ایران در «ایران»

استاندار کردستان اخطار داد

دو بار تصادف در یک نقطه برابر با برکناری شهردار

سنندج / استاندار کردستان با تأکید بر ضرورت شناسایی و رفع نقاط حادثه‌خیز در شهرهای استان گفت: «اگر در یک نقطه دو بار حادثه و تصادف رانندگی خطرناک رخ دهد، شهردار آن شهر باید برکنار شود.»

آرش زره‌تن‌لهونی در جلسه شورای راهبری کاهش تصادفات با تأکید بر مسئولیت مدیران شهری در قبال ایمنی شهروندان اظهار کرد: «تکرار حادثه در یک نقطه نشان‌دهنده وجود مشکل و ضرورت اقدام فوری برای رفع آن است.»

وی گفت: «شرایط ترافیکی شهرهای استان بویژه سنندج مطلوب نیست و باید برای ساماندهی وضعیت موجود اقدامات جدی انجام شود.»

وی با تأکید به ضرورت ساماندهی وانت‌بارها و دستفروشان افزود: «ساماندهی این افراد به معنای ممانعت از فعالیت آنها نیست؛ چرا که تأمین معیشت این قشر اهمیت دارد، اما فعالیت آنها نباید موجب سد معبر و اختلال در تردد شهروندان شود.»

استاندار کردستان ادامه داد: «شهرداری‌ها باید برای ساماندهی وانت‌بارها و دستفروشان تدبیر کنند و نقاط مناسب در سطح شهرها را شناسایی و برای فعالیت این افراد در قالب غرفه‌های مشخص آماده کنند.»

وی با اشاره به وضعیت نامناسب برخی راه‌های استان و تلفات ناشی از حوادث جاده‌ای گفت: «بهبود وضعیت راه‌های کردستان طی دو سال اخیر یکی از اولویت‌های استان بوده است و برای ارتقای ایمنی محورهای مواصلاتی باید با جدیت بیشتری اقدام شود.»

زره‌تن‌لهونی اضافه کرد: «بر اساس آمار چهار ماهه امسال، روند تصادفات در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته کاهشی بوده و بیشترین میزان کاهش نیز در تیرماه ثبت شده است.»

وی گفت: «با توجه به افزایش سفرهای برون‌شهری و پایان تعطیلات، شهریورماه هر سال با افزایش تردد و در نتیجه افزایش احتمال وقوع تصادفات همراه است و باید از هم‌اکنون برای مدیریت این شرایط آماده باشیم.»

وی از شناسایی ۲۴۰ نقطه پرریسک در جاده‌های استان بر اساس تحلیل سه ساله تصادفات خبر داد و افزود: «برای این نقاط، راهکارهای کم‌هزینه و زودبازده قابل اجرا پیشنهاد شده است تا با همکاری راهداری، اقدامات ایمنی در کوتاه‌ترین زمان انجام شود.»

قطار اردبیل-تهران راه‌اندازی می‌شود

اردبیل / معاون هماهنگی امور عمرانی استاندار اردبیل از راه‌اندازی قطار مسافربری مسیر اردبیل - تهران و بالعکس از هفته نخست شهریورماه خبر داد.

فرهاد سبحانی گفت: «به دنبال درخواست‌های مردم با برنامه‌ریزی‌های انجام شده هر هفته یک رام قطار اختصاصی مسافربری برای مسیر اردبیل به تهران و بالعکس در نظر گرفته شده و فروش بلیت این قطار اختصاصی از هفته نخست ماه آینده آغاز خواهد شد.»

وی با بیان اینکه هم‌اکنون هر هفته یک رام قطار از مبدأ اردبیل به سمت مشهد و بالعکس در حال جابه‌جایی زائران بارگاه منور امام رضا (ع) است، افزود: «در صورت استقبال مسافران و مردم می‌توان تعداد سفرها را افزایش داد.»

وی با اشاره به برنامه‌ریزی‌های انجام شده برای توسعه بخش‌های مسافری و باری در استان بیان کرد: «با توجه به ظرفیت‌های کشاورزی و صنعتی منطقه تلاش می‌شود با تمرکز بر قابلیت‌های صنعتی منطقه، بخشی از حمل و نقل بار از جاده به مسیر ریلی منتقل شود.»

سرمایه‌گذاری ۲۱۹ هزار میلیارد ریالی در بخش صنعت قم

قم / مدیرکل صنعت، معدن و تجارت قم گفت: «با صدور ۱۰۸ جواز تأسیس در بخش صنعت استان طی سال جاری، ۲۱۹ هزار میلیارد ریال سرمایه‌گذاری جدید در این حوزه مهم اقتصادی انجام می‌شود.»

وحید کریمی افزود: «این حجم سرمایه‌گذاری صورت گرفته در بخش صنعت قم، نشان از علاقه فعالان اقتصادی برای حضور در این عرصه دارد و ما تلاش می‌کنیم از این فرصت ایجاد شده برای افزایش ظرفیت‌های تولیدی و اشتغالزایی استان به بهترین شکل استفاده شود.»

وی افزود: «در همین رابطه در جریان صدور جواز تأسیس‌های یاد شده که در دو قالب ایجاد واحدهای صنعتی جدید و همچنین توسعه فعالیت واحدهای موجود است، برای حدود سه هزار نفر در بخش صنعت استان قم فرصت شغلی ایجاد خواهد شد.»

کاهش ۹۰ درصدی خاموشی‌های بوشهر نسبت به سال گذشته

بوشهر / استاندار بوشهر با اشاره به افزایش ظرفیت نیروگاه‌های خورشیدی استان گفت: «میزان خاموشی‌های امسال در مقایسه با سال گذشته به ۱۰ درصد کاهش یافته و حدود ۹۰ درصد خاموشی‌ها پیشگیری شده است.»

ارسلان زارع با اشاره به وضعیت تأمین برق استان بوشهر اظهار کرد: «در جریان سفر رئیس‌جمهوری و وزیر نیرو به استان، به صراحت اعلام شد که تلاش می‌شود استان‌هایی مانند بوشهر خارج از برنامه زمان‌بندی خاموشی‌ها قرار گیرند و خاموشی شامل آنها نشود.»

وی افزود: «با این حال، کاهش سطح آب و از مدار خارج شدن بخشی از نیروگاه‌های برق‌آبی، از جمله نیروگاه‌های کارون ۳ و کارون ۴، در روزهای اخیر حدود هشت هزار مگاوات از ظرفیت تولید برق کشور را از مدار خارج کرد و فشار مضاعفی بر شبکه سراسری وارد شد.»

استاندار بوشهر با اشاره به توسعه نیروگاه‌های خورشیدی در استان گفت: «پیش از آغاز به کار دولت چهاردهم، مجموع تولید انرژی خورشیدی در استان تنها ۴.۵ مگاوات بود، اما امروز علاوه بر ۱۰۰ مگاوات ظرفیت افتتاح‌شده، ۴۰ مگاوات دیگر نیز در حال اضافه شدن است و ظرفیت به ۱۴۰ مگاوات خواهد رسید.»

زارع ادامه داد: «همچنین حدود هزار هکتار زمین به سرمایه‌گذاران که بیشتر از بخش خصوصی هستند، واگذار شده و امیدواریم پیش از پیک مصرف سال آینده، بیش از دو برابر ظرفیت فعلی نیروگاه‌های خورشیدی استان به بهره‌برداری برسد.»

تکمیل کمربندی جاده امام رضا(ع)، ۲۰ سال معطل مانده است

پاکدشت در بن بست ترافیک ملی

گزارش

شیما جهان‌بخش
گروه ایران زمین

صبح زود، پیش از آنکه آفتاب از پشت ارتفاعات البرز جنوبی بالا بیاید، بزرگراه امام رضا(ع) در محدوده شهرستان پاکدشت تغییر چهره می‌دهد. شریان حیاتی ورودی پایتخت از سمت استان‌های شرقی و سمنان، خیلی زود به یک پارکینگ طولانی و کم‌تحرک تبدیل می‌شود.

صف فشرده تریلرهای ۱۸ چرخ ترانزیتی، کامیون‌های حمل مواد اولیه شهرک‌های صنعتی، اتوبوس‌های بین شهری و مینی‌بوس‌های سرویس کارخانه‌ها، در کلاف سردرگم ترافیک ورودی شهر درهم می‌پیچند. صدای ممتد بوق، دود اگزوزهای سنگین و بی‌حوصلگی رانندگان، اولین تصویری است که هر تازه‌واردی از پیشانی جنوب‌شرق استان تهران به ذهن می‌سپارد؛ منطقه‌ای با چندصد هزار نفر جمعیت که از یک سو قطب بی‌بدیل تولید گل و گیاه کشور و یکی از قطب‌های صنعتی ایران است و از سوی دیگر، زیر بار فشار زیرساخت‌های قدیمی و عبور روزانه هزاران خودروی فرامنطقه‌ای قامت خم کرده است. «ساعتی دو بار همین مسیر چند کیلومتری را می‌روم و می‌ایستم. ترافیک اینجا نه‌تنها وقت و انرژی را می‌گیرد، بلکه امنیت رفت‌وآمد بچه‌هایمان را هم سلب کرده است. شب و روز ندارد؛ کافی است یک کامیون، خرابی پیدا کند یا تصادف کوچکی رخ دهد تا کل شهر قفل شود.» اینها را یکی از رانندگان خطی مسیر پاکدشت به تهران می‌گوید. حرف‌های او تجربه نگران‌کننده زیست روزمره هزاران شهروندی است که میان وظایف درون‌شهری و بار عبوری ملی معطل مانده‌اند.

کلاف سردرگم خودروهای ترانزیتی در ورودی پایتخت، مشکل اصلی ترافیک پاکدشت، عدم تفکیک «سفرهای درون‌شهری» از «ترانزیت کشوری» است. شریانی که باید نقشی فرامنطقه‌ای ایفا کند، دقیقاً از قلب بافت مسکونی و تجاری شهر عبور می‌کند. حل این معادله معطل‌مانده، نیازمند خارج کردن بار ترانزیت از هسته مرکزی شهر است؛ موضوعی که «پیمان شکرزاده»، شهردار پاکدشت، در گفت‌وگو با گزارشگر «ایران» از آن به‌عنوان نیاز مهم و اساسی برای مدیریت شهری یاد می‌کند.

شکرزاده با تشریح ابعاد فنی و عمرانی این معضل می‌گوید: «واقعیت این است که محور امام رضا(ع) یک خیابان درون‌شهری نیست، بلکه یک شریان ملی است. تا زمانی که ترافیک سنگین عبوری از استان‌های شرقی با رفت‌وآمد روزمره مردم شهر تداخل داشته باشد، هیچ طرح موقتی مانند اصلاح هندسی یا تغییر فاز چراغ‌های راهنمایی پاسخگو نخواهد بود. راهکار بنیادین این مشکل، تکمیل کمربندی پاکدشت است که بالغ بر ۲۰ سال معطل مانده و البته ارتباط موضوعی با شهرداری ندارد.»

شهردار پاکدشت ادامه می‌دهد: «پروژه کمربندی ۳۲ کیلومتری، بزرگ‌ترین احداث عمرانی منطقه‌ای محسوب می‌شود که هدف اصلی آن هدایت خودروهای ترانزیتی و مسافران عبوری به خارج از هسته مرکزی شهر است. از سوی دیگر، شهرداری پاکدشت در جهت رفاه حال شهروندان و تسهیل تردد خودروهای عبوری، ایجاد کنارگذر جنوبی شهر را در دستور کار دارد که فاز اول آن به طول ۱۱۰۰ متر آغاز شده است تا ترافیک سنگین ناشی از رفت‌وآمد به شهرک‌های صنعتی متعدد منطقه، بدون ورود به خیابان‌های اصلی شهر انجام شود. با تکمیل این زنجیره، نه‌تنها استهلاک زیرساخت‌ها و مصرف سوخت کاهش می‌یابد، بلکه ایمنی و آرامش به شبکه معابر درون‌شهری پاکدشت بازمی‌گردد.»

شکرزاده به دیگر برنامه‌های مدیریت شهری برای کاهش ترافیک محور اصلی امام رضا(ع) اشاره می‌کند و می‌گوید: «با استفاده از ظرفیت کمربندی و اجرای ۹ کیلومتر از این مسیر و با هدف سهولت دسترسی شهروندان، جنوبی‌ترین نقطه شهر را با احداث ۶ کیلومتر بلوار به شمالی‌ترین نقطه شهر پیوند دادیم تا شهروندان به‌راحتی و بدون عبور از محور شرقی-غربی امام رضا(ع) به نقاط شمالی و جنوبی شهر دسترسی داشته باشند.»

وی ادامه داد: «در دسترسی‌های شرقی-غربی و به موازات جاده امام رضا(ع) نیز چنین برنامه‌هایی وجود دارد که در حال حاضر امتداد بلوار خرمشهر در دستور کار است.»

> واقعیت این است که محور امام رضا (ع) یک خیابان درون‌شهری نیست، بلکه یک شریان ملی است. تا زمانی که ترافیک سنگین عبوری از استان‌های شرقی با رفت‌وآمد روزمره مردم شهر پاکدشت تداخل داشته باشد، هیچ طرح موقتی مانند اصلاح هندسی یا تغییر فاز چراغ‌های راهنمایی پاسخگو نخواهد بود

کانال قدیمی، بوستان جدید شد

اما ترافیک، تنها شانه سنگین بار پاکدشت نیست. در لایه‌های درون‌شهری و محلات کم‌برخوردار، معضلات کالبدی و زیست‌محیطی دیگری سال‌ها ریشه دوانده بودند؛ معضلاتی که با آرامش روان و بهداشت عمومی مردم مستقیم گره خورده بودند. یکی از واضح‌ترین نمونه‌ها، کانال انتقال آب در بلوار شهدای رحیمی بود؛ مسیری که سال‌ها به محل تجمع زباله، بوی بد و فاضلاب تبدیل شده بود و سقوط کودکان به داخل آن همیشه کابوس خانواده‌های محله بود.

امروز اما وقتی وارد بلوار شهدای رحیمی می‌شویم، دیگر خبری از آن وضعیت نگران‌کننده نیست. کارگاه‌های عمرانی کار سرپوشیده کردن و دیواره‌سازی کانال را تمام کرده‌اند و زمین آزاد شده در حال تبدیل شدن به یک مجموعه تفریحی و ورزشی است.

شهردار پاکدشت با اشاره به روند اجرای این پروژه می‌گوید: «سال‌ها بود که مردم این محله از بوی نامطبوع، تجمع حشرات و خطرات جانی این کانال رنج می‌بردند. فرزندان این محله حق داشتند در یک محیط امن و بهداشتی بازی کنند. ما نمی‌توانستیم از مردم انتظار داشته باشیم شهر را از خودشان بدانند اما درست جلوی خانه آنها چنین کانون خطری وجود داشته باشد. به همین دلیل ساماندهی این کانال را نه فقط یک کار عمرانی ساده، بلکه یک دغدغه جدی زیست‌محیطی دیدیم.»

وی در ادامه با تشریح جزئیات بیشتر این اقدام می‌افزاید: «در گام اول با ایجاد دستک‌های مهندسی و تقویت دیواره‌های موجود، سرپوشیده کردن کامل و هدایت اصولی آب‌های سطحی، خطرات بهداشتی و ایمنی را به‌طور کامل صفر کردیم. اما هدف ما فقط پوشاندن یک خطای قدیمی نبود؛ بلکه می‌خواستیم از این تهدید بزرگ، یک فرصت عالی برای مردم محله بسازیم. در حال حاضر در بستر آزاد شده از این کانال، احداث یک بوستان بزرگ ۶ هکتاری با باغ‌راه‌های متعدد خانوادگی، مسیرهای ایمن دوچرخه‌سواری، زمین‌های ورزشی و فضای بازی برای کودکان در دست اجراست. تمام تلاش ما این است که با اضافه کردن این فضای مطلوب شهری، نشاط و حس امنیت واقعی را به خانواده‌های ساکن در شهر هدیه دهیم.»

نصب پنل‌های خورشیدی برای عبور از ناترازی برق

شکرزاده می‌گوید: «پاکدشت به واسطه همجواری با محورهای صنعتی و رشد کالبدی، با چالش‌های زیست‌محیطی دوچندانی مواجه است. توسعه شهری بدون آینده‌پژوهی در حوزه انرژی و پسماند، کیفیتی شکننده خواهد داشت. مدیریت شهری پاکدشت برای عبور از الگوی سنت‌زده، رویکرد «مدیریت سبز» را در دستور کار قرار داده است.»

وی با اشاره به اقدامات انجام شده در حوزه انرژی‌های تجدیدپذیر و مدیریت پسماند توضیح می‌دهد: «در شرایطی که کشور در فصول گرم سال با ناترازی برق دست و پنجه نرم می‌کند، ادارات دولتی باید پیشگام صرفه‌جویی باشند. شهرداری پاکدشت طرح تجهیز ساختمان‌های اداری و وابسته‌های خود به پنل‌های خورشیدی را آغاز کرده است. این اقدام علاوه بر تأمین بخشی از برق مصرفی مجموعه و کاهش بار شبکه سراسری، الگوسازی عملی برای سایر ادارات و بخش خصوصی منطقه است.»

معضل دیگری که سیمای ورودی‌های شهر پاکدشت را تهدید می‌کرد، تخلیه بی‌رویه نخاله‌های ساختمانی بود. شهردار پاکدشت در این باره می‌گوید: «رشد ساخت‌وساز، حجم قابل‌توجهی از پسماندهای عمرانی تولید می‌کند. رهاسازی این نخاله‌ها در حاشیه جاده‌ها علاوه بر اغتشاش بصری به محیط‌زیست نیز آسیب می‌زند و ما با ایجاد سامانه‌های جمع‌آوری مکانیزه، تعیین سایت‌های مشخص و بسترسازی برای بازیافت نخاله‌های ساختمانی، در حال مهار این معضل هستیم تا سرمایه‌های زیست‌محیطی شهرستان حفظ شود.»

وی حجم بالای جمع‌آوری زباله در شهر را قابل توجه می‌داند و می‌گوید: «جمع‌آوری روزانه ۳۰۰ تن زباله و دفع مستقیم آنها معضل بزرگ و خطر جدی برای محیط‌زیست است، به همین دلیل با راه‌اندازی شرکت مدیریت پسماند شهرداری‌های شهرستان پاکدشت، احداث کارخانه تفکیک پسماند و تبدیل زباله به کود کمپوست را آغاز کرده‌ایم و در آینده نزدیک تلاش خواهیم کرد میزان دفع زباله را تا میزان چشمگیری کاهش دهیم و مواد قابل بازیافت را به چرخه استفاده مجدد برگردانیم.»

اصلاح طرح تفصیلی؛ تنها راه مهار ساخت‌وساز بدون پروانه

کافی است از خیابان‌های اصلی پاکدشت فاصله بگیرید و وارد برخی معابر فرعی شوید تا با پدیده ساختمان‌های باریک، بلند و ناایمنی مواجه شوید که بدون رعایت ضوابط مهندسی بالا رفته‌اند. ساخت‌وساز غیرمجاز، زخم دیرینه‌ای بر پیکره کالبدی اکثر شهرستان‌های استان تهران است. اما سؤال اصلی این است: چرا با وجود خطرات جانی، زلزله‌خیزی منطقه‌ای و احکام تخریب، گرایش به ساخت‌وساز بدون پروانه همچنان وجود دارد؟

پاسخ شهردار پاکدشت به این معضل، فراتر از برخوردهای سطحی است. او در این باره می‌گوید: «هرچند نظارت‌های میدانی، فعالیت پلیس ساختمان و گشت‌های شبانه‌روزی و ارجاع پرونده‌ها به ماده ۱۰۰ به صورت جدی ادامه دارد، اما واقعیت تلخ این است که برخوردهای قهری به تنهایی علاج کار نیست. علت اصلی و ریشه‌ای گرایش به ساخت‌وساز غیرمجاز، ضوابط قدیمی و غیرواقع‌بینانه در طرح‌های تفصیلی است.»

شکرزاده تشریح می‌کند: «وقتی طرح تفصیلی یک شهر متعلق به سال‌ها پیش باشد و با نرخ واقعی رشد جمعیت، نیاز مسکن و توان مالی مردم منطبق نشود یا فرآیند دریافت پروانه ساختمانی پیچیده و طولانی باشد، شهروند برای تأمین نیاز سکونتی خود به سمت مسیرهای غیرقانونی سوق داده می‌شود. پیشنهاد و مطالبه جدی ما از مجموعه‌های مرتبط، کمک به بازنگری سریع در طرح تفصیلی پاکدشت، به‌روزرسانی ضوابط و اعطای تراکم‌های منطقی و قانونی است. اگر مسیر قانونی شفاف، سریع و اقتصادی باشد، هیچ شهروندی سرمایه زندگی خود را روی ساخت‌وساز ناایمن و غیرقانونی ریسک نخواهد کرد.»

مترو، مطالبه برحق و حیاتی مردم پاکدشت

در ساعات پایانی بعدازظهر، موج بازگشت مسافران از تهران به پاکدشت آغاز می‌شود. ایستگاه‌های تاکسی و اتوبوس، پر از جمعیت جوانی است که روزانه برای کار یا تحصیل به پایتخت رفت‌وآمد می‌کنند. در شرایطی که ناوگان اتوبوسرانی زیر فشار تقاضا قرار دارد، اتصال پاکدشت به شبکه متروی تهران و راه‌آهن حومه‌ای، از قالب یک خواسته رفاهی خارج شده و به یک ضرورت زیست‌محیطی و اقتصادی تبدیل شده است.

شهردار پاکدشت با تأکید بر پیگیری مستمر این پروژه ملی می‌گوید: «اتصال پاکدشت به شبکه ریلی پایتخت، خواسته برحق مردم این منطقه است. روزانه حدود صدهزار سفر بین پاکدشت و تهران انجام می‌شود که اثرات آن ترافیک بلوار امام رضا(ع) را مضاعف می‌کند. اتصال به مترو یعنی کاهش تصادفات جاده‌ای، کاهش مصرف میلیونی سوخت و کاهش آلایندگی هوای استان. مدیریت شهری پاکدشت رایزنی‌های گسترده‌ای با وزارت راه و شهرسازی، استانداری تهران و مجموعه مترو انجام داده و آمادگی کامل دارد تا در زمینه آزادسازی مسیرها و زیرساخت‌های لازم در محدوده شهری نهایت همکاری را داشته باشد تا اجرای این خط سرعتی مضاعف بگیرد.»

توسعه؛ نیازمند نگاه فرامنطقه‌ای

مرور برنامه‌ها و اقدامات شهرداری پاکدشت نشان می‌دهد ریل‌گذاری حرکت از «اقدامات مقطعی» به سمت «پروژه‌های زیربنایی و مسأله‌محور» انجام شده است. اما عبور کامل از چالش‌های مزمن شهری و تبدیل پاکدشت به شهری برای آینده و توسعه‌یافته، نیازمند تخصیص اعتبارات ملی و استانی متناسب با نقش فرامنطقه‌ای آن در ورودی پایتخت است. با استمرار این رویکرد تحلیلی و مسأله‌محور، پاکدشت در حال عبور از یک معبر پرترافیک، به الگویی موفق از مدیریت شهری پایدار در استان تهران و حتی کشور خواهد شد.

ماکو؛ قصه‌ای که کوه‌ها به یاد سپرده‌اند

یادداشت

شادی کابیانی

ماکو را اگر فقط یک شهر مرزی ببینیم، شاید بخش بزرگی از قصه‌اش را ندیده باشیم.

ماکو را باید در میان سنگ‌ها شناخت؛ از زیر صخره‌هایی که بر فراز خانه‌های شهر سایه انداخته‌اند. از کنار رودخانه زنگمار که در دره شهر جریان دارد و از جایی که کوه و خانه و تاریخ چنان در هم تنیده‌اند که گویی طبیعت، خودش معماری این شهر را به دوش کشیده است.

اینجا، در شمال‌غربی‌ترین گوشه ایران، شهر فقط به مرز ختم نمی‌شود؛ مرز، خودش یکی از روایت‌های ماکوست.

کمی که از هیاهوی جاده و رفت‌وآمد مسافران فاصله بگیریم، به جایی می‌رسیم که قصه قاچار هنوز بر دیوارهایش نفس می‌کشد؛ کاخ باغچه‌جوق، همان بنایی که در نزدیکی ماکو و در میان باغی بزرگ قرار گرفته و معماری ایرانی را با تأثیرات اروپایی و روسی درهم آمیخته است. کاخ به فرمان تیمور تیموری؛ معروف به اقبال‌السلطنه ماکویی، ساخته شد و تزئینات آن در سال‌های پایانی قاچار انجام گرفت.

اما برای دیدن ماکو، چه بسا بهتر باشد از کاخ عبور کنیم و چشم‌هایمان را به سنگ‌ها بسپاریم.

اینجا سنگ فقط سنگ نیست. در دل این کوهستان، صخره‌ها شاهد آمدوشد آدم‌هایی بوده‌اند که هر کدام بخشی از تاریخ این سرزمین را با خود آورده‌اند و برده‌اند. از قلعه ماکو و دژهای تاریخی منطقه گرفته تا پل بشگوز، همه چیز از شهری حکایت می‌کند که قرن‌ها بر سر راه انسان‌ها ایستاده است.

پل بشگوز، «پل پنج چشمه»؛ پلی تاریخی بر رودخانه زنگمار است که با سه پایه سنگی ساخته شده و در منابع به سده هجدهم میلادی نسبت داده شده است؛ پلی که مسیرهای منطقه‌ای و گذر کاروان‌های زائران ارمنی به سوی قره‌کلیسا را به هم پیوند می‌داده است.

اما عجیب‌ترین قصه ماکو شاید جایی دیگر باشد؛ جایی که یک بنا برای نجات از غرق شدن، بن کن شده است.

در نزدیکی سد بارون، کلیسای مریم مقدس یا همان زور زور ایستاده است؛ بنایی تاریخی که با آبگیری سد در معرض آبگرفتگی قرار داشت. پس سنگ‌های کلیسا را یک به یک از جای خود باز کردند، اجزای آن را جابه‌جا کردند و بنا دوباره در نقطه‌ای دیگر برپا شد. امروز کلیسای کوچک زور زور در کنار دریاچه سد ماکو، انگار خاطره‌ای است که از دل آب بیرون کشیده‌اند تا فراموش نشود.

آدم وقتی روبه‌روی این مکان می‌ایستد، ناخواسته به این فکر می‌کند که بعضی بناها فقط با سنگ و ملات ساخته نشده‌اند؛ با خاطره ساخته شده‌اند. اگر خاطره‌شان را از جایشان برداری، حتی اگر دیوارها دوباره کنار هم بنشینند، باز چیزی از گذشته باید در همان سنگ‌ها باقی مانده باشد.

ماکو همین است؛ شهری که تاریخش را نمی‌شود فقط در موزه گذاشت.

باید در کوچه‌هایش قدم زد. صدای آب زنگمار را شنید. سر را بالا گرفت و به دیواره‌های سنگی خیره شد. باید از کنار بازار و تردد مرزی گذشت و لحظه‌ای ایستاد تا فهمید چرا این شهر در تمام این سال‌ها، با وجود تغییر چهره دنیا، هنوز سیمای خودش را حفظ کرده است.

اینجا حتی باغچه‌جوق هم فقط یک کاخ نیست. باغ و درخت و تالار و آینه‌هایش، تصویری از روزگاری است که سردار ماکو در این گوشه دورافتاده از ایران، برای خود قصری ساخته بود که نشانه‌هایی از معماری ایران و فرنگ را کنار هم داشت. امروز اما آنچه بیشتر از تجمل بنا باقی مانده، خودِ قصه است؛ قصه آدم‌هایی که آمدند، زندگی کردند و رفتند و بنا را به دست زمان سپردند.

و شاید ماکو را باید درست در همین فاصله میان «آمدن» و «رفتن» فهمید.

شهری که مسافر در آن توقف می‌کند، اما تاریخ در آن می‌ماند.

شهری که یک‌سو به مرز و آمدوشد و تجارت نگاه دارد و سوی دیگرش به کوه و رود و قلعه.

شهری که می‌تواند در یک روز، تو را از بازار و زندگی امروز به کاخی قاچاری ببرد و از آنجا به کنار دریاچه‌ای برساند که کلیسایی قرون‌وسطایی بر فرازش ایستاده است.

اینجا خبری از آن جنگی که در خاطره خبرنگار سایگون، ناگهان شب را می‌شکافت نیست؛ اما ماکو هم قصه خودش را از زخم‌ها دارد؛ زخم زمان، زخم کوچ، زخم بناهایی که در معرض فراموشی بوده‌اند و آدم‌هایی که تلاش کرده‌اند چیزی از گذشته را برای فردا نگه دارند.

شاید به همین دلیل است که وقتی غروب روی صخره‌های ماکو می‌نشیند، شهر بیشتر شبیه یک خاطره می‌شود تا یک مقصد.

و تو می‌مانی و کوه‌هایی که ساکت‌اند، رودخانه‌ای که هنوز راه خودش را می‌رود و بناهایی که آرام به تو می‌گویند: بعضی شهرها را نباید فقط دید؛ باید شنید. باید قصه‌ای را که روایت می‌کنند به گوش سپرد.