



دوفصلنامه مطالعات موزه‌ای زرین‌فام
دوره ۳، شماره ۵، پاییز و زمستان ۱۴۰۴
شاپا چاپی: ۱۵۴۵-۳۱۱۶
شاپا الکترونیکی: ۳۱۱۶-۱۳۲۴

بازشناسی شاهراه تهران - سمنان «خراسان» در قرون متأخر اسلامی «با تکیه بر متون تاریخی و شواهد باستان‌شناسی»

وحید زلفی هریس  دانش آموخته دکتری باستان‌شناسی؛ پژوهشگر آزاد، ایران.

حسن هاشمی زرج‌آباد  دانشیار گروه باستان‌شناسی دانشگاه مازندران؛ رئیس دانشکده میراث فرهنگی و گردشگری و صنایع دستی چالوس؛ دانشگاه مازندران، ایران.

عابد تقوی  دانشیار گروه باستان‌شناسی، دانشگاه مازندران، ساری، ایران.

علی فرحانی  استادیار پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری، تهران، ایران.

انتشار: ۱۴۰۴/۱۲/۰۱

پذیرش: ۱۴۰۴/۱۱/۲۰

دریافت: ۱۴۰۴/۰۸/۲۷

چکیده

شاهراه تهران - سمنان (خراسان)، به‌عنوان یکی از مهم‌ترین راه‌های ارتباطی واقع در شرق استان تهران در طول قرون متأخر اسلامی، بخشی از مسیر جاده بزرگ ابریشم نیز به‌شمار می‌رفته است. ازاین‌رو، شناخت این شاهراه مهم ارتباطی تا چند دهه پیش عمدتاً بر اشارات مختصری استوار بود که در متون تاریخی مرتبط با سده‌های سوم تا هفتم هجری ارائه شده بود. با گذشت زمان و حضور سیاحان اروپایی در ایران از آغاز قرون متأخر اسلامی و انتشار شمار قابل توجهی از سفرنامه‌ها، آگاهی و دانش موجود درباره این شاهراه نیز به‌تدریج افزایش یافت. بنابراین، با انجام بررسی‌های هدفمند باستان‌شناختی و مطالعه متون تاریخی می‌توان به شناختی کامل‌تر و موثق‌تر از موقعیت مکانی شاهراه مذکور و همچنین ابنیه و سازه‌های میان‌راهی واقع در امتداد آن، که به‌عنوان شواهد باستان‌شناختی قابل استناد هستند، دست یافت. ازاین‌رو، پژوهش حاضر با هدف مکان‌یابی دقیق، بررسی چرایی شکل‌گیری و تبیین کارکرد شاهراه مورد مطالعه انجام گرفته و در پی پاسخ‌گویی به پرسش‌های زیر است: نخست، عوامل اصلی شکل‌گیری و توسعه شاهراه تهران - سمنان (خراسان) در ارتباط با قرون متأخر اسلامی چه بوده‌اند؟ و دوم، شاهراه تهران - سمنان (خراسان) به همراه کدام‌یک از شاهراه‌های واقع در محدوده استان تهران، جزء مسیرهای «عتبات عالیات» محسوب می‌شده است؟ پژوهش حاضر به شیوه توصیفی - تحلیلی انجام شده و گردآوری اطلاعات نیز از طریق مطالعه اسناد و منابع کتابخانه‌ای و انجام بررسی‌های باستان‌شناختی صورت گرفته است. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که عواملی همچون «موقعیت جغرافیایی»، «تجارت و بازرگانی»، «به‌ویژه»، «سیاست و مذهب» در شکل‌گیری و توسعه این شاهراه مهم ارتباطی تأثیرگذار بوده‌اند.

واژگان کلیدی: شاهراه، تهران - سمنان (خراسان)، قرون متأخر اسلامی، متون تاریخی، شواهد باستان‌شناختی.

استناد: زلفی هریس، وحید، هاشمی زرج‌آباد، تقوی، عابد، فرحانی، علی (۱۴۰۴). بازشناسی شاهراه تهران - سمنان «خراسان» در قرون متأخر اسلامی «با تکیه بر متون تاریخی و شواهد باستان‌شناسی». *مطالعات موزه‌ای زرین‌فام*، ۳(۵)، ۸۳-۱۰۲. <https://doi.org/10.30481/museum.2026.587350.1083>

© ۲۰۲۶/۱۴۰۴ نویسنده(گان). این مقاله یک اثر دسترسی آزاد است که تحت مجوز CC BY 4.0 منتشر شده است. استناد و انتشار مجدد این اثر با ذکر منبع درست مجاز است.

بنیان اولیه و تأسیس شاهراه بزرگ و ارتباطی تهران - سمنان (خراسان)، همانند سایر شاهراه‌های واقع در محدوده استان تهران که با قرون متأخر اسلامی مرتبط بوده‌اند، به پیشینه شکل‌گیری این شاهراه از ناحیه ری، شهری که در طول تاریخ و به‌ویژه در دوران اسلامی به‌عنوان یکی از کانون‌های اصلی تجمعات انسانی شناخته می‌شده است، بازمی‌گردد. شهر ری، به‌عنوان کانون مرکزی راه‌های ارتباطی استان تهران در دوران اسلامی، از سده‌های نخستین تا قرون متأخر اسلامی همواره نقشی کلیدی در این منطقه از فلات ایران ایفا می‌کرد. همین اهمیت مکانی و موقعیت جغرافیایی آن موجب می‌شد شاهراه‌های مهمی همچون تهران - سمنان (خراسان)، که بخشی از شبکه جاده ابریشم محسوب می‌شد، از این شهر عبور کنند. «رانت» درباره اهمیت ری می‌نویسد: «ری از شهرهای مهم و پررونق ایران است که تا اواسط سده پنجم هجری نقشی اساسی را در اقتصاد، فرهنگ و سیاست ایفا می‌نمود» (Rante, 2015).

بر اساس دیدگاه برخی جغرافی‌دانان دوره اسلامی و پژوهشگران، آغاز شاهراه تهران - سمنان (خراسان) از شرق ری و از طریق دروازه‌های «خراسان و دولاب» امکان‌پذیر بوده است. برای مثال، در کتاب *تاریخ قم* آمده است: «قم را شش راه است، اول راه خراسان، که درب آن ری است» (قمی، ۱۳۶۱: ۲۶). دروازه اصلی دیگر، دروازه «خراسان» بود که در شرق ری واقع شده و از این دروازه نیز راهی به سمت خراسان امتداد می‌یافت (اصطخری، ۱۳۴۰: ۲۰۷). اصطخری، لسترنج و کریمان نیز هر یک به این نکته اشاره کرده‌اند که شاهراه تهران - سمنان (خراسان)، پس از اتصال به دروازه خراسان، با پیوند به دروازه «صین»، که یکی از راه‌های خروجی ری و مسیر ارتباطی به سوی تهران، قم و اصفهان بود، مسیر خود را به سمت جنوب ایران و شهرهای قم و اصفهان ادامه می‌داد (اصطخری، ۱۳۴۰: ۱۲۲؛ لسترنج، ۱۳۸۶: ۲۳۲؛ کریمان، ۱۳۴۵: ۲۴۳).

بدین ترتیب، شاهراه تهران - سمنان (خراسان) را باید بخشی از شبکه راه‌های ارتباطی شهر ری در دوران اسلامی دانست که از طریق آن، ارتباط میان نواحی شرقی ایران و مناطق مرکزی و جنوبی کشور برقرار می‌شد. با گذشت زمان و هم‌زمان با توسعه و گسترش شهر تهران از دوره صفویه و سپس در دوره قاجاریه، دسترسی به شاهراه تهران - سمنان (خراسان) از طریق دروازه‌های جدیدالتأسیسی با همان نام‌های «خراسان»، «دولاب» و «دوشان» امکان‌پذیر می‌شد. در متون تاریخی و جغرافیایی مرتبط با سده‌های سوم تا هفتم هجری نیز در معرفی و توصیف شاهراه مورد مطالعه، تنها اشاراتی کوتاه به تعداد منزلگاه‌های واقع در مسیر و ذکر مسافت‌های میان آن‌ها شده است. برای مثال، جیهانی، اصطخری، ابن حوقل، حموی، بکران و مستوفی، هر یک به‌ترتیب، مهم‌ترین منزلگاه‌های واقع در این شاهراه را افرندن، کهنده، خواهر، دیه نمک، رأس‌الکلب، سمنان، علی‌آباد، جرمجوی، دامغان، حداده، بدیش، تامورجان، مورجان، هفدر و اسدآباد نام برده‌اند. بر اساس گزارش این منابع، فاصله هر یک از این منزلگاه‌ها با دیگری حدود یک فرسنگ یا یک مرحله بوده و طول مسیر ری تا نیشابور و خراسان نیز حدود ۱۳۹ فرسنگ عنوان شده است (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۴۹؛ اصطخری، ۱۳۴۰: ۱۷۴؛ ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۲۵-۱۲۶؛ حموی، ۱۳۴۷: ۷۵؛ بکران، ۱۳۴۲: ۱۴-۱۵؛ مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۷۳۹). از این رو، می‌توان دریافت که عوامل متعددی همچون «موقعیت ویژه جغرافیایی»، «تجارت و بازرگانی»، «مذهب و سیاست» و «پیوند با سایر شاهراه‌های استان تهران» موجب شد حکومت‌های دوره‌های متأخر اسلامی، در راستای پیشبرد اهداف سیاسی و توسعه‌طلبانه خود و نیز تأمین رفاه حال کاروانیان، بازرگانان و زائران، به ایجاد و توسعه زیرساخت‌های مورد نیاز در امتداد این مسیر، از جمله کاروانسراها، آب‌انبارها، چاپارخانه‌ها، پل‌ها و دیگر سازه‌های میان‌راهی، اقدام کنند. بنابراین، «راه و تأسیسات وابسته به آن» همواره برای حکومت‌ها امری ضروری و اجتناب‌ناپذیر بوده

است و وجود این شاهراه در طول تاریخ، به‌ویژه در قرون متأخر اسلامی، نقشی حیاتی در جابه‌جایی کالا، انتقال و تعامل فرهنگی و نیز تداوم و گسترش آیین‌های مذهبی ایفا کرده است.

با استناد به متون تاریخی و با بهره‌گیری از مطالعات و بررسی‌های میدانی باستان‌شناختی، در راستای بازشناسی و تبیین ویژگی‌های شاهراه مورد مطالعه، دو پرسش اساسی مطرح می‌شود: ۱) عوامل اصلی شکل‌گیری و توسعه شاهراه تهران - سمنان (خراسان) در قرون متأخر اسلامی کدام‌اند؟ ۲) شاهراه تهران - سمنان (خراسان) به همراه کدام‌یک از شاهراه‌های واقع در محدوده استان تهران، بخشی از مسیرهای «عتبات عالیات» را تشکیل می‌داده است؟

با ملاک قرار دادن گزارش‌های موجود در متون تاریخی و همچنین یافته‌های حاصل از مطالعات و بررسی‌های باستان‌شناختی، فرضیه‌های پژوهش به شرح زیر مطرح می‌شوند: نخست، «موقعیت جغرافیایی»، «ماهیت تجاری (جاده ابریشم)»، «تبادلات فرهنگی و مذهبی» و در نهایت «سیاست و مذهب» به‌عنوان عوامل اصلی شکل‌گیری و توسعه شاهراه تهران - سمنان (خراسان) نقش داشته‌اند. دوم، شاهراه تهران - سمنان (خراسان)، به همراه شاهراه‌های تهران - قم و تهران - ساوه [جبال]، در واقع مسیرهای «عتبات عالیات» را تشکیل می‌داده‌اند.

روش پژوهش

پژوهش حاضر به شیوه توصیفی - تحلیلی انجام گرفته است و داده‌ها و نتایج آن حاصل مطالعات کتابخانه‌ای و بررسی‌های باستان‌شناختی نگارندگان است. از این رو، در این پژوهش ابتدا متون تاریخی، سفرنامه‌ها و نقشه‌های تاریخی مورد مطالعه و تحلیل قرار گرفته و سپس، با تطبیق این منابع با شواهد باستان‌شناختی، شامل ابنیه و تأسیسات وابسته به آن‌ها، مسیر شاهراه تهران - سمنان (خراسان) مکان‌یابی و بازشناسی شده است. وجه تمایز پژوهش حاضر با مطالعات پیشین در آن است که پژوهش‌های پیشین عمدتاً به توصیف مسیر یا معرفی برخی از منزلگاه‌ها و آثار وابسته به این شاهراه پرداخته‌اند؛ درحالی‌که در پژوهش حاضر، با تلفیق داده‌های تاریخی و شواهد باستان‌شناختی حاصل از بررسی‌های میدانی، چرایی شکل‌گیری، روند توسعه و کارکرد شاهراه تهران - سمنان (خراسان) مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته است.

پیشینه پژوهش

آنچه را می‌توان به‌عنوان پیشینه پژوهش در ارتباط با شاهراه تهران - سمنان (خراسان) مطرح کرد، در وهله نخست باید در متون تاریخی و سفرنامه‌ها یا سیاحت‌نامه‌هایی جست‌وجو کرد که عمدتاً توسط جغرافی‌دانان و سیاحان اروپایی و ایرانی عبورکننده از این مسیر تألیف شده‌اند. این منابع، تا حدودی، اطلاعات قابل‌توجهی درباره تعداد منزلگاه‌ها، مسافت میان آن‌ها و همچنین عوامل مؤثر در شکل‌گیری و توسعه این شاهراه ارائه می‌دهند. ازجمله مهم‌ترین این منابع می‌توان به *اشکال‌العالم* ابوالقاسم جیهانی (منصوری، ۱۳۶۸)، *مسالک و ممالک* اصطخری (افشار، ۱۳۴۰)، *صوره‌الارض ابن حوقل* (افشار، ۱۳۶۶)، *جهان‌نامه* محمدنجیب بکران (ریاحی، ۱۳۴۲)، *معجم‌البلدان* یاقوت حموی (گنابادی، ۱۳۴۷)، *نزهت‌القلوب* حمدالله مستوفی (دبیرسیاقی، ۱۳۶۲)، *سفرنامه یادداشت‌های ژنرال تره‌زل در سفر به ایران* (اقبال، ۱۳۶۱)، *سفرنامه ادوارد بکه‌اوس ایستوبک* (طهماسبی، ۱۴۰۰)، *سفرنامه جرج نایل لرد کرزن* (مازندرانی، ۱۳۸۰) و *سفر در فلات ایران* اثر سوزوکی شین‌جوه (رجب‌زاده، ۱۳۹۸) اشاره کرد.

در خصوص پیشینه مطالعات باستان‌شناختی مرتبط با شاهراه تهران - سمنان (خراسان) نیز طی سال‌های گذشته پژوهش‌هایی، هرچند به صورت پراکنده، انجام گرفته است که بخش عمده آن‌ها به معرفی، توصیف و تحلیل منفرد ابنیه و سازه‌های میان‌راهی واقع در امتداد این شاهراه اختصاص داشته‌اند. از جمله این پژوهش‌ها می‌توان به مقاله «شکل‌گیری راه ابریشم در پرتو امنیت؛ مطالعه موردی: آثار و یافته‌های باستان‌شناختی پیرامون جاده سمنان تا گرمسار» نوشته کمال‌الدین نیکنمایی و مصطفی ده‌پهلوان (۱۳۹۱)، مقاله «گونه‌شناسی انواع کاروانسرا در مناطق کویری از منظر معماری» نوشته حسین عالی و همکاران (۱۳۹۵)، مقاله «مطالعه تطبیقی کاروانسراهای لاسجرد و ایوانکی در دوره صفویه» نوشته مهدیه احمدی و سائنا حشمتی (۱۳۹۸)، مقاله «نگاهی به شاخصه‌های معماری کاروانسرای شاه‌عباسی ایوانکی» نوشته ژیلای مشیری (۱۳۹۹) و مقاله «بازشناسی راه بزرگ خراسان در شمال استان مرکزی» نوشته مجید منتظر ظهوری (۱۴۰۰) اشاره کرد.

با بررسی منابع و پژوهش‌های یادشده می‌توان دریافت که مطالعات پیشین، هر یک، بخشی از ویژگی‌های این شاهراه را مورد توجه قرار داده‌اند؛ باین حال، بازشناسی مسیر شاهراه تهران - سمنان (خراسان) با تکیه بر تلفیق متون تاریخی، سفرنامه‌ها، نقشه‌های تاریخی و شواهد حاصل از بررسی‌های میدانی باستان‌شناختی، همراه با تبیین چرایی شکل‌گیری، روند توسعه و کارکرد آن، کمتر مورد توجه قرار گرفته است. از این رو، پژوهش حاضر درصدد است با بهره‌گیری از رویکردی تلفیقی و با اتکا به داده‌های تاریخی و باستان‌شناختی، این خلأ پژوهشی را برطرف سازد.

الگوهای منظرین راه

رحمدل (۱۳۹۵)، با تأکید بر مقوله «تجارت»، الگوهای منظرین راه را بر پایه عواملی همچون ارائه خدمات رفاهی، حمل‌ونقل مناسب و تأمین امنیت مسیرها تبیین می‌کند. به اعتقاد وی، این عوامل در نهایت به حفظ و نظارت بر امنیت مسافران و تجار عبورکننده از راه‌ها منجر می‌شدند. به عبارت دیگر، الگوهای منظرین راه در راستای ماهیت تجاری راه‌ها شکل گرفته و گسترش و توسعه تأسیسات میان‌راهی و ارائه خدمات رفاهی نیز در همین چارچوب انجام پذیرفته است (رحمدل، ۱۳۹۵: ۵۵). از این رو، می‌توان این الگوها را در سه دسته کلی طبقه‌بندی کرد:

۱. **منظر اقامتی - رفاهی:** شامل ابنیه و سازه‌های اساسی واقع در شاهراه‌های اصلی و فرعی استان تهران، از جمله کاروانسراها، ساباط‌ها، رباط‌ها، خان‌ها و آب‌انبارها، که از مهم‌ترین عناصر شکل‌دهنده منظر اقامتی - رفاهی راه‌ها به‌شمار می‌روند.

۲. **منظر هدایتی:** شامل عناصری است که با هدف هدایت و مسیریابی کاروانیان و مسافران، عمدتاً در حفاصل منزلگاه‌های اقامتی، احداث می‌شدند. میل‌ها و مناره‌ها از مهم‌ترین عناصر این منظر به‌شمار می‌آیند و نقش راهنما را ایفا می‌کردند.

۳. **منظر حرکتی - امنیتی:** این منظر را می‌توان در سه زیرگروه عملکردی بررسی کرد: الف) وسایل نقلیه چرخ‌دار و بدون چرخ که متکی بر نیروی انسان یا چارپایان بودند؛ ب) پل‌ها و معابر کوهستانی که علاوه بر ایجاد ارتباط، در برخی موارد از کارکرد حفاظتی نیز برخوردار بودند؛ ج) بریدها و چاپارخانه‌ها (همان: ۵۶).

با بررسی منابع و پژوهش‌های یادشده می‌توان دریافت که مطالعات پیشین، هر یک، بخشی از ویژگی‌های این شاهراه را مورد توجه قرار داده‌اند؛ بااین حال، بازشناسی مسیر شاهراه تهران-سمنان (خراسان) با تکیه بر تلفیق متون تاریخی، سفرنامه‌ها، نقشه‌های تاریخی و شواهد حاصل از بررسی‌های میدانی باستان‌شناختی، همراه با تبیین چرایی شکل‌گیری، توسعه و کارکرد آن، کمتر مورد توجه قرار گرفته است. ازاین رو، پژوهش حاضر درصدد است این خلأ پژوهشی را برطرف سازد.

شاهراه تهران-سمنان و خراسان از منظر سیاحان و سیاحتنامه‌ها

«آلفونس تره‌زل» (۱۸۰۸م)، که از افسران برجسته فرانسوی در دوران ناپلئون بناپارت بود، طول مسیر شاهراه تهران-خراسان را ۱۵۵ فرسنگ ذکر می‌کند (تره‌زل، ۱۳۶۱: ۶۵). «لرد کرزن» (۱۸۸۹م) نیز با استناد به گزارش‌های سیاحان پیش از خود که از این مسیر مهم و ارتباطی میان تهران و خراسان عبور کرده بودند، و همچنین بر اساس مشاهدات عینی خود هنگام خروج از شهر مشهد، اطلاعات مفیدی درباره این مسیر مهم مواصلاتی ارائه کرده است. وی در این باره می‌نویسد که طول این شاهراه حدود ۱۵۴ فرسنگ، معادل ۶۱۶ میل، بوده است و به‌طور تقریبی هر چهار میل برابر با یک فرسنگ محسوب می‌شده است. او مجموع منزلگاه‌ها و چاپارخانه‌های واقع در حدفاصل دو شهر تهران و مشهد را ۲۴ مورد معرفی می‌کند که در فواصل ۱۵ تا ۳۰ میل از یکدیگر قرار داشته‌اند. همچنین، مدت‌زمان لازم برای پیمودن شاهراه تهران-خراسان با کاروان را تقریباً نه روز عنوان می‌کند (کرزن، ۱۳۸۰: ۳۳۱-۳۳۲).

«سوزوکی شین‌جوه» (۱۹۰۵م)، راهب و سیاح ژاپنی، تعداد منزلگاه‌های موجود در این شاهراه (جدول ۱) را ۲۴ منزل و طول کلی آن را ۱۵۱ فرسنگ، معادل ۶۰۰ میل، دانسته است. بر اساس گزارش شین‌جوه، فاصله میان تهران و سمنان در امتداد این شاهراه ۴۱ فرسنگ بوده است (شین‌جوه، ۱۳۹۸: ۶۰-۶۱).

جدول ۱. منزلگاه‌های واقع بر سر راه تهران-سمنان با استناد بر گفته‌های سوزوکی شین‌جوه.

نام منزلگاه	مسافت منزلگاه	
تهران	۷ فرسنگ	-
کبود گنبد	۷ فرسنگ	۱
ایوانکی	۳ فرسنگ	۲
قشلاق	۷ فرسنگ	۳
ده نمک	۸ فرسنگ	۴
لاسجرد	۶ فرسنگ	۵
* سمنان	۷ فرسنگ	۶

«بکهاوس ایستویک» (۱۸۶۴م)، یکی از مشهورترین سیاحان اروپایی و از اتباع انگلستان بود که در سفرهای خود از بیشتر شاهراه‌های استان تهران استفاده می‌کرد. یکی از مسیرهایی که وی با هدف آشنایی با فرهنگ و تمدن ایران در پیش گرفت، شاهراه تهران-خراسان بود. این مسیر، که در طول تاریخ بخشی از جاده مهم تجاری-فرهنگی ابریشم محسوب می‌شد، همواره

مورد توجه حکومت‌ها و، به‌ویژه، دولتمردان دوره‌های متأخر اسلامی قرار داشت. این شاهراه مهم مواصلاتی، که بخشی از آن در محدوده جنوبی البرز مرکزی، یعنی استان تهران، قرار داشت، غالباً مورد توجه سیاحان خارجی و حتی سفرنامه‌نویسان ایرانی قرار می‌گرفت و بکهاوس ایستویک نیز از جمله آنان بود.

ایستویک در بیشتر سفرهایی که در امتداد شاهراه‌های استان تهران انجام داده است، نگاهی انتقادی و عمدتاً منفی به راه‌ها و تأسیسات وابسته به آن‌ها در این بخش از کشور داشته است؛ موضوعی که در بخش قابل‌توجهی از نوشته‌های وی به چشم می‌خورد. این در حالی است که در گزارش‌های سیاحان پیش از او، که از بسیاری از این شاهراه‌ها عبور کرده بودند، چنین نگرشی، مبنی بر نامطلوب و اسفناک بودن تمامی مسیرهای ارتباطی استان تهران از منظر «منظر راه» در قرون متأخر اسلامی، با این شدت مشاهده نمی‌شود. با وجود این، بکهاوس ایستویک در شرح شاهراه تهران - خراسان و منزلگاه‌های واقع در این مسیر، همراه با تأسیسات وابسته به راه و راهداری، گزارش خود را چنین آغاز می‌کند:

نخستین منزلگاه پس از تهران و ورود به شاهراه خراسان، «خاتون‌آباد» نام دارد که از نظر امکانات میان‌راهی، تنها شامل یک کاروانسرا است و این بنا نیز از لحاظ خدمات‌رسانی و تأمین امکانات اقامتی - حرکتی، در وضعیت بسیار نامطلوبی قرار دارد. وی در خصوص نواحی پیرامون خاتون‌آباد که در مسیر شاهراه خراسان قرار داشته‌اند، به ناحیه‌ای با نام «حصار امیر» اشاره می‌کند که در سه‌مایلی شمال این منزلگاه واقع بوده است. «کبودگنبد» نیز در فاصله سه‌مایلی خاتون‌آباد قرار داشته و از نظر ابنیه و سازه‌های میان‌راهی، دارای یک میل راهنما (برج نگهبانی گلی) و یک چاپارخانه بوده است. در سه‌مایلی این منزلگاه و در امتداد جاده نیز روستای «کرکرآباد» قرار داشته که مملو از آبراهه‌های عمیق بوده است؛ وضعیتی که به نظر می‌رسد در فصل زمستان و در پی شکل‌گیری سیلاب‌های ویرانگر، می‌توانسته برای این ناحیه خطرآفرین باشد. منزلگاه بعدی «ایوان کیف» یا «ایوان کی» نام داشته که به معنای «محل لذت» است. بر اساس گزارش‌های نقل‌شده، این منزلگاه نام خود را از قلعه‌ای موسوم به «قلعه کیانیان» گرفته است که در فاصله دو مایلی آن قرار داشته است.

بکهاوس ایستویک در ارتباط با امکانات رفاهی و خدمات میان‌راهی واقع در این منزلگاه، به وجود یک کاروانسرا اشاره می‌کند که از نظر وضعیت بهداشتی و ارائه خدمات به مسافران و کاروانیان، شرایط بسیار نامطلوبی داشته و اقامت در آن با مشکلات متعددی همراه بوده است. باین‌حال، وی در خصوص بقایای برجای‌مانده از قلعه و کاخی واقع در این ناحیه، که به دوره صفویه تعلق داشته است، توضیحاتی نیز ارائه می‌دهد. به روایت وی، پیش از رسیدن به قلعه‌ای چهارگوش، بقایای کاخی متعلق به دوره صفویه نمایان می‌شود که توسط افغان‌های مهاجم و پیش از سلطنت نادرشاه افشار مورد تخریب و ویرانی قرار گرفته است. از نظر نقشه و پلان، طول قلعه حدود ۱۵۰ متر و عرض آن ۱۰۰ متر بوده و از لحاظ سازه و معماری نیز پی‌های این بنای میان‌راهی بسیار مستحکم و از ملاط ساروج و آجرهای پخته ساخته شده بود. ضخامت دیوارهای این قلعه حدود ۱۰ متر بوده و طاق‌نماهای آن نیز با آجر و گچ تزئین شده بودند. از دیگر بخش‌های مهم این بنای میان‌راهی می‌توان به یک میل نگهبانی و یک تل خاکی اشاره کرد که بر اساس شواهد موجود، با آیین زرتشتیان ارتباط داشته است. در مجموع، نام این قلعه «چهل دختران» ذکر شده است.

بکهاوس ایستویک در ادامه توصیف خود از شاهراه تهران - خراسان، منزلگاه پس از ایوان کی را «آرادان» معرفی می‌کند که در حدود هشت فرسنگ از این محل فاصله داشته است. مسیر جاده در این بخش نیز در هشت مایل ابتدایی، همانند منزلگاه پیشین، مناسب و هموار بوده است؛ اما پس از عبور از این بخش، مسیر وارد «گردنه سرداری (سر دره)» می‌شده است. طول

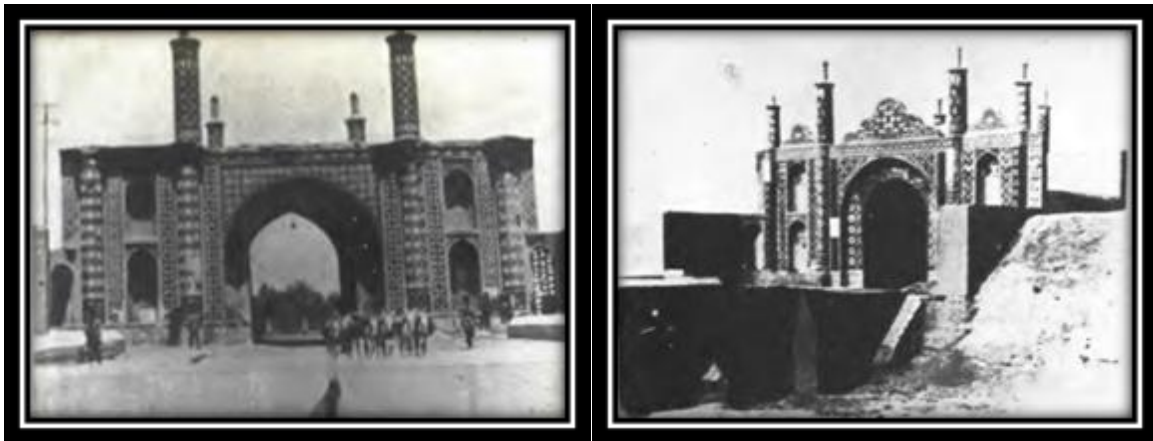


مسیر تا این نقطه حدود چهار مایل بوده و عرض گردنه نیز بین ۳۰ تا ۵۰ متر گزارش شده است. از نظر وجود سازه‌ها و ابنیه میان‌راهی، در این بخش از مسیر دو قلعه و یک برج یا میل نگهبانی، مشابه کاخ نوشیروان در آهوان سمنان، قرار داشته‌اند. پس از عبور از این گردنه، جاده به دشت حاصلخیز خوار، یعنی «گرمسار»، می‌رسیده است که از مهم‌ترین روستاهای آن می‌توان به «قشلاق» اشاره کرد. این منزلگاه، آخرین نقطه در محدوده استان تهران محسوب می‌شده که شاهراه تهران - خراسان از آن خارج شده و وارد منطقه سمنان می‌شده است.

منزلگاه‌های واقع پس از قشلاق، به ترتیب شامل «ده نمک، لاسجرد یا لاسگرد، سرخه و در نهایت سمنان» بوده‌اند (بکهاوس ایستویک، ۱۴۰۰: ۱۸۳-۱۸۹). سفرنامه هانری رنه دالمانی (۱۹۰۷م) نیز از جمله منابع سفرنامه‌ای دیگری است که در آن توصیفاتی درباره شاهراه تهران - خراسان ارائه شده است. این سیاح اروپایی که در دوره قاجاریه و در زمان سلطنت ناصرالدین‌شاه، هنگام سفر از مشهد به تهران، همانند سیاحان پیش از خود به توصیف این شاهراه مهم ارتباطی پرداخته، در این باره می‌گوید: «ده نمک، قشلاق، ایوانکی، شریف‌آباد و خاتون‌آباد» از مهم‌ترین منزلگاه‌های موجود در این مسیر هستند که از نظر تأسیسات وابسته به راه، هر یک شامل کاروانسرا و آب‌انبار بوده‌اند.

رنه دالمانی فاصله ایوانکی تا تهران را حدود ۱۷ کیلومتر عنوان می‌کند و درباره مشاهدات خود از این بخش از مسیر به سمت تهران می‌افزاید: در ادامه مسیر، به جاده‌ای شوسه رسیدیم که توسط اداره طرق و شوارع در حال احداث بود و وظیفه اتصال نواحی مختلف شرق، جنوب‌شرق و شمال‌شرق تهران به این جاده را بر عهده داشت. باین حال، آنچه درباره این راه به نظر می‌رسید، این بود که مسئولان احداث آن احتمالاً آگاهی کافی از فنون راه‌سازی نداشتند؛ به گونه‌ای که در برخی قسمت‌های مسیر، درحالی که زمین سخت و نیازی به تعمیر نداشت، حجم زیادی خاک بر روی آن ریخته شده بود. از دیگر ایرادات این راه شوسه، عبور مسیر جاده از مجاورت دو حفره بسیار عمیق بود؛ امری که موجب می‌شد هیچ کاروان یا مسافری حاضر نباشد خطر عبور از این نقطه را به جان بخرد.

رنه دالمانی آخرین منزلگاهی را که پس از عبور از آن می‌توان وارد تهران شد، «دروازه خراسان» معرفی می‌کند و در این باره می‌گوید: ادامه مسیر چنین بود که جاده، پس از عبور از کویر و بیابان، به دره‌ای عمیق می‌رسید که در سمت راست آن قله باشکوه دماوند و در سمت چپ آن «جلگه تهران» قرار داشت. از این نقطه به بعد، باغ‌های سرسبز و خرم و سپس قلعه گبران قابل مشاهده بود. در نزدیکی شهر تهران و در مجاورت جاده نیز یخچال‌هایی با دیوارهای بسیار بلند قرار داشتند که در فصل زمستان، حفره‌های درون آن‌ها را از آب و یخ پر می‌کردند تا در ایام و فصول گرم سال از آب ذخیره‌شده در آن‌ها استفاده شود. در نهایت، شاهراه خراسان به تهران به دروازه خراسان منتهی می‌شد و از این رو، برای ورود به پایتخت ایران باید از طریق این دروازه اقدام می‌شد. دروازه خراسان از نظر تزئینات معماری دارای سردر و حاشیه‌ای بود که با کاشی‌های زردرنگ تزئین شده بود؛ باین حال، این کاشی‌کاری‌ها از نظر جلوه و شکوه با کاشی‌کاری‌های دوره‌های پیشین قابل مقایسه نبودند (رنه دالمانی، ۱۳۷۸: ۷۴۰-۷۵۸).



شکل ۲. دروازه دولاب (جواهرکلام، ۱۳۵۷: ۱۱۵).

شکل ۱. دروازه خراسان (جواهرکلام، ۱۳۵۷: ۱۱۴).

شاهراه تهران - سمنان و خراسان از منظر باستان‌شناسی

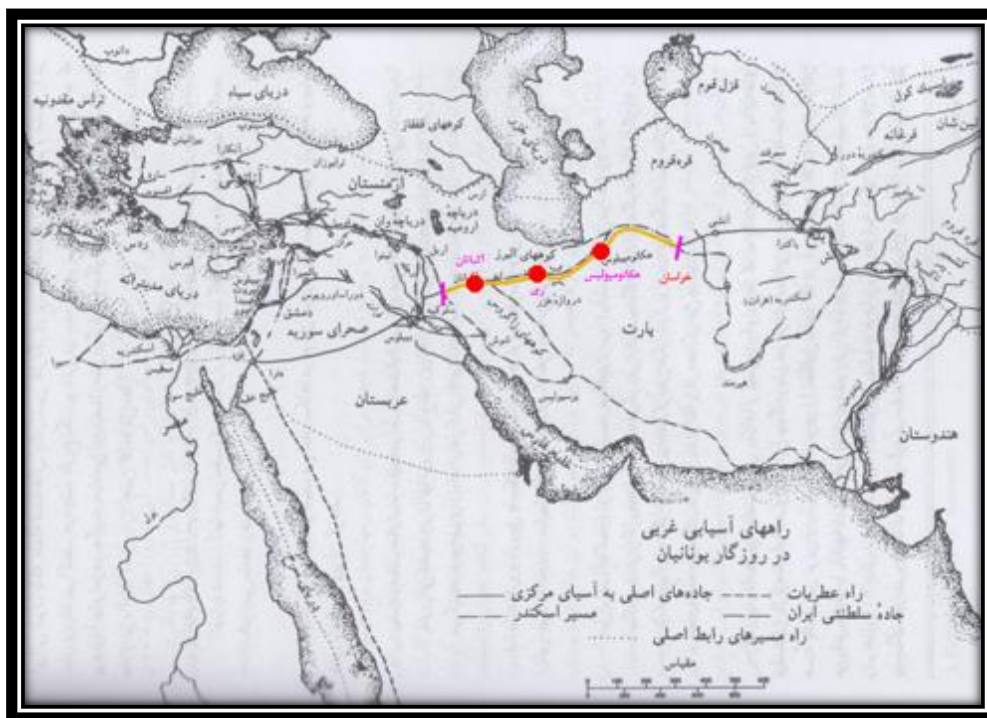
شاهراه تهران - سمنان و خراسان (شکل ۳)، در مجموع، بخشی از مسیر بزرگ جاده ابریشم به‌شمار می‌آید که قسمتی از آن نیز از محدوده استان تهران عبور می‌کند (Thubrom, 2009). بدون تردید، این شاهراه با توجه به توصیفات و گزارش‌های ارائه‌شده از سوی سیاحان و باستان‌شناسان، یکی از اصلی‌ترین راه‌های تجاری در طول دوره‌های تاریخی محسوب می‌شده است. افزون بر کارکردهای تجاری، اقتصادی و معیشتی آن برای جوامع ساکن در نواحی مجاور مسیر، این شاهراه در زمینه تبادل و انتقال فرهنگ‌ها نیز نقش مؤثری داشته و در نتیجه، زمینه‌ساز شکل‌گیری برخی تأثیرات و تحولات اجتماعی در میان این جوامع بوده است (منتظرظهوری، ۱۴۰۰: ۲۳۶).

در ارتباط با تاریخچه شاهراه بزرگ خراسان، برخی پژوهشگران و باستان‌شناسان بر این باورند که بنیان اولیه این شاهراه به دوره‌های پیش از تاریخ بازمی‌گردد و با تجارت ابریشم ارتباط داشته است. در دوره‌های تاریخی، به‌ویژه در زمان اشکانیان و ساسانیان، این مسیر علاوه بر تجارت ابریشم، شاهد مبادله کالاهای دیگری از جمله رنگ، قالیچه، سنگ‌های قیمتی، انواع پارچه و دیگر محصولات نیز بوده است (گیرشمن، ۱۳۸۵: ۳۷۷). فرانک و براونستون نیز، همانند گیرشمن، آغاز استفاده از این مسیر و شاهراه مهم ارتباطی را به دوره اشکانی نسبت می‌دهند (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶: ۱۲). این مسیر به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین شاهراه‌های مواصلاتی و تاریخی میان جوامع تمدنی شناخته می‌شده و در ایجاد و تداوم ارتباطات متقابل میان تمدن‌ها و فرهنگ‌های مختلف در طول زمان و تاریخ، نقشی اساسی ایفا کرده است (ذکرگو، ۱۳۷۴: ۴۸-۴۹).

شاهراه خراسان، مهم‌ترین مسیر ارتباطی میان تمدن‌های تاریخی بوده و در تبدلات فرهنگی میان اقوام و حکومت‌های مختلف نیز نقش بسزایی داشته است. همین اهمیت، حکومت‌ها و دولت‌ها را بر آن می‌داشت تا در راستای پیشبرد اهداف فرهنگی، اقتصادی و سیاسی خود، بر این مسیر تسلط یابند. بخش‌هایی از این شاهراه مهم ارتباطی، در حدفاصل شاهرود تا دروازه‌های کاسپی و به‌ویژه ایوانکی، همچون گذرگاه‌های طبیعی و باریک عمل می‌کردند؛ به‌گونه‌ای که از شمال به رشته‌کوه‌های البرز و از جنوب به منطقه دشت کویر متصل می‌شدند (نیکنامی و ده‌پهلوان، ۱۳۹۲: ۲۳۰).

با استناد به پژوهش‌های تاریخی و باستان‌شناختی برخی محققان و باستان‌شناسان درباره اهمیت این شاهراه می‌توان بیان کرد که از دوران سلطنت شاه عباس اول و دیگر حکام این سلسله، به‌دلیل تولید انبوه ابریشم در داخل ایران و نیز رقابت‌های سیاسی (Mstthee, 1999)، و همچنین در پی تنش‌ها و تعارضاتی که عمدتاً ریشه‌های مذهبی و دینی داشت و عموماً با ترکان عثمانی و

از یک‌ها رخ می‌داد، شرایطی پدید آمد که ایران در این دوره نتوانست نقش خود را به‌عنوان رابط و واسطه اصلی در برقراری پیوند میان جهان شرق و غرب به‌خوبی ایفا کند. در نهایت، استمرار این شرایط به کاهش و قطع مراودات تجاری انجامید (Ackreman, 1964؛ زرین کوب، ۱۳۷۱: ۱۹۶).



شکل ۳. شاهراه خراسان بخشی از جاده ابریشم و پیوند آن با شاهراه تهران - ساوه (آیرین و براونستون، ۱۳۹۷: ۸۴).

با این توضیحات و با توجه به پیشینه تمدنی این شاهراه مهم ارتباطی و نقش آن در میان حکومت‌های تاریخی - اسلامی، اهمیت این مسیر در میان دولتمردان دوره‌های متأخر اسلامی، یعنی صفویه و قاجاریه، دوچندان می‌شود. بخشی از دلایل این اهمیت و جایگاه را می‌توان در وجود شواهد باستان‌شناختی متعدد، از جمله ابنیه و سازه‌های میان‌راهی همچون کاروانسراها، آب‌انبارها و میل‌ها یا برج‌های نگهبانی (شکل ۵) مشاهده کرد که با هدف پیشبرد اهداف فرهنگی، اقتصادی و سیاسی احداث شده و از نظر قدمت و زمان ساخت، به همین دوره‌ها تعلق دارند. از سوی دیگر، پیوند شاهراه تهران - خراسان با دیگر شاهراه‌های مهم ارتباطی و مواصلاتی در محدوده استان تهران طی قرون متأخر اسلامی، بر اهمیت آن در حوزه‌های اقتصادی، سیاسی و نظامی نیز افزوده بود.

این شاهراه، به دلیل رویکردها و اقدامات سیاسی دولت صفویه در تقابل با دولت عثمانی، که سرزمین عربستان و حجاز را تحت سیطره خود داشت، می‌تواند به‌عنوان یکی از نخستین راه‌های فرهنگی - مذهبی ایران شناخته شود و به همراه شاهراه‌های تهران - ساوه و تهران - قم، مسیرهای «عتبات عالیات» ایران را شکل دهد. به این ترتیب، دولت صفویه برای ترویج سفر به مشهد مقدس در مقایسه با سفر حج در میان مردم تلاش مضاعفی می‌کرد و این رویکرد حتی تا دوره قاجاریه نیز ادامه یافت. در نتیجه، همین موضوع موجب شد حکومت‌های دوره‌های متأخر اسلامی در امتداد این شاهراه اقدام به ساخت و احداث انواع

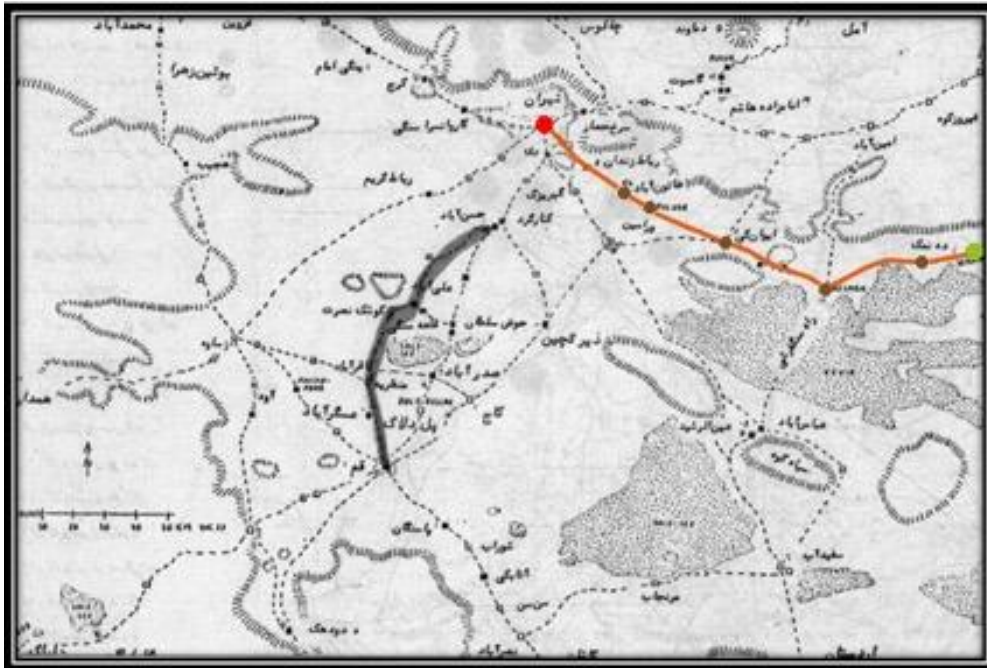
کاروانسراها، آب‌انبارها و دیگر سازه‌های میان‌راهی کنند تا زمینه رفاه هرچه بیشتر مسافران و کاروانیان عبوری فراهم شود و «منظر اقامتی - رفاهی» راه شکل گیرد.

نگارندگان نیز در راستای بازشناسی و شناخت هرچه دقیق‌تر شاهراه تهران - سمنان (خراسان)، با تکیه بر مطالعات و گزارش‌های باستان‌شناختی پژوهشگران پیشین و همچنین نتایج حاصل از بررسی‌های میدانی و باستان‌شناختی خود، اقدام به شناسایی و مکان‌یابی دقیق ابنیه و سازه‌های میان‌راهی واقع در امتداد این مسیر کرده‌اند؛ شواهدی که از جهات مختلف، مؤید وجود و استمرار مجموعه‌ای از آثار و شواهد باستان‌شناختی در امتداد این شاهراه است.

در زمینه معرفی و توصیف شاهراه تهران - سمنان و خراسان، به همراه منزلگاه‌ها و ابنیه و سازه‌های میان‌راهی آن از منظر باستان‌شناختی، طی سال‌های گذشته پژوهش‌های محدودی انجام گرفته است. نگارندگان در این بخش کوشیده‌اند با تلفیق یافته‌های این پژوهش‌ها با نتایج حاصل از بررسی‌های میدانی و باستان‌شناختی خود، تعریفی جامع‌تر و کامل‌تر در راستای شناخت و بازشناسی دقیق‌تر این مسیر و تأسیسات وابسته به آن ارائه دهند.

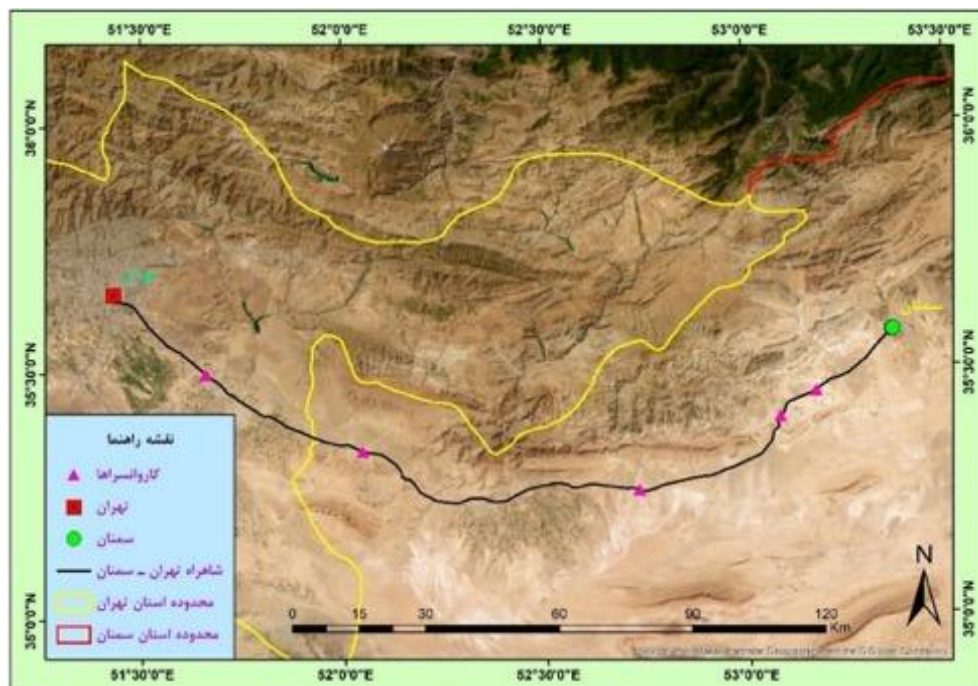
در خصوص شاهراه مذکور، در ابتدا می‌توان بیان کرد که این مسیر یکی از مهم‌ترین راه‌های مواصلاتی و ارتباطی در محدوده استان تهران به‌شمار می‌رود. از نظر موقعیت مکانی، آغاز آن در بخش شرقی این استان قرار داشته است (شکل‌های ۳ و ۵) و بر اساس شواهد و گزارش‌های موجود در متون تاریخی، بیشتر مسافران و کاروانیان تجاری برای تردد و عبور از این مسیر، عمدتاً از سه دروازه شرقی «دوشان‌تپه»، «دولاب» و «خراسان» استفاده می‌کردند. همچنین، قابل ذکر است که دروازه «شاه عبدالعظیم» نیز به‌عنوان یکی دیگر از مسیرهای دسترسی و رفت‌وآمد به این شاهراه مورد استفاده قرار می‌گرفت.

«خاتون‌آباد، کبودگنبد، ایوانکی، قشلاق، سردره، آرادان، دهنمک و لاسجرد» که از مجموعه قابل‌توجهی از ابنیه و سازه‌های میان‌راهی برخوردار بوده‌اند، از جمله منزلگاه‌های اصلی و مهم شاهراه تهران - سمنان و خراسان در بخش واقع در محدوده استان تهران محسوب می‌شدند. از سوی دیگر، این شاهراه در دوره صفویه نیز به‌عنوان یک نقطه کانونی و حلقه پیونددهنده دو مسیر دیگر، یعنی سیاه‌کوه و تهران - ساری، ایفای نقش می‌کرد. به این ترتیب، مسیر سیاه‌کوه که از اصفهان آغاز می‌شد و پس از عبور از جنوب دریاچه نمک و جاده سنگ‌فرش، به کاروانسرای دهنمک در امتداد شاهراه تهران - خراسان می‌رسید، از طریق این شاهراه به مسیر تهران - ساری و کاروانسرای گدوک متصل می‌شد. امروزه نیز، با وجود تغییراتی در مسیرهای جاده‌ای، شاهراه تهران - سمنان و خراسان همچنان از طریق «سرخه» با فیروزکوه و کاروانسرای گدوک پیوند خود را حفظ کرده است. بر اساس بررسی‌های میدانی نگارندگان، نخستین منزلگاه و بنای میان‌راهی واقع در امتداد شاهراه تهران - سمنان و خراسان، کاروانسرای «خاتون‌آباد» (شکل ۶) در شهرستان پاکدشت است. این بنای میان‌راهی در سال ۱۲۳۸ هجری، به دستور شخصی به نام «ملا علی کنی»، در خاتون‌آباد، که یکی از مناطق کلیدی در محدوده استان تهران به‌شمار می‌رفت، و در دوران سلطنت ناصرالدین‌شاه احداث شده است. یکی از عوامل اصلی احداث این بنای میان‌راهی در این دوره، به ابعاد منظرین راه و به‌طور مشخص «منظر اقامتی - رفاهی» مربوط می‌شده است؛ به این معنا که نبود مکان مناسب برای اسکان و استراحت مسافران و زائرانی که قصد زیارت حرم مطهر امام رضا (ع) را داشتند، زمینه احداث این کاروانسرا را فراهم کرده است. همچنین، وقفی بودن بنا را می‌توان در همین چارچوب ارزیابی کرد. مسئله و مقوله وقف، به‌طور عمومی، از ویژگی‌هایی بوده است که در مورد بسیاری از ابنیه و سازه‌های میان‌راهی واقع در مسیرهای ارتباطی محدوده استان تهران صدق می‌کرد و کاروانسرای خاتون‌آباد نیز از این قاعده مستثنا نبوده است.



شکل ۴. ابنیه و سازه های واقع در مسیر تهران - سمنان (سیرو، ۱۹۴۹ [باز ترسیم: نگارندگان]).

منزلگاه بعدی در شاهراه تهران - سمنان و خراسان، که از وجود ابنیه و سازه های میان راهی برخوردار بوده، «کبودگنبد» (شکل ۷) نام دارد. بر اساس گزارش کیانی و کلایس، این منزلگاه دارای کاروانسرای چهارایوانی متعلق به دوره صفویه بوده است که در ساخت آن عمدتاً از مصالحی همچون آجر، گچ و سنگ استفاده شده و در بخش تزئینات نیز آجر به کار رفته است (کیانی و کلایس، ۱۳۷۳: ۴۳۶).



شکل ۵. شاهراه تهران - سمنان براساس مختصات UTM - ۱:۷۵۰۰۰۰ (ماخذ: GIS ARCMAP [باز ترسیم: نگارندگان]).



شکل ۶. سردر اصلی کاروانسرای قاجاریه خاتون آباد پاکدشت (نگارندگان، ۱۴۰۲).



شکل ۷. تنها بخش باقی مانده از کاروانسرای صفویه کیودگنبد پاکدشت (نگارنده، ۱۴۰۲).

در ارتباط با معرفی و بازشناسی کاروانسرای «شاه عباسی ایوانکی» (شکل های ۸ و ۹)، به عنوان سومین منزلگاه میان راهی و شاخص در امتداد شاهراه تهران - سمنان و خراسان، مطالعات و پژوهش های محدودی انجام گرفته است که می توان آن ها را به شرح زیر معرفی کرد: نخستین مطالعات درباره این بنای میان راهی توسط کیانی و کلایس انجام گرفته است. آنان با ترسیم نقشه بنا و ارائه توضیحاتی کوتاه، به سبک معماری چهارایوانی آن اشاره کرده اند که با استفاده از مصالحی همچون آجر، گچ و سنگ ساخته شده است (کیانی و کلایس، ۱۳۷۳: ۴۵۴). احمدی و حشمتی و همچنین مشیری نیز با استناد به منابع مکتوب و مطالعات میدانی خود، در معرفی و تبیین کارکرد کاروانسرای شاه عباسی ایوانکی به عنوان یکی از ابنیه و منزلگاه های میان راهی واقع در شاهراه مهم تهران - سمنان و خراسان، بیان می کنند که ایوانکی یکی از بخش های مهم و کهن تاریخی منطقه گرمسار به شمار می رود و دلیل این اهمیت را می توان در موقعیت جغرافیایی - مکانی ویژه آن جست وجو کرد؛ موقعیتی که زمینه ساز احداث چنین بنایی توسط حکام صفوی شده است (احمدی و حشمتی، ۱۳۹۸: ۹؛ مشیری، ۱۳۹۹: ۱۴۵). مشیری، افزون بر عوامل مذهبی، اقتصادی و اجتماعی، عامل «منظر حرکتی - امنیتی» را نیز در احداث کاروانسرای ایوانکی مؤثر می داند و معتقد است این بنا در مقاطعی به عنوان چاپارخانه یا ایستگاهی برای تأمین امنیت و برقراری ارتباطات مورد استفاده قرار می گرفته است (همان: ۱۴۹).



شکل ۸: کاروانسرای صفویه ایوانکی (کیانی و کلایس، ۱۳۷۳: ۶۳۸).



شکل ۹: ایوان اصلی و نمای غربی مرمت شده کاروانسرای صفویه ایوانکی (نگارندگان: ۱۴۰۲).

روستای دهنمک (شکل ۱۰)، که در امتداد شاهراه تهران - سمنان و خراسان واقع شده است، به عنوان چهارمین منزلگاه در این مسیر مهم ارتباطی به شمار می آید و از نظر برخورداری از ابنیه و سازه های میان راهی، از جمله کاروانسراها، آب انبارها و میل نگهبانی (شکل های ۱۱ و ۱۲)، شایان توجه است. شاید یکی از دلایل وجود شمار قابل توجه این ابنیه و سازه ها در روستای مذکور، موقعیت جغرافیایی - مکانی آن بوده باشد؛ موقعیتی که حکام دوره های متأخر اسلامی، یعنی صفویه و قاجاریه، را ملزم می کرد تا در این روستا اقدام به احداث چنین ابنیه و سازه هایی کنند. عامل دیگری که بر اهمیت این منزلگاه و روستا می افزود، قرار گرفتن آن در مسیر سیاه کوه، یا همان جاده اصفهان - فیروزکوه - فرح آباد، بود.

با توجه به این توضیحات و بر اساس مطالعات کتابخانه ای و بررسی های میدانی نگارندگان، ابنیه و سازه های روستای دهنمک عمدتاً از نظر دوره ساخت و قدمت، به دوره های صفویه و قاجاریه تعلق دارند و شامل دو کاروانسرا، سه آب انبار، یک میل نگهبانی و یک قلعه متعلق به دوره تاریخی هستند. نخستین بررسی های باستان شناختی با هدف شناخت و بازشناسی این منزلگاه و، به تبع آن، ابنیه و سازه های واقع در آن، با ترسیم نقشه و پلان توسط «کیانی و کلایس» انجام گرفته است (کیانی و کلایس، ۱۳۷۳: ۳۹۵). «نیکنامی و ده پهلوان» نیز در جریان مطالعات میدانی و باستان شناختی خود درباره بخشی از شاهراه تهران - سمنان و خراسان، با نگارش مقاله ای با عنوان «شکل گیری راه ابریشم در پرتو امنیت»، با رویکرد «منظر حرکتی - امنیتی»، اشاراتی کوتاه به منزلگاه های دهنمک و لاسجرد داشته و بیان می کنند که هر یک از این منزلگاه ها از نظر برخورداری از ابنیه و سازه های میان راهی، شامل کاروانسراها و آب انبارهایی بوده اند (نیکنامی و ده پهلوان، ۱۳۹۱: ۲۴۳-۲۵۰). «عالی و همکاران» نیز در راستای بررسی های میدانی خود درباره کاروانسرای دهنمک بیان می کنند که بنای مذکور از جمله مجموعه کاروانسراهای شاه عباسی محسوب می شده که توسط حکومت صفویه، با هدف تأمین رفاه حال مسافران و کاروانیان عبوری، در امتداد راه قدیمی جاده سنگ فرش، یا همان راه سیاه کوه، احداث شده است.



شکل ۱۰. کاروانسرای صفویه صفوی ده نمک (کیانی و کلایس، ۱۳۷۳: ۶۴۲).



شکل ۱۲. نمای غربی آب انبار صفویه ده نمک (نگارندگان، ۱۴۰۲).



شکل ۱۱. سردر اصلی کاروانسرای صفویه ده نمک.



شکل ۱۳. نمای جنوبی آب انبار قاجاریه ده نمک (نگارندگان، ۱۴۰۲).

آخرین منزلگاه‌های واقع در محدوده استان تهران و مرتبط با شاهراه تهران - سمنان (خراسان)، «لاسجرد» (شکل ۱۴) و «دهاقین» (شکل ۱۵) نام دارند که از نظر موقعیت جغرافیایی - مکانی، در روستاهایی با همین نام و در حفاصل دو شهرستان سرخه و گرمسار قرار گرفته‌اند. نخستین مطالعات باستان‌شناختی در راستای شناسایی این ابنیه میان‌راهی توسط کیانی و کلایس و با تهیه و ترسیم نقشه و پلان آن‌ها انجام گرفته است (کیانی و کلایس، ۱۳۷۳: ۶۴۴). کاروانسرای لاسجرد با سبک معماری چهارایوانی و ابعاد ۶۰×۶۵ متر، با جهت شمال‌شرقی به جنوب‌غربی احداث شده و به دوره حکومت شاه‌عباس اول تعلق دارد. بر اساس بررسی‌های باستان‌شناختی انجام‌شده توسط «احمدی و حشمتی»، در مقابل کاروانسرای لاسجرد، آب‌انباری وجود

داشته که بعدها تخریب و به جای آن آب‌انبار جدیدی احداث شده است. این سازه میان‌راهی نیز با احداث جاده تهران - سمنان به‌طور کامل تخریب و از میان رفته است (احمدی و حشمتی، ۱۳۹۸: ۷-۸).

کاروانسرای دهاقین (شکل ۱۵) نیز در محدوده شهرستان سرخه قرار دارد و از نظر مطالعات باستان‌شناختی، کمتر مورد توجه باستان‌شناسان و پژوهشگران قرار گرفته است. با این حال، با توجه به شواهد موجود، می‌توان چنین تصور کرد که این بنای میان‌راهی نیز همانند سایر ابنیه و سازه‌های واقع در امتداد این شاهراه، با هدف تأمین رفاه حال مسافران و کاروانیان زیارتی - تجاری احداث شده است. از نظر ساختار و مصالح به کاررفته، این بنا عمدتاً از آجر و گچ ساخته شده و در حال حاضر، بر اثر تغییر کاربری، بخش‌های عمده‌ای از آن از بین رفته است (زلفی هریس و همکاران، ۱۴۰۳: ۳۰۴).



شکل ۱۴. ایوان شمالی کاروانسرای صفویه لاسجرد (نگارندگان، ۱۴۰۲).



شکل ۱۵. سردر اصلی کاروانسرای صفویه دهاقین سرخه (نگارندگان، ۱۴۰۲).

با توجه به تمامی توضیحات ارائه‌شده درباره ابنیه و سازه‌های میان‌راهی این شاهراه، که کاروانسراها را نیز دربرمی‌گیرد، می‌توان گفت که در زمان احداث و ساخت این بناها، از سوی حکام و معماران دوره‌های متأخر اسلامی، چند شاخصه اساسی مورد توجه قرار می‌گرفت که به شرح زیر است:

نخستین مورد، به «برج‌های حفاظتی» و در ارتباط با بعد یا منظر «حرکتی - امنیتی» مربوط می‌شود. به این ترتیب، برج‌هایی که اغلب در چهار سوی کاروانسراها احداث می‌شدند، صرفاً با هدف تأمین امنیت بنا و ساکنان آن ایجاد نشده بودند، بلکه در برخی مواقع و شرایط، از آن‌ها به‌عنوان محل نگهداری وسایل و جنگ‌افزارهای نظامی و سایر تجهیزات مرتبط نیز استفاده می‌شد.

دومین مورد، مسئله ارائه «خدمات» در کاروانسراهای واقع در امتداد این شاهراه بود. به این صورت که نگهداری و محافظت از کالاها و اموال مسافران، به همراه احشام آنان، و همچنین تأمین نیازهای غذایی و آذوقه مسافران و کاروانیان، در ازای دریافت مبالغی انجام می گرفت. افزون بر این، برخی از این کاروانسراها دارای فضاها و بخش های ویژه ای همچون مسجد، بازار و حمام نیز بودند.

سومین مورد، مسئله «آبرسانی و تأمین آب» بود که همواره یکی از مهم ترین و اساسی ترین نیازها به شمار می رفت و از سوی حکام دوره های متأخر اسلامی در احداث و تجهیز کاروانسراهای واقع در امتداد این شاهراه مورد توجه قرار می گرفت. آنان برای تأمین آب مورد نیاز، عموماً با ایجاد و احداث یخچال ها و آب انبارها در مجاورت و حتی در داخل کاروانسراها، یا با استفاده از رودخانه های دارای آب فراوان و بهره گیری از شیوه های زهکشی و کانال سازی، درصدد رفع این نیاز اساسی برمی آمدند. ازجمله این سازه های آبی می توان به آب انبار سنگی قاجاریه سرده، آب انبار قاجاریه آرادان، با بانی حاج قربان معماریان، و آب انبارهای متعلق به دوره های صفویه و قاجاریه در ده نمک اشاره کرد. در ساخت این سازه ها، متناسب با شرایط اقلیمی و محیطی، از مصالحی همچون سنگ، آجر، شفته آهک و خشت استفاده شده است. همچنین این سازه های ذخیره آب عموماً از بخش هایی همچون سردر، پاشیر، مخزن، پوشش پله ای و گنبدی مخزن برخوردار بوده و به شکل دایره ساخته می شدند؛ به گونه ای که قطر خارجی آن ها حدود ۵/۱۰ متر و عمق آن ها نیز حدود ۵/۸ متر بوده است.

چهارمین مورد، به مسئله «روشنایی» در کاروانسراها مربوط می شد. برای تأمین نور مورد نیاز فضاهای داخلی، با تعبیه روزنه هایی در سقف و جانمایی پیه سوزها در دیوارها، مشکل کمبود نور در بخش های مختلف بنا برطرف می شد.

پنجمین مورد، مربوط به درهای ورودی و پنجره های ایجاد شده در این ابنیه بود. برای ساخت این عناصر، عموماً از چوب هایی همچون سپیدار، سرو، چنار و یا چوب های جنگلی با مقاومت بالا استفاده می شد.

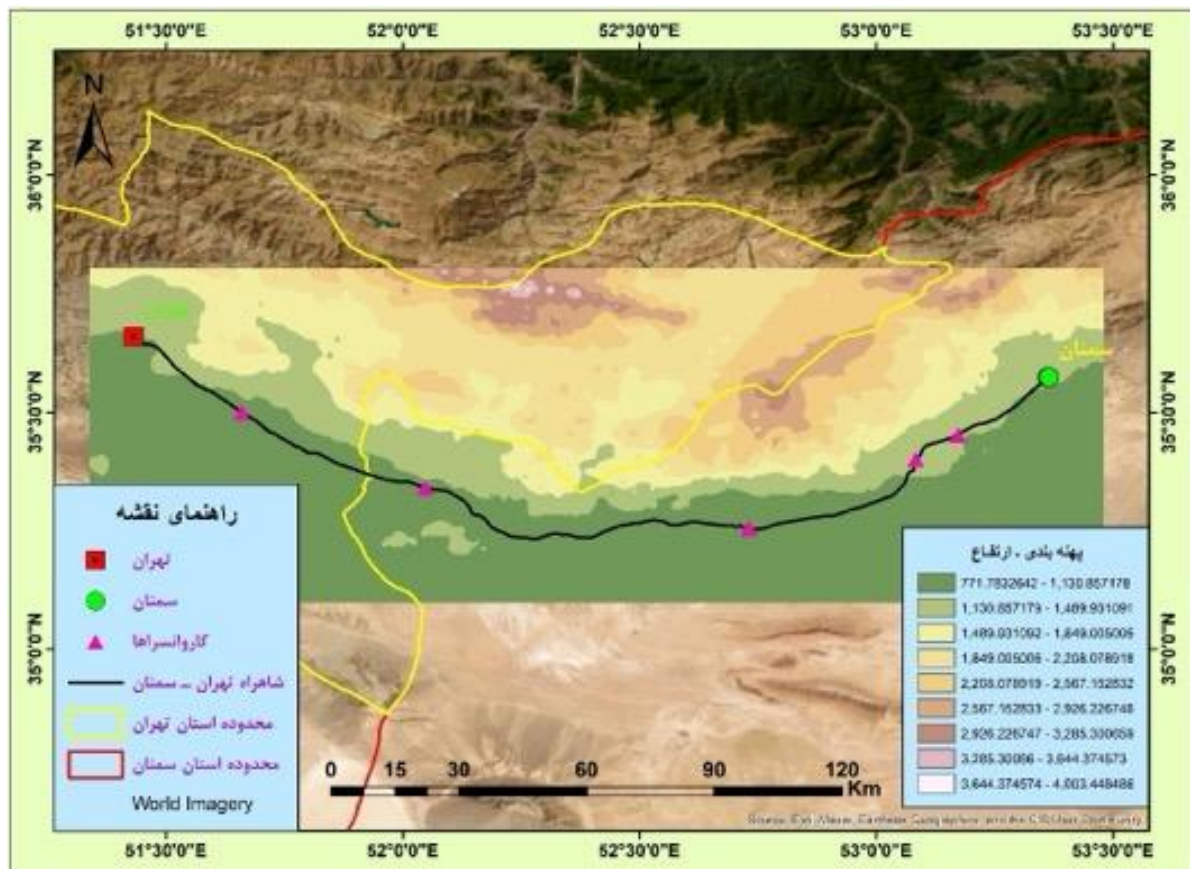
در کنار این موارد، موضوع دیگری که همواره از سوی معماران و سازندگان در ساخت ابنیه و سازه های میان راهی این شاهراه مورد توجه قرار می گرفت، مسئله «اقلیم» بود. از این رو، معماران و سازندگان این بناها، با توجه به شناخت خود از مناطق کویری و شرایط اقلیمی حاکم بر آن ها، تدابیر و تمهیداتی را برای تأمین آسایش و رفاه مسافران و کاروانیان در نظر می گرفتند. آنان در طراحی کاروانسراهای این شاهراه از شیوه ها و روش های خاصی بهره می بردند و عموماً ملاحظات اقلیمی را در سه حوزه کلی، شامل فرم بنا، مصالح ساختمانی و نحوه تقسیم بندی فضاها، به صورت هم زمان مورد توجه قرار می دادند (سیدحمزه و سلطان احمدی، ۱۳۹۹: ۱۶).

تحلیل نهایی شاهراه تهران - سمنان (خراسان)

بررسی داده های تاریخی، سفرنامه ها، نقشه های تاریخی و شواهد حاصل از بررسی های میدانی باستان شناختی، مؤید آن است که شاهراه تهران - سمنان (خراسان) یکی از مهم ترین مسیرهای تاریخی و مواصلاتی ایران در قرون متأخر اسلامی بوده است (شکل ۱۶) و ابعاد اقتصادی، فرهنگی، مذهبی و نظامی آن در این دوره از اهمیت ویژه ای برخوردار بوده اند. قرارگیری این شاهراه در شبکه گسترده جاده ابریشم، زمینه شکل گیری و توسعه کارکردهای متنوع آن را فراهم کرده و افزون بر تسهیل مبادلات کالا و فعالیت های تجاری، بستر مناسبی برای تعاملات فرهنگی و مذهبی و نیز انتقال دانش و فناوری میان شهرهای ری، سمنان، خراسان و دیگر مناطق ایران فراهم آورده است.



بررسی ابنیه و سازه‌های میان‌راهی، ازجمله کاروانسراها، چاپارخانه‌ها، برج‌های نگهبانی و آب‌انبارها، نشان می‌دهد که این مسیر بر اساس نظامی منسجم و هدفمند طراحی و سازمان‌دهی شده و ابعاد مختلف منظرین راه، شامل «منظر اقامتی - رفاهی»، «منظر هدایتی» و «منظر حرکتی - امنیتی» را دربرمی‌گرفته است. استقرار کاروانسراها و آب‌انبارها در فواصل مشخص، ضمن تأمین نیازهای اقامتی و رفاهی کاروانیان و مسافران، بیانگر توجه حکومت‌های وقت به توسعه و تقویت زیرساخت‌های حمل‌ونقل و تجارت بوده است. همچنین، وجود برج‌های نگهبانی، چاپارخانه‌ها و سایر تأسیسات وابسته، نشان‌دهنده اهمیت تأمین امنیت مسیر، تسریع ارتباطات و نظارت و کنترل بر رفت‌وآمد در امتداد این شاهراه بوده است.



شکل ۱۶. شاهراه تهران - سمنان، مختصات UTM، ۱:۱۰۰۰۰۰ (ماخذ: GIS ARCMAP؛ [بازترسیم: نگارندگان]).

از نظر موقعیت جغرافیایی و راهبردی نیز، اتصال شاهراه تهران - سمنان (خراسان) به دیگر شاهراه‌های مهم واقع در محدوده استان تهران، ازجمله شاهراه‌های تهران - قم، تهران - ساوه (جبال) و تهران - ساری، جایگاه ویژه‌ای برای این مسیر در شبکه ارتباطی فلات ایران ایجاد کرده است. این پیوندها نشان می‌دهند که کارکرد شاهراه صرفاً به فعالیت‌های تجاری محدود نبوده، بلکه این مسیر به‌عنوان بخشی از مسیرهای «عبات عالیات» و همچنین مسیر زیارتی مشهد مقدس، نقش مهمی در جابه‌جایی زائران و گسترش ارتباطات فرهنگی و مذهبی نیز ایفا می‌کرده است.

از سوی دیگر، شواهد تاریخی و باستان‌شناختی نشان می‌دهند که شکل‌گیری و توسعه این شاهراه تنها متکی بر موقعیت جغرافیایی یا نقش تجاری آن نبوده، بلکه سیاست‌های حکومت‌های صفویه و قاجاریه نیز در ایجاد، توسعه و تجهیز تأسیسات

میان‌راهی آن نقشی تعیین‌کننده داشته است. احداث برج‌های نگهبانی، چاپارخانه‌ها، کاروانسراها، آب‌انبارها و پل‌ها با هدف تأمین امنیت، تسهیل ارتباطات، رفاه کاروانیان و پشتیبانی از تحرکات نظامی انجام می‌گرفته و بیانگر اهمیت سیاسی و نظامی این شاهراه در قرون متأخر اسلامی بوده است.

همچنین، نتایج مطالعات باستان‌شناختی و بررسی‌های میدانی نشان می‌دهد که بیشتر ابنیه و سازه‌های میان‌راهی این شاهراه به دوره‌های صفویه و قاجاریه تعلق دارند و انتخاب مصالحی همچون آجر، سنگ، گچ و شفته آهک، افزون بر سازگاری با شرایط اقلیمی منطقه، بیانگر برنامه‌ریزی مناسب در احداث تأسیسات میان‌راهی و پاسخ‌گویی به نیازهای کاروانیان و مسافران بوده است.

بر این اساس، می‌توان نتیجه گرفت که شکل‌گیری و توسعه شاهراه تهران - سمنان (خراسان)، حاصل تعامل و تأثیر متقابل عواملی همچون موقعیت جغرافیایی، ماهیت تجاری آن به‌عنوان بخشی از جاده ابریشم، تبادلات فرهنگی و مذهبی و نیز سیاست‌های حکومت‌های وقت بوده است. در نتیجه، این شاهراه را می‌توان یکی از مهم‌ترین محورهای ارتباطی شرق استان تهران در قرون متأخر اسلامی دانست که افزون بر ایفای نقشی مهم در عرصه اقتصادی، در توسعه ارتباطات فرهنگی، مذهبی، سیاسی و نظامی نیز جایگاهی محوری داشته است و تأسیسات میان‌راهی آن نیز در پاسخ به همین نیازها شکل گرفته و توسعه یافته‌اند.

نتیجه‌گیری

بر اساس تحلیل متون تاریخی، سفرنامه‌های سیاحان اروپایی، مطالعات باستان‌شناختی و نتایج بررسی‌های میدانی، شاهراه تهران - سمنان (خراسان) یکی از مهم‌ترین مسیرهای تاریخی و ارتباطی ایران در قرون متأخر اسلامی بوده است که به‌طور هم‌زمان کارکردهای اقتصادی، فرهنگی، مذهبی و نظامی داشته است. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که شکل‌گیری و توسعه این شاهراه، بیش از هر چیز، تحت تأثیر عواملی همچون موقعیت جغرافیایی، ماهیت تجاری آن به‌عنوان بخشی از جاده ابریشم، تبادلات فرهنگی و مذهبی و نیز سیاست‌های حکومت‌های صفویه و قاجاریه قرار داشته است. بررسی ابنیه و سازه‌های میان‌راهی نیز حاکی از آن است که این شاهراه از منظرین راه، ابعاد اقامتی - رفاهی، هدایتی و حرکتی - امنیتی را دربرمی‌گرفته و حکومت‌های صفوی و قاجاری، با هدف تأمین نیازهای کاروانیان، زائران و لشکریان، اقدام به احداث کاروانسراها، آب‌انبارها، چاپارخانه‌ها، پل‌ها و برج‌های نگهبانی در امتداد مسیر کرده‌اند. این تأسیسات، افزون بر تأمین رفاه و امنیت مسافران، امکان کنترل و مدیریت جریان کالا، زائران و نیروهای نظامی را نیز فراهم می‌ساختند.

موقعیت جغرافیایی شاهراه و پیوند آن با شاهراه‌های تهران - قم، تهران - ساوه (جبال) و تهران - ساری، جایگاه ویژه‌ای برای آن در شبکه ارتباطی فلات ایران ایجاد کرده بود. این مسیر، افزون بر کارکرد اقتصادی، در گسترش ارتباطات فرهنگی و مذهبی نیز نقشی مهم ایفا می‌کرد و به همراه شاهراه‌های تهران - قم و تهران - ساوه (جبال)، بخشی از مسیرهای «عبات عالیات» در محدوده استان تهران را تشکیل می‌داد. نتایج مطالعات باستان‌شناختی همچنین مؤید آن است که بخش عمده ابنیه و سازه‌های میان‌راهی موجود به دوره‌های صفویه و قاجاریه تعلق دارند و در طراحی و ساخت آن‌ها، ضمن بهره‌گیری از مصالحی همچون آجر، سنگ، گچ و شفته آهک، شرایط اقلیمی منطقه و نیازهای مسافران و کاروانیان نیز مورد توجه قرار گرفته است. همچنین،

استقرار برج‌های نگهبانی و چاپارخانه‌ها، بیانگر اهمیت امنیت، ارتباطات و ملاحظات سیاسی و نظامی این شاهراه، به‌ویژه در ارتباط با تهدیدات ناشی از حکومت‌های ازبک و عثمانی، بوده است.

در مجموع، شاهراه تهران - سمنان (خراسان) صرفاً یک مسیر ارتباطی نبوده، بلکه شبکه‌ای منسجم با کارکردهای اقتصادی، فرهنگی، مذهبی، سیاسی و نظامی بوده است که در شکل‌گیری و توسعه ارتباطات شرق استان تهران و پیوند آن با دیگر نواحی ایران نقشی اساسی ایفا کرده است. از این رو، این شاهراه را می‌توان نمونه‌ای شاخص از هم‌پوشانی و تعامل کارکردهای گوناگون یک شاهراه اصلی در قرون متأخر اسلامی دانست.

منابع

- ابن حوقل، ابی‌القاسم بن حوقل النصیبی. (۱۳۶۶). *سفرنامه ابن حوقل*. ترجمه جعفر افشار. تهران: امیرکبیر.
- احمدی، مهدیه، و حشمتی، ساینه. (۱۳۹۸). مطالعه تطبیقی کاروانسراهای لاسجرد و ایوانکی در دوره صفویه. *چهارمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی عمران، معماری و شهرسازی در آسیا، دانشگاه بانکوک*، ۱۴-۱. <https://civilica.com/doc/936281/>
- اصطخری، ابواسحاق ابراهیم. (۱۳۴۰). *مسالک و ممالک*. به کوشش ایرج افشار. تهران: بنگاه و نشر کتاب.
- بکران، محمد بن نجیب. (۱۳۴۲). *جهان‌نامه*. به کوشش محمدامین ریاحی. تهران: کتابخانه ابن‌سینا.
- بکهاوس ایستویک، ادوارد. (۱۴۰۰). *سه سال در ایران (سفرنامه ادوارد بکهاوس ایستویک)*. ترجمه شهلا طهماسبی. تهران: ایران‌شناسی.
- تره‌زل، آلفونس. (۱۳۶۱). *یادداشت‌های ژنرال تره‌زل در سفر به ایران*. ترجمه عباس اقبال. تهران: یساولی و فرهنگسرا.
- جواهرکلام، عبدالعزیز. (۱۳۵۷). *تاریخ طهران*. تهران: کتابخانه منوچهری.
- جیهانی، ابوالقاسم بن احمد. (۱۳۶۸). *اشکال العالم*. ترجمه علی بن عبدالسلام کاتب؛ تصحیح و تعلیق فیروز منصوری. مشهد: آستان قدس رضوی.
- حموی، یاقوت. (۱۳۴۷). *مشتک یاقوت حموی*. ترجمه پروین گنابادی. تهران: ابن‌سینا.
- ذکرگو، امیرحسین. (۱۳۷۶). هویت معنوی جاده ابریشم. *مجله ایران‌شناخت*، ۵(۷۶)، ۱۹۷-۱۷۸. <https://ensani.ir/fa/article/274577/>
- رحمدل، سمانه. (۱۳۹۵). منظر راه در جغرافیای تاریخی ایران. *مجله منظر*، ۸(۳۶)، ۵۷-۵۲. https://www.manzar-sj.com/article_44752.html
- رنه دالمانی، هانری. (۱۳۷۸). *از خراسان تا بختیاری (جلد ۳)*. ترجمه غلامرضا سمیعی. تهران: طاووس.
- زلفی هریس، وحید، هاشمی زرج‌آباد، حسن، تقوی، عابد، و فرحانی، علی. (۱۴۰۳). *رساله بازشناسی راه‌های باستانی استان تهران در دوران اسلامی با تکیه بر متون تاریخی و شواهد باستان‌شناسی (قرون متأخر)*. بابل‌سر: دانشگاه مازندران.
- زرین‌کوب، غلامحسین. (۱۳۷۱). درباره همکاری ایران و آسیای مرکزی. ترجمه سیروس سعیدی. *ادبستان فرهنگ و هنر*، ۷۱(۳۶)، ۳۱-۳۰.
- سیدحمزه، محمد، و سلطان احمدی، بتول. (۱۳۹۹). آسایش مسافران در کاروانسراهای مناطق کویری با تدابیر معمارانه. *پژوهش‌های مرمت و معماری ایرانی و اسلامی*، ۳(۶ و ۷)، ۱۶-۱. <http://maremat-mag.ir/post.aspx?id=670>
- سیرو، ماکسیم. (۱۹۴۹). *کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان راه‌ها*. ترجمه عیسی بهنام. قاهره: انجمن فرانسیس شرق‌شناسی در قاهره.
- شین‌جوع، سوزوکی. (۱۳۹۸). *سفرنامه سوزوکی شین‌جوع [سفر در فلات ایران]*. ترجمه هاشم رجب‌زاده. تهران: طهوری.

عالی، حسن، منصور، پوریا، جلالی، آرش، و ایوبی، زهرا. (۱۳۹۵). گونه‌شناسی کاروانسراهای مناطق کویری از منظر معماری. دومین همایش بین‌المللی معماری، عمران و شهرسازی در آغاز هزاره سوم. ۱۱-۱.

فرانک، آیرین، و براونستون، دیوید. (۱۳۹۷). جاده ابریشم. ترجمه محسن ثلاثی. تهران: سروش، چاپ سوم.

قمی، حسن بن محمد بن حسن. (۱۳۶۱). تاریخ قم. تصحیح سید جلال‌الدین طهرانی. تهران: توس.

کریمان، حسین. (۱۳۴۵). ری باستان (۲ جلد). تهران: انجمن آثار ملی.

کرزن، جرج نانیل. (۱۳۸۰). ایران و قضیه ایران (جلد ۱). ترجمه علی وحید مازندرانی. تهران: علمی و فرهنگی.

کیانی، محمدیوسف، و کلایس، ولفرام. (۱۳۷۳). کاروانسراهای ایران. تهران: سازمان میراث فرهنگی.

گیرشمن، رومن. (۱۳۸۵). ایران از آغاز تا اسلام. ترجمه محمد معین. تهران: علمی و فرهنگی، چاپ هفدهم.

لسترنج، گای. (۱۳۸۶). جغرافیای تاریخی سرزمین‌های اسلامی. ترجمه محمود عرفان. تهران: علمی و فرهنگی، چاپ هفتم.

مستوفی بافقی، محمد مفید. (۱۳۹۰). مختصر مفید (جغرافیای ایران زمین در عصر صفوی). به کوشش ایرج افشار. تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار.

منتظر ظهوری، مجید. (۱۴۰۰). بازشناسی راه بزرگ خراسان در شمال استان مرکزی. مطالعات باستان‌شناسی، ۱۳(۴)، ۲۶۰-۲۳۳.

<https://doi.org/10.22059/jarcs.2020.286724.142763>

مشیری، ژیلا. (۱۳۹۹). نگاهی به شاخصه‌های معماری کاروانسرای شاه عباسی ایوانکی. همایش ملی کاروانسراهای ایران: گذشته، حال، آینده، ۱۴۲-۱۵۰.

<https://civilica.com/doc/1246173/>

نیکنامی، کمال‌الدین، و ده پهلوان، مصطفی. (۱۳۹۱). شکل‌گیری راه ابریشم در پرتو امنیت؛ مطالعه موردی: آثار و یافته‌های باستان‌شناختی پیرامون جاده سمنان تا گرمسار. فصلنامه ژئوپلیتیک، ۹(۳۰)، ۲۵۵-۲۳۰.

https://journal.iag.ir/article_56026.html

Ackerman, P. (1964). Royal personages on Sasanian silks. In A. U. Pope & P. Ackerman (Eds.), *A survey of Persian art from prehistoric times to the present* (2nd ed., Vol. XIV, pp. 3068-3079). Tehran.

Matthee, R. (1999). *The politics of trade in Safavid Iran: Silk for silver, 1600-1730*. Cambridge University Press.

Rante, R. (2015). *Rayy: From its origins to the Mongol invasion: An archaeological and historiographical study*. Brill.

Thubron, C. (2009). *Shadow of the Silk Road*. Harper Collins