

قمار روی جان، به خاطر نان

فیلم «اسکورت» نگاهی تازه به زندگی رانندگان شوتی دارد و سینمای اجتماعی را با اثری پراشتهاپ

و در عین حال در گیر کننده از کلان شهر ها به جغرافیای رنج کمتر دیده شده ای می برد

سید مصطفی صابری | روزنامه نگار



جاده های جنوب، با آن آسفالت های داغ، سال هاست شاهد عبور شتابان خودروهایی هستند که به آن ها شوتی می گوییم، پدیده ای که در حافظه جمعی بیشتر ما، اغلب با بر چسب های تک بعدی چون ناامن کننده جاده، قاچاقچی و... شناخته می شود. بر خلاف پدیده کولبری در غرب کشور که به واسطه تصویر سازی های مکرر، نوعی همدردی اجتماعی پیرامون آن شکل گرفته است، اما شوتی ها همواره طردشدگان بی تصویر و نامحبوب جاده ها هستند. جامعه، معمولاً تنها زو ه لاستیک ها و خطر تصادف آن ها را می بیند، نه آن اضطراب کشنده ای را که در کابین خودروها پشان یا در میان خانواده ها پشان، منجمد شده است. اگران فیلم سینمایی «اسکورت» ساخته یوسف حاتمی کیا، بهانه ای است برای توقف در این دنیای پرخطر و واکاوی پدیده ای که در پس سرعت های جنون آمیز پنهان مانده است؛ البته نه برای تایید فعالیت غیرقانونی شوتی ها، بلکه با هدف درک بهتر این پدیده کمتر شناخته شده تا بفهمیم چرا برخی انسان ها ناچارند برای مبلغی ناچیز، جان خود و امنیت دیگران را به بازی بگذارند؟ «اسکورت» لنز دوربینش را دقیقاً بر روی این نقطه کانونی تنظیم می کند: جایی که راننده شوتی، نه علت بحران، بلکه آخرین حلقه از زنجیره معلول های ناشی از توسعه نامتوازن، مشکلات معیشتی، فقدان شغل و چالش های متعدد در مناطق مرزی است. این فیلم که درامی پرهیجان و جاده ای است و برای انتقال محتوایش دنبال ادا و ملال نیست دعوتی است به دیدن ریشه ها، پیش از آن که بر معلول ها حکم صادر کنیم.

تجربه توامان محتوا و هیجان در «اسکورت»

یوسف حاتمی کیا پس از تجربه ساخت «شب طلایی» که درامی محصور در چهار دیواری یک خانه و بر مدار تردیدهای خانوادگی بود، در دومین اثر بلند خود دست به قمار ی بزرگ زده است؛ او این بار با خروج کامل از فضای بسته آپارتمانی، دوربینش را به جاده های تفتیده بوشهر و ارتفاعات کوهستانی فارس برده تا داستانی نفس گیر را روایت کند. قصه «اسکورت» پیرامون سربازی به نام اصلان شکل می گیرد که برای تأمین هزینه داروی سرطان دوستش طی تصمیمی دشوار باید در نقش «اسکورت» یک خودروی شوتی، او را تارساندن بار به یک انبار همراهی کند. راننده این بار قاچاق زنی جوان به نام «حلم» است که پیش از این خصومت جدی با اصلان داشته. آن ها باید محموله ای را به شیراز برسانند، اما دنیای هر کدام از آن ها بعد این تعامل متمایز از قبل می شود.

«اسکورت» با تهیه کنندگی محمدرضا منصوری و ترکیب متوازنی از بازیگران از جمله امیرجدیدی، هدی



رنج ناخدایان دریای آسفالت

در «اسکورت»، دوربین از تماشای صرف یک تعقیب و گریز پرهیجان، فراتر می رود تا با واقعیت خشن زیست شوتی ها روبه رو شود. فیلم به خوبی نشان می دهد که آنچه ما شوتی می نامیم، فراتر از یک فعالیت حاشیه ای یا صرفاً یک اقدام خلاف قانون، در بیشتر مواقع تجلی تلخ انسداد انتخاب های بهتر و تلاش برای بقا به خاطر الزامات ناگوار ساختارهای جامعه است. در جاده های جنوب و مناطق مرزی، جایی که توسعه زیرساختی با سرعت نیازهای اولیه مردم همگام نبوده، خطر به یکی از معدود سرمایه ها برای درآمدزایی و گذران زندگی بدل شده است.

● به چالش کشیدن ذهنیت تک بعدی مخاطب

فیلم با نگاهی دقیق به دنیای این افراد، ذهنیت تک بعدی مخاطب را به چالش می کشد. اگر در نگاه عمومی، شوتی ها صرفاً رانندگانی بی ملاحظه و مخل امنیت جاده ها هستند، «اسکورت» پرده از این واقعیت برمی دارد که بسیاری از آن ها، پیش از این جاده، پیشینه در مشاغل پایدار داشته اند؛ کارمندانی که با بیکاری مواجه شده اند، کشاورزانی که از زمین هایشان جدا شده اند یا کارگرانی که در چرخه اقتصاد رسمی جایی ندارند. بسیاری از آن ها نه از سر جسارت یا هیجان خواهی و نه برای دهن کجی به قانون، بلکه از سر اجبار، به جاده زده اند تا با جان خود، برای به دست آوردن نان قمار کنند.

● شوتی در اسکورت معلول می شود

شوتی ها در فیلم، معلول معایب ساختار هستند. زمانی که اقتصاد مرزی دچار مشکل می شود و فرصت های شغلی

زین العابدین، افشین هاشمی و رضا کیانیان، بیش از هر چیز تلاشی برای احیای ژانر مهجور «اکشن جاده ای» در سینمای بی رمق ماست. فیلم نامه اثر باریتمی تند، بدون افتادن در دام دیالوگ های پرطمطراق و شعارزدگی، قواعد ژانر را به درستی به کار می گیرد. برگ برنده فنی فیلم، استفاده از فناوری صدای سه بعدی برای نخستین بار در سینمای ایران است؛ ترفندی که در پیوند با لانگ شات های گسترده و فیلم برداری دینامیک در دل تعقیب و گریزها، زوزه باد، لغزش تایرها روی آسفالت و تپش قلب کاراکترها را به یک تجربه حسی و فیزیکی برای تماشاگر بدل می سارد. «اسکورت» نشان می دهد که سینما همچنان می تواند در عین حفظ کشش و جذابیت گیشه، چشم مخاطب را به زیست جهان هایی خیره کند که تا پیش از این، جایی در قاب تصویر نداشتند و از طرفی ثابت می کند داشتن محتوا به منزله ملال آور بودن یک اثر نیست.

عبور از خیابان های لوکس به جاده ها

سال هاست که بخش عمده ای از جریان موسوم به «سینمای اجتماعی» در ایران، دچار نوعی حبس خودخواسته در جغرافیای محدود طبقه متوسط پایتخت شده است؛ درام هایی تکرار شونده در آپارتمان های لوکس، دورهمی های خانوادگی متشنج و خیابان های شمالی تهران که گویی تمام مسائل جامعه ایرانی را در منازعات اخلاقی این بافت شهری خلاصه می بینند. این نگاه مغرط به مرکز، سینمای ما را از درک پهنای سرزمینی و مواجهه با مسائل بنیادین باز داشته و گونه ای از ملال و بن بست مضمونی را به این گونه سینمایی تحمیل کرده است. در این میان، خروج دوربین یوسف حاتمی کیا از این حلقه بسته و سفر به حاشیه های تفتیده جنوب، یک تصمیم زیبایی شناختی و در عین حال واکنشی هوشمندانه به این فرسودگی ساختاری است. سینمای اجتماعی واقعی، نمی تواند به جغرافیای رنج یک جامعه بی تفاوت بماند. وقتی بحران های اقتصادی و معیشتی در پیرامون تشدید می شود، قاب تصویر سینماگر هم موظف است این تمرکز گرای را در هم بشکند. «اسکورت» با بردن روایت به بستر جاده های خشک و آسفالت های ذوب شده جنوب و فضای بارانی نزدیک شیراز، سهم دیده نشدن سالیان این اقلیم را پس

فرسایش همیشگی روان یک جامعه

جاده های جنوب در «اسکورت» فقط یک بستر جغرافیایی برای تعقیب و گریز نیستند؛ فیلم در دل قصه و گاهی دیالوگ ها رانندگان را در آستانه از دست دادن جان خود به تصویر می کشد، اما این بازی با مرگ اجتنابناپذیر، برای آن ها یک انتخاب اقتصادی است و در تاروپود زندگی اجتماعی شان تنیده شده؛ طوری که در یک دیالوگ می شنویم: «در این جا همه عادت به آگهی ترحیم دارند... در صحنه ای کوتاه هم می بینیم که یکی از شوتی ها در آمد یکی از بارها را میان چند زن خانه دار با ظاهری معمولی تقسیم می کند تا با زبان تصویر بدانیم نفوذ این کسب و کار خطرناک در یک جامعه چقدر است. از طرفی شخصیت های حلقه مرکزی فیلم،

می گیرد. این فیلم با پیوند زن فرم اکشن با دغدغه های معیشتی زیست بوم بوشهر و فارس، نشان می دهد که بدون افتادن در ورطه فیلم های توریستی و بدون رویکرد ترحم آمیز قوم نگارانه، می توان از زندگی مردمی گفت که فاصله میان مرکز با سرنوشت آن ها، تنها چند ساعت رانندگی نیست، بلکه فاصله ای عمیق در فرصت ها

و امکانات زیستی است. «اسکورت» اثبات می کند پویایی سینمای اجتماعی، در رفتن به سراغ گوشه های دیده نشده و صدا های شنیده نشده در کیلومترها دورتر از پایتخت نهفته است؛ هر چند که قطعاً تولید چنین اثری در دسرهای زیاد، هزینه، تحقیق و... می خواهد اما نتیجه به زحمش می ارزد.



یک «اضطراب موقعیت» تحلیل کرد؛ یکی از شخصیت ها هم به این موضوع اذعان دارد که شوتی ها وقتی از خانه خارج می شوند نمی دانند برمی گردند یا نه... اضطرابی که نه از درون فرد، بلکه از بیرون به او تحمیل شده و بعد هم توسط بخشی از جامعه طرد شده. در این معنا مرد و زنی که برای نان خانواده، بر سرعت خود می افزایند، نه یک شخصیت شرور، که قربانی نوعی منطق کشش است که در آن، امنیت جانی در برابر بقای معیشتی قربانی می شود. در نهایت، مهم ترین دستاورد «اسکورت»، نه در فرم اکشن آن، بلکه در جلب توجه مخاطب به آن چیز ی است که تا لحظه ورود به سینما یا شناختی از آن نداشته، یا تصویر غلطی از آن داشته است. فیلم با دوربین بدنی ما را به تماشای فرسودگی، بی خوابی و استیصال بدنی شخصیت ها می برد.

معمای نگاه متفاوت جامعه به شوتی و کولبر

کار و تصویری که جامعه از هر کدام می سازد جست و جو کرد. در کولبری، سوژه تنها با بدن رنجور و بی دفاع خود با قهر طبیعت و صخره ها درگیر می شود؛ خطری که او متقبل می شود کاملاً فردی و متوجه خودش است و به امنیت دیگران آسیبی نمی رساند. اما در پدیده شوتی گری، ماشین دگرگون شده با فنرهای تقویت شده و سرعتی سرسام آور، به ابزار بقا بدل می شود. این جاست که جان پناه راننده، در نگاه رانندگان جاده به یک «غول خطر آفرین بالقوه» تغییر ماهیت می دهد. شوتی ها در وجدان عمومی طرد می شوند، چون خطر کار آن ها خواسته یا ناخواسته به حوزه عمومی وارد می شود و نمود زیادی برای دیگران دارد. «اسکورت» کار بزرگ خود را دقیقاً در همین نقطه انجام می دهد؛ فیلم بدون آن که بر خطرات غیرقابل انکار این ارا به های آتشین چشم ببندد، پرده از تنهایی و هراس پشت فرمان کنار می زند تا جامعه در یاد شوتی در بسیاری از اوقات خلا فکاری حریص نیست، بلکه انسانی گرفتار در بن بست انتخاب هاست و شاید در نهایت یک سوال بزرگ هم در فیلم بدون پاسخ می ماند: این که فردی که کنار جاده بود شوتی یا ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت با او

در زیست بوم اقتصاد غیررسمی مرزها، «کولبر» و «شوتی» دوروی یک سکه اند؛ هر دو معلول توسعه نامتوازن و استیصال معیشتی. با این حال، واکنش افکار عمومی به این دو پدیده مشابه عمیقاً دو گانه و متناقض است. در حالی که کولبر در حافظه رسانه ای به نمادی تراژیک از مظلومیت بدل شده و جامعه با پیکر خمیده او در سوز برف همدلی عاطفی دارد و حتی چند قسمت از سریال «نون خ» به این عزیزان اختصاص داده شد؛ اما راننده شوتی اغلب با نوعی طرد اجتماعی، خشم عمومی و برچسب ها مواجه بوده. حتی این تفاوت در یکی از دیالوگ های فیلم هم هست که شخصیت حلما از اصلان می پرسد شوتی چه فرقی با کولبر دارد که آن یکی عزیز دل همه است؟

پاسخ این سوال را باید در شکل

ZENDEGI-SALAM

روزنامه خراسان رضوی

یک شنبه • ۱۵ شهریور ۱۴۰۵

۲۴ ربیع الاول ۱۴۴۸

۶ سپتامبر ۲۰۲۶

شماره ۲۲۱۳۴

۳۳۴۸

