχειες του χώρου, ο χρόνος δύναται να μορφοποιείται. Ενώ το metro δεν αρκεί από μόνο του, για να συνδέσει τα άτομα που υπάρχουν σε αυτόν, άρα και να τα ταυτοποιήσει (με εξαίρεση πάντα την προσωρινή ταυτότητα που του αποδίδεται), μπορεί να συμβάλλει στον καθορισμό του χρόνου μετακίνησης σε αυτόν. Ο χρόνος είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την ταυτοποιητική συνείδηση που αποκτούν τα άτομα, που κινούνται και μεταβαίνουν στους χώρους του metro. Ωστόσο, δεν υφίσταται πλέον με την καθορισμένη μορφή του, αλλά αλλάζει υφή, με αποτέλεσμα ο κανονικός πραγματικός βιολογικός χρόνος να αλλοιώνεται. Γίνεται, λοιπόν, σαφές πως κάθε ετεροτοπία έχει την δυνατότητα να μεταβάλλει την τάξη και του χώρου αλλά και του χρόνου ανάλογα με το είδος της. Από τη στιγμή εισόδου και διαμονής σε έναν ετεροχρονικό χώρο



Η Φαινομενολογία του Metro





Η διάβαση από τον υπέργειο στον υπόγειο χώρο και αντίστροφα πραγματοποιείται με έντονους και γρήγορους ρυθμούς, απέχοντας κατά πολύ με την έννοια της περιπλάνησης. Σήμερα, βιώνουμε μία άνεση κίνησης άγνωστη σε οποιονδήποτε προγενέστερο αστυακό πολιτισμό, κινουμένου η κίνηση γίνεται πιο αγχώδης από τις καθημερινές μας δραστηριότητες. [32] Το άτομο, ακολουθώντας πιστά τις τάσεις της κινητικότητας και της ταχύτητας, που επιτάσσει η σύγχρονη εποχή, αντιλαμβάνεται τη μετάβαση ως μια συνεχή παράθεση χώρων, την οποία καλείται να προσπεράσει, όσο πιο εσπευμένα γίνεται. Η συμπεριφορά αυτή έρχεται σε αντιπαράθεση με τη φιγούρα του flaneur, ένα κοινωνικό υπόδειγμα που επινόησε ο Walter Benjamin στα τέλη του 19ου αιώνα. [33] Εκείνος, έρχεται σε επαφή με το πλήθος και παρατηρεί παθητικά όλα τα γεγονότα, δρώμενα και σκηνικά που εξελίσσονται γύρω του καθώς και τους ανθρώπους που τον περιβάλλουν. Μέσα σε ένα τέτοιο ανοίκειο περιβάλλον, ο flaneur δεν αναζητά καταφύγιο σε μία συλλογική ταυτότητα, αλλά αντίθετα κλείνεται στην μοναχικότητά του. Η νωχελική εμφάνισή του ως προσωπικότητα και το "αργόσχολη" επιπλάνηση, του "χαμένου", θα λέγαμε ατόμου, εγκαταλελειμμένου μέσα στο πλήθος δε θυμίζει το ρυθμό κίνησης και τις αντιδράσεις του σύγχρονου ανθρώπου απέναντι στο φαινόμενο της μεγαλούπολης. Η μετάβαση, κίνηση και η αναμονή στο χώρο του metro, επηρεάζει τη ψυχολογία και τις αντιδράσεις του πλήθους, καθώς χαρακτηρίζεται από την προβολή και την κατανάλωση. Ο άνθρωπος, μέσα στην πόλη και κατ' επέσταση και μέσα στο metro, έρχεται σε επαφή με πάρα πολλούς αστάθμητους παράγοντες και αντιμετωπίζει την μεταβολή εσωτερικών και εξωτερικών ερεθισμάτων. [34] Ο τεράστιος όγκος πληροφοριών καθώς και οι διάφορες, συνεχείς εναλλαγές εικόνων ασκούν σε αυτόν μεγάλη πίεση, με αποτέλεσμα να καλείται να ανταπεξέλθει σε αυτόν, αναπτύσσοντας ένα μηχανισμό άμυνας, με σκοπό να αντιδράσει στον καταγισμό νέων ερεθισμάτων και πληροφοριών. Οι έννοιες του φίλτρου και του ελέγχου πλέον, αντιστρέφονται, καθώς ο χρήστης δε "φιλτράρεται" μόνο κατά την διάβαση και παράμνηση στον υπόγειο και ετεροτοπικό χώρο, αλλά ταυτόχρονα προσπαθεί και ο ίδιος να φιλτράρει τα μηνύματα και τις πληροφορίες που λαμβάνει.



.100



.101



.102

[32] Richard Sennett, Η Τυραννία της οικειότητας- ο δημόσιος και ιδιωτικός χώρος στον δυτικό πολιτισμό, εκδόσεις Νεφέλη, 29

[33] Flaneur – σύμφωνα με τον Davin Frisby έτσι ονομάζονται οι σουλατσαδόροι, οι άνθρωποι που πλανώνται. Η τέχνη του flaneur, μετατρέπει την πόλη σε έναν εσωτερικό χώρο, με σκοπό να αναζητήσει και να εκθέσει δημοσίως τα γεγονότα που συμβαίνουν σε αυτή καθώς και τα μυστικά της ίδιας της πόλης

[34] Georg Simmel, ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΨΥΧΗ, μετάφραση Λυκιαρδοπούλου, εκδόσεις Ερασμος, Αθήνα



.103



.104



.105



## QUEBEC | MONTREAL



.106

# 03

3.1 Ενταξη του υπογείου χώρου στον  
κινηματογράφο | Το metro ως  
σκηνικό στις αφηγηματικές ταινίες

3.2 Δίπολα Ψυχολογικών &  
ψυχαναλυτικών καταστάσεων

# ΜΕΤΡΟ & ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΣ



### 3.1 | ΕΝΤΑΞΗ ΤΟΥ METRO ΣΤΟΝ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟ ΟΙ ΥΠΟΓΕΙΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΩΣ ΣΚΗΝΙΚΟ

Ο υπόγειος χώρος γενικά, ξεκίνησε να χρησιμοποιείται ως σκηνικό στον κινηματογράφο, ως τοποθεσία μαγνητοσκόπησης, διότι πρόκειται για έναν χώρο, πλούσιο σε δυνατότητες, ο οποίος προσφέρει αρκετές χωρικές και ψυχολογικές εμπειρίες. Πρώτον, πρόκειται για ένα μέρος, κρυμμένο από την πόλη και τα μάτια του κόσμου. Αποτελεί έναν χώρο, που είναι εμπειρικά και θεωρητικά απομακρυσμένος από το αστικό περιβάλλον, ωστόσο χωρικά είναι πολύ κοντά του. Δεύτερον, παρατηρείται μία σχετική ποικιλία στον αριθμό των ατόμων που βρίσκονται σε αυτόν, η εναλλαγή του οποίου επηρεάζει το συναίσθημα και την εμπειρία του ανθρώπου που βρίσκεται εκεί. Στις περισσότερες αφηγηματικές ταινίες ο χώρος που προτιμάται είναι αυτός των υπόγειων σιδηροδρομικών συστημάτων, κυρίως εξαιτίας της δυνατότητάς του να δημιουργεί διαφορετικά συναισθήματα και αισθήσεις ανάλογα με τον κόσμο που υπάρχει σε αυτόν. Στις περισσότερες περιπτώσεις δημιουργεί ένα κλίμα ανοίκειο, είτε τρομακτικό και αθόρυβο, είτε έντονο και αγοραφοβικό, με αποτέλεσμα να κρατάει τον θεατή σε αγωνία, εντείνοντας την πλοκή της ταινίας. Ο κινηματογράφος έχει αξιοποιήσει κατά καιρούς μεγάλο μέρος των υπογείων χώρων του ετρου, αφού είναι λογικό πως η κάθοδος στον υπόκοσμο κατέχει μία πολύ προομιακή θέση στο αφηγηματικό τόξο, σηματοδοτεί μία έντονη στιγμή, μία στιγμή κινδύνου, έναν θάνατο, μία αποκάλυψη, μία επιστροφή. Ο κινηματογραφικός υπόκοσμος του metro, αποτελεί ένα πολύ ιδιαίτερο μέρος, έναν άλλο κόσμο, με την μεσαιωνική έννοια της περιπέτειας, σε όλα τα επίπεδα, με διαφορετικούς κανόνες από αυτούς που επικρατούν στην πόλη, αλλά ταυτόχρονα αποτελεί έναν φυσικό κόσμο, κατασκευασμένο από τούβλα και κονιάματα, που κάθε μέλος της ομάδας του κοινού, του ακρωτηρίου, των θεατών μπορεί να επισκεφτεί ή να φανταστεί τον εαυτό του να τον επισκέπτεται, και μάλιστα σε καθημερινή βάση. Αποτελεί έναν χώρο στον οποίο έχουν συνηθίσει να βρίσκονται και κατ' επέκταση έχουν οικειοποιηθεί. Αυτή η έντονη διαλεκτική μεταξύ του οικείου και του ανοίκειου, της εξοικείωσης και της αλλοτρίωσης μεταξύ του φυσικού και μυθικού, είναι που έδωσε την πρώτη ώθηση στον κινηματογράφο του 20ου αιώνα, για να τον χρησιμοποιήσει ως σκηνικό σε μεγάλο αριθμό ταινιών. Αξίζει να σημειωθεί, πως οι υπόγειες ρυθμίσεις και λειτουργίες, ήταν αρκετά συνηθισμένες στον κινηματογράφο από τις απαρχές του, έτσι έχουμε αρχίσει να τις θεωρούμε δεδομένες, υποθέτωντας πως εξυπηρετούν την ίδια χωρική λειτουργία σε κάθε ταινία, και πως η λειτουργία που εξυπηρετούν είναι ενιαία και εύκολα προσδιορίσιμη [είτε βαθιά αποστασιοποιημένη είτε πολύ θετική και στάσιμη]. Αυτό αποτελεί μια άποψη, η οποία αναιρείται πολύ εύκολα με μια ανασκόπηση και μια προσεκτική μελέτη των σκηνών που χρησιμοποιούν τον συγκεκριμένο χώρο στις ταινίες. Η κυριότερη και πιο ενδιαφέρουσα λειτουργία που προσφέρει ο χώρος του metro ως σκηνικό στις αφηγηματικές ταινίες, είναι πως ακόμα και αν είναι ένας χώρος, ο οποίος λόγω της καθημερινής χρήσης του, έχει συνηθιστεί από τους ανθρώπου και ο σχεδιασμός του είναι πολύ συγκεκριμένος, με σκοπό την οριοθετημένη κίνηση και τον προσανατολισμό, έχει καταφέρει, κύριως λόγω της τοποθεσίας του να παρέχει έχε καταφέρει να προσφέρει έναν αξιόλογο συνδυασμό χωρικών ποιοτήτων και εμπειριών και να προσδώσει πολλαπλές ταυτότητες στους χρήστες, με αποτέλεσμα να επηρεάζει την συμπεριφορά, τις ενέργειες και την ψυχολογία τους.

Αυτό του το χαρακτηριστικό, σε συνδυασμό με διαφόρων ειδών εφέ που χρησιμοποιούνται και αποδίδονται στα πλαίσια μιας ταινίας, ο χώρος δημιουργεί διαφορετικές χωρικές και ψυχολογικές καταστάσεις, που ενισχύουν την εξέλιξη της πλοκής. Είναι πολύ λογικό να υπάρχει μία ευρεία και γενική χωρική ταυτότητα του υπογείου σιδηροδρομικού χώρου, ωστόσο μπορούμε να διακρίνουμε αρκετές παραλλαγές και τυπολογικές διακρίσεις αυτού. Στον βαθμό στον οποίο ο υπόγειος χώρος, πόσο μάλλον ένα καθημερινό μέσο μεταφοράς που βρίσκεται σε αυτόν, όπως το metro, αποξενώνει τους θεατές ενώ ταυτόχρονα τους διασκεδάζει και τους διατηρεί το ενδιαφέρον, εξαρτάται κυρίως από τον βαθμό στον οποίο ενεργοποιεί αντιφατικές ενώσεις τόσοστα στοιχεία μέσα σε αυτό, όσο και στην αλληλεπίδρασή του με την πόλη. [35] Οι αντιφατικές αυτές ενώσεις προέρχονται πρωτίστως από την συνύπαρξη εντός του σύγχρονου υπογείου χώρου του Metro [ελεγχόμενη - διαταγμένη - ετεροτοπική και κοινότοπη] και από την συνολική άποψη των ανθρώπων για τους υπόγειους χώρους από την απαρχή τους [υπόκοσμος - θάνατος - καταφύγιο και πλούτος]. Ως χρήστες, αλλά και ως θεατές, οι άνθρωποι αντιλαμβάνονται τις αντιφάσεις του χώρου του metro ως κύματα επιβεβαίωσης αλλά και ανησυχίας. Ο κινηματογράφος βασίζεται στο γεγονός ότι αυτό που βλέπουμε δεν συμβαίνει πραγματικά και κανονικά, αλλά την ίδια στιγμή, η δύναμη και η γοητεία τέτοιων σκηνών έγκειται σε μία υποκειμενική υπόνοια ότι όλα αυτά που βλέπουμε θα μπορούσαν να συμβούν και στην πραγματική πορεία των γεγονότων. Η κοινή υπόθεση και άποψη για τον δημόσιο χώρο, είναι αυτή που εργάζεται και χρησιμοποιείται για να οδηγήσει την προαναφερθείσα υποψία σε συνειδητή γνώση. Το metro, λοιπόν, είναι προφανές πως ενσωματώνει τις ιδιότητες όλων των υπογείων χώρων, καθώς συνδέεται με την εργασία, την καθημερινότητα, την ρουτίνα, τον μέσο πολίτη, την δύναμη της τεχνολογίας και καταφέρνει να εξορθολογίσει και να προσφέρει τάξη στον αστικό χώρο. Οι διαφορετικές ιδιότητές του, ανάγονται στο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η ημερήσια [quotidian] λειτουργία του, όταν συγκρούεται με ισχυρούς, αστάθμητους και απρόβλεπτους παράγοντες. Πρόκειται για μία επέκταση της καθημερινής ζωής της πόλης, στον χώρο κάτω από αυτήν, με την ρουτίνα της, τις χαρές, τις λύπες, τους ενθουσιασμούς και τις φρίκες της. Μία από τις λειτουργίες του υπογείου χώρου στη σύγχρονη αναπαράσταση είναι να εντοπίσει και να απεικονίσει διαφορετικά τις αποκρυσταλλωμένες ατομικές και συλλογικές ασυνείδητες δυνάμεις. Πρόκειται για τον τόπο όπου «εντοπίζουμε» ή αντιλαμβανόμαστε τι είναι «περίεργο» για τον κόσμο μας: τους ζωντανούς μας χώρους, τις αντιφάσεις μας, τις καταστολές μας και τα αυθεντικά όνειρά μας. Με άλλα λόγια, το metro καταφέρνει εύστοχα την συγχώνευση δύο διαφορετικών τοπολογικών εφευρέσεων και την σύγκρουση και αντίθεση δύο πολύ ιδιαίτερων φαινομενολογικών εννοιών, αυτές της σήραγγας και του λαβυρίνθου. [36] Ο λαβύρινθος αποτελεί ένα περίπλοκο σύστημα και δίκτυο μονοπατιών πάνω από την επιφάνεια της γης και συχνά ανοικτό στον ουρανό. Όταν περιβάλλεται από μία σήραγγα και εξωραίζεται στον υπόγειο χώρο κάτω από την πόλη ο χωρικός λαβύρινθος, μετατρέπεται σε έναν νοητικό λαβύρινθο, έναν τόπο πνευματικής εμπυρευσης, τρόμου και κλειστοφοβίας. Με αυτό τον τρόπο, το metro μετατράπηκε στην σύγχρονη εκδήλωση [MANIFESTATION] του λαβυρίνθου.

[35] André Jansson, NON PLACES : EXPLORATION INTO MEDIATED OBSCURITY, Uppsala University editions, Uppsala, 2009, p.324

[36] Myrto Konstantarakos, SPACES IN EUROPEAN CINEMA, intellect editions, p.8, 2000



3.2 ΔΙΠΟΛΑ ΨΥΧΟΛΟΓΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΧΩΡΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ  
ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΩΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΑΝΤΙΦΑΣΕΩΝ



Οι περιπτώσεις ψυχολογικών και ψυχαναλυτικών καταστάσεων που δημιουργεί ο χώρος του metro , τόσο στους πρωταγωνιστές όσο και στους θεατές θα εξετασθούν σε πέντε υποενότητες σε μορφή διπόλων. Ο κύριος ρόλος του metro είναι να δημιουργεί αντιθέσεις και αντιφάσεις σε σχέση με την πόλη. Ετσι, όταν φτάνουμε στο σημείο των ψυχολογικών καταστάσεων, δε θα μπορούσαμε παρά να διαχωρίσουμε και αυτές σε ζευγάρια αντίθετων εννοιών. Κάθε κατάσταση που δημιουργείται στον πρωταγωνιστή όταν χρησιμοποιεί τον χώρο του metro αλλά και στον θεατή , κατά τη διάρκεια της ταινίας, συνοδεύεται και από την ακριβώς αντίθετη και αντιδιαμετρική της. Οι ταινίες θα κατανεμηθούν στις ενότητες, ανάλογα με τις ψυχολογικές καταστάσεις που δημιουργεί σε κάθε περίπτωση ο χώρος του metro σε αυτές. Ο χρόνος εμφάνισης , ο τρόπος αναπαράστασης του χώρου του metro καθώς και ο αριθμός των ανθρώπων που υπάρχουν σε αυτόν, ποικίλουν ανάλογα με την περίπτωση. Αξίζει να σημειωθεί πως στον χώρο του metro περιλαμβάνονται οι εισοδοί - έξοδοι, τα ταμεία ελέγχου, οι πλατφόρμες και το ίδιο το μεταφορικό μέσο. Ετσι παρακάτω θα μιλήσουμε όχι μόνο για τις πλατφόρμες και τους χώρους αναμονής, αλλά σε πολλές περιπτώσεις και για το τρένο ή ακόμα και για το υπόγειο του υπογείου, τον χώρο που κρύβεται κάτω από αυτόν του metro, έναν χώρο δύσκολα προσβάσιμο, στον οποίο στις περισσότερες περιπτώσεις απαγορεύεται η είσοδος. Προσοχή θα δοθεί και στις σχέσεις και τις καταστάσεις που προβάλλει ο χώρος, σε κάθε περίπτωση, όσον αφορά την πόλη στην οποία εξελίσσεται η πλοκή της ταινίας. Οπως θα γίνει και αργότερα κατανοητό, η κατάσταση, η χωρική εμπειρία, η άνθρωποι και κατ' επέκταση η ψυχολογία τους εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την πόλη στην οποία εντάσσεται το metro που περιγράφεται κάθε φορά. Σε ορισμένες περιπτώσεις δε, ταινιών, η ίδια η κατάσταση στην πόλη είναι αυτή που οδηγεί στην συγκεκριμένη συμπεριφορά τον πρωταγωνιστή και μετατρέπει το metro σε ένα ανοίκειο περιβάλλον. Τα δίπολα με τα οποία θα ασχοληθούμε είναι τα εξής:

Η **καταδίωξη** του πρωταγωνιστή στον χώρο του metro καθώς και η ανάγκη του να χρησιμοποιήσει τον χώρο αυτό ως καταφύγιο και έναν εύκολο τρόπο διαφυγής από την εκάστοτε κατάσταση που επικρατεί στην πόλη πάνω από την επιφάνεια της γης.

Η διαχωριστική γραμμή μεταξύ της **ασφάλειας** που μπορεί να νιώσει ο πρωταγωνιστής σε έναν προστατευμένο και ελεγχόμενο χώρο σαν αυτό του metro , και του εγκλωβισμού τόσο μεταφορικού όσο και κυριολεκτικού .

Η σύνδεση του χώρου του metro με την **συλλογική μνήμη** μιας πόλης και η τρόπος με τον οποίο ο χώρος του metro ενισχύει και μεταφέρει το ιστορικό τραύμα της.

Η **οικειότητα** που μπορεί πολύ εύκολα να ανιχνεύσει ο πρωταγωνιστής και η αλλοτρίωση που δημιουργεί ο χώρος στην προσωπικότητα, την ψυχολογία και την συμπεριφορά του. Κατά κάποιον τρόπο εδώ εντάσσονται και οι ανοίκειες συμπεριφορές που αποκτά ο πρωταγωνιστής καθώς και ο δεύτερος εαυτός του, που παρουσιάζεται σε έναν παράλληλο κόσμο σε σχέση με την προσωπικότητά του στην πόλη. Λόγος γίνεται για το **alter ego** , ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία που παρουσιάζονται στην σχέση του metro με την πόλη στον κινηματογράφο και αποτελούν μία αλληγορική μεταφορά του ρόλου του metro ως alter ego της πόλης.

Το metro ως περιβάλλον αντιφάσεων - Ταινίες



## ΚΑΤΑΔΙΩΞΗ & ΔΙΑΦΥΓΗ

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΡΑΥΜΑ & ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΜΝΗΜΗ

ΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟΣ & ΑΣΦΑΛΕΙΑ

ΟΙΚΕΙΟΤΗΤΑ & ΑΛΛΟΤΡΙΩΣΗ  
[ ΑΝΟΙΚΕΙΣ ΠΟΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ]

ALTER EGO

[ ΑΝΟΙΚΕΙΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΗ ]

## ΚΑΤΑΔΙΩΞΗ & ΔΙΑΦΥΓΗ

Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ Η ΤΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΟΥ  
ΚΑΤΑΔΙΩΚΩ

- Η κατά πόδας παρακολούθηση , η δίωξη με σκοπό τη σύλληψη ή την εξόντωση
- Η προσπάθεια για βλάβη ενός ανθρώπου
- Ποινική ή πειθαρχική δίωξη

Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ Η ΤΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΟΥ  
ΔΙΑΦΕΥΓΩ

- Η έξοδος από μία κατάσταση ή έναν χώρο



.108



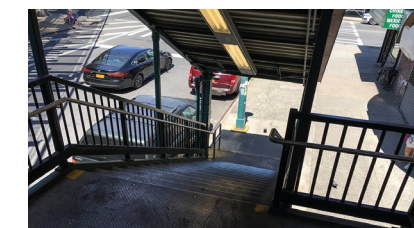
## THE FRENCH CONNECTION

WILLIAM FRIEDKIN- 1971

Στην συγκεκριμένη ταινία δράσης του 1971, βλέπουμε το αστικό κυνηγητό μεταξύ δράστη και αστυνομικού να μεταφέρεται στον υπόγειο χώρο του υπογείου σιδηροδρομικού σταθμού metro της Νέας Υόρκης, και πιο συγκεκριμένο, μέσα σε ένα βαγόνι του σταθμού. Το New York Subway έχει χρησιμοποιηθεί σε αρκετές περιπτώσεις ως σκηνικό καταδίωξης, μιας και πρόκειται για ένα από τα μεγαλύτερα ολονύκτια συστήματα metro στον κόσμο. Επιπροσθέτως πρόκειται για ένα χώρο metro, που αντικατοπτρίζει σε μεγάλο βαθμό την κοινωνική κατάσταση, την εγκληματικότητα και την παραβατικότητα της Νέας Υόρκης. Αν και μιλάμε για έναν από τα πιο πολυσύχναστα συστήματα metro, ποτέ δεν έλειψαν από αυτόν, κάθε είδους παράνομη και παραβατική ενέργεια. Σε περίπτωση καταδίωξης σε βαγόνι του metro, όπως συμβαίνει στην ταινία The French Connection, η κατάσταση και η διαδικασία γίνονται πολύ περιορισμένες, μιας και η κίνηση, τόσο του καταδιωκόμενου, όσο και του καταδιώκτη (στην συγκεκριμένη περίπτωση του δράστη και του αστυνομικού), είναι ευθύγραμμη με συγκεκριμένη αρχή και τέλος, με εμπόδια, το διάκενο μεταξύ των βαγονιών και βέβαια τον αριθμό των επιβατών που υπάρχουν σε αυτό. Ωστόσο, στην ταινία, ο δράστης χρησιμοποιεί τον πολύ κόσμος και το σταματημένο βαγόνι, για να ενισχύει το κινήγι μορφής γάτας ποντικού, με τον αστυνομικό - ντεντεκτιβ. Η συγκεκριμένη σκηνή καταδίωξης τελειώνει με τον εγκληματία να έχει καταφέρει να δραπετεύσει καταλήγοντας σε ένα βαγόνι, έτοιμο να αναχωρήσει. Η σκηνή είναι γυρισμένη στον σταθμό ' 62 Street Station' , στην είσοδο της οποίας πυροβολάται ο δράστης στο finale της ταινίας.



LOCATION : NEW YORK SUBWAY  
62 STREET STATION



Ο χώρος των υπόγειων σιδηροδρομικών σταθμών, έχει χρησιμοποιηθεί σε μεγάλο βαθμό σε σκηνές έντασης και συνεχούς κίνησης, δίνοντας στον πρωταγωνιστή την αίσθηση της δυνατότητάς του για διαφυγή. Οι ίδιοι οι πρωταγωνιστές, βρισκόμενοι στην θέση του καταδιωκόμενου, τείνουν να χρησιμοποιούν τον χώρο του metro για να αποπροσανατολίσουν τους ανθρώπους που τους καταδιώκουν, είτε κερδίζοντας χρόνο, είτε αποπροσανατολίζοντας του χωρικά. Συνήθως, οι σκηνοθέτες εκμεταλλεύονται τις ίδιες τις λειτουργίες και τα χαρακτηριστικά των Metro, την εναλλαγή στους ορόφους, την προσέλευση του οχήματος και τον μεγάλο αριθμό επιβατών, για να αποδώσουν σε μία σκηνή δράσης και καταδίωξης την ένταση που της αρμόζει. Αξίζει να σημειωθεί πως συνήθως τέτοιου είδους σκηνές καταδίωξης και διαφυγής διαρκούν σχετικά μικρό χρόνο σε σχέση με την διάρκεια ολόκληρης της ταινίας. Με μία πρώτη άποψη και ματιά, παρατηρούμε πως ο σκηνοθέτης επιλέγει έναν χώρο σαν αυτόν των σταθμών metro, λόγω της υπόγειας και " κρυφής " κατά κάποιον τρόπο θέσης του. Προτιμά να βάλει μία ομάδα ατόμων να τρέχει και να κυνηγάται σε έναν χώρο που δεν είναι εύκολα οπτικά προσβάσιμος, από όλους όσους μετακινούνται στην πόλη, αλλά ταυτόχρονα διαθέτει εξίσου πελώρια, περίπλοκα και δυνητικά αποπροσανατολιστικά χαρακτηριστικά, έτσι ώστε να ενισχύσει την διαδικασία τόσο της διαφυγής από την πλευρά του καταδιωκόμενου, όσο και της καταδίωξης από την πλευρά του καταδιώκτη. Σκηνές καταδίωξης και διαφυγής στον χώρο του metro, επιλέγονται να εμφανιστούν σε ένα ή δύο σημεία της ταινίας, οι οποίες όμως αποδεικνύονται πολύ σημαντικές για την εξέλιξη της πλοκής της. Στοιχεία του υπογείου χώρου του metro που ενισχύουν την σωστή απεικόνιση μίας αντιφατικής κατάστασης σαν αυτή της καταδίωξης - διαφυγής, αποτελούν οι μακρόστενοι διάδρομοι, ο σχετικά φαρδύς χώρος στις πλατφόρμες, ο βαρύς και περίπλοκος φέρων οργανισμός, ο μεγάλος αριθμός μέσων ανάβασης και κατάβασης, καθώς και η ποικιλία εισόδων από την πόλη στον υπόγειο χώρο και αντίστροφα. Ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο, κυρίως στο κομμάτι της διαφυγής, διαδραματίζει το ίδιο το βαγόνι. Στις περισσότερες περιπτώσεις, παρατηρούμε τον καταδιωκόμενο, να κατεβαίνει προς τον σταθμό, να κινείται στις πλατφόρμες και τελικά να βρίσκει καταφύγιο σε σταματημένο βαγόνι, με την ελπίδα πως αυτό θα αναχωρήσει σύντομα, χωρίς να έχουν εισέλθει σε αυτό, οι άνθρωποι που τον κυνηγούν. Ο χώρος του metro, αποτελεί έναν από τους πρώτους χώρους που θα σκεφτεί ένας άνθρωπος που καταδιώκεται, για να παραμείνει ασφαλής, εφόσον μέσα στους υπόγειους σταθμούς, τα απροσδόκητα στοιχεία που θα εμποδίσουν την διαφυγή τους, περιορίζονται κυρίως στον αριθμό των ανθρώπων που βρίσκονται και κινούνται μέσα σε αυτόν. **[ΔΙΑΦΥΓΗ]** Παρόλα αυτά η περίφραξη και τα όρια που ο ίδιος ο χώρος διατηρεί, κάθε άλλο παρά βοηθούν και ενισχύουν την ενέργεια της διαφυγής. Αντιθέτως, περιορίζουν τον καταδιώκτη και κάνουν πιο συγκεκριμένο το κυνηγητό. **[ΚΑΤΑΔΙΩΞΗ]**

ΚΑΤΑΔΙΩΞΗ

Β Ι Α Ι Ε Σ  
ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΕΣ

ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ

ΥΠΟΓΕΙΟ ΤΟΥ  
ΥΠΟΓΕΙΟΥ

ΔΙΑΦΥΓΗ

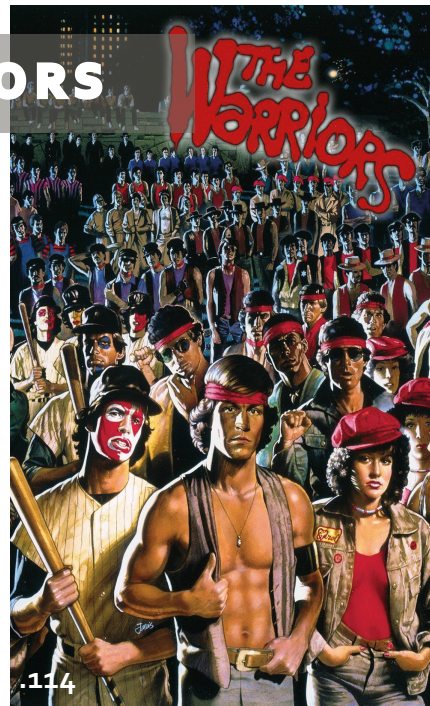


## THE WARRIORS

WALTER HILL - 1979

Στην ταινία του Walter Hill, στην μελλοντική πόλη της Νέας Υόρκης, οι άνθρωποι σε αυτήν είναι χωρισμένοι σε συμμορίες. Όταν ένας χαρισματικός ηγέτης συγκεντρώνει όλες τις συμμορίες της πόλης, με σκοπό να τις επιβάλλει την πολιτική του, μία από τις συμμορίες τον δολοφονεί. Οι 'Πολεμιστές' [ WARRIORS ], είναι οι πρώτοι που κατηγορούνται για τον θάνατό του, χωρίς να έχουν διαπράξει έγκλημα ανθρωποκτονίας. Η καταδίωξη στην συγκεκριμένη ταινία δεν είναι τόσο έντονη, ούτε στιγμιαία. Σε μεγάλο μέρος της ταινίας, η συμμορία The Warriors, φαίνεται να καταδιώκεται στον σταθμό metro της Νέας Υόρκης, από όλες τις υπόλοιπες συμμορίες της πόλης. Χρησιμοποιώντας τον, έχουν δύο σκοπούς. Πρώτον να προσπαθήσουν να ξεφύγουν από τις συμμορίες που τους κυνηγούν και δεύτερον να φτάσουν στο σπίτι τους, από το Βρειότερο σημείο του The Bronx, στο νοτιότερο σημείο της περιοχής του Brooklyn ( Coney Island ).

Από τις πρώτες κιόλας σκηνές, βλέπουμε την συμμορία , να χρησιμοποιεί το Metro, είτε για να μετακινηθεί, είτε για να αποπροσανατολίσει και να μπερδέψει όλους τους ανθρώπους που τους κυνηγούν. Εκτός από τις σκηνές κυνηγητού, δεν είναι λίγες και οι σκηνές των έντονων συγκρούσεων καθώς αποτέλεσε και σκηνικό θανάτου δύο μελών της συμμορίας. Αξίζει να σημειωθεί πως χρησιμοποιείται τόσο η πλατφόρμα όσο και η σήραγγα. Το ενδιαφέρον στοιχείο ωστόσο αυτής της χρήσης είναι πως οι σήραγγες και οι πλατφόρμες χρησιμοποιούνται με διαφορετικό τρόπο από αυτόν που είναι αναμενόμενος, μιας και η καταδίωξη εδώ είναι αρκετά αντισυμβατική και μακροπρόθεσμη. Βλέποντας την ταινία, θα περίμενε κανείς, οι σήραγγες του metro να χρησιμοποιούνται σε λίγο πιο έντονες σκηνές κυνηγητού, μιας και μιλάμε για ένα τελείως κρυφό μέρος, πιο προσιτό για κυνηγητό, τις ώρες που δεν κινούνται τα τρένα, και πιο κρυφό και σκοτεινό, γεγονός που ενισχύει την δυνατότητα του καταδιωκόμενου να κρυφτεί. Ωστόσο, ο χώρος των σιδηροδρόμων φιλοξενεί μόνο ήρεμο περπάτημα δύο μελών της συμμορίας, ενώ ο χώρος των πλατφορμών, οι εισοδοί, οι έξοδοι και οι αναβάσεις αποτελούν τους χώρους που χρησιμοποιεί η συμμορία για να αποπροσανατολίσει και να ξεφύγει από τις υπόλοιπες συμμορίες. Είναι σαφές πως χρησιμοποιείται και ως χώρος αναμονής του τρένου, μιας και όπως αναφέρθηκε, οι σκηνές καταδίωξης και διαφυγής στην συγκεκριμένη ταινία, κάθε άλλο παρά έντονες είναι. Εύλογη απορία αποτελεί η χρήση της σήραγγας ως χώρος διαδρομής, αν σκεφτεί κανείς πως το metro της Νέας Υόρκης λειτουργεί εικοσιτέσσερις ώρες το εικοσιτετράωρο, και είναι πολύ εύκολο να περάσει από αυτές ένα από τα τρένα. Στις σκηνές του metro, μεταφέρονται όλες οι ενέργειες και πράξεις που θα συνέβαιναν και στην ίδια της πόλης της Νέας Υόρκης. Εξαιτίας της ήδη υποβιβασμένης ισχύος, και σημασίας του metro της Νέας Υόρκης, αυτό μπορεί να αποτελέσει πολύ εύκολα χώρο παράνομων ενεργειών, όπως βέβαια και ορισμένες περιοχές της ίδιας της πόλης. Παρατηρούμε, λοιπόν, πως το New York Subway , δε χρησιμοποιείται ως κρυφό σημείο 'διαφυγής' από την πόλη, όπου η καταδίωξη γίνεται πιο εύκολη χωρίς να επηρεάζεται από εξωτερικούς παράγοντες της πόλης. Αντιθέτως , αποτελεί μέρος αυτού του συστήματος παραβατικών και παράνομων χώρων της πόλης, και η είσοδος και κινήσή του σε αυτόν, κάθε άλλο παρά περιέργη φαίνεται. Το υπόγειο, φαίνεται να είναι ένα πολύ οικείο περιβάλλον για τους πρωταγωνιστές.



Παρατηρούνται συνεχείς εναλλαγές του σκηνικού από την πόλη στον υπόγειο σιδηροδρομικό σταθμό της Νέας Υόρκης, ο οποίος βέβαια δε φαίνεται να λειτουργεί πολύ διαφορετικά με αυτόν της πόλης. Χαρακτηριστικά του φέροντος οργανισμού του Metro, με κυριότερο τις ογκώδεις κολώνες, ενισχύουν την ένταση και την διάρκεια του κυνηγητού και αποπροσανατολίζουν σε μεγάλο βαθμό τις συμμορίες που τρέχουν πίσω από τους The Warriors, αφού χρησιμοποιούνται ως κρυψώνες των δεύτερων. Τα ίδια στοιχεία βοηθούν και στην παρακολούθηση των συμμοριών κατά την διάρκεια της κίνησης τους μέσα στον χώρο. Η πιο αξιοσημείωτη σκηνή , που δίνει αρκετή ισχύ στον χώρο του metro, αποτελεί μία σκηνή προς το τέλος της ταινίας, η οποία δείχνει τις συμμορίες να κινούνται ήρεμα και ανυποψίαστα στις πλατφόρμες, μέχρι που η πιο έντονη σκηνή της ταινίας ξεκινά, με τις συμμορίες να κυνηγούν τους Warriors, σε όλοκληρο τον υπόγειο σιδηροδρομικό χώρο. Η ΗΡΕΜΙΑ ΠΡΙΝ ΤΟ ΞΕΣΠΑΣΜΑ | η σκηνή αντιπροσωπεύει πολύ έυστοχα το δίπολο μεταξύ της έντασης της κίνησης του τρένου και την ηρεμία της αναμονής πριν αυτό καταφθάσει. Ακόμα επιβεβαιώνει την πολύπλευρη σημασία του metro, ως ένας χώρος που μπορεί να δεχτεί , τόσο ήρεμες καταστάσεις, όσο και πολύ έντονες.

ΜΕΤΑΛΛΙΚΕΣ ΚΟΛΩΝΕΣ ΒΑΜΜΕΝΕΣ ΣΕ ΚΟΚΚΙΝΟ ΣΤΙΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΕΣ ΚΑΙ ΜΠΛΕ ΣΤΙΣ ΕΙΣΟΔΟΥΣ- ΤΟΙΧΟΙ ΑΠΟ ΣΚΥΡΟΔΕΜΑ- ΛΕΥΚΑ ΠΛΑΚΑΚΙΑ



Το metro ως περιβάλλον αντιφάσεων - Ταινίες





.121



.122



.123



.124

Αν και η ταινία διαδραματίζεται σε μία εποχή μελλοντική τόσο για το 1979, όσο ακόμα και για τη σημερινή εποχή, αντικατοπτρίζει και περιγράφει αλληγορικά πολλές από τις καταστάσεις και κοινωνικές αναδιαμορφώσεις που επικρατούσαν στην πόλη της Νέας Υόρκης. Ως θεατές, νιώθουμε πως μπορούμε πολύ εύκολα να μπούμε στην θέση ενός παρατηρητή που στέκεται στο metro της Νέας Υόρκης και παρακολουθεί μια τέτοια σκηνή ήπιου κυνηγητού, παρομοιάοντάς την με κάποιος παράνομο περιστατικό παραβίασης των αρχών, σε μια καθημερινή στιγμή χρήσης του metro, απλά λίγο πιο έντονα. Ο χώρος του metro, παρουσιάζει αρκετά κοινά χαρακτηριστικά με τον χώρο και την κατάσταση που επικρατούσε και επικρατεί στον χώρο, τόσο χωρικά όσο και κοινωνικά. Ως θεατές, νιώθουμε πως μπορούμε πολύ εύκολα να μπούμε στην θέση ενός παρατηρητή που στέκεται στο metro της Νέας Υόρκης και παρακολουθεί μια τέτοια σκηνή ήπιου κυνηγητού, παρομοιάοντάς την με κάποιος παράνομο περιστατικό παραβίασης των αρχών, σε μια καθημερινή στιγμή χρήσης του metro, απλά λίγο πιο έντονα.

LOCATION : NEW YORK SUBWAY  
ΕΝΑΛΛΑΓΗ ΣΤΑΘΜΩΝ

Στην σχετικά πρόσφατη ταινία του Sam Mendes, Skyfall, ο χώρος του υπογείου συστήματος του metro ου Λονδίνου, χρησιμοποιείται σε ένα μεγάλο μέρος της ταινίας. Περίπου στην μέση της ταινίας αποκαλύπτεται πως ο δράστης και στόχος του πράκτορα Bond, έχει καταφέρει να δημιουργήσει ένα κρυφό δίκτυο μεταφοράς και μετακίνησης κάτω από την επιφάνεια της γης, το οποίο συνδέεται με όλους τους σταθμούς και τις στάσεις του συστήματος metro του Λονδίνου, London Tube. Μέσω του δικτύου αυτού παρακολουθεί καταστάσεις και γεγονότα που τον βοηθούν να δραπετεύσει, στην περίπτωση φυλακισμού του.



Αξίζει να αναφέρουμε πως οποιαδήποτε σκηνή μέσα στην ταινία γυρίστηκε στον χώρο του metro, συνδέθηκε άμεσα με το κτίριο- σήμα κατατεθέν της πόλης του Λονδίνου, αλλά και της πλοκής, τον M16. Ο σκηνοθέτης έχει καταφέρει να μετατρέψει έναν από τους πιο παλιούς και ιστορικούς σταθμούς της πόλης σε σκηνικό έντονης καταδίωξης και δραστικού κυνηγητού. Η καταδίωξη λαμβάνει χώρο στον σταθμό Eastbourne Platform του metro του Λονδίνου, όπου ο ίδιος ο δράστης φτάνει, με την βοήθεια του δικτύου διαφυγής που προαναφέρθηκε παραπάνω και προσπαθεί να διαφύγει από τον Bond, μεταμφιεσμένος σε αστυνομικό. Στην συνέχεια της σκηνής ακολουθεί ένα μακροπρόθεσμο κυνηγητό ανάμεσα στις πλατφόρμες του σταθμούς, με τα στοιχεία του φέροντος οργανισμού και τους ανθρώπους να αποτελούν τα κυριότερα εμπόδια επίτευξής του. Ο καταδιωκόμενος, προσπαθεί να διαφύγει από τον Bond, με την βοήθεια της μεταμφίεσής του, περπατώντας ανάμεσα στον πολύ κόσμο του Metro, και καταλήγει να εισέρχεται σε ένα βαγόνι, στο οποίο εισέρχεται και ο Bond. Η συγκεκριμένη σκηνή είναι από τις λίγες σκηνές που λαμβάνουν τόπο κατά την διάρκεια της ημέρας, όταν το σύστημα λειτουργεί με κανονικούς ρυθμούς, και μάλιστα κατά την ώρα αιχμής μετακίνησης των κατοίκων του Λονδίνου. Αυτό επιφέρει ακόμα περισσότερες δυσκολίες στην καταδίωξη μιας και ο αριθμός το επιβατών είναι μεγάλος, αλλά και τα τρένα πηγαινο-έρχονται πολύ συχνά. Πρόκειται για μία ταινία που μας δείχνει για άλλη μία φορά τον χώρο των συράγγων ως ένα κρυφό μέρος, αλλά και μία από τις λίγες περιπτώσεις που προβάλλει τον κρυφό χώρο του metro, το υπόγειο του υπογείου, τον χώρο που δεν είναι ποτέ προσβάσιμος, χωρικά και οπτικά προσεγγίσιμος από τους επιβάτες. Στην σκηνή όπου ο Bond, βαδίζει στις σήραγγες και με το άνοιγμα μιας πόρτας φτάνει σε αυτόν το κρυφό χώρο, βοηθά τους θεατές να συνειδητοποιήσουν την βαθιά και πολύπλοκη διάρθρωση των χώρων του σταθμού, και τον τρόπο με τον οποίο οι σήραγγες οδηγούν σε αυτόν.



.126



.127

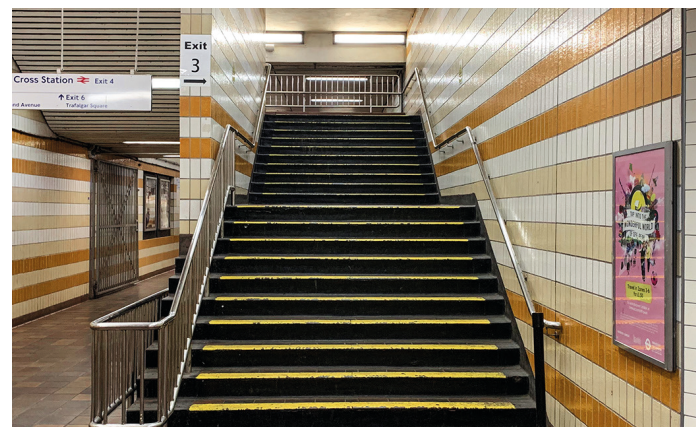


Η σκηνής της καταδίωξης μεταφέρεται στον προσαναφερθήσαντα “κρυφό” χώρο, το υπόγειο του υπογείου, όπου ο παράγοντας ‘επιβάτης’, δεν υπάρχει πια, και το πλήθος των ατόμων είναι μηδενικό. Πλέον, τα μόνα άτομα μέσα στον χώρο είναι ο δράστης, και αυτός που τον κυνηγά (Πράκτορας Bond). Οι διάφοροι, έξοδοι κινδύνου και οι μικροσκοπικές αναβάσεις, οι οποίες κανονικά χρησιμοποιούνται από τους εργάτες του metro, είναι αυτές που βοηθούν τον δράστη, να αποπροσανατολίσει και να δυσκολέψει το κυνήγι του Bond. Ο σκηνοθέτης έχει καταφέρει να λάβει έναν από τους πιο εύκολα προσβάσιμους σταθμούς metro, και να τον μετατρέψει σε ένα σκηνικό αποπροσανατολισμού, που με μεγάλη ευκολία θα δυσκολέψει, ακόμα και έναν έμπειρο καταδιώκτη (James Bond). Η καταδίωξη συνεχίζεται για αρκετή ώρα με τους δύο πρωταγωνιστές να αγωνίζονται ισάξια, μέχρι την τελειωτική τελευταία σκηνή στο metro. Ο δράστης Silva, καταφέρνει να διαφύγει μετά από μία έκρηξη που ο ίδιος δημιουργεί. Στο τέλος της σκηνής η έκρηξη της αμαξοστοιχείας καταστρέφει το έδαφος του χώρου των πλατφορμών, με το τρένο να κατευθύνεται προς τον Bond. Η καταστροφή του ισχυρού φέροντος οργανισμού του metro, αποτελεί ένα επιπλέον στοιχείο έντασης και κορύφωσης της συγκεκριμένης σκηνής, αν σκεφτεί κανείς πόσο δύσκολο είναι να καταστραφεί μία τόσο ισχυρή κατασκευή. Οι πολυσύχναστοι σταθμοί του metro, του Λονδίνου, και πιο συγκεκριμένα αυτός του Temple Station, αποτέλεσαν το πλέον κατάλληλο σκηνικό καταδίωξης του έμπειρου δράστη Silva, και του καταξιωμένου πράκτορα Bond, μιας και προσφέρει μία πληθώρα άδειων χώρων που δίνουν την ευκαιρία στον Bond, να κυνηγήσει πιο εύκολα τον Silva, αλλά παράλληλα ο μεγάλος αριθμός επιβατών και η αστήρευτη γνώση και εμπειρία του δεύτερου με το Λονδρέζικο σύστημα υπόγειων σιδηροδρόμων, του προσφέρει ποικίλους τρόπους διαφυγής.



ΑΓΩΓΟΣ ΔΙΑΦΥΓΗΣ ΤΟΥ ΔΡΑΣΤΗ SILVIA ΑΠΟ ΤΗΝ ΒΑΣΗ M16, ΟΠΟΥ ΗΤΑΝ ΚΡΑΤΗΜΕΝΟΣ. Ο SILVA ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙ ΜΙΑ ΕΞΟΔΟ ΔΙΑΦΥΓΗΣ ΕΡΓΑΤΩΝ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ, Η ΟΠΟΙΑ ΟΔΗΓΕΙ ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΟΥΣ.

.128



.129 ΤΟ ΚΛΙΜΑΚΟΣΤΑΣΙΟ ΟΠΟΥ Ο BOND ΒΛΕΠΕΙ ΤΟΝ ΔΡΑΣΤΗ SILVIA ΝΑ ΚΑΤΕΒΑΙΝΩΝΤΑΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΠΛΗΘΟΣ. ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΤΟΝ ΒΑΣΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΕΙΣΟΔΟΥ ΚΑΙ ΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΟΝ ΣΤΑΘΜΟ. ΕΚΤΕΙΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΕΣ ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ ΔΡΟΜΟ, ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΤΗΣ ΓΗΣ. ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΚΛΙΜΑΚΟΣΤΑΣΙΟΥ ΠΑΡΑΤΗΡΕΙ ΚΑΝΕΙΣ ΔΕΞΙΑ ΚΑΙ ΑΡΙΣΤΕΡΑ, ΤΟΝ ΤΟΙΧΟ ΕΠΕΝΔΥΜΕΝΟ ΜΕ ΠΛΑΚΑΚΙΑ ΣΕ ΑΣΠΡΟ ΚΑΙ ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ ΧΡΩΜΑ, ΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΑ ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΑ POSTERS, ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΤΕΘΕΝ ΤΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΣΤΟΝ ΣΤΑΘΜΟ. ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΠΛΕΥΡΑ ΤΗΣ ΟΔΟΥ CRAVEN, ΔΙΠΛΑ ΣΤΟΝ ΣΤΑΘΜΟ, ΜΠΟΡΕΙ ΚΑΝΕΙΣ ΝΑ ΔΕΙ ΤΗΝ ΙΔΙΑΙΤΕΡΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΤΗΣ ΣΚΑΛΑΣ.



ΕΙΣΟΔΟΣ ΤΟΥ ΔΡΑΣΗ ΣΤΟΝ ΣΤΑΘΜΟ, ΑΠΟ ΤΟ ΚΛΙΜΑΚΟΣΤΑΣΙΟ. Η ΣΚΗΝΗ ΑΥΤΗ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΤΗΝ ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΜΙΑΣ ΔΙΑΡΚΟΥΣ ΚΑΤΑΔΙΩΞΗΣ ΜΕΤΑΞΥ BOND & SILVIA. ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΑΠΟΤΕΛΕΙ Η ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΟΥ ΜΟΤΙΒΟΥ ΤΟΥ ΚΛΙΜΑΚΟΣΤΑΣΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΕΣ, ΓΕΓΟΝΟΣ ΠΟΥ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΖΕΙ ΚΑΙ ΟΡΙΖΕΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΣΤΟΝ ΣΤΑΘΜΟ.

.130



Η ΣΗΡΑΓΓΑ ΣΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΒΡΕΘΗΚΕ Ο BOND, ΑΠΟΦΕΥΓΟΝΤΑΣ ΟΡΙΑΚΑ ΤΗΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΤΟΥ ΜΕ ΕΝΑ ΤΡΕΝΟ. ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΗΡΑΓΓΑ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΟΥ ΥΠΟΓΕΙΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ CHARING CROSS, Η ΟΠΟΙΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΛΑΦΥΡΩΝ. ΕΚΤΕΙΝΕΤΑΙ ΔΙΑΓΩΝΙΑ ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΤΗΝ TRAFALGAR SQUARE, ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΗΓΕΙ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΠΙΝΑΚΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ, ΟΠΟΥ ΠΑΛΙΑ ΥΠΗΡΧΕ ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ. [37]

.131



Η ΣΗΡΑΓΓΑ ΑΠΟ ΟΠΟΥ ΔΙΑΦΕΥΓΕΙ Ο BOND, ΟΠΩΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΤΑΙΝΙΑ.

.132



Η ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ TEMPLE STATION, ΟΠΟΥ ΑΝΑΔΥΕΤΑΙ Ο BOND, ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΦΥΓΗ ΤΟΥ ΣΤΗ ΣΗΡΑΓΓΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ. Η ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ ΕΙΝΑΙ ΓΕΜΑΤΗ ΜΕ ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ, ΚΑΙ ΟΙ ΤΟΙΧΟΙ ΕΙΝΑΙ ΕΠΕΝΔΥΜΕΝΗ ΜΕ ΕΝΤΟΝΑ ΧΡΩΜΑΤΑ-ΕΝΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΟΙΚΕΙΟ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ, ΚΑΤΙ ΠΟΥ ΚΑΝΕΙ ΤΟΥΣ ΘΕΑΤΕΣ ΝΑ ΣΚΕΦΤΟΥΝ ΠΩΣ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΓΙΑ ΜΙΑ ΣΚΗΝΗ ΚΑΤΑΔΙΩΞΗΣ. ΩΣΤΟΣΟ Ο ΣΚΗΝΟΘΕΤΗΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ ΤΟΝ ΧΕΙΡΙΖΟΝΤΑΙ ΠΟΛΥ ΕΥΣΤΟΧΑ, ΜΕ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΗ ΕΝΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΕΝΤΟΝΗ ΣΚΗΝΗ ΤΗΣ ΤΑΙΝΙΑΣ.

.133

[37] <https://www.movie-locations.com/movies/s/Skyfall.php>

Το metro ως περιβάλλον αντιφάσεων - Ταινίες





.134



.135



.136



.137

ΤΑ ΚΑΡΕ ΤΗΣ ΚΑΤΑΔΙΩΞΗΣ ΤΟΥ SILVA ΑΠΟ ΤΟΝ BOND ΣΤΗΝ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ ΚΑΙ ΤΟ ΤΡΕΝΟ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ TEMPLE STATION. Ο BOND ΚΑΤΑΦΕΡΝΕΙ ΝΑ ΕΠΙΒΑΣΤΕΙ ΣΤΗΝ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑ, ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΤΗΣ, ΟΠΟΥ ΕΝΤΟΠΙΖΕΙ ΤΟΝ SILVA ΚΑΙ ΤΟΝ ΑΚΟΛΟΥΘΕΙ ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ ΣΤΑΘΜΟ EMBANKMENT STATION, ΟΠΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΔΥΟ ΘΑ ΑΠΟΒΙΒΑΣΤΟΥΝ ΚΑΙ ΘΑ ΚΥΝΗΓΗΘΟΥ,



.138

ΕΝΩ ΚΑΝΕΙΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ, ΕΞΑΙΤΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΗΘΟΥΣ ΑΤΟΜΩΝ, Η ΔΙΑΦΥΓΗ ΤΟΥ ΣΙΛΒΑ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΑΝΕΦΙΚΤΗ, ΑΥΤΟΣ ΚΑΤΑΦΕΡΝΕΙ ΝΑ ΑΠΟΦΥΓΕΙ ΤΟΝ BOND, ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩΝΤΑΣ ΤΟΝ ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΟ ΧΩΡΟ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΣΚΑΛΩΝ ΑΝΑΒΑΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΒΑΣΗΣ.

ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΤΑΙΝΙΑ ΔΙΑΦΑΙΝΕΤΑΙ Η "ΠΟΙΗΤΙΚΗ ΑΔΕΙΑ" ΤΟΥ ΣΚΗΝΟΘΕΤΗ , ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ, ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΙΣΧΥΡΟΤΕΡΗΣ ΕΝΤΑΣΗΣ ΣΤΙΣ ΣΚΗΝΕΣ



.139

ΣΤΗΝ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΔΥΟ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝ ΜΙΑ ΠΟΡΤΑ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ, Η ΟΠΟΙΑ ΤΟΥΣ ΟΔΗΓΕΙ ΣΤΟΝ ΥΠΟΓΕΙΟ ΚΡΥΦΟ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΟΠΟΥ ΜΕΤΕΠΕΙΤΑ ΘΑ ΛΑΒΕΙ ΧΩΡΟ Η ΜΕΓΑΛΗ ΕΚΡΗΣΗ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ.

Η ΣΚΑΛΑ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ CHARING CROSS, ΟΠΟΥ ΣΥΜΒΑΙΝΕΙ Η ΕΝΤΟΝΗ ΚΑΤΑΔΙΩΞΗ ΤΟΥ SILVA ΑΠΟ ΤΟΝ BOND.

Ο BOND ΚΑΤΑΔΙΩΚΕΙ ΤΟΝ SILVA, Ο ΟΠΟΙΟΣ ΔΙΑΦΕΝΕΤΑΙ ΣΤΟ ΒΑΘΟΣ, ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΡΟΑ ΤΙΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΕΣ.



.140

Ο ΚΡΥΦΟΣ ΧΩΡΟΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ, ΟΠΟΥ ΓΙΝΕΤΑΙ Η ΕΚΡΗΣΗ ΤΗΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΑΝΩ ΠΛΑΤΦΟΡΜΕΣ ΚΑΙ ΣΗΡΑΓΓΕΣ.



.141

Ο SILVA ΚΑΤΑΦΕΡΝΕΙ ΝΑ ΔΙΑΦΥΓΕΙ, ΑΝΕΒΑΙΝΟΝΤΑΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΙΣΩ ΕΞΟΔΟ ΤΟΥ EMBANKMENT STATION.

.142 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΚΡΥΦΟΥ ΚΑΙ ΑΠΟΚΟΜΜΕΝΟΥ ΥΠΟΓΕΙΟΥ ΧΩΡΟΥ, ΜΕΤΑΦΕΡΕΤΑΙ ΑΛΛΗΓΟΡΙΚΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΤΗΣ ΕΞΟΔΟΥ, ΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΚΟΜΑ ΚΑΙ ΤΟ ΠΙΟ ΠΡΟΦΑΝΕΣ ( Η ΕΞΟΔΟΣ ΤΟΥ SILVA ΑΠΟ ΤΟΝ ΣΤΑΘΜΟ), ΓΙΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΜΙΑ ΕΞΟΔΟ ΠΟΥ ΘΑ ΔΥΣΚΟΛΕΥΤΟΥΜΕ ΝΑ ΒΡΟΥΜΕ ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ, ΚΑΙ ΣΙΓΟΥΡΑ ΘΑ ΔΥΣΚΟΛΕΥΤΟΥΜΕ ΝΑ ΚΑΤΑΛΑΒΟΥΜΕ ΟΤΙ ΠΡΟΚΕΙΤΕ ΓΙΑ ΕΞΟΔΟ ΜΕΤΡΟ, ΜΙΑΣ ΚΑΙ ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΞΕΚΑΘΑΡΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΣΕ ΑΥΤΗΝ



Ο CHARING CROSS STATION ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΠΛΕΟΝ ΣΤΗ ΓΡΑΜΜΗ JUBILEE, ΩΣΤΟΣΟ ΜΕΧΡΙ ΤΟ 1999 ΗΤΑΝ ΤΟ ΝΟΤΙΟ ΑΚΡΟΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ. ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ DOCKLANDS, Η ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΑΛΛΑΞΕ ΠΡΟΣ ΝΟΤΟ ΑΠΟ ΤΟ GREEN PARK ΚΑΙ ΟΙ ΠΛΑΤΦΟΡΜΕΣ CHARING CROSS ΕΚΛΕΙΣΑΝ. ΤΟ ΤΜΗΜΑ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΕΞΑΚΟΛΟΥΘΕΙ ΝΑ ΔΙΑΤΗΡΕΙΤΑΙ. Η ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΚΟΙΝΟ ΕΧΕΙ ΣΤΑΜΑΤΗΣΕΙ, ΩΣΤΟΣΟ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΕΝΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΜΟΝΤΕΛΟ ΣΧΕΔΙΑΣΗΣ ΣΤΑΘΜΩΝ, ΔΙΝΟΝΤΑΣ ΙΔΕΕΣ ΓΙΑ ΝΕΟΥΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥΣ, ΚΑΘΩΣ ΔΙΝΕΙ ΤΟΝ ΥΠΟΓΕΙΟ ΧΩΡΟ ΣΕ ΕΡΓΑΤΕΣ ΤΗΝ ΑΔΕΙΑ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ, ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΓΩΓΩΝ ΠΟΥ ΠΕΡΙΕΧΕΙ. Ο ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΕ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟ ΜΕ ΟΛΟ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΓΩΓΩΝ ΚΑΙ ΣΗΡΑΓΓΩΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΑΥΤΟΝ, ΕΧΕΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΕΙ ΜΕΤΑΞΥ ΑΛΛΩΝ ΣΚΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΤΑΙΝΙΕΣ ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΘΑ ΑΝΑΦΕΡΘΟΥΝ ΑΡΓΟΤΕΡΑ [THE BOURNE ULTIMATUM - PADDINGTON - CREEP]





JEAN-PIERRE MELVILLE - 1967

Στο πλαίσιο αυτής της σχετικά ανύσηχης ταινίας του Jean - Pierre Melville, η οποία εξαρτάται λιγότερο από τα έντονα και συναρπαστικά γεγονότα, και επικεντρώνεται στην δημιουργία μιας ατμόσφαιρας, και την λεπτομερή παρουσίαση του στοιχειωμένου, αντι-ήρωα πρωταγωνιστή, που απεικονίζεται ως ένα συναρπαστικό είδωλο, οι δύο ακολουθίες - σκηνές Metro, αποδεικνύονται πολύ σημαντικές για την ενίσχυση της πλοκής της ταινίας, και η απεικόνιση και πραγματοποίησή τους διακαίολογεί την ύπαρξή τους.

LOCATION : PARIS METRO  
VINCENNE - CHAMPS ELYSEES  
LINE

Η πρώτη εμφάνιση του Metro ως σκηνικό της ταινίας, γίνεται περίπου στην μέση αυτής, όταν ο Jef (πρωταγωνιστής), το χρησιμοποιεί για να αποφύγει τους ανθρώπους που τον παρακολουθούν. Η χρήση του σε αυτήν την σκηνή είναι διττή. Το χρησιμοποιεί για μεταφορικό μέσο, με σκοπό να μεταφερθεί σε μία περιοχή για να συναντήσει τον άνθρωπο που θα τον πληρώσει για τον φόνο που προηγουμένως διέπραξε, και ταυτόχρονα το χρησιμοποιεί ως μέσο διαφυγής από την αστική του παρακολούθηση, και αποπροσανατολισμού των αστυνομικών. Επιβιβάζεται στο τρένο της γραμμής Vincenne - Champs Elysee, για να αλλάξει κατεύθυνση κατευθυνόμενος προς το Palais Royal, να αποβιβαστεί εκεί, και να εξέλθει από τον σταθμό Porte d'Inry, με τελικό προορισμό το σημείο του rendez-vous του. Αυτή του ενέργεια είχε ως αποτέλεσμα οι αστυνομικοί να χάσουν κάθε ίχνος για την συνέχεια της σκηνής. Η αξιοποίηση του metro ως εργαλείο από τον πρωταγωνιστή δείχνει για άλλη μία φορά μέσα στην ταινία το μυστηριώδες του χαρακτήρα και του μυαλού του. Το μετρό γίνεται μια ζωτικής σημασίας διαδρομή διαφυγής για τη σύγχυση και τον αποπροσανατολισμό των εχθρών του. γίνεται συνηθισμένο σύμβολο του μυαλού του, των σύνθετων ψυχολογικών διεργασιών του, που διακρίνονται από περίπλοκες επιπλοκές και σκόπιμα αποπροσανατολιστικές ρυθμίσεις, κάτι που συμβαίνει σε πολλά σημεία της ταινίας, με κυριότερο την στιγμή δημιουργίας του άλλοθι του. Το metro γίνεται η αντανάκλαση της προσωπικότητας και του ψυχισμού του. Οι νοητικές του μέθοδοι δεν είναι απλές, αλλά περίπλοκες και θλιβερές. Η βασική του προσωπικότητα είναι βαθιά, σκοτεινή και εσωστρεφής, ολόκληρη η ζωή του είναι αφιερωμένη στην ανωνυμία, την εξαπάτηση και τη φοροδιαφυγή. Αυτό μπορεί πολύ εύκολα να εξηγήσει την χρήση του metro από αυτόν, καθώς και πολλές από τις ενέργειές του κατά τη διάρκεια όλης της ταινίας. Κανείς δε μπορεί να σκεφτεί κάποιος άλλο τρόπο διαφυγής ενός τέτοιου ανθρώπου, πέρα από τον μη-τόπο του Metro, με τις διαφορετικές εισόδους, τα γρήγορα οχήματα και την κρυφή, υπόγεια θέση του. Στην συγκεκριμένη ταινία, στις σκηνές καταδίωξης βλέπουμε πως ο παράγοντας "πλήθος ανθρώπων στο metro" δε λαμβάνει μεγάλη ισχύ στην διαδικασία της καταδίωξης, πόσο μάλλον σε αυτή της διαφυγής του πρωταγωνιστή.

Η δεύτερη σκηνή metro, λαμβάνει χώρο περίπου στο τέλος της ταινίας, και ενσωματώνεται στη δραματική κορύφωσή της. όλα τα στοιχεία της πρώτης ακολουθίας ενισχύονται και αναπτύσσονται σε αυτό το πολύ μακρύτερο τμήμα, που διαρκεί περίπου 8 λεπτά. Ο ίδιος ο αστυνομικός επικεφαλής αναγνωρίζει τις γνώσεις του δράστη για το χώρο του metro. Μάλιστα, πολύ χαρακτηριστικά, τα λόγια του επικεφαλής της αστυνομίας δείχνουν πως και ο ίδιος γνωρίζει πως η καταδίωξή του μέσα στο metro, θα είναι μία δύσκολη διαδικασία. "*He knows the metro like he back of his hand*": Ο αρχηγός δίνει αυστηρή εντολή στους αστυνομικούς να παρακολουθούν τον δράστη πολύ στενά, μιας και *ξέρει το metro σαν την παλάμη του ενός χεριού του*. Εχοντας γλιστρήσει ήδη μέσα από τα χέρια τόσο της αστυνομίας όσο και των γκάνγκστερ, ο Jef φαίνεται για άλλη μια φορά να βρίσκεται σε ένα πολύ οικείο περιβάλλον, στο σπίτι του, στους περιστρεφόμενους διαδρόμους αυτού του υπόγειου και άτονα αλλά και κινηματογραφικά χώρου, ένα σύμπλεγμα του "underground-υποκόσμου" του εγκληματία. Η ευκολία του και η σκιά του μέσα στον χώρο του Metro, χαρακτηρίζεται κινηματογραφικά συμφραζόμενη. Το περιβάλλον, σε αυτή τη στιγμή της ταινίας, αφιερώνει την ύπαρξή του καθ'ολοκλήρου στην ενέργεια της καταδίωξης, συνδέεται με την ψυχολογία του πρωταγωνιστή και προκαλεί ανάμεικτα συναισθήματα στο κοινό. Στην πραγματικότητα, ο δράστης και αυτή τη φορά χρησιμοποιεί το metro, για να φτάσει σε μία άλλη, τελευταία συνάντηση, για να πληρωθεί, η οποία καταλήγει βέβαια να γίνει συνάντηση με το πεπρωμένο και τον θάνατο. Η αγωνία αμαυρώνεται από τη διασταύρωση και την αλληλεπίδραση μεταξύ του μετρό και του γραφείου του αρχηγού της αστυνομίας, όπου βλέπουμε έναν φωτισμένο χάρτη του συστήματος μετρό, δείχνοντας την πρόοδο των μεταμφιεσμένων αστυνομικών διώκτων καθώς παρακολουθούν το θήραμά τους. Ο Jef, επιβιβάζεται στο τρένο του σταθμού Telegraph, στην γραμμή Lilas - Chatelet. Με κατεύθυνση το σταθμό Chatelet. Αποβιβάζεται στον σταθμό Jourdain, όπου και υποψιάζεται πως ακόμα οι αστυνομικοί δεν τον έχουν χάσει, γεγονός που τον οδηγεί στην επιδτροφή του στην πλατφόρμα, την επιβίbasή του στο τρένο της ίδιας γραμμή, μόνο που αυτή τη φορά κατευθύνεται προς το Place des Fetes. Με σκοπό να αποπροσανατολίσει αυτούς που τον κυνηγούν, καταλήγει να κατευθύνεται τελικώς προς το Chatelet, όπου και αποβιβάζεται από το τρένο, τρέχει προς την έξοδο του σταθμού, παρανομεί στο σημείο του ελέγχου, και βγαίνει στον δρόμο, όπου με επιτυχία έχει διαφύγει από η δομή του λαβυρίνθου του μετρό εκμεταλλεύεται για να ξεπεράσει τις δυνάμεις της τάξης. Ολα όμως μάταια. Στην τελική αναμέτρηση στο nightclub, πυροβολείται από την αστυνομία, τη στιγμή που είναι έτοιμος να πυροβολήσει το τελευταίο θύμα του, την γυναίκα που τόσο τον έσωσε όσο και τον προδωσε κατά τη διάρκεια της ταινίας. Κατά ειρωνικό τρόπο, ανακαλύπτουμε ότι απλώς σκόπευε να την τρομάξει και είχε προηγουμένως αφαιρέσει τις σφαίρες από το όπλο. Η ταινία τελειώνει, αφήνοντάς μας να κοιτάζουμε σε έξι μικροσκοπικές σήραγγες οι οποίες δεν αποτελούν μόνο μία υποσυνείδητη ανάμνηση των σηράγγων του μετρό και της σημασίας του στην πρόσδωση έντασης σε αυτήν, αλλά εδώ πρόκειται και για εμβληματική αλληγορία της ψυχικής ύπαρξης που βρίσκουν το κινηματογραφικό τους υπόδειγμα στο παριζιάνικο Metro (Paris Underground). [38]

[38] Myrto Konstantarakos, SPACES IN EUROPEAN CINEMA, intellect editions, p.12, 2000





ΣΤΟ ΣΤΑΘΜΟ PALAIS ROYAL-MUSÉE DU LOUVRE MÉTRO, Ο JEF ΑΛΛΑΖΕΙ ΑΠΟ ΤΗ ΓΡΑΜΜΗ 1 ΣΤΗ ΓΡΑΜΜΗ 7 ΚΑΙ, ΕΧΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΠΕΠΟΙΘΗΣΗ ΟΤΙ ΑΚΟΛΟΥΘΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΟΥΣ. ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΠΕΙ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΡΟ ΣΤΟ ΣΤΑΘΜΟ PORTE D'IVRY MÉTRO, BOULEVARD MASSÉ-NA, ΣΤΑ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΑ. ΕΙΣΕΡΧΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΠΑΛΑΙΑ ΑΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΤΗ GARE MASSÉNA ΣΤΗΝ BOULEVARD DU GÉNÉRAL D'ARMÉE JEAN SIMON, ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΤΑ ΒΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ RUE REGNAULT ΣΤΗ RUE DU LOIRET. **.144**



Ο ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΤΟ ΣΗΜΕΙΟ, ΟΠΟΥ Ο JEF ΣΥΝΕΙΔΗΤΟΠΟΙΕΙ ΠΩΣ ΟΝΤΩΣ ΜΙΑ ΚΟΠΕΛΑ ΤΟΝ ΑΚΟΛΟΥΘΕΙ. ΣΤΑΜΑΤΗΜΕΝΟΣ ΣΤΟΝ ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΚΙΝΟΥΜΕΝΟ ΔΙΑΔΡΟΜΟ ΚΑΤΑΛΑΒΑΙΝΕΙ ΠΩΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΕΙΤΑΙ. ΤΗΝ ΙΔΙΑ ΣΤΙΓΜΗ, ΑΡΧΙΖΕΙ ΝΑ ΤΡΕΧΕΙ ΣΤΟΝ ΔΙΑΔΡΟΜΟ ΚΑΙ ΚΑΤΑΦΕΡΝΕΙ ΝΑ ΦΥΓΕΙ ΑΠΟ ΑΥΤΟΝ, ΠΗΔΩΝΤΑΣ ΤΟΝ.

**.145**



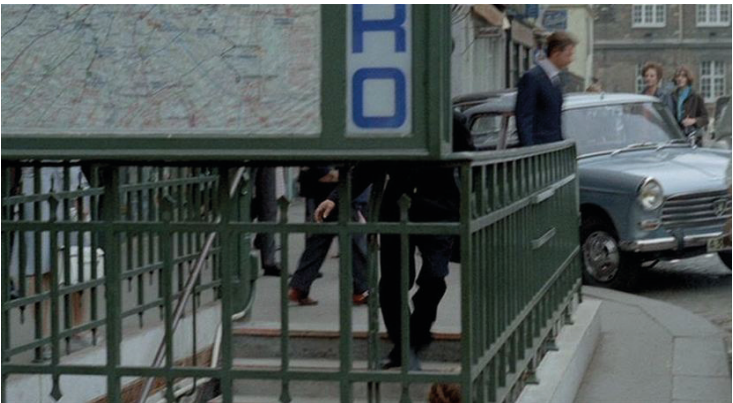
Ο JEF, ΣΤΟ CHATELET METRO STATION, ΠΕΡΙΜΕΝΩΝΤΑΣ ΤΗΝ ΑΦΙΞΗ ΤΗΣ ΕΠΟΜΕΝΗΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ, ΠΑΝΤΟΤΕ ΥΠΟΨΙΑΣΜΕΝΟΣ ΠΩΣ ΟΙ ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΟΙ ΤΟΝ ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΝ.

**.146**

ΤΟ ΥΦΟΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΗ, ΤΙΠΟΤΕ ΠΑΡΑ ΥΠΟΠΤΟ ΦΑΙΝΕΤΑΙ. ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΣΚΗΝΕΣ ΚΑΙ ΚΥΡΙΩΣ ΣΤΙΣ ΔΥΟ ΣΚΗΝΕΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ, Ο JEF, ΑΝΕΚΦΡΑΣΤΟΣ, ΚΑΤΑΦΕΡΝΕΙ ΝΑ ΠΕΡΑΣΕΙ ΑΠΑΡΑΤΗΡΗΤΟ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ, ΤΟ ΓΕΓΟΝΟΣ ΟΤΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΕΙΤΑΙ ΚΑΙ ΚΑΤΑΔΙΩΚΕΤΑΙ. ΟΧΙ ΜΟΝΟ ΠΕΤΥΧΑΙΝΕΙ ΤΟΝ ΣΤΟΧΟ ΤΟΥ, ΑΛΛΑ ΠΕΤΥΧΑΙΝΕΙ ΝΑ ΔΙΑΦΥΓΕΙ ΚΑΙ ΑΠΟ ΤΑ ΜΑΤΙΑ ΚΑΙ ΧΕΡΙΑ ΤΩΝ ΑΝΘΡΩΠΩΝ ΠΟΥ ΤΟΝ ΚΑΤΑΔΙΩΚΟΥΝ.



Ο ΧΑΡΤΗΣ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΦΤΙΑΞΕΙ Ο ΑΡΧΗΓΟΣ ΤΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ ΓΙΑ ΝΑ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΕΝΤΟΠΙΣΕΙ ΤΟΥΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΚΑΤ' ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΝ ΔΡΑΣΤΗ ΜΟΙΑΖΕΙ ΜΕ ΔΙΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟ ΧΑΡΤΗ, ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΤΩΝ ΜΠΛΕ ΚΑΙ ΚΟΚΚΙΝΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΝΑ ΔΙΑΦΑΙΝΟΝΤΑΙ ΣΕ ΑΥΤΟΝ. ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΓΙΑ ΕΝΑΝ ΚΑΤΑΤΟΠΙΣΤΙΚΟ ΤΡΟΠΟ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΑΔΙΩΞΗΣ. ΣΕ ΚΑΘΕ ΣΤΑΣΗ ΥΠΑΡΧΕΙ ΜΙΑ ΛΑΜΠΑ, Η ΟΠΟΙΑ ΑΝΑΒΕΙ, ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΔΡΑΣΤΗ. **.147**



Ο JEF ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙ ΣΕ ΜΕΓΑΛΟ ΒΑΘΜΟ ΤΙΣ ΕΙΣΟΔΟΥΣ ΚΑΙ ΕΞΟΔΟΥΣ ΤΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ, ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΝΑ ΑΠΟΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΕΙ ΤΟΥΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΟΥΣ. ΜΠΟΡΕΙ Η ΚΑΤΑΒΑΣΗ ΤΟΥ ΝΑ ΓΙΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΜΙΑ ΕΙΣΟΔΟ, ΚΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΤΟΥ ΣΤΟΝ ΣΤΑΘΜΟ ΝΑ ΕΞΕΛΘΕΙ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΑΠΟ ΑΛΛΗ ΕΞΟΔΟ.

**.148**



Ο JEF ΑΚΟΛΟΥΘΑΤΑΙ ΑΠΟ ΜΙΑ ΓΥΝΑΙΚΑ ΣΤΟΝ ΣΤΑΘΜΟ ΤΟΥ CHATELET. ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ Η ΜΗ ΥΠΟΠΤΗ ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΤΗΣ ΚΟΠΕΛΑΣ, ΤΗΝ ΑΝΑΜΕΙΞΗ ΤΗΣ ΟΠΟΙΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ, ΕΥΣΤΟΧΑ ΚΑΙ ΓΡΗΓΟΡΑ ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΙ Ο ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΗΣ

**.149**

Ο ΣΤΑΘΜΟΣ, Ο ΟΠΟΙΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΣΕ ΤΗΝ ΟΡΛΕΑΝΗ ΚΑΙ ΤΟ ΜΠΟΡΝΤΩ ΣΤΑ ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΑ, ΕΚΛΕΙΣΕ ΤΟ 2000 ΚΑΙ Η ΕΙΣΟΔΟΣ ΑΠΟ ΤΟ BOULEVARD DU GÉNÉRAL D'ARMÉE JEAN SIMON ΕΙΝΑΙ ΠΛΕΟΝ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΕΝΗ ΚΑΙ ΤΑ ΒΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΟΔΟ REGNAULT ΕΧΟΥΝ ΑΝΑΔΙΑΜΟΡΦΩΘΕΙ. ΤΟ ΚΤΙΡΙΟ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ, ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΑΡΟΝ, ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΑΝΟΙΚΤΟ ΚΑΙ ΓΙΝΕΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟΥ ΣΕ ΑΥΤΟ.





TODD PHILLIPS - 2019

Στην πολύ πρόσφατη ταινία του Todd Phillips, παρουσιάζεται η ζωή του ψυχολογικά διαταραγμένου κωμικού Arthur Fleck, και το φάσμα καταστάσεων που οδήγησαν στην δημιουργία της άλλης πλευρά του εαυτού του- τον Joker. Ο πρωταγωνιστής ,χρησιμοποιεί αρκετές στιγμές στην ταινία το metro της πόλης, ωστόσο η χρήση του περιορίζεται στην απλή μεταφορά και μετακίνησή του. Παρόλα αυτά, κατά την παραμονή και κίνηση του στις πλατφόρμες καθώς και στην αμαξοστοιχία του metro, δέχεται πολλές βίαιες συμπεριφορές, και προκαλεί τα βλέμματα των υπόλοιπων επιβατών, λόγω της αξιοπερίεργης συμπεριφοράς του, καθώς κυρίως και λόγω της εμφάνισής του. Για άλλη μία φορά παρατηρούμε το metro, να δίνει ένα κατάλληλο για βίαιες συμπεριφορές στους ανθρώπους που το χρησιμοποιούν.

LOCATION : GOTHAM CITY  
NEWYORK SUBWAY

Η πιο χαρακτηριστική και αξιοσημείωτη σκηνή metro, παρατηρείται κοντά στο τέλος της ταινίας. Η καταδίωξη του Arthur σε αυτή την περίπτωση γίνεται από ανθρώπους που θέλουν να τον βλάψουν, είτε λεκτικά είτε και σωματικά. Μόνο που σε αυτή την περίπτωση, ο πρωταγωνιστής δεν περιορίζεται στην απλή χρήση του metro για μετακίνηση. Ωστόσο χρησιμοποιεί τον σταθμό ως χώρο αποπρονατολισμού των ατόμων που τον κυνηγούν, τους ανθρώπους ως εμπόδιο αυτών και το βαγόνι της αμαξοστοιχίας, ως τρόπο διαφυγής. Ο Arthur καθώς και όσοι τον ακολουθούν, κινούνται και τρέχουν στην πλατφόρμα με σκοπό να επιβιβαστούν στην αμαξοστοιχία που είναι ήδη σταματημένη. Ακολουθεί μία προσπάθεια καταδίωξης του πρωταγωνιστή, η οποία λαμβάνει χώρα μέσα στο βαγόνι του τρένου. Η ένταση της σκηνής είναι μεγάλη, ενώ η διάρκειά της πάρα πολύ μικρή. Η σκηνή τελειώνει με τον Arthur, να καταφέρνει να διαφεύγει , και τους ανθρώπους που τον κυνηγούν, να κατευθύνουν σε ένα από τους πολλούς μεταφισμένους σε Joker επιβάτες. Η διάρκεια της σκηνής είναι μικρή, ωστόσο παίζει πολύ σημαντικό ρόλο, μιας και ο πρωταγωνιστής ξεπερνά τον εαυτό του μέσα στο metro, και για πρώτη φορά δεν επιλέγει να αφήσει τους ανθρώπους να τον επηρεάσουν ψυχολογικά και σωματικά. Η αλλαγή της προσωπικότητάς του, που συμβαίνει κατά την διάρκεια της ταινίας, σε ένα περιβάλλον σαν αυτό του Metro και σε μία σκηνή καταδίωξης γίνεται ακόμα πιο έντονη. Ακόμα, είναι η πρώτη σκηνή στην οποία μπορούμε να συνειδητοποιήσουμε την επηροή του χαρακτήρα του αντι ήρωα, στους ανθρώπους της πόλης. Παραπάνω από τους μισούς επιβάτες της αμαξοστοιχίας, φορούν μάσκες έχοντας μεταφιεστεί σε Joker, στον δεύτερο εαυτό δηλαδή, της προσωπικότητας του αντι-ήρωά μας. Συμπεραίνουμε λοιπόν, πως δεν γίνεται εμφάνης μόνο η αλλαγή της συμπεριφοράς και προσωπικότητας του πρωταγωνιστή. Αυτή, έχει επηρεάσει και μία πληθώρα ανθρώπων, η οποίοι καταλήγουν να διαδραματίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην διαδικασία διαφυγής του ήρωα. Το θύμα γίνεται θύτης, και συνοδεύται από μία τεράστια υποστηρικτική ομάδα.



.151



.151



.153



.154



.155



.157



.156

ΓΙΑ ΑΛΛΗ ΜΙΑ ΦΟΡΑ ΣΤΟΝ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟ, ΤΟ METRO ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ ΕΧΕΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΕΙ ΤΟ ΠΛΕΟΝ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΓΙΑ ΒΙΑΙΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΝΟΜΕΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΕΣ. ΣΤΑ ΛΙΓΑ ΛΕΠΤΑ ΑΥΞΗΜΕΝΗΣ ΕΝΤΑΣΗΣ ΣΤΗΝ ΣΚΗΝΗ, Ο ARTHUR ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΤΑΙ ΜΕ ΠΟΛΥ ΑΣΧΗΜΟ ΤΡΟΠΟ ΑΠΟ ΣΥΜΜΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ ΠΟΥ ΘΕΛΟΥΝ ΝΑ ΤΟΝ ΒΛΑΨΟΥΝ. ΤΟ ΔΙΠΟΛΟ ΤΗΣ ΚΑΤΑΔΙΩΞΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΦΥΓΗΣ, ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΜΟΝΟ ΠΟΥ ΕΝΙΣΧΥΕΙ Ο ΧΩΡΟΣ ΤΟΥ METRO. ΑΥΤΗ Η ΔΙΑΦΟΡΑ ΜΕΤΑΞΥ ΟΜΑΔΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΚΑΙ ΟΜΑΔΩΝ ΠΟΥ ΤΙΘΕΝΤΑΙ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ARTHUR, ΕΙΝΑΙ ΜΙΑ ΑΚΟΜΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΑΝΤΙΘΕΣΗ. Ο ΧΩΡΟΣ ΕΧΕΙ ΜΕΤΑΤΡΑΠΕΙ ΣΕ ΕΝΑ ΠΕΔΙΟ ΜΑΧΗΣ, ΧΩΡΙΣΜΕΝΟ ΣΕ ΔΥΟ ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΑ, ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΟΜΩΣ ΘΕΤΟΥΝ ΕΝΑΝ ΣΤΟΧΟ. ΤΟΝ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΗ Η ΜΙΑ ΘΕΛΕΙ ΝΑ ΤΟΝ ΒΛΑΨΕΙ, ΕΝ Η ΔΕΥΤΕΡΗ ΑΓΩΝΙΖΕΤΑΙ ΓΙΑ ΝΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΣΕΙ. ΣΤΗΝ ΔΕΥΤΕΡΗ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ ΠΑΡΑΤΗΡΟΥΜΕ ΤΗΝ ΜΑΣΚΑ ΠΟΥ ΦΟΡΟΥΣΑΝ ΟΣΟΙ ΗΘΕΛΑΝ ΝΑ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΣΟΥΝ ΤΟΝ JOKER.



## FILM NOIR

Μέχρι στιγμής παρουσιάστηκαν ταινίες δράσης και μυστηρίου, όπου οι σκηνές καταδίωξης και διαφυγής είναι αναμενόμενες, για την ισχυροποίηση της έντασης και την ενίσχυση της πλοκής. Στην συνέχεια θα γίνει λόγος για τέσσερεις ταινίες είδους Film Noir, οι οποίες χρησιμοποιούν τον χώρο του metro κατά τη διαδικασία μιας καταδίωξης. Στις ταινίες Film Noir, βέβαια, ο ρόλος του metro είναι λίγο διαφορετικός από τον υπόλοιπο κινηματογράφο. Ο χώρος αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητας των ανθρώπων σε αυτές, και παράνομες συμπεριφορές που μπορεί να συμβαίνουν σε αυτόν δεν φαίνονται τόσο παράξενες και περίεργες.

ΤΟ ΦΙΛΜ ΝΟΥΑΡ (FILM NOIR) ΕΙΝΑΙ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΙΚΟΣ ΟΡΟΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΚΥΡΙΩΣ ΓΙΑ ΝΑ ΟΡΙΣΕΙ ΕΝΑ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΕΙΔΟΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΩΝ ΤΑΙΝΙΩΝ ΤΟΥ HOLLYWOOD ΠΟΥ ΔΙΝΟΥΝ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΟΝ ΚΥΝΙΣΜΟ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΩΝ ΚΑΙ ΤΑ ΣΥΝΑΙΣΘΗΜΑΤΙΚΑ Η ΕΡΩΤΙΚΑ ΤΟΥΣ ΚΙΝΗΤΡΑ [39]. Η ΚΛΑΣΣΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΟΥ ΦΙΛΜ ΝΟΥΑΡ ΣΤΙΣ ΗΠΑ ΕΚΤΕΙΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ ΤΟΥ '40 ΜΕΧΡΙ ΚΑΙ ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΗΣ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ ΤΟΥ '50. Ο ΟΡΟΣ ΤΟΥ "FILM NOIR" ΑΠΟΔΟΘΗΚΕ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΣΕ ΤΑΙΝΙΕΣ ΤΟΥ HOLLYWOOD ΑΠΟ ΤΟΝ ΓΑΛΛΟ ΚΡΤΙΚΟ ΝΙΝΟ FRANK ΤΟ 1946, ΑΛΛΑ ΗΤΑΝ ΑΓΝΩΣΤΟΣ ΣΤΟΥΣ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΥΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΕΣ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΣ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΤΗΣ 'ΚΛΑΣΣΙΚΗΣ ΕΠΟΧΗΣ' ΤΟΥ ΕΙΔΟΥΣ [40]. ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΥΤΟΥ ΤΟΥ ΕΙΔΟΥΣ ΤΑΙΝΙΩΣ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΟΙ ΚΥΝΙΚΟΙ ΗΡΩΕΣ, ΟΙ ΕΝΤΟΝΟΙ ΦΩΤΙΣΜΟΙ, ΟΙ ΣΥΧΝΕΣ ΑΝΑΔΡΟΜΕΣ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ [ FLASHBACKS ], ΟΙ ΙΝΤΡΙΓΓΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΓΕΙΑ ΔΕΙΓΜΑΤΑ ΥΠΑΡΞΤΙΚΗΣ ΦΙΛΟΣΟΦΙΑΣ.

Οι ταινίες Noir, οι οποίες αποτελούν μία ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα κατηγορία, στο πλαίσιο του υπογείου, αν αναλογιστεί κανείς ένα από τα πιο βασικά χαρακτηριστικά των film noir, αυτό του υπόκοσμου (ο κόσμος του film Noir είναι φημισμένος και αληθινά σκοτεινός σε κάθε έννοια της λέξης) [41]. Μάλιστα, οι πιά συχνές εμφανίσεις του υπογείου χώρου στα film noir, ανάγονται στο metro ή στα συστήματα αποχετεύσεων, κάτι που οφείλεται στο γεγονός πως αυτοί οι δύο υπογείοι χώροι είναι αυτοί που συνδέονται περισσότερο με την απαισιοδοξία, την απληστία και την αρνητικότητα των film noir. Αν και σπάνια οι ταινίες αυτές αναλύονται με αυτούς τους όρους, οι συμβάσεις του film noir, χρησιμοποιούν χωρικές τυπολογίες, πιο αυτοσυγκρασιακά από οποιοδήποτε άλλο κινηματογραφικό είδος. Εκτός από την σκοτεινή πόλη, τη μυθική παράδοση, τον φωτισμό, την έντονη νυχτερινή ζωή και την εξερεύνηση και παράθεση των αστικών σταθμών του αστικού υποκόσμου – φύλο, έγκλημα, τυχερά παιχνίδια, ναρκωτικά, αλκοόλ - το film noir, κτίζει το νόημά του μέσω ειδικών εικονικών ρυθμίσεων [τζαζ νυχτερινά κέντρα όπου ο ήρωας είναι δελεασμένος στη μοίρα του από τη θνητή γυναίκα. τους σκοτεινούς δρόμους όπου περιπλανιέται και μέσα από τον οποίο φεύγει. τα άθλια δωμάτια του ξενοδοχείου όπου τρέχει στο έδαφος? τα εστιατόρια, τους σταθμούς λεωφορείων και τα βενζινάδικα] όπου η νυχτερινή ζωή του διασταυρώνει εν συντομία τη ζωή των «κανονικών» ανθρώπων που κατοικούν στον κόσμο της ημέρας. Ωστόσο, σχεδόν πάντοτε, τα film noir, αντί να περιοριστούν στο απλά να παραθέσουν τους υπόγειους χώρους και τις ρυθμίσεις του κάτω κόσμου, τις χρησιμοποιούν για να συγκρουστούν με κάποια χαρακτηριστικά του πρωταγωνιστή. Ο υπόγειος χώρος είναι ο τόπος όπου «εντοπίζουμε» ή αντιλαμβανόμαστε τι είναι «περίεργο» για τον κόσμο μας: τους ζωντανούς μας χώρους, τις αντιφάσεις μας, τις καταστολές μας και τα αυθεντικά όνειρά μας. Αλλά η ίδια η αντίληψη περί παραδόξου - η διαίρεση των διαστημάτων μεταξύ των παραπάνω ή νόμιμων και των υπόγειων ή παράνομων - παραβιάζει το γεγονός ότι στην πραγματικότητα κάθε χώρος αποτελείται ταυτόχρονα από συνιστώμενα, αντιληπτά και ζωντανά συστατικά.

Το ιδιαίτερο με τον υπόγειο χώρο και τα film noir, είναι πως ο υπόγειος σιδηροδρομικός χώρος αντιπροσωπεύει ένα από τα βασικά στοιχεία της καθημερινότητας της πόλης τους και υποδηλώνει την συμμετοχή του metro στον κόσμο που κατοικούν οι άνθρωποι, και όχι την αποστασιοποίησή του από αυτόν. Σχεδόν κάθε ταινία έχει τουλάχιστον μια στιγμή όπου βλέπουμε τη σχέση μεταξύ του «περίεργου», μυθικού υποκόσμου και του «συνηθισμένου» κόσμου που κατοικούμε. Στις περισσότερες φορές που παρατηρούμε την συμμετοχή του metro, είτε διαξάγεται εκεί κάποια πολύ καθημερινή και συνηθισμένη πράξη, είτε συμβαίνει κα' τι σκοτεινό, παραβατικό και αρνητικό, το οποίο όμως αντιμετωπίζεται από τους θεατές σαν κάτι το συνηθισμένο. Στο κλασικό noir, το περιβάλλον του κάτω κόσμου είναι το απαραίτητο όχημα του θέματος της ταινίας. αντίθετα, οι υπόγειοι χώροι στα οριακά παραδείγματα του είδους, While City Sleeps, He walked by night, The Naked City και Notorious υποδηλώνουν τη συμμετοχή τους στον κόσμο που κατοικούμε και όχι σε απόσταση από αυτό. Αντί να παρουσιάζει μια καθαρή έκφραση πρακτικών αντιπροσώπευσης ή αντιπολίτευσης ή μια καθαρή δύναμη αποξένωσης - η οποία είναι η υπόθεση πολλών από αυτές τις ταινίες, και πολλών πολιτιστικών θεωρητικών - ο υπόγειος χώρος είναι ένα αντιφατικό αίνιγμα. Σε αυτό, μπορούμε να δούμε τις αρχαϊκές χωρικές πρακτικές που δίνουν σπηλιές, ορυχεία και σήραγγες με συνεχείς ενώσεις καταφυγίων, φόβου και δέους. τους αντιθετικούς και εναλλακτικούς τρόπους διαβίωσης και σκέψης που συμβατικά χαρακτηρίζουμε ως «υπόγεια» ή «περίεργα». και η κυρίαρχη χωρική αναπαράσταση ότι από τα τέλη του δέκατου όγδοου αιώνα έχει καταστήσει το υπόγειο το εννοιολογικό δοχείο για οτιδήποτε «εκτός τόπου» στη σύγχρονη κοινωνία. Να φανταστούμε ότι ο σύγχρονος κόσμος μας επιτρέπει κάθετα να αντιπροσωπεύουμε, να απεικονίσουμε, όλες τις αντιφάσεις και τις ανισότητες του σε ένα ισχυρώς άμεσο χωρικό μοντέλο. Εντούτοις, μας κλειδώνει επίσης σε ένα πλαίσιο αναπαραγωγής που δέχεται τις αντιφάσεις και τις ανισότητες ως αναπόφευκτες και αιώνιες. Παρά το σημαντικό αυτό προσόν, το υπόγειο παραμένει ένα ουσιαστικό εργαλείο για να εξερευνηθεί το φάσμα των παράξενων χώρων του σύγχρονου κόσμου και την ποικιλία εναλλακτικών χωρικών πρακτικών, να ανακαλυφθούν διαφορετικές απολαύσεις και να ανακαινιστούν ιδέες που απορρίπτονται στην πορεία της προόδου.



[39] <https://www.merriam-webster.com/dictionary/film%20noir>

[40] [https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A6%CE%B9%CE%BB%CE%BC\\_%CE%BD%CE%BF%CF%85%CE%AC%CF%81](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A6%CE%B9%CE%BB%CE%BC_%CE%BD%CE%BF%CF%85%CE%AC%CF%81)

[41] Andre Jansson, STRANGE SPACES : EXPLORATION INTO MEDIATED OBSCURITY, Routledge editions, 356, 2016



ΚΑΤΑΔΙΩΞΗ & ΔΙΑΦΥΓΗ

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΡΑΥΜΑ & ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΜΝΗΜΗ

ΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟΣ & ΑΣΦΑΛΕΙΑ

ΟΙΚΕΙΟΤΗΤΑ & ΑΛΛΟΤΡΙΩΣΗ  
[ ΑΝΟΙΚΕΙΣ ΠΟΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ]

ALTER EGO

[ ΑΝΟΙΚΕΙΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΗ ]



# ΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟΣ & ΑΣΦΑΛΕΙΑ

ΤΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΟΥ ΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟΥ Η ΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟΣ

- Ο περιορισμός και αποκλεισμός ενός υποκειμένου σε ένα στενό χώρο, χωρίς εξόδους διαφυγής

ΠΑΡΟΧΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

- Το συναίσθημα που νιώθει το υποκείμενο όταν βρίσκεται σε προστατευμένο χώρο



Ο υπόγειος χώρος στο ευρύ φάσμα του, μπορεί να προκαλέσει πολύ εύκολα χώρο εννοιολογικού αλλά και χωρικού εγκλωβισμού. Αυτό το συναίσθημα προκαλείται κυρίως λόγω της τοποθεσίας του, κάτω από την επιφάνεια της γης, αλλά και της διαχρονικής άποψης για τους υπόγειους χώρους. Στην περίπτωση του χώρου υπογείων σιδηροδρομικών σταθμών, το συναίσθημα και η ψυχολογική αυτή κατάσταση δε λειτουργεί μεμονωμένα. Είναι εύλογο να αναρωτηθούμε, πώς είναι δυνατόν, ένας χώρος που χρησιμοποιείται καθημερινά από χιλιάδες ανθρώπους, ελέγχεται διαρκώς και έχει αλληλεπίδραση με την πόλη, να έχει την δυνατότητα να αποτελέσει ένα ανοίκειο περιβάλλον εγκλωβισμού. Το κυριότερο χαρακτηριστικό του metro, που κάνει πιο εύκολη τη δυνητική διαδικασία εγκλωβισμού σε αυτό, αποτελεί το γεγονός ότι βρίσκεται κάτω από την επιφάνεια της γης. Πρόκειται για έναν “έγκλειστο” χώρο, με πολύ συγκεκριμένο σχεδιασμό, ο οποίος προσανατολίζει την κίνηση και την περιορίζει στις πλατφόρμες και τις σήραγγες. Οσον αφορά τον ρόλο του πλήθους των ανθρώπων και το πώς επηρεάζει τον εγκλωβισμό της ψυχολογίας και του σώματος, εξετάζουμε δύο περιπτώσεις- αυτήν όπου το πλήθος των ανθρώπων είναι αρκετά μικρό ώστε το υποκείμενο να νιώσει εγκλωβισμένο στον γεμάτο κολώνες υπόγειο χώρο, αλλά και αυτήν όπου οι επιβάτες είναι αρκετά αυξημένη, με αποτέλεσμα τον ψυχολογικό εγκλωβισμό του υποκειμένου, ο οποίος ανάγεται στο αίσθημα της αγοραφοβίας. Η πολύωρη αναμονή ενός ανθρώπου στον χώρο του metro, μπορεί πολύ εύκολα να του δημιουργήσει αρνητικά συναισθήματα και να επηρεάσει την ψυχολογία, κυρίως όταν ο χώρος δεν είναι γεμάτος από επιβάτες να περιμένουν μαζί με αυτόν. Το γεγονός ότι δε μπορεί πολύ εύκολα να έχει οπτική επαφή με την πόλη πάνω από την επιφάνεια της γης, σε συνδυασμό με την ησυχία που επικρατεί καθώς και την “άγρια” αισθητική του βαρύ και σε πολλές περιπτώσεις άχρωμου φέροντος οργανισμού, τον αποξενώνουν. Από την άλλη πλευρά, όταν η παραμονή και κίνησή του συνδυάζεται με το αυξημένο πλήθος επιβατών, αποξενώνεται ακόμα περισσότερο, μιας και η συνύπαρξή του σε έναν υπόγειο χώρο με πολύ κόσμο του αλλοιώνει την ταυτότητα. Στις περισσότερες περιπτώσεις, είτε αισθητά είτε ασυναίσθητα, αρχίζει να νιώθει αμήχανα και ανοίκεια σε έναν περιορισμένο χώρο., αναπτύσσοντας χαρακτηριστικά αγοραφοβικού αλλά και κλειστοφοβικού επιβάτη. Όταν δε, γίνεται λόγος για το όχημα, τότε και στις δύο περιπτώσεις, τα συναισθήματα και η ψυχολογία ενισχύονται ακόμα περισσότερο, αφού πλέον μιλάμε για έναν πολύ πιο περιορισμένο, μακρόστενο και σκοτεινό χώρο, όπου οι άνθρωποι μοιάζουν περισσότεροι από όσοι πραγματικά είναι. Όπως όμως ήδη αναφέρθηκε, το συναίσθημα και η ψυχολογία ενός εγκλωβισμένου επιβάτη, δε λειτουργεί μεμονωμένα. Η χρηστική θέση του metro, καθώς και το γεγονός πως μιλάμε για έναν πλήρως ελεγχόμενο χώρο, ο οποίος είναι τόσο κοντά στην πόλη, δημιουργεί στο υποκείμενο μία υποσυνείδητη αίσθηση ασφάλειας και προστασίας, και του προσφέρει την ελπίδα πως, όλα θα καταλήξουν να βαίνουν φυσιολογικά. Σε κάθε περίπτωση όπου ο άνθρωπος νιώθει εγκλωβισμένο μέσα στο χώρο του Metro και του βαγονιού, σκέφτεται πως αργά ή γρήγορα θα καταφέρει να εξέλθει στην πόλη. Φτάνοντας στον κινηματογράφο, οι σκηνοθέτες έχουν αποκτήσει τη δυνατότητα χρήσης, εφέ ( είτε οπτικών είτε ακουστικών), να κάνουν μικρές αλλαγές στα χρώματα και την αίσθηση του χώρου και να συνδέσουν την σκηνή με ένα σημαντικό χαρακτηριστικό και στοιχείο της πλοκής, έτσι ώστε να εντείνουν την ψυχολογία του εγκλωβισμένου πρωταγωνιστή, αλλά και των θεατών. Όλα αυτά όμως συμβαίνουν, με σκοπό να καταλήξουν στην ασφαλή και προστατευμένη ψυχολογία του πρωταγωνιστή, την κάθαρση. Σκηνές εγκλωβισμού στον χώρο του metro, παρατηρούνται περισσότερο σε ταινίες τρόμου, κοινωνικές ταινίες και πολύ λιγότερο σε ταινίες δράσης, με κάποιες αξιόλογες εξαιρέσεις. Στην συνέχεια παρουσιάζονται ταινίες που χρησιμοποιούν το χώρο των πλατφορμών, των σηράγγων και των οχημάτων, ως ένα περιβάλλον εγκλωβισμού και φυλάκισης.



LOCATION : LONDON TUBE

## CREEP

CHRISTOPHER SMITH - 2004

Ενα αρκετά αναπαραστατικό παράδειγμα του εγκλωβισμού στον χώρο του metro, αποτελεί η ταινία τρόμου του Christopher Smith. Στην ταινία Creep, πρωταγωνιστικό ρόλο έχει μία ημιδαής, με άγνοια κινδύνου κοπέλα, η Kate, η οποία καταφέρνει να αποκοινηθεί μέσα στο ν σταθμό Charing Cross, του μητροπολιτικού υπόγειου σιδηροδρομικού σταθμού του Λονδίνου, με αποτέλεσμα να χάσει το τελευταίο τρένο της ημέρας. Ολόκληρη η ταινία, αν εξαιρέσει κανείς την πρώτη σκηνή της, εξελίσσεται στο περιβάλλον του Λονδρέζικου Μητροπολιτικού σταθμού, καθώς και στο χώρο των έργων, τον υπόγειο κρυφό χώρο που συνδέει τις σήραγγες με τους αγωγούς και τις πλατφόρμες.

Η ταινία, ξεκινά με δύο εργάτες του Metro, να προσπαθούν να βρουν λύση σε ένα μηχανολογικό πρόβλημα στις σήραγγες. Μόλις ακούν έναν δυνατό και τρομακτικό θόρυβο στο βάθος του αγωγού, πλησιάζουν προς τα εκεί για να δουν τι συμβαίνει. Την στιγμή που φτάνουν στο σημείο από όπου ακούγεται ο θόρυβος, στιγμιαία βλέπουν την μορφή της τρομαγμένης και παγιδευμένης Kate. Αμέσως μετά ξεκινά η αναδρομή, με τα γεγονότα, έτσι όπως συνέβησαν από την στιγμή που η Kate αποκοιμήθηκε, και έπειτα. Η Kate ξυπνά βρισκόμενη στην άδεια πλέον πλατφόρμα του Charing Cross, και συνειδητοποιεί πως το τρένο που έχασε αποτελούσε το τελευταίο τρένο στο οποίο μπορούσε να επιβιβαστεί. Λίγα δευτερόλεπτα αργότερα, φτάνει στην πλατφόρμα ένα τρένο, το οποίο βέβαια δεν υπάκουε στο πρόγραμμα άφιξης και αναχώρησης. Η Kate, έχοντας, όπως προαναφέραμε, αυξημένη την άγνοια κινδύνου, επιβιβάζεται στο άδειο αργοπορημένο τρένο, με την ελπίδα να αναχωρήσει. Το τρένο ωστόσο δε λειτουργεί κανονικά. Αφού ξεκινήσει, διανύει μία απόσταση ελάχιστων μέτρων και σταματάει πριν φτάσει στην επόμενη στάση. Εκείνη η στιγμή αποτελεί την πρώτη στιγμή, όπου η πρωταγωνίστρια συνειδητοποιεί πως όχι μόνο έχει εγκλωβιστεί στον σταθμό αλλά και πως η ζωή της κινδυνεύει. Σύντομα θα συνειδητοποιήσει πως δεν είναι μόνη της στον σταθμό. Μαζί της βρίσκονται εγκλωβισμένοι 4 άνθρωποι, που βρέθηκαν εκείνη την στιγμή στον σταθμό για διαφορετικούς λόγους ο καθένας, καθώς και ένας κατά συρροή και ψυχοπαθής δολοφόνος, ο οποίος έχει οικειοποιηθεί τον κρυφό χώρο των αγωγών κοντά στις σήραγγες και έχει σκοπό να σκοτώσει όλους όσους βρίσκονται στον “χώρο του”, χωρίς δεύτερη σκέψη. Όλες οι σκηνές που έχουν σχέση με τον χώρο του Metro, εξελίσσονται στην σήραγγα, τις πλατφόρμες και τους αγωγούς. Το αξιοσημείωτο στην ταινία είναι πως η πρωταγωνίστρια βρίσκει καταφύγιο και ασφάλεια στις σήραγγες, ένα μέρος ανέκαθεν επικίνδυνο για του επιβάτες του metro. Εγκλωβιστικοί μοιάζουν όλοι οι υπόλοιποι χώροι του metro, βάζοντας και τις πλατφόρμες μέσα σε αυτούς. Η πρωταγωνίστρια και 4 ακόμα συμπληρωματικοί χαρακτήρες, κάθε φορά που βρίσκονται στους χώρους αυτούς, νιώθουν ανασφαλείς, με τον τρόπο του να τους πλησιάζει ο κατά συρροή δολοφόνος. Χρησιμοποιούν την σύραγγα για να τον αποπροσανατολίσουν και να διαωύσουν αποστάσεις κρυφά.

Το metro ως περιβάλλον αντιφάσεων - Ταινίες



Κέντρο βάρους στην ταινία αποτελεί ο χώρος των αγωγών, κάτω και πίσω από τις πλατφόρμες, με τις σήραγγες να λειτουργούν ως συνδετικό κρίκο αυτών. Αξίζει να αναφέρουμε πως μεγάλο μέρος της ταινίας διαδραματίζεται σε αυτόν τον χώρο, οι πλατφόρμες και ο γενικός υπόγειος σιδηροδρομικός χώρος, δείχνουν εξίσου επικίνδυνοι και εγκλωβιστικοί. Σημαντικό μέρος της ταινίας, καθώς και κοινωνικό στοιχείο, το οποίο δε φαίνεται να συναντούμε συχνά στην πόλη του Λονδίνου, αποτελεί η οικειοποίηση μέρους του metro από ένα ζευγάρι αστέγων, το οποίο επίσης ενίοτε λειτουργεί σαν ασφαλές, προστατευμένο και κρυφό μέρος για τους εγκλωβισμένους. Η ειρωνία εδώ είναι τεράστια, μιας και φαίνεται πως οι άστεγοι χρησιμοποιούν τον χώρο του metro, ως στοιχείο προστασίας από την κατάσταση και τις συνθήκες στην πόλη, όταν ταυτόχρονα, το ασφαλές αυτό μέρος που επέλεξαν, καταλήγει να είναι το ίδιο εγκλωβιστικό και επικίνδυνο με την πόλη. Η εξέλιξη της ταινίας αποκαλύπτει στο κοινό, πως ο μανιακός ψυχοπαθής δολοφόνος, έχει οικειοποιηθεί τον χώρο κάτω από τις επιβατηγές σήραγγες, όπου και έχει δημιουργήσει, έναν δικό του οικείο κόσμο - για άλλη μία φορά παρουσιάζεται ο κρυφός χώρος του metro -. Η συγκεκριμένη ταινία αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα επιβεβαίωσης της κοινής άποψης πως ο χώρος του metro, αποτελεί έναν χώρο αποκομμένο από το υπόλοιπο αστικό περιβάλλον πάνω από την επιφάνεια της γης, καθώς ενισχύει και την διαφορά της αίσθησης και κατάστασης του χώρου, μεταξύ ημέρας και νύχτας, ειδικά σε ένα σύστημα σαν αυτό του Λονδίνου, το οποίο υπό κανονικές συνθήκες δεν λειτουργεί την νύχτα. Η διακοπή της λειτουργίας και του ελέγχου, σε ένα ιστορικό metro όπως αυτό του Λονδίνου, όχι μόνο το αποκόβει τελείως από την ζωή και την κίνηση στην πόλη, αλλά ταυτόχρονα το μετατρέπει σε ένα επικίνδυνο, ανοίκειο και ξένο περιβάλλον, το οποίο δεν είναι βιώσιμο ούτε καν για τους ανθρώπους που έχουν επιλέξει να το χρησιμοποιήσουν σαν καταφύγιο [άστεγοι]. Ας αποδώσουμε βέβαια για λίγο την προσοχή μας και στην αλλαγή της συμπεριφοράς που επιφέρει η κατάσταση του εγκλωβισμού στο Metro στην πρωταγωνίστρια. Δεν είναι τυχαίο πως η εγκλωβισμένη και μοναδική επιζούσα του μακελειού, είναι ημιδαής με πολύ μειωμένη την αίσθηση του φόβου και του κινδύνου. Στην αρχή της ταινίας αυτά είναι τα χαρακτηριστικά της. Όταν, ωστόσο στην συνέχεια, συνειδητοποιεί πως έχει εγκλωβιστεί, συνειδητοποιεί πως κινδυνεύει, και εμφανίζει εγωιστικές αλλά και υπεύθυνες συμπεριφορές. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, το αίσθημα της αγοραφοβίας είναι ανύπαρκτο, μιας και μιλάμε για χωρικό εγκλωβισμό, με το βαγόνι του τρένου να διακατέχει πολύ μικρό μέρος της ταινίας, και παράλληλα η ταινία εξελίσσεται σε μία στιγμή της ημέρας, όπου το σύστημα metro υπό κανονικές συνθήκες δε λειτουργεί. Τέλος, να σημειωθεί η χρήση πέντε τελείως διαφορετικών προσωπικοτήτων, οι οποίοι βρίσκονται εγκλωβισμένοι στον ίδιο χώρο, η οποία θα μπορούσε να αποτελέσει αντιπροσωπευτικό χαρακτηριστικό του metro, ως μη τόπο στην πόλη, μιας και προσελκύει όλως των ειδών ανθρώπους και τους οδηγεί σε μία κοινή κατάσταση.



.164



.165

Ο ΣΤΑΘΜΟΣ CHARING CROSS, ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ JUBILEE LINE, ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΓΙΑ ΑΛΛΗ ΜΙΑ ΦΟΡΑ, ΣΕ ΑΥΤΗ ΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΩΣ ΜΕΡΟΣ ΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΡΙΑΣ, ΠΟΥ ΧΑΝΕΙ ΤΟ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ ΤΡΕΝΟ, ΕΠΕΙΔΗ ΑΠΟΚΟΙΜΑΤΑΙ.



.166



.167



.168



.169

Η ΚΑΤΕ ΕΠΙΒΙΒΑΖΕΤΑΙ ΣΕ ΕΝΑ ΤΡΕΝΟ ΠΟΥ ΔΕΝ ΥΠΑΚΟΥΕΙ ΣΤΑ ΩΡΑΡΙΑ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ. ΜΟΛΙΣ ΣΥΝΕΙΔΗΤΟΠΟΙΕΙ ΠΩΣ ΕΠΙΒΙΒΑΣΤΗΚ ΣΕ ΤΡΕΝΟ ΜΕ ΝΕΚΡΟ ΟΔΗΓΟ, ΚΑΤΕΒΑΙΝΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΙΣΩ ΠΟΡΤΑ ΑΥΤΟΥ ΚΑΙ ΑΡΧΙΖΕΙ ΝΑ ΚΙΝΕΙΤΑΙ ΣΤΙΣ ΣΥΡΑΓΓΕΣ ΜΕΧΡΙ ΝΑ ΕΠΙΣΤΡΕΨΕΙ ΣΤΗΝ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ. ΜΟΛΙΣ ΦΤΑΝΕΙ ΣΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ, ΠΑΡΑΤΗΡΕΙ ΤΙΣ ΚΛΕΙΣΤΕΣ ΠΟΡΤΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΙΔΗΤΟΠΟΙΕΙ ΠΩΣ ΕΧΕΙ ΕΓΚΛΩΒΙΣΤΕΙ ΣΤΟΝ ΣΤΑΘΜΟ.



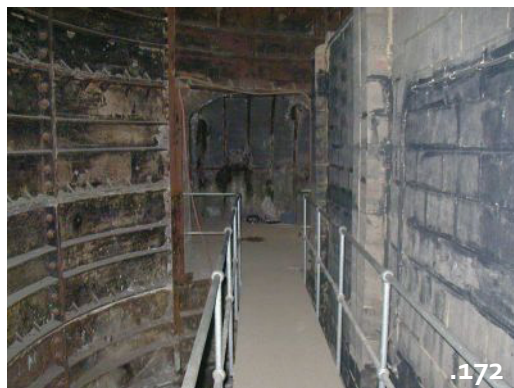
.170



.171

Η ΚΑΤΕ ΜΕΤΚΙΝΕΙΤΑΙ ΣΤΟΥΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΨΑΧΝΟΝΤΑΣ ΝΑ ΒΡΕΙ ΕΝΑ ΑΣΦΑΛΕΣ ΜΕΡΟΣ ΓΙΑ ΝΑ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΕΙ. ΔΕΞΙΑ ΦΑΙΝΕΤΑΙ Η ΜΙΚΡΗ ΧΑΜΗΛΗ ΠΟΡΤΑ ΠΟΥ ΟΔΗΓΕΙ ΣΕ ΕΝΑΝ ΚΡΥΦΟ ΧΩΡΟ ΤΟΝ ΟΠΟΙΟ ΕΧΟΥΝ ΟΙΚΕΙΟΠΟΙΗΘΕΙ ΟΙ ΑΣΤΕΓΟΙ ΣΤΟΝ ΣΤΑΘΜΟ





.172



.173

Ο ΨΥΧΟΠΑΘΗΣ ΔΟΛΟΦΟΝΟΥΣ ΚΡΑΤΟΥΣΕ ΤΑ ΘΥΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΙΧΜΑΛΩΤΑ ΣΕ ΕΝΑΝ ΜΥΣΤΙΚΟ ΥΠΟΓΕΙΟ ΧΩΡΟ ΔΙΠΛΑ ΣΤΙΣ ΣΗΡΑΓΓΕΣ. ΠΑΝΩ ΦΑΙΝΕΤΑΙ Η ΓΕΦΥΡΑ ΑΠΟ ΟΠΟΥ ΕΞΕΡΝΕ ΤΑ ΘΥΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΝΩ ΚΑΤΩ, ΔΙΑΦΑΙΝΕΤΑΙ Η ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΣΗ ΤΩΝ ΚΕΛΙΩΝ ΣΤΗΝ ΤΑΙΝΙΑ.



.174



.175



.176



.177

ΜΙΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΚΟΛΟΥΘΙΕΣ ΚΥΝΗΓΙΟΥ ΔΕΙΧΝΕΙ ΟΤΙ Η ΚΑΤΕ ΤΡΕΧΕΙ ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΜΙΑ ΣΗΡΑΓΓΑ ΕΠΕΝΔΕΔΥΜΕΝΗ ΜΕ ΕΚΑΤΟΝΤΑΔΕΣ ΚΟΥΤΙΑ ΑΠΟ ΧΑΡΤΟΝΙ. ΑΥΤΟ ΜΟΙΑΖΕΙ ΠΟΛΥ ΜΕ ΤΙΣ ΣΗΡΑΓΓΕΣ ΒΑΘΥΤΑΤΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΤΟΥ BELSIZE PARK, ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΠΟΤΕ ΜΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ NORTHERN LINE, ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΩΣ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΕΠΙΔΡΟΜΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ. ΣΗΜΕΡΑ, ΑΥΤΕΣ ΟΙ ΣΗΡΑΓΓΕΣ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΕΓΓΡΑΦΩΝ, ΕΞ ΟΥ ΚΑΙ ΤΑ ΚΟΥΤΙΑ ΑΠΟ ΧΑΡΤΟΝΙ.



LOCATION : LOS ANGELES METRO

RED LINE STATION &amp; PERSHING SQUARE ST.

Στην ταινία Speed, ο εγκλωβισμός στον χώρο του metro περιορίζεται στην τελευταία σκηνή, όπου οι δύο κύριοι πρωταγωνιστές εγκλωβίζονται σε ένα βαγόνι metro, του υπόγειου σιδηροδρομικού συστήματος του Los Angeles, χωρίς να μπορούν να δράσουν με πολλούς τρόπους, σε μία παγίδα που του έστησε ο παρανοικός πρώην αστυνομικός, ρόλος του οποίου σε όλη την ταινία αποτελεί η δημιουργία επικίνδυνων καταστάσεων και προβλημάτων. Οι δύο πρωταγωνιστές αποφασίζουν να σταματήσουν το βαγόνι, για να προστατευτούν, με κίνδυνο να χάσουν τη ζωή τους. Σε αυτή την περίπτωση, η ασφάλεια και η προστασία έγκειται πάλι σε κάτι το ασυνήθιστο και επικίνδυνο, σε κάτι με το οποίο ρισκάρουν τη ζωή τους. Τελικά μοιάζει πως η σταθερή, βαριά και ανθεκτική κατασκευή του βαγονιού τους βοηθά να δραπετεύσουν από τον κίνδυνο, χωρίς τραύματα. Στην ταινία δράσης, το metro δεν αποτελεί τον μόνο περιορισμένο και εγκλωβιστικό χώρο. Φαίνεται πως όλη η ταινία βασίζεται στον εγκλωβισμό αθώων ανθρώπων σε ένα μικρό χώρο. Το Metro είναι μόνο το τελευταίο από μία σειρά θεαματικών ρυθμίσεων που αρχίζει σε έναν ανελκυστήρα ουρανοξύστη, και ξοδεύει σχεδόν την μισή διάρκεια της ταινίας μέσα σε ένα κινούμενο αστικό λεωφορείο. Κάθε χώρος παρέχει μία παραλλαγή στο θέμα ενός σφιχτά περιορισμένου αλλά και γρήγορα κινούμενου χώρου, από τον οποίο ο ήρωας πρέπει να βρει τρόπο να ξεφύγει, για να σώσει και το πλήθος ανθρώπων που κινδυνεύουν εξαιτίας του. Ο τρόπος με τον οποίο ξεπερνά τον εαυτό και κάθε φορά καταφέρνει να δραπετεύσει ασφαλής, είναι αξιοσημείωτος. Η συντριβή σε ένα φράγμα κατασκευής και η ανάδυση του οχήματος προς τα πάνω, όπως συμβαίνει στην τελευταία σκηνή είναι λίγο διαφορετική από την κλασσική συντριβή αμαξοστοιχίας. Το τρένο αναδύεται από το υπόγειο στους πολυσύχναστους χώρους του Los Angeles. Η ολιγόλεπτη εμφάνιση του Metro, είναι πιθανό να έχει σχέση με το γεγονός ότι το Metro του Los Angeles, δεν έχει τόσο εικονικό χαρακτήρα, όσο αυτό της Νέας Υόρκης, του Παρισιού ή του Λονδίνου. Είναι λοιπόν λογικό και αναμενόμενο, η ταινία να τελειώνει στον χώρο πάνω από τη γη και όχι τόσο κάτω από αυτήν. Όλοι οι θεαματικοί χώροι στην ταινία, λοιπόν, συμπεριλαμβανομένου και του υπογείου σιδηροδρομικού σταθμού, αποτελούν μία συναρτηση χώρων στο γενικό νόημα της ταινίας. Η ταινία είναι αρκετά αυτοσυνείδητη για την αντίθεση που δημιουργεί μεταξύ της ημερίσιας, προλεταριακής ποιότητας των πρωταγωνιστών της και της λαμπερής και εξωπραγματικής εικόνας του Λος Αντζελες. Οι θεαματικοί χώροι είναι όλοι οι χώροι εργασίας - ασανσέρ, λεωφορεία, μετρό - και οι χαρακτήρες δεν είναι σαφώς οι ιδιοκτήτες αυτοκινήτων στην πρωτεύουσα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Μόνο οι άνθρωποι της εργατικής τάξης παίρνουν το λεωφορείο στο Λ.Α. η παρουσία ενός άγνωστου τουρίστα μεταξύ των τακτικών λεωφορείων είναι η εξαίρεση του κανόνα.



Η σκηνή του metro, τους βρίσκει τελικά εγκλωβισμένους στο υπόγειο της πόλης, αλυσοδεμένους σε μία κολώνα του τρένου. Είναι ευρέως γνωστό πως το Los Angeles, διαθέτει metro, ωστόσο η ύπαρξή του θεωρείται σχεδόν από όλους ένα χωρικό αστείο. Βασισμένοι σε αυτή την γνώση, οι δύο παγιδευμένοι πρωταγωνιστές, δεν έχουν άλλη επιλογή παρά να μεταφέρουν το όχημα στο πραγματικό Los Angeles, στην πόλη πάνω από την επιφάνεια της γης. Με τον τρόπο αυτό, τουπόγειο περιβάλλον του Metro είναι σύμφωνο με τις χωρικές επιλογές της ταινίας, αλλά η δυνητική παραδοξότητά του χρησιμοποιείται ενάντια στον εαυτό του, ως έναν χώρο από τον οποίο οι πρωταγωνιστές πρέπει να ξεφύγουν προκειμένου να προστατευτούν.



.179



.180

Ο JACK ΜΠΑΙΝΕΙ ΣΤΟΝ ΠΡΩΤΟ ΣΤΑΘΜΟ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΕΙ ΜΠΡΟΣΤΑ ΤΟΥ, ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΝΑ ΒΡΕΙ ΤΗΝ ANNIE. ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΙΣΟΔΟ ΤΟΥ ΣΤΟΝ ΣΤΑΘΜΟ ΤΗΣ ΚΟΚΚΙΝΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ - PERSHING SQUARE- ΣΥΝΕΙΔΗΤΟΠΟΙΕΙ ΠΩΣ Ο HOWARD ΕΧΕ ΣΥΝΔΕΞΕΙ ΤΗΝ ANNIE ΜΕ ΜΙΑ ΒΟΜΒΑ. ΠΑΡΟΛΟ ΠΟΥ Ο ΣΤΑΘΜΟΣ ΟΝΟΜΑΖΕΤΑΙ Ο ΣΤΑΘΜΟΣ PERSHING SQUARE, Ο ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΔΕΝ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΑΤΕΙΑ PERSHING, ΟΠΩΣ ΘΑ ΠΕΡΙΜΕΝΕ ΚΑΝΕΙΣ. ΑΝΤ'ΑΥΤΟΥ, ΕΙΝΑΙ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΑΠΟ ΤΟ ΔΡΟΜΟ, ΣΤΑ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΑ.



.181



.182

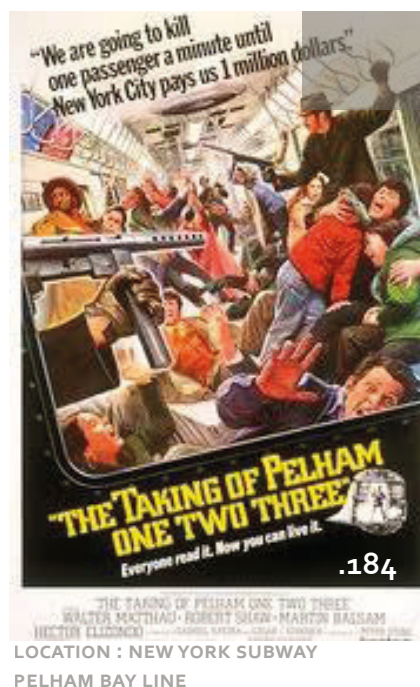
Ο HOWARD ΟΔΗΓΕΙ ΤΗΝ ANNIES ΣΕ ΕΝΑ ΑΔΕΙΟ ΒΑΓΟΝΙ, ΟΠΟΥ ΤΗΝ ΔΕΝΕΙ ΣΕ ΕΝΑΝ ΣΤΥΛΟ ΑΥΤΟΥ. Ο JACK ΚΑΤΑΦΕΡΝΕΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΣΤΙΓΜΗ ΝΑ ΕΠΙΒΙΒΑΣΤΕΙ ΣΤΟ ΤΡΕΝΟ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ Η ANNIE, ΝΑ ΣΚΟΤΩΣΕΙ ΤΟΝ HOWARD, ΚΑΙ ΝΑ ΜΕΙΝΕΙ ΕΓΚΛΩΒΙΣΜΕΝΟΣ ΣΕ ΑΥΤΟ.



.183

Η ΤΑΙΝΙΑ ΤΕΛΕΙΩΝΕΙ ΜΕ ΤΗΝ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑ ΝΑ ΑΝΑΔΥΕΤΑΙ ΣΤΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ LOS ANGELES, ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΥΟ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ ANNIE & JACK ΝΑ ΣΩΖΟΝΤΑΙ.





## TAKING PELHAM 123

JOSEPH SARGENT - 1974

Σε αντίθεση με την ταινία Speed, η ταινία του Joseph Sargent "Taking Pelham One Two Three", αποτελεί μία πιο ενδιαφέρουσα ιστορικά ταινία, με τον υπόγειο χώρο του metro να αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο της υπόθεσης. Στην περίπτωση αυτή, ο εγκλωβισμός έγκειται πάλι στο βαγόνι, αλλά αυτή τη φορά εγκλωβισμένοι είναι επιβάτες του metro της Νέας Υόρκης, όταν μία ομάδα εγκληματιών λαθρεπηβατεί σε ένα τρένο της γραμμής Pelham Bay, με σκοπό την διεξαγωγή μιας ληστείας. Σχεδόν κάθε λεπτό της ταινίας λαμβάνει χώρα είτε στις σήραγγες του μετρό είτε στον υπόγειο έλεγχο της MTA και κάθε λεπτομέρεια του σχολαστικού σχεδιασμού της ληστείας περιστρέφεται γύρω από τις συνήθειες και ιδιοσυγκρασίες του συστήματος του μετρό και την οικειότητα των εγκληματιών με το πρωτόκολλο των εργαζομένων.

Ο στόχος τους δεν είναι, όπως στην ταχύτητα, να διαφεύγουν με κάθε κόστος από μια κατάσταση που είναι σημαντική για τη σωτηρία του κόσμου και για την επίδειξη της ανδρείας του ήρωα, αλλά όχι για τις συγκεκριμένες ιδιότητες που μπορεί να επιδεικνύει. Αντίθετα, σκοπός τους είναι να κινηθούν και να εργαστούν βασισμένοι στους κανόνες του χώρου του metro. Μετά την επίθεση, καταφέρνουν όλοι να φύγουν από το βαγόνι ασφαλώς, με εξαίρεση τον θάνατο τριών μελών της ομάδας εγκληματιών. Στην ταινία διαφαίνεται η αστήρευτη γνώση του χώρου και των λειτουργιών του metro, από τους ανθρώπους που δουλεύουν σε αυτό. Μια επίπτωση αυτής της μονομαχίας που συμβαίνει κατά τη διάρκεια της ταινίας, είναι η ανάγκη να απარიθμηθούν οι κανόνες του χώρου στον οποίο πραγματοποιείται μέσω μιας πληθώρας συγκεκριμένων λεπτομερειών σχετικά με το metro. Παρόλο που δεν είναι πλήρως ακριβές στην απεικόνισή του για το σύστημα του μετρό, η ταινία περιέχει έναν ιδιαίτερο ρεαλισμό, όσων αφορά τις ρυθμίσεις του υπόγειου σιδηροδρομικού χώρου. Αυτός ο οπτικός ρεαλισμός ξεχωρίζει τον Pelham με έναν άλλο τρόπο από τη συγκλονιστική προσφορά παρόμοιων χώρων που συζητήθηκαν παραπάνω: το μισανθρωπινό χιούμορ του διαλόγου («τι περιμένουν για τα χαλαρά 35 σεντς τους, να ζήσουν για πάντα;») και τον θεμελιώδη παράλογο της αεροπειρατείας ενός μετρό εκπαιδεύουν με ακρίβεια την απελπιστική κατάσταση μιας πόλης της Νέας Υόρκης που στις αρχές της δεκαετίας του 1970 στρατολογούσε προς την πτώχευση, με ένα σύστημα γεμάτο εγκλήματα και γκράφιτι μετρό τη γραφική μετονία της επικείμενης καταστροφής. Θα λέγαμε, πως ο εγκλωβισμός των επιβατών στο βαγόνι και η συμπεριφορά των εγκληματιών, θα μπορούσε να παρομοιαστεί με την εγκλωβιστική διάθεση που διακατέχει γενικά ο χώρος του metro της Νέας Υόρκης σε σχέση με την πόλη. Μέσα σε όλα η ταινία καταλήγει σε πολλά κοινωνικά και χωρικά ζητήματα σε σχέση με το υπόγειο και underground της Νέας Υόρκης.



ΣΤΗΝ ΤΑΙΝΙΑ THE TAKING PELHAM ONE TWO THREE, ΤΟ ΒΑΓΟΝΙ ΤΟΥ METRO ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΤΟ ΠΛΕΟΝ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΜΕΡΟΣ ΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΑΤΟΜΩΝ. ΕΔΩ Ο ΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟΣ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΜΙΑΑ ΜΟΡΦΗ ΑΠΕΙΛΗΣ, ΜΕ ΚΥΡΙΟ ΣΤΟΧΟ, ΟΧΙ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥΣ ΙΔΙΟΥΣ. ΟΙ ΛΗΣΤΕΣ ΚΑΙ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΕΣ ΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΜΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΟΥ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙ ΣΕ ΜΕΓΑΛΟ ΒΑΘΜΟ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ, ΚΑΙ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΕΥΣΤΟΧΑ ΣΕ ΕΝΑΝ ΠΟΛΥ ΠΙΟ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΟ ΧΩΡΙΣ ΕΥΚΟΛΗ ΔΙΑΦΥΓΗ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΥΠΟΓΕΙΟΥ.





Στην σειρά ταινιών μικρού μήκους SUBWAYSTORIES : Tales from the Underground, οι δραματικές, δύσκολες και επικίνδυνες εμπειρίες των επιβατών στο metro της Νέας Υόρκης δραματοποιούνται σε μια σειρά από δέκα καλοφτιαγμένες και διαφορετικές ταινίες. Οι ταινίες παρουσιάζουν ένα σύνολο διαφορετικών ανθρώπων, με διαφορετικές ιστορίες εμπειριών, οι οποίες κυμαίνονται από ιστορίες συμπόνοιας και αγάπης, μέχρι ιστορίες γεμάτες βία και απώλειες. Στην περίπτωση της ταινίας της Patricia Benoit "Fren's Heart of Darkness", η πρωταγωνίστρια Fern, επιβιβάζεται για πρώτη φορά στο metro της Νέας Υόρκης, στα πλαίσια επίσκεψής της σε έναν φίλο. Η υπερβολική της αυτοπεποίθηση, οι έλλειψη γνώσεων για τον χώρο του Metro, καθώς και οι πεποιθήσεις της για τους ανθρώπους της Νέας Υόρκης καθώς και την κοινωνική θέση που διαθέτει το Metro στην πόλη, οδηγείται σε μία σειρά ενεργειών, που καταλήγουν στον εγκλωβισμό της μέσα σε μία κυκλική είσοδο του σταθμού, η οποία παραμένει κλειστή για όλο το Σαββατοκύριακο. Σε αυτή την περίπτωση ο εγκλωβισμός είναι περισσότερο αποτέλεσμα της αμελητέας γνώσης του metro και την ανάγκη της να ακολουθήσει τυπικές οδηγίες, αντί να ακολουθήσει το πλήθος. Από την αρχή ακόμα της ταινίας η Fern, φαίνεται να έχει μία πολύ αρνητική άποψη για το χώρο και τους ανθρώπους του Metro, μιας και από τις πρώτες κιόλας σκηνή φαίνεται να νιώθει πως απειλείται από έναν σκουρόχρωμο επιβάτη, οποίος δεν είχε άλλο στόχο παρά να κινηθεί και να μεταφερθεί. Κατά τη διάρκεια της ταινίας παρατηρούμε πολλών ειδώς ανθρώπους στο βαγόνι του τρένου, η κατάσταση στο οποίο αντικατοπτρίζει σε μεγάλο βαθμό την κοινωνική κατάσταση της ίδιας της πόλης. Μετά την αποβίβαση της Fern στην πλατφόρμα, αυτή επιλέγει να κατευθυνθεί προς την σήμανση της εξόδου, ενώ βλέπει πως όλοι οι υπόλοιποι επιβάτες κατευθύνονται προς την τελείως αντίθετη πλευρά. Σε αυτή τη σκηνή, παρατηρούμε τις επιπτώσεις που μπορεί να επιφέρει η μη οικειοποίηση ενός ελλειπτικά ελεγχόμενου, ανοργάνωτου και πολύπλοκου χώρου όπως αυτός του metro της Νέας Υόρκης. Η Fern καταλήγει παγιδευμένη σε μία κυκλική πύλη για μία ολόκληρη νύχτα. Θα μπορούσε κανείς να αναφέρει πως ο εγκλωβισμός στην συγκεκριμένη περίπτωση, αποτελεί μία αλληγορική μεταφορά του εγκλωβισμού της πρωταγωνίστριας στην περιορισμένη και επηρεασμένη σκέψη της. Αν και η ίδια επέλεξε την συγκεκριμένη έξοδο σκεπτόμενη πως φερόταν λογικά και τυπικά, εγκλωβίστηκε στην ίδια της την ενέργεια. Είναι πιθανό να πρόκειται και για έναν τρόπο απεικόνιση της εκδίκησης του συστήματος, για τις ρατσιστικές και αρνητικές της απόψεις απέναντι στον χώρο και τους ανθρώπους στο metro.



Το metro ως περιβάλλον αντιφάσεων - Ταινίες





Η FERN ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΝΑ ΑΚΟΛΟΥΘΗΣΕΙ ΑΚΡΙΒΩΣ ΤΙΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΣΗΜΑΝΣΕΩΝ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ ΑΚΟΜΑ ΚΑ ΑΝ ΠΑΡΑΤΗΡΕΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΝΑ ΚΑΝΟΥΝ ΚΑΤΙ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟ. ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙ ΧΩΡΩΝ ΠΟΥ ΣΤΕΡΟΥΝΤΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ, ΕΙΝΑΙ ΠΙΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟ ΝΑ ΑΚΟΛΟΥΘΕΙ ΚΑΠΟΙΟΣ , ΑΤΟΜΑ ΠΟΥ ΤΟΝ ΓΝΩΡΙΖΟΥΝ ΚΑΛΥΤΕΡΑ. ΓΙΑ ΑΛΛΗ ΜΙΑ ΦΟΡΑ, Η ΓΝΩΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΣΧΕΤΙΖΕΤΑΙ ΣΕ ΜΕΓΑΛΟ ΒΑΘΜΟ ΜΕ ΤΟΝ ΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟ.



Η FERN ΠΑΓΙΔΕΥΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΚΥΚΛΙΚΗ ΠΥΛΗ ΕΞΟΔΟΥ, ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΖΕΤΑΙ ΝΑ ΠΕΡΑΣΕΙ ΕΚΕΙ ΤΗ ΝΥΧΤΑ. ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΗ ΤΗΣ ΣΥΓΓΕΚΡΙΜΕΝΗΣ ΤΑΙΝΙΑΣ, Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΓΚΕΙΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΞΟΔΟ ΤΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΧΩΡΟ ΚΑΙ ΕΧΕΙ ΝΑΚΑΝΕΙ ΜΕ ΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ. Ο ΜΟΝΟ ΤΡΟΠΟΣ ΝΑ ΒΓΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΥΛΗ ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΑΝΙΞΕΙ ΚΑΝΟΝΙΚΑ ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΚΑΙ ΑΥΤΟ ΣΥΜΒΑΙΝΕΙ ΤΗΝ ΕΠΟΜΕΝΗ ΜΕΡΑ.ΕΔΩ ΠΡΟΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΠΟΥ ΔΙΑΘΕΤΟΥΝΝ ΤΑ ΜΕΤΡΟ ΠΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΟΛΟ ΤΟ ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΑΩΡΟ , ΚΑΘΩΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΜΕΡΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΝΥΧΤΑΣ.



## ΚΑΤΑΔΙΩΞΗ & ΔΙΑΦΥΓΗ

### ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΡΑΥΜΑ & ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΜΝΗΜΗ

## ΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟΣ & ΑΣΦΑΛΕΙΑ

## ΟΙΚΕΙΟΤΗΤΑ & ΑΛΛΟΤΡΙΩΣΗ

[ ΑΝΟΙΚΕΙΣ ΠΟΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ]

## ALTER EGO

[ ΑΝΟΙΚΕΙΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΗ ]

### ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΡΑΥΜΑ & ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΜΝΗΜΗ

#### ΤΡΑΥΜΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

- Η σωρευτική συναισθηματική βλάβη ενός ατόμου ή μιας γενιάς που προκαλείται από μια τραυματική εμπειρία ή ένα γεγονός. Η ιστορική αντίδραση τραύματος (HTR) αναφέρεται στην εκδήλωση συναισθημάτων και ενεργειών που προέρχονται από αυτό το αντιληπτό τραύμα.

#### Η ΚΟΙΝΗ ΜΝΗΜΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

- Η γνώση του ιστορικού παρελθόντος από την κοινή γνώμη και η επιρροή αυτής στις ενέργειες του παρόντος.



Σ  
Υ  
Λ  
Λ  
Ο  
Γ  
Ι  
Κ  
Η

97

А &  
Σ  
Υ  
Λ  
Λ  
Ο  
Γ  
Μ Ι  
Ν Κ  
Η Η  
Μ  
Η

ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ  
Μ Ν Η Μ Η





Στο αργεντινικό θρίλερ *Moëbius*, ένα τρένο του μετρό του Buenos Aires εξαφανίζεται. Αποδεικνύεται πως το τρένο έχει παγιδευτεί σε έναν παράλληλο, εναλλακτικό χώρο του συστήματος, μία σήραγγα moebius, όπου κινείται συνεχώς χωρίς να σταματάει. Η ταινία, αντί να παραθέτει τις κλασσικές αντιφατικές ενώσεις που δημιουργεί και προκαλεί το metro σε σχέση με την πόλη, επιλέγει να προβάλλει τις αντιφατικές ενώσεις της συλλογικής μνήμης και του ιστορικού τραύματος. Όπως και σε όλες τις προηγούμενες ταινίες, το *Moëbius*, προβάλλει μία εικόνα σχετικά συχνή και συνηθισμένη όσον αφορά το ρόλο του metro στον κινηματογράφο. Περιέχει σκηνές δράσης και έντονης κίνησης, το εγκλωβισμένο τρένο, προβάλλει σε μεγάλο βαθμό τις σήραγγες και εξωτερικεύει αρκετά έντονες καταστάσεις και συναισθήματα. Θα έλεγε κανείς ότι θα μπορούσε να συγκαταλεχτεί στις ταινίες που χρησιμοποιούν το metro ως περιβάλλον εγκλωβισμού και ασφάλειας. Ωστόσο αυτό που προβάλλει η ταινία σε σχέση με την μνήμη της πόλης είναι πιο έντονο και δυνατό. Όπως αρκετές ταινίες προβάλλει μία κατάσταση, η οποία λαμβάνει ισχυρή ιστορική σημασία ως μετονομία της πόλης. Η διαφορά της είναι πως ξεπερνά αυτή την μετονομία, μεταφέροντας αλληγορικά στον υπόγειο χώρο, την κατάσταση που έχει αφήσει πίσω του ο πόλεμος της Αργεντινής. Παρομοιάζει, λοιπόν τα ίχνη που άφησε ο πόλεμος στην πόλη του Buenos Aires, περισσότερο αισθητά και όχι οπτικά, με την παράλληλη κίνηση ενός παγιδευμένου τρένου σε ράγες που κανείς δε βλέπει. Όπως οι επιπτώσεις του πολέμου έχουν παγιδευτεί στην καθημερινή ζωή των κατοίκων, έτσι, με τον ίδιο ακριβώς τρόπο, το τρένο έχει παγιδευτεί σε ένα παράλληλο χώρο ταξιδιού του metro, χωρίς πιθανό τρόπο να δραπετεύσει και να επιστρέψει στην πραγματικότητα, και την κανονική ζωή. Η ιδέα της «εξαφάνισης» ενός αμαξοστοιχίας μετρό προέκυψε από την αρχική σύντομη ιστορία που γράφτηκε από τον επιστήμονα AJDeutsch, «A Subway Called Moebius», που δημοσιεύθηκε το 1950. Όμως ο Mosquera R πήρε την ιστορία και κατάλαβε μια πολύ διαφορετική ιδέα για το νόημα της «εξαφάνισης». Σχεδίασε την ιδέα της έλλειψης αμαξοστοιχίας ως ένα πέρασμα που υποδηλώνει άλλες πολιτικές έννοιες για τους αγνοούμενους κατά τη διάρκεια της δικτατορίας στην Αργεντινή. Ο τίτλος της ταινίας περιγράφει την διακύμανση της ποιότητας που αποδίδεται στο χώρο του Metro, αποκαθιστώντας μια πραγματικά υπόγεια παράξενη και παρεχόμενη για την καθημερινή χρήση, ταυτότητα του χώρου, ενώ ταυτόχρονα επιμένει στην ιστορική, καθημερινή ποιότητα αυτής της παραξενιάς: το τραύμα των επιπτώσεων του πολέμου δεν είναι σε καμία περίπτωση ξένο σε αυτό το χώρο. Αντιθέτως, η ταινία θέλει να αντιλαμβανόμαστε ως εξωγήινη τη διαγραφή στη συνήθη αναπαράσταση της καθημερινής μετακίνησης, αποκαθιστώντας την εγγενή ανοικειότητα (**UNCANNINES**) σε ένα μηχανολογικό χώρο που γενικά απεικονίζεται ως ορθολογικός και ανόργανος. Η αδιάκοπη κίνηση του εξαφανισμένου τρένου, αποδίδεται μεταφορικά στην αδιάκοπη και συνεχή επιρροή των επιπτώσεων του πολέμου στους ανθρώπους.



ΜΕΤΑΤΗΝ ΕΞΑΦΑΝΙΣΗ ΤΟΥ ΤΡΕΝΟΥ UM86 ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ, Ο DANIEL PRATT (GUILLERMO ANGELELLI) ΠΕΡΠΑΤΑ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΗΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑΣ ΚΑΘΩΣ ΦΤΑΝΕΙ ΕΝΑ ΤΡΕΝΟ. ΟΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΤΟΠΟΘΕΣΙΕΣ ΑΥΤΗΣ ΤΗΣ ΤΑΙΝΙΑΣ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΣΤΟ SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES (SUBTE), ΤΟ ΥΠΟΓΕΙΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΟΥ ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ ΣΤΗΝ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ.



Ο ΝΕΟΣ ΤΟΠΟΛΟΓΟΣ ΘΕΛΕΙ ΝΑ ΒΡΕΙ ΤΑ ΑΡΧΕΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΤΡΟ.



Ο DANIEL ΠΑΙΡΝΕΙ ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΣΤΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΟΥ ΣΠΙΤΙΟΥ ΤΟΥ. ΣΤΑΘΜΟ INDEPENDENCIA ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ AVENIDA INDEPENDENCIA ΚΑΙ CALLE BERNARDO DE IRIGOYEN ΣΤΟ CONSTITUCIÓN ΤΟΥ ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ.



Ο DANIEL ΦΤΑΝΕΙ ΣΤΟ ΣΤΑΘΜΟ DOCK SUD. ΜΙΑ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΗ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ ΣΤΟ ESTACIÓN SAN JOSÉ. Ο ΧΩΡΟΣ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΤΩΡΑ ΩΣ ΑΠΟΘΗΚΗ ΤΡΕΝΩΝ.



Η ΣΤΙΓΜΗ ΟΠΟΥ Ο DANIEL ΞΕΚΙΝΑ ΤΗΝ ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΦΑΝΤΑΣΤΙΚΟ ΤΡΕΝΟ, ΜΕ ΤΗΝ ΒΟΗΘΕΙΑ ΤΗΣ ΓΕΙΤΟΝΙΣΣΑ ΤΟΥ ΚΑΘΗΓΗΤΗ ΤΟΥ..





ΤΟ ΖΕΥΓΟΣ ΦΤΑΝΕΙ ΣΤΟ ΜΕΣΑΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ PARQUE. ΜΙΑ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ ΣΤΟ ΚΛΕΙΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΤΟΥ ESTACIÓN SAN JOSÉ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ AVENIDA SAN JUAN ΚΑΙ ΤΗΣ AVENIDA SAN JOSÉIN, CONSTITUCIÓN.



Ο DANIEL ΚΑΤΕΡΧΕΤΑΙ ΣΤΟ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΟΠΟΥ ΕΡΩΤΑ ΔΥΟ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ. ΤΟ ΝΕΟΤΕΡΟ ESTACIÓN SAN JOSE, ΠΟΥ ΑΝΟΙΞΕΤΟ 1966.



ΕΠΙΣΤΡΕΦΟΝΤΑΣ ΣΤΟ ΣΤΑΘΜΟ, Ο DANIEL ΑΡΧΙΖΕΙ ΝΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΕΙ ΤΟ ΤΡΕΝΟ, ΚΑΤΑΓΡΑΦΟΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΑΡΙΘΜΟΥΣ ΣΤΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΑΡΙΟ ΤΟΥ.



ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΠΟΛΛΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥΣ, Ο ΔΑΝΙΗΛ ΚΑΤΑΛΗΓΕΙ ΣΤΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΟΤΙ ΤΟ ΤΡΑΙΝΟ ΠΟΥ ΛΕΙΠΕΙ ΕΙΝΑΙ ΑΚΟΜΑ ΚΑΠΟΥ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΙ ΜΠΑΙΝΕΙ ΣΤΗ ΣΗΡΑΓΓΑ ΓΙΑ ΝΑ ΕΞΕΤΑΣΕΙ ΤΗΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ.



Ο DANIEL ΜΠΑΙΝΕΙ ΣΤΗΝ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ ΤΟΥ ΕΠΟΜΕΝΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ, BORGES, ΑΦΟΥ ΣΧΕΔΟΝ ΠΕΡΑΣΕΙ ΑΠΟ ΕΝΑ ΤΡΕΝΟ. ΑΥΤΟΣ ΕΙΝΑΙ Ο ΣΤΑΘΜΟΣ CATEDRAL ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ AVENIDA PRESIDENTE ROQUE SÁENZ REÑA ΚΑΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ FLORIDA ΣΤΟ SAN NICOLÁS.



Ο ΕΛΕΓΚΤΗΣ ΣΤΑΘΜΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΕΙ ΤΗ BLASI ΟΤΙ ΔΕΝ ΕΦΤΑΣΑΝ ΕΠΙΒΑΤΕΣ Η ΟΔΗΓΟΥΣ ΣΤΟ ΤΡΕΝΟ. ΣΤΑΘΜΟΣ AVENIDA LA PLATA ΣΤΗ ΓΡΑΜΜΗ Ε ΤΟΥ SUBTE DE BUENOS AIRES. Η ΕΙΣΟΔΟΣ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ AVENIDA DIRECTORIO ΚΑΙ ΤΗΣ AVENIDA LA PLATA ΣΤΟ BOEDO Y CABALLITO ΤΟΥ ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ. S.



ΑΦΟΥ ΒΡΗΚΕ ΤΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΑΡΙΟ ΤΟΥ ΣΤΟ ΠΑΤΩΜΑ ΤΟΥ ΑΔΕΙΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ, Ο MARCOS BLASI ΠΕΡΠΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ. ΕΣΤΑ-ΙΟΝ AVENIDA LA PLATA ΣΤΟ ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΪΡΕΣ ΤΗΣ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ.



ΚΑΤΑΔΙΩΞΗ & ΔΙΑΦΥΓΗ

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΡΑΥΜΑ & ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΜΝΗΜΗ

ΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟΣ & ΑΣΦΑΛΕΙΑ

ΟΙΚΕΙΟΤΗΤΑ & ΑΛΛΟΤΡΙΩΣΗ

[ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ & ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ]

ALTER EGO

[ ΑΝΟΙΚΕΙΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΗ ]



ΟΙΚΕΙΟΤΗΤΑ & ΑΛΛΟΤΡΙΩΣΗ

ALTER EGO

ΤΟ ALTER EGO, ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΑΠΟΞΕΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΕΑΥΤΟΥ ΕΝΟΣ ΑΝΘΡΩΠΟΥ. Ο ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΣ, ΚΡΥΦΟΣ ΕΑΥΤΟΣ ΕΝΟΣ ΑΝΘΡΩΠΟΥ, Ο ΟΠΟΙΟΣ ΘΕΩΡΕΙΤΑΙ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΕΛΕΙΩΣ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΟΥ. Η ΕΥΡΕΣΗ ΤΟΥ ALTER EGO ΕΝΟΣ ΑΤΟΜΟΥ ΑΠΑΙΤΕΙ ΤΗΝ ΕΞΕΡΕΥΝΗΣΗ ΕΝΟΣ ΑΛΛΟΥ ΕΑΥΤΟΥ, ΜΕ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΤΗΤΑ.



O

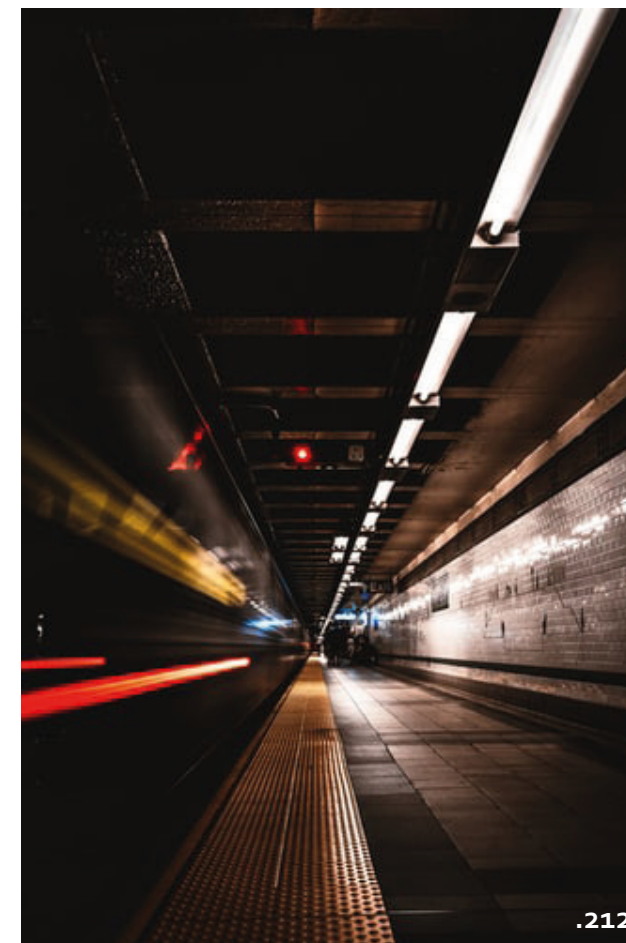
## ALTER EGO

**I** Ο χώρος του metro, αποτελεί μία εύστοχη αναπαράσταση του ανοίκειου στην πόλη [uncanny in the city], ως ένα περιβάλλον που ενώ η χρήση του είναι πολύ οικεία για τους ανθρώπους μιας πόλη, η θέση του κάτω από την επιφάνεια της γης, καθώς και ορισμένα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά του, αναπτύσσουν ανοίκειες συμπεριφορές και καταστάσεις. Πρόκειται για ένα χώρο που όχι μόνο επηρεάζει την κατάσταση της πόλης αλλά ταυτόχρονα επηρεάζεται και αναδιαμορφώνεται με βάση αυτή. Τα παλαιότερα τμήματα ενός συστήματος, ενημερώνονται και ανακατασκευάζονται ανάλογα με την κοινωνική ακτάσταση σε κάθε περίπτωση, με αποτέλεσμα να ανασχηματίζεται ιδεολογικά, υλικά και αισθητικά. Τα υπολείμματα των κοινωνικών καταστάσεων και του παρελθόντος της πόλης, καθώς και άλλοι δυνητικοί παράγοντες διαταραχών είτε έχουν αποβληθεί είτε έχουν γίνει αόρατοι. Ωστόσο, το παρελθόν παραμένει ριζωμένο στην ουσιαστικότητα της απουσίας, συνεχίζει την παρουσία του στο σημερινό metro και διαταράσσει την ομαλή επιφανειακή του εμπειρία. Η αντιπαράθεση αυτού που απουσιάζει με αυτό που υπάρχει, δημιουργεί επίσης φανταστικές μορφές, δηλαδή μορφές που τροφοδοτούν το άγχος του σύγχρονου ανθρώπου, και ενδεχομένως καταστρέφουν και αλλοτριώνουν την ύπαρξη τεχνολογικά τέλειων και αδιαμφισβήτητων συστημάτων υπογείων μεταφορών. Η συγκέντρωση στην επίδραση των υλικών απουσιών του μετρό που εκδηλώνονται σε ποικίλα φαινομενικά στοιχεία μου επιτρέπουν όχι μόνο να ξεπεράσουμε την άποψη του μετρό ως σταθερό, προγραμματισμένο, ιδεολογικό και τεχνολογικό χώρο αλλά και να την προσεγγίσουμε από την άποψη της πραγματικής παρουσίας του. Λαμβάνοντας υπόψιν μας τις απόψεις και θεωρίες του Vidler για το ανοίκειο, συννειδητοποιούμε την ύπαρξη κάποιων παράξενων, ανοίκειων στοιχείων-φαντασμάτων, τα οποία αντιπροσωπεύουν μία παράξενη και εκπληκτική όψη πίσω από την συνηθισμένη εμφάνιση του metro. Αναφερόμενοι στην έννοια της διαφοράς του Lefebvre, συνδέουμε τις απουσίες με τη ρυθμιστικότητα του μετρό. Τα φαντάσματα αντιστέκονται στην εξόντωση επειδή είναι εκδηλώσεις διαφοράς μέσα σε ένα ρυθμιστικό τοπίο. Είναι τα αποτελέσματα των παράλογων εργασιών που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του μετρό και οι απουσίες ενημερώνουν την ενθάρρυνση του περιέργου. Αυτό ακριβώς είναι και το metro για την ίδια την πόλη, είναι ο ανοίκειο εαυτός της πόλης, στον οποίο μεταφέρονται όλα τα στοιχεία αυτής και αντιμετωπίζονται με έναν πιο περίεργο τρόπο. Πρόκειται για την ανοίκεια κρυφή πλευρά της, το alter ego της, που αλλοτριώνει τις συμπεριφορές και τις καταστάσεις που συμβαίνουν σε αυτόν, και ταυτόχρονα αποτελεί ένα οικείο, πρακτικό, ελεγχόμενο και εύκολα προσβάσιμο από όλου μέρος. Ως alter ego της πόλης, δε θα μπορούσε να μην αναπτύσσει και ενισχύει ανοίκειες συμπεριφορές των ανθρώπων που το χρησιμοποιούν. Στον χώρο του metro, είναι πολύ εύκολο για έναν άνθρωπο να βρει τον δικό του προσωπικό δεύτερο εαυτό. Όταν ένας άνθρωπος βρίσκεται σε ένα περιβάλλον που προβάλλει και ενισχύει διάφορες αντιθέσεις και αντιφάσεις, είτε στα στοιχεία μέσα σε αυτόν, είτε στην σχέση του με την πόλη, τότε αυτός φτάνει πολύ πιο εύκολα στην θέση να ανακαλύψει τις αντιφάσεις του εαυτού του, τα παράξενα και ανοίκεια στοιχεία της προσωπικότητάς του, τις ενέργειες και την αντιμετώπισης μιας κατάσταση από την άλλη πλευρά του εαυτού του. Είναι εύλογο, λοιπόν, οι δύο υποενότητες, αυτή της αλλοτριωσης και οικειότητας και αυτή του alter ego να εξεταστούν σε αλληλεπίδραση μεταξύ, διότι στην μία περίπτωση αναφέρονται οι αντιθεσεις μεταξύ της οικειότητας και ανοικειότητας που προκαλούν τα υλικά, αισθητικά, εννοιολογικά και χωρικά χαρακτηριστικά του metro, ενώ στην περίπτωση του alter ego, προβάλλονται οι ίδιες αντιθέσεις αλλά όσον αφορά την προσωπικότητα του ανθρώπου. Ας μην ξεχνάμε πως και το alter ego αποτελεί μία εννοιολογική έκφραση του ανοίκειου.

## ALTER EGO

**I** Οι δύο αυτές υποενότητες περιορίζονται σε ταινίες που με κάποιον τρόπο προβάλλουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά του Metro, τα οποία αποδεικνύουν την ανοίκεια θέση του στην πόλη και ενισχύουν τις συμπεριφορές οικειότητας και αλλοτριώσης, καθώς και σε ταινίες που περιγράφουν τον τρόπο με τον οποίο το παράξενο περιβάλλον του metro, επηρεάζει τις συμπεριφορές των πρωταγωνιστών. Και στις δύο περιπτώσεις, ο χώρος υπογείων σιδηροδρομικών συστημάτων αποτελεί συστατικό στοιχείο της ταινίας, και σε αρκετές περιπτώσεις η χρήση του θίγει ορισμένα ζητήματα της εκάστοτε κοινωνικής κατάστασης στην κάθε περίπτωση. Στις επακόλουθες ταινίες, γίνεται λόγος για τα συστήματα metro, τριών μεγάλων πόλεων - κόμβων πολιτισμού, το Παρίσι, την Βουδαπέστη και την Νέας Υόρκη. Όσον αφορά τον ίδιο τον χώρο του metro, ως alter ego της πόλης, στις ταινίες που θα ακολουθήσουν ο εκάστοτε σκηνοθέτης παρουσιάζει και παρομοιάζει το ανοίκειο με μία εναλλακτική πραγματικότητα ή εναλλακτικό κόσμο με στοιχεία από την ίδια την πόλη, μεταφερόμενο στον υπόγειο χώρο των σταθμών.

ΟΙΚΕΙΟΤΗΤΑ      ΑΝΟΙΚΕΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΕΑΥΤΟΣ      ALTER EGO      ΠΑΡΑΞΕΝΕΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΕΣ      ΑΛΛΟΤΡΙΩΣΗ



.212 PRINCE STREET STATION  
NEW YORK CITY

Το metro ως περιβάλλον αντιφάσεων - Ταινίες

O

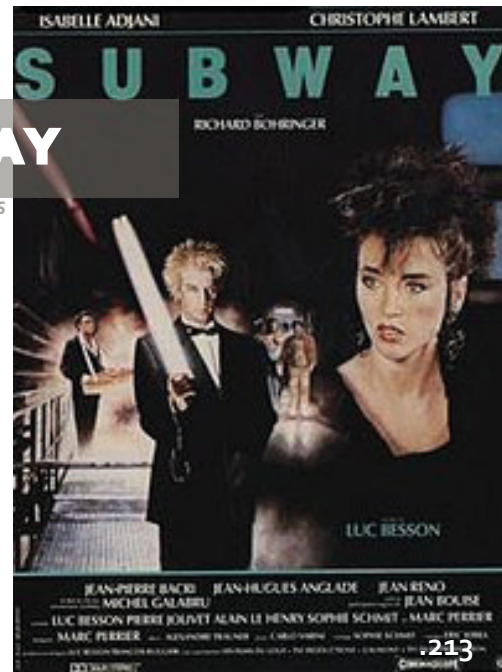
**I**  
**K**  
**E**  
**I**  
**O**  
**T**  
**H**  
**T**  
**A**  
**&**  
**A**  
**L**  
**L**  
**O**  
**T**  
**P**  
**I**  
**Ω**  
**Σ**  
**H**



## ALTER EGO

### SUBWAY

LUC BESSON - 1985



LOCATION : PARIS UNDERGROUND METRO SYSTEM

Ο κύριος πυρήνας της ταινίας ήταν η εγκατάσταση και η ανάπτυξη οικειότητας του πρωταγωνιστή με το μετρό, έναν αστικό χώρο, που αποτέλεσε το συμβολικό στοιχείο της πόλης ως σύνολο και το δυναμικό περιβάλλον που κράτησε τη φαντασία του πρωταγωνιστή ενεργή. Η υπερπραγματώσή του με αυτό το σκηνικό, ταυτόχρονα αστραπιαία, αλλοτριωτική αλλά επιβλητική, τελικά προκάλεσε τη διηγετική αγωγή και παρήγαγε την τυποποιημένη απεικόνιση της χωρικής ατμόσφαιράς του, του κλινικού και του χρονολογικού κόσμου. Η ταινία ανοίγει με μια σκηνή καταδίωξης στο τέλος της οποίας, ο ήρωας, στέλνει το αυτοκίνητό του σε μια είσοδο στο μετρό, από την οποία δεν θα εμφανιστεί ξανά ποτέ. Το μετρό, το οποίο κατά τη διάρκεια της ταινίας του προσφέρει το μέσο της φοροδιαφυγής, του καταφυγίου και της ρομαντικής φαντασίας, θα γίνει τελικά το μαυσωλείο του. Μια άλλη σκηνή που έχει απομακρυνθεί από τον υπόκοσμο του μετρό, βρίσκει τον Fred να πεθαίνει με ένα τραγούδι στα χείλη του. Ερχεται σε έκσταση, με το μετρό για άλλη μια φορά να κηρύττει τον εαυτό του ως τόπο μουσικής και δολοφονίας, αρπαγής και θανάτου. Παρέχει μια σχεδόν μαγική και παράξενη προσέλκυση από τον συμβατικό κόσμο, κάτω από την επιφάνεια της πόλης, στο υπόγειο, με τον ρόλο κρησφύγετου. Μέσα σε αυτόν, κατά τη διάρκεια της ταινίας ανακαλύπτουμε μια περίεργη και θαυμάσια συλλογή από εντυπωσιακά και εκκεντρικά μέλη μιας γοητευτικά εναλλακτικής κοινωνίας. Ενα ταξίδι με την κάμερα τοποθετημένη μπροστά από την αμαξοστοιχία υπογραμμίζει την αντίθεση μεταξύ των ωρών λειτουργίας του καθημερινού μετρό, με πλατφόρμες γεμάτες επιβάτες και το κλειστό μετρό όταν οι πλατφόρμες γίνονται στάδια και σκηνικά για υπέροχα νυχτερινά γλέντια.

## ALTER EGO

Σε αυτό το είδος υπόγειου και ανατρεπτικού κόσμου, κάτω από τα κομψά διαμερίσματα, υπάρχει μια αντίστοιχη αναστροφή των αξιών, σαν να έχει γυρίσει το Παρίσι στον εαυτό του, χαρακτηριζόμενο από μια απροσδόκητη και ασυγκίνητη γοητεία, μια πτήση από την πραγματικότητα σε μια σφαίρα φαντασίας. Ο υπόγειος κόσμος του Subway, προβάλλει τον δεύτερο εαυτό της πόλης που βρίσκεται πάνω από αυτόν. Πρόκειται μεν για έναν χώρο όπου επιτρέπονται κάθε είδους ενέργειες, ωστόσο βρίσκεται αρκετά κοντά, από εννοιολογικής απόψεως, στον χαρακτήρα ενός Παρισιού, που λίγοι γνωρίζουν. Ακόμα και οι διάφορες εκδηλώσεις, τα παρτυ και τα γεύματα που λαμβάνουν χώρο στον υπόγειο κόσμο της ταινίας, αποτελούν έναν τρόπο συσχέτισης των καταστάσεων του ανοίκειου χώρου του metro, με την οικεία και συχνή - καθημερινή των Παριζιάνων. Οι εκδηλώσεις και η αλληγορικές μεταφορές της παριζιάνικης ζωής στο Metro είναι πολλές.

⊥ Το δείπνο στην πλατφόρμα γίνεται δημοφιλής γιορτή, μια φιλοδοξία για ένα νέο παγκόσμιο πνεύμα που εκφράζεται με την υπερβολική, συχνά γοητευτική συμπεριφορά των γιορτών.

⊥ Η ανέμελη κατοίκηση αυτού του υποκόσμου δείχνει μια ομάδα ανταρτών που έρχονται σε επαφή με τις δυνάμεις του σκότους και έχουν κατακτήσει τους φόβους τους για μια κατασταλτική κοινωνική ιεραρχία και η προς τα κάτω κίνηση είναι ανατρεπτική αλλά δημιουργική.

⊥ Ο αυταρχικός, υλικός κόσμος στην επιφάνεια έχει διεισδύσει και υπονομευτεί από τις αδιάκριτες εισβολές του υποκείμενου, καθώς οι εορταστικές τους αναζητήσεις που περιλαμβάνουν μουσική και συνεργατικά σχήματα και προσβλέπουν σε ένα ουτοπικό μέλλον.

Στην ταινία, οι κινήσεις προς τα κάτω, διάσπαρτες σε όλες τις μορφές και τις εικόνες της λαϊκής αγάπης και του ρεαλισμού, συναρμολογούνται, κατανοούνται αναδιαμορφώνονται και συγχωνεύονται σε ένα μόνο κίνημα κατευθυνόμενο στα βάθη της γης, τα βάθη του σώματος, που οι θησαυροί είναι τα πιο θαυμάσια πράγματα που κρύβονται. Η πρόοδος του ίδιου του ήρωα μέσα από αυτόν τον υπόκοσμο είναι σαν μια ιεροτελεστία διέλευσης στην οποία η ταυτότητα μεταμορφώνεται και μέσα από την οποία φαίνεται ότι όλο και περισσότερο επιπλέει με μαγικές δυνάμεις. Έχει τη δυνατότητα να εκτελεί διάφορα τεχνάσματα εξαφάνισης και να ασκεί την τέχνη της διαφυγής. Στην αρχή ξεφεύγει από τους διώκτες του, πηδώντας κάτω από τους τροχούς του τρένου και σέρνεται στις διαδρομές του μετρό. Ξεκινά ένα ταξίδι επιστημονικής φαντασίας κάτω από μια σειρά από διάδρομους, οπλισμένος με ένα γυάλινο φως, σε μορφή σπαθιού και ραβδιού. Πέφτει μέσα από μια τρύπα στο πάτωμα και, χωρίς να χτυπήσει, μπερδεύεται πάλι στο διάστημα. Πολύ αργότερα, εξαφανίζεται μυστηριωδώς μέσα από ένα ανελκυστήρα. Ξεκίνησε να αισθάνεται σαν στο σπίτι και να κάνει παρατηρήσεις στον συνάδελφό του, «Οχι ένα κακό μέρος για να έχεις». Όταν ο Gros Bill κόψει τις χειροπέδες του, αφαιρείται το τελευταίο αποκορύφωμα του κοινωνικού περιορισμού. Ενα υπόγειο πάρτι γενεθλίων του αποκαλύπτει την ύπαρξη ενός κρυμμένου κόσμου γεμάτου δυνατότητες διασκέδασης και φαντασίας. Μερικές φορές ακόμη και το φως του ήλιου έρχεται μέσα από ένα αχρησιμοποίητο παράθυρο. Στην ταινία ολόκληρο το μετρό γίνεται ένα τεράστιο κουτί γεμάτο με μαγικά κόλπα.



## ALTER EGO

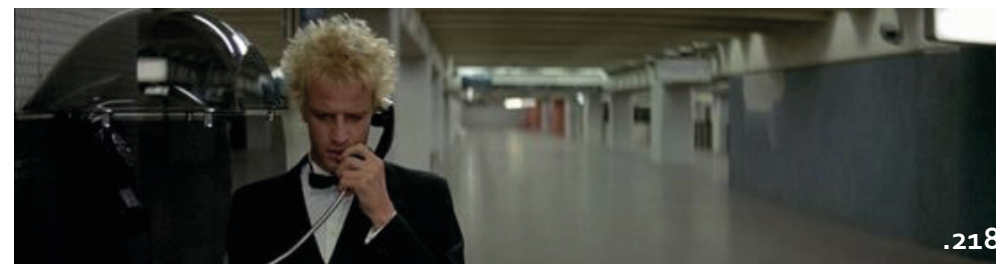
## ALTER EGO

Ο  
Ι  
Κ  
Ε  
Ι  
Ο  
Τ  
Η  
Τ  
Α  
&  
Α  
Λ  
Λ  
Ο  
Τ  
Ρ  
Ι  
Ω  
Σ  
Η

Η ηρωίδα Helena, αποκτά ένα αντίστροφο πορτραίτο, μετατρέπεται από μια δαπανηρά φυλασσόμενη πριγκίπισσα σε μια υπόγεια τσιγγάνα, αλλάζοντας από το λεπτό της ύφος σε μία άγρια γυναίκα, με ένα όπλο ως νέο μαγικό ραβδί. Ακριβώς όπως αλλάζει και τα ρούχα της, αλλάζει και τη στάση της, πίνει σαμπάνια σε άδειες πλατφόρμες, καπνίζει με τα καινούργια της τσιγάρα και έτσι όπως τα πυροτεχνήματα φωτίζουν το σκοτάδι, παραδίδεται στην αληθινή ατμόσφαιρα το μετρό. Έχει αποκαλύψει νέες αξίες και σε μια μεταγενέστερη αντιπαράθεση με τον σύζυγό της, του λέει ότι είναι άρρωστος από τα χρήματά του, συνθλίβεται από τον πλούσιο και επιδεξιό χαρακτήρα του και βρίσκει το πραγματικό στοιχείο του εαυτού της, όχι στους δρόμους αλλά κάτω από αυτούς. Μέσα από τους θαλάμους μεταμόρφωσης του μετρό, θα μπορέσει να εισέλθει στη σφαίρα του μύθου. Τώρα θα παίξει το ρόλο της Ευρυδίκης στο υπόγειο της ιστορίας του Ορφέας, θα αναλάβει το ρόλο της Περσεφόνης, απέναντι στο σκοτάδι της, με αυτή και τον πρωταγωνιστή να γίνονται κυρίαρχοι ενός κόσμου πο φέρνει τα πάνω κάτω στην κατάσταση της πόλης του Παρισιού. Η στάση της Helena, αποδεικνύει πως ανοίκει χώροι όπως αυτός του metro, μπορούν πολύ εύκολα να σε οδηγήσουν να ανακαλύψεις τον δεύτερο κρυφό εαυτό σου, και εκτός των άλλων να συνειδητοποιήσεις πως αυτός ο άλλος κρυφός δεύτερος εαυτός είναι αρεστός από εσένα τον ίδιο. Η επιθυμία για απόκτηση πρόσβασης σε έναν άλλο, ξένο, εξωτικό περιβάλλον, σε μία συναρπαστική κατάσταση μιας άλλης διαφορετικής κοσμικής φύσης, γίνεται εμφανής ακόμα και από τον τίτλο της ταινίας. Η λέξη "SUBWAY", που χρησιμοποιείται στον τίτλο, αναφέρεται στον νέο κόσμο, στην κουλτούρα του glamour, της πόλης της Νέας Υόρκης. Ακόμα και από τον τίτλο καταλαβαίνουμε πως στην ταινία ο χώρος και η σημασία του metro αμερικανοποιείται. Σε αυτή την περίπτωση, χρησιμοποιείται μία διαφορετική ερμηνεία του Metro, αναφερόμενη όχι στον χώρο του αμερικανικού metro, αυτό καθ' αυτού, αλλά στην αμερικάνικη τρόπο ζωής. Η ισχυρή προσδοκία για αμερικανοποίηση είναι αρκετά εμφανής σε πολλά χαρακτηριστικά της ταινίας, που συχνά εκφράζονται με το χιούμορ. Η επιγραφή που εμφανίζεται στην πρώτη σκηνή, ενισχύει αυτή την εμμονή της ταινίας απέναντι στην αμερικάνικη ζωή.

"To be or not to be - Socrates, To be is to be - Sartre, Do be do be do - Sinatra". Η επιγραφή αναφέρει λόγια από γνωστούς φιλοσόφους, με την φράση από τραγούδι του Frank Sinatra στο τέλος να κάνει την διαφορά. Τα ίδια λόγια ακούγονται και από τον ετοιμοθάνατο πρωταγωνιστή στην τελευταία σκηνή.

Καθόλη τη διάρκεια της ταινίας, τα στοιχεία της γαλλικής κουλτούρας αποφεύγονται. Αντίθετα στα περισσότερα γεγονότα που συμβαίνουν στον υπόγειο χώρο του Metro του Παρισιού, υπάρχει μουσική υπόκρουση του μουσικού χώρου της Αμερικής. Αποκορύφωμα αποτελεί η τελευταία συναυλία που διοργανώνεται, με την αντικατάσταση της κλασικής μουσικής από ένα rock αμερικάνικο τραγούδι, το οποίο ενισχύει για άλλη μία φορά την αλληλεπίδραση μεταξύ της υψηλής και χαμηλής κουλτούρας. Φαίνεται, λοιπόν, πως η συγκεκριμένη ταινία αποτέλεσε ένα σουρρεαλιστικό τρόπο αναπαράστασης της ζωής που πολλοί άνθρωποι του Παρισιού θέλουν και χρειάζονται αλλά οι συνθήκες της πόλης πάνω από την γη δεν ευνοούν την ανάπτυξή της. Στην ταινία θίγονται οι έννοιες της οικειότητας ενός ανέκαθεν ανοίκειου και παράξενου χώρου, και η αλλοτρίωση της συμπεριφοράς των ατόμων που τον οικειοποιούνται.

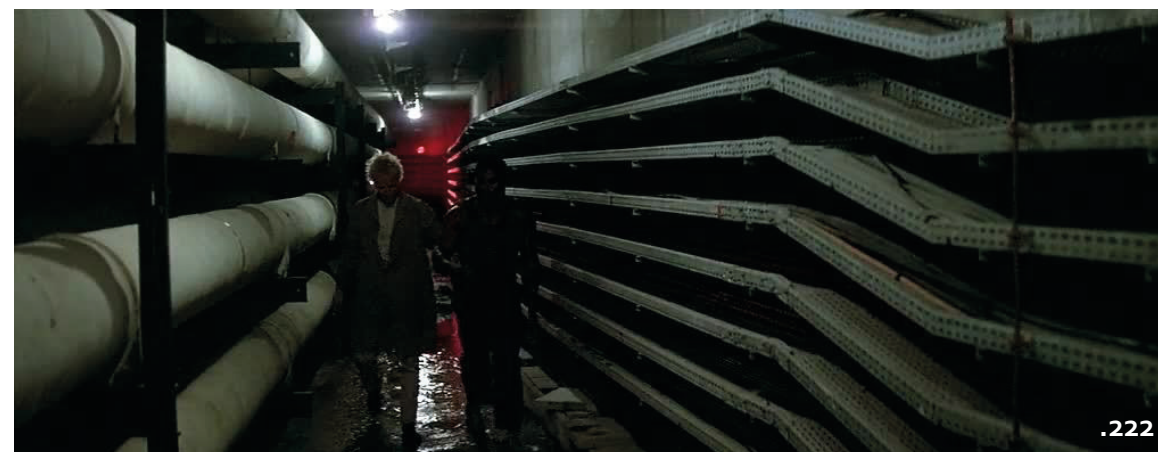
Ο  
Ι  
Κ  
Ε  
Ι  
Ο  
Τ  
Η  
Τ  
Α  
&  
Α  
Λ  
Λ  
Ο  
Τ  
Ρ  
Ι  
Ω  
Σ  
Η



## ALTER EGO



## ALTER EGO





## ALTER EGO



## LES AMANTS DU PONT-NEUF

LEOS CARAX - 1989

LOCATION : STRASBOURG ST. DENIS METRO

DIRECTION TO CHATELET

"PONT NEUF" PLATFORM

Ο χώρος του Γαλλικού metro, προσφέρεται για άλλη μία φορά, σε μία από τις πιο ακριβοπληρωμένες ταινίες του γαλλικού κινηματογράφου. Λόγος γίνεται για την ταινία του Leos Carax, " Les amants du Pont Neuf", η οποία κυκλοφόρησε το 1989, και περιγράφει την αξιοπερίεργη ιστορία αγάπης μιας νεαρής καλλιτέχνιδας με ασθένεια μειωμένης όρασης ( Michele ) και ενός ανθρώπου του δρόμου (Alex). Στο πλαίσιο αυτού που περιγράφει γενναιόδωρα ο Guy Austin ως η συνύπαρξη του νεορεαλισμού και της φαντασίας [44] και αυτό που απορρίπτει ο Jacques Siclier ως ένα τεχνητό σενάριο, γεμάτο παραισθήσεις [45], το μετρό παρέχει αρκετές εφιαλτικές καταστάσεις κατά τη διάρκεια της ταινίας. Σε μία πολύ αρχική σκηνή της ταινίας, περιγράφεται ένα συνεχές κυνηγητό . Ο Alex, κυνηγά παθιασμένα την Michele, η οποία κινείται στις πλατφόρμες του metro του Στρασβούργου, ακολουθώντας την μόνο ενεργή της αίσθηση, αυτή της ακοής, με σκοπό να βρει τον τσελίστα που παίζει την μουσική που ακούει. Όταν ο τσελίστα διώκεται από τον Alex, και η Michele χάνει τον ήχο, η σκέψη της μπερδεύεται και αποπροσανατολίζεται με αποτέλεσμα να τρέχει μανιακά στους διαδρόμους της πλατφόρμας Pont Neuf. [44] Σε αυτή την περίπτωση η εξαφάνιση της μουσικής αποτελεί ένα ψυχολογικό μπέρδεμα για την πρωταγωνίστρια, η οποία χρησιμοποιεί σε μεγάλο βαθμό της αίσθηση της ακοής , μιας και έχει χάσει αυτήν της όψης. Ασυναίσθητα χρησιμοποιεί, ένα τρένο που καταφθάνει στην πλατφόρμα, με σκοπό να ξεφύγει από αυτή τη ψυχολογική διαπλοκή που της έχει δημιουργήσει η κατάσταση στον χώρο του Metro.

[44] GUY AUSTIN - Γάλλος συγγραφέας και καθηγητής Γαλλικής Φιλολογία. Κατέθεσε την άποψη και τις θεωρίες του πάνω στις ταινίες του Leos Carax, και άλλων γάλλων σκηνοθετών στο βιβλίο του "Contemporary French Cinema: An Introduction", που δημοσιεύτηκε το 1996 από την Manchester university Press

[45] JACQUE SICLIER - Γάλλος δημοσιογράφος, σεναριογράφος, ιστορικό και κριτικός του κινηματογράφου με ειδίκευση στα γαλλικά κινηματογραφικά έργα και κείμενα. Μίλησε για την ταινία του Leos Carax στο κείμενο του "L'évenement du Jeudi", Που δημοσιεύτηκε το 1991.

[46] Myrto Konstantarakos, SPACES IN EUROPEAN CINEMA, intellect editions, p.17, 2000

## ALTER EGO

Το ταξίδι της συνεχίζεται, όταν φαίνεται να παγιδεύεται σε ένα άδειο τρένο, εξαντλώντας και χάνοντας τον έλεγχο. Ετσι, το μετρό γίνεται ένα συμβολικό χαρακτηριστικό της ψυχολογικής σύγχυσης της πρωταγωνίστριας καθώς και της ψυχικής εμμονής του πρωταγωνιστή. Τα χαρακτηριστικά των διαδρόμων και των πλατφορμών αποτελούν εμπόδια στην ομαλή εκπλήρωση των στόχων και στις δύο περιπτώσεις. Στην περίπτωση του Alex, οι διάδρομοι αποτελούν εμποδιστικό στοιχείο στην διαδικασία εύρεσης της Michele, και τον οδηγούν σε πράξεις που ενισχύουν την βίαιη προσωπικότητά του, ενώ στην περίπτωση της Michele, στο εμπόδιο είναι περισσότερο ψυχολογικό, και ακουστικό παρά χωρικό. Μία ενέργεια που επιλέγει διαισθητικά να κάνει για να ξεφύγει από την σύγχυση που τις δημιουργήσει η εξαφάνιση του ήχου, την παγιδεύει σε ένα τρένο, από το οποίο εξαιτίας της ψυχολογικής της κατάστασης και της πρακτικής της δυσκολίας, δεν μπορεί με κανέναν τρόπο να ξεφύγει. Τα ίδια, προσαναφερθέντα στοιχεία του υπογείου χώρου, αργότερα θα χρησιμοποιηθούν , για να δημιουργήσουν ένα περιβάλλον ψυχωτικών διαταραχών σε μία σκηνή σουρρεαλιστικών ονείρων του πρωταγωνιστή που θα βρεθεί να κοιμάται σε μία από τις πλατφόρμες του metro. Θα ακολουθήσει μία έντονη σκηνή, με μία ενέργεια του Alex, να ενισχύει την βίαιη και πυρομανιακή προσωπικότητά του. Ο πρωταγωνιστής βρίσκεται να βάζει φωτιά σε μία ολόκληρη πλατφόρμα με κρεμασμένες τις φωτογραφίες αγνοούμενων ανθρώπων, σε μία από τις οποίες υπάρχει και το πρόσωπο της Michele, της αγάπης της ζωής του. Στην συγκεκριμένη κινηματογραφική περίπτωση, το δίπολο της οικειότητας και της αλλοτρίωσης που δημιουργεί ο χώρος του metro, αναπαριστάται με έναν διαφορετικό τρόπο. Σε αυτή τη περίπτωση, συγκεκριμένα χαρακτηριστικά του χώρου, εμποδίζουν την ανάδειξη κάποιων δυνατών και θετικών στοιχείων της προσωπικότητας των πρωταγωνιστών, με αποτέλεσμα να αναπτύσσονται άλλες κρυφές ποιότητες της ψυχολογία και προσωπικότητάς του, με κυριότερο σκοπό την οικειοποίηση του χώρου, και την κατάλληλη συμπεριφορά τους μέσα σε αυτόν.



.226



## ALTER EGO



ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΙΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥΣ ΤΟΥ STRASBOURG ST.DENIS METRO

## ALTER EGO



Η ΠΛΑΤΦΟΡΜΜΑ PONT-NEUF



ΦΩΤΙΑ ΣΤΙΣ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΑΓΝΟΟΥΜΕΝΩΝ



## ALTER EGO



LOCATION : BUDAPEST METRO SYSTEM

Πρόκειται για την μακράν κατάλληλη ταινία, όσον αφορά τόσο την ανάδειξη των ανοίκειων στοιχείων του χώρου του metro, αλλά και τις παράξενες και ανοίκες συμπεριφορές που ο ίδιος ο χώρος προκαλεί στον άνθρωπο που βρίσκεται για μεγάλο χρονικό διάστημα μέσα σε αυτόν. Ο Owen Evans μας οδηγεί υπογείως, στον κλειστοφοβικό λαβύρινθο σηράγγων και διαδρόμων του υπογείου σιδηροδρομικού σταθμού της πόλης της Βουδαπέστης, οι οποίες παρείχαν το σκηνικό για την ταινία Kontroll, που γυρίστηκε εκεί. Η ταινία, ταυτόχρονα ως αισθητηριακή και συμβολική, είναι ένα ιδιαίτερα αποτελεσματικό μέσο για την αίσθηση των προφανέστερων και πολύπλοκων αστικών ζητημάτων. Ο Evans δίνει ένα αυστηρό και υποβλητικό διαλογισμό της "υπόγειας πόλης" των μεταφορικών δεσμών, που εκφράζουν την "σχιζοφρενή" φύση της μετακομμουνιστικής Ουγγαρίας και της Βουδαπέστης, μιας πόλης που κοιτάζει το μέλλον ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά εξακολουθεί να είναι παγιδευμένη στη σκιά του ολοκληρωτικού παρελθόντος της. Στην ταινία ανακαλύπτουμε πως το σκοτεινό σύστημα του μετρό ή το υποσυνείδητο κατοικείται από μία σκιώδη φιγούρα, η οποία δολοφονεί ανυποψίαστους ταξιδιώτες ωθώντας τους σε θάνατο μπροστά από τα εισερχόμενα τρένα στις σιδηροδρομικές γραμμές. Η ατμόσφαιρα είναι σαν ονειρεμένη αλλά και απειλιτική ταυτόχρονα, με μία άγνη παράνοια, η οποία αναμένει ανά πάσα στιγμή μία άγνωστη σκιά να εμφανιστεί μέσα από το τούνελ και να διεκδικήσει το επόμενο θύμα της. Τα ερωτήματα που μας μένουν τελειώνοντας αυτή την ταινία, είναι αν τελικά ο πρωταγωνιστής απλά ονειρεύεται αυτή την υπόγεια πόλη ή αν η σκιώδης δολοφονική φιγούρα υπάρχει και είναι μία άλλη, παράξενη εδοχή του πρωταγωνιστή, ένας μισητήριώδης σωσίας και ομοίως, αν οι άνθρωποι που συναντά σε αυτόν τον υπόγειο κόσμο είναι προσωποποιήσεις της ίδιας του της ψυχής ή πράγματι αν αυτοί και ο ίδιος ο πρωταγωνιστής ονειρεύονται να είναι από την ίδια πόλη. Η ίδια η ταινία, θίγει και αρκετά κοινωνικά ζητήματα σε σχέση με την κοινωνική θέση του metro στην πόλη της Βουδαπέστης.

## ALTER EGO

Σ' αυτόν τον σκοτεινό υπόγειο κόσμο του Metro της Βουδαπέστης, μια απίστευτη ομάδα εισπρακτόρων εισιτηρίων απασχολείται για να διατηρήσει την τάξη και να εξασφαλίσει ότι οι πελάτες δεν περνούν ελεύθερα μέσα στο σύστημα. Το έργο τους είναι τεράστιο δεδομένης της ποικιλίας των ανδρών, των γυναικών και των παιδιών που χρησιμοποιούν το σύστημα και προσπαθούν να σπάσουν τους κανόνες. Κατά τη διάρκεια της ταινίας παρατηρούμε πως τόσο η ίδια η ομάδα των ελεγκτών, όσο και τα άτομα από τα οποία τυχαίνει να ζητούν έλεγχο εισιτηρίων, προέρχονται από χαμηλές κοινωνικές ομάδες της πόλης, που με τον έναν ή τον άλλο τρόπο παραγκωνίζονται από την ίδια την κοινωνία (ναρκομανείς, πόρνες, μάντισσες, άνθρωποι με νοητικά ή κινητικά προβλήματα). Το Bulcsu (Sandor Csanyi) είναι ο ηγέτης μιας ομάδας επιθεώρησης που περιλαμβάνει έναν νεαρό άνδρα με ναρκοληψία, έναν νεοφερμένο που θέλει να μάθει τα σχοινιά, έναν επαναστάτη χωρίς αιτία και έναν παλαιότερο ελεγκτή που καπνίζει πάρα πολύ. Ο Bulcsu, προσπαθεί σε όλη την ταινία να μην εγκαταλείπει την πραγματική του προσωπικότητα, και αντίθετα με τους συναδέλφους του έχει σταματήσει να βλέπει το φως της ημέρας, οικειοποιούμενος τον χώρο του Metro την νύχτα. Οι μεγάλοι και κενοί χώροι αναμονής του συστήματος δίνουν στον πρωταγωνιστή την δυνατότητα οικειοποίησης του χώρου. Τον βλέπουμε να κοιμάται και να ξυπνάει σε αυτές τις πλατφόρμες, ανάμεσα στον φέροντα οργανισμό. Όταν σε μία σκηνή, ο Bulcsu συναντά στο εσωτερικό ενός τρένου έναν παλιό του συνάδελφο, συνειδητοποιούμε πως ο πρωταγωνιστής έχει χαθεί από το φως της πόλης εδώ και καιρό για να αποφύγει τις υποχρεώσεις της πραγματικής του δουλειάς. Ετσι, βρίσκεται σε έναν υπόγειο κόσμο, γεμάτο κόσμο, διαφορετικό κάθε μέρα, κάθε ώρα κάθε λεπτό, με τον οποίο δε χρειάζεται να αναπτύξει κάποια ουσιαστική σχέση. Στην φαντασία του, ο πρωταγωνιστής, βλέπει τον εαυτό του να βρίσκεται σε μία πολύ στενή σήραγγα στο τέλος της οποίας κάθε φορά βλέπει τον κατα συρροήν δολοφόνο, που αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό της ταινίας. Είναι λογικό, μια εργασία σαν αυτή του ελεγκτή, που απαιτεί την διαρκή παρουσία οτι ανθρώπου σε έναν αποκομμένο από την πόλη χωρικά τόπου όπως αυτόν του Metro, να προκαλεί αλλαγές στην συμπεριφορά και προσωπικότητά του. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτού του γεγονότος αποτελεί μία σκηνή όπου ο πιο ήρεμος της ομάδας φτάνει στο σημείο να σκοτώσει έναν ψυχρώ έναν επιβάτη, επειδή δε του έδωσε το εισιτήριό του.

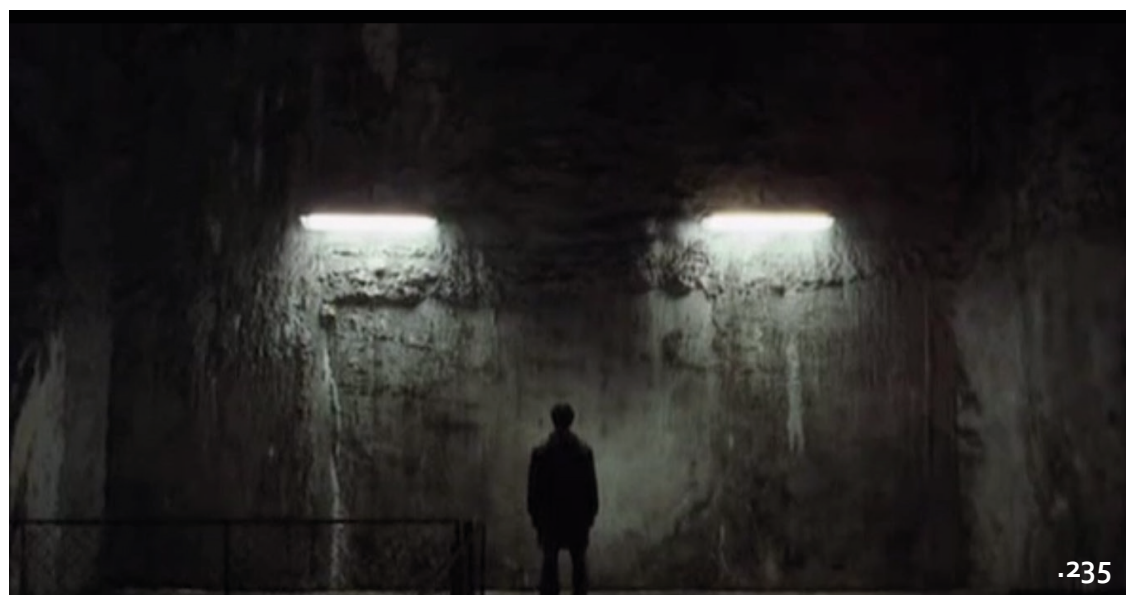


Το metro ως περιβάλλον αντιφάσεων - Ταινίες



## ALTER EGO

Η χωρική ατμόσφαιρα του χώρου στην ταινία είναι ιδιαίτερη και σε συνδυασμό με την τοποθεσία και τα γεγονότα που συμβαίνουν σε αυτήν, οι ανοίκειες συμπεριφορές και ποιότητες γίνονται ακόμα πιο παραστατικές. Δεν είναι λίγα και τα στοιχεία που υποδεικνύουν την σκληρότητα της ταινίας, και κατ'επέκταση μεταφέρουν το κοινό στην διαβρωμένη και σκληρή πραγματικότητα της ίδια της πόλης της Βουδαπέστης, μεταφερόμενη στον υπόγειο χώρο. Σε μία από τις πρώτες σκηνές της ταινίας, στην πλατφόρμα αναμονής του metro, ένα καταρακωμένο και διπλωμένο όχημα, χρησιμοποιείται ως διαφημιστικό, κάτι που δεν αρμόζει σε μεγάλο βαθμό στις διαφημίσεις που προβάλλονται στο χώρο της πλατφόρμας γενικά. Παρατηρούμε πως ο χώρος του metro, αμαυρώνει ακόμα και βασικές και τυπικές συμπεριφορές των ανθρώπων. Ακόμα και οι ελεγκτές, οι άνθρωποι που θα έπρεπε να είναι υπεύθυνοι, τυπικοί και ευγενικοί, αναπτύσσουν παράνομες συμπεριφορές ( κάπνισμα, αγένεια απέναντι στους επιβάτες, βίαιη συμπεριφορά στις σχέσεις μεταξύ του). Ο μόνος που καταφέρνει να κρατήσει την συμπεριφορά του πιο ουδέτερη είναι ο πρωταγωνιστής, ο οποίος ωστόσο αυταπατάται, μιας και η συμπεριφορά του έχει ήδη αλλάξει από την στιγμή που βρέθηκε στον υπόγειο χώρο και τον οικειοποιήθηκε. Η συνεχής εμφάνιση της σκιάς στα όνειρά του, μας κάνει να συνειδητοποιήσουμε, πως ο Bulscu, ζώντας μέσα στο metro, έχει αναπτύξει έναν δεύτερο εαυτό, που εμποδίζει την διατήρηση της προσωπικότητάς του. Αν και οι κεντρικοί πρωταγωνιστές της ταινίας είναι οι ελεγκτές, η αμαύρωση του ελέγχου, η παραβατικότητα και η εγκληματικότητα είναι κάποια από τα κυριότερα θέματα της ταινίας. Αξίζει να αναφέρουμε, αν και μάλλον είναι κατανοητό, πως όλες ανεφαιρέτως οι σκηνές της ταινίας διαδραματίζονται στον υπόγειο χώρο του συστήματος της Βουδαπέστης. Ο υπόγειος χώρος του Metro, δεν αναπαριστά απλά την κατάσταση που επικρατεί στην πόλη της Βουδαπέστης και τις κοινωνικές και ταξικές διαφορές που υπάρχουν σε αυτή. Αναπαριστά τον υποσηνείδητο, δεύτερο κρυφό εαυτό ενός ανθρώπου που το επιλέγει σαν τόπο διαφυγής από την καθημερινότητα. Αναπαριστά τον alter ego. Κατά τη διάρκεια της ταινίας, παρατηρούνται και δύο ακόμα "μεταμφιέσεις" του καθημερινού αλλά και ανοίκειου χώρου του Metro.



## ALTER EGO

RUSSIAN ROULETTE | ΤΟ ΠΑΙΧΝΙΔΙ ΚΑΙ Ο ΑΓΩΝΑΣ ΔΡΟΜΟΥ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΟΥ METRO

Περίπου στην μέση της ταινίας βλέπουμε, τον Gonzo, έναν από άνθρωπο από τις υπόλοιπες ομάδες ελεγκτών του συστήματος, να προκαλεί τον Bulscu σε ένα αγώνα δρόμου σε μία από τις σήραγγες του συστήματος. Ο αγώνας έχει ως εξής. Μετά την αναχώρηση του προτελευταίου τρένου, οι δύο αγωνιζόμενοι θα κατέβουν στον χώρο της σήραγγα και θα αρχίσουν να τρέχουν πίσω από το κινούμενο τρένο. Ο κίνδυνος αυτού του αγώνα έγκειται στην άφιξη του επόμενου και τελευταίου οχήματος. Οι αγωνιζόμενοι πρέπει να καταφέρουν να φτάσουν στην επόμενη στάση του Metro, έτσι ώστε να καταφέρουν να μη χτυπηθούν από το τρένο που τους ακολουθεί. Πρόκειται για ένα εγωιστικό και παρορμητικό παιχνίδι τύχης, μία ρώσικη ρουλέτα, κατά τη διάρκεια της οποίας η ζωή και των δύο πρωταγωνιστών κρέμεται από ένα λεπτό σκοινί, αυτό της ταχύτητας. Από τα λεγόμενά του καταλαβαίνει κανείς, πως πρόκειται για ένα αρκετά συχνό παιχνίδι μεταξύ των πρωταγωνιστών. Η ενέργειά τους αυτή μας αποκαλύπτει την ισχυρή επιρροή της έντονης οικειοποίησης του χώρου από τους συγκεκριμένους ανθρώπους, καθώς και την αλλαγή που του έχει επιφέρει η συνεχής αλληλεπίδρασή τους με τον υπόγειο χώρο. Λαμβάνουν τις ράγες της σήραγγας σαν έναν δρόμο, στον οποίο θα αγωνιστούν, για να δουν αν θα πεθάνουν ή όχι. Πρόκειται για μία ενέργεια, που υπό άλλες, φυσιολογικές συνθήκες, ένας άνθρωπος δε θα επέλεγε να κάνει.

ΕΡΩΤΑΣ | Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΟΥ ΕΡΩΤΑ ΣΤΗΝ ΜΑΧΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΗ ΜΕ ΤΟ ALTER EGO ΤΟΥ

Κατά την διάρκεια υπηρεσίας του Bulscu μέσα σε ένα από τα βαγόνια του τρένου του συστήματος, μία περίεργη και ενδιαφέρουσα κοπέλα του τραβάει την προσοχή. Το βαγόνι του Metro λειτουργεί ως περιβάλλον έρωτα με την πρώτη ματιά. Αμφίπλευρου. Η αλληλεπίδραση και των δύο με τους ανθρώπους στο συγκεκριμένο βαγόνι τους οδηγεί στην συνειδητοποίηση του έρωτά του. Η έννοια και ο ρόλος του metro, ως μη τόπος, ως ένα περιβάλλον στο οποίο ο καθένας δρά και κινείται μεμονωμένα, ανατρέπεται, με την δημιουργία μίας από τις πιο έντονες και σημαντικές διαπροσωπικές σχέσεις ολόκληρης της ταινίας. Γιατί όμως μία στιγμή έρωτα να είναι τόσο σημαντική σε μία ταινία σαν το Kontroll. Αποδεικνύεται πως η συγκεκριμένη κοπέλα, θα λειτουργήσει ως κάθαρση της υποσηνείδητα επικίνδυνης προσωπικότητάς του πρωταγωνιστή. Η σχέση του μαζί της είναι αυτή που θα τον οδηγήσει στην αστήρευτη θέληση και ανάγκη να καταστρέψει και να σκοτώσει τον δεύτερο εαυτό του που τον στοιχειώνει κατά την παραμονή του στον υπόγειο χώρο. Αποτελεί το στοιχείο που θα τον οδηγήσει και πάλι, στο τέλος της ταινίας, πάνω από την επιφάνεια της γης.



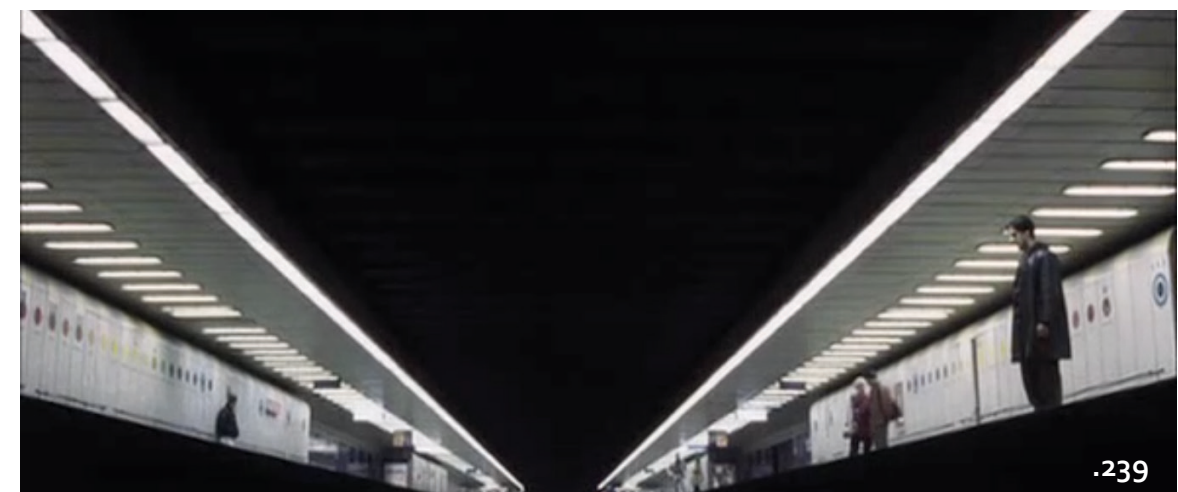
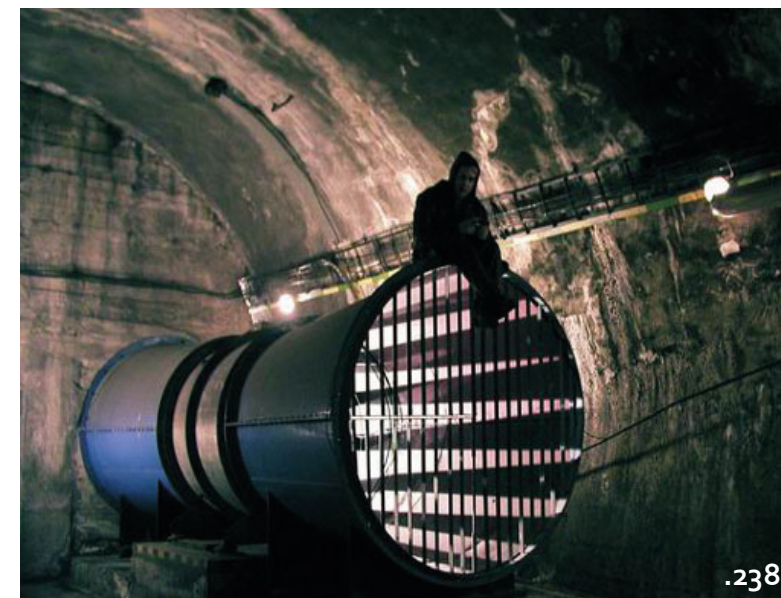
## ALTER EGO



## ALTER EGO

ΤΟ ALTER EGO ΤΟΥ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΗ ΚΑΙ Η ΚΑΤΑ ΣΥΡΡΟΗ ΔΟΛΟΦΟΝΙΕΣ

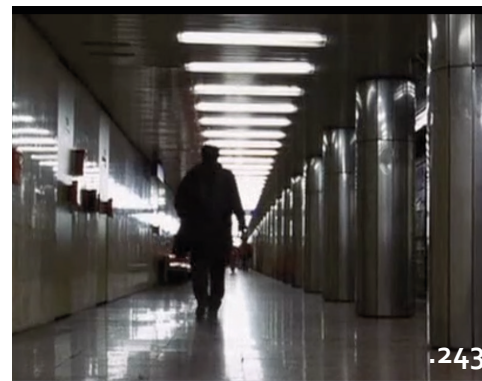
Βλέποντας την ταινία, ακόμα και αν προσπαθήσουμε να παρατηρήσουμε τα γεγονότα με τη σειρά, ξανά και ξανά, η αποκάλυψη το προσώπου και της προσωπικότητας του δολοφόνου είναι ένα από τα πιο δύσκολα πράγματα που καλούμαστε να κάνουμε. Διάφορα στιγμιότυπα της ταινίας μας οδηγούν στο συμπέρασμα πως, ο κατα συρροήν αυτός δολοφόνος δημιουργείται από τον ίδιο τον πρωταγωνιστή, ως μία μεταφορική αναπαράσταση του alter ego του. Δεν είναι ξεκάθαρο πως οι δολοφονίες γίνονται στην πραγματικότητα, ή απλά στην φαντασία του Bulscu, ως μία υπερβολική αντίδραση της νέας και διαφορετικής προσωπικότητας του στην κατάσταση που επικρατεί στον υπόγειο κόσμος του Metro. Η αλληλεπίδραση και επικοινωνία του πρωταγωνιστή με την σκιά των ονείρων του, στις ράγες καθώς και στους καθρέφτες των μπάνιων των σταθμών, επιβεβαιώνουν πως ο μανιακός κουκουλοφόρος, αναπαριστά τον μεταβαλλόμενο χαρακτήρα του ίδιου.



Το metro ως περιβάλλον αντιφάσεων - Ταινίες



## ALTER EGO



## ALTER EGO

Η ταινία τελειώνει, σε ένα αποκρίατικο πάρτυ που έχει οργανωθεί στον χώρο του metro, με τον πρωταγωνιστή να έρχεται σε επαφή για τελευταία φορά με την δεύτερη, κρυφή και επικίνδυνη προσωπικότητά του. Η αντίθεση που δημιουργείται μεταξύ της ευχάριστης ατμόσφαιρας που επικρατεί στο πάρτυ και της σκοτεινή και έντονης μάχης που δίνει ο Bulscu με το alter ego του, δίνει για ακόμα μία φορά τα εύσημα στο ρόλο του χώρου του metro, ως ένα περιβάλλον γεμάτο αντιφάσεις. Η τελευταία εικόνα της ταινίας με τον Bulscu και την αγαπημένη του να βρίσκονται στις σκάλες εξόδου του metro, υπαινίσσεται την νίκη του Bulscu απέναντι στον δεύτερο εαυτό του και αποκαλύπτει τη δύναμη του να αντιμετωπίσει ένα τόσο ανοίκειο και παράξενο χαρακτηριστικό της προσωπικότητάς του. Η ταινία προβάλλει παραπάνω από μία ανοίκειες ποιότητες του χώρου του metro, ενός χώρου που μπορεί να κατέχει τόσο μεγάλη ισχύ στην συμπεριφορά και την προσωπικότητα του ατόμου. Προβάλλει τόσο το alter ego μέσα στον χώρο του metro και το ρόλο του ως alter ego της ίδιας της πόλης, όσο και στην ενίσχυση αλλά και υπερίσχυση του alter ego του ανθρώπου που το οικειοποιείται.





## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο χώρος του metro στην πόλη, αποτελεί μία εύστοχη αναπαράσταση των καταστάσεων, κοινωνικών πολιτιστικών, συλλογικών και ατομικών, που επικρατούν σε αυτή. Μεταφέρει κάθε είδους σχέση και αλληλεπίδραση αναπτύσσεται στον αστικό ιστό και περιβάλλον, στο υπόγειο, με έναν τρόπο αρκετά έντονο και αναπαραστατικό. Κάθε γεγονός, κατάσταση και συμπεριφορά συμβαίνει στην πόλη πάνω από την επιφάνεια της γης, πάντα, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο επαναλαμβάνεται στον υπόγειο χώρο του metro. Είναι αρκετά αξιοσημείωτο και ενδεχομένως μη κατανοητό, το γεγονός ότι ένα τόσο χωρικά αποκομμένο μέρος της πόλης, μπορεί να συνδεθεί πολλαπλά με αυτή. Επηρεάζει και επηρεάζεται, δρα και αντιδρά, ενώνει και χωρίζει τους ανθρώπους από το αστικό σύστημα της πόλης. Λειτουργεί ως αγκύρωση της καθημερινότητας σε αυτή κατά τη διάρκεια της ημέρας, αλλά και σαν χώρος “κοινωνικής διαφυγής”, κατά τη διάρκεια της νύχτας. Δίνει στους χρήστες και τους επισκέπτες την δυνατότητας εύκολης και αποτελεσματικής χρήσης τους, είναι προσβάσιμος, ελκυστικός και προσανατολιστικός, αλλά ταυτόχρονα είναι σκοτεινός, απομακρυσμένο από το φως της ημέρας, με αποτέλεσμα να δημιουργεί ανοίξεις και περίεργες αισθήσεις και συμπεριφορές, αφού αποτελεί τον πλέον σύγχρονο εκπρόσωπο του υπογείου στην πόλη.

Δημιουργεί αντιθέσεις, αλλά και ενώσεις. Λειτουργεί δημιουργώντας αισθήματα απομόνωσης και κλειστοφοβίας στους ανθρώπους που το χρησιμοποιούν, χωρίς όμως να τους βάζει στη διαδικασία να αλληλεπιδρούν μεταξύ. Αποτελεί έναν μη-τόπο, που αφήνει τους επισκέπτες και χρήστες ελεύθερους και απομονωμένους, παρέχοντάς τους μία εύκολη και γρήγορη υπηρεσία, ενώ ταυτόχρονα, του απομακρύνουν από κάθε επαφή με την πόλη για ένα διάστημα. Αποτελεί τον δεύτερο, υπόγειο εαυτό της πόλη, το alter ego που ποτέ δεν έχει αποκαλυφθεί, εμφανίζονται πολλά από τα χαρακτηριστικά της ίδιας της πόλης, αλλά και αμπλουτίζοντας το χώρο, με διάφορα άλλα στοιχεία που αποδίδονται στην εμφάνισή του ως υπόγειο. Αποτελεί χωρικό όριο με την πόλη, ενώ συνάμα, αναπτύσει πολλές συνδέσεις και διαθέτει ποικίλες μεταβατικές μεθόδους από και προς αυτή.

Αποτελεί ένα αρκετά οικείο και χρηστικό περιβάλλον για τους κατοίκους μιας πόλης, ενώ ταυτόχρονα, η τοποθεσία του, του δίνει έναν παράξενο και περίεργο χαρακτήρα. Αυτός ο παράξενος όμως χαρακτήρας, είναι που δίνει την δυνατότητα οικειοποίησης από κατώτερες κοινωνικές ομάδες. Οτιδήποτε αρνητικό ή περίεργο στον συγκεκριμένο χώρο, πάντα λειτουργεί θετικά και ενισχυτικά για κάποια ομάδα ανθρώπων, μια κατάσταση, μια συμπεριφορά ή ένα γεγονός. Το Metro δημιουργεί καταστάσεις που επαναλαμβάνονται και μεταφέρονται στην πόλη σε μικρότερο βαθμό, ή ενισχύει την ένταση κάποιων υπάρχοντων καταστάσεων σε αυτή και τις μεταφέρει, ενισχυμένες στο εσωτερικό του. Προκαλεί αντιφάσεις. Αντιφάσεις που υπάρχουν ήδη στην πόλη και ενισχύονται, ή αντιφάσεις που δημιουργεί η ίδια του η μορφή, ο σχεδιασμός ή η τοποθεσία του. Προκαλεί ενώσεις. Ενώσεις που κανείς δε μπορεί εύκολα να φανταστεί ή να παρατηρήσει, όταν το χρησιμοποιεί καθημερινά. Προκαλεί αντιφατικές ενώσεις. Γιατί αυτό που προκαλεί δεν είναι μεμονωμένες αντιφάσεις ή μεμονωμένες ενώσεις. Η εύκολη πρόσβαση, η ελκυστικότητα, η γρήγορη μετακίνηση και ο ξεκάθαρος και προσανατολιστικός σχεδιασμός του, σε συνδυασμό με την υπόγεια τοποθέτησή του, τους κρυφούς του χώρους και την αόριστη και απομακρυσμένη από την πόλη, αίσθηση που δημιουργεί ως μη τόπος, δίνουν στον χρήστη μία θετική αλλά και ταυτόχρονα αλλοτριωμένη και απομονωμένη αίσθηση, ενώ παράλληλα, μετατρέπουν τον ίδιο τον χώρο ως το πιο αντιπροσωπευτικό στοιχείο ανοίκειου [uncanny] στην πόλη. Λειτουργεί σε αλληλεπίδραση με την ίδια την πόλη, καθώς και όπως οποιοσδήποτε δημόσιος χώρος, διαθέτει στοιχεία που λειτουργούν σε αλληλεπίδραση μεταξύ τους.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο ευκολότερος, πρακτικότερος και ευστοχότερος τρόπος ένδειξης και αναπαράστασης αυτών αντιφατικών ενώσεων, των σχέσεων και αλληλεπιδράσεων μεταξύ της πόλης και του metro, καθώς και η πιο εύπιστη και ζωντανή μεταφορά της σχέσης οικείου - ανοίκειου μέσα στον ίδιο τον χώρο του metro αποδεικνύεται ότι είναι ο κινηματογράφος. Στην ουσία ο κινηματογράφος αποτελεί το μέσο αναπαράστασης όλων αυτών των αντιφάσεων, αντιθέσεων και αλληλεπιδράσεων, του χώρου του metro με την πόλη, καθώς και των διαφορετικών συμπεριφορών που μπορεί να προκαλέσει, στο άτομο που το χρησιμοποιεί. Μιλάμε για δύο πολύ πλούσιες επιστήμες και τέχνες. Αυτή του κινηματογράφου και αυτή της Αρχιτεκτονικής. Στην περίπτωση της συγκεκριμένης εργασίας, η μία από τις δύο περιορίζεται, μιας και λόγος γίνεται για τους υπόγειους χώρους του metro. Έχουμε ένα μικρότερο, λοιπόν, φάσμα αρχιτεκτονικών στοιχείων και χαρακτηριστικών, τα οποία περιορίζονται στον υπόγειο χώρο των σιδηροδρόμων. Στην περίπτωση του κινηματογράφου, όμως, υπάρχει ευρεία και τεράστια ποικιλία ειδών ταινιών και καταστάσεων μέσα σε αυτές.

Ο χώρος χρησιμοποιείται σε ταινίες τρόμου, δράματα, ταινίες δράσεις, κοινωνικές ταινίες, ταινίες επιστημονικής φαντασίας, κωμωδίες, ρομάντζα, film noir, και το γεγονός που προκαλεί το μεγαλύτερο ενδιαφέρον και τη μεγαλύτερη έκπληξη, είναι πως σε κάθε περίπτωση χρησιμοποιείται με διαφορετικό τρόπο, δημιουργώντας και ενισχύοντας διαφορετικές συμπεριφορές και ενέργειες του πρωταγωνιστή, καθώς και αναπτύσσοντας διαφορετικά ψυχολογικά συναισθήματα στους θεατές. Προάγει ή μεταφέρει διαφορετική χωρική ή κοινωνική κατάσταση της πόλης και σε αρκετές περιπτώσεις λειτουργεί δίνοντας με μία περίεργη, παράξενη και ανοίκεια χροιά στην κατάσταση που βιώνει ο πρωταγωνιστής, η οποία όμως, λόγω της συχνής χρήσης του μέσου από όλους τους ανθρώπους, πολύ εύκολα του οδηγεί στο να συμπάσχυν με τον πρωταγωνιστή και να πιστεύουν πως θα μπορούσαν πολύ εύκολα να βρεθούν κι αυτοί στην κατάσταση του ιδίου.

Κλείνοντας, συμπεραίνουμε πως ένας χώρος, υπόγειος, που δημιουργήθηκε με έναν και μόνο κύριο αρχικό σκοπό, αυτόν της μετακίνησης, είναι παραπάνω ενδιαφέρων, πλούσιος και συνδεδεμένος με την πόλη, από όσο μπορεί να θεωρούμε. Βρίσκεται σε θέση να αλληλεπιδράσει με διάφορους τρόπους με το δημόσιο χώρο, τόσο αισθητικά και χωρικά, όσο και εννοιολογικά, όπως επίσης έχει την αστήρευτη δυνατότητα να προκαλέσει ενέργειες συναισθήματα και συμπεριφορές στους χρήστες. Όλα αυτά τα στοιχεία του, εντάσσονται με πολύ εύστοχο τρόπο, και στον κινηματογράφο, μεταφέροντας τις αντιφατικές ενώσεις που δημιουργεί ο χώρος με την πόλη, στις σκηνές ταινιών, και παρομοιάζοντάς τις με αντιφάσεις καταστάσεων και συμπεριφορών μέσα σε αυτόν.



BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Anthony Vidler, **THE ARCHITECTURAL UNCANNY: ESSAYS IN THE MODERN UNHOMELY**, The MIT Press-Reissue edition, Cambridge, Massachusetts, 278, London **1994**

Bernard Tschumi, **ARCHITECTURE AND DISJUNCTION**, The MIT Press-Reissue edition, Cambridge Massachusetts, 268, London **1996**

Σηφάκη Ειρήνη – Πούπου Άννα – Νικολαΐδου Αφροδίτη, **ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΣ : ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ**, εκδόσεις Νήσος, 196, Αθήνα **2011**

Anthony C. Antoniadou, **POETICS OF ARCHITECTURE: THEORIES OF DESIGN**, Van Nostrand Reinhold, **1990**

R. Stephen Sennott, **ENCYCLOPEDIA OF 20TH CENTURY ARCHITECTURE VOLUME 1,2,3**, Fitzroy Dearborn, London, 479, **2004**

Marc Shiel & Tony Fitzmaurice, **CINEMA AND THE CITY: FILM & URBAN SOCIETIES IN A GLOBAL CONTEXT**, 320, **2001**

Giuliana Bruno, **STREETWALKING ON RUINED MAP: CULTURAL THEORY & THE CITY FILMS OF ELVIRA NOTARI**, Princeton University Press, 436, **1992**

Anthony Vidler, **WRAPED SPACE: ART, ARCHITECTURE AND ANXIETY IN MODERN CULTURE**, The MIT Press – reprint edition, 316, Cambridge & London **2002**

Bernard Tschumi, **THE PLEASURE OF ARCHITECTURE**, Essay in Architectural Design, 214, **1977**

Martino Stierli, **MONTAGE AND THE METROPOLIS: ARCHITECTURE, MONTERNTY AND THE REPRESENTATION OF SPACE**, Yale University Press, 320, **2019**

Jacque Aumont |Lee Hildreth | Constance Penley | Andrew Ross, **MONTAGE EISENSTEIN – THEORIES OF REPRESENTATION & DIFFERENCE**, Indiana University Press, 256, **1987**

Luka Arsenjuk, **MOVEMENT, ACTION, IMAGE, MONTAGE : SERGEI EISENSTEIN & THE CINEMA IN CRISIS**, University of Minnesota Press, 280, **2018**

Lucy Huskinson, **THE URBAN UNCANNY : A COLLECTION OF INTRDISCIPLINARY STUDIES**, Routledge Taylor&Francis Group, 156, Abingdon **2016**

Robert Fishman, **URBAN UTOPIAS IN THE TWENTIETH CENTURY: EBENEZE HOWARD, FRANK LLOYD WRIGHT, LE CORBUSIER**, The MIT Press, 332, Cambridge **1982**

Beatriz Colomina, **PRIVACY & PUPBLICITY : MODERN ARCHITECTURE AS MASS MEDIA**, The MIT Press, 401, Cambridge & London **1996**

Hilde Heynen, **ARCHITECTURE AND MODERNITY**, A Critique, The MIT Press, 265, Cambridge & London **1999**

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Mark Wigley, **THE ARCHITECTURE OF DECONSTRUCTION : DERRIDA’S HAUNT**, The MIT Press, 196, Cambridge & London **1995**

Adrian Forty, **WORDS AND BUILDINGS : A VOCABULARY OF MODERN ARCHITECTURE**, Thames & Hudson, 336, **2004**

Adrian Forty & Susanne Kuchler, **AN ART OF FORGETTING ( MATERIALIZES CULTURE )**, Berg Publishers, 232, Oxford & New York **1999**

Sigmoud Freud, **“THE UNCANNY” IN ART AND LITERATURE**, Pinguin Publicers, 440, London **1988**

China Mieville, **THE CITY & THE CITY: A NOVEL (RANDOM HOUSE READER’S CIRCLE)**, DelRey, 336 London **2010**

Royale Nicholas, **THE UNCANNY**, Manchester University Press, Manchester **2003**

Robert Spadoni, **UNCANNY BODIES | THE COMING OF SOUND FILM AND ORIGINS OF THE HORROR GENRE**, University of California Press, 191, Los Angeles **2007**

Anneleen Masschelein, **THE UNCONCEPT : THE FREUDIAN UNCANNY IN THE LATE TWENTIETH CENTURY THEORIES**, Suny Press, 242, New York **2011**

Rem Koolhaas, **DELIRIOUS NEW YORK | A RETORACTIVE MANIFESTO FOR MANHATTAN**, Kindle Edition The Monacelli Press, 320, America **1994**

Αγγελίδη Αντουανέττα, **ΤΟ ΠΑΙΧΝΙΔΙ ΜΕΤΟ ΑΝΟΙΚΕΙΟ – ΜΙΑ ΠΟΙΗΤΙΚΗ ΤΟΥ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΥ | απόσπασμα από το βιβλίο “Γραφές για τον κινηματογράφο – διαπιστημονικές προσεγγίσεις”**, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, εκδόσεις ΝΕΦΕΛΗ, Αθήνα **2005**

Kevin Lynch, **THE IMAGE AND ITS ELEMENTS to the book THE IMAGE OF THE CITY**, The MIT Press, 208, Cambridge **1960**

Bernard Tschumi, **CINEGRAM FOLLIE : LE PARC DE LA VILLETTE**, Princeton Architectural press, Princeton **1987**

Bernard tschumi, **EVENT CITIES ( PRAXIS ) 1 -2 - 3**, The MIT Press, Cambridge **1994- 2000 - 2004**

Bernard Tschumi, **LE FRESNOY : ARCHITECTURE IN\BETWEEN, ESSAYS BY JOSEPH ABRAM**, The Monacelli Press, New York **1999**

Jentsch Ernst, **ON THE PSYCHOLOGY OF THE UNCANNY**, Kindle Edition, | Translated by Roy Sellars **1906**

Rudolf Arnheim, **Η ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΜΟΡΦΗΣ**, University Studio Press, 404, Μεταφρασμένο από τον Ιάκωβο Ποταμιανό, Θεσσαλονίκη **2003**



BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Richard Sennett, *Η ΤΥΡΑΝΝΙΑ ΤΗΣ ΟΙΚΕΙΟΤΗΤΑΣ | Ο ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΣΤΟΝ ΔΥΤΙΚΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟ*, εκδόσεις ΝΕΦΕΛΗ, Μετάφραση του πρωτοτύπου “The fall of Public man” από τον Γιώργο Ν. Μερτίκα, 458, Αθήνα **1999**

Davide Deriu, *MONTAGE AND MODERN ARCHITECTURE : GIEDION’S IMPLICIT MANIFESTO – ARCHITECTURAL THEORY REVIEW VOL12*, **2007**

Tversky Barbara, *NARRATIVES OF SPACE , TIME AND LIFE | MIND AND LANGUAGE VOL19 NO4*, Blackwekk Publicing Ltd, **2004**

Βοζάνη Αριάδνη, *Η ΑΝΤΙΛΗΨΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΗΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟ*, Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ ΠΕΑ | τεύχος 53 – περίοδος Β , **2005**

Davindson T. , *THE ROLE OF DOMESTIC ARCHITECTURE IN THE STRUCTURY OF MEMORY*, Space & Culture editions, 346, **2009**

Martin Heidegger, *BUILDING, DWELLING, THINKING*, 149, **1971**

M. Van del Hoorn, *INDISPENSABLE EYESORES : AN ANTHROPOLOGY OF UNDESIRED BUILDINGS*, Berghahn Editions **2009**

Susan Kent, *DOMESTIC ARCHITECTURE AND THE USE OF SPACE An indersdischiplinary cross-cultural study*, Old Dominion University, 192, Norfolk **2001**

Catherin Zerdoune , *UNDERGROUND : SUBWAYS AND METROS OF THE WORLD* , Firefly Books, 208 **2016**

Barnes Eugene M. (chairman) *REPORT OF THE PUBLIC TRANSPORTATION SUBCOMITEE* , Interstate Transfer Implementation Committee, Public Transportation Subcommittee. Chicago **1979**

Whyte Andy , SKIDMORE , OWINGS & MERRILL LLP, ARCHITECTURE & URBANISM 1995 – 2000, The Images Publishing Group. Mulgrave, Australia **2000**

Chicago Department of Subways and Traction, *A COMPREHENSIVE PLAN FOR THE EXTENSION OF THE SUBWAY SYSTEM OF THE CITY OF CHICAGO*, Chicago **1939**

Andre Jansson, *STRANGE SPACES : EXPLORATION INTO MEDIATED OBSCURITY*, Routledge editions, 356 **2016**

Mark Ovenden, *TRANSIT MAPS OF THE WORLD*, Penguin Book Publication, 176 **2015**

Alexandra Kogl, *STRANGE PLACES : THE POLITICAL POTENTIALS AND PERILS OF EVERYDAY SPACES*, Lexington Books, 172 **2007**

Rosalyn Deutsche, *EVICITION: ART AND SPATIAL POLITICS* (Graham Foundation / MIT Press Series in Contemporary Architectural Discourse ), The MIT Press, 420, **1998**

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Myrto Konstantarakos, *SPACES IN EUROPEAN CINEMA*, intellect editions, **2000**

Hood Clifton, *772 MILES : THE NUILDINGS OF SUBWAYS AND HOW THE TRANSFORMED NEW YORK* . Baltimore: The Johns Hopkins University Press **1993**

Will Hunt, *UNDERGROUND : A HUMAN HISTORY OF THE WORLD BENEATH OUR FEET*, Spiegel & Grau, 280 **2019**

Marc Auge, *NON PLACES : INTRODUCTION TO AN ANTHROPOLOGY OF SUPERMODERTNITY*, Translated by John Howe, Verso Editions, 122, London **1995**

Michael Foucault, *ΟΜΙΛΙΕΣ ΚΑΙ ΓΡΑΠΤΑ – ΠΕΡΙ ΑΛΛΟΤΙΝΩΝ ΧΩΡΩΝ*, Architecture movement, οκτώβριος **1984**

Peter Burman & Michael Stratton, *CONSERNING THE RAILWAY HERITAGE*, εκδόσεις E&NF Spon, Λονδίνο **1997**

Βλαντής Νίκος & Μπαλτάς Παύλος , *ΕΠΟΜΕΝΗ ΣΤΑΣΗ : ΧΑΜΕΝΕΣ ΛΕΩΦΟΡΟΙ, ΜΙΑ ΠΕΡΙΔΙΑΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΚΟΣΜΟΓΟΝΙΑ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ*, εκδόσεις Futura, **2004**

Παπούλιας Χρήστος, *ΥΠΕΡΤΟΠΟΣ : ΔΥΟ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ* , εκδόσεις Futura, Αθήνα **1999**

Ernst von Meijenfeldt & Geluk Marit, *BELOW GROUND LEVEL : CREEATING NEW SPACES FOR CONTEMPORARY ARCHITECTURE*, μετάφραση Roz Vetter Buck , εκδόσεις Birkhauser , Basel **2003**

**1999** *ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΙΣΤΗΣ*, τεύχος 9, Αθήνα

**2005** *Η ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΟΝ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟ*, Βενετσιάνου & Μπαζαίου, Αρχιτέκτονες 53

**2005** *ΔΥΟ ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟ*, Κωνσταντίνος Γιάνναρης & Greenaway Peter, Αρχιτέκτονες 53

**1970** *ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΣ*, Βασίλης Ραφαηλίδης τεύχος 7 & 8



ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ & PAPERS

Βαλανίδου Αντιγόνη – Τσέβα Ελένη , **ΥΠΟΓΕΙΕΣ ΜΕΤΑΒΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ : ΤΟΠΟΣ ΚΑΙ ΟΡΙΑ**, Επιβλέπουσα Κωτσάκη Αμαλία, Πολυτεχνείο Κρήτης, 152 , Χανιά, Ιούλιος **2010**

Civil Engineer and Architect’s Journal, **THE METROPOLITAN RAILWAYS**, Volume 26, Λονδίνο **1863**

Ewa Maria Kido, **ARCHITECTURE AND ART AT SUBWAY STATIONS** **2001**

Chelsey Jersak, **READING THE METRO : SOCIALIST REALISM AND SCERDLOV SQUARE STATION**, University of Saskatchewan **1938**

Kym Norley, **LIGHT – RAIL : THE SEMI METRO CONCEPT**, NSW **2006**

Carolyn Butterworth & Samuel Vardy, **FILM AND ARCHITECTURE**, MAad **2011**

Hasan Okan Cetin, **FUNDAMENTALS OF ARCHITECTURAL DESIGN IN COMPARISON TO FILMMAKING**, School of Natural and Applied Sciences **2006**

Lu Tingying, **TRAFFIC INFRASTRUCTURES SERVICES THE CITY : STUDY ON DESIGN-ING STRATEGIES OF URBAN SUBWAY STATION SPACE**, Center of Architecture Research and Design, University of Chinese Academy of Sciences, China **2017**

Ben Moore, **INVISIBLE ARXHITECTURE : IDEOLOGIES OF SPACE IN THE NINETENTH CENTURE CITY**, A thesis submitted to The University of Manchester for the degree of Doctor of Philosophy in the Faculty of Humanities **2014**

Sarah Ina Meyers, **THE SENTIENT STAGE : UNCANNY IN CONTEMPORARY PERFOR-MANCE IN UNDERGROUND SPACES**, Columbia University **2018**

Hajnal Király, **AN UNCANNY CINEMA, THE CINEMA OF THE UNCANNY**, Sapientia Hun-garian University of Transylvania

Han Admiraal & Shipra Narang Suri, **THINK DEEP: PLANNING, DEVELOPMENT AND USE OF UNDERGROUND SPACE IN CITIES** **2015**

Kenneth B. Labs, **THE ARCHITECTURAL USE OF UNDERGROUND SPACE : ISSUES & APPLICATIONS**, Wasington Unversity **1975**

Βενετσανάκη Χαρά, **ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΩΣ ΧΩΡΟΣ ΤΕΧΝΗΣ – ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΝΕΑ ΜΟΡΦΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ**, Επιβλέποντες Ιφιγένεια Μάρη, Παναγιώτης Τουρνικιώτης, Μπούκη Μπαμπάλου, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, Ιούλιος **2018**

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ - ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

<https://www.thisiscolossal.com/2019/09/soviet-metro-stations-photographed-by-christo-pher-herwig/>

<https://science.howstuffworks.com/engineering/civil/subway.htm>

<https://blog.allplan.com/en/international-subway-architecture>

<http://www.urbanresidue.com/theory/subway.html>

<https://www.thisiscolossal.com/2019/09/soviet-metro-stations-photographed-by-christo-pher-herwig/>

<https://www.citylab.com/transportation/2012/08/are-our-transit-maps-tricking-us/3072/>

<https://www.railway-technology.com/features/moscow-metro-stations/>

<https://theculturetrip.com/europe/russia/articles/a-brief-history-of-the-moscow-metro/>

<https://theculturetrip.com/north-america/mexico/articles/a-brief-history-of-the-mexico-city-metro/>

<https://www.theguardian.com/cities/gallery/2019/oct/08/palaces-of-the-people-soviet-met-ro-stations-in-pictures>

<https://www.mos.ru/en/news/item/28604073/>

<http://mic-ro.com/metro/metromovies.html>

<https://www.calvertjournal.com/articles/show/7061/wild-architecture-new-east>

<https://www.designboom.com/architecture/subway-architecture/>

<http://www.abitare.it/en/habitat-en/urban-design-en/2016/10/16/the-architecture-of-sub-ways/>

[https://www.nycsubway.org/wiki/Architectural\\_Designs\\_for\\_New\\_York’s\\_First\\_Subway\\_\(Framberger\)](https://www.nycsubway.org/wiki/Architectural_Designs_for_New_York’s_First_Subway_(Framberger))

<https://ny.curbed.com/2019/9/24/20881777/new-york-subway-architecture-design-map-blue-crow-media>

<https://moneyinc.com/the-10-most-beautiful-subway-systems-in-the-world/>

<https://www.nationalgeographic.com/travel/lists/transportation/worlds-best-subway-rides/>

<https://forgottenchicago.com/features/our-historic-subway-stations/>

<https://www.thrillist.com/entertainment/new-york/the-nyc-subway-history-facts-and-secrets>

<https://architectofthecapital.org/posts/2016/6/22/metro-under-construction>

<https://www.tvovermind.com/five-classic-subway-scenes-movies/>

<https://unrealitymag.com/subway-scenes-in-movies/>

<https://www.shortlist.com/news/30-memorable-subway-scenes>

<http://www.historyofinformation.com/detail.php?entryid=3867>

<https://wmata.com/about/history.cfm#main-content>

<https://metro.nfta.com/About/History.aspx>

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877705816341522>

[https://www.life-underground.com/voyages/shuffle/Elisa\\_vienna](https://www.life-underground.com/voyages/shuffle/Elisa_vienna)

<http://www.trainsofthoughts.com/>

<https://www.6sqft.com/the-nyc-ghostbusters-service-map-transforms-the-subway-system-with-film-nostalgia/>

<https://www.urbextour.com/en/7-ghost-stations-of-the-paris-metro-and-how-to-get-into-the-illegally-unusual-tunnels-rer/>



ΠΗΓΕΣ & ΠΕΡΙΓΡΑΦΕΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

<a href="#">.001</a> CHAMBER STATION	<a href="http://www.standard.co.uk">www.standard.co.uk</a>
<a href="#">.002</a> Ο ΚΑΤΩ ΚΟΣΜΟΣ ΤΗΣ ΜΥΘΟΛΟΓΙΑΣ	<a href="http://www.iellada.gr">www.iellada.gr</a>
<a href="#">.003</a> ΕΞΟΡΥΞΗ ΑΙΜΑΤΙΤΗ	<a href="http://www.stouris.wordpress.com">www.stouris.wordpress.com</a>
<a href="#">.004</a> ΥΠΟΓΕΙΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΛΑΤΡΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΜΑΛΤΑ	<a href="http://www.enviro.gr">www.enviro.gr</a>
<a href="#">.005</a> ΚΑΤΑΚΟΜΒΕΣ	<a href="http://www.toptraveller.gr">www.toptraveller.gr</a>
<a href="#">.006</a> ΥΠΟΓΕΙΕΣ ΠΟΛΕΙΣ	<a href="http://www.touristorama.com">www.touristorama.com</a>
<a href="#">.007</a> ΥΠΟΝΟΜΟΙ ΣΤΟ ΠΑΡΙΣΙ	<a href="http://www.travelstyles.gr">www.travelstyles.gr</a>
<a href="#">.008</a> BAKER STREET STATIO - LONDON 1863	<a href="http://www.thesun.co.uk">www.thesun.co.uk</a>
<a href="#">.009</a> CATACOMPS OF PARIS	<a href="http://www.citywonder.com">www.citywonder.com</a>
<a href="#">.010</a> CATACOMPS OF PARIS	<a href="http://www.headout.com">www.headout.com</a>
<a href="#">.011</a> ΧΑΡΤΗΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΚΟΜΒΩΝ ΤΗΣ ΡΩΜΗΣ	<a href="http://www.projectGutenberg.com">www.projectGutenberg.com</a>
<a href="#">.012</a> ΚΑΤΑΚΟΜΒΕΣ ΣΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑ	<a href="http://www.tripSavvy.com">www.tripSavvy.com</a>
<a href="#">.013</a> ΥΠΟΓΕΙΑ ΠΟΛΗ DERINKUYU	<a href="http://www.historicmysteries.com">www.historicmysteries.com</a>
<a href="#">.014</a> INSIDE UNDERGROUND DERINKUYU	<a href="http://www.vintag.es">www.vintag.es</a>
<a href="#">.015</a> ΥΠΟΓΕΙΑ ΝΑΠΟΛΗ	<a href="http://www.atlasobscura.com">www.atlasobscura.com</a>
<a href="#">.016</a> ΣΥΣΤΗΜΑ ΥΠΟΝΟΜΩΝ ΣΤΟ ΠΑΡΙΣΙ	<a href="http://www.ststworld.com">www.ststworld.com</a>
<a href="#">.017</a> ΣΥΣΤΗΜΑ ΥΠΟΝΟΜΩΝ ΣΤΟ ΠΑΡΙΣΙ	<a href="http://www.nomadicmatt.com">www.nomadicmatt.com</a>
<a href="#">.018</a> FYODOR DOSTOYEVSKY	<a href="http://www.netakias.com">www.netakias.com</a>
<a href="#">.019</a> GIOVANNI BATTISTA PIRANESI	<a href="http://www.italianways.com">www.italianways.com</a>
<a href="#">.020</a> METROPOLIS - THE MOVIE	<a href="http://www.tvtropes.org">www.tvtropes.org</a>
<a href="#">.021</a> METROPOLIS FILM - ΠΑΝΩ ΠΟΛΗ	<a href="http://www.varsity.co.uk">www.varsity.co.uk</a>
<a href="#">.022</a> METROPOLIS FILM - ΚΑΤΩ ΠΟΛΗ	<a href="http://www.1428elm.com">www.1428elm.com</a>
<a href="#">.023</a> TIMELAPSE PHOTOGRAPHY - CHAMBER STATION	<i>photographer Brad Bang</i>
<a href="#">.024</a> SUBWAY STATION - NYC	<i>photographer Andre Benz</i>
<a href="#">.025</a> HISTORY OF LONDON UNDERGROUND	<a href="http://en.wikipedia.org">en.wikipedia.org</a>
<a href="#">.026</a> LONDON PADDINGTON STATION	<a href="http://www.networkrail.co.uk">www.networkrail.co.uk</a>
<a href="#">.027</a> KINGS CROSS STATION	<a href="http://www.arup.com">www.arup.com</a>
<a href="#">.028</a> ΛΟΝΔΙΝΟ - ΗΜΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	<a href="http://www.lawlesscapture.com">www.lawlesscapture.com</a>
<a href="#">.029</a> SPUI SOUTERRAIN - ΧΑΓΗ - OMA REM KOOLHAS	<a href="http://www.iwan.com">www.iwan.com</a>
<a href="#">.030</a> SPUI STATION - ΕΙΣΟΔΟΣ	<a href="http://www.skyscapercity.com">www.skyscapercity.com</a>
<a href="#">.031</a> SPUI STATION - ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΤΟΜΗ	<i>Lu Tingying</i>

ΠΗΓΕΣ & ΠΕΡΙΓΡΑΦΕΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

<a href="#">.032</a> GROTE MARKT STATION - ΧΑΓΗ	<a href="http://www.indeburt.nl">www.indeburt.nl</a>
<a href="#">.033</a> TUNNEL IN SPUI STATION	<a href="http://www.flickr.com">www.flickr.com</a>
<a href="#">.034</a> MEXICO SITY METRO	<a href="http://www.businessinsider.com">www.businessinsider.com</a>
<a href="#">.035</a> MEXICO SITY METRO	<a href="http://www.businessinsider.com">www.businessinsider.com</a>
<a href="#">.036</a> MEXICO SITY METRO	<a href="http://www.businessinsider.com">www.businessinsider.com</a>
<a href="#">.037</a> BERLIN U-BAHN SYSTEM	<a href="http://www.iamxpat.de">www.iamxpat.de</a>
<a href="#">.038</a> BERLIN U-BAHN - ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΤΟΜΗ	<i>Lu Tingying</i>
<a href="#">.039</a> JING'AN TEMPLE METRO STATION - LINE2	<a href="http://en.wikipedia.org">en.wikipedia.org</a>
<a href="#">.040</a> JING'AN TEMPLE STATION - ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΤΟΜΗ	<i>Lu Tingying</i>
<a href="#">.041</a> JING'AN TEMPLE STATION - SHANGHAI	<i>Lu Tingying</i>
<a href="#">.042</a> MUNCHEN U-BAHN	<a href="http://www.railway-technology.com">www.railway-technology.com</a>
<a href="#">.043</a> MUNCHEN U-BAHN	<a href="http://www.railway-technology.com">www.railway-technology.com</a>
<a href="#">.044</a> OLYMBIA - EINKAUFSZENTRUM STATION	<a href="http://en.wikipedia.org">en.wikipedia.org</a>
<a href="#">.045</a> HEIMERANPLATZ - MUNCHEN U-BAHN	<a href="http://www.grandflanerie.com">www.grandflanerie.com</a>
<a href="#">.046</a> AM HART STATION - MUNCHEN U-BAHN	<a href="http://www.grandflanerie.com">www.grandflanerie.com</a>
<a href="#">.047</a> WESTFRIEDHOF STATION - MUNCHEN U-BAHN	<a href="http://www.grandflanerie.com">www.grandflanerie.com</a>
<a href="#">.048</a> BILBAO METRO - FOSTER + PARTNERS	<a href="http://www.arch2o.com">www.arch2o.com</a>
<a href="#">.049</a> ΤΕΧΝΙΚΗ FOSTERITOS	<a href="http://www.archscape.com">www.archscape.com</a>
<a href="#">.050</a> ΕΙΣΟΔΟΣ ΜΕΤΡΟ BILBAO - FOSTERITOS	<a href="http://www.flickr.com">www.flickr.com</a>
<a href="#">.051</a> ΕΙΣΟΔΟΣ ΜΕΤΡΟ BILBAO - FOSTERITOS	<a href="http://www.arch2o.com">www.arch2o.com</a>
<a href="#">.052</a> PRAGUE METRO	<a href="http://www.yomadic.com">www.yomadic.com</a>
<a href="#">.053</a> PRAGUE METRO	<a href="http://www.yomadic.com">www.yomadic.com</a>
<a href="#">.054</a> DRASSANES METRO STATION - ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ	<a href="http://www.thebeautyoftransport.com">www.thebeautyoftransport.com</a>
<a href="#">.055</a> DRASSANES METRO STATION - ΕΙΣΟΔΟΣ	<a href="http://www.pinterest.com">www.pinterest.com</a>
<a href="#">.056</a> DRASSANES METRO STATION - ΕΙΣΟΔΟΣ	<a href="http://www.bigcitiesbrightlights.wordpress.com">www.bigcitiesbrightlights.wordpress.com</a>
<a href="#">.057</a> CHICAGO METRO - GRANDE STATION	<a href="http://www.timeout.com">www.timeout.com</a>
<a href="#">.058</a> CHICAGO METRO - GRANDE STATION	<a href="http://en.wikimedia.org">en.wikimedia.org</a>
<a href="#">.059</a> ROOSVELT STATION - CHICAGO	<a href="http://www.forgottenchicago.com">www.forgottenchicago.com</a>
<a href="#">.060</a> STOCKHOLM METRO STATION - SOLNA CENTRUM STATION	<a href="http://www.hangluggageonly.co.uk">www.hangluggageonly.co.uk</a>
<a href="#">.061</a> T-CENTRALEN STATION - STOCKHOLM	<a href="http://www.hangluggageonly.co.uk">www.hangluggageonly.co.uk</a>
<a href="#">.062</a> STADION STATION - STOCKHOLM	<a href="http://www.hangluggageonly.co.uk">www.hangluggageonly.co.uk</a>



ΠΗΓΕΣ & ΠΕΡΙΓΡΑΦΕΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

<a href="#">.063</a>	TENSTA STATION - STOCKHOL	<a href="http://www.handluggageonly.co.uk">www.handluggageonly.co.uk</a>
<a href="#">.064</a>	TENSTA STATION - STOCKHOLM	<a href="http://www.handluggageonly.co.uk">www.handluggageonly.co.uk</a>
<a href="#">.065</a>	TENSTA STATION - STOCKHOLM	<a href="http://www.handluggageonly.co.uk">www.handluggageonly.co.uk</a>
<a href="#">.066</a>	TENSTA STATION - STOCKHOLM	<a href="http://www.handluggageonly.co.uk">www.handluggageonly.co.uk</a>
<a href="#">.067</a>	MUSEUM METRO STATION - TORONTO	<a href="http://en.wikipedia.org">en.wikipedia.org</a>
<a href="#">.068</a>	TORONTO MUSEUM METRO STATION	<a href="http://www.torontosavvy.com">www.torontosavvy.com</a>
<a href="#">.069</a>	TORONTO MUSEUM METRO STATION	<a href="http://www.torontosavvy.com">www.torontosavvy.com</a>
<a href="#">.070</a>	MAYAKOVSKAYA METRO STATION - ΜΟΣΧΑ	<a href="http://en.wikipedia.org">en.wikipedia.org</a>
<a href="#">.071</a>	KOMSOMOLSKAYA METRO STATION - ΜΟΣΧΑ	<a href="http://www.flickr.com">www.flickr.com</a>
<a href="#">.072</a>	ΤΟ METRO ΤΗΣ ΜΟΣΧΑΣ ΩΣ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΣΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟ	<a href="http://www.alamy.com">www.alamy.com</a>
<a href="#">.073</a>	ARBATSKAYA METRO STATION - ΜΟΣΧΑ	<a href="http://www.culturetrip.com">www.culturetrip.com</a>
<a href="#">.074</a>	VORBYORY STATION - ΜΟΣΧΑ	<a href="http://en.wikipedia.org">en.wikipedia.org</a>
<a href="#">.075</a>	SLAVYANSKY BULVAR METRO STATION - ΜΟΣΧΑ	<a href="http://www.mos.ru">www.mos.ru</a>
<a href="#">.076</a>	ULITSA AKADEMIKA YANGELYA STATION - 2000	<a href="http://www.mos.ru">www.mos.ru</a>
<a href="#">.077</a>	KUZNETSKY MOST STATION - ΜΟΣΧΑ	<a href="http://www.mos.ru">www.mos.ru</a>
<a href="#">.078</a>	BUTYRSKAYA METRO STATION - ΜΟΣΧΑ	<a href="http://www.mos.ru">www.mos.ru</a>
<a href="#">.079</a>	SINJUKU METRO STATION - TOKYO	<a href="http://www.matcha-jp.com">www.matcha-jp.com</a>
<a href="#">.080</a>	SINJUKU METRO STATION - ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΤΟΜΗ	<a href="#">Lu Tingying</a>
<a href="#">.081</a>	SINJUKU METRO STATION - ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ	<a href="http://www.japanvisiton.com">www.japanvisiton.com</a>
<a href="#">.082</a>	SINJUKU METRO STATION - ΝΟΤΙΑ ΕΞΟΔΟΣ	<a href="http://www.japanvisitor.com">www.japanvisitor.com</a>
<a href="#">.083</a>	SINJUKU METRO STATION - BIRD EYE VIEW	<a href="http://en.wikipedia.org">en.wikipedia.org</a>
<a href="#">.084</a>	LONDON TUBE	<a href="#">photographer Mona Eendra</a>
<a href="#">.085</a>	ΔΙΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟΙ ΧΑΡΤΕΣ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ	<a href="http://www.bbc.co.uk">www.bbc.co.uk</a>
<a href="#">.086</a>	ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΣΤΑΣΕΩΝ - ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΣΚΙΤΣΟ	<a href="http://www.humantransit.com">www.humantransit.com</a>
<a href="#">.087</a>	ΔΙΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ - ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	<a href="http://www.mingmag.com">www.mingmag.com</a>
<a href="#">.088</a>	ΔΙΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ - ΒΟΣΤΩΝΗ	<a href="http://en.wikipedia.org">en.wikipedia.org</a>
<a href="#">.089</a>	ΔΙΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ - ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	<a href="http://www.transitmaps.net">www.transitmaps.net</a>
<a href="#">.090</a>	ΛΟΓΟΤΥΠΟ LONDON TUBE	<a href="http://en.wikipedia.org">en.wikipedia.org</a>
<a href="#">.091</a>	ΛΟΓΟΤΥΠΟ SHANGHAI METRO	<a href="http://en.wikipedia.org">en.wikipedia.org</a>
<a href="#">.092</a>	ΛΟΓΟΤΥΠΟ LOS ANGELES METRO	<a href="http://www.pinterest.com">www.pinterest.com</a>
<a href="#">.093</a> <a href="#">&amp;.094</a>	ΛΟΓΟΤΥΠΟ SOUTH KOREA METRO	<a href="http://en.wikipedia.com">en.wikipedia.com</a>

ΠΗΓΕΣ & ΠΕΡΙΓΡΑΦΕΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

<a href="#">.095</a>	NON PLACES - METRO	<a href="http://www.monovisionsawards.com">www.monovisionsawards.com</a>
<a href="#">.096</a>	NON PLACES - METRO	<a href="http://www.monovisionsawards.com">www.monovisionsawards.com</a>
<a href="#">.097</a>	MANHATTAN - NEW YORK	<a href="#">photographer Carol Folsher</a>
<a href="#">.098</a>	PANOPTICON	<a href="#">The New York Times</a>
<a href="#">.099</a>	TRAIN IN NEW YORK SUBWAY	<a href="#">photographer Jodie Walton</a>
<a href="#">.100</a>	MANHATTAN NEW YORK SUBWAYS	<a href="#">photographer Antoni di Caterina</a>
<a href="#">.101</a>	GRAND CENTRAL TERMINAL	<a href="#">photographer Victor Rodriguez</a>
<a href="#">.102</a>	GRAND CENTRAL TERMINAL	<a href="#">photographer Lerone Pieters</a>
<a href="#">.103</a>	GRAND CENTRAL TERMINAL	<a href="#">photographer Manuel Lardizabal</a>
<a href="#">.104</a>	STOCKWELL STATION - LONDON	<a href="#">photographer Luke Stackpoole</a>
<a href="#">.105</a>	GRAND CENTRAL TERMINAL	<a href="#">photographer Manul Lardizabal</a>
<a href="#">.106</a>	MONTREAL METRO STATION - "DOWN THIS WAY" - FREDERIC LEBLANC	<a href="http://www.hiveminer.com">www.hiveminer.com</a>
<a href="#">.107</a>	LONDON TUBE	<a href="#">photographer Arthur Edelman</a>
<a href="#">.108</a>	SINGAPORE METRO	<a href="#">photographer Thor Alvis</a>
	MOVIE : THE FRENCH CONNECTION	
<a href="#">.109</a>	THE FRENCH CONNECTION - FILM POSTER	<a href="http://www.mauvais-genres.com">www.mauvais-genres.com</a>
<a href="#">.110</a>	ΤΟ ΒΑΓΟΝΙ ΚΑΤΑΔΙΩΞΗΣ ΤΟΥ ΔΡΑΣΤΗ	<a href="http://www.movie-locations.com">www.movie-locations.com</a>
<a href="#">.111</a>	ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΤΟΝ ΣΤΑΘΜΟ "62 STREET STATION"	<a href="http://www.movie-locations.com">www.movie-locations.com</a>
<a href="#">.112</a>	ΕΞΟΔΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΑΘΜΟ "62 STREET STATION"	<a href="http://www.movie-locations.com">www.movie-locations.com</a>
<a href="#">.113</a>	Η ΚΑΤΑΔΙΩΞΗ - 62 STREET STATION	<a href="http://www.ascmag.com">www.ascmag.com</a>
	MOVIE : THE WARRIORS	
<a href="#">.114</a>	THE WARRIORS - FILM POSTER	<a href="http://www.riotheatre.ca">www.riotheatre.ca</a>
<a href="#">.115</a>	ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΤΟ NYC SUBWAY	<a href="#">στιγμιότυπο από την ταινία</a>
<a href="#">.116</a>	ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΗΝ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ	<a href="#">στιγμιότυπο από την ταινία</a>
<a href="#">.117</a>	Ο ΦΕΡΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΤΙΣ ΣΗΡΑΓΓΕΣ	<a href="#">στιγμιότυπο από την ταινία</a>
<a href="#">.118</a>	ΕΠΙΒΑΣΗ ΣΤΟ ΒΑΓΟΝΙ	<a href="#">στιγμιότυπο από την ταινία</a>
<a href="#">.119</a>	Ο ΦΕΡΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΤΙΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΕΣ	<a href="#">στιγμιότυπο από την ταινία</a>
<a href="#">.120</a>	Ο ΦΕΡΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΤΙΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΕΣ	<a href="#">στιγμιότυπο από την ταινία</a>
<a href="#">.121</a>	ΑΝΑΜΟΝΗ ΣΤΟ TRENO	<a href="#">στιγμιότυπο από την ταινία</a>
<a href="#">.122</a>	ΞΕΠΑΣΜΑ ΠΡΙΝ ΤΗ "ΜΑΧΗ"	<a href="#">στιγμιότυπο από την ταινία</a>



ΠΗΓΕΣ & ΠΕΡΙΓΡΑΦΕΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

<a href="#">.123</a> ΤΟ ΒΑΓΟΝΙ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.124</a> Ο ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
MOVIE : SKYFALL	
<a href="#">.125</a> SKYFALL - FILM POSTER	<a href="#">en.wikipedia.org</a>
<a href="#">.126</a> ΕΙΣΟΔΟΣ ΤΟΥ BOND ΣΤΗΝ EASTBOURNE PLATFORM	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.127</a> ΩΡΑ ΑΙΧΜΗΣ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.128</a> Ο ΑΓΩΓΟΣ ΔΙΑΦΥΓΗΣ ΤΟΥ SILVA	<a href="#">www.movie-locations.com</a>
<a href="#">.129</a> ΚΛΙΜΑΚΟΣΤΑΣΙΟ	<a href="#">www.movie-locations.com</a>
<a href="#">.130</a> Ο SILVA ΣΤΟ ΚΛΙΜΑΚΟΣΤΑΣΙΟ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.132</a> Η ΣΗΡΑΓΓΑ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.133</a> TEMPLE STATION	<a href="#">www.movie-locations.com</a>
<a href="#">.134</a> BOND CATCHES THE TRAIN - TEMPLE STATION	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.135</a> BOND CATCHES THE TRAIN - TEMPLE STATION	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.136</a> BOND CATCHES THE TRAIN - TEMPLE STATION	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.137</a> BOND CATCHES THE TRAIN - TEMPLE STATION	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.138</a> ΣΚΑΛΑ ΚΑΤΑΔΙΩΞΗΣ - SILVA'S SLIP	<a href="#">www.movie-locations.com</a>
<a href="#">.139</a> ΚΑΤΑΔΙΩΞΗ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.140</a> ΚΑΤΑΔΙΩΞΗ ΚΑΙ ΕΚΡΗΞΗ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.141</a> ΚΑΤΑΔΙΩΞΗ ΚΑΙ ΕΚΡΗΞΗ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.142</a> ΕΞΟΔΟΣ - EMBANKMENT STATION	<a href="#">www.movie-locations.com</a>
MOVIE : LE SAMOURAI	
<a href="#">.143</a> LE SAMOURAI - FILM POSTER	<a href="#">en.wikipedia.org</a>
<a href="#">.144</a> ΕΞΟΔΟΣ - CHATELET METRO STATION	<a href="#">www.movie-locations.com</a>
<a href="#">.145</a> ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ	<a href="#">www.movie-locations.com</a>
<a href="#">.146</a> ΑΝΑΜΟΝΗ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.147</a> ΔΙΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.148</a> ΕΞΟΔΟΣ ΤΟΥ JEF ΑΠΟ ΤΟΝ ΣΤΑΘΜΟ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.149</a> ΓΥΝΑΙΚΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΕΙ ΤΟΝ JEF	στιγμιότυπο από την ταινία

MOVIE : JOKER	
<a href="#">.150</a> JOKER - FILM POSTER	<a href="#">en.wikipedia.org</a>
<a href="#">.151</a> CLOWN ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ	<a href="#">www.evening-standard.com</a>
<a href="#">.152</a> ΤΡΕΝΟ ΣΤΟ NYC SUBWAY	<a href="#">www.telegraph.com</a>
<a href="#">.153</a> Ο ARTHUR ΚΙΝΕΙΤΑΙ ΣΤΗΝ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ	<a href="#">www.telegraph.com</a>
<a href="#">.154</a> Η ΜΑΣΚΑ	<a href="#">www.abc.net.au</a>
<a href="#">.155</a> ΣΥΜΜΟΡΙΑ ΕΠΙΤΙΘΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ARTHUR	<a href="#">www.abc.net.au</a>
<a href="#">.156</a> Ο ARTHUR ΤΡΕΧΕΙ	<a href="#">www.chilango.com</a>
<a href="#">.157</a> Η ΑΡΡΩΣΤΙΑ ΤΟΥ ARTHUR	<a href="#">www.abc.net.au</a>
'FILM NOIR' MOVIES	
<a href="#">.158</a> WHILE THE CITY SLEEPS - FILM POSTER	<a href="#">en.wikipedia.org</a>
<a href="#">.159</a> NOTORIOUS - FILM POSTER	<a href="#">en.wikipedia.org</a>
<a href="#">.160</a> SHE WALKED BY NIGHT - FILM POSTER	<a href="#">en.wikipedia.org</a>
<a href="#">.161</a> THE NAKED CITY - FILM POSTER	<a href="#">en.wikipedia.org</a>
<a href="#">.162</a> ΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟΣ&ΔΙΑΦΥΓΗ - NYC SUBWAY	<a href="#">photographer Maxime Robert</a>
MOVIE : SPEED	
<a href="#">.163</a> CREEP - FILM POSTER	<a href="#">en.wikipedia.org</a>
<a href="#">.164</a> JUBILEE LINE - CHARING CROSS	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.165</a> Η KATE ΑΠΟΚΟΙΜΑΤΑΙ ΣΤΗΝ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.166</a> ΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟΣ ΣΤΟ ΒΑΓΟΝΙ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.167</a> ΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟΣ - ΧΩΡΟΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.168</a> ΑΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΤΗ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ	<a href="#">www.underground-history.co.uk</a>
<a href="#">.169</a> ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΙΣ ΡΑΓΕΣ ΤΩΝ ΣΗΡΑΓΓΩΝ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.170</a> ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟΝ ΔΙΑΔΡΟΜΟ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.171</a> ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ ΔΙΑΔΡΟΜΟ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.172</a> Η ΓΕΦΥΡΑ	<a href="#">www.underground-history.co.uk</a>
<a href="#">.173</a> Η ΣΗΡΑΓΓΑ	<a href="#">www.underground-history.co.uk</a>
<a href="#">.174</a> ΤΑ ΚΕΛΙΑ	<a href="#">www.ivid.it</a>
<a href="#">.175</a> Η ΑΠΟΘΗΚΗ	<a href="#">www.underground-history.co.uk</a>



ΠΗΓΕΣ & ΠΕΡΙΓΡΑΦΕΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

<a href="#">.176</a> ΘΥΜΑΤΑ ΣΤΗ ΣΗΡΑΓΓΑ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.177</a> Η ΚΑΤΕ ΣΤΗΝ ΑΠΟΘΗΚΗ	στιγμιότυπο από την ταινία
MOVIE : SPEED	
<a href="#">.178</a> SPEED - FILM POSTER	<a href="#">en.wikipedia.org</a>
<a href="#">.179</a> Ο JACK ΣΤΟΝ ΣΤΑΘΜΟ PERSHING SQUARE	<a href="#">www.seeing-stars.com</a>
<a href="#">.180</a> ANNIES - JACK - HOWARD	<a href="#">www.seeing-stars.com</a>
<a href="#">.181</a> Η ΣΗΡΑΓΓΑ ΤΟΥ ΤΡΕΝΟΥ ΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟΥ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.182</a> HOWARD & ANNIE ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΒΑΓΟΝΙ	<a href="#">www.seeing-stars.com</a>
<a href="#">.183</a> ΣΥΝΤΡΙΒΗ ΤΗΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ	<a href="#">www.seeing-stars.com</a>
MOVIE : THE TAKING PELHAM ONE TWO THREE	
<a href="#">.184</a> THE TAKING PALHAM ONE TWO THREE - FILM POSTER	<a href="#">www.imbd.com</a>
<a href="#">.185</a> ΟΙ ΠΑΓΙΔΕΥΜΕΝΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ - PELHAM BAY LINE	<a href="#">www.simbasible.com</a>
<a href="#">.186</a> ΔΥΟ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΕΣ	<a href="#">www.film-forum.org</a>
<a href="#">.187</a> ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΗΜΕΝΗ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ	<a href="#">www.simbasible.com</a>
MOVIE : SUBWAYSTORIES : TALES FROM THE UNDER-GROUND	
<a href="#">.188</a> SUBWAYSTORIES - FILM POSTER	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.189</a> Η FERN ΣΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.190</a> Η FERN ΣΤΗΝ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.191</a> Η FERN ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΒΑΓΟΝΙ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.192</a> ΕΞΟΔΟΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.193</a> ΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΗ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.194</a> ΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΗ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.195</a> ΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΗ	στιγμιότυπο από την ταινία
MOVIE : MOEBIUS	
<a href="#">.196</a> ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΑΥΜΑ	<a href="#">en.wikipedia.org</a>
<a href="#">.197</a> MOEBIUS - FILM POSTER	<a href="#">www.imdb.com</a>

<a href="#">.198</a> Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΜΟΕΒΙΟΥΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.199</a> Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΜΟΕΒΙΟΥΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.200</a> Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΜΟΕΒΙΟΥΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.201</a> Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΜΟΕΒΙΟΥΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.202</a> Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΜΟΕΒΙΟΥΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.203</a> Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΜΟΕΒΙΟΥΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.204</a> Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΜΟΕΒΙΟΥΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.205</a> Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΜΟΕΒΙΟΥΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.206</a> Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΜΟΕΒΙΟΥΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.207</a> Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΜΟΕΒΙΟΥΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.208</a> Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΜΟΕΒΙΟΥΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.209</a> Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΜΟΕΒΙΟΥΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.210</a> Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΜΟΕΒΙΟΥΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
<a href="#">.211</a> ALTER EGO - BAKER STREET STATION	photographer Patrick Robert Doyle
<a href="#">.212</a> PRINCE STREET STATION - NYC SUBWAY	photographer Lerone Pieters
MOVIE : SUBWAY	
<a href="#">.213</a> CREEP - FILM POSTER	<a href="#">en.wikipedia.org</a>
<a href="#">.214</a> Ο ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΣ ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΙΟΥ	<a href="#">www.screengrapsaz.wordpress.com</a>
<a href="#">.215</a> Ο ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΣ ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΙΟΥ	<a href="#">www.screengrapsaz.wordpress.com</a>
<a href="#">.216</a> Ο ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΣ ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΙΟΥ	<a href="#">www.screengrapsaz.wordpress.com</a>
<a href="#">.217</a> Ο ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΣ ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΙΟΥ	<a href="#">www.screengrapsaz.wordpress.com</a>
<a href="#">.218</a> Ο ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΣ ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΙΟΥ	<a href="#">www.screengrapsaz.wordpress.com</a>
<a href="#">.219</a> Ο ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΣ ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΙΟΥ	<a href="#">www.screengrapsaz.wordpress.com</a>
<a href="#">.220</a> Ο ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΣ ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΙΟΥ	<a href="#">www.screengrapsaz.wordpress.com</a>
<a href="#">.221</a> Ο ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΣ ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΙΟΥ	<a href="#">www.screengrapsaz.wordpress.com</a>
<a href="#">.222</a> Ο ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΣ ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΙΟΥ	<a href="#">www.screengrapsaz.wordpress.com</a>
<a href="#">.223</a> Ο ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΣ ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΙΟΥ	<a href="#">www.screengrapsaz.wordpress.com</a>
<a href="#">.224</a> Ο ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΣ ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΙΟΥ	<a href="#">www.screengrapsaz.wordpress.com</a>



ΦΙΛΜΟΓΡΑΦΙΑ

ΟΙ ΤΑΙΝΙΕΣ ΠΑΡΑΘΕΤΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΣΕΙΡΑ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ

MOVIE : LES AMANTS DU PONT-NEUF		
.225	LES AMANTS DU PONT-NEUF - FILM POSTER	www.imdb.com
.226	STRASBOURG ST DENIS METRO - ΕΞΟΔΟΣ	www.cinematellevisionmusic.wordpress.com
.227	Η MICHELE ΣΤΗΝ ΕΙΣΟΔΟ ΤΟΥ METRO	www.cinematellevisionmusic.wordpress.com
.228	Η MICHELE ΣΤΗΝ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ	www.cinematellevisionmusic.wordpress.com
.229	MICHELE & ALEX	www.cinematellevisionmusic.wordpress.com
.230	MICHELE & ALEX ΣΤΗΝ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ PONT-NEUF	www.cinematellevisionmusic.wordpress.com
.231	Ο ALEX ΣΤΟ ΔΙΑΔΡΟΜΟ ΜΕ ΤΙΣ ΑΦΙΣΕΣ ΑΓΝΟΟΥΜΕΝΩΝ	www.cinematellevisionmusic.wordpress.com
.232	Ο ALEX ΒΑΖΕΙ ΦΩΤΙΑ ΣΤΙΣ ΑΦΙΣΕΣ ΑΓΝΟΟΥΜΕΝΩΝ	www.cinematellevisionmusic.wordpress.com
MOVIE : KONTROLL		
.233	KONTROLL - FILM POSTER	www.imbd.com
.234	Ο ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ METRO ΤΗΣ ΒΟΥΔΑΠΕΣΤΗΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
.235	Ο ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ METRO ΤΗΣ ΒΟΥΔΑΠΕΣΤΗΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
.236	Ο ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ METRO ΤΗΣ ΒΟΥΔΑΠΕΣΤΗΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
.237	Ο ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ METRO ΤΗΣ ΒΟΥΔΑΠΕΣΤΗΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
.238	Ο ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ METRO ΤΗΣ ΒΟΥΔΑΠΕΣΤΗΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
.239	Ο ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ METRO ΤΗΣ ΒΟΥΔΑΠΕΣΤΗΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
.240	Ο ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ METRO ΤΗΣ ΒΟΥΔΑΠΕΣΤΗΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
.241	Ο ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ METRO ΤΗΣ ΒΟΥΔΑΠΕΣΤΗΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
.242	Ο ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ METRO ΤΗΣ ΒΟΥΔΑΠΕΣΤΗΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
.243	Ο ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ METRO ΤΗΣ ΒΟΥΔΑΠΕΣΤΗΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
.244	Ο ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ METRO ΤΗΣ ΒΟΥΔΑΠΕΣΤΗΣ	στιγμιότυπο από την ταινία
.245	Ο ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ METRO ΤΗΣ ΒΟΥΔΑΠΕΣΤΗΣ	στιγμιότυπο από την ταινία

<b>THE FRENCH CONNECTION</b>		9 Οκτωβρίου 1971
ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: William Friedkin ΕΙΔΟΣ : ταινία δράσης, έγκλημα, δράμα ΠΛΟΚΗ : Ενα ζευγάρι αστυνομικών της Νέας Υόρκης στο Γραφείο Ναρκωτικών πέφτει πάνω σε μια εργασία λαθρεμπορίου ναρκωτικών με γαλλική σύνδεση		
<b>THE WARRIORS</b>		9 Φεβρουαρίου 1979
ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Walter Hill ΕΙΔΟΣ : ταινία δράσης, έγκλημα, thriller ΠΛΟΚΗ :Στο εγγύς μέλλον, ένας χαρισματικός ηγέτης καλεί τις συμμορίες του δρόμου της Νέας Υόρκης σε μια προσπάθεια να το αναλάβει. Όταν σκοτωθεί, οι Πολεμιστές κατηγορούνται κατηγορηματικά και τώρα πρέπει να πολεμήσουν στο σπίτι τους, ενώ κάθε άλλη συμμορία τις κυνηγάει.		
<b>SKYFALL</b>		9 Νοεμβρίου 2012
ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Sam Mendes ΕΙΔΟΣ : ταινία δράσης, περιπέτεια, thriller ΠΛΟΚΗ :Η αφοσίωση του Μπόντ στην Μ είναι δοκιμασμένη όταν το παρελθόν της επιστρέψει για να τον στοιχειώσει. Όταν το MI6 έρθει υπό επίθεση, το 007 πρέπει να εντοπίσει και να καταστρέψει την απειλή, ανεξάρτητα από το πόσο προσωπικό είναι το κόστος.		
<b>LE SAMOURAI</b>		25 Οκτωβρίου 1967
ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Jean Pierre Melville ΕΙΔΟΣ : έγκλημα, μυστήριο, δράμα ΠΛΟΚΗ : Μετά από τη στιγμή που ο επαγγελματίας hitman Jef Costello θεωρείται από τους μάρτυρες οι προσπάθειές του να προσφέρει στον εαυτό του ένα άλλοθι τον οδηγεί σε προβλήματα.		
<b>JOKER</b>		4 Οκτωβρίου 2019
ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Todd Phillips ΕΙΔΟΣ : thriller, έγκλημα, κοινωνικό δράμα ΠΛΟΚΗ : Στο Gotham City, ο ψυχικά διαταραγμένος κωμικός Arthur Fleck αγνοείται και κακομεταχειρίζεται από την κοινωνία. Στη συνέχεια ξεκινάει μια πτωτική σπείρα επανάστασης και αιματηρό έγκλημα. Αυτό το μονοπάτι τον φέρνει πρόσωπο με πρόσωπο με το alter-εγώ του: “Ο Τζόκερ”.		
<b>WHILE THE CITY SLEEPS</b>		9 Οκτωβρίου 1971
ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Fritz Lang ΕΙΔΟΣ : film-noir ΠΛΟΚΗ : Ενας σειριακός δολοφόνος σκοτώνει όμορφες γυναίκες στη Νέα Υόρκη και ο νέος ιδιοκτήτης μιας εταιρίας μέσων ενημέρωσης προσφέρει υψηλόβαθμη δουλειά στο πρώτο από τα ανώτερα στελέχη του, τα οποία μπορούν να πάρουν τα πρώτα κονδύλια στην υπόθεση.		
<b>THE NAKED CITY</b>		4 Μαρτίου 1948
ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Jules Dassin ΕΙΔΟΣ : film-noir ΠΛΟΚΗ : Δύο αστυνομικοί της Νέας Υόρκης διερευνούν το θάνατο μιας ελκυστικής νεαρής γυναίκας. Η φαινομενική αυτοκτονία αποδεικνύεται δολοφονία.		



ΤΟ METRO ΣΤΟΝ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟ	
ΦΙΛΜΟΓΡΑΦΙΑ	
ΟΙ ΤΑΙΝΙΕΣ ΠΑΡΑΘΕΤΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΣΕΙΡΑ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ	
<b>NOTORIOUS</b>	6 Σεπτεμβρίου 1946
ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Alfred Hltckock ΕΙΔΟΣ : film-noir ΠΛΟΚΗ : Μια γυναίκα καλείται να κατασκοπεύει μια ομάδα φίλων Ναζί στη Νότια Αμερική. Πόσο μακριά θα πρέπει να πάει να επιβαρύνει τον εαυτό τους μαζί τους;	
<b>HE WALKED BY NIGHT</b>	10 Μαΐου 1949
ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Alfred L. Werker & Anthony Mann ΕΙΔΟΣ : film-noir ΠΛΟΚΗ :Αυτό το κομμάτι ταινίας-νουάρ, που λέγεται σε ημι-ντοκιμαντέρ στυλ, ακολουθεί την αστυνομία για το κυνήγι ενός επιπόλαιου εγκληματία που πυροβολεί και σκοτώνει έναν αστυνομικό.	
<b>CREEP</b>	28 Ιανουαρίου 2005
ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Christopher Smith ΕΙΔΟΣ : ταινία τρόμου, thriller, δράμα ΠΛΟΚΗ :Παγιδευμένη σε σταθμό του μετρό του Λονδίνου, μια γυναίκα που ακολουθείται από έναν δυνητικό και ψυχοπαθή εισβολέα, κατευθύνεται στον άγνωστο λαβύρινθο των σηράγγων κάτω από τους δρόμους της πόλης.	
<b>SPEED</b>	10 Ιουνίου 1994
ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Jan de Bont ΕΙΔΟΣ : thriller. έγκλημα, δράση ΠΛΟΚΗ : Ένας νεαρός αστυνομικός πρέπει να αποτρέψει την έκρηξη μιας βόμβας σε ένα αστικό λεωφορείο διατηρώντας την ταχύτητά του πάνω από 50 μίλια / ώρα.	
<b>TAKING PELHAM ONETWOTHREE</b>	14 Νοεμβρίου 1974
ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Joseph Sergeant ΕΙΔΟΣ : thriller, έγκλημα, δράση ΠΛΟΚΗ : Στη Νέα Υόρκη, ένοπλοι άντρες κατακλύζουν ένα αυτοκίνητο του μετρό και ζητούν λύτρα για τους επιβάτες. Ακόμη και αν πληρώνονται, πώς θα μπορούσαν να ξεφύγουν;	
<b>SUBWAYSTORIES</b> <b>"FERN'S HEART OF DARKNESS"</b>	17 Αυγούστου 1997
ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Bob Balaban ΕΙΔΟΣ : κοινωνικό δράμα ΠΛΟΚΗ : Η τουρίστρια Fern McDermott πέφτει θύμα της δικής της απροσεξίας στα πλαίσια της προστασίας της και παγιδεύεται σε μια περιστρεφόμενη πύλη για μια ολόκληρη νύχτα.	

Ψυχολογικές & ψυχαναλυτικές καταστάσεις στην χωρική εμπειρία του metro	
ΦΙΛΜΟΓΡΑΦΙΑ	
ΟΙ ΤΑΙΝΙΕΣ ΠΑΡΑΘΕΤΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΣΕΙΡΑ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ	
<b>MOEBIUS</b>	17 Οκτωβρίου 1996
ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Gustavo Mosquera ΕΙΔΟΣ : ταινία επιστημονικής φαντασίας, thriller, μυστήριο ΠΛΟΚΗ :Ενα τρένο στο σύστημα του μετρό του Μπουένος Αιρες εξαφανίζεται ξαφνικά.	
<b>SUBWAY</b>	6 Νοεμβρίου 1985
ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Luc Besson ΕΙΔΟΣ : thriller ΠΛΟΚΗ :Σχετικά με τον αυτοσχεδιασμό μιας διάρρηξης σε ένα σκιερό σπίτι μεγιστάνας, ο Φρεντς καταφεύγει στο ισχίο και το σουρεαλιστικό σύμπαν του Μετρό του Παρισιού και συναντά τους πολυάριθμους κατοίκους του, τους μπράβους του μεγιστάνα και την απογοητευμένη νεαρή σύζυγό του.	
<b>LES AMANTS DU PONT-NEUF</b>	2 Ιουλίου 1999
ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Leos Carax ΕΙΔΟΣ : κοινωνικό δράμα, ρομάντζο ΠΛΟΚΗ :Ο Alex, ο οποίος είναι άστεγος και εθισμένος στο αλκοόλ, και η Michèle, που χάνει την όρασή της, διαμορφώνουν μια σχέση ενώ κοιμούνται τραχιά στη γέφυρα Pont-Neuf του Παρισιού.	
<b>KONTROLL</b>	20 Νοεμβρίου 2003
ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Nimrod Antal ΕΙΔΟΣ : έγκλημα, δράμα, κωμωδία ΠΛΟΚΗ : Μια ιστορία για έναν παράξενο νεαρό άνδρα, τον Bulcsú και τους συναδέλφους επιθεωρητές στην ομάδα του, οι οποίοι όλοι ανεξαιρέτως είναι συμπαθητικοί χαρακτήρες, μια αντίπαλη ομάδα επιθεώρησης εισιτηρίων, αγώνες κατά μήκος των διαδρομών - και μια ιστορία για την αγάπη.	
* ΠΗΓΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΤΑΙΝΙΩΝ : WWW.IMDB.COM	



## ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ & ΣΥΓΓΡΑΦΕΙΣ - ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ALVARO SIZA

The Function of Beauty, 2014 | Having a Cigarette, 2016 | The Measure of the West: A Representation of Travel, 2018 | Des mots de rien du tout, 2002 | Design Process. Quinta do Bom Sucesso Housing Project (English, Japanese and Portuguese) by Ren Ito (2000-01-01), 2014 | Architectural Guide - Built Projects, 2019

### KEVIN LYNCH

The Image of the City (Harvard-MIT Joint Center for Urban Studies Series), 1964 | Good City Form (The MIT Press), 1984 | The technique of site planning, 1960 | The Road to Deal Pier: The Undiplomatic Memoirs of a British Diplomat, 2019 | The View from the Road, 1964 | City Sense and City Design: Writings and Projects of Kevin Lynch (The MIT Press), 1995 | What Time is This Place?, 1973

### RICHARD SENNETT

Building and Dwelling: Ethics for the City, 2016 | The Craftsman, 2009 | Together: The Rituals, Pleasures and Politics of Cooperation, 2013 | The Fall of Public Man, 2003 | The Corrosion of Character: The Personal Consequences of Work in the New Capitalism, 1999 | The Culture of the New Capitalism (Castle Lecture Series in Ethics, Politics & Economics), 2007 | The art of making cities (Discussion paper), 2000 | The Foreigner: Two Essays on Exile, 2017 | Flesh and Stone: The Body and the City in Western Civilization, 1996

### CHRISTOPHER ALEXANDER

A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction (Center for Environmental Structure Series), 1978 | The Timeless Way of Building (Center for Environmental Structure Series), 1980 | Notes on the Synthesis of Form (Harvard Paperbacks), 1974 | Process of Creating Life: The Nature of Order, Book 2: Bk. 2, 2004 | The Phenomenon of Life: The Nature of Order, Book 1, 2004 | 390 requirements for the rapid transit station, 1964 | People rebuilding Berkeley: The self-creating life of neighbourhoods, 1974

### TADAO ANDO

Ando. Complete Works 1975-Today. 2019 Edition, 2019 | Tadao Ando: Endeavours, 2019 | Tadao Ando: Conversations with Students, 2012 | Tadao Ando: The Colours of Light Volume 1, 2018 | Super Potato Design: The Complete Works of Takashi Sugimoto - Japan's Leading Interior Designer, 2007 | Tadao Ando: Living in Harmony: New Contemporary Houses, 2019 | Tadao Ando o - Process & Idea (revised And Enlarged Edition), 2018

### REM KOOLHAAS & OMA ARCHITECTS

Rem Koolhaas. Elements of Architecture, 2018 | Small, Medium, Large, Extra-Large, 2002 | Monograph: Rem Koolhaas-OMA, 1996 | OMA/Rem Koolhaas: A Critical Reader from 'Delirious New York' to 'S,M,L,XL', 2019 | Delirious New York: A Retroactive Manifesto for Manhattan, 1994 | Project Japan: Metabolism Talks, 2011 | Junkspace/Running Room, 2013 | Invenciones : Nueva York vs Rem Koolhaas, Bernard Tschumi, Piranesi, 2014 | Sol LeWitt: Between the Lines, 2018 | Oase 94 - Oma the First Decade, 2015 | Grounds and Envelopes: Reshaping Architecture and the Built Environment, 2015 | OMA (DETAIL Special), 2019 | Seattle Public Library - OMA/LMN: Office for Metropolitan Architecture - Rem Koolhaas (Verb Monography) (Verb Monography S.), 2005

### FYODOR DOSTOEVSKY

Crime and Punishment: With selected excerpts from the Notebooks for Crime and Punishment (Wordsworth Classics), 2000 | The Karamazov Brothers (Oxford World's Classics), 2008 | The Gambler, 2018 | Notes From Underground & Other Stories (Wordsworth Classics), 2015

### GMP ARCHITECTS

The World's Most Beautiful Airports, 2016 | Furniture (GMP Architekten von Gerkan, Marg Und Partner) (GMP Architekten von Gerkan, Marg Und Partner S.), 2007 | Villas: Living in Exceptional Locations (GMP Architekten von Gerkan, Marg Und Partner) (GMP Architekten von Gerkan, Marg Und Partner S.), 2005 | From Cape Town to Brasilia: New Stadiums by GMP, 2010 | Transportation Architecture Design: Fengge Kang. Margaret. and partner Architects (Paperback)(Chinese Edition), 2000

### INGO MAURER

Ingo Maurer (Compact Design Portfolio), 2003 | Der Kleine Maurer, 2000 | Ingo Maurer: Designing with Light, 2009 | Provoking Magic: Lighting of Ingo Maurer by Cooper-Hewitt (2008-01-28), 2007 | Ingo Maurer: Light-reaching for the Moon, 2005

## ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ & ΣΥΓΓΡΑΦΕΙΣ - ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### FOSTER + PARTNERS

oster + Partners Portfolio: 1967-2017, 2019 | Foster + Partners: Selected Works, 1900 | [(Foster + Partners: Catalogue)] [By (author) David Jenkins] published on (September, 2008), 2008 | Norman Foster. Talking and Writing, 2017 | Norman Foster: A Global Architecture (Architecture/Design Series), 1999

### PETER H. GIRARD

Heiman, Grover, "Jet Pioneers", 1963, Van Rees Press, NY | Wagner, William, "Ryan, the Aviator", 1971, McGraw-Hill, NY | SD Evening Tribune, April 13, 1957, page A-1, "Vertijet Soars, Flies Level in Full Test" | Carmel Valley News, May 24, 1957 "From Ranch to Ryan"

### PER OLOF ULTVEDT

Pentacle. odile baertling, oyvind fahlstrom, carl frederik reutersward, max walter svanberg et per olof ultvedt. du 18 01 1968 au 31 03 1968

### DANIEL LIBESKIND

Daniel Libeskind: Countersign, 1992 | Daniel Libeskind Radix-Matrix, 1997 | Jewish Museum Berlin (with Helene Binet), 1999 | Daniel Libeskind: The Space of Encounter, 2001 | Daniel Libeskind, 2001 | Breaking Ground, 2004 | Counterpoint, 2008 | In the Unlikeliest of Places: How Nachman Libeskind Survived the Nazis, Gulags, and Soviet Communism, 2014 | Edge of Order, 2018

### VENIAMIN MAKOVSKY

Artists of peoples of the USSR. Biography Dictionary. Volume 1. - Moscow: Iskustvo, 1970 | Artists of peoples of the USSR. Biography Dictionary. Volume 2. - Moscow: Iskustvo, 1972 | Fine Arts of the Leningrad. Exhibition Catalogue. - Leningrad: Khudozhnik RSFSR, 1976 | Anniversary Directory graduates of Saint Petersburg State Academic Institute of Painting, Sculpture, and Architecture named after Ilya Repin, Russian Academy of Arts. 1915 - 2005, 2007

### MARC ADEY

Adey, P. (2006). If mobility is everything then it is nothing: towards a relational politics of (im) mobilities. Mobilities, 1(1), 75-94. | Augé, S., Schmit, P. O., Crutchfield, C. A., Islam, M. T., Harris, D. J., Durand, E., ... & Taulelle, F. (2009). NMR measure of translational diffusion and fractal dimension. Application to molecular mass measurement. The Journal of Physical Chemistry B, 113(7), 1914-1918. | Adey, P. (2004). Surveillance at the airport: surveilling mobility/mobilising surveillance. Environment and Planning A, 36(8), 1365-1380 | Merriman, P. (2012). Mobility, space and culture. Routledge.

### GEORG SIMMEL

Nicolas de Warren, Andrea Staiti (eds.), New Approaches to Neo-Kantianism, Cambridge University Press, 2015, p. 196 | Wellman, Barry. (1988). "Structural Analysis: From Method and Metaphor to Theory and Substance." pp. 19–61 in Social Structures: A Network Approach, Barry Wellman and S. D. Berkowitz (eds.). Cambridge: Cambridge University Press | Die Religion, Frankfurt am Main: Rütten & Loening, 1906 | Grundfragen der Soziologie, Berlin: Göschen, 1917 | Fragmente und Aufsätze aus dem Nachlass, ed G Kantorowicz, München: Drei Masken Verlag, 1923 | Georg Simmel on Individuality and Social Forms (Heritage of Sociology Series), 1973 | Georg Simmel, 1858-1918. A collection of essays, with translations and a bibliography. Edited by K. H. Wolff, etc. With a portrait, 1959 | The Sociology Of Georg Simmel (Kurt H. Wolff), 2011

### GUY AUSTIN

Contemporary French cinema: An introduction, 2008 | Revisiting Star Studies: Cultures, Themes and Methods, 2018 | Stars in Modern French Film (Arnold Publication), 2003 | New Uses of Bourdieu in Film and Media Studies, 2018 | Claude Chabrol (French Film Directors) (French Film Directors Series), 1999 | Bordwell, David; Thompson, Kristin Film History: An Introduction, 2002

### JACQUES SICLIER

La Femme dans le cinéma français, 1959 | Nouvelle Vague? , 1961 | La France de Pétain et son cinéma Henri Veyrier, 1970 | Le Cinema Francais 1. de La Bataille du Rail a La Chinoise 1945-1968, 1990 | INGMAR BERGMAN, 1966 | Guitry, Anthology Du Cinema No 13, 1966 | Un homme Averty (Collection José Artur), 1976 | LA NUEVA OLA., 1962 | Jacques Siclier, La France de Pétain et son cinéma (Paris: Henri Veyrier, 1990.) | Jacques Siclier, La France de Pétain et son cinéma (Paris: Henri Veyrier, 1990.) | Norman King, Abel Gance: a politics of spectacle. (London: BFI, 1984.) p.171. Jean-Pierre Jeancolas, 15 ans des années trente. (Paris: Stock, 1983.)



## ΣΚΗΝΟΘΕΤΕΣ - ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΦΙΛΜΟΓΡΑΦΙΑ

### WILLIAM FRIEDKIN

Good Times, 1967 | The Birthday Party, 1968 | The Night They Raided Minsky's, 1968 | The Boys in the Band, 1968 | The French Connection, 1971 | The Exorcist, 1973 | Sorcerer, 1977 | The Brink's Job, 1978 | Cruising, 1980 | Deal of the Century, 1983 | To Live and Die in L.A., 1985 | Rampage, 1987 | The Guardian, 1990 | Blue Chips, 1994 | Jade, 1995 | Rules of Engagement, 2000 | The Hunted, 2003 | Bug, 2006 | Killer Joe, 2011 | The Devil and Father Amorth, 2010 | Friedkin Uncut, 2018

### WALTER HILL

Hickey & Boggs, 1972 | The Getaway, 1972 | The Mackintosh Man, 1973 | The Thief Who Came to Dinner, 1973 | The Drowning Pool, 1975 | Hard Times, 1975 | Dog and Cat, 1977 | The Driver, 1978 | Alien, 1979 | The Warriors, 1979 | The Long Riders, 1980 | Southern Comfort, 1981 | 48 Hrs., 1982 | Aliens vs. Predator: Requiem, 2007 | Prometheus, 2012 | Bullet to the Head, 2012 | The Assignment, 2016 | Alien: Covenant + Goliath, 2017

### SAM MENDES

American Beauty, 1999 | Road to Perdition, 2002 | Jarhead, 2005 | Revolutionary Road, 2008 | Away We Go, 2009 | Skyfall, 2012 | Spectre, 2015 | 1917, 2019

### JEAN PIERRE MELVILLE

24 heures de la vie d'un clown, 1946 | Les Dames du Bois de Boulogne, 1948 | Le Silence de la mer, 1949 | Les Enfants terribles, 1950 | Orpheus, 1950 | Quatre sans millions!, 1951 | Magnet of Doom, 1963 | Le deuxième souffle, 1966 | Le Samouraï, 1967 | Army of Shadows, 1969 | Le Cercle rouge, 1970 | Un flic, 1972

### TODD PHILLIPS

Road Trip, 2000 | Old School, 2003 | Starsky & Hutch, 2004 | School for Scoundrels, 2006 | Borat, 2006 | The Hangover, 2009 | Due Date, 2010 | War Dogs, 2016 " | Joker, 2019

### CHRISTOPHER SMITH

The 10000th Day (short), 1997 | The Day Grandad Went Blind (short), 1998 | Creep, 2004 | Severance, 2006 | Triangle, 2009 | Black Death, 2010 | Labyrinth (2-part TV miniseries), 2012 | Get Santa, 2014 | Detour, 2016

### JAN DE BONT

Speed, 1994 | Twister, 1996 | Speed 2: Cruise Control, 1997 | The Haunting, 1999 | Lara Croft: Tomb Raider – The Cradle of Life, 2003

### JOSEPH SARGENT

From Here to Eternity, 1953 | Tobruk, 1967 | The Hell with Heroes, 1968 | Colossus: The Forbin Project, 1970 | The Man, 1972 | White Lightning, 1973 | The Taking of Pelham One Two Three , 1974 | The Night That Panicked America, 1975 | MacArthur, 1977 | Manions of America, 1981 | Nightmares, 1983 | Love Is Never Silent, 1985 | Space, 1985 | Jaws: The Revenge, 1987 | The Karen Carpenter Story, 1989 | Mandela and de Klerk, 1998 | The Long Island Incident, 1998 | A Lesson Before Dying, 1999 | Something the Lord Made, 2004 | Warm Springs, 2005 | Sybil, 2007 | Sweet Nothing in My Ear, 2008

### GUSTAVO MOSQUERA

Arden los juegos, 1985 | Lo que vendrá, 1988 | Moebius, 1996 | The Plague, 1992 | Últimos días de la víctima, 1982 | Guachoabel, 1987 | The Tango Lesson, 1997

## ΣΚΗΝΟΘΕΤΕΣ - ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΦΙΛΜΟΓΡΑΦΙΑ

### LUC BESSON

L'Avant Dernier, 1981 | Le Dernier Combat,1983 | Subway, 1985 | Kamikaze, 1986 | The Big Blue 1988 | Nikita, 1990 | Atlantis, 1991 | Cold Moon, 1991 | Léon: The Professional, 1994 | Nil by Mouth, 1997 | The Fifth Element, 1997 | Taxi , 1998 | The Messenger: The Story of Joan of Arc, 1999 | Taxi 2, 2000 | The Dancer, 2000 | 15 August, 2001 | Kiss of the Dragon, 2001 | Wasabi, 2001 | Yamakasi, 2001 | Yamakasi, 2002 | The Transporter, 2002 | Ong-Bak: Muay Thai Warrior, 2003 | I, Cesar, 2003 | Cheeky, 2003 | Fanfan la Tulipe, 2003 | Les Côtelettes, 2003 | Valerian and the City of a Thousand Planets. 2017 | Renegades, 2017 | Taxi 5, 2018 | Anna, 2019

### LEOS CARAX

Strangulation Blues , 1980 | Boy Meets Girl, 1984 | Mauvais Sang, 1986 | Les Amants du Pont-Neuf, 1991 | Sans Titre, 1997 | Pola X, 1999 | Tokyo!, 2008 | Holy Motors, 2012 | Annette, To be announced

### NIMROD ANTAL

Kontroll, 2003 | Vacancy, 2007 | Armored, 2009 | Predators, 2010 | Metallica: Through the Never, 2013 | Wayward Pines, episode "A Reckoning", 2015 | The Whisky Robber, 2017





NEW YORK SUBWAY - BROOKLYN



NEW YORK SUBWAY - BROOKLYN



UWAGA  
ŚLISKO !!!

NEW YORK SUBWAY - BROOKLYN



walk through to collins street





NEW YORK SUBWAY - BROOKLYN





LONDON TUBE - NOTTING HILL



