



چه کسی روح هارمونی را در کالبد سازمان دمید؟

گفت‌وگو با طراح آرم سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

در پی ادغام معاونت حمل‌ونقل جاده‌ای با شرکت سهامی خاص پایانه‌ها و تأسیس سازمان جدید به نام سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌ها و ضرورت معرفی این سازمان نوپا، درست ۲۰ سال پیش جوان ۲۵ ساله جویای نام و فعال در عرصه گرافیک، فرصت طلایی را شکار کرد که با وجود جوانی و تجربه اندک خود، به لحاظ شناخت نسبی قبلی از سازمان و فرآیندهای آن، توانست گوی سبقت و خلاقیت را از کف رقفا و رقبای خود در عرصه گرافیک برآید و اثری را خلق کند که معرف هویت و برند سازمان باشد.

سازمان نوپایی که نیاز به دیده شدن و هویت‌بخشی به خود داشت و راه درازی را باید می‌پیمود، در پیمودن این مسیر پرتلاطم و پرفرازونشیب، تنها در زیر یک بیرق مشخص و قابل اتکایی که معرف مأموریت و رسالت سازمان باشد، امکان‌پذیر بود و نیاز به یک هارمونی شکلی در سطح گسترده داشت که روح این هارمونی را جوانی به نام علیرضا برزویی در کالبد سازمان دمید. آنچه در پی می‌آید حاصل گفت‌وگوی راهبران با طراح آرم سازمان است که ضمن رمزگشایی گرافیکی از آرم سازمان، فرآیند شکل‌گیری آن را به اجمال بیان می‌کند.

در دوران کودکی و نوجوانی بارها نقشه ایران را روی تخته کلاس، روزنامه دیواری مدرسه و حتی در و دیوار محله می کشیدم؛ به نوعی افتخارم این بود که نقشه کشورم را از حفظ رسم می کنم

سیاسی خواننده و شنیده بودم که ایران از موقعیتی ژئوپولیتیکی همچون "پل" و مسیری برای اتصال شرق و غرب برخوردار است، این ویژگی ممتاز جغرافیایی همواره باعث رشد و تبادل فرهنگی و اقتصادی منطقه بوده است. با این پیش زمینه ها، بهترین نماد را نقشه ایران یافته ام و طراحی خود را در خلاصه تر کردن اجزای بصری نقشه متمرکز کردم. در ضمن می بایست به شیوه ای رندانه رنگ های پرچم ملی را همراه می کردم تا بیننده اثر با هر سواد بصری که باشد منظورم را از کاربرد نقشه خلاصه شده ایران دریابد و مفهوم نشان، درک شود. اینکه چرا گفتم رندانه؟ به شورای جدیدالتأسیس نشان در نهاد ریاست جمهوری وقت برمی گردد که الزام می آورد تا نهادها و دستگاه های دولتی و خصوصی از بکارگیری نمادهای رسمی کشور پرهیز کنند. مانند نام، آرم و پرچم رسمی کشور که تا قبل از آن بدون ضابطه و قانون در برخی موارد بکار برده می شد. سوای از نقشه ایران می باید موضوع حرکت و مسیر حمل و نقل و در عین حال پایانه های مسافری را در کار می گنجاندم. چه تمهیدی باید بکار می بردم تا اثری اصیل و غیر تکراری ارائه می دادم؟ دم دست ترین و تکراری ترین و در عین حال گویاترین نماد برای نشان دادن مسیر و حرکت "فلش" یا همان نماد "پیکان" بود. اما با این نماد بصری کارهای زیادی طراحی شده و احتمال داشت که نتیجه کار من مشابه داشته باشد. از آنجا که به ایهام بصری و بکارگیری ارزش های توأمان بصری (فضای مثبت و منفی) علاقه مند بودم دو پیکان را به همین شیوه درهم تنیدم و حاصل این درهم تنیدگی خلاصه شدن بیشتر اجزای تصویری و نهایتاً موجز بودن اثر شد.

آیا از اساتید گرافیک کمک گرفتید؟

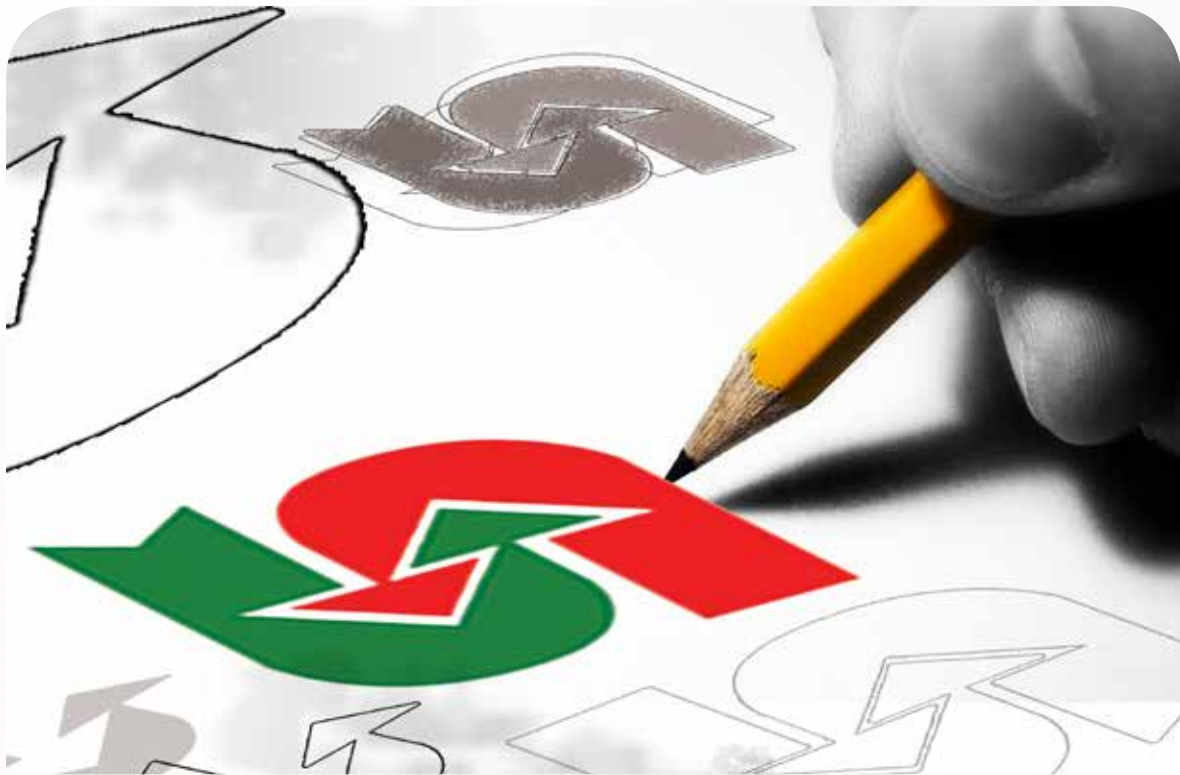
خیر. در آن زمان دسترسی به اساتید در اینگونه موارد شایع نبود.

از چه طریقی در جریان نیاز سازمان برای طراحی قرار گرفتید، آیا قبلاً نیز با سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای



جناب برزویی! ایده طراحی آرم سازمان به شکل کنونی، آیا به صورت فی البداهه بود یا پیشینه قبلی در ذهن شما داشت، چرا رنگ قرمز و سبز را انتخاب کردید؟

برای انجام هر گونه سفارش طراحی، به ویژه طراحی نشان؛ به صورت معمول مدتی را برای مطالعات اولیه که شامل آشنایی با موضوع اصلی و موضوعات پیرامونی باشد در نظر می گیرم و با کسب شناخت و فراهم آوردن یک نگاه اجمالی و گاه مفصل از موضوع، دست به قلم می شوم و مرحله اتود زدن (طراحی اولیه) را آغاز می کنم. این شیوه از کارکرد را در مورد طراحی نشان سازمان نیز به عمل آوردم. البته با محاسبه مدت زمان رسمی حضور برای شرکت در مسابقه. در دوران کودکی و نوجوانی بارها نقشه ایران را روی تخته کلاس، روزنامه دیواری مدرسه و حتی در و دیوار محله می کشیدم؛ به نوعی افتخارم این بود که نقشه کشورم را از حفظ رسم می کنم. شاید همین دلبستگی عمیق کودکانه به کمک سواد بصری من از موضوع آمد و به نتیجه رساند. همچنین بارها در دروس تاریخی و جغرافیای



سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور) آشنایی و ارتباط کاری داشتید؟

البته فراخوان طراحان گرافیک در روزنامه‌های کثیرالانتشار صورت گرفته بود و من هم به همین طریق از اصل ماجرا باخبر شدم. با تذکر این نکته که من پیشینه انجام یک کار مهم ملی برای وزارت راه وقت را داشتم. معاونت حمل و نقل جاده‌ای وزارت راه نیاز به نقشه و کتابچه راهنمایی داشت تا مبادی ورودی و خروجی کشور، مسیرهای ترانزیت، توقفگاه‌های مجاز، جاده‌های درجه‌بندی شده و مقررات کشور را برای رانندگان خارجی توصیف کند و برای این مهم از شرکت‌های کارتوگرافی و انتشاراتی برای مناقصه دعوت کرده بود. شرکت و مؤسساتی نظیر سحاب، گیتاشناسی و... در آن دوران پرشور بودم و فعال و دوست داشتم پروژه‌های گوناگون و نام‌آور در کارنامه کاری خود داشته باشم. به‌وسیله شرکت چاپ دلارنگ (که در آن زمان مسئولیت آتلیه گرافیک این شرکت را عهده‌دار بودم) مناقصه را با برآورد دستمزدی اندک برنده شدیم و با این بهانه اولین نقشه دیجیتال شده ایران را انجام دادم. یادم هست که این کتاب اولین کار در این سبک و سیاق بود و بازخوردهای مثبتی داشت. طوری که به زبان‌های مختلف با شمارگان بالا منتشر شد. نکته‌ای

که شاید برای طراحان حال حاضر جالب توجه باشد این است که تمام کارهای طراحی گرافیک و کارتوگرافی این اثر به‌وسیله یک کامپیوتر اپل مکینتاش با ۴ مگابایت حافظه و ۴۰ مگابایت ظرفیت هارددیسک صورت پذیرفت.

شما در زمان طراحی سازمان چند سال داشتید، آیا به صورت حرفه‌ای کار می‌کردید یا شغل دیگری داشتید؟
۲۵ سال داشتم و به عنوان طراح مشغول کار بودم.

لطفاً ممکن است جزئیات المان آرم سازمان را بازگو نمایید؟
همانطور که پیش‌تر اشاره کردم؛ دو نماد پیکان به رنگ‌های سبز و سرخ و یک خط مشکی پیرامونی وجود دارد. پیکان سبز، حرکت از بالا به درون؛ نمایشگر بخش‌های شمالی و غربی و ورودی‌های کشور
پیکان سرخ، حرکت از پایین به درون؛ نمایشگر بخش‌های جنوبی و شرقی و ورودی کشور
مبادی ورودی زمینی کشور از شمال، غرب، شرق تا آب‌های گرم جنوب

سازمان که در نوع خودش بی‌نظیر بود و میزان تنوع کاربرد تبلیغاتی سازمان از نشانش را به رخ می‌کشید. گاهی به طنز تصور می‌کنم تنها شکلی که تا به حال از کاربرد نشان سازمان ندیده‌ام؛ یک ساختمان با این شمایل است.

پیکان سبز، حرکت از بالا به

درون؛ نمایشگر بخش‌های شمالی

و غربی و ورودی‌های کشور

پیکان سرخ، حرکت از پایین به

درون؛ نمایشگر بخش‌های جنوبی

و شرقی و ورودی کشور

مبادی ورودی زمینی کشور از شمال، غرب، شرق

تا آب‌های گرم جنوب



چرخش و گردش کالا و مسافر از بیرون به درون و تلاقی در مراکزی به عنوان پایانه‌های حرکتی در کادر مشخص شده به نام ایران.

با دیدن آرم سازمان چه حسی به شما منتقل می‌شود؟

معمولاً هنگام طراحی یک نشان؛ تعصب ویژه‌ای نسبت به نتیجه کارم احساس می‌کنم. به همین دلیل همیشه تلاش می‌کنم زمان بیشتری را برای انجام این فرآیند درخواست کنم تا بتوانم پس از اتوهای نهایی؛ مدتی از فضای احساسی کار فاصله گرفته و سپس بدون تعصب ایرادات مفهومی و بصری اثر را ببینم. بسیاری از آثار گرافیک متأثر از حال و هوای ویژه طراح تحت‌تأثیر دوران و پیش از همه متأثر از تحکیمات سفارش‌دهندگان بوجود می‌آیند، به همین دلیل بسیار رخ می‌دهد که طراح از نتیجه کار خود راضی نیست، اما باید بگذارد و بگذرد. کتمان نمی‌کنم که با گذشت سال‌ها از زمان طراحی نشان سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای همیشه آن تعصب را نسبت به این اثر در خودم احساس می‌کنم و شادمانه آن را جزو بهترین آثار هنری خودم می‌دانم.

چنانچه موارد ناگفته و حاشیه‌ای جذاب در زمینه آرم سازمان،

چه در زمان طراحی و چه بعد از آن دارید بیان نمایید؟

به خاطر حساسیت حرفه‌ای به برخی از کمپین‌های تبلیغاتی کنجکاوانه توجه می‌کنم، اما روش برخورد سازمان راهداری در زمینه استفاده از نشان سازمان برایم غافلگیرکننده است. تا به حال تنوع استفاده از نشان یک سازمان را به اندازه سازمان راهداری ندیده‌ام. از تابلوهای ریز و درشت و استندهای کنار جاده‌ای گرفته تا پرچم‌ها و یونیفرم‌ها و... چندی پیش دیواری دیدم از تندیس‌های بزرگ سیمانی تکرار شونده با نشان

در حال حاضر مشغول چه کاری هستید، آیا پیشنهادهای دیگری از سوی سازمان دولتی و خصوصی برای طراحی آرم ارائه شده است؟

دلمشغولی و شغل من همچنان طراحی گرافیک است. متأسفانه برای گرافیست‌های هموطن امکان تمرکز بر گرایش ویژه وجود ندارد و مجبور هستیم در تمام موارد طراحی گرافیک دخالت داشته باشیم و در حقیقت این بازار کار گرافیک است که گرایش ما را تعریف می‌کند نه تسلط و ذوق خودمان. به همین دلیل در بخش‌های مختلف گرافیک و چاپ تجربه‌اندوزی و کار کرده‌ام. پاسخ پرسش شما مثبت است، برای تعدادی از شرکت‌ها و جشنواره‌ها طراحی نشان انجام داده‌ام.

در پایان، چه انتظاری از سازمان راهداری و حمل‌ونقل

جاده‌ای به عنوان طراح آرم سازمان دارید؟

عمیقاً احساس خوبی دارم از حضور اشخاصی که با تلاش و جست‌وجوی فراوان پیگیر ثبت شناسنامه اثری هنری هستند که می‌شد همانند بسیاری چیزها در ورطه روزمرگی‌ها فراموشش کرد. از مدیران سازمان راهداری صمیمانه سپاسگزارم که برای ارزش هنری نشان سازمان اهمیت قائلند و آرزو می‌کنم همگی در کار خود پیشرو، پیروز و در زندگی کامروا باشید.