

منظر راه در ایران

چکیده | مفهوم راه در ایران به دلیل وضعیت و تنوع جغرافیایی خاص، قدمت طولانی زیست، کوچ‌نشینی و لزوم تعامل بین اقوام ایرانی و ارتباط بین مراکز زیستی از دیرباز با مفاهیم و تعبیری که امروزه از راه در سایر نقاط زیستی جهان وجود دارد متفاوت است. راه‌ها مبتنی بر کریدورهای طبیعی، حفاظت مردم در مقابل تهدیدهای گوناگون و با بینشی فرهنگی ایجاد می‌شد. از این منظر راه به‌عنوان معبر یا محل عبور تلقی نمی‌شد بلکه خود مقصد و دربرگیرنده عناصر و نشانه‌های مربوطه و رویدادهای مختلف بود. رفتن در مسیر برخی از این راه‌ها خود رسیدن به مقصود محسوب می‌شد؛ مانند راه خراسان که علاوه بر اینکه بسیاری از استقرارگاه‌های زیستی را به هم متصل می‌کرد تبدیل به راه مهم زیارتی و فرهنگی در مقیاس حوزه فرهنگ ایرانی شده به‌گونه‌ای که تمامی مکان‌های زیست و عناصر مربوطه از نعمت بودن در راه خراسان بهره‌مند و متبرک می‌شدند. نشانه‌ها و مجموعه‌های وابسته به راه و پدیده‌های فرهنگی که در طول زمان ایجاد می‌شد خود به‌عنوان جذابیت‌ها و محل رجوع انسان‌ها تبدیل می‌شد. از این نظر شناخت راه در ایران می‌تواند مفهوم و معنای راه فرهنگی را که ایکوموس در دهه اخیر به‌عنوان موضوع ثبت آثار جهانی مطرح نموده توسعه بخشد.

این نوشتار ضمن پرداختن به طرح مفهوم و تعاریف راه فرهنگی در جهان به اهمیت این نگرش و منظر راه در ایران و گونه‌های متنوع آن در دوره‌های تاریخی مختلف می‌پردازد.

واژگان کلیدی | منظر، راه فرهنگی، ایران.

محمد حسن طالبیان
دکتری معماری، دانشیار مرکز
آموزش عالی میراث فرهنگی،
تهران، ایران.

mh.talebian@gmail.com

مقدمه | مفهوم «راه» و یا «مسیرهای فرهنگی»^۱ برای اولین بار در سال ۱۹۹۴ میلادی و در نشست تخصصی «مسیرها بخشی از میراث فرهنگی ما»^۲ مورد بحث قرار گرفت (WHC, 1994) و در دومین نشست تخصصی کمیته علمی بین‌المللی ایکوموس در زمینه مسیرهای فرهنگی^۳ در سال ۲۰۰۳ به شکل تکاملی مباحث نظری آن مطرح و راه به‌عنوان ترکیب متنوعی که منعکس‌کننده میراث ملموس و ناملموس است مورد توجه قرار گرفت. لذا مسیر فرهنگی بر اساس سیر تکاملی نظری آن این‌گونه تعریف شد:

مسیرهای فرهنگی به زمین، آب، ترکیب و یا دیگر انواع مسیر، اطلاق می‌شود که به لحاظ فیزیکی به‌واسطه قابلیت و پویایی‌های تاریخی و خاص خود تعیین و مشخص شده‌اند و جلوه‌ای از حرکات تعاملی افراد به همراه مبادلات متقابل، مداوم و چندبعدی کالاها، ایده‌ها، دانش و ارزش‌ها در داخل یا بین کشورها و مناطق، در طول دوره‌های زمانی قابل توجهی هستند و بدین‌وسیله به ایجاد ترکیبی غنی از فرهنگ‌ها در زمان و مکان که در میراث ملموس و ناملموس آن به‌طور هم‌زمان منعکس شده است، می‌انجامند (ICOMOS, 2003). در واقع از سال ۱۹۷۲ و بعد از جنگ جهانی مباحث مختلفی از جمله موضوع ثبت و حفاظت از میراث فرهنگی و طبیعی و در دهه اخیر منظر فرهنگی و منظر تاریخی شهری و به‌ویژه مسیرهای فرهنگی مورد توجه قرار گرفت و در این فاصله تعداد زیادی از کشورها با همکاری یکدیگر مسیرهای متعددی را ثبت کرده‌اند.

مفهوم جدید راه‌های فرهنگی

در سال ۲۰۰۸ ایکوموس موضوعات مختلفی را مطرح می‌کند؛ از جمله اینکه مسیر فرهنگی باید بازتاب جنبش‌های فرهنگی مردم باشد و تبادل ارزش‌ها باید وجود داشته باشد. راه‌ها فقط یک بستر فیزیکی نیستند، بلکه یک پدیده تاریخی هستند که در مورد ارزش‌ها و هویت‌های فرهنگی صحبت می‌کنند. از مسیری در روم تا مسیر اینکها و جاده ابریشم همین ویژگی را دارند. در واقع راه، ترکیب متنوعی از فرهنگ‌ها در زمان و مکان است که هم میراث ملموس و هم میراث ناملموس را با هم منعکس می‌کند و بحث پویایی روابط فرهنگی در آن پررنگ می‌شود.

هر مسیر ارتباطی، اعم از زمینی، آبی و یا برخی انواع دیگر که به لحاظ فیزیکی محدود بوده و با داشتن قابلیت‌های پویا و

تاریخی خاص خود به برآوردن هدفی خاص و معین شناخته می‌شود، باید شرایط زیر را دارا باشد (ICOMOS, 2008):

- مسیر فرهنگی باید بازتاب جنبش‌های تعاملی مردم، به‌عنوان تبادلات کالا، ایده‌ها، دانش و ارزش، به‌صورت چندبعدی، مستمر و متقابل بین ملل، کشورها، نواحی یا قاره‌ها در طول دوره‌های قابل توجهی از زمان بوده و یا از آن برآمده باشد.

- مسیر فرهنگی باید با بازتاب در میراث ملموس و ناملموس فرهنگ‌های تحت تأثیر خود سبب ترویج و باروری متقابل آن‌ها در مکان و زمان شود.

- مسیر فرهنگی باید با نظامی پویا، روابط تاریخی و اموال فرهنگی مرتبط با وجود آن ادغام شود.

بنابراین مسیرهای فرهنگی، راه‌های ساده ارتباطات و حمل‌ونقل که ممکن است دربرگیرنده اموال و آثار فرهنگی بوده و ملل مختلف را به هم مربوط سازند، نیستند، بلکه پدیده‌های تاریخی خاص هستند. آن‌ها درواقع ابزارهای قدرتمندی برای ارتقاء، ترویج و حفاظت از هویت‌های فرهنگی مشترک و متنوع به شمار می‌آیند.

مسیرهای فرهنگی گاهی به‌عنوان یک پروژه برنامه‌ریزی شده با اراده بشری به وجود آمده‌اند که قدرت کافی برای انجام یک هدف خاص را دارا بودند (مسیرهای حکومتی؛ به‌عنوان مثال مسیرهای امپراتوری روم و اینکها)؛

در موارد دیگر، آن‌ها نتیجه یک فرایند طولانی تکاملی هستند که در آن‌ها مداخلات جمعی عوامل مختلف بشری هم‌زمان بوده و در جهت یک هدف مشترک هدایت شده‌اند (مسیرهای زیارتی، تجارتي؛ مانند آنچه در مسیر سانتیاگو، مسیرهای کاروان بازرگانی آفریقا و یا جاده ابریشم اتفاق افتاده است)؛ در هر دو مورد، تمام این موارد فرآیندهایی ناشی از «اراده انسان» برای رسیدن به یک «هدف خاص» هستند.

عناصر معرف مسیرهای فرهنگی

یک مسیر فرهنگی باید لزوماً توسط عناصر ملموس پشتیبانی شود که گواه میراث فرهنگی آن بوده و تأییدیه وجود کالبدی آن باشند:

- خود «مسیر»؛ که به‌عنوان وسیله‌ای، در جهت برآوردن فعالیت‌های انسانی برای رسیدن به اهداف خاص طراحی شده است؛
- «عناصر میراثی وابسته به راه»؛ مربوط به عملکرد آن

به‌عنوان یک مسیر تاریخی، فرهنگی :

جمشید و ...). آثار و اشیای مکشوفه در این نقاط و همچنین شباهت میان این آثار معلوم می‌دارد که این آبادی‌ها مراکز اجتماعی منفرد و منزوی نبودند بلکه از زمان‌های بسیار قدیم راه‌های ارتباطی میان این آبادی‌ها برقرار بوده و کاروان‌هایی در مسیر آن‌ها به رفت‌وآمد و حمل کالاهای گوناگون و اخذ و اقتباس سبک‌های هنری می‌پرداختند.

۲. پیدا شدن آثار و تصاویری از حیوانات بارکش که انسان موفق به اهلی کردن آن‌ها شده و آن‌ها را به‌منظور مسافرت و حمل‌ونقل کالا یا لشگرکشی در مسیر راه‌های معینی مورد استفاده قرار می‌داده است.

۳. مسیرهایی که از طریق آن‌ها مهاجرت‌های دسته‌جمعی صورت گرفته است. مهم‌ترین این مهاجرت‌ها، مهاجرت اقوام آریایی است که در طول مسیرهای معینی انجام‌گرفته است (سیرو، ۱۳۶۲)؛ (جدول ۱).

تمام محوطه‌ها، مکان‌ها و سکونتگاه‌های تاریخی در مسیرهای مهم از جمله مسیر شوش به شوشتر یا بین رودهای کرخه، دز و کارون، مانند دوراوتناش یا چغازنبیل، از راه‌های تعریف‌شده برخوردار بودند و مردم از نام و فرم شکل‌گیری آن‌ها می‌توانستند مسیر منتهی به مقصد خود را شناسایی کنند چون بر اساس بستر طبیعی شکل گرفته بودند. همچنین دروازه‌ها در شهرهای تاریخی به سمت مراکز مهم کشور از نام و نشان و هویت خاص برخوردار بودند. راه شاهی که بخش مهم آن از پاسارگاد و تخت جمشید

«عناصر میراث ملموس»؛ مانند ایستگاه‌های بین‌راهی، برج‌ها و نشانه‌ها، پل‌ها و مناظر طبیعی خاص، کاروانسراها و استحکامات دفاعی، انبارها، مکان‌های درمانی و استراحت، بازارها، بندرها و دفاتر گمرک، وسایل ارتباطی و حمل‌ونقل، تأسیسات صنعتی، معدنی و غیره، تأسیسات مرتبط با تولید و تجارت که بازتاب کاربردهای اجتماعی، علمی و فنی و پیشرفت در دوره‌های مختلف است.

«عناصر میراث ناملموس»؛ که گواهی از فرآیند تبادل و تعامل میان مردم در امتداد مسیر هستند.

راه در ایران

پیدایش راه و عناصر وابسته به آن در ایران قدمتی کهن دارد. برخی از راه‌ها و مسیرهای کنونی ایران با کم و بیش تغییرات جدید در آن، همان مسیرهای قدیمی است که نظام جغرافیایی و طبیعی زمین و آب ایران آن را الزام کرده و از همان روزگاری که سرزمین ایران مسکونی گردیده، مورد استفاده مردم آن واقع شده بود.

ماکسیم سیرو سه دلیل وجود راه‌های منظم و معین در زمان‌های پیش از تاریخ را این‌گونه برشمرده است :

۱. بقایای محوطه‌های باستانی در کنار راه‌های کنونی و آبادی‌های بزرگ (تپه حصار دامغان، چشمه‌علی ری، تپه سیلک کاشان، تپه گیان نهاوند، تل باکون حوالی تخت

جدول ۱: انواع راه در دوره‌های تاریخی ایران. مأخذ: نگارنده.

انواع راه		ایل راه‌ها
ایل راه‌ها برای قرن‌های متمادی در بیشتر نقاط ایران استفاده می‌شدند و امروز نیز پابرجا هستند.		
«راه شاهی» اولین شاهراه مهم و یکپارچه است که در دوره هخامنشی ساخته شد. بخش عمده آن، پاسارگاد تا شوش را شامل می‌شد و در حوالی آن علاوه بر استقرارگاه‌های پیش از هخامنشیان بسیاری از شهرها و روستاهای هخامنشی نیز شکل می‌گیرد.	راه شاهی	
این راه مهم‌ترین شاهراه تجاری ایران در ادوار تاریخی از جمله اشکانی و ساسانی بود که از نیمه شمالی کشور می‌گذشت. راه ابریشم را می‌توان مسیر تجاری، فرهنگی نامید که سه تمدن عمده جهان دوران باستان (چین، پارس و روم) را به هم متصل می‌نمود و جدا از تبادلات اقتصادی و تجاری، به‌عنوان بستری از مراودات فرهنگی، زبانی و تمدنی عمل می‌کرده است.	راه ابریشم	برخی راه‌های مهم فرهنگی، تاریخی و تجاری
راه ادویه مسیری است که ادویه و عطریات را از هند به آفریقا و کشورهای عربی امروز می‌برد و از نیمه جنوبی کشور از جمله کرمان و سیستان و بلوچستان می‌گذشته است.	راه ادویه	
راه‌های زیارتی نظیر مسیر حج از مراکز تمدنی بزرگ، مسیر عتبات عالیات و مسیر زیارتی مشهد.		راه‌های زیارتی



تصویر ۱: دشت پارسه، ساختارهای طبیعی و تاریخی از جمله راه که همگی در محور شمالی-جنوبی گسترده شده است. مأخذ: آرشیو پایگاه پارسه- پاسارگاد.

می‌رسد و یا محوطه‌های بسیاری دیگر در دشت پاسارگاد مانند تل باکون نزدیک تخت جمشید که از استقرارگاه‌های مهم دوره باستان به‌شمار می‌آید (تصویر ۱). اینها حکایت از اهمیت مقصد شدن راه شاهی به عنوان یک مسیر یکپارچه و فرهنگی دارد. اسامی بسیاری از آن‌ها در الواح گلی باروی هخامنشی آمده است. بیش از چهارصد شهر و مکان مهم از تعداد اندکی خوانش الواح مشخص شده که خود منزل‌های کاروانی در دوره اسلامی را نیز مشخص کرده است از منزلی در پاسارگاد کنار آرامگاه کوروش به همراه کارونسرای مظفری و مسجد قرن چهارم گرفته تا محوطه باستانی جعفرآباد، شهر ساسانی استخر، نقش رستم و تخت جمشید و تا زرقان و در ادامه راه شهرها و مکان‌های مهم تا شوش باستان، همگی حکایت از این راه فرهنگی و ارزش‌های آن در طول تاریخ تا

عبور کرده و تا شوش ادامه دارد مصداق این مهم است. این راه در سر راه خود از تنگ بلاغی و محوطه طبیعی سیوند گذشته و در کنار رودخانه سیوند تا شهر استخر و تخت جمشید و در ادامه با اتصال تعداد زیادی از استقرارگاه‌های تاریخی در طول مسیر به مناطق جنوبی فارس و خوزستان و سپس به شوش می‌رسد. این راه در حدود یک‌صد کیلومتر نزدیک‌تر از راه فعلی شوش به پاسارگاد است که نشان از شناخت دقیق از سرزمین در آن دوره دارد. این مسیر محل بیلاق، قشلاق تیره‌های مختلف عشایر بوده است. فقط حوزه جغرافیایی پارسه- پاسارگاد تعداد زیادی از مکان‌های استقرار را شامل می‌شده؛ از جمله تپه جعفرآباد در میانه راه یا محوطه‌های پیش از تاریخ تا دوره اسلامی در تنگ بلاغی در سیوند که به بیش از یک‌صد و سی مکان یا محوطه



تصویر ۲: جاده جدید غربی- شرقی مرودشت به تخت جمشید که هم‌زمان با جشن‌های ۰۰۵۲ ساله ایجاد شد. دخالت‌های وسیع باعث تخریب ساختارهای طبیعی و تاریخی دشت پارسه گردید. مأخذ: آرشیو پایگاه پارسه، پاسارگاد.

تخت جمشید بسیاری از این شواهد مهم تاریخی و باغ ایرانی داریوش را احتمالاً متلاشی نموده و تنها شواهد کمی از آن‌ها با استناد به بررسی‌های ژئوفیزیک قابل شناسایی است. از این‌رو قرارگیری ساختارهای جدید بر مبنای تجربه تاریخی از جمله راه‌های درون‌شهری مطابق با ساختارهای طبیعی و ارائه پرسپکتیوهای تاریخی به مخاطب برای درک بهتر فضای تاریخی و منظر فرهنگی دشت اهمیت دارد.

همان‌گونه که ملاحظه شد، راه تنها سطحی قابل عبور نیست، بلکه مجموعه‌ای از نشانه‌ها و بناهای وابسته است که تحول و تکامل آن در تاریخ تمدن جایگاه رفیعی داشته است. پل‌ها، کاروانسراها، قهوه‌خانه‌ها، حوض انبارها، قلعه‌ها، میل‌ها و گاه مکان‌های مقدس و زیارتی همچنین گورستان‌هایی بر سر این راه‌ها بوده که همگی مفهوم راه را تشکیل می‌دهند و این کالبد در کنار منظر راه‌ها همیشه اتصال‌دهنده سکونت‌گاه‌ها نبوده‌اند بلکه در اکثر مواقع آن‌ها را شکل داده‌اند، رونق بخشیده‌اند و با نابودی‌شان سکونت‌گاه‌های در مسیرشان را نیز به زوال و نابودی کشیده‌اند.

تجربه تاریخی نشان داده که هر دوره دستاوردها و ارزش‌های

دوره اسلامی دارد. به‌جز آن تنوع آثار فراوان از معادن سنگ و فلز گرفته تا بند، سد، پل، سازمان‌دهی دشت، محل تولید، مراتع و کشاورزی، وجود ذخایر طبیعی، زیبایی‌های مسیر و عناصر و نشانه‌های فرهنگی و مقدس خود حکایتی است که معنای مسیر فرهنگی را در ایران به‌عنوان مقصد مشخص کرده است. وجود آثار فراوان در کنار آب و راه در مسیرهای مهمی مانند راه شاهی، منظر راه را متفاوت از یک مسیر عبوری نموده است.

دشت پارسه و ساختارهای طبیعی و تاریخی آن نشان داده است که تمام مسیر کاروان راه‌ها در جهت طبیعت شکل گرفته‌اند؛ اما اسناد راه‌های جدید نشان داده که تمام راه‌های ساخته‌شده برای جشن‌های ۲۵۰۰ ساله خلاف جهت طبیعت حرکت می‌کنند (تصویر ۲). از آنجایی که حصارهای متعدد سه‌گانه تخت جمشید، باغات ایرانی و تاریخی و نظام آبیاری دشت از جمله قنات‌های تاریخی و کانال‌های آبرسان که از استخر به‌سوی تخت جمشید ایجاد شده همگی حکایت از ساختارهای شمال-جنوبی دارد اما مداخلات وسیع و ساختارهای جدید شرقی-غربی مانند جاده مرودشت به

جدول ۲: میراث معماری وابسته به راه در دوره‌های تاریخی مختلف. مأخذ: نگارنده.

میراث معماری وابسته به راه در دوره‌های تاریخی	
هخامنشیان	تأسیس چاپارخانه و ایجاد ساختارهای دفاعی و دژهای نگهبانی برای حفاظت از راه‌های مهم شکل گرفت.
سلوکیان	حفظ ساختمان‌های بین‌راهی و ساخت شبکه‌ای از اقامتگاه‌ها در طول راه‌ها از اقدامات این دوره بود.
اشکانیان	وسایل حمل‌ونقل پیشرفته‌تر شد. نگهداری راه‌ها بسیار مورد توجه قرار گرفت. احداث گمرک خانه‌ها در مرزها؛ وجود پلیس سواره بیابان؛ نظام مالیات گرفتن از مال‌التجاره‌ها در مسیر راه‌ها شکل گرفت.
ساسانیان	کاروانسراها، چاپارخانه‌ها، میل‌ها، پل‌ها و ایستگاه‌های بین‌راهی و گمرک خانه‌ها در دوره ساسانی تکمیل‌تر شد.
بعد از اسلام	امنیت راه‌ها؛ احداث بی‌شمار کاروانسرا و توسعه راه‌های زمینی؛ رشد اقتصاد و تجارت مورد توجه قرار گرفت.

مسیر راه‌های تاریخی به‌عنوان میراث معماری راه در ایران باقی‌مانده که شناخت آن‌ها می‌تواند برای راه‌های امروزی و درک مفهوم راه راهگشا باشد (جدول ۲).

راه در ایران به‌عنوان بستری برای بروز کیفیت، معماری وابسته به خود را به فرصت‌هایی برای تعامل اندیشه‌ها و تبادل آداب‌ورسوم اقوام و ملل مختلف و در نتیجه تقویت و ارتقای جوامع محلی پیرامون خود تبدیل نموده که به دنبال آن، زنجیره‌ای از زندگی و حیات را ایجاد می‌نمود. راه‌های تاریخی و عناصر وابسته به آن، از جمله ثروت‌های فرهنگی و تاریخی کشور ایران محسوب می‌شوند که نیازمند توجه و مراقبت ویژه‌اند، بازشناسی مسیرهای تاریخی و نیز میراث معماری، فرهنگی، اجتماعی وابسته به راه، در جهت مطالعه و تدوین سیاست‌های حفاظت و بهسازی در چارچوب برنامه جامع معماری راه ضروری است. مستندسازی ساختارهای باقیمانده از راه‌های کهن، پایش، نظارت، ارزیابی و تحلیل آن‌ها از منظر فرهنگی راه و با استفاده از روش‌های شناخت راه فرهنگی و درک پیوندهای اجزاء و عناصر وابسته به راه در جهت حفظ اصالت و یکپارچگی راه‌های فرهنگی در ایران اهمیت دارد.

گذشته را حفظ نموده و به آن می‌افزودند. ساختارهای جدید در ادامه تجربیات گذشته بود. وصل شدن به ریشه‌های گذشته آن‌ها را پایدارتر می‌نمود به همین خاطر آثار مختلفی در

نتیجه‌گیری | با توجه به غنای فرهنگی راه در ایران و تجربه‌های طولانی ایجاد راه، وجود جذابیت‌های طبیعی و فرهنگی و مجموعه‌های وابسته و تنوع میراث ملموس و ناملموس راه که به‌طور مستقیم در ارتباط با دلیل وجودی مسیرهای فرهنگی بودند، منظر راه در ایران نیازمند شناختی دقیق‌تر است. معرفی و برجسته شدن آثار و بناهای تاریخی، محوطه‌های تاریخی، روستاها و شهرهای تاریخی، معماری بومی، میراث مدرن و صنعتی، بناهای عمومی، منظرهای فرهنگی - طبیعی، وسایل حمل‌ونقل و دیگر نمونه‌هایی از کاربرد دانش خاص و مهارت‌های فنی که به اتفاق میراث معنوی و ناملموس از ارزش‌های راه محسوب می‌شوند که از طریق یک رویکرد چندوجهی و میان‌دانشی و با ابزار شناخت مسیرهای فرهنگی قابل‌دستیابی است. از این طریق می‌توان ضمن رشد دانش فرهنگی، معماری، هنری و فنی راه در اعتلای کیفیت راه‌های جدید تلاش کرد.

پی‌نوشت

۳. ICOMOS-CIIC (ICOMOS international committee on cultural routes).

۱. Cultural Routes.

۲. Routes as a part of our cultural heritage (Madrid, Spain, November 1994).

فهرست منابع

- WHC. (1994). *Routes as a Part of our Cultural Heritage; Report on the meeting of experts (Madrid, Spain, November 1994)*. Available from: <http://whc.unesco.org/archive/routes94.htm> (Accessed 5 March 2017).
- ICOMOS (2003). *Meeting of experts on cultural routes*. Madrid, Ratified by the 6th Extraordinary Session of the World Heritage Committee.
- ICOMOS. (2008). *Cultural Routes*. Québec (Canada), Ratified by the 16th General Assembly of ICOMOS.

- پیرنیا، محمدکریم و کرامت‌الله افسر. (۱۳۷۰). *راه و رباط*. تهران: سازمان میراث فرهنگی و آرمین.
- سیرو، ماکسیم. (۱۳۶۲). *کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان راه‌ها*. ترجمه عیسی بهنام. تهران: سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.
- کلایس، ولفرام. (۱۳۶۱). *راه‌های کاروان‌رو در ایران*. ترجمه علیرضا مهنی. مجله اثر، ۳ (۹۸، ۷): ۱۸۷-۲۹۰.