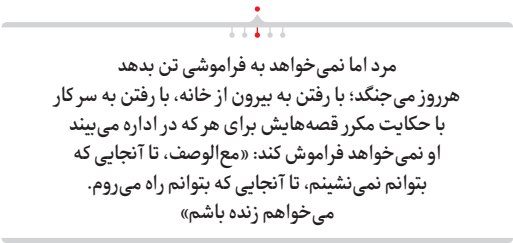




شوروی وارد ایران شد. به همین دلیل است که به ایران می‌گفتند پل پیروزی. آن زمان اگر اینها وارد ایران نمی‌شدند، به خاطر نفوذ آلمان در ایران، همه چیز تغییر می‌کرد؛ اما آمدند و وضع جنگ عوض شد. از راه‌آهن جنوب، اسلحه می‌آمد به تهران و تحویل شوروی می‌شد و نیروهای ارتش سرخ با آن به جنگ آلمان‌ها می‌رفتند». از دریچه نگاه او که آن زمان یک سرباز جوان بوده و در جنوب کشور خدمت می‌کرده، شنیدن خاطرات این جنگ تاریخ‌ساز شنیدنی است: «در آبادان، یک گروهان مخصوص ضدهوایی بودیم. قبل از اینکه اینها بیایند ایران، شرکت نفت در اختیار انگلیسی‌ها بود. انگلیسی‌ها جعبه‌هایی داشتند، پنج متر در پنج متر که با آن اسباب کار خودشان و لوازم شرکت نفت را وارد می‌کردند. در حین جنگ، در این جعبه‌ها سرباز و اسلحه وارد کشور می‌کردند تا کسی متوجه نشود. در خرمشهر و آبادان این جعبه‌ها پیاده می‌شد و انبار می‌شد برای وقت مدین». وقت معین، همان بیستم شهریورماه بود. پیرمرد می‌گوید نیروهای متفقین اولین خیانتشان را در حق رضاشاه کردند. چطور؟ «ترفند زدند. فشنگ‌ها را فرستادند مشهد و اسلحه‌ها ماند در جنوب برای مقابله با دشمن. وقتی که جنگ شد، سربازها اسلحه‌ها را برداشتند که شلیک کنند اما اسلحه‌ها گلوله نداشتند». او خودش یکی از اعضای یک گروهان ۱۸۰نفره بوده که در این جنگ روبه‌روی آمریکایی‌ها و انگلیسی‌ها قرار می‌گیرد: «این وضع ما بود. از یک گروهان ما که ۱۸۰ نفر بود؛ فقط پنج نفر باقی ماندیم که یکی‌شان هم من بودم. البته گلوله خوردم اما از تنم بیرون رفت ولی ریش هنوز هست». بعد بلند می‌شود و جای زخم را نشان می‌دهد. کمرش بعد از این همه سال، بعد از نیم‌قرن، هنوز از اثر آن گلوله داغ است. پیکر نیمه‌جانش را به آبادان می‌برند تا آنجا بستری شود: «میدی به زنده‌ماندم نبود. با قیف سوپ توی حلقم می‌ریختند. اما خلاصه زنده ماندیم. تا برویم سر کارمان در راه‌آهن».

رهایی از جوخه تیرباران

در ۱۳۳۲ که به استخدام راه‌آهن درمی‌آید، شغلش جابه‌جایی سربازان است. از زنجان به تهران یا به جنوب. موقعیت متناقض و درعین‌حال طنزگونه‌ای است. او که مجروح جنگی نابرابر بوده، بعد از نجات از مرگ، دوباره در کار و بار جنگ است و یک اتفاق دیگر، برای دومین‌بار او را در معرض مرگ قرار می‌دهد: «در قطار سیستم اعلان سرعت بود. جواز می‌دادند برای اینکه فلان لوکوموتیو با چه سرعتی چه مسیری را برود. آن‌موقع من کمک‌راننده بودم و در حال رفتن از زنجان به میانه بودیم و بارمان هم مهمات بود. راننده به جواز که داده بودند توجه نکرد و یک جایی قطار از ریل خارج شد. داخل لوکوموتیو، دو نفر مسافر داشتیم که هر دو مردند. راننده هم دستش قطع شد و من هم ضربه مغزی شدم. راه بسته شده بود و هیچ قطاری نمی‌توانست حرکت کند. خبر رسانده بودند برای مقامات شوروی در یانه که اینجا ستون پنجم هستند که آمده‌اند خط راه‌آهن را مسدود کنند. باورتان نمی‌شود که بازداشت شدیم و قرار شد همان دم صبح فردا در باغ تیربارانمان کنند. شانس آوردیم که رئیس دیوی راه‌آهن، ما را فراری داد به تهران. با یک قطار باری از زنجان به تهران فراری‌مان داد. من داخل قطار افتاده بودم با حالت شکستگی جعبمه و ضربه مغزی و راننده هم دست نداشت. اما خلاصه نجات پیدا کرده بودیم از اعدام».

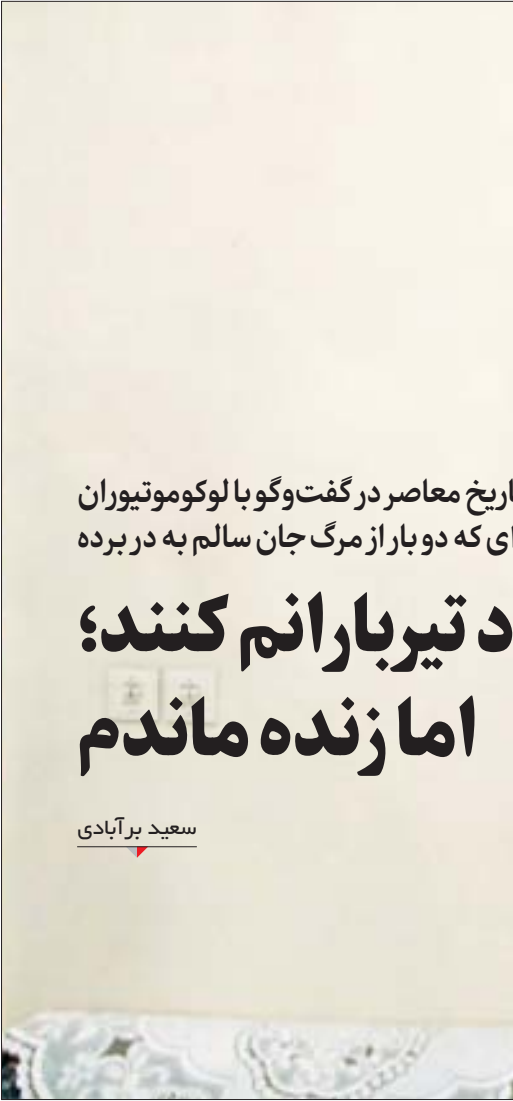


هرروز می‌جنگد؛ با رقتن به بیرون از خانه، با رقتن به سر کار با حکایت مکرر قصه‌هایش برای هر که در اداره می‌بیند او نمی‌خواهد فراموش کند: «مع‌الوصف، تا آنجایی که بتوانم نمی‌نشینم، تا آنجایی که بتوانم راه می‌روم.

می‌خواهم زنده باشم»

حقوق ۶۰تومانی

کار در راه‌آهن، برای او مشقت‌های فراوانی به همراه داشته. این درست. اما هرچه خاطره دارد نیز مربوط به همین سال‌هاست. اما پیش از همه آنها دوست دارد از حقوقش صحبت کند: «حقوق ما ۶۰ تا تک‌تومنی بود. نصف آن هم زیادی بود. یک نون‌بربری، نیم‌قران، یک مبخانه می‌خوردیم یک تومن». در عوض این حقوق قابل‌توجه، کارش پر از مشقت بوده: «کار ما خیلی سخت بود. دوره، دوره لوکوموتیو بود. دوره آب و مازوت. کار کشنده‌ای بود. لوکوموتیوها فرسوده بودند اما الان وضع تغییر کرده است. متروها آمده‌اند با یک صفحه‌کلید که چهار، پنج دکمه بیشتر ندارد. آن زمان این‌طور نبود. لوکوموتیوها با سیستم قطارهای امروز زمین تا آسمان فرق داشتند. بدبختی بود. مثل امروز نبود که برقی باشد. توی تونل‌ها از بوی گاز و دود به مرز خفگی می‌رسیدیم. راه هم یکی، دو ساعت نبود، خیلی طولانی». اما در همین سال‌ها، عشق راه‌آهن بوده است. می‌گوید رضاشاه راه‌آهن را با سه ابزار ساخت: «رضاشاه خدمت‌هایی هم داشت. از شمال به جنوب و از جنوب به شمال، راه‌آهن کشید با سه وسیله؛ بیل و کلنگ و دینامیت. این کار کمی نیست. شنیده‌اید که مهندسان آلمانی که پل ورسک را ساختند، چه ماجرای داشتند؟ دستور داد با خانواده‌هایشان سوار قطار شوند و از روی پل عبور کنند. جان مردم این‌قدر برایش مهم بود. این پل، پل مهمی است.



آمریکا و انگلیس و شوروی، اگر پیروزی‌ای در جنگ جهانی دوم به دست آوردند، از صدقه‌سر همین پل است. این پل‌ها اگر نبودند، اگر این خط راه‌آهن نبود، متفقین هیچ‌وقت جنگ را نمی‌بردند».

هزینه‌های بالای زندگی

تمامی پدربزرگ‌های ایرانی یک عادت عجیب دارند. همین که نوه‌ها دورشان جمع می‌شوند، شروع می‌کنند از ذکر خاطراتی درباره قیمت روغن حیوانی و برنج در روزگار گذشته. حاج محمد محبوبیان هم از همین دسته پیرمردهاست، مدام پای اعداد و ارقام را وسط می‌کشد تا نشان دهد زندگی قشر متوسط و خصوصا کارگران و کارمندانی که صبح تا شب کار می‌کنند و حقوق ثابتی دارند، سخت‌تر از گذشته شده است. شروع این حرف‌ها اما با اشاره به مهرش است که در آن اتاق خوابیده و از آلزایمر و بیماری‌هایی که به سن و سال ربط دارند، زمین‌گیر شده است. می‌گوید ماهی ۴۰۰ تا ۵۰۰ هزار تومان پول دارو می‌دهد و چون داروها خارجی هستند، تحت بیمه قرار نمی‌گیرد: «این زن زمین‌گیر است و سن بالایی دارد. نیاز به مراقبت و دارو دارد. دارو هم که آن‌قدر گران است. با این حقوق چه باید کرد. یک میلیون و ۴۰۰ هزار تومان می‌گیرم. آن هم بعد از ۳۳ سال خدمت تازه امسال این‌قدر شده. نصف یا ثلث این پول را باید بدهم خرج دوا و درمان همسرم». به در اتاقی که او در آن خوابیده، نگاهی می‌کند و حرفش را درز می‌گیرد: «امروز آن‌طور که بایسته و شایسته است به بازنشسته‌ها نمی‌رسند، به آدم‌هایی که در خانه مریض دارند، نمی‌رسند. آن زمان که ۶۰ تومان حقوق می‌رفتم، اجاره یک خانه دواتاقه، ۱۲ تومان بود. امروز با یک‌میلیون و ۴۰۰ هزار تومان حقوق، قیمت اجاره یک خانه جقدر است؟ بازنشسته‌ای که هم آن دوره و هم این دوره کار کرده چه وضعی دارد؟» از همین‌جا بحث می‌کشد به موضوع رشوه و اینکه این روزها، رشوه آن‌قدر باب شده که خیلی از کارهای اداری، بدون آن میسر نیست: «رشوه بیداد می‌کند. زمینی در کرج خریده بودم، متری هفت تومان. سند این زمین کم شد. سه سال است دنبالش می‌دوم و هنوز نتوانسته‌ام آن را بگیرم. می‌گویند ۲۳۰ میلیون تومان بده تا سند را بدهیم. اگر ندهم چه؟ هیچی! زمین را می‌گیرند. از پایین بالا و از بالا به پایین، همه رشوه می‌گیرند و کار آدم‌هایی که اهل رشوه‌دادن باشند، روبه‌راه است». دستی به هم می‌کوبد. هر دو نمی‌دانیم که باید بختندیم یا اخم کنیم. جای تعارف می‌کند.

آن‌موقع‌ها هم بلیت قطار با پارتی بازی پیدا می‌شد

گرفتن بلیت قطار بدون داشتن پارتی، تقریباً غیرممکن یا واقعا سخت است. پیرمرد اما وقتی خاطراتش را مرور می‌کند، کمتر به یاد می‌آورد که شاهد سختی مردم در خرید بلیت بوده باشد: «سابق بر این مسافر می‌آمد ایستگاه، بلیتش را می‌گرفت و سوار می‌شد و می‌رفت. تمام. امروز اینطور نیست. بلیت نیست، خودشان می‌روند بلیت‌ها را پیش‌پیش می‌خرند و بعد به مسافران، گران‌تر می‌فروشند. طرف می‌آید توی ایستگاه، دنبال بلیت است، عجله هم دارد، حاضر است به هر قیمتی پول بدهد؛ یعنی می‌خواهم بگویم که الان تازه باید یک مبلغی را هم اضافه بدهد، حالا یا بلیت گیرش بیاید یا نیاید» و بعد نفسی صاف می‌کند و عیز می‌گوید که از حق هم نگذشته باشد: «البته آن زمان اگر وسط راه کسی سوار می‌شد، پولی ازش می‌گرفتند و سوارش می‌کردند. اینها بود، اما خیلی کم پیش می‌آمد و تازه اگر اتفاقی می‌افتاد و ناگهان بازرس وارد قطار می‌شد، مجبور بودند برای همان مسافر بین‌راهی هم بلیت صادر کنند». زندگی‌اش مجموعه‌ای است از نظم‌نظامی که از سال‌های خدمت در راه‌آهن با خود آورده و خلیقات کارمندی که ۳۳ سالی است با خود به‌همراه دارد. روزنامه اطلاعات می‌خواند و کتاب‌های دینی. وقتی که فرصت سفر داشته باشد، با دوستان قدیمی‌اش به خوانسار می‌رود برای دیدن لاله‌های واژگون یا به برنامه‌های مذهبی می‌رود و گاهی در همین مجالس، هم‌زمانش در دو سال جعبه را می‌بیند، اما با همه اینها، دوست دارد از معنویت بگوید. بگوید که گوهر کم‌شده امروز ما همین دوستی و معنویت و احترام به هم‌دیگر است: «یک‌موقع‌هایی معنویت بیشتر بود. معنویت در جامعه لازم است؛ اینکه آدم بخواد برای خدای خودش کار کند. اینها کم شده است. وقتی که همه به قول قرآن، موقعیم، وقتی که یک چندصباحی هستیم و بعدش دیگر نیستیم، این معنویت کج نباشد، چارچوب جامعه از هم جدا می‌شود».

می‌خواهم زنده باشم

نوه‌هایش هنوز بچه نیآورده‌اند، پس هنوز نیره‌هایش را ندیده است. ۹۸ سال از خدا عمر گرفته و طبیعی است که شاهد مرگ بسیاری از عزیزان و دوستانش باشد. باین‌همه بچه‌ها و نوه‌ها و بعضی از دوستانش به او و زنش سر می‌زنند. این سرزدن‌ها اما به معنای حمایت نیست. پیرمرد، روی پای خودش ایستاده و زندگی‌اش را می‌گذراند. نزدیک به یک قرن سن دارد. اما هنوز که هنوز است هر صبح از خواب بیدار می‌شود و تا ساعت مقرر، در اداره‌اش کار می‌کند. تنها نگرانی این روزهایش همان همسری است که در خانه مانده و آلزایمر اسیرش کرده. مرد اما نمی‌خواهد به فراموشی تن بدهد. هرروز می‌جنگد؛ با رقتن به بیرون از خانه، با رقتن به سر کار، با حکایت مکرر قصه‌هایش برای هر که در اداره می‌بیند. او نمی‌خواهد فراموش کند: «مع‌الوصف، تا آنجایی که بتوانم نمی‌نشینم، تا آنجایی که بتوانم راه می‌روم. می‌خواهم زنده باشم».

زاویه

نگاه

موعد سخت بازگرداندن امانت رسیده است

سخت‌ترین روزها برای آن که امانتی را می‌پذیرد، موعد بازگرداندن امانت است، پس حق باید داد به شهردار تهران که اینچنین مرداد پرمناقشه‌ای را پشت سر بگذارد، با سکوت و عرقی بر پیشانی در معدود مراسم‌های افتتاح حاضر شود و از صبر و بردباری بگوید.

خردادماه ۸۴ وقتی در دور دوم انتخابات، احمدی‌نژاد توانست پیروز میدان باشد، گفتند پرواز قالیباف از ساختمان پلیس در میدان عطار به ساختمان شهرداری تهران در خیابان بهشت بی‌دلیل نیست. مجوز این پرواز ایکاروس‌وار به قصد دلجویی صادر شده بود تا او که تا‌به‌حال تجربه‌ای در حوزه عمرانی و خدمات شهری نداشته، بر صندلی هنوز نیمه‌گرم احمدی‌نژاد بنشیند و شهری به بزرگی تهران را امانت داشته باشد؛ امانتی که قرار بود تنها چهار سال نزد پلیس خلبان بماند اما آنچنان که «افتد و دانی»، ۱۲ سال است این وعده به درازا کشیده.

در این سال‌ها، تهران تکه‌های بی‌همارش را کم کرد یا از دست داد، تکه‌هایی هم به آن اضافه شد که حدیث مفصلی دارد. جنگل لویرانش را باد شبانه با خود برد، محله اناری‌اش، فوج ساختمان‌های قلکی پشت نواب شدند، تاتیک با آن همه تاریخ، خاک شد. چه پشمار خیابان‌ها که دیگر امروز آنچنان که به امانت داده شدند، نیستند؛ از ولعصر تا شهید مدنی، از خیابان سرباز تا شقایق. حضور او تکه‌هایی هم به این امانتی افزود. شم محاسبه‌گرش، اراضی عباس‌آباد را تکه‌تکه کرد، نیمی از آن قرار است در آینده‌ای نه‌چندان دور باغ‌های فرهنگی شود تا بتواند نیم دیگرش را در اختیار وزارتخانه‌ها و بانک مرکزی بگذارد. او برای این امانتی، ترو راه‌اندازی کرد، به تهران، ریاچه داد و راه زیارت شاه‌عبدالعظیم را کوتاه کرد.

در زمان او برای اولین‌بار تهران به‌عنوان پایتخت ایران، مکان برگزاری یک سلسله‌نشست میان شهرداران شهرهای آسیایی شد، او از بچه‌ها گفت، از احترام به سالمندان و دوست داشت پیش از پرواز دوباره‌اش از بهشت، افتتاح مصای تهران را به چشم ببیند. سینماهای مجلل، جای سینماهای تاریخی و بی‌مشتتری را گرفتند و ترافیک مال‌ها به اتوبان‌هایی که او کشیده بود، روانه شد.

وجه امانی را نباید خرج سودهای بلندپروازانه کرد و قالیباف به جای رعایت این وجه انسانی به سراغ ایده‌پردازی از احمدی‌نژاد رفت و تصور کرد می‌تواند از بهشت این بار به پاستور پرواز کند. چنین جاه‌طلبی‌ای، پره‌ای او را سوزاند و وجه امانت را مخدوش کرد. حالا دیگر کسی نمی‌داند این تهران چیست، کجاست و چرا به این روز افتاده که خط تازه مترویش افتتاح می‌شود اما اعضای شورای شهر به جای خوشحالی باید نگران امنیت جانی مسافرانش باشند. سخت‌ترین روزها فرارسیده؛ آیا مردم آنچه از امانتشان باقی مانده را خواهند پذیرفت یا نه؟



پشت تاریخ

پل ورسک، یادگاری از ایران به‌منابه پل پیروزی

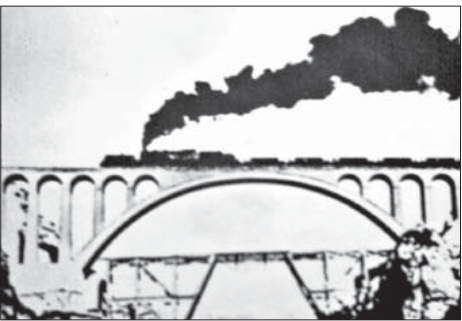
درباره پل ورسک صحبت‌های زیادی شده است. خاطره‌ای که از ساخت این پل هشتاد و اندی ساله در میان اقوال مردم عادی باقی مانده، باعث شده جنبه‌ای اسطوره‌ای به خود بگیرد. می‌گویند، در آن زمان، میرپنج که نمی‌توانست به کار مهندسان آلمانی این پل مطمئن باشد، بعد از پایان کار فرمان داد آنها به همراه خانواده‌شان سوار بر قطاری شوند و از روی بزرگ‌ترین پلِ خاورمیانه آن زمان عبور کنند. می‌گویند، گروهی از خانواده‌ها با اشک و آه و گریه سوار قطار شده‌اند و گروهی دیگر با اعتماد به دست‌ساخته همسرشان. هرچه بوده، قطار راه می‌افتد و از میان دشت‌ها و کوه‌ها سوت‌کشان می‌گذرد و مهیج‌ترین داستان تاریخ معاصر پل‌سازی کشور این‌گونه تمام می‌شود. رضاشاه در ایستگاه پایانی منتظر مهندسان آلمانی است که یکی‌یکی از قطار پیاده می‌شوند و عظمت ساخته‌شان را می‌بینند. آنها نمی‌دانند چند سال بعد، همین پل بهانه‌ای می‌شود برای شکست کشورشان در مهم‌ترین جنگی که به راه انداخته بود.

قصه از کج‌شروع شد؟

شاید باورش سخت باشد، اما طراحی پل‌های راه‌آهن هم بخشی از کار معمارانه انسان بر این کره خاکی است. نقشه خطوط راه‌آهن در دنیا همواره نیاز به عبور از گذرگاه‌های صعب‌العبور، دره‌های عمیق، بستر دشت‌های بایر و سنگلاخی و… را مطرح کرده و جز با پیوند مهندسی و هنر این مهم انجام نمی‌شود. چرا مهندسی؟ برای اینکه طراحی پل یک نیازمند محاسبات ریاضی، فیزیک و حتی شیمی خاک است و چرا هنر؟ به این دلیل که اگر بتواند پلی مهندسی‌ساز را زیباتر از یک سازه مکانیکی برافراشت، آن سازه به یک سازه اجتماعی و حتی تاریخ‌ساز بدل می‌شود. وقتی قرار بود راه‌آهن تهران – شمال به سمت رشته کوه‌های البرز برود، عبور از کوه‌های سر به‌فلک‌کشیده این منطقه، اصلی‌ترین دشواری پیش روی پیمانکاران پروژه بود. آنها از جدیت رضاخان می‌ترسیدند و می‌دانستند یک اشتباه کوچک میرپنج را دیوانه می‌کند. این میان شرکت‌های قدرقدرت دنیا، یک شرکت آلمانی – اتریشی با پیش گذاشت تا ریل‌ها را از دره‌های صعب‌العبور البرز عبور دهد و برای این کار چندین پل هوایی طراحی کرد که از میان آنها، یکی بیشتر از بقیه معروف شده است؛ پل ورسک.

ترس از میرپنج

دره ورسک در ۸۵ کیلومتری جنوب قائم‌شهر قرار دارد و یکی از دره‌های بلالقی مردم سوادکوه است؛ روستای آبا و اجدادی خاندان پهلوی. والتر اینگر اتریشی برای اینکه طرحش به تصویب رضاشاه برسد مجبور شد بر ۶۶ متر از فاصله آزاد دو کوه این پل را سوار کند، آن‌هم در ارتفاع ۱۱۰ متری از ته دره. اینگر مهندسی راه خوانده بود، اما به هنر علاقه داشت و می‌دانست چطور باید اثری هنری، اما با محاسبات دقیق طراحی کند، شبیه آنچه سال‌ها پیش، مهندس ایفل به پاریس‌ها تقدیم کرده بود؛ ترکیبی آرت‌دئیو از سازه‌های مهندسی که کار به همین جا ختم نشد و اینگر به رضاشاه قول داد این پل دست‌کم هفتاد سال ضمانت خواهد داشت. شاه که مطمئن نبود، تیم مهندسی پل را در روز افتتاح به زیر پل فراخواند و منتظر ماند قطار از ورسک عبور کند، آنها باید تقاض کوچک‌ترین اشتباه‌شان را با جان خود می‌پرداختند. آن روز، قطار به سلامت از این پل گذر کرد



و حالا هم که پل به ۸۰ سالگی‌اش رسیده، باز هم عبورومرور بر فراز آن ادامه دارد، تا جایی که نه فقط در فهرست آثار ملی کشور به ثبت رسیده، بلکه در کتب هم برای خود جایی رقم زده است.

یادی از پل شاه‌عباسی

با این حساب، فکر می‌کنید که این پل تماما فولادی است؟ خیر! نکته مهم و اعجاب‌انگیز ورسک همین است که در ساخت آن نه از آهن و فولاد استفاده شده و نه از ملات مسلح (ملات آرماتودار). این بنا درست مثل خانه‌های امروزی از سیمان و شن و آجر ساخته شده و به همین دلیل، می‌توان آن را یک معماری بی‌نظیر در استفاده از مصالح ساختمانی به حساب آورد که بیننده را ناخودگاہ به یاد پل شاه‌عباسی می‌اندازد. می‌گویند، وقتی قرار است یک سازه تازه در شهر بنا شود، باید در طراحی‌اش به سازه‌های کهن‌تر آن منطقه توجه کرد و ورسک از این نظر ما را به یاد پل تاریخی روستای ورسک می‌اندازد که عمری هفت‌قرنی دارد. شیب زیاد مسیر راه‌آهن به سمت ایستگاه گرگان طراحان را مجبور کرد ریل‌گذاری را به‌گونه‌ای انجام دهند که قطار آرام آرام از شیب کوه بالا برود تا در هنگام بازگشت، بتواند با مهار سرعت، آرام‌تر این شیب را پشت سر بگذارد. طراحی این قسمت از مجموعه پل‌های ورسک هم دیدنی است، چراکه می‌شد با حفر چند تونل و احتمالا اندکی خطر، از خبر این همه هزینه گذشت، اما طراحان تصمیم گرفتند به جاذبه‌های طبیعی منطقه احترام بگذارند و مسیر را با فرازوفرودهایش از جداره کوه‌ها، گران‌تر کند تا امنیت مسافران محفوظ بماند. اگر چه می‌گویند این منطقه به سه خط طلا معروف بوده، واقعیت این است که هزینه بالای عبور ریل و پل‌سازی در این منطقه، آن سه خط طلا را واقعا طلایی کرد.

از پل ورسک چه می‌آموزیم؟

شاید، ارتباط‌دادن معماری پل ورسک به آنچه امروز در خانه‌هایمان به‌عنوان معماری می‌شناسیم، کار سختی باشد، اما بگذارید به یک نکته کمتر دیده‌شده درباره این پل بپردازیم. معماری ورسک می‌توانست ساده و درعین‌حال تماما مکانیکی و خشک باشد. ممکن بود برای هزینه کمتر و استفاده بیشتر از فضای طبیعی کوه، سازه‌هایی به‌امرتا نخراشیده و تتراشیده کار انتقال ریل‌ها را از این سو به آن سو به عهده بگیرد، اما کاری که طراحان پل ورسک انجام دادند، هنرنمایی بود، یک هنرنمایی عظیم. اگر امروز قریه کوچک و ۱۰ خانواری عباس‌آباد به روستای پرجمعیت ورسک بدل شده و اگر امروز این پل یکی از گردشگاه‌های شمال ایران است، خواهی‌نخواهی ارتباط مستقیمی به وجهه هنری آن دارد. خانه‌هایی که این روزها باب دندان مشتری‌هاست، خانه‌هایی مکعبی است که در آن، طراح هر سانتی‌متر از فضا را با سقفی سروپوشیده کرده است. سؤال اینجاست که آیا چنین خانه‌هایی می‌تواند در حد و اندازه خود، شبیه به پل ورسک محافظ بماند. اگر چه معروف شود؟