

نگاهی به کتاب «راه و رباط» با رویکرد منظرین

## منظر راه در جغرافیای تاریخی ایران

**چکیده** | کتاب «راه و رباط» به قلم مرحوم دکتر کریم پیرنیا و کرامت الله افسر در سال ۱۳۷۰ توسط سازمان میراث فرهنگی و انتشارات آرمین به چاپ رسید. مرحوم پیرنیا در این کتاب با روش مرسوم خود نگاهی تاریخی-فرهنگی به سیر پیدایش و تکامل راه و راهداری در پهنه سرزمین ایران داشته است. کتاب، سیر راهداری در ایران را به دو سرفصل «پیش از اسلام» و «پس از اسلام» تقسیم کرده و در قالب این دو سرفصل به بررسی تاریخی وضعیت راه‌ها پرداخته است.

از دیدگاه منظرین، کتاب حاضر شامل اطلاعات ارزشمندی پیرامون منظر راه در ایران است که تصویر نسبتاً دقیقی را از سیر پدیدار شدن و توسعه این منظر ارائه می‌کند. بر این اساس دو مؤلفه اصلی در پدید آمدن منظر راه در ایران قابل شناسایی است:

۱. چرایی به وجود آمدن منظر راه؛ علل مکان‌یابی مسیرهای اصلی و فرعی در سرزمین ایران؛ که منجر به «انتخاب» منظر راه شده است.
۲. چگونگی ساختار منظرین راه؛ شکل‌گیری و توسعه مؤلفه‌ها، تجهیزات و تأسیسات مرتبط با راه و راهداری در مسیر راه‌های ایران، که منجر به «شکل‌گیری» منظر راه شده‌اند. در این بخش نقش منظرین و چند عملکردی این مؤلفه‌ها در ایجاد مفهوم منظر راه مختص به ایران مورد توجه قرار گرفته است.

این نوشتار کتاب حاضر را از دیدگاه منظرین و بر اساس دو عنوان ذکر شده در بالا بررسی می‌نماید تا در نهایت به الگویی برای منظر راه در ایران دست پیدا کند.

**واژگان کلیدی** | راه و رباط، راه‌های ایران، منظر راه، جغرافیای تاریخی.

سمانه رحمدل  
کارشناس ارشد معماری منظر.

samaneh\_rahmdel@yahoo.com

پیش از تاریخ، مسیرهای مهاجرت دسته جمعی در این دوران است که مهم ترین آن‌ها مهاجرت آریایی‌ها است. با استناد به کتب مقدس آریایی اوستا و ودا، آریایی‌ها حدود سه هزار سال پیش از میلاد مسیح از مناطقی که احتمالاً دشت‌های جنوب سیبری یا ترکستان شمالی است مهاجرت تاریخی خود را آغاز کرده‌اند. مسیر آن‌ها از سیبری به خاک سغد، از آنجا به دره بلخاب (از شعبات جیحون) و بعد به بلخ بوده که در این منطقه آریایی‌ها دوشاخه شده‌اند. آنچه مهم است اینکه مسیر حرکت آریایی‌ها شرق ایران تابع الگوی ساختمان طبیعی فلات ایران بوده است.

دوران هخامنشی؛ گسترش ارگانیک راه‌ها مطابق ادعای کتاب، اقدامات عمده مربوط به مکان‌یابی راه‌ها از دوران داریوش بزرگ به بعد و در دو بُعد صورت گرفته است: راه خشکی و راه آبی.

راه خشکی؛ در این بخش از یک شاهراه اصلی و چندین راه فرعی یاد شده است. «راه شاهی» که شهر سارد و نواحی آسیای صغیر را در کنار دریای اژه به شوش، مهم ترین پایتخت هخامنشیان می‌پیوست. در کنار آن راه‌های دیگری وجود داشت که کرسی ایالات و کشورهای تابعه را به نواحی مختلفه شاهنشاهی متصل می‌کرده است. علاوه بر پایتخت‌ها و شهرهای مهم، دو مسیر لشکرکشی کوروش کوچک و اسکندر نیز مسیر و وضعیت راه‌های دوران هخامنشی را مشخص می‌کند.

راه آبی؛ شاهراه‌های آبی تا پیش از دوران هخامنشی بر محور دو رود دجله و فرات بود که واسطه بین دنیای مشرق و مغرب بودند. در زمان هخامنشیان ایرانیان راه خشکی را به راه آبی ترجیح دادند؛ از رودخانه فرات به‌عنوان سد دفاعی استفاده کرده و بر روی آن سدهای آبیاری احداث کردند. به‌عنوان جایگزین راه دریایی هند و بحر احمر را دایر کرده و با حفر کانالی دریای احمر را با دریای مغرب (مدیترانه) پیوند دادند. به این ترتیب راه برای حرکت کشتی‌های بازرگانی هندی به کشورهای کناره دریای مغرب باز شد. از عواقب حفر کانال [سوئز] از دست رفتن اهمیت شهر بابل بود که در کنار شاهراه آبی سابق یعنی رود فرات قرار داشت. هرچند که تجارت داخلی همچنان وابسته به فرات بود و بنادر خلیج فارس همچنان اعتبار بازرگانی خود را حفظ کردند.

چرایی و چگونگی شکل‌گیری منظر طبیعی-فرهنگی راه‌ها در ایران

• چرایی به وجود آمدن راه: انتخاب منظر در نیمه نخست کتاب راه و رباط، به‌طور مشخص به علل عمده‌ای پرداخته می‌شود که موجب پیدایش و مکان‌یابی مسیر راه‌های ایران شده‌اند. این بخش از این لحاظ حائز اهمیت است که نقش مؤثر «جغرافیای تاریخی ایران» را در شکل‌گیری مهم‌ترین راه‌های جهان باستان بیان می‌کند. بر این اساس پدیدار شدن راه‌ها در ایران به‌طور عمده تحت تأثیر سه عامل بسیار مهم بیان شده است:

۱. مهاجرت آریایی‌ها
  ۲. امپراتوری جهان-شمول هخامنشیان
  ۳. موقعیت میان-جهانی ایران در پیوند دو جهان مشرق و مغرب باستان
- نکته مشترک در میان این سه، ساختار جغرافیایی خشکی-آبی ایران بود که در همه ادوار، الگوی واحدی جهت مکان‌یابی و توسعه شبکه راه‌ها ایجاد نمود؛ به‌گونه‌ای که در طول قرون متمادی، تغییرات اعمال شده در مسیر راه‌ها محدود بود.

مهاجرت آریایی‌ها؛ انطباق منظر راه بر ساختار جغرافیایی فلات ایران

در آغاز مرحوم پیرنیا برای شکل‌گیری قدیمی‌ترین راه‌ها در دوران پیش از تاریخ، دو دلیل اصلی را متذکر می‌شود: دریای بزرگ و مهاجرت آریایی‌ها. وی با گریز به نظریه دریای بزرگ، اشاره به دریایی می‌کند که در گذشته در محل کنونی کویرهای مرکزی ایران وجود داشته است. احتمال در زمانی که هنوز رطوبت داخلی فلات بیش از امروز بوده، در اطراف کویر اجتماعات زیستی در قالب مجموعه دهکده‌ها شکل گرفته که بقایای آن امروزه به‌صورت تپه‌های باستانی قابل مشاهده است. از جمله تپه حصار نزدیک دامغان، چشمه‌علی در ری، تپه سیلک کاشان تپه گیان نزدیک نهاوند، و بسیاری تپه‌های دیگر. وجود تپه‌ها در کنار جاده‌های اصلی و فرعی، تأییدی بر شکل‌گیری نخستین راه‌ها پیرامون تمدن‌های متأثر از دریای بزرگ هستند.

عامل دوم شکل‌گیری راه‌های منظم در دوران

تولیدات و حتی رونق ساخت‌وسازها به‌واسطه فرارگیری در مسیرهای پر رفت‌وآمد به پیدایش منظر جدیدی برای راه‌ها منجر می‌شد.

دستیابی رومیان به بازار پرسود چین بدون عبور از پهنه سرزمینی ایران غیرممکن به نظر می‌رسید و در عهد اشکانی و سپس ساسانی این تجارت در انحصار ایرانیان بود. هم‌راه‌های خشکی و فلات ایران و هم‌راه‌های دریایی خلیج فارس و بحر احمر اهمیت بازرگانی فراوانی در جهان آن روزگار پیدا کردند. در این بین راه ابریشم که از چین شروع شده و با عبور از فلات ایران، در نهایت به ساحل دریای مدیترانه می‌رسید، به مهم‌ترین شاهراه بازرگانی تبدیل شد.

نقش «انتخاب» در شکل‌گیری منظر راه تصویری که کتاب از سیر توسعه راه در ایران ارائه می‌کند، منجر به تعریف ماهیت منظر راه می‌شود. بر این اساس، منظر راه در ایران ماهیتی کاملاً تجاری داشته که به‌واسطه موقعیت استراتژیک فلات ایران در جهان قدیم به وجود آمده است.

در این میان بحث اقتصاد کلان جهانی مطرح بوده و جنبه رقابتی نیز مزید بر علت بوده است، چراکه همواره برخی سرزمین‌ها به دنبال دور زدن ایران بوده‌اند. بنابراین انتظار می‌رود چنین دستگاه عظیم جابجایی باارزش بالای اقتصادی و گردش مالی فراوان، تأسیسات راهداری متناسب با ماهیت خود داشته باشد. در این زمینه هم بعد اقتصادی و هم جنبه امنیتی راه‌ها موردنظر است.

در ادامه کتاب با شرح تأسیسات منظرین راهداری ایرانی، تناسب آن را با ماهیت منظر راه موردبررسی قرار داده است.

چگونگی ساختار منظرین راه : شکل‌گیری منظر پس از بیان چرایی پدیدار شدن و توسعه راه‌های ایران، مرحوم پیرنیا در نیمه دوم کتاب مباحثی را مطرح می‌کند که تجسم نسبتاً دقیقی از چگونگی مدیریت و شکل‌گیری منظر راه در ایران ارائه می‌کند. وی در این بخش به‌طور مفصل به تشریح تأسیسات، ساخت‌وسازها و خدمات ارائه‌شده در راه‌های ایران پرداخته که در کنار

در دوران مذکور به‌رغم نفوذ و قدرت شاهنشاهی هخامنشی، اما توسعه راه‌ها بیشتر تابع الگوی فیزیکی سرزمین ایران در هر دو بخش خشکی و آبی بود. یعنی مدیریت مکان‌یابی راه‌ها به‌درستی و جهت صرف حداقل اتلاف زمان و نیرو صورت گرفت. تبعیت حداکثری از الگوی ساخت زمین، موجب مداخله حداقلی در منظر راه نسبت به منظر طبیعی و بکر موجود می‌شد. در نتیجه می‌توان راه‌های این دوران را واجد طبیعی‌ترین منظرها به حساب آورد که در هر دو وجه عینی و ذهنی آن‌ها مؤثرترین مؤلفه عناصر طبیعت بوده‌اند که در ساخت فهم و خاطره راه و ایجاد منظر آن نقش‌آفرینی کرده‌اند. توسعه راه‌ها در این دوره و به‌ویژه پیوند آبی دو دریای هند و مدیترانه توسط دریای فارس، مقدمه‌ای بود بر نقش‌واسطه‌گری ایران در جهان باستان که در دوره ساسانی و در قضیه راه ابریشم به اوج خود رسید.

دوران اشکانی و ساسانی : تجارت عامل جدید شکل‌دهنده راه

مهم‌ترین اتفاق در عرصه راه‌ها پس از خروج سلوکیان از ایران، اهمیت یافتن نقش واسطه‌گری ایران در تجارت بین غرب (روم) و شرق (چین) درزمینه کالاهای ارزنده به‌ویژه ابریشم بود. در این زمان بود که موقعیت ویژه جغرافیای سرزمین ایران، به‌عنوان حلقه اتصال دو قطب جهان باستان آشکار شد. در قضیه شکل‌گیری راه ابریشم، علاوه بر ساختار فیزیکی فلات ایران در مقیاس میانی، موقعیت استقرار کل فلات در مقیاس کلان نیز مطرح شد. یعنی هرچند که مسیر شکل‌گیری راه ابریشم-در آن بخشی که از سرزمین ایران عبور می‌کرد- تابع الگوی ساختمانی فلات و کمابیش منطبق با مسیرهای پیشین بود، اما رونق و اهمیت فوق‌العاده آن تابع جایگاه جدیدی بود که به‌واسطه میان‌جهانی بودن فلات ایران به‌دست آمده بود. این رونق تبعات خود را بر شکل‌گیری منظر راه بر جای گذاشت. ساخت و پرداخت عناصر متعلق به راه از جمله کاروانسراها و تجهیزات پشتیبانی، هم‌جواری با روستاهایی که به‌واسطه نزدیکی به راه‌ها توسعه بیشتر می‌یافتند و رونق اقتصاد کشاورزی در مسیر راه به‌واسطه امکان بهره‌برداری از تسهیلات حمل‌ونقل

الگوی معماری تأسیسات اقامتی و رفاهی همچون کاروانسرا، رباط و آبانبار، از الگوی معماری شهری و روستایی ایران متمایز نبوده بلکه در همان راستا است. طرح رایج کاروانسراها و رباطها بر اساس الگوی حیاط مرکزی دارای حوض در وسط و شکل‌گیری فضاهای سکونتی و نیز ایوان‌ها پیرامون این حیاط مرکزی بود است. الگویی که در گونه‌های معماری مسکونی، فرهنگی، مذهبی و زیارتی ایران نیز همواره مورداستفاده قرار گرفته است. در مورد کاربات‌ها (کاروانسراهای پیش از اسلام) نیز ذکر شده که دارای حوض یا پایاب بوده‌اند. تزیینات و آرایه‌های معماری نیز متناسب با سبک رایج در ایران در هر دوره ساخت در این ابنیه به کاررفته است. بسیاری از این بناها مانند رباط شرف و رباط سپنج از آثار نفیس معماری ایرانی به شمار می‌روند. همین اتفاق در مورد آبانبارها نیز رخ داده و اجزای تشکیل‌دهنده آن مشابه نمونه‌های شهری و روستایی است.

این مسئله بسیار مهم بوده و بیانگر آن است که تفاوت منظر اقامتی راه‌ها با منظر شهری و روستایی صرفاً تفاوت عملکردی است و از نظر زیبایی‌شناسی همگی تابع الگوی واحد معماری و منظر ایرانی هستند.

#### • منظر هدایتی

«اگر کسی یکی دو بار از دشت‌های پهناور ایران و به‌ویژه از کوره راه یزد به طبس گذشته باشد با دیدن تپه‌های بزرگ ریگ روان که هر روز جای خود را عوض می‌کند درمی‌یابد که وجود میل و مناره در کنار جاده حتی از رباط و کاروانسرا هم لازم‌تر بوده است» (پیرنیا و افسر، ۱۳۷۰: ۱۴۴).

منظر هدایتی توسط عناصری شکل گرفته که در هدایت و مسیریابی کاروان‌ها و مسافران، عمدتاً در فواصل بین مناظر اقامتی تأسیس می‌شدند. شاخص‌ترین این عناصر میل‌ها و مناره‌هایی هستند که به‌عنوان بناهای راهنما مورداستفاده قرار می‌گرفتند. مکان‌یابی این ابنیه هم در کنار شاهراه‌ها و هم در کوره‌راه‌های بیابانی و جنگلی صورت می‌گرفت. گزارشی از میل‌های دریایی نیز در سواحل خلیج فارس در کتاب ذکر شده است. میل‌ها و مناره‌ها با حضور در مقیاس میانی منظر راه، نقش

یکدیگر بیانگر «منظر طراحی شده راه» در ایران هستند. با توجه به ماهیت تجاری منظر راه در ایران، انتظار می‌رود که شیوه مدیریت و طراحی منظر راه متناسب با این ماهیت باشد. منظر راه تجاری هم‌زمان نیازمند ارائه خدمات رفاهی، حمل‌ونقل مناسب و مراقبت‌های امنیتی به کاربران مسیر است. محتوای کتاب نشان‌دهنده این است که منظر راه در جهت انطباق با ماهیت تجاری شکل گرفته و توسعه تأسیسات و توزیع خدمات در آن نیز در همین راستا بوده است.

بر اساس اطلاعات ارائه‌شده توسط مرحوم پیرنیا، سه الگوی منظرین در ارتباط با چگونگی منظر راه در ایران قابل‌شناسایی است که به‌صورت یک مجموعه وابسته به هم، ساختار نهایی منظر راه ایرانی را ترسیم می‌کنند:

- منظر اقامتی-رفاهی

- منظر هدایتی

- منظر حرکتی-امنیتی

#### • منظر اقامتی-رفاهی

کاروانسرا، سباباط، رباط، خان، آبانبار از مهم‌ترین المان‌های شکل‌دهنده به منظر اقامتی-رفاهی راه‌های ایران هستند. وجود بیشتر این لغات فارسی مربوط به راه و راهداری در فرهنگ‌ها و زبان‌های دنیا خود مهر تأییدی بر نقش ایرانیان در تکامل نظام راهداری جهان است.

شکل‌گیری منظر اقامتی-رفاهی راه‌ها در سه بعد قابل‌بررسی است:

الف. با توجه به هویت و شخصیت تجاری راه‌های ایران و تردد کاروان‌های متعدد و ممول تجاری، وجود شبکه وسیع و سازمان‌دهی شده اقامتی-رفاهی در نظام راه‌ها ضروری به نظر می‌رسد.

ب. ساختار جغرافیایی ایران ضرورت شکل‌گیری منظر اقامتی-رفاهی نظام‌مند را تشدید می‌نماید. پهناوری سرزمین ایران و دوری شهرها و آبادی‌های ایران و کشورهای همسایه از دلایلی است که پیرنیا به‌عنوان ضرورت وجود راه‌های مناسب و با منزلگاه‌های مکفی و مجهز برشمرده است.

پ. علاوه بر ابعاد عملکردی حاکم بر منظر اقامتی، این منظر از لحاظ شیوه‌های طراحی قابل‌تحلیل است.

تشکیل می‌داد و در شکل‌گیری ساختار عناصر اقامتی نیز مؤثر بود.

۲. پل‌ها و معابر کوهستانی؛ هرچند که قدیمی‌ترین پل‌ها از دوران ساسانی به‌جامانده‌اند ولی احتمال می‌رود برخی از آنان روی پایه پل‌های هخامنشی ساخته شده باشند و اصولاً هخامنشیان بعید است از ساخت پل عاجز بوده باشند. این مؤلفه‌های راه نیز مانند دو مؤلفه هدایتی و اقامتی، نقشی چند عملکردی را ایفا می‌کنند. بسیاری از پل‌ها وظیفه دوگانه پل-سد را بر عهده داشته و علاوه بر نقش منظرین در منظر حرکت، جزئی از منظر بومی مناطق خود نیز به شمار می‌رفتند. در دوران صفویه نیز پله‌ای فراوانی ساخته شدند که بعضاً علاوه بر نقش عملکردی خود، کارکرد نظرگاهی-تفرجی نیز داشتند، اما کارکرد اصلی پل همچنان توسعه منظر حرکت بود.

۳. برید و چاپارخانه؛ علاوه بر تأسیسات ذکرشده در جابجایی کاروان‌ها، منظر حرکت راه‌های ایران دارای یک شبکه وسیع و به‌هم‌پیوسته اطلاعاتی امنیتی نیز بود که عناوین مختلفی داشته اما به‌طور کلی به‌عنوان برید شناخته می‌شود. این شبکه نظام‌مند در ساختار جهان کهن در درجه اول نقش اداره پست را بر عهده داشته و متناسب با عملکرد خود، تأسیساتی در نظام راه داشته که مهم‌ترین آن از دوره صفوی به چاپارخانه معروف شده که جزو ساخت‌وسازهای معمارانه منظر راه به شمار می‌رفت. در کنار چاپارها که حاملان اسب‌سوار اخبار حکومتی بودند، افرادی موسوم به راهدار نقش کنترل امنیت راه‌ها را نیز بر عهده داشتند. مرحوم پیرنیا از قول تاورنیه به این موضوع اشاره کرده است.

مجموعه منظر حرکتی-امنیتی راه‌ها در عین انطباق و هماهنگی با ماهیت تجاری راه‌های ایران، شامل مجموعه‌ای از رفتارهای مردمی نیز است که بخشی از جنبه فرهنگی منظر به شمار می‌رود. از راهدار و چاپار تا افرادی موسوم به علاف که به فروش کالاهای موردنیاز مسافران می‌پرداختند. به‌واقع رفتارشناسی مردمی خود به لایه مکمل منظر حرکتی راه‌های تبدیل شده است.

نشانه‌ای راه را بر عهده گرفتند و به این سبب در ایجاد هویت منظر راه نقش مؤثری داشتند.

منظر هدایتی راه علاوه بر بعد عملکردی از دو جنبه دیگر نیز قابل بررسی است:

الف. بسیاری از میل‌های راهنما در طول تاریخ به گونه زیارتی/آرامگاهی تغییر عملکرد داده‌اند. همان‌گونه که در کتاب هم ذکرشده بسیاری از امامزاده‌ها و بقاع مقدسه به‌ویژه در سواحل جنوبی دریای خزر، برای نمونه بقعه امامزاده هاشم رشت، از نظر مکان‌یابی دقیقاً در محلی قرار دارند که باید میل راهنما تأسیس شود. هرچند که به گفته خود مرحوم پیرنیا، این دو عملکرد باهم در تعارض نیستند. مسئله قابل توجه، اهمیت و اعتبار معنایی است که میل‌های راهنما در طول زمان علاوه بر نقش عملکردی خود به دست آورنده‌اند و از کارکرد عینی به عینی/ذهنی ارتقا یافته‌اند. شاید انطباق الگوی تاریخی-مذهبی قرارگیری اماکن مقدس در ارتفاع بر ماهیت عملکردی میل‌ها، بتواند علت این تغییر کارکرد را تا حدی شرح دهد.

در هر صورت عنصری مانند میل که در منظر راه دارای نقشی کاملاً عملکردی بوده، با اضافه شدن کارکرد معنایی، موجب ایجاد جنبه معنوی و ذهنی برای منظر راه شده و آن را از جنبه تجاری مطلق خارج کرده است.

ب. همانند منظر اقامتی، معماری عناصر منظر هدایتی نیز بازتابی از سبک‌های رایج در ادوار معماری ایرانی است. در اینجا نیز الگوی طراحی میل‌ها و مناره‌ها با الگوی پلان مرکزی رایج در معماری فلات ایران منطبق است. پیرنیا حتی نظریه معروف خود مبتنی بر نقش هدایتی برخی چارتاکی‌های موجود در کنار راه‌ها را در این کتاب تکرار می‌کند که در صورت پذیرش این نظر، انطباق طراحی گونه معماری هدایتی بر سایر گونه‌های معماری ایرانی مجدداً تأیید می‌شود. تزیینات نیز بازتابی از دوره ساخت بنا بوده‌اند، برای نمونه میل نادری مجموعه‌ای از تزیینات سبک رازی را در خود دارد که با دوره ساخت آن و بناهای مشابه در ایران مطابقت دارد.

#### • منظر حرکتی-امنیتی

منظر حرکتی-امنیتی در نظام راهداری ایران در سه زیرمجموعه عملکردی قابل بررسی است، که با یکدیگر و با دو منظر اقامتی و هدایتی در پیوند هستند:

۱. وسایل نقلیه؛ به‌صورت بی‌چرخ و باچرخ، متکی به چارپایان یا انسان، بخش مهمی از منظر حرکت را

شیوه و زمان مسافرت، ویژگی‌های جغرافیایی و اقلیمی، و ارزش تجاری کاروان‌های ترددکننده، منجر به ایجاد سه الگوی منظرین در توسعه منظر راه ایران شد. این سه الگوی منظر اقامتی-رفاهی، منظر هدایتی و منظر حرکتی/امنیتی، با توجه به قدرت عملکردی، جنبه عینی منظر راه با ماهیت تجاری را محقق نمودند.

پ. در سطح سوم، «جنبه ذهنی» منظر راه تحت تأثیر فرهنگ بومی ایرانی اضافه شده است. کاربرد معماری و تزیینات منطبق با سبک‌های معماری ایرانی در ساخت تأسیسات راهداری مانند کاروانسرا و میل، نشان از توسعه منظر راه از بعد عملکردی صرف به ابعاد زیباشناسانه و هویتی منظر دارد. این نقش با تبدیل میل‌های راهنما به اماکن مقدس و زیارتی، منجر به پررنگ شدن جنبه ذهنی منظر راه شده است. در واقع منظر راه ایران که در ابتدا تنها ماهیت تجاری و بین‌المللی داشته، به تدریج با اضافه شدن لایه‌های معنایی و زیبایی‌شناختی، به بخشی از هویت منظر سرزمین ایران تبدیل شده تشخیص بومی نیز پیدا می‌کند. در واقع تفاوت‌های موجود میان منظر شهر، منظر روستایی و منظر راه ایران بیش از هر چیز جنبه عملکردی داشته و منظر راه در عین دارا بودن ماهیت فرا وطنی، تشخیص وطنی نیز پیدا کرده است. الگوی منظرین راه ایرانی هرچند در بعد عملکردی بیشتر به شخصیت تجاری راه نزدیک است، ولی از بعد زیبایی‌شناسانه و فرهنگی ارتباط تنگاتنگی با نظام ذهنی منظر ایرانی داشته و جزئی یکپارچه با این منظر تشکیل داده است.

**جمع‌بندی** | منظر راه در ایران تحت تأثیر دو عامل جغرافیای طبیعی و جغرافیای سیاسی کشور، ماهیتی تجاری-امنیتی به خود گرفته است. طبیعتاً انتظار می‌رود این منظر در ابعاد عینی و ذهنی با منظر راه‌های زیارتی، گردشگری و... متمایز و دارای تشخیص تجاری باشد. مرحوم پیرنیا و کرامت الله افسر در کتاب راه و رباط در سه سطح به بررسی منظر راه ایران پرداخته‌اند:

الف. در سطح نخست «انتخاب» منظر راه، که در واقع گام اول در ایجاد منظر راه است، به‌درستی و بر مبنای عوامل جغرافیایی طی دو مرحله صورت گرفته است؛ نخست انتخاب مسیر منطبق با راه‌های فلات ایران، و دوم انتخاب مسیر به سبب جایگاه جغرافیایی ایران به‌عنوان واسطه شرق و غرب، که در این مرحله انتخاب مسیر به تکامل رسیده و راه آبی نیز در کنار راه خشکی به نظام منظرین راه‌های ایران اضافه شده است. در این مرحله جغرافیای تاریخی ایران مهم‌ترین نقش را در انتخاب نهایی و تکمیل فرایند انتخاب منظر توسط ایرانیان داشته است. این انتخاب به‌اندازه‌ای صحیح و منطبق با الگوی تاریخی-جغرافیایی سرزمین ایران بوده که پس از اسلام و اشغال ایران توسط اعراب نیز با حداقل تغییرات مورد استفاده قرار گرفته است.<sup>۱</sup> منظر راه ایران در مرحله انتخاب راه، ماهیت تجاری-امنیتی خود را به‌طور کامل به دست آورده است.

ب. در سطح دوم، «شکل‌گیری» منظر راه تحت تأثیر ماهیت تجاری منظر اتفاق افتاده است. عواملی چون

#### پی‌نوشت

۱. مرحوم پیرنیا سرنوشت راه‌های سرزمین ایران را پس از ورود اسلام، به «آبادانی و نوسازی پس از ویرانی نخستین» تعریف می‌کند: «اندک زمانی پس از آنکه تازیان ایران‌زمین را میدان تاخت‌وتاز خود کردند و بنام دین مبین اسلام (ولی نه چنانکه پیامبر بزرگوار خواسته بود) شهرهای آباد را ویران و کوشک‌های زیبا را هامون ساختند. برای گسترش جهان‌گشائی و پایداری فرمانروائی ناچار همه پدیده‌های فرهیزش و فرآورده‌ها و ابزارهای فرمانروائی شاهانه ایران را به کار گرفتند بازمانده کوشک‌ها بیمارستان‌ها دبیرستان‌ها دسکرها و ساباط‌ها را از میان توده خاکستر آبادی‌های سوخته کاویدند و به دست فرزندان کسانیکه در کشتارهای ستمکارانه جان سپرده بودند بازسازی کردند...».

ب. گفته وی، ساباط‌ها و دسکرها و رباط‌ها با همان نام ایرانی خود زندگی

را از سر گرفته و بنادران و چاووشان ایرانی نیز کار خود را آغاز نمودند. از همه مهم‌تر آنکه دو شاهراه اصلی که از دوران کهن در پهنه سرزمین ایران وجود داشتند، یعنی دو شاهراه خراسان و فارس، بعد از اسلام همچنان به قوت خود باقی مانده و نقش شاهراهی خود را حفظ کردند. شاهراه‌های دوگانه در دوران اسلامی تنها دچار تغییراتی شدند که این تغییرات در سه بند قابل ذکر است:

- تغییر برخی منزلگاه‌ها؛ به دلیل ویرانی برخی شهرها، فروریختن پل‌ها و آب‌برد جاده‌ها.
- تغییر مکرر سرمنزل‌ها؛ به علت تغییر محل پی‌درپی پایتخت‌ها؛ که گاه تیسفون و همدان و گاه مراغه و سلطانیه سرمنزل می‌شدند.
- جایجایی موقت راه‌ها؛ بنا به مصالح سیاسی و اقتصادی یا نامنی و اقتضائات فعلی، گاه یکی از شاهراه‌ها به جای دیگری مورد استفاده قرار می‌گرفت.

#### فهرست منابع

• افسر، کرامت الله و محمد پیرنیا. (۱۳۷۰). راه و رباط. تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور و انتشارات آرمن.