

بازشناسی شاهراه تهران - قزوین در قرون متاخر اسلامی «با تکیه بر متون تاریخی و شواهد باستان‌شناسی»

وحید زلفی هریس، حسن هاشمی زرج‌آباد، عابد تقوی، علی فرحانی

چکیده

با تکیه بر متون تاریخی، مطالعات باستان‌شناسی و شواهد مادی، می‌توان گفت که محدوده شمال غرب استان تهران در طول زمان و به ویژه در قرون متاخر اسلامی همواره به عنوان یکی از مهم‌ترین کانون‌های جمعیتی و فرهنگی استان مطرح بوده است. اهمیت این منطقه موجب شد تا یکی از شاخص‌ترین راه‌های باستانی ایران، یعنی شاهراه تهران - قزوین، که خود جزئی از شبکه گسترده و تاریخی جاده ابریشم به شمار می‌رود، از این منطقه عبور کند و نقش مهم و قابل توجهی در ارتباطات اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ایفا نماید. این پژوهش در راستای بازشناسی، مستندسازی و تحلیل جامع شاهراه مورد مطالعه انجام گرفته و به بررسی عوامل اصلی شکل‌گیری و توسعه آن پرداخته است. پژوهش حاضر به پاسخگویی به دو پرسش اصلی می‌پردازد: نخست، عوامل اصلی شکل‌گیری و توسعه شاهراه تهران - قزوین در قرون متاخر اسلامی چه بوده‌اند؟ و دوم، عامل مکمل یا دیگری که نقش ویژه‌ای در شکل‌گیری و استمرار عملکرد این مسیر داشته، کدام است؟ در این پژوهش از روش توصیفی - تحلیلی و داده‌ها نیز از طریق مطالعه منابع کتابخانه‌ای گسترده، بررسی‌های میدانی باستان‌شناسی و تحلیل شواهد موجود گردآوری شده‌اند. یافته‌ها نشان می‌دهد که سه عامل اصلی در شکل‌گیری، توسعه و اهمیت پایدار شاهراه تهران - قزوین نقش تعیین‌کننده داشته‌اند: موقعیت جغرافیایی که امکان دسترسی موثر و ارتباط میان شهرها و مسیرهای تجاری را فراهم می‌کرد؛ تجارت و بازرگانی که باعث رونق اقتصادی مسیر و ایجاد منزلگاه‌ها، کاروانسراها و سازه‌های میان‌راهی می‌شد؛ و عوامل سیاسی، شامل تعامل و رقابت حکومت‌های صفوی و قاجار با دولت‌های عثمانی و اروپایی، که مستلزم ایجاد زیرساخت‌های امنیتی و خدماتی برای کاروانیان بوده است. مجموع این عوامل، اهمیت راهبردی، اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی شاهراه تهران - قزوین را در شبکه مسیرهای باستانی در قرون متاخر اسلامی به طور برجسته نمایان و اهمیت تاریخی و اجتماعی این مسیر را تثبیت و بازشناسی می‌نماید.

کلیدواژگان: شاهراه، تهران - قزوین، قرون متاخر اسلامی، متون تاریخی، شواهد باستان‌شناسی

مقدمه

در ارتباط با معرفی و بازشناسی شاهراه تهران - قزوین آن هم با استناد بر متون تاریخی و جغرافیایی می‌توان گفت که نقطه کانونی و شروع این مسیر مهم ارتباطی در ابتدا از دروازه «بلیسان» ری و با مرکزیت همین شهر به سوی قزوین همراه بود. دروازه مهم «تجاری و سیاسی» که از نظر استراتژیکی جزء پنج دروازه اصلی واقع در محدوده استان تهران تا قرن هفتم هجری محسوب می‌شد که بعدها با گسترش و توسعه شهر تهران در دوره‌های «صفویه و قاجاریه» جای خود را به «دروازه قزوین» واقع در غرب این شهر داد. با توجه به این شواهد، «لسترنج و کریمان» نیز هر کدام به ترتیب در توصیف و معرفی «دروازه بلیسان» می‌گویند: این دروازه از نظر موقعیت مکانی در شمال باختری به طرف قزوین واقع (لسترنج، ۱۳۸۶: ۲۳۲) و یکی از دروازه‌های مشهور و نامی ری است که «کاروانیان و بازرگانان» از آن برای رفت و آمد به شهرهای قزوین، دیلم و آذربایجان استفاده می‌کردند (کریمان، ۱۳۴۵: ۲۳۸). در متون جغرافیایی قرون چهارم تا هفتم هجری نیز بیشترین اطلاعات ارائه شده در خصوص این شاهراه مربوط به همان مسافت بین تهران (ری) و قزوین است. بدین شکل که «جیهانی» (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۴۹)، «اصطخری» (اصطخری، ۱۳۴۰: ۱۷۳)، «ابن حوقل» (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۲۵-۱۲۶) و «حمدالله مستوفی» (مستوفی، ۱۳۶۲: ۵۶) فاصله این دو شهر را در حدود ۴ فرسنگ یا مرحله بیان می‌کنند. «پیرنیا و افسر» نیز در کتاب «راه و رباط» خود مسیر تهران - قزوین را به عنوان یکی از شاهراه‌های مهم ارتباطی در طول دوران اسلامی نام می‌برند (پیرنیا و افسر، ۱۳۵۰: ۹۲). به همین دلیل آن چیزی که می‌توان در خصوص شاهراه تهران - قزوین متصور شد این است که بیش‌ترین جایگاه و اهمیت را در مقوله «تجارت و سیاست» در طول زمان، بویژه در قرون متأخر، به خود می‌بیند. دلیل این امر را نیز می‌توان در پژوهش‌ها و مطالعات باستان‌شناسی انجام گرفته در سال‌های پیشین بیان نمود، به طوری که بیشتر پژوهشگران و باستان‌شناسانی که در خصوص شاهراه تهران - قزوین مطالعات کتابخانه‌ای و میدانی داشته‌اند بر این موضوع نیز تاکید دارند که اصل و چرایی شکل‌گیری این مسیر مهم مواصلاتی همان مقوله و بُعد «تجارت و سیاست» بود که اوج و پویایی آن در دوره‌های «صفویه و قاجاریه» در تقابل با دولت‌های عثمانی - روسیه و انگلستان نمایان شد. به همین دلیل همین عامل اصلی منجر می‌گردید تا همین حکومت‌ها با ایجاد ابنیه [کاروانسراها] و سازه‌های میان‌راهی [بویژه پل‌ها] در این شاهراه مهم ارتباطی که از نظر «استراتژیکی و جغرافیایی» نیز جزئی از مسیر باستانی «جاده ابریشم» به شمار می‌آمد، برای رفاه حال کاروانیان و تجار که همسو با همان ابعاد «منظرین راه» هستند اقدام نمایند. بطور کلی حکام قرون متأخر اسلامی با آگاهی و اطلاعات کافی توانان سعی می‌کردند در پیشبرد منافع توسعه طلبانه خود که عموماً مقولاتی چون اقتصاد، سیاست، فرهنگ، جنگ و مقوله «راه و تاسیسات وابسته به آن» را شامل می‌شد قدم بردارند. اهمیت بنیادی این پژوهش در تلاقی میان مطالعات متنی و شواهد مادی نهفته است. اگرچه راه تهران - قزوین به عنوان بخشی از شبکه گسترده جاده ابریشم در متون تاریخی سده‌های اسلامی بازتاب داشته است، اما تکیه صرف بر اسناد مکتوب، تصویری تک بعدی از کارکرد این محور مواصلاتی ارائه می‌دهد. ضرورت انجام این پژوهش زمانی آشکار می‌شود که دریابیم فقدان داده‌های باستان‌شناسی نظام مند، مانع از بازسازی دقیق الگوهای استقرار، نحوه توزیع

زیرساخت های میان راهی و درک چگونگی تعاملات سیاسی و مذهبی در این پهنه جغرافیایی شده است. این مطالعه با عبور از تحلیل های صرفاً کتابخانه ای و با بهره گیری از داده های حاصل از پیمایش های میدانی، شکاف میان اطلاعات تاریخی و واقعیت های عینی را پر می کند. تبیین مکانیسم های شکل گیری این شاهراه نه تنها به روشن شدن زوایای تاریک ارتباطات در غرب استان تهران کمک می کند، بلکه بستری برای بازشناسی نقش راهبردی شبکه ارتباطی را در ساختار سیاسی و اجتماعی ایران در دوران متاخر اسلامی فراهم می آورد.

روش پژوهش

این پژوهش به روش توصیفی - تحلیلی انجام شده و داده ها و نتایج آن عمدتاً از مطالعات کتابخانه ای و بررسی های میدانی نگارندگان حاصل گردیده است. داده های کتابخانه ای شامل متون تاریخی، متون جغرافیایی، سفرنامه ها و نقشه های تاریخی هستند و داده های میدانی شامل شناسایی و ثبت ابنیه و تاسیسات میان راهی شاهراه مورد مطالعه می شوند. در ابتدا، مسیر شاهراه با تکیه بر این منابع تاریخی و جغرافیایی و شواهد باستان شناسی مکان یابی شده است و سپس با تطبیق یافته های میدانی با اطلاعات منابع مکتوب، تلاش شده تا داده ها به صورت دقیق، موثق و علمی ارائه شوند. این روش امکان می دهد تا تحلیل جامع و مستندی از چرایی شکل گیری، توسعه و اهمیت شاهراه تهران - قزوین در طول قرون متأخر اسلامی ارائه شود و همزمان نقش «موقعیت جغرافیایی»، «تجارت و بازرگانی» و «سیاست» در شکل گیری این مسیر تاریخی روشن گردد.

پیشینه پژوهش

در زمینه پیشینه تحقیق پیرامون شاهراه تهران - قزوین، مطالعات متعددی صورت گرفته که هم منابع تاریخی و جغرافیایی قرون سوم تا هفتم هجری و هم سفرنامه های اروپایی و داخلی را در بر می گیرد. منابع تاریخی مانند آثار جیهانی (منصوری، ۱۳۶۸)، اصطخری (افشار، ۱۳۴۰)، ابن حوقل (افشار، ۱۳۶۶) و حمدالله مستوفی (دبیرسیاقی، ۱۳۶۲) اطلاعات ارزشمندی درباره موقعیت جغرافیایی مسیر، مسافت، تعداد منزلگاه ها و ابنیه میان راهی ارائه می دهند. در کنار آن، سفرنامه های ادوارد بکهاوس ایستویک (طهماسبی، ۱۴۰۰)، اوژن فلاندن (نورصادقی، ۱۳۵۶)، هنریش بروگش (کردبچه، ۱۳۷۴)، جرج نایل لرد کرزن (مازندرانی، ۱۳۸۰)، ژوآنس فووریه (اقبال آشتیانی، ۱۳۸۵)، سون هیدن (رجبی، ۱۳۸۱) و سوزکی شین جوء (رجب زاده، ۱۳۹۸) نیز شواهد مفصلی از وضعیت تاریخی مسیر، تعاملات اقتصادی و اهمیت استراتژیک شاهراه ارائه می دهند. در حوزه مطالعات باستان شناسی، پژوهشگران با تمرکز بر ابنیه و سازه های میان راهی، دلایل شکل گیری شاهراه را عمدتاً به سه عامل «موقعیت جغرافیایی»، «تجارت و بازرگانی» و «سیاست» مرتبط دانسته اند. از جمله این مطالعات می توان به مقاله «منزل ینگگی امام، تلفیق باغ و کاروانسرا» (نظری و درودیان، ۱۳۸۷)، «باقرخان سعدالسلطنه حاکم قزوین در عصر ناصری» (نورمحمدی، ۱۳۹۳)، مقاله «بررسی وجوه افتراق و اشتراکات فضایی و کالبدی کاروانسراهای دوره صفوی» (علی نواز و عابدین زاده شیخ، ۱۳۹۸) و مقاله «احیای کاروانسرای شاه عباسی کرج بر مبنای مباحث پایداری در ابنیه تاریخی ایران» (یارکریمی و همکاران، ۱۳۹۸) اشاره کرد. همچنین رساله دکتری «بازشناسی راه های باستانی استان تهران در دوران اسلامی با تکیه بر متون تاریخی و شواهد باستان شناسی (قرون متأخر)» (زلفی هریس و همکاران، ۱۴۰۳) اطلاعات جامعی درباره

شبکه راه های ارتباطی در استان تهران و به ویژه شاهراه تهران - قزوین ارائه می دهد. این مطالعات در مجموع نشان می دهند که شاهراه تهران - قزوین نه تنها به دلیل اهمیت تجاری و اقتصادی بلکه از منظر استراتژیک و سیاسی نیز مسیر حیاتی و پویایی در طول دوران اسلامی، به ویژه در قرون متاخر، داشته است. رویکرد ترکیبی کتابخانه ای و میدانی در اکثر این پژوهش ها به درک بهتر ساختار مسیر و ابنیه میان راهی کمک کرده و بستری علمی برای تحلیل عوامل شکل گیری و توسعه این شاهراه فراهم آورده است.

ابعاد منظرین راه

رحمدل؛ مهم ترین دلایل «ابعاد منظرین راه» را با استناد بر بُعد «تجارت» عوامل مختلفی چون [خدمات رفاهی و حمل و نقل بهینه و مناسب] عنوان می کند که در پایان منجر به «حفظ و نظارت دقیق بر امنیت» از مسافران و تجار عبوری از راه ها می گردید. به بیان دیگر اینکه ابعاد منظرین راه در همسویی و منطبق بودن با همان مقوله «ماهیت تجاری» صورت می پذیرد و توسعه تاسیسات بین راهی و ارائه خدمات رفاهی در راه ها نیز در همین چارچوب میسر می شود (رحمدل، ۱۳۹۵: ۵۵). از اینرو برای ابعاد مورد بحث می توان سه الگو کلی مطرح نمود: ۱) منظر اقامتی - رفاهی: شامل ابنیه و سازه های اساسی واقع در شاهراه های اصلی و فرعی (استان تهران) از قبیل کاروانسراها، ساباط، رباط ها، خان ها و آب انبارها که جزء اصلی ترین بخش های تشکیل دهنده در منظر اقامتی - رفاهی راه ها بشمار می آیند. ۲) منظر هدایتی: بیشتر توسط عناصری شکل می پذیرد که در جهت هدایت و مسیریابی کاروانیان و مسافران و عموماً در حفاصل منازل اقامتی تاسیس می شدند. میل و مناره ها از جمله مهم ترین عناصر و بناهای این منظر به محسوب می شوند که حکم راهنما را دارند. ۳) منظر حرکتی - امنیتی: این منظر در سازمان راهداری ایران در سه زیر گروه عملکردی قرار می گیرد که با دو منظر اقامتی و هدایتی نیز ارتباطی مستقیم دارد. الف) وسایل نقلیه بصورت چرخ دار و بی چرخ که متکی بر چارپایان یا انسان بودند. ب) پل ها که عملکردی دو سویه همچون پل و سد داشتند. ج) برید و چارخانه ها. (همان، ۵۶).

شاهراه تهران - قزوین از منظر سیاحان و سیاحتنامه ها

شاهراه تهران - قزوین یکی از اصلی ترین شاهراه های استان تهران در طول تاریخ و بویژه قرون متاخر اسلامی بشمار می آید، مسیری که از نظر «منظرین راه و شواهد باستان شناسی» در بین شاهراه های موجود در محدوده جنوبی البرز مرکزی همچون خراسان و قم برابری داشته است. از نظر موقعیت جغرافیایی - مکانی در بخش شمال غربی محدوده استان تهران و اولین نقطه شروع آن دروازه قزوین و آخرین نقطه آن نیز بعد از طی منزلگاه های بین راهی (جدول ۱)، «دروازه تهران» در استان قزوین بود. بیش ترین اهمیت شاهراه مذکور دلیل بر بُعد «تجاری و سیاسی» دارد که ادعای این امر پیوند آن با شاهراه ابریشم یا به بیان دیگر اینکه جزئی از این جاده مهم باستانی بشمار می رفت که در طول زمان، شرق را به جهان غرب متصل می کرد. شاهراهی که وصف و معرفی آن در بسیاری از سفرنامه ها توسط مولفین اروپایی و ایرانی نیز آمده است. در این سفرنامه ها به خوبی می توان اطلاعات با ارزشی در مورد «منظرین راه و شواهد باستان شناسی» از جمله تعداد چاپارخانه ها و کاروانسراها کسب نمود که در بازشناسی این راه مهم تجاری و سیاسی بسیار کارآمد هستند (زلفی هریس و همکاران، ۱۴۰۳: ۱۵۹). «اوژن فلاندن، اعتمادالسلطنه، ادوارد بکهاوس و

... از جمله سیاحانی بودند که در کتب سفرنامه خود در ارتباط با این شاهراه اطلاعات مهمی ارائه می دهند که بدین شرح است:

«اوژن فلاندن» (۱۸۴۰م) در وصف و توصیف راه قزوین به تهران در سفرنامه خود تمرکز خود را بیشتر به معرفی منزلگاه های این شاهراه مهم ارتباطی معطوف می کند و در توضیح کوتاهی تنها در خصوص پل شاه عباسی کرج می افزاید: بر روی رودخانه آن که آبش از کوه البرز جریان دارد پلی آجری ساخته شده است. این سازه بین راهی در وسط خود دهانه ای مرتفع و بزرگ دارد که پایه های آن نیز بر روی صخره های سنگی قرار گرفته اند. فلاندن طول زمان حرکت از کن تا نقطه پایانی که شهر تهران باشد را هم در حدود ۱۱ ساعت عنوان می کند (فلاندن، ۱۳۵۶: ۱۵۱-۱۵۷). «اعتمادالسلطنه» نیز به هنگام بازگشت به همراه ناصرالدین شاه قاجار از اروپا در بخش هایی از سفرنامه خود به نام «از تفلیس به تهران» به راه باستانی قزوین - تهران اشاره می کند و به مانند فلاندن تنها اشاراتی کوتاه به تعداد منزلگاه های واقع در این مسیر می پردازد (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۱: ۶۹). «ادوارد بکهاوس ایستویک» (۱۸۶۴م) شرق شناس و کارمند اداره مستعمرات هند، دیگر سیاح اروپایی و کشور انگلستان است که در دوره قاجاریه از طریق شمال غرب ایران؛ «آذربایجان» وارد کشور می شود. بکهاوس ایستویک نیز در خصوص منزلگاه های شاهراه تهران - قزوین می گوید: تمام منزلگاه های واقع در این مسیر از نظر منظر «اقامتی - رفاهی و امنیتی - حرکتی» در وضعیت اسفناکی قرار داشته که دلیل این امر را شاید به خاطر وجود راهزنان متعدد و ابنيه میان راهی کثیف و آلوده همچون چاپارخانه های آن باشد. او در خصوص یکی از منزلگاه های واقع در طول این مسیر بنام «صفرخواجه» نیز می افزاید: از عادل آباد تا آنجا در حدود چهار مایل فاصله است. در این منزلگاه بقایای استحکامات و شواهد باستان شناسی مهمی به چشم می خورد که به خوبی حاکی از این موضوع دارد که در زمانی این مکان از اهمیت بالایی برخوردار بود. (بکهاوس ایستویک، ۱۴۰۰: ۴۶-۴۹). «هنریش بروگش» (۱۸۶۸م) نیز با تاکید بر گفته های سیاحان پیش از خود در ارتباط با شاهراه تهران - قزوین می گوید: در دوره سلطنت ناصرالدین شاه قاجار این مسیر مهم ارتباطی بدلیل سفرهایی که شاه قاجار به اروپا داشت چندین مرتبه مورد اصلاحات و بازسازی قرار گرفت که از جمله این اقدامات می توان به تاسیس پستخانه های متعدد، چاپارخانه ها، تسطیح و تعریض پاره ای از راه و ایجاد مهمانخانه های مناسب در آن اشاره کرد (بروگش، ۱۳۷۴: ۸۰). «لرد کرزن» (۱۸۸۰م) نیز در کتاب سفرنامه خود ضمن تقسیم بندی اراضی بین رشت و تهران به منزلگاه های واقع در جاده قزوین تا تهران اشاره می کند و در اینباره توضیحاتی ارائه می دهد: سومین ناحیه که جاده از آن به سمت تهران می رود مربوط به ناحیه ای بشکل دشتی بلند است که حدود جنوبی آن مایل به قزوین و از این نقطه به سوی تهران می رود (کرزن، ۱۳۸۰: ۶۸). بیشتر اربابه هایی که در شاهراه تهران - قزوین مشغول به کار بوده اغلب بی فنر و چهار چرخ هستند که می توانند به خوبی مسافت بین تهران - قزوین را که در حدود ۹۶ مایل و یا ۲۴ فرسنگ است را طی نمایند. این شاهراه به شش منزلگاه تقسیم می شود که فاصله هر کدام از آنها با یکدیگر در حدود ۱۶ میل است. اغلب ایستگاه های واقع در این شاهراه را با استفاده از آجر ساخته اند که از نظر امکانات رفاهی یعنی از بُعد منظر «اقامتی - حرکتی» تماماً دارای وسایل تمیز و پاکیزه برای توقف شبانه هستند.

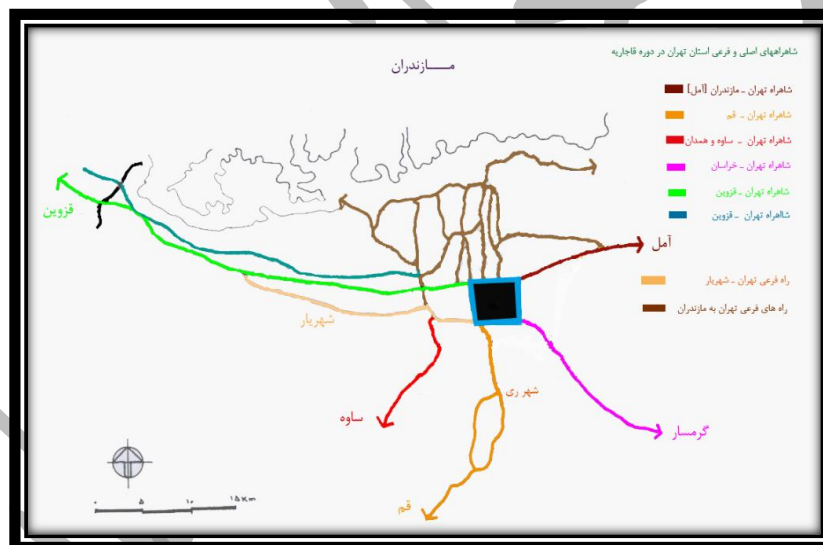
در کل شاهراه تهران - قزوین را نباید با راه هایی که در اروپا واقع شده اند، اشتباهها مورد مقایسه قرارداد چرا که این راه تنها بصورت خاکی و عریض و هزینه ای را که دولت قاجاری برای ساخت آن در هر میل راه صرف نموده در حدود ۶۴۰ تومان است. در همجواری این مسیر مهم ارتباطی جاده «پستی» قرار گرفته که علاقمندان به سفر چپاری اغلب ترجیح می دهند از این مسیر که در جنوب راه درشکه رو واقع شده حرکت کنند. از مهم ترین چاپارخانه های موجود در این مسیر می توان به «عبدل آباد، سفرخواجه، سنقرآباد، و میان جوب» اشاره نمود (همان، ۷۴-۷۵). از سفرنامه های دیگری که می توان از آن اطلاعات قابل توجهی در مورد شاهراه تهران - قزوین بدست آورد، سفرنامه «ژوآنس فووریه» (۱۸۸۹م) است که در دوران سلطنت ناصرالدین شاه قاجار و به مانند بسیاری از سیاحان اروپایی از راه روسیه و از طریق شمال غرب ایران یعنی آذربایجان وارد کشور می شود. سیاحی که در کل نسبت به دین اسلام و مردم ایران نیز نگاه تحقیرآمیزی داشت. با این توضیح کوتاه، فووریه پس از ورود به کشور و پس از آنکه در مسیر شاهراه تهران - قزوین قدم می گذارد بیشتر سعی می کند از بُعد «منظرین راه» این شاهراه مهم تجاری را توصیف و در اینباره می گوید: قزوین در ۲۴ فرسنگی یا ۱۴۰ کیلومتری شهر تهران واقع شده، مدت زمان طی این مسافت بسته به عوامل مختلفی دارد مثلاً با کالکسه در حدود ۱۴ ساعت طول می کشد آن هم با این شرط که در پنج منزل بتوانید اسب ها را عوض کنید. اولین مکانی که باید از قزوین خارج شد تا به راه اصلی قدم گذاشت، دروازه کاشی کاری شده تهران با تصویری از رستم است که در حال بر زمین کوبیدن دیو سفید است. بخش نخستین این شاهراه از سمت قزوین به شکل راه مستقیم و خوبی بوده که از میان دشتی غیر زراعی عبور می کند. عده ای از کارگران تنها با کندن خار و خاشاک زمین و حفر دو گودال نسبتاً عمیق در دو سمت جاده با ریختن مقداری خاک و شن در چاله ها این مسیر را تسطیح کرده اند، عرض جاده نیز در حدود سه برابر بوده که نسبت به راه های ما که مشهور به راه های ملی هستند بیشتر است. فووریه در مورد منظر طبیعی این بخش از جاده نیز می گوید: این جاده تازه تاسیس که در حدود یک میلیون تومان از سوی دولت ناصرالدین شاه برای آن هزینه شده از نظر منظره و هموار بودن بی نظیر است بطوریکه درشکه و کالکسه ها بدون هیچ مشکل و خطری و با سهولت تمام می توانند در آن رفت و آمد کنند. او در ادامه می افزاید از قشلاق تا منزلگاه بعدی که «ینگگی امام» باشد تنها چند پاره روستا در دامنه کوه های البرز نمایان بودند. منزلگاه مذکور شامل یک امامزاده و کاروانسرا و درست در سمت چپ جاده و مقابل امامزاده و روستا واقع شده است. بعد از منزلگاه ینگگی امام که هر چقدر مسیر جاده را به سمت تهران می رود، بر تعداد روستاها و زمین های کشاورزی آبیاری شده افزوده می شود. منزلگاه های «کردان» و «کرج» که به ترتیب بعد از ینگگی امام قرار گرفته اند هر کدام دارای یک پل یا سازه میان راهی هستند که در این بخش از جاده آن هم برای عبور از رودخانه تعبیه شده اند. منزلگاه کرج نیز در دامنه کوه و درست مشرف بر جاده قرار دارد که از نظر منظره بسیار شگفت انگیز است. «شاه آباد» آخرین منزلگاهی بحساب می آید که در طول مسیر شاهراه تهران - قزوین باید از آن عبور کرد و پس از این منزلگاه می توان بوسیله دروازه قزوین وارد شهر تهران شد. (فووریه، ۱۳۸۵: ۹۷-۹۹). «سون هیدن» (۱۹۰۶م) یکی دیگر از سیاحان غربی اهل سوئد است که در دوره قاجاریه و زمان سلطنت ناصرالدین شاه و مظفرالدین شاه از طریق

مرزهای شمال غربی وارد ایران می شود. او در بخش هایی از سفرنامه خود با عنوان «کوبرهای ایران» به معرفی و توصیف مسیر «تبریز - زنجان - قزوین» و شهرهای واقع در این راه می پردازد و پس از آن بطور مفصل در مورد منظرین شاهراه اصلی تهران - قزوین از نظر امکانات رفاهی و تاسیسات وابسته به راه توضیح می دهد: از قزوین تا تهران حدود ۱۵۰ کیلومتر راه وجود داشته که در حدفاصل این دو شهر نیز ایستگاه های پستی زیادی دایر است. در ایستگاه های واقع بین راه تهران - قزوین، می توان از اسب های تازه نفسی که درشکه ها را می برند استفاده و جای اسب ها را نیز با یکدیگر عوض نمود که همین امر باعث می گردید تا طی مسیر در این راه بدون وقفه ادامه داشته باشد. هیدن در ادامه می گوید: در مسیر فوق که بیشتر بیابانی است چیزی برای مشاهده وجود نداشته و تنها می شود با آسودگی خیال و راحتی تمام در گوشه درشکه استراحت کرد با این حال بیش ترین موضوعی که یک نواختی این آرامش را برهم می زند، رفت و آمدهای متعدد کاروانیان تجاری بودند که از تهران به سمت قزوین و رشت در حرکت و با خود انواع کالاهای مصرفی را حمل می کردند. با این تفاسیر ما به این نکته رسیدیم که پای در یک مسیر بزرگ بازرگانی گذاشته ایم دلیل این ادعا در تمام شب اثبات شد جایی که جاده هنوز زنده و پر رفت و آمد و پر تحرک به نظر می رسید چرا که صدای زنگوله های شتران و کاروان ها به خوبی شنیده می شد. او بعد از معرفی یانگی امام، به روستای سرسبز و زیبای «کردان» اشاره می کند که به زبان روسی و بر روی تابلو اداره پست آن عبارت روسی «Kordanskaya Sastawa» نوشته شده است. موضوعی که در این بخش از مسیر بسیار جالب به نظر می رسید، مسئله پرداخت عوارض برای استفاده از جاده نوسازی بود که توسط روس ها احداث شده بود. از شاه آباد به بعد جاده کم کم به شکل یک کوچه باریک درمی آید و در پایان راه به محله ای تازه ساز با خیابان های گلی و تیره رنگ به نام دروازه قزوین منتهی می شود. از طریق این دروازه که با کاشیکاری های متنوع زینت شده اند می توان وارد پایتخت ایران شد (هیدن، ۱۳۸۱: ۱۴۸-۱۴۹). «سوزوکی شین جوء» (۱۹۰۵-۱۹۰۶م) نیز دیگر سیاحی بود که در حدفاصل سال های ۱۹۰۵ تا ۱۹۰۶ میلادی (شکل ۱) از طریق بندر باکو در آذربایجان به بندر انزلی آمده و وارد ایران می شود. سیاح ژاپنی که همچون لرد کرزن در طول راه هایی که از آن گذر می نمود در تعیین منزلگاه ها و ابنیه میان راهی همراه با مقدار مسافت ها، دقت لازم را به خرج می داد. سیاحی که غیر از ثبت مشاهدات و یادداشت میدانی در طول مسیر حرکتی خود از راه های استان تهران، از منابع و نوشته های دیگر سیاحان هم وطن خود همچون «یوشیدا ماساهارو، اُوچی یاما ایواتارو، اکیو کازاما، و ...» که از راه های مواصلاتی در محدوده جنوبی البرز مرکزی یعنی استان تهران عبور کرده بودند نیز استفاده لازم را می برد. با این حال شین جوء در خصوص مسیر مواصلاتی مهم تهران - قزوین می گوید: شهر قزوین در دشتی بزرگ با حداکثر ارتفاع چهار هزار متر از سطح دریا و در حدفاصل دو شهر تهران و تبریز قرار گرفته و به عنوان یکی از نقاط کانونی از نظر راه ها محسوب می شود. بطوریکه از این نقطه چندین راه در چهار جهت شمال، جنوب، شرق و غرب به اقصی نقاط کشور ایران متصل می گردد. شاهراه تهران - قزوین از میان جلگه ای بیابانی و وسیع که بیشتر آن هموار است عبور می کند و یکی از مهم ترین راه های مواصلاتی محسوب می شود که درشکه ها و کاروانیان تجاری و مسافران پیایی در آن در حال حرکت و رفت و آمد

هستند. بیشتر کالاهای تجاری در این شاهراه نیز بوسیله چارپایانی مانند «شتر، قاطر و الاغ» حمل می شوند. همچنین اکثر مسافرانی که از این مسیر به سمت تهران در حرکت بودند؛ جزء طبقه کم بضاعت و فقیری محسوب می شدند که از «درشکه، اسب یا الاغ» برای پیمایش این راه استفاده می کنند. شین جوء بطورکل در خصوص ابنیه میان راهی همچون کاروانسراهای واقع در این شاهراه نگاهی مثبت ندارد و در اینباره می گوید: این ابنیه به مانند مهمانخانه های موجود در شهرهای بزرگ که اغلب توسط غیر ایرانی ها اداره می شوند، مکانی مناسبی برای اقامت نیستند. عموماً این کاروانسراها در بیشتر منزلگاه های مرتبط با یک راه یا جاده قرار گرفته اند به مسافرانی که سواره و همراه با چارپایان حمل بار نیز هستند خدماتی ارائه می دهند که می توانند در همین کاروانسراها استراحت و خستگی راه را برطرف نمایند. با این حال در بیشتر کاروانسراهای موجود در شاهراه تهران - قزوین، خدماتی که داده می شود، تنها کرایه اتاقی است که برای یک شب اقامت باشد و سایر خدمات همچون تخلیه بار و اثاثیه سفر از پشت چارپایان به هنگام ورود و خروج، رسیدگی به وضعیت وسایل حمل و نقل مانند درشکه یا ارابه، تیمار کردن اسب ها و سایر چارپایان و در آخر تهیه غذا و خوراک به عهده خود مسافران است. خود نقشه و پلان این ساختمان های میان راهی نیز به مانند قلعه هایی بمنظور حفاظت در برابر مهاجمین و سایر اتفاقات ممکنه هستند، یعنی حصارى از چهار سمت به دور خود دارند. اغلب در بیشتر بخش های بالایی درب های ورودی این کاروانسراها فضاهایی با عنوان بالاخانه و برج های نگهبانی قرار دارند. میانسراها نیز در مرکز و در اطراف آنها حجره ها یا اتاق هایی برای اسکان مسافران در نظر گرفته شده که کف این حجره ها کمی از سطح کاروانسرا بالاتر هستند (شین جوء، ۱۳۹۸: ۳۷-۴۰). این سیاح ژاپنی همچنین در خصوص وضعیت اقتصادی و بهره مندی از راه های مواصلاتی به محدوده استان تهران در دوره ای «قاجاریه» که در ایران حضور داشته می افزاید: عمده محصولات کشاورزی و صادراتی که با استفاده از این راه ها به مناطق مختلف ایران و سایر کشورها صادر می شد شامل گندم، جو، ابریشم، صمغ درخت، تنباکو، پنبه، فرش و قالی، انواع سنگ های قیمتی و نیمه قیمتی، و خشکبار بودند و کالاهای وارداتی به ایران که از بنادر و گمرک های مرزی با استفاده از همین راه ها که به تهران متصل می شدند نیز بیشتر انواع منسوجات و پارچه های پنبه ای و پشمی، شیشه، واگن کالسکه، و انواع ادویه ها را در بر می گرفت. یکی دیگر از مسائلی که همواره در این دوره از سوی حکام قاجاریه نسبت به آنها کم توجهی می شد، مسئله استخراج و صادر کردن انواع «منابع معدنی» از جمله قلع، آنتیمون، نفت، سرب، مس و ... بود که همین موضوع باعث می شد تا کشورهای اروپایی برای چپاول آنها درصاف رقابت با یکدیگر قرار بگیرند ولی از آنجایی که زیرساخت این استخراج منابع معدنی وجود نداشت تا حدود زیادی با مشکلات روبرو می شدند. از عوامل تاثیر گذار دیگر در مقوله راه های استان تهران، منظر «امنیتی - حرکتی» یعنی مقابله با دستبرد راهزنان نسبت به بارها و کالاهای تجاری بود که در همین راه ها اتفاق می افتاد (همان، ۹۹-۱۰۰).

جدول ۱: منزلگاه های واقع بر سر راه قزوین - تهران با استناد بر گفته های سوزوکی شین جوء.

نام منزلگاه	فاصله با منزلگاه پیشین	
* قزوین	۴ فرسنگ	۱
کوندج	۴ فرسنگ	۲
قشلاق	۴ فرسنگ	۳
ینگی امام	۴ فرسنگ	۴
حصار [حصارک]	۴ فرسنگ	۵
شاه آباد	۴ فرسنگ	۶
تهران	-	۷



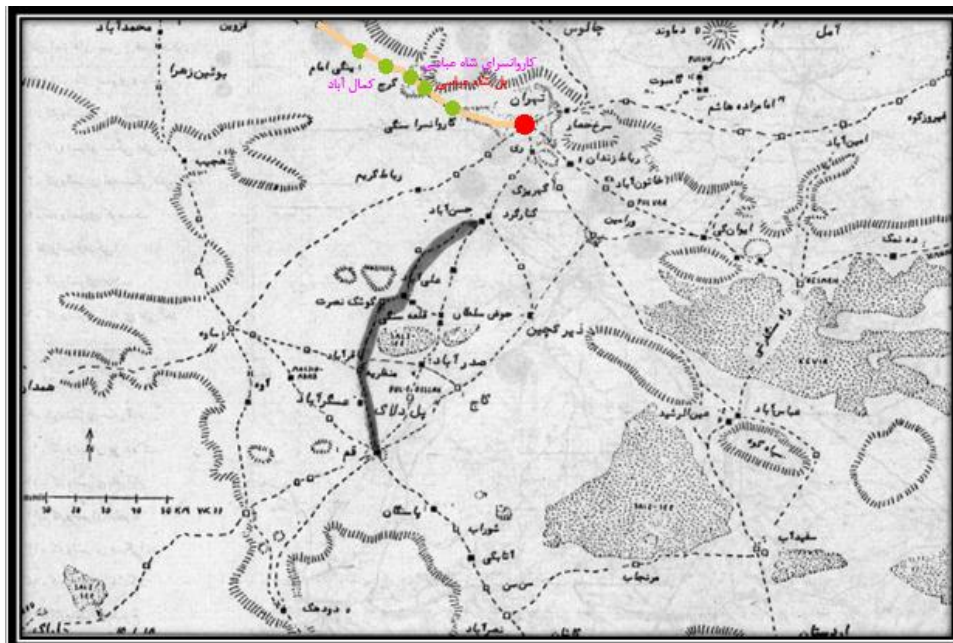
شکل ۱: وضعیت راه های اصلی و فرعی استان تهران مرتبط با قرون متاخر اسلامی (حبیبی، ۱۴۰۰: ۱۸۶ [باز ترسیم: نگارندگان]).

شاهراه تهران - قزوین از منظر مطالعات باستان شناسی

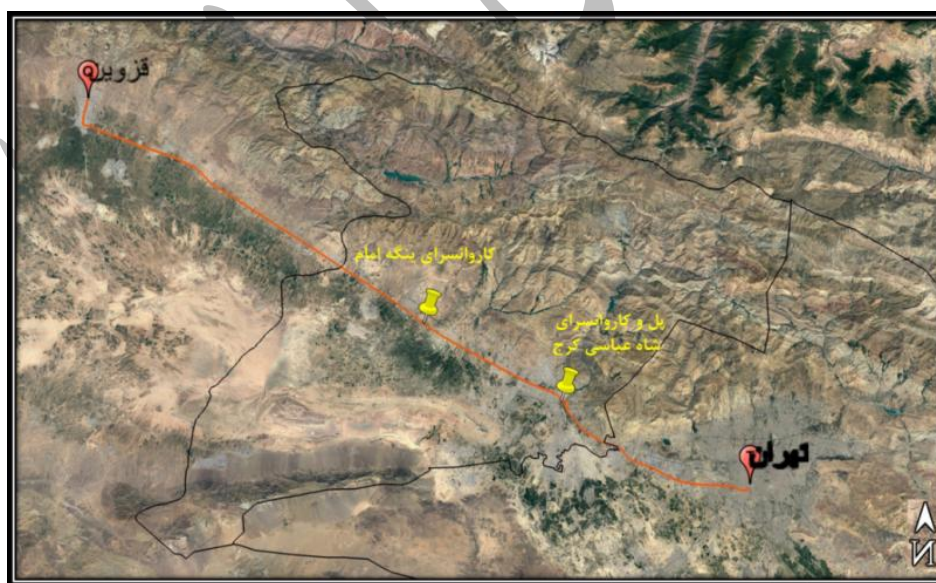
شاهراه تهران - قزوین یکی از مهم ترین راههای مواصلاتی کشور و استان تهران در دوره متاخر اسلامی محسوب و از نظر بُعد «تجاری و سیاسی» نیز حائز اهمیت بود. دلیل این امر را می توان در پیوند این شاهراه با شاهراه تهران - خراسان و تکمیل جاده ابریشم در بخش غربی کشور ایران دانست. مسیری که همواره از سوی سیاحان ایرانی و اروپایی نیز مورد توصیف و حتی تحسین قرار می گرفت. خروجی این شاهراه به سوی قزوین عموماً از سه دروازه غربی واقع در شهر تهران یعنی دروازه های، باغشاه، قزوین و گمرک آغاز و پس از گذشتن از منزلگاه هایی همچون کن، شاه آباد، کرج، کردان، ینگی امام، قشلاق و کوندج به شهر تاریخی قزوین می رسید. شاهراه تهران - قزوین

بطورکل از نظر مقوله «منظرین راه» یعنی داشتن کاروانسراها، چاپارخانه ها و پل ها که همگی مربوط به تاسیسات وابسته به راه ها می شدند برای حکومت های دوره متاخر از جمله صفویه و قاجاریه از جایگاه ویژه ای برخوردار بود. این شاهراه به بیان دیگر دروازه ارتباطی ایران با دولت های عثمانی و اروپایی نیز بحساب می آمد که همین مسئله باعث می شد تا حکومت های مرتبط با دوران متاخر اسلامی در ترمیم و مهیا کردن تمام امکانات رفاهی و امنیتی برای مسافران و کاروانیان تجاری بهترین اقدامات لازم را انجام دهند. با تمام این توضیحات و طی گذشت زمان و بدلیل پر اهمیت بودن این شاهراه مهم ارتباطی همواره این مسیر مورد تغییرات زیادی قرار می گرفت و همین تغییرات باعث می گردید تا بسیاری از ابنیه و سازه های میان راهی واقع در آن بطور کامل از بین بروند و تنها ابنیه و سازه های میان راهی باقی مانده در آن پل و کاروانسرای شاه عباسی کرج به همراه کاروانسرای ینگی امام هشتگرد باشند (زلفی هریس و همکاران، ۱۴۰۳: ۳۱۸). در این راستا پژوهش های میدانی و باستان شناسی چندی در خصوص توصیف، معرفی و جایگاه شاهراه تهران - قزوین و به همراه ابنیه و سازه های میان راهی و کارکرد آنها انجام پذیرفته که بدین شرح است: «نورمحمدی» طی پژوهش ها و بررسی های میدانی خود که از شاهراه تهران - قزوین داشت عوامل مختلفی را در احداث و ساخت این شاهراه دخیل دانسته که زمینه اولیه آن را از زمان حکومت ناصرالدین شاه قاجار و پس از شناخت و آشنایی ایرانیان از دنیای غرب و بخصوص اروپاییان بیان می کند که به ترتیب شامل: روابط ویژه تجاری - فرهنگی و سیاسی، اعزام نخبگان و محصلان، سفرهای پادشاهان قاجاری و دیپلمات ها، ورود مشاوران نظامی، فنی و مبلغان مذهبی، بازدید طبقات مختلف جامعه ایرانی از فرهنگ اروپایی و دستاوردهای جدید علمی و صنعتی می شد. لذا مهم ترین چالش دولت قاجاری در زمینه برآورده کردن عوامل فوق بیشتر تمرکز بر سرمایه گذاری و اجرای تمام مراحل راهسازی بود که تلاش می نمود تا تمام بخش ها تعمیر، گسترش راه ها و احداث ابنیه میان راهی را در این مسیر بطور احسن انجام دهد. در همین راستا ناصرالدین شاه قاجار پس از بازگشت از سفر دوم اروپایی خود به سال ۱۲۹۵ هجری به امین سلطان [همان شخصی که مسئول ساخت راه شوسه تهران - قم بود] و امین الملک دستور داد مقدمات ساخت و احداث این مسیر را آغاز نمایند (نورمحمدی، ۱۳۹۳). «عایدی و همکاران» نیز در خصوص شاهراه تهران - قزوین می گویند: این مسیر در ابتدا و شروع تاسیس خود، آن کیفیت مناسب را نداشته ولی بعد از چند سال به پر ترددترین شاهراه تجاری و اقتصادی کشور مبدل می شود. لذا حکومت قاجاریه در کنار فعالیت های عمرانی و همچنین محافظت از مسافران و کاروانیان عبوری، توسعه و گسترش رونق اقتصادی و تفکرات پیشروی سیاسی، جدا از حفظ و نگهداری و مرمت ابنیه و سازه های میان راهی که از دوره صفویه نیز برجای مانده بودند، اقدام به احداث و ساخت انواع ابنیه رفاهی و خدماتی از قبیل کاروانسراها، چاپارخانه ها، قراول خانه ها و پستخانه ها نمود. این توجهات و رویکردها از سوی دولت قاجاریه نسبت به راهها در آخر منجر به پراهمیت شدن شاهراه تهران - قزوین گردید که پایان آن تا بندر انزلی واقع در استان گیلان بود (عایدی و همکاران، ۱۴۰۱: ۶۱۳). سیرو نیز در خصوص ابنیه میان راهی بویژه کاروانسراها در این شاهراه می گوید: تمام این بناها در حدفاصل ۵ تا ۶ فرسنگی از

یکدیگر قرار داشتند (Ciro, 1978). استال نیز در شاهراه تهران - قزوین چهار کاروانسرا شناسایی کرده است که در حال حاضر تنها دو مورد از آنها پابرجا و کاروانسرای سنگی و کمال آباد بطور کامل از بین رفته اند (Stahl, 1900).



شکل ۲: ابنیه و سازه های واقع در مسیر تهران - قزوین (سیرو، ۱۹۴۹، باز ترسیم: نگارندگان).



شکل ۳: مسیر تهران - قزوین براساس مختصات UTM (ماخذ: Google Earth) باز ترسیم: نگارندگان).

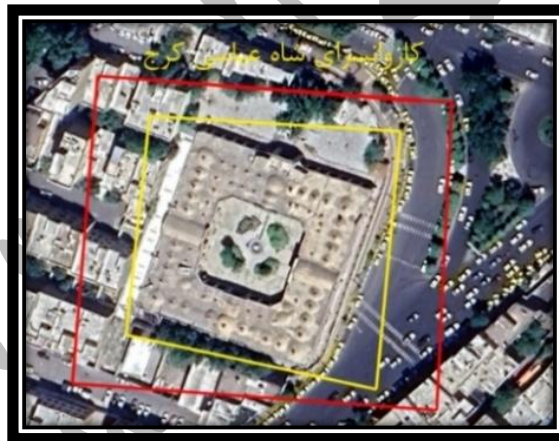
جدول ۲: ابنیه و سازه های واقع در مسیر تهران - قزوین					
نام ابنیه یا سازه	دوره	پلان	تزئینات	مصالح	وضعیت
پل کرج	صفوی / قاجاریه	-	-	آجر، سنگ، ملاط گچ	پابرجا
کاروانسرای عباسی کرج	صفوی / قاجاریه	۴ ایوانی	-	آجر ملاط گچ	پابرجا
کاروانسرای ینگه امام	صفوی / قاجاریه	۴ ایوانی	-	آجر، ملاط ساروج	پابرجا

کاروانسراهای واقع در این شاهراه به مانند دیگر نمونه های دوره های تاریخی و اسلامی بدلیل توسعه تجارت و بازرگانی، عموماً از اصول و سبک معماری دوره های پیشین خود اقتباس شده اند. کاروانسرای شاه عباسی کرج (شکل ۶) امروزه از نظر موقعیت مکانی در بخش جنوب غربی میدانی به همین نام در شهر کرج واقع شده است. در راستای مطالعات میدانی و باستان شناسی و همچنین کارکرد و چرایی شکل گیری این کاروانسرا، «علی نواز و عابدین زاده» می گویند: طی بررسی های به عمل آمده آن چیزی که بیش از همه در خصوص بنای مورد نظر نمایان بود، عدم بکارگیری تزئینات در آن است، که دلیل این امر شاید بخاطر قرارگیری این کاروانسرا در گروه ابنیه برون شهری باشد. اما آن چیزی که بیش از همه در ارتباط با کاروانسرای شاه عباسی کرج می توان بیان نمود، مربوط به همان مقوله کارکرد ابنیه برون شهری می شود که بدلیل موقعیت جغرافیایی - مکانی همواره فاقد تزئینات می شدند که دلیل آن تردد بیش از حد مسافران و کاروانیان بود که همین مسئله باعث می شد تا مقوله تزئینات زیاد مورد توجه قرار نگیرد ولی در عوض توجه بر اجرای اجزا و بخش ها چشمگیرتر بود. به این شکل که بر تعداد حجره ها افزوده می شد تا از نظر ارائه امکانات رفاهی و اسکان تا حدی که وجود داشته از بار زیاد ورود و خروج و ازدحام مسافر و کاروان ها به داخل کاروانسرا کاسته شود (علی نواز و عابدین زاده، ۱۳۹۷: ۴-۵). «یارکرمی و همکاران» نیز با استناد بر دانشنامه تاریخ معماری ایران شهر و بررسی های میدانی خود از کاروانسرای شاه عباسی کرج، این ابنیه میان راهی یکی از با ارزش ترین بناهای دوره صفویه می دانند که بر سر یکی از شاهراه های مهم ارتباطی در محدوده استان تهران واقع شده بود. ابنیه ای که در آغاز به منظور اسکان و محل استراحت کاروانیان احداث گردید و بعدها در دوره قاجاریه با تبدیل شدن به یک قلعه نظامی و مدرسه تغییر کاربری می دهد. (یارکرمی و همکاران، ۱۳۹۸: ۶) ؛ (محمدی و رحیمی فرد، ۱۴۰۱: ۴). «عایدی و همکاران» نیز در ارتباط با کاروانسرای شاه عباسی کرج و کارکرد آن

می افزایند: این ابنیه میان راهی با پلانی چهارگوش در دوران سلطنت ناصرالدین شاه قاجار پس از یکسری اقدامات مرمتی به عنوان یک قلعه نظامی و بعدها مدرسه مورد استفاده قرار گرفته است (عایدی و همکاران، ۱۴۰۱: ۶۲۱).



شکل ۴: نمای ایوان شمالی کاروانسرای شاه عباسی کرج (نگارندگان: ۱۴۰۴).



شکل ۵: موقعیت مکانی کاروانسرای شاه عباسی کرج (ماخذ: Google Earth).

«نظری و درودیان» هم در طی مطالعات باستان شناسی خود در خصوص کاروانسرای ینگه امام می گویند: در شاهراه تهران - قزوین یک نمونه کاروانسرا با نام «ینگه امام» با مساحتی در حدود ۴۷۰۰ متر مربع (شکل ۸ و ۹) واقع شده که با استناد بر منابع تاریخی بنیان اولیه آن مرتبط با دوره صفویه و در دوره قاجاریه نیز بعد از تغییراتی در نقشه و پلان، بخش های همچون مهمانخانه و باغ به آن اضافه گردید (نظری و درودیان، ۱۳۸۷: ۲۶)؛ (محمدی، ۱۳۹۹: ۴). ابنیه میان راهی که جزء یکی از منزلگاه های اصلی این شاهراه محسوب می شد. براساس اسناد برجای مانده در کتابخانه ملی ایران که مرتبط با مالکیت کاروانسرای ینگه امام بوده، در یکی از این اسناد به تاریخ ۱۳۲۸ هجری آمده که سه دانگ از این ابنیه متعلق به امین السلطان و سه دانگ دیگر برای اعتصام السلطنه است. در سندی دیگر مربوط به سال ۱۲۹۷ هجری، مالکیت این کاروانسرا به امین الملک و امین السلطان عنوان شده است. نظری و درودیان در ادامه توصیف این ابنیه میان راهی می افزایند: براساس آخرین گزارش های تاریخی و تغییرات مرمتی در دوره قاجاریه،

حکام این دوران با هدف ساماندهی شاهراه تهران - قزوین و ساخت و احداث و همچنین تکمیل منزلگاه های واقع در این مسیر، کاروانسرای میان راهی ینگى امام را نیز برپایه نمونه مهمانخانه های اروپایی مورد مرمت و بازسازی قرار می دهند با این نکته که کاروانسرای فوق تا پیش از سال ۱۲۹۶ هجری که شاهراه تهران - قزوین تسطیح و تکمیل گردید هنوز از این نوع الگوی معماری اروپایی تبعیت نمی کرد (همان، ۲۷-۳۰). این دو پژوهشگر باز با استناد بر متون تاریخی در طی مطالعات میدانی باستان شناسی خود در مورد این ابنیه میان راهی عنوان می کنند که بنای مذکور در طول بقای خود، دوبار متروکه می گردد که بعدها در دوره قاجاریه در مرتبه اول و در زمان فتحعلیشاه قاجار مورد مرمت و بازسازی واقع شده بطوریکه ورودی اصلی که در بخش شرقی بنا بود مسدود و ورودی جدید را در جهت جنوبی برپا می کنند. مرتبه دوم بازسازی و احیای کاروانسرای ینگى امام در زمان سلطنت ناصرالدین شاه قاجار انجام می پذیرد، یعنی بنا به مهمانخانه ای فرنگی مبدل می شود و با اضافه کردن بخش هایی چون بالاخانه، باغ و حصار در پیرامون آن، این ابنیه میان راهی ترکیبی از باغ - کاروانسرا به خود می گیرد (همان ۳۵). «علی نواز و عابدین زاده» نیز در خصوص کاروانسرای ینگى امام می گویند: این ابنیه به مانند کاروانسرای شاه عباسی کرج جزء کاروانسراهای برون شهری بشمار می آید که همین مسئله باعث گردیده تا بنیان آن در دوره صفویه و قاجاریه بیشتر از آنکه به موضوع تزئینات توجه داشته باشند بیشتر مقوله منظرین راه (اقامتی - رفاهی و امنیتی) یعنی ایجاد و احداث بخش های رفاهی و اسکانی را برای آن که در یک مسیر پر تردد واقع شده بود در نظر بگیرند (علی نواز و عابدین زاده، ۱۳۹۷: ۱۰).

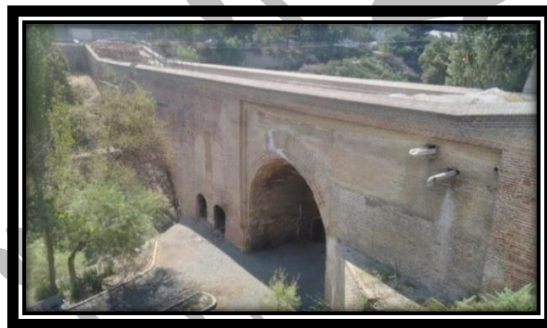


شکل ۶: سردر اصلی [ایوان شرقی] (نگارندگان: ۱۴۰۴- مآخذ: Google Earth).

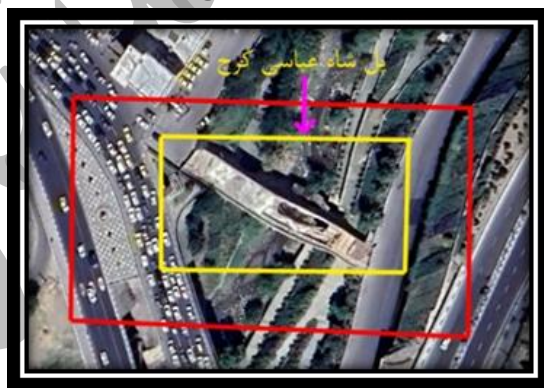


شکل ۷: موقعیت مکانی کاروانسرای قاجاری ینگى امام (نگارندگان: ۱۴۰۴- مآخذ: Google Earth).

براساس بررسی های باستان شناسی انجام گرفته از سوی نگارندگان نیز تنها سازه میان راهی باقی مانده در شاهراه تهران - قزوین که از نظر زمانی و قدمت مربوط به قرون متاخر اسلامی باشد، پل شاه عباسی کرج (شکل ۱۰ و ۱۱) است که با نام های دیگری همچون پل دختر، سلیمانیه، صفوی و خاتون نیز شهرت دارد. این سازه از نظر موقعیت جغرافیایی - مکانی در ابتدای جاده چالوس بر روی رودخانه کرج و بقایای پلی از دوره سلجوقی و نزدیکی کاروانسرای شاه عباسی کرج برپا شده است. از نظر معماری و فرم ساخت این پل در حدود ۶۱ متر طول و ۷ متر عرض دارد، پایه های پل بر خلاف بیشتر پل های واقع در محدوده راههای استان تهران که بر بستر آب قرار داشته بر روی صخره ها و در دو جهت رودخانه است، از نظر مصالح در بخش پی از مصالحی مانند قلوه سنگ و ملاط ساروج و در بخش بدنه و چشمه طاق ها نیز از آجر استفاده شده است. از نظر کارکرد پل شاه عباسی کرج با توجه به اقلیم کوهستانی منطقه کرج و وجود سیلاب های تند رودخانه ای برای حفاظت از مسافران و کاروانیان عبوری از خطر سقوط در رودخانه در مسیر این شاهراه احداث گردید که بیشتر مطابق با بُعد منظر «اقامتی - رفاهی» از سری ابعاد منظرین راه در ارتباط است.



شکل ۸: نمای شمالی پل شاه عباسی کرج (نگارندگان: ۱۴۰۴).



شکل ۹: موقعیت مکانی پل شاه عباسی کرج (ماخذ: Google Earth).

تحلیل نهایی شاهراه تهران - قزوین

«در بررسی نهایی شاهراه تهران - قزوین، می توان دریافت که این مسیر، فراتر از یک گذرگاه ساده، یک محور حیاتی در شبکه ارتباطی منطقه بوده است. از منظر جغرافیایی - مکانی، این شاهراه در بخش شمال غربی استان تهران

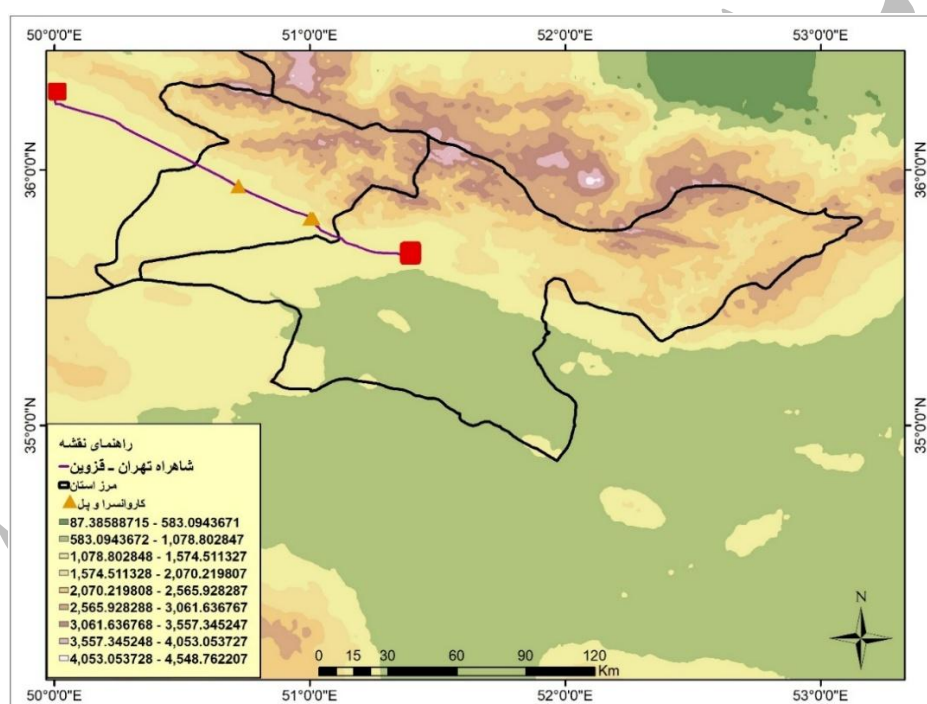
واقع شده و همواره مقوله «تجارت و بازرگانی» را به عنوان رکن بنیادین فعالیت های انسانی در طول قرون متاخر اسلامی تجربه کرده است. در واقع، این مسیر به دلیل جایگاه استراتژیک خود، به عنوان یک زیرساخت اقتصادی عمل می کرد که جریان کالا و سرمایه را در منطقه تسهیل می نمود. پیوند این شاهراه با شبکه بزرگ تر جاده ابریشم و اتصال آن به مسیرهای شرقی و غربی (شکل ۱۲)، اهمیت این محور را در سطح بین المللی دوچندان می کرد؛ بطوریکه از دوران باستان تا قرون متاخر اسلامی، همواره محل تردد اصلی کاروان های تجاری و زائران بوده و نقش واسطه ای میان شرق و غرب را ایفا نموده است.



شکل ۱۰: جاده ابریشم در فلات ایران با پیوند یافتن دو شاهراه تهران - خراسان و تهران - قزوین (پیرنیا و افسر، ۱۳۵۰: ۸۴).

علاوه بر ابعاد اقتصادی، مقوله «سیاست» به عنوان یک عامل تعیین کننده و پویا، نقش کلیدی در توسعه و تداوم این شاهراه ایفا کرده است. این مسیر همواره در کانون توجه قدرت های حاکم، به ویژه در دوران صفویه و قاجاریه، قرار داشت؛ چرا که کنترل این شاهراه، به معنای تسلط بر یکی از گلوگاه های راهبردی منطقه بود. رقابت های سیاسی میان دولت های داخلی با قدرت های بیگانه نظیر عثمانی، روسیه، انگلستان و فرانسه، این مسیر را به عرصه ای برای اعمال نفوذ و مدیریت تقابل های ژئوپلیتیک (سیاست جغرافیایی) تبدیل کرد. در این میان، دولت های استعمارگر با هدف دستیابی به منافع توسعه طلبانه خود، همواره تلاش می کردند تا از طریق اعمال فشار بر ساختارهای حاکمیتی، کنترل یا نفوذ بر این مسیر ارتباطی را به دست آورند که این امر، ابعاد نظامی و دیپلماتیک متعددی را بر پهنه این شاهراه تحمیل نمود. در نهایت، با تکیه بر شواهد مادی به دست آمده، می توان نتیجه گرفت که تمامی ابنیه، سازه ها و ایستگاه های میان راهی در شاهراه تهران - قزوین، تنها پدیده هایی صرف برای تامین نیازهای رفاهی و امنیتی مسافران نبودند. بلکه این بناها، بازنمایی ملموس از سیاست های کلان حکومتی، پیامدهای فرهنگی و ضرورت های اجتماعی در قرون متاخر اسلامی هستند. این سازه ها در واقع نشان دهنده تلاش دولت ها برای تثبیت قدرت، مدیریت جریان های تجاری و ایجاد بستری برای تعاملات فرهنگی و نظامی در یک فضای منظرین سازمان یافته بوده اند.»

جدول ۳: منظرین راه [اقامتی - رفاهی؛ هدایتی؛ حرکتی - امنیتی]	
استراتژیکی و جغرافیایی [جزء مسیر بزرگ ابریشم]	سیاسی و نظامی [تقابل با دولت های عثمانی و اروپایی]
پیوند با شاهراه تهران - خراسان	جزء شاهراه های شوسه ایران و استان تهران
بُعد تجاری [کریدور غرب به شرق]	روابط ویژه تجاری - فرهنگی و سیاسی
اعزام نخبگان و محصلان به اروپا	ورود مشاوران نظامی، فنی و مبلغان مذهبی
سفرهای پادشاهان قاجاری و دیپلمات ها	بازدید طبقات مختلف جامعه ایرانی از فرهنگ اروپایی
دستاوردهای جدید علمی و صنعتی	وجود یک پل و دو کاروانسرا [شواهد باستان شناسی]



شکل ۱۱: نقشه GIS شاهراه تهران - قزوین در پهنه سیاسی جنوب البرز مرکزی (ترسیم نگارندگان، ۱۴۰۴).

نتیجه گیری

بازشناسی شاهراه تهران - قزوین در قرون متاخر اسلامی حاکی از آن است که این مسیر ارتباطی نقشی بسیار فراتر از یک گذرگاه تجاری ساده داشته و به عنوان شریان حیاتی در پیوند کانون های سیاسی و اقتصادی دوران صفویه و قاجار عمل می کرده است. یافته های حاصل از بررسی گونه شناسی ابنیه میان راهی و تحلیل تطبیقی تکنیک های طاق زنی و شیوه های آجرچینی در کاروانسراها و پل های باقی مانده در این مسیر مبین آن است که معماری این بناها واکنشی هوشمندانه به نیازهای لجستیکی و امنیتی حکومت مرکزی بوده است. شواهد باستان شناسی در این پژوهش آشکار می سازد که تغییرات در بافت کالبدی ایستگاه های بین راهی و نحوه استفاده از مصالح بوم آورد در دوره

های مختلف تاریخی به خوبی توالی زمانی بهره برداری از این شاهراه را بازتاب می دهد. تحلیل های میدانی ما نشان می دهد که چگونه مهندسی راه سازی و جانمایی ابنیه دفاعی در این محور نه تنها تابعی از عوارض جغرافیایی بوده بلکه بازتابی از استراتژی کلان دولت ساخت در مدیریت قلمرو سرزمینی است. همچنین بررسی اسناد تاریخی در کنار بقایای فیزیکی این شاهراه بیانگر آن است که در دوره قاجار با ورود مفاهیم نوین مدرنیته و تغییر اولویت های دفاعی و ارتباطی، کارکرد سنتی کاروانسراها به نفع چاپارخانه ها و پست خانه های جدید تضعیف شده است که این دگرگونی در تکنیک های ساخت و تغییر در تزئینات وابسته به معماری به وضوح قابل مشاهده است. داده های حاصل از این پژوهش تایید می کند که شاهراه تهران - قزوین با رعایت ابعاد منظرین راه شامل ابعاد اقامتی رفاهی و هدایتی و حرکتی امنیتی به عنوان یک پدیده پیچیده کالبدی توانسته است ثبات سیاسی مناطق مرکزی ایران را در برابر تحولات دوره متاخر تضمین کند. در نهایت می توان اذعان داشت که اهمیت استراتژیک این مسیر در پیوند ایران با دنیای خارج و نقش آن در توسعه شبکه راه های دوران اسلامی غیرقابل انکار بوده و مطالعه تطبیقی شواهد باستان شناسی آن می تواند الگوی مناسبی برای درک چگونگی مدیریت فضایی در جاده های تاریخی کشور ارائه دهد. این پژوهش آشکار می سازد که بقایای به جای مانده از این شاهراه همچون گواهی زنده بر توانمندی های مهندسی و مدیریت راه در ادوار گذشته است و ضرورت حفاظت از این میراث ارزشمند به منظور بازخوانی تاریخ توسعه زیرساخت های سرزمینی در ایران را دوچندان می کند. بنابراین می توان نتیجه گرفت که شاهراه تهران - قزوین نه تنها یک مسیر ارتباطی بلکه بخشی جدایی ناپذیر از هویت سیاسی و اقتصادی ایران در قرون متاخر اسلامی بوده است.

سپاسگزاری

نویسندگان بر خود واجب می دانند تا از تمام کسانی که در تدوین و نگارش این پژوهش همکاری دوستانه داشتند، قدردان و سپاسگزاری نمایند.

تعارض منافع

نویسندگان متعهد می گردند که این پژوهش حاصل مطالعات کتابخانه ای و میدانی خود آنها بوده و در نگارش و تدوین آن تمام اصول اخلاقی با ذکر و بیان منبع و بدون هیچ تضادی رعایت و از هیچ ارگان دولتی یا خصوصی هیچ هزینه ای دریافت نکرده اند.

منابع

- ابن حوقل، ابی القاسم بن حوقل النصیبی، (۱۳۶۶). *سفرنامه ابن حوقل*. ترجمه جعفر افشار، تهران: امیرکبیر.
- اصطخری ابواسحاق ابراهیم، (۱۳۴۰). *مسالک و ممالک*. به کوشش افشار ایرج، تهران: بنگاه و نشر کتاب.
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان، (۱۳۶۱). *سفرنامه صنیع الدوله*. به کوشش محمد گلبن، تهران: سحر، چاپ اول.
- زلفی هریس، وحید؛ و هاشمی زرج آباد، حسن؛ و تقوی، عابد؛ و فرحانی، علی، (۱۴۰۳). «رساله بازشناسی راههای باستانی استان تهران در دوران اسلامی با تکیه بر متون تاریخی و شواهد باستان شناسی (قرون متاخر)»، *مازندران: دانشگاه مازندران، بابلسر*.

- بروگش، هنریش، (۱۳۷۴). در سرزمین آفتاب. ترجمه مجید جلیلود، تهران: نشر مرکز، چاپ اول.
- بکهاوس ایستویک، ادوارد، (۱۴۰۰). سه سال در ایران (سفرنامه ادوارد بکهاوس ایستویک). ترجمه شهلا طهماسبی، تهران: ایرانشناسی.
- پیرنیا، محمد کریم؛ و افسر، کرامت، (۱۳۵۰). راه و رباط. تهران: سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.
- حبیبی، سیدمحسن، (۱۴۰۰). از شار تا شار. تهران: دانشگاه تهران، چاپ نوزدهم.
- جیهانی، ابوالقاسم بن احمد، (۱۳۶۸). اشکال العالم. ترجمه علی بن عبدالسلام کاتب، تصحیح و تعلیق فیروز منصوری، مشهد: آستان قدس رضوی، چاپ اول.
- رحمدل، سمانه، (۱۳۹۵). «منظر راه در جغرافیای تاریخی ایران». مجله منظر، ۸ (۳۶): ۵۷-۵۲.
https://www.manzar-sj.com/article_44752.html
- سیرو، ماکسیم، (۱۹۴۹). کاروانسراهای ایران و ساختمان های کوچک میان راه ها. ترجمه عیسی بهنام، قاهره: انجمن فرانسوی شرق شناسی در قاهره.
- شین جوء، سوزوکی، (۱۳۹۸). سفرنامه سوزکی شین جوء / سفر در فلات ایران. ترجمه هاشم رجب زاده، تهران: طهوری.
- صفامحمودی، (۱۳۹۹). «گزارش و بررسی و شناسایی آثار فرهنگی منطقه ساوجبلاغ». آرشیو از اداره کل میراث فرهنگی و صنایع گردشگری استان البرز.
- عابدی، فاطمه؛ و چایچی امیرخیز، احمد؛ و نیکنامی، کمال الدین؛ و خمسه، هائیده، (۱۴۰۱). «گونه شناسی کاروانسراهای مسیر تهران - انزلی در دوره قاجار (با تکیه بر اسناد و بررسی باستان شناسی)». مجله اثر، ۴۳ (۴): ۶۲۹-۶۱۰.
- <https://athar.richt.ir/article-۱۱۶۷-۲-fa.html>
- علی نواز، فاطمه؛ و عابدین زاده شیخ، (۱۳۹۸). «بررسی وجوه افتراق و اشتراکات فضایی و کالبدی کاروانسراهای دوره صفوی (نمونه های موردی: کاروانسرای ینگلی امام، کاروانسرای شاه عباسی کرج)». چهارمین همایش ملی معماری و شهر پایدار، دانشگاه تربیت دبیر شهید رجایی. ۹۸ (۲): ۴-۱.
- <https://civilica.com/doc/۸۷۲۹۶۶>
- فلاندن، اوژن، (۱۳۵۶). سفرنامه اوژن فلاندن. ترجمه حسین نورصادقی، تهران: اشراقی، چاپ سوم.
- فووریه، ژوآنس، (۱۳۸۵). سه سال در دربار ایران. ترجمه عباس اقبال آشتیانی، تهران: نشر علم.
- کرزن، جرج نانیل، (۱۳۸۰). ایران و قضیه ایران. جلد ۱، ترجمه علی وحید مازندرانی، تهران: علمی و فرهنگی.
- کریمان، حسین، (۱۳۴۵). ری باستان. ۲ جلد، تهران: انجمن آثار ملی.
- لسترنج، گای، (۱۳۸۶). جغرافیای تاریخی سرزمین های اسلامی. ترجمه محمود عرفان، تهران: علمی و فرهنگی، چاپ هفتم.

- محمدی، سمانه؛ و رحیمی فرد، فرناز (۱۴۰۱). «شناخت ویژگی های معماری کاروانسرای شاه عباسی کرج و تاثیر اقلیم بر بنا». چهارمین کنفرانس بین المللی ملی مهندسی عمران، معماری، هنر و طراحی شهری، ۰۱ (۲): ۱-۱۸.

<https://civilica.com/doc/۱۴۲۷۸۲۹>

- محمدی، سمانه، (۱۳۹۹). «معماری کاروانسرای ینگه امام هشتگرد در گذر زمان». سومین کنفرانس بین المللی عمران، معماری و مدیریت توسعه شهری در ایران، ۹۹ (۲): ۱-۱۰.

<https://civilica.com/doc/۱۱۱۹۲۰۱>

- یارکرمی، فاطمه؛ و نوربخش، نصرتاله؛ و سیروس، احمد؛ و یارکرمی، سمیه، (۱۳۹۸). «احیای کاروانسرای شاه عباسی کرج بر مبنای مباحث پایداری در ابنیه ی تاریخی ایران». کنفرانس بین المللی مهندسی عمران، معماری، توسعه و بازآفرینی زیر ساخت های شهری در ایران، ۹۸ (۲): ۱-۱۵.

<https://civilica.com/doc/۱۱۱۳۸۴۷>

- نورمحمدی، مهدی، (۱۳۹۳). باقرخان سعدالسلطنه حاکم قزوین در عصر ناصری. تهران: سخن.

- هیدن، سون، (۱۳۸۱). سفرنامه سون هیدن (کویرهای ایران). ترجمه پرویز رجبی، تهران: توکا، چاپ اول.

- Siro, M. (1978), *Iranian caravanseraï and small buildings between roads* (I. Behnam, Trans). National Organization for the Protection of Ancient Antiquities of Iran.

- Stahl, A. (1895), «Zeitschrift Deutsche Eisenhüttenwesen». German Edition (E. Schrödter, Ed).

Recognizing the Tehran-Qazvin highway in the late Islamic centuries

"Relying on historical texts and archaeological evidence"

The Tehran-Qazvin trunk road, a critical segment of the trans-regional Silk Road network, has historically functioned as a primary socio-economic and cultural artery within the northwestern Tehran Province. This study re-evaluates the formation and evolutionary trajectory of this corridor during the Late Islamic period by synthesizing historical archival data with systematic archaeological field surveys and material evidence. Moving beyond mere descriptive accounts, the research investigates the multi-dimensional drivers-geographical, economic, and geopolitical-that catalyzed the route's structural development and sustained its functional continuity. Adopting a rigorous descriptive-analytical framework, the investigation interrogates the strategic nexus between environmental accessibility and the institutionalized infrastructures required for long-distance transit. The findings demonstrate that the corridor's significance was underpinned by a triad of decisive factors: its strategic geographical positioning facilitating inter-regional connectivity; intensified commercial mercantilism that necessitated the proliferation of caravanserais and specialized roadside architecture; and critical political imperatives. Specifically, the research highlights how the Safavid and Qajar administrations' responses to shifting geopolitical dynamics with Ottoman and European powers necessitated the reinforcement of logistical security and infrastructural stability for travelers and caravans. Ultimately, this study posits that the Tehran-Qazvin highway was not a passive transit route but a sophisticated, state-managed network that played a fundamental role in the socio-political integration and economic cohesion of the Iranian plateau during the Late Islamic era. This research provides new insights into the spatial organization of historical communication corridors and their long-term impact on regional landscape evolution and cultural exchange throughout the late medieval and early modern periods.

Keywords: highway, Tehran-Qazvin, late Islamic centuries, historical texts, archaeological evidence