بررسی منابع تاریخی برای مکان‌یابی راه ری-تبرستان

علی هژبری

سرپرست پایگاه میراث ملی محوطه‌های تاریخی ری

چکیده

این مقاله با هدف بازخوانی جغرافیای تاریخی ری و بررسی مکان احتمالی «دروازه‌های کاسپی»، داده‌های متون کلاسیک، شواهد جغرافیایی و پژوهش‌های تاریخی را در کنار هم قرار می‌دهد. نقطهٔ آغاز بحث، گزارش استرابون از قرارگرفتن راگا در جنوب دروازه‌های کاسپی و اشاره آریان به حرکت یک‌روزهٔ سپاه اسکندر از ری به سوی این گذرگاه است. مقاله با توجه به تفاوت برآوردهای مربوط به طول استادیا و احتمال راهی‌بودن فاصله‌های ثبت‌شده، این ارقام را داده‌هایی تقریبی می‌داند، نه اندازه‌گیری‌هایی قطعی. در این چارچوب، تنگهٔ سردِره خوار در نزدیکی ایوانکی به‌عنوان یکی از مکان‌های پیشنهادی برای دروازه‌های کاسپی پیشنهاد شده بود؛ با این‌حال، انتخاب آن به‌عنوان مکانی قطعی نیازمند شواهد مستقل است. در ادامه، گزارش‌های مورخان دیگر برای بازسازی پیوندهای جغرافیایی میان ری، خاراکس، قومس، گذرگاه‌های البرز و نواحی کاسپی ارزیابی می‌شوند. همچنین به جغرافیای آنتی‌البرز، مسیرهای ارتباطی، سکونتگاه‌ها و شواهد باستان‌شناختی مناطق پیرامون به‌خصوص در دوره اسلامی می‌پردازم تا نقش این پهنه در رفت‌وآمد میان فلات ایران و کرانه‌های جنوبی دریای کاسپی روشن‌تر شود. بخش‌هایی از بحث، زمینه‌های تاریخی طبرستان و مراکز قدرت محلی آنرا نیز در برمی‌گیرد و بر تفاوت میان مراکز شهری جلگه، پایگاه‌های کوهستانی دودمان‌ها و قلمرو واقعی نفوذ سیاسی تأکید می‌کند. نتیجه این‌که، طرح فرضیه‌ای جغرافیایی برای مکان‌یابی دروازه‌های کاسپی در نزدیک گرمسار و تأکید بر چندمرکزی‌بودن شبکهٔ ارتباطی و سیاسی شمال ایران است؛ فرضیه‌ای که باید با سنجش دقیق‌تر متون، مسیرهای تاریخی و شواهد میدانی آزموده شود. از این‌رو، تفکیک گزارش‌های متون باستانی از استنباط‌های جغرافیایی جدید ضروری است.

کلیدواژگان: ری-آمل؛ دماوند؛ هراز؛ حبله‌رود، دروازه کاسپی.

.

مقدمه

دروازه کاسپی یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های مورد اشاره در منابع کلاسیک درباره جغرافیای شمال فلات ایران است. اهمیت این گذرگاه تنها به نقش آن در جابه‌جایی‌های نظامی و ارتباطی محدود نمی‌شود، بلکه تعیین جایگاه آن می‌تواند در بازسازی شبکه ارتباطی ری با قومس، دماوند و نواحی شمالی البرز نیز مؤثر باشد. با وجود گزارش‌های متعدد منابع تاریخی، محل دقیق دروازه کاسپی همچنان محل بحث است و دیدگاه‌های متفاوتی درباره جایگاه آن ارائه شده است. ری و ناحیه پیرامون آن در واقع یک شبکه جغرافیایی گسترده‌تر بوده که دشت ری، دامنه‌های جنوبی البرز، مسیرهای عبور از کوهستان و راه‌های ارتباطی با نواحی ساحلی کاسپی و سرزمین‌های شرقی را دربر می‌گرفت (نیکنامی و ده‌پهلوان، ۱۳۹۲). این شواهد در کنار هم برای بازسازی جغرافیای تاریخی ری مفیدند اما محل دقیق خاراکس یا دروازه کاسپی به‌طور قطعی مشخص نشده است. نگارنده در این مقاله، فرضیه‌ای برای مختصات دروازه‌های کاسپی جهت ارتباط با تپورستان (شکل ۲) با بررسی چند سنت متنی در ترسیم محور ارتباطی ری- گذرگاه‌های جنوبی البرز-قومس و نواحی شرقی مطرح خواهد کرد. با این وصف پیشنهاد می‌شود که دروازه کاسپی در کنار دو رود مهم در این منطقه بوده است: یکی راه گرمسار از کنار رودخانه حبله‌رود از طریق گرمسار-فیروزکوه-گدوک به طبرستان (که امروز به قائمشهر بین ساری و آمل می‌رسد) و دیگری راه هراز از تنگه سردره خوار به دماوند و آمل دسترسی داشته است. نوشته‌های استرابون درباره فاصله راگا از «دروازه‌های کاسپی» از داده‌های جغرافیایی مهم درباره موقعیت ری در شبکه ارتباطی ایران در دوره اشکانی است. استرابون در دو بار از فاصله بین ری تا دروازه‌های کاسپی به نقل از آپولودوروس آرتمیتیایی یاد می‌کند (Strabo, *Geographica,* 11.9.1). استرابون آورده که راگا در فاصله حدود ۵۰۰ استادیا در جنوب دروازه کاسپی و در ارتباط با یک مجموعه مسیرهای مهم در شمال و شرق فلات ایران قرار گرفته است (Strabo, *Geographica,* 11.9.1; 11.13.6). استرابون در همان گزارش، فاصله ری تا هکاتومپیلوس را ۱۲۶۰ اِستادیا آورده است (Strabo, *Geographica* 11.9.1).

پژوهش حاضر با رویکرد جغرافیای تاریخی، داده‌های منابع کلاسیک و تاریخی را با ویژگی‌های طبیعی و مسیرهای ارتباطی جنوب البرز تطبیق می‌دهد. در این چارچوب، تنگه سرِ دره در محدوده خوار و ایوانکی به‌عنوان یکی از گزینه‌های محتمل بررسی می‌شود؛ زیرا موقعیت آن در جنوب البرز و ارتباط آن با مسیر ری به نواحی شمالی و شرقی، امکان مقایسه آن با داده‌های متون تاریخی را فراهم می‌کند. پرسش اصلی این است که بر اساس شواهد منابع تاریخی و جغرافیایی، کدام محدوده بیشترین انطباق را با توصیف دروازه کاسپی دارد و آیا تنگه سرِ دره را می‌توان یکی از گزینه‌های محتمل برای مکان آن دانست؟ فرضیه پژوهش آن است که دروازه کاسپی را باید در ارتباط با یکی از گذرگاه‌های اصلی جنوب البرز و شبکه ارتباطی ری-قومس-نواحی شمالی جست‌وجو کرد و تنگه سرِ دره در محدوده خوار و ایوانکی، بر پایه مجموعه شواهد موجود، می‌تواند یکی از محتمل‌ترین گزینه‌ها باشد؛ با این تأکید که این پیشنهاد به معنای اثبات قطعی همسانی آن با دروازه کاسپی نیست. این پژوهش تاریخی-تحلیلی و تطبیقی است و با استفاده از روش جغرافیای تاریخی انجام شده است. ابتدا داده‌های متون کلاسیک، به‌ویژه استرابون و ایسیدور خاراکسی، استخراج و نقد می‌شوند؛ سپس فاصله‌های گزارش‌شده، جهت‌های جغرافیایی، عوارض طبیعی و مسیرهای احتمالی عبور از البرز با یکدیگر تطبیق داده می‌شوند. در این تحلیل، میان داده صریح منابع، استنباط جغرافیایی و فرضیه مکان‌یابی تفکیک خواهد شد. انتظار می‌رود بررسی تطبیقی نشان دهد که دروازه کاسپی را نمی‌توان صرفاً بر اساس یک فاصله یا نام جغرافیایی شناسایی کرد و باید مجموعه‌ای از شواهد متنی، فاصله‌ای و جغرافیایی را در نظر گرفت. بر این اساس، تنگه سرِ دره می‌تواند به‌عنوان یکی از نامزدهای جدی برای مکان دروازه کاسپی مطرح شود؛ هرچند اثبات نهایی این فرضیه به بررسی‌های میدانی و شواهد باستان‌شناختی نیاز دارد.

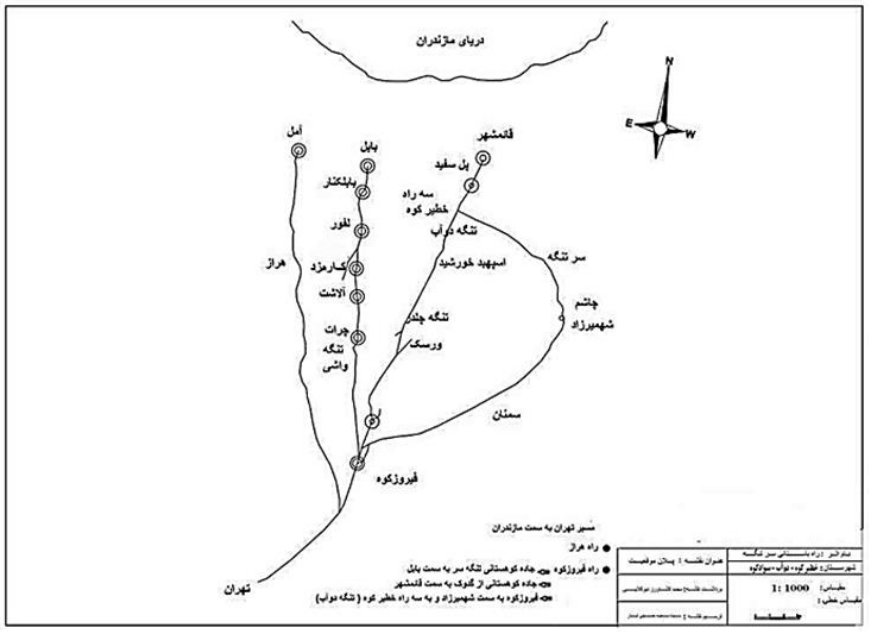
پیشینه پژوهشی

یکی از اولین کسانی که در سال ۱۹۳۵ میلادی به بررسی میدانی در راه باستانی تبرستان و بخصوص تنگه سردره، بین ایوانکی–گرمسار پرداخت «اریک اشمیت» بود که عکس‌هایی از آنجا تهیه نمود (Schmidt, 1940). هرچند که درباره محل دقیق گذرگاه «دروازه کاسپی» میان پژوهشگران اختلاف وجود داشته و شناسایی دروازه کاسپی محل بحث بوده است اما چند گزینه بیش از همه مورد پذیرش پژوهشگران قرار گرفته است. مثلاً جرج کرزن در بررسی خود چندین گذرگاه را به‌عنوان نامزدهای دروازه کاسپی مطرح کرده و در نهایت بحث را قطعی نمی‌داند (Curzon, 1892, I: 293-297). بنابراین، «دروازه کاسپی–ایوانکی» به‌عنوان یک گلوگاه تاریخی در شبکه راه ری به خراسان در کوههای البرز در نظر گرفته می‌شود.

یکی از مهم‌ترین بررسی‌های جغرافیایی سده نوزدهم درباره مکان «دروازه کاسپی» را جرج ناتانیل کرزن در Persia and the Persian Question ارائه کرده است. اهمیت بحث کرزن در آن است که وی برخلاف برخی نویسندگان پیشین، چندین گذرگاه البرز را با یکدیگر مقایسه کرده و تلاش کرده است ویژگی‌های طبیعی، فاصله از ری و گزارش‌های نویسندگان کلاسیک را هم‌زمان در ارزیابی خود وارد کند. کرزن در این بررسی چندین نامزد را مطرح می‌کند که عبارت‌اند از تنگ شمشیربر، گدوک، ساواچی، تنگ‌سرنزا، سردره و تنگ سولوک (Curzon, 1892: 296–294). نخستین گزینه، تنگ شمشیربر در مسیر تهران-شاهرود و در نزدیکی شاهکوه بود. ناپیر این گذرگاه را دروازه کاسپی دانسته بود، اما کرزن این شناسایی را صریحاً رد می‌کند. به نظر او، هم ویژگی‌های طبیعی و طول گذرگاه با توصیف منابع کلاسیک سازگار نیست و هم موقعیت آن حدود ۲۰۰ مایل بیش از حد به شرق قرار دارد (Curzon, 1892: 294). گزینه دوم، گدوک در شمال فیروزکوه بود که برنز آن را پیشنهاد کرده بود (Burnes, 1834). کرزن همچنین از ساواچی و تنگ‌سرنزا، در نزدیکی فیروزکوه، به‌عنوان گذرگاه‌هایی یاد می‌کند که به دلیل شکل صخره‌ای و باریک خود از سوی برخی نویسندگان به‌عنوان نامزدهای دروازه کاسپی مطرح شده بودند؛ با این حال، موریه با توجه به فاصله آنها از تهران، این گزینه‌ها را با گزارش حرکت یک‌روزه اسکندر از ری ناسازگار می‌دانست (Curzon, 1892: 294). در میان این گزینه‌ها، سردره [سِرداری] اهمیت بیشتری نزد کرزن پیدا می‌کند. این گذرگاه میان دشت خوار و ورامین قرار داشت و از دید او، مسیر آن با یک شکاف باریک آغاز می‌شد و سپس در امتداد زائده‌ای از البرز به سوی جنوب‌غرب و دشت کویر امتداد می‌یافت. کرزن طول آن را حدود شش مایل برآورد می‌کند و به وجود جریان آب شور در کف دره اشاره دارد (Curzon, 1892: 294). وی همچنین یادآور می‌شود که موریه (Morier, 1818) ، فریزر (Fraser, 1825)، فریه (Ferrier, 1856) و ایستویک (Eastwick, 1864) از انتخاب این گذرگاه حمایت کرده بودند. از نظر کرزن، سِردره در مقایسه با سایر گذرگاه‌های شمال و شرق، با گزارش آریان درباره مسیر حرکت اسکندر سازگاری بیشتری داشت (Curzon, 1892: 295–296). با این حال، کرزن سردره را نیز شناسایی قطعی نمی‌داند. او چند ایراد اساسی را مطرح می‌کند: ویژگی‌های طبیعی گذرگاه به‌طور کامل با مفهوم pylai یا «دروازه‌ها» در منابع کلاسیک مطابقت ندارد؛ این مسیر از یک زائده فرعی رشته البرز عبور می‌کند؛ و از سوی دیگر، مستقیماً به دریای کاسپی منتهی نمی‌شود بلکه پس از عبور از آن همچنان باید از رشته اصلی البرز گذشت. از این رو، کرزن پیشنهاد دیگری را که از سوی سر هنری راولینسون مطرح شده بود، مورد توجه قرار می‌دهد. بر اساس این پیشنهاد، دروازه‌های واقعی کاسپی نه سردره، بلکه گذرگاهی در همان رشته کوه و چند مایل شمال‌تر به نام تنگ سولوک بوده است. راولینسون این گذرگاه را در سال ۱۸۳۵ بررسی کرده بود و کرزن گزارش می‌کند که ویژگی‌های طبیعی آن با توصیف نویسندگان کلاسیک سازگاری بیشتری دارد و مسیر کوتاه‌تری میان ری و دشت خوار فراهم می‌کند (Curzon, 1892: 295).

کرزن در ادامه، گزارش‌های مسافران اروپایی از گذرگاه دیگری را نیز بررسی می‌کند که گردنه سیالک نامیده شده بود. دلاواله و سر توماس هربرت در سفرهای خود از دره‌ای بسیار تنگ و عمیق در مسیر حبله‌رود و فیروزکوه یاد کرده بودند و چودزکو نیز پس از بررسی آن در همراهی با راولینسون، آن را گذرگاهی با دیواره‌های سنگی بسیار مرتفع و عرض بسیار کم توصیف کرده بود (Chodzko, 1850). کرزن بر این اساس

احتمال می‌دهد که گذرگاه‌های توصیف‌شده توسط پلینی، دلاواله، هربرت و راولینسون الزاماً همان گذرگاهی نباشند که داریوش و اسکندر از آن عبور کرده‌اند و حتی احتمال وجود بیش از یک مدعی برای عنوان «دروازه کاسپی» را مطرح می‌کند (Curzon, 1892: 296). بنابراین، دیدگاه کرزن را نمی‌توان به شناسایی قطعی سِردره تقلیل داد. او سِردره را یکی از قوی‌ترین گزینه‌ها، به‌ویژه از نظر انطباق با گزارش آریان و فاصله آن با ری، می‌داند؛ اما هم‌زمان محدودیت‌های آن را نیز برجسته می‌کند و تنگ سولوک را بر اساس پیشنهاد راولینسون به‌عنوان راه‌حل محتمل دیگری مطرح می‌سازد. افزون بر این، بررسی گردنه سیالک و دیگر گذرگاه‌های البرز او را به این احتمال می‌رساند که ممکن است در طول تاریخ، چند گذرگاه مختلف با عنوان «دروازه کاسپی» شناخته شده باشند (Curzon, 1892: 295–296). از اینرو، ارزش پژوهش کرزن بیش از آنکه در ارائه یک مکان قطعی باشد، در نشان‌دادن ماهیت چندگزینه‌ای مسئله و ضرورت مقایسه هم‌زمان فاصله، توپوگرافی و توصیف منابع کلاسیک است. اما جدیدترین کارهای علمی به‌خصوص در بخش‌های شمالی این راه توسط محمد کشاورز دیوکلایی به انجام رسیده است (شکل ۱) که با پیمایش در بخش‌هایی از این راه، توانست نور تازه‌ای بر زوایای پنهان راه تبرستان بیندازد (کشاورز دیوکلایی، ۱۴۰۰؛ همو و همکاران، ۱۴۰۱؛ همو و همکاران، ۱۴۰۴؛ باوند سوادکوهی و همکاران، ۱۳۹۹؛ Keshavarz divkolaee, *et al*, 2021).



شکل ۱– مسیرهای باستانی از جنوب کوههای البرز شرقی به سوی دریای کاسپی (کشاورز دیوکلایی، ۱۴۰۰: تصویر ۱– ص۵۵۹).

دروازه کاسپی

کلمه استادیا (stadion) در یونانی به طول میدان مسابقه اشاره داشته و سپس به واحدی برای ارزیابی مسافت تبدیل شد اما طول «اِستادیا» در سنت‌های مختلف اندازه‌گیری با هم تفاوت‌هایی داشته است. مقدار مشهور و متداول برای آن حدود ۱۸۵ متر است، اما برای فاصله‌های جغرافیایی و به‌ویژه اندازه‌گیری‌های پیمایشی، حدود ۱۵۷ تا ۱۶۵ متر نیز پیشنهاد شده است (Pothecary 1995; Tupikova: 2022).

با این وصف، اگر ۱۸۵ متر را برای هر استاد در نظر بگیریم، فاصله ذکرشده (۵۰۰ استادیا) حدود ۹۲/۵ کیلومتر می‌شود. با این حال، با توجه به اینکه ارقام دیگری برای طول استادیا قید شده، نباید این رقم را فاصله قطعی ری تا دروازه‌های کاسپی دانست. بنابراین اگر مقدار حدود ۱۵۷ تا ۱۶۵ متر را در نظر گرفته شود (Pothecary 1995; Tupikova: 2022)، ۵۰۰ استادیا تقریباً ۷۸/۵ تا ۸۲/۵ کیلومتر خواهد بود. این دامنه اهمیت زیادی دارد زیرا با فاصله جغرافیایی میان ری و محل پیشنهادی برای دروازه‌های کاسپی سازگاری قابل توجهی نشان می‌دهد. بنابراین، از

نظر روش‌شناختی برآورد استرابون (بسته به نظام اندازه‌گیری مورد استفاده)، احتمالاً فاصله‌ای در حدود ۷۵ تا ۱۰۰ کیلومتر را نشان می‌دهد. افزون بر این، ممکن است عدد مزبور یک فاصله راهی و پیمایشی با پیچ و خم جاده‌ای بوده باشد، نه فاصله مستقیم میان دو نقطه بر روی نقشه.

«دروازه‌ی کاسپی» (Caspiae Portae) در منابع کلاسیک همیشه به یک مکان واحد اشاره نمی‌کند و در دوره‌ای برای گذرگاهی در دربند قفقاز نیز استفاده شده است. «تنگه سرِ دره» در شاخه جنوبی البرز در سنت جغرافیایی مرتبط با ری و در راه خراسان در ایوانکی، یکی از مهم‌ترین مکان‌های پیشنهادی برای دروازه‌های کاسپی است که فاصله آن از ری نزدیک به ۸۲ کیلومتر است (Hansman, 1990) که با برآورد استرابون (طول هر استادیا حدود ۱۶۴ متر) معادل حدود ۸۲ کیلومتر خواهد بود.



شکل ۲– نقشه جغرافیایی تپورستان (ویکی‌پدیا)

https://fa.wikipedia.org/wiki/%D9%BE%D8%AA%D8%B4%D8%AE%D9%88%D8%A7%D8%B1%DA%AF%D8%B1#/media/%D9%BE%D8%B1%D9%88%D9%86%D8%AF%D9%87:Map_of_northern_Iran_under_the_Sasanians.jpg

مقایسه توصیف آریان و پلینیوس از دروازه کاسپی

با مقایسه گزارش استرابون با گزارش آریان درباره لشکرکشی اسکندر نتایج جالبی حاصل می‌شود. آریان، در توصیف تعقیب داریوش سوم توسط اسکندر، به ری در ارتباط مستقیم با دروازه‌های کاسپی اشاره می‌کند (Arrian, *Anabasis of Alexander*: 3.20.2) که در ادامه مسیر نظامی اسکندر به سمت شرق، در راهپیمایی یک‌روزه لشکرش از ری به گذرگاهی به نام دروازه‌های کاسپی می‌رسد (Arrian, *Anabasis of Alexander:* 3.20.2). شاید این نکته به درک موضوع حرکت عادی یک سپاه در مسیر کمابیش ۸۰ کیلومتری کمک کند. بنابراین، دو منبع تاریخی متفاوت، یکی در با طول فاصله و دیگری در با زمان سفر نظامی بین ری و دروازه کاسپی، یک نتیجه نسبتاً نزدیک به‌هم ارائه می‌دهند. پلینیوس در کتاب تاریخ طبیعی به توصیف دروازه‌های کاسپی پرداخته و این گذرگاه را یک عارضه طبیعی با مسیر عبوری دشوار ذکر می‌کند (Pliny, *Naturalis Historia* 6.14–17). با بررسی این موارد در کنار ویژگی‌های جغرافیایی گذرگاه‌های جنوبی البرز، می‌توان دروازه کاسپی را با تنگه سرِ دره تطبیق داد.

ری در ایستگاه‌های پارتی

کتاب ایستگاه‌های پارتی (*Stathmoi Parthikoi/ Parthian Stations*) اثر ایزیدور خاراکسی (Isidore of Charax) در اواخر سده نخست پیش از میلاد یا آغاز دوره میلادی، منزل به منزل، مسیر زمینی را در قلمرو اشکانیان از ناحیه فرات تا سرزمین‌های شرقی شرح می‌دهد (Isidore of Charax, *Parthian Stations*, 7–8). این کتاب، فاصله‌ها، ایستگاه‌ها، شهرها و واحدهای جغرافیایی مسیر را در قالب یک سفرنامه (itinerary) منظم ثبت کرده است. به نظر می‌رسد که متن کتاب احتمالاً خلاصه‌ای از یک اثر جغرافیایی بزرگتر بوده که بخش‌هایی از آن بر اساس پیمایش‌های اداری قدیمی‌تر دوره اشکانی محاسبه شده باشد (Schmitt, 2004).

ایزیدور مسیر خود را به واحدهایی در منطقه‌های جغرافیایی تقسیم کرده که بعد از ماد علیا، به ماد راگیانا (Media Rhagiana) به طول ۵۸ شُوین (schoeni) می‌رسد. این ناحیه با ده روستا و پنج شهر جایگاه ویژه‌ای در ماد دارد و پس از هفت شُوین، به ری (Rhaga) و خاراکس (Charax) می‌رسد: «Rhaga بزرگ‌ترین شهر در میان شهرهای ماد است» (Isidore of Charax, *Parthian Stations*, 7).

در این تقسیم‌بندی، ری در یک واحد جغرافیایی بزرگ‌تر قرار داشته که ماد راگیانا نام داشته است. در این مسیر، این واحد ۵۸ شُوین طول دارد و پس از آن، مسافر وارد خوآرنه با ۱۹ شُوین و سپس کومیسنه با ۵۸ شُوین می‌شود (Isidore of Charax, *Parthian Stations*, 7-9). ایزودور مسیر اصلی خود را از زئوگما در فرات، و از آنجا به ماد، اکباتان و ری، و سپس به سوی دروازه‌های کاسپی، کومیسنه، هیرکانیه و بعد به نواحی پارتی و شرقی دنبال می‌کند (شکل ۳). با این وصف، ری یکی از نقاط اصلی یک راه طولانی بین‌منطقه‌ای در حد فاصل شرق و غرب بوده است (Schmitt, 2004). بر اساس بازسازی او، شاهراه از میان‌رودان به سوی فلات ایران حرکت کرده، از حوالی کرمانشاه و همدان گذشته، به ری می‌رسید و سپس از کنار دروازه کاسپی به سوی هکاتومپیلوس و شرق ایران ادامه پیدا می‌کرد (Frye, 1992).



شکل ۳– بخشی از نقشه ایران دوره سلوکی–اشکانی؛ ترسیم ۱۸۸۵م.

https://www.worthpoint.com/worthopedia/original-1885-map-ancient-persia-susa-1919214919

ری و پیرامون آن در گزارش ایزیدور خاراکسی

ایزیدور پس از ذکر ری از خاراکس (Charax) نیز نام برده، می‌گوید که پس از هفت شُوین راگا، خاراکس قرار دارد و فراتس، نخستین پادشاه اشکانی، در خاراکس (با گسترش قلمروی اشکانیان به غرب احتمالاً در حدود ۱۷۶ پیش از میلاد)، گروهی از آماردها (Amardioi/Mardi) را سکنی داد. خاراکس در پای کوهی به نام کاسپیوس قرار داشته که در آن سوی این کوه، دروازه کاسپی قرار دارد (Isidore of Charax, *Parthian Stations*, 7). این بحث برای موقعیت دروازه کاسپی اهمیت زیادی دارد. ایزیدور رابطه فضایی روشنی میان چهار عنصر: ری، خاراکس، کوه کاسپیوس و دروازه کاسپی برقرار می‌کند. در بخش بعدی، پس از عبور از دروازه کاسپی، وارد خوآرنه (Choarena) می‌شود که دارای یک دره یا گذرگاه باریک بوده است. پس از آنجا نیز کومیسنه (Comisena) و سپس هیرکانی (Hyrcania) قرار دارند (Isidore of Charax, *Parthian Stations*, 8–10).

خاراکس شهری در استان راگیانا (Rhagiana) در دوران سلوکی–اشکانی است که در یونانی به معنای محوطه محصور (حصار چوبی؟) است. بر اساس نوشته ایزیدور، خاراکس یکی از پنج شهر این استان بوده و پس از ری از مهم‌ترین مرکز آنجا بوده که محل دقیق آن هنوز مشخص نیست (Shahbazi, 1991). پس از تسلط فرهاد (فراتس) اول بر ماردها، گروهی از آنان در خاراکس اسکان داده شدند (Droysen, 1843: 716). از این جهت، خاراکس شاید یک پایگاه نظامی یا دژ مرزی در مسیر نزدیک شدن به ری و ماد داشته که هرچند محل دقیق امروز آن هنوز شناسایی نشده اما پیشنهادهایی مانند ایوانکی یا مکان‌هایی در مسیر ری به خوار مطرح شده که هیچ‌کدام اثبات نشده‌اند (Shahbazi, 1991). از جمله یوهان گوستاو درویزن، مکان احتمالی خاراکس را در محدوده ایوانکیِ امروزی پیشنهاد داده است. برخی معتقدند که این شهر با شهر قرون وسطایی آرازی، در ۱۲ فرسخی از ری در جاده خوار مطابقت دارد (Barthold, 1984: 122) اما هیچ مدرکی برای این شناسایی وجود ندارد (Shahbazi, 1991).

شُوین (schoenus) برای بیان فاصله‌ها، یک واحد طول ثابت مانند کیلومتر امروزی نیست. شُوین واحد متغیری بوده که بیشتر به مسافت پیموده‌شده در یک زمان معین مربوط می‌شده و در متن ایزیدور میانگینی حدود ۵/۵ کیلومتر برای آن پیشنهاد شده است، هرچند این مقدار نباید به‌صورت مکانیکی بر تمام مسیر اعمال شود (Schmitt, 2004). این مسئله برای فاصله هفت شُوین میان ابتدای یک پهنه جغرافیایی (Rhagiana) یا یک نقطه مکانی (Rhaga/Charax) اهمیت دارد. اگر میانگین ۵/۵ کیلومتر را صرفاً به‌صورت تقریبی در نظر بگیریم، هفت شُوین حدود ۴۰ کیلومتر خواهد بود اما از آنجایی که شوین تابع مسیر، شرایط جغرافیایی و سنت اندازه‌گیری بوده و دشواری‌های تعیین محل دقیق برخی شهرها و نواحی، علاوه بر متغیر بودن شوین، به انتقال عددی و خطاهای نسخه‌برداری نیز مربوط است (Schmitt, 2004).

بررسی نواحی ری در دوره ساسانی

کلودیوس بطلمیوس، جغرافی‌دان سده دوم میلادی، در کتاب ششم جغرافیا، اطلاعات مربوط به شهرها، نواحی و مختصات جغرافیایی به بخش‌های بزرگی از آسیای غربی، از جمله ماد، پارت و هیرکانی را گردآوری کرد. در فهرست‌های جغرافیایی منسوب به بطلمیوس، نام راگیانه (Rhagiane) در چارچوب جغرافیای ماد و نواحی پیرامونی ذکر شده است. بطلمیوس راگیانه را بخشی از جغرافیای سازمان‌یافته ایران می‌داند؛ با این حال، برای تعیین دقیق جایگاه شهر ری در تقسیمات اداری از اُرُپوس و اَرَشکیه هم استفاده کرده است (Ptolemy, *Geography*, 6.2.5; 6.2.16-17).

آمیانوس مارسلینوس در سده چهارم میلادی، در کتاب بیست‌وسوم تاریخ رویدادها (*Res Gestae*)، به‌ویژه فصل ۶، هنگام توصیف جغرافیای شاهنشاهی ساسانی، از چند شهر و ناحیه ایران نام می‌برد. او در بند ۴۳، ۶، ۲۳ شهرهای ناحیه پارت را برمی‌شمارد و از جمله نام‌های خاراکس (Charax)، آپامیه (Apamia) و هکاتومپیلوس (Hecatompylos) را ثبت می‌کند. در ادامه، فاصله‌ای به میزان ۱۰۴۰ استادیا را در ارتباط با مرزهای هکاتومپیلوس و مسیر ساحل کاسپی تا تنگه‌های کوهستانی ذکر می‌کند (Ammianus Marcellinus, *Res Gestae*, 23.6.43).

این گزارش از دو جهت اهمیت دارد. نخست، نشان می‌دهد که در سنت جغرافیایی رومی، هکاتومپیلوس و گذرگاه‌های منتهی به ساحل کاسپی در یک چارچوب منطقه‌ای و ارتباطی قرار داشته‌اند. دوم، حضور نام‌های خاراکس (Charax) و آپامیه (Apamia) در کنار هکاتومپیلوس با سنت جغرافیایی پیشین درباره شهرهای شمال ایران و ناحیه ری به‌خصوص سردره (شکل ۴) قابل مقایسه است. آمیانوس مارسلینوس در این کتاب، شرحی از شهر ری یا فاصله آن تا دروازه کاسپی ارائه نداده و گزارش او توصیفی کلی از جغرافیای ایران است (Drijvers, 2011). همچنین، پژوهشگران نشان داده‌اند که آمیانوس در بخش جغرافیایی اثر خود از منابع قدیمی‌تر، از جمله سنت جغرافیایی بطلمیوس و استرابون، بهره برده است، بنابراین همه اطلاعات او الزاماً بازتاب وضعیت جغرافیایی زمان خودش نیستند.



شکل ۴– تنگه سردره خوار– ۱۹۳۵ (Schmidt, 1940)

بررسی راه تاریخی از دروازه کاسپی

با بررسی عکس‌های ماهواره‌ای، پراکندگی سایت‌های باستانی، بررسی منابع تاریخی، اشارات اسطوره‌شناختی و تدقیق در مسیر راه‌های تاریخی و انطباق آن با راه‌های امروزی تا حدودی می‌توان به یک مسیر تاریخی مهم دست یافت که از مناطق شمالی کویر و احتمالاً تنگه سر دره (شکل ۵) به نواحی خاصی در مازندران امروز و طبرستان تاریخی دست یافت.

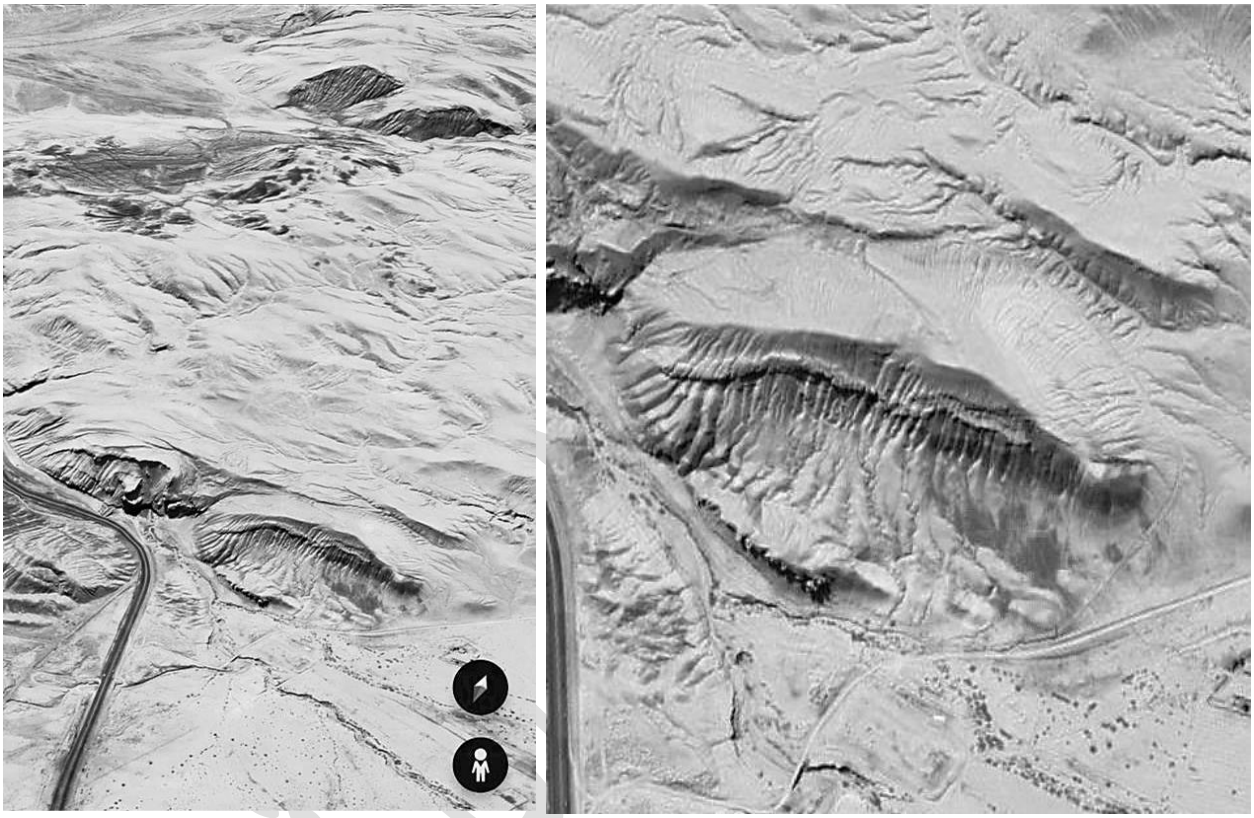
جاده شرقی–غربی خراسان بزرگ مهمترین مسیر ارتباطی–تجاری در فلات ایران است که آسیای مرکزی را از طریق خراسان و در امتداد دامنه‌های جنوبی رشته‌کوههای البرز به آناتولی و بین‌النهرین متصل می‌کند (Tahmasebi Zave, *et al.* 2015: 77؛ بختیاری و همکاران، ۱۴۰۵: ۱۰۴). شواهد مکشوف سنگ لاجورد، مرمر سفید و فیروزه که در طول مسیر در محوطه‌های باستانی به‌دست آمده، نشان می‌دهد که جاده شرقی–غربی خراسان به دامغان از ۴۰۰۰ سال ق.م. تا دوره‌های تاریخی (اشکانی و ساسانی) مورد استفاده بوده و رونق داشته است (Hiebert & Dyson, 2002: 116). سه مسیر اصلی از البرز مرکزی می‌گذرند. قدیمی‌ترینِ آنها از فیروزکوه و گردنه گدوک می‌گذرد؛ مسیری که راه‌آهن سراسری ایران نیز از آن عبور می‌کند. مسیر دره هراز و گردنه امامزاده هاشم (با ارتفاع ۲۷۵۰ متر) که پس از جنگ جهانی دوم ساخته شد، اغلب در زمستان‌ها مسدود است؛ در این فصل، تنها راه عبورِ ممکن، مسیری است که از غربی‌ترین بخش این رشته‌کوه، یعنی از طریق دالان «سفیدرود» میان منجیل و رشت می‌گذرد. در البرز شرقی نیز چندین مسیر فرعی در شمال سمنان و شاهرود از این رشته‌کوه عبور می‌کنند. بخش شرقی البرز همچنان از دگرگونی‌های خشنِ امروزی در امان مانده است (Ehlers, et al. 1985; Hourcade, 1982).



شکل ۵– تنگه سردره خوار (Schmidt, 1940)

مسیر اول: ابن حوقل (۱۳۶۶: ۱۲۶) درباره منازل راه ری به آمل آورده از ری به برزیان یک منزل، از آنجا به «نامهند» یک منزل، از آنجا به «اسک» یک منزل، از آنجا تا «بلور» یک منزل و از آنجا تا «آمل» یک منزل است. اگر هر منزل حدود ۳۰ کیلومتر باشد، این مسیر بین ری تا آمل کمابیش ۱۵۰ کیلومتر است. منازل بر بستر رود هراز و رودخانه بومهن بوده است که از طریق «برزیان» به منزل بعدی «نامهند» (بومهن و

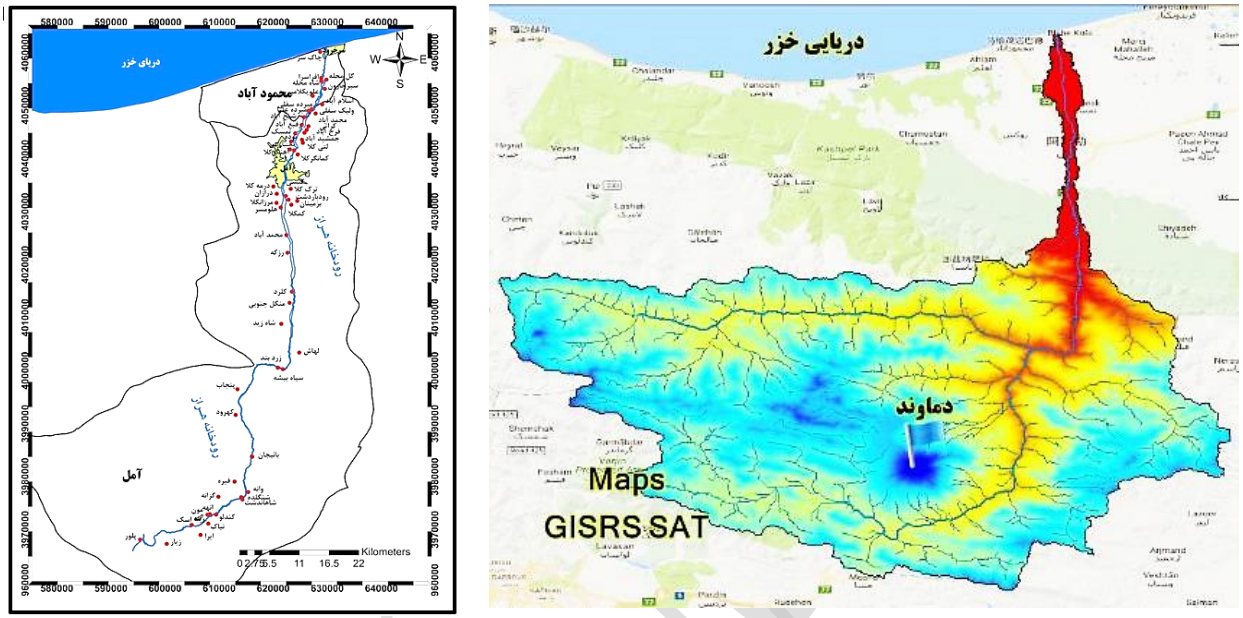
رودهن) امروزی می رسیم و از آنجا هم به احتمال از مسیر روستای وسکاره به تیرک و هزاردشت فعلی به سمت گردنه امامزاده هاشم، پلور تا آب اسک منزل سوم را طی می کردند. منزل چهارم پلور فعلی و منزل بعدی حدود پنجاب امروزی تا سه راه بلده و منزل آخر شهر آمل بوده است (برگرفته از: دالوند، ۱۴۰۵: ۶۹-۷۰).



شکل ۶– عکس ماهواره‌ای Google Earth از تنگه سر دره بین ایوانکی و گرمسار (دقیقاً با زاویه دید عکس‌های اشمیت در ۱۹۳۵ منطبق شده است)

مسیر دوم: نخستین منزلگاه پس از تهران و ورود به شاهراه خراسان، «خاتون‌آباد» نام دارد و ناحیه‌ای با نام «حصار امیر» در شمال این منزلگاه واقع بوده است. «کبودگنبد» نیز در فاصله سه مایلی خاتون‌آباد قرار داشته؛ در امتداد جاده نیز روستای «کرکرآباد» قرار داشته که مملواز 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 «ایوانکی» نام داشته است. منزلگاه پس از ایوانکی «آرادان» بود 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] (شکل ۶) می‌شده است (زلفی هریس و همکاران، ۱۴۰۴: ۸۸). طول مسیر تا این نقطه حدود چهار مایل بوده و عرض گردنه نیز بین ۳۰ تا ۵۰ متر گزارش شده است. 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. منزلگاه‌های واقع پس از قشلاق، به ترتیب شامل «دهنمک، لاسجرد یا لاسگرد، سرخه و در نهایت سمنان» بوده‌اند (بکهاوس ایستویک، ۱۴۰۰: ۱۸۳– ۱۸۹). یکی از مهمترین مسائلی که در ایجاد راه در دوره‌های تاریخی اهمیت داشته، دسترسی به آب است؛ بنابراین رودخانه مانند هراز (شکل ۷) و وضعیت آب و هوا و نیز پستی و بلندی زمین (شکل ۸) جهت سفر اهمیت

زیادی در انتخاب مسیر دارد. همچنین حرکت چهارچایان در آن باید امکان‌پذیر باشد و سازه‌هایی جهت اطراق کاروانیان و حفظ امنیت آنها لازم است.



شکل ۷– حوضه آبریز و روستاهای بین راهی در کنار رودخانه هراز (از پلور به بعد)

اولین مکانی که برای دسترسی به آن‌سوی البرز در دریای کاسپی باید پای بر آن گذاشت خوار [خوا/خا] ناحیتی است از شمال محدود به فیروزکوه و دماوند و از مشرق به سمنان و از جنوب به کویر و از مغرب به ورامین و در شمال آن بنه‌کوه واقع شده که از مغرب منتهی به قره‌آقاج یا سیاه‌کوه است. بعضی از قسمت‌های این کوه از جانب مغرب تا کویر پیش می‌رود، مانند کوه نمک در جنوب شرقی ایوانکی و کوه کج در جنوب غربی آن. رودهایی که آن را مشروب می‌کند عبارتند از: حبله‌رود که از فیروزکوه سرچشمه می‌گیرد و شیب آن موسوم به نم‌رود و دلی‌چای می‌باشد و از قریه عمارت می‌گذرد و به شعبات زیاد تقسیم می‌شود که یکی از آنها قشلاق را مشروب می‌کند. دیگر رود ایوانکی است که سرچشمه آن زرین‌کوه مشرق دماوند است و از آینه‌ورزان و مشرق سیاه‌کوه گذشته به ایوانکی می‌رسد و به طرف جنوب شرقی منحرف شده و از سردره به ارتفاع ۸۸۵ متر می‌گذرد. جلگه خوار حاصلخیز است و از رسوبات دو رود فوق تشکیل یافته که از جنوب به باطلاق‌هایی منتهی می‌شود. در شمال غربی آن سیاه‌کوه واقع شده... خوار و ایوانکی دارای ۷ قریه و پانزده هزار جمعیت‌اند ومرکز آن قریه قشلاق است. قراء معروف آن آرادان، ریکان و ایوانکی می‌باشد که در شمال و شمال غربی سردره خوار است. در این بین مهمترین رود در اینجا، حبله‌رود است که در موقع ورود به جلگه خوار در محلی موسوم به سرآب به سه شعبه تقسیم می‌شود: یکی موسوم به لات فردان که از جنوب آرادان می‌گذرد و دومی موسوم به لات سفید و سوم موسوم به لات کردوان که از مشرق ریکان می‌گذرد و قسمت عمده آب آن به مصرف زراعت می‌رسد (کیهان، ۱۳۱۰: ۳۵۵–۳۵۶) یاقوت آن را چنین توصیف می‌کند: شهر بزرگی است از اعمال ری در سر راه خراسان و میان ری و سمنان واقع شده و محل آمد و شد قوافل است. این شهر قریب

به بیست فرسخ[1] [حدود ۱۱۰ کیلومتر] از ری دور است و فعلاً بیشتر نقاط آن خراب می‌باشد (معجم البلدان). شهرکی است [از جبال] از ری، آبادان (حدود العالم).



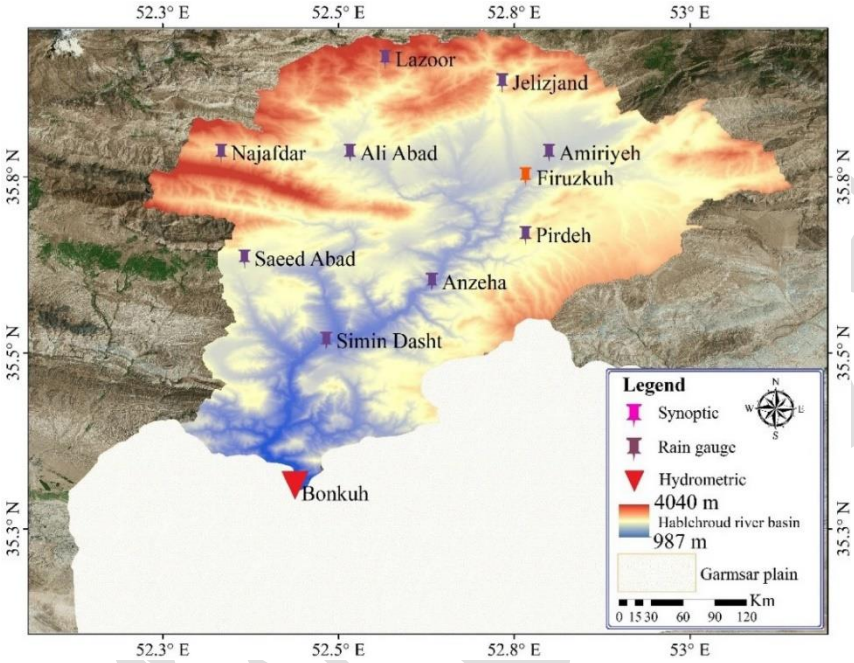
شکل ۸– عکس ماهواره‌ای ناسا (NASA) با دید مایل از دره‌های پیرامون قله دماوند (۲۳ سپتامبر ۲۰۲۴)

https://science.nasa.gov/earth/earth-observatory/snowcapped-mount-damavand-153923/

ابودلف خزرجی در نیمه اول سده چهارم در معرفی دو شهر دماوند، به نام‌های ویعه و شلمه/شلمبه، به دره‌ای به نام هیر/هبر دارای درخت و آبهای معدنی و آبهای جاری که آب آن به خوار ری می‌رود، اشاره کرده است (سفرنامه: ۷۶). ابن‌حوقل (۱۳۶۶) در قرن چهارم (۳۷۹ه.ق) از آب جاریِ شهر خوار، که از دماوند سرچشمه می‌گیرد، سخن گفته، که مقصود از آن حبله‌رود است. ظاهراً نخستین بار ابن‌اسفندیار (۱۳۶۶) در تاریخ طبرستان (تألیف در ۶۱۳؛ ج ۱: ۱۲۴) به حبله‌رود به‌صورت «رزان بهبله‌رود»، از نواحی تمیشه، اشاره کرده است. رشیدالدین فضل‌اللّه (۱۳۵۶: ۸۲) از قلعه استونابند هبلرود یاد کرده است. حمداللّه مستوفی نیز در قرن هشتم در کتاب نزهةالقلوب (۱۶۱ـ۱۶۲) نوشته است که آب‌خوار از فیروزکوه می‌گذرد. روملو (ج ۲: ۹۹۷) در ذکر وقایع ۹۰۹ آورده است که شاه‌اسماعیل برای قلع و قمع گروهی به فیروزکوه رفت و کنار حبله‌رود اردو زد. به‌گفته اسکندر منشی در قرن یازدهم، امیرحسین کیا چلاوی، تمام مناطق رستمدار و جبال فیروزکوه دماوند و هبلرود و اطراف آن را تصرف کرد (ج ۱: ۲۹). به‌نوشته کمال‌الدوله قاجار (آخوندزاده، ۱۴۰۱: ۱۸۱)، حبله‌رود، جلگه‌خوار و حدود ۶۲ قریه، آبادی و حاکم‌نشین ارادان (آرادان، شهری در شهرستان

[1]– فرسخ یا فرسنگ شرعی معادل ۵۱۶۰ ذرع معمولی بوده و هر ذرع معمولی معادل ۱۰۴ سانتیمتر است، بنابراین یک فرسنگ شرعی معادل ۵۳۶۶،۴ متر می‌باشد که برای راحتی محاسبه یک فرسنگ شرعی را برابر ۵۴۰۰ متر (پنج کیلومتر و چهارصد متر) می‌دانسته‌اند.

گرمسار) را آبیاری می‌کند. اعتمادالسلطنه (ج ۱: ۲۳ـ۲۴) از نمرود نام برده است که برخی قرای معتبر فیروزکوه را سیراب می‌کرد و پس از پیوستن به دَلی‌چای، به بلوک خوار تهران می‌رسید. در سال ۱۳۳۴ پتروف (۱۳۳۶: ۸۳ـ۸۴) نوشته که سرچشمه حبله‌رود دامنه‌های جنوبی البرز است (شکل ۹) و نسبت بارندگی در این دامنه از دامنه‌های شمالی آن بسیار کمتر است (برگرفته از رضازاده شفارودی، ۱۳۹۳: مدخل «حبله‌رود» در دانشنامه جهان اسلام).



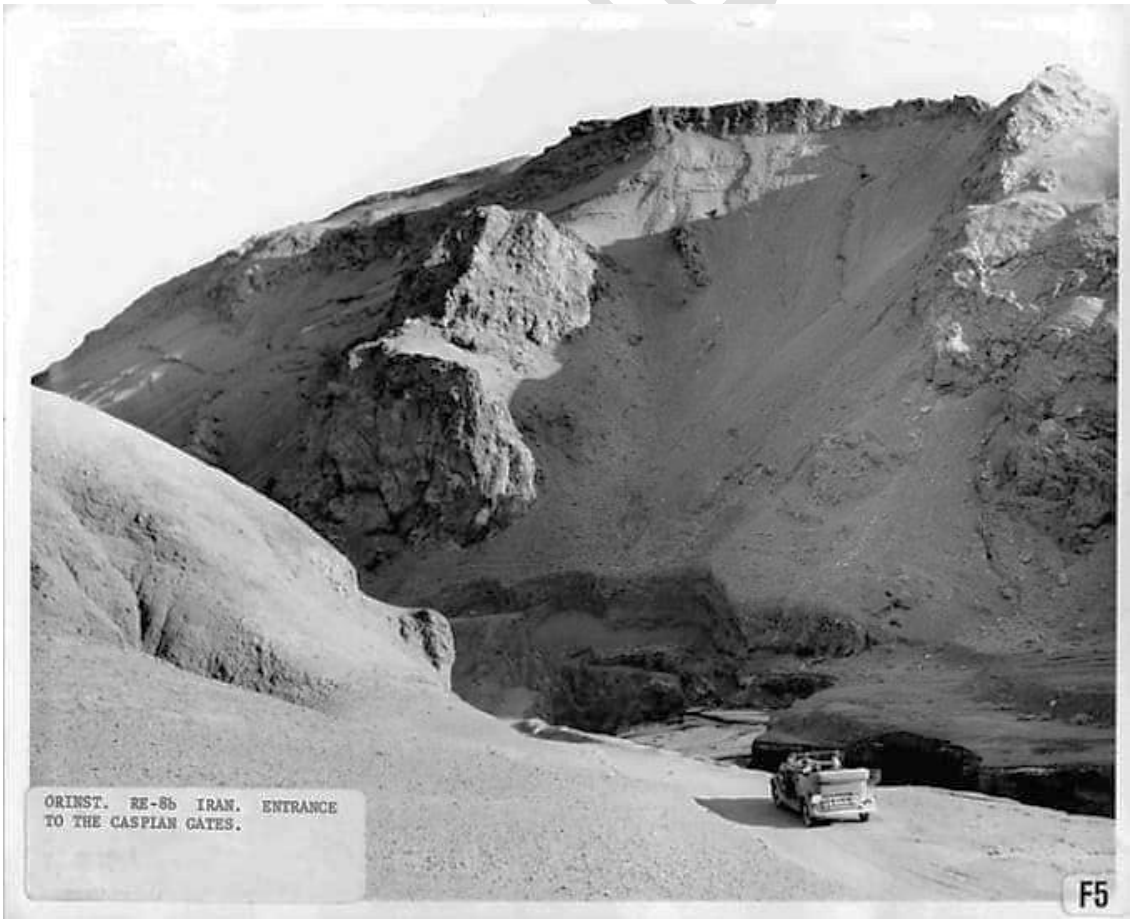
شکل ۹– بخشی از حوضه آبریز حبله‌رود و انطباق بر راه باستانی (Lotfirad, *et al.* 2021. Fig.2)

چون از ایوانکی دو فرسخی بطرف خوار طی شود به سردره خوار می‌رسیم. مسافت داخل سردره خوار یک فرسخ و نیم و فاصله انتهای «سردره خوار» تا قشلاق (گرمسار کنونی) یک فرسخ و نیم است. اعتمادالسلطنه این محل را چنین ذکر می‌کند: از ایوانکی تا نیم فرسخ به دهنه (سردره خوار) مانده زراعات ایوانکی دو سمت جاده بوده و خوب زراعتی است و از آنجا تا دهنه سردره خوار نیم فرسخ کویر نمک بوده در دهنه سردره خوار یک کاروانسرای سنگی، یک قراولخانه کوچک چهار برجی قدیم مخروبه است که می‌گویند از بناهای سلطان سنجر است. وارد سردره که می‌شوید دهنه تنگ است متدرجاً وسعتی پیدا می‌کند تا اواسط دره باز مضیق می‌شود تا به جلگه خوار کوههای دو طرف خشک و غالباً خاک است و جز جانورهای موذیه چیزی ندارد در میان سردره که وسیع می‌شود یک کاروانسرای مخروبه خیلی قدیمی است. اول سردره خوار آخر ملک ورامین و اول ملک خوار است (اعتمادالسلطنه، ج۳: ۳۴۵).

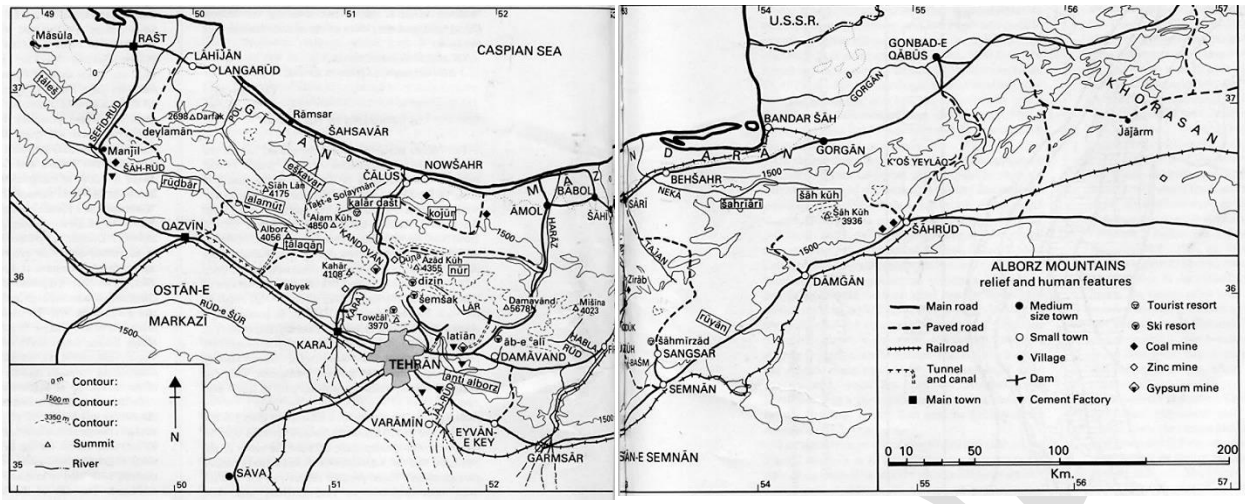
سفرنامه هانری رنه دالمانی (۱۹۰۷م.) نیز ازجمله منابع سفرنامه‌ای دیگری است که در آن توصیفاتی درباره شاهراه تهران–خراسان ارائه شده است و فاصله ایوانکی تا تهران را حدود ۱۷ کیلومتر عنوان می‌کند که «دهنمک، قشلاق، ایوانکی، شریف‌آباد و خاتون‌آباد» از مهمترین منزلگاه‌های موجود در این مسیر هستند. او آورده که پس 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 (زلفی هریس و همکاران، ۱۴۰۴: ۸۹). 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 «شاه‌عبدالعظیم» نیز به‌عنوان یکی دیگر از مسیرهای دسترسی و رفت‌وآمد به

این شاهراه مورد استفاده قرار می‌گرفت. 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 (زلفی هریس و همکاران، ۱۴۰۴: ۹۲).

در طول مسیر جاده از شاهرود تا دروازه کاسپی (ایوانکی) و تهران، به مثابه گذرگاه باریکی بود که از شمال به کوههای البرز و از جنوب به دشت کویر محدود می‌شد (شکل ۱۰). در امتداد این مسیر رودهای متعددی چون رود شور، رود کرج، رود جاجرود، حبله‌رود و قره‌سو جاری بودند که تعدادی از آنها مانند حبله‌رود، جاجرود و رودهای حوضه شاهرود و دامغان، مخروط‌افکنه‌های بزرگی به‌وجود آورده‌اند که خاک حاصلخیزی برای کشاورزی و مراتع مناسبی برای دامپروری شکل داده است (نیساری، ۱۳۵۰: ۷۳–۷۴) و یک گلوگاه ارتباطی در نقل و انتقالات تجاری، سیاسی، فرهنگی و مذهبی (Foltz, 1999؛ ذکرگو، ۱۳۷۶: ۱۷۹–۱۹۷) به‌شمار می‌آمده است (نیکنامی و ده‌پهلوان، ۱۳۹۲: ۲۳۲). ناحیهٔ دماوند دروازهٔ طبرستان به ری و گردنه‌های این ناحیه از قدیم‌ترین و مهم‌ترین راههای ایران (از عهد باستان تا سال‌های اخیر) بوده (شکل ۱۱) و به همین سبب پیشینهٔ این شهر وابسته به تاریخ ری و طبرستان است (سیرو، ۱۳۶۵: ۱۳۶/۱؛ همو، ۱۳۲۸: ۳۷؛ برگرفته از: مدخل «دماوند»، دانشنامه جهان اسلام، شاه‌حسینی: ۱۳۹۳).



شکل ۱۰– تنگه سردره خوار (Schmidt, 1940)

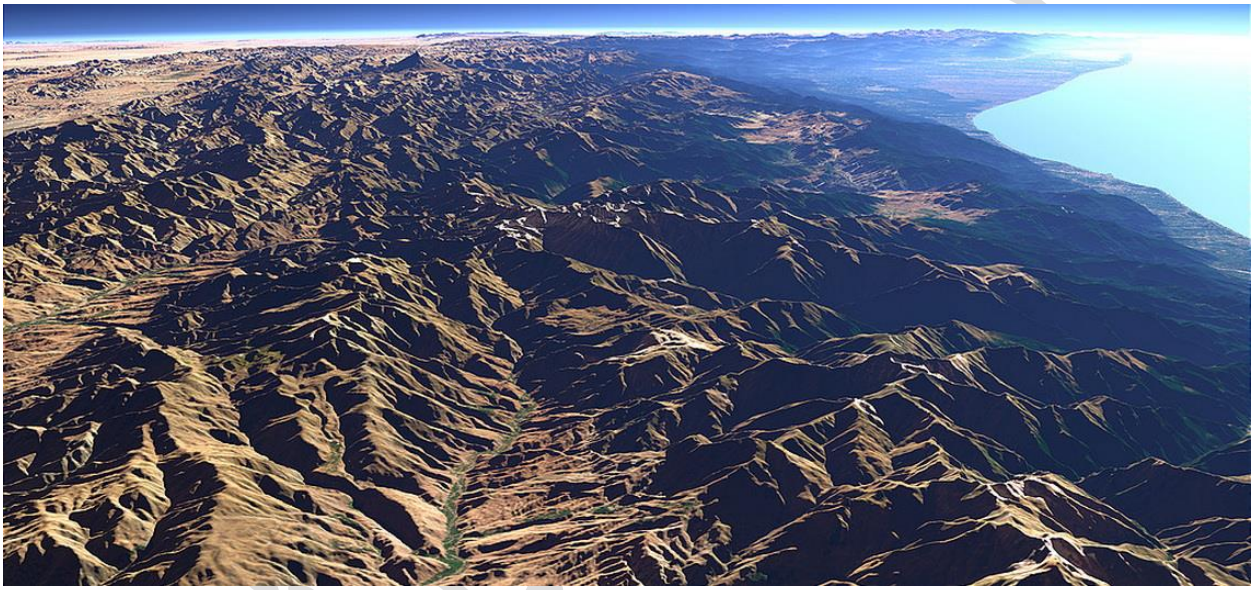


شکل ۱۱– راه‌های دسترسی فعلی در دو سوی البرز (Ehlers, *et al*. 1985: fig. 30 a & b)

محدودیت‌های زمین‌شناختی در ایجاد راه کوهستانی

در شمال شاهرود، رشته‌کوه مرکزی با دیواره‌های پرشیب خود از غرب به شرق ارتفاع می‌گیرد (کوه ورناک، ۳۳۹۵ متر؛ کوه سیاه‌لان، ۴۱۷۵ متر). بین تهران و سمنان، توده ضد البرز پهنه‌ای از کوه‌ها و تپه‌های متوسط است که با دره‌های لانه زنبوری پوشیده شده‌اند (هزاردره؛ Hourcade, 1986؛ Bout, *et al*, 1961: 86-101؛ Dresch, 1959) در شرقِ گردنه «خوش‌ییلاق» (با ارتفاع تنها ۱۵۰۰ متر) –که جاده شاهرود به شاه‌پسند از آن می‌گذرد– فلات مرتفعی با سطحی ناهموار (موج‌دار) و تکه‌تکه، البرز را به کوه‌های خراسان پیوند می‌دهد. این رشته‌کوه به سدی عظیم میان حوضه‌های تازه شکل‌گرفته در ایران مرکزی و فرورفتگیِ آرال–کاسپی تبدیل شد. دره‌ها اغلب دارای الگویی «سرنیزه‌ای» (Bayonet-like) هستند؛ بدین معنا که شامل دالان‌هایی عریض با مقطع عرضی U–شکل‌اند که در امتداد شرق–غرب کشیده شده‌اند (مانند دره‌های شاهرود، نور و لار) و با تنگه‌هایی «اپیژنیک» (epigenic) که در جهت شمال–جنوب قرار دارند، همراه می‌شوند (شکل ۱۲). مسیرهای ارتباطی اغلب از این دره‌ها دوری می‌جویند و در عوض از روی خط‌الرأس‌ها و دامنه‌های بالایی عبور می‌کنند، جایی که ناهمواری‌های زمین کمتر است. امتداد شرقی–غربی رشته‌کوه البرز به مثابه‌ی سدی اقلیمی عمل می‌کند؛ چرا که گردش جوی در این منطقه عمدتاً تحت تأثیر جریانی شمالی–جنوبی حرکت می‌کند. میزان بارندگی سالانه در این دامنه‌ها بین ۱۰۰۰ تا ۲۰۰۰ میلی‌متر متغیر است و به‌طور نسبتاً یکنواختی در طول فصول توزیع شده است (با بیشینه مقدار در فصل پاییز)، هرچند تفاوت میان فصول در اینجا کمتر از دشت‌های ساحلی محسوس است. بخش قابل‌توجهی از این نزولات به صورت برف می‌بارد که در بخش عمده‌ای از فصل سرد، پوششی مهم بر سطح زمین ایجاد می‌کند. میزان بارندگی در شرق البرز به‌تدریج کاهش می‌یابد، هرچند همچنان بسیار بیشتر از مقدار آن در دشت گرگان باقی می‌ماند. در مقابل، دامنه‌های جنوبی این رشته‌کوه که از بادهای مرطوب شمالی در امان مانده‌اند، دست‌کمی از مناطق پای‌کوهی (دامنه‌های پست‌تر) در خشکی ندارند؛ به‌طوری که میزان بارندگی سالانه در قزوین تنها ۲۸۰ میلی‌متر، در تهران ۲۰۳ میلی‌متر و در سمنان ۱۵۹ میلی‌متر است. بارندگی‌های فصل سرد گاهی ناشی از هجوم توده‌های هوای کاسپی –به‌ویژه از طریق دالان‌های «سفیدرود» و «شاهرود»– هستند و گاهی نیز حاصل بادهای غربی‌اند که پس از عبور از رشته‌کوه زاگرس، از شدت آن‌ها کاسته شده است. پس از گذر از دل کوه، به جنگل می‌رسیم: ۱– جنگل «هیرکانیِ» نواحی پست، ۲– جنگل کوهستانی کاسپی ، ۳– جنگل‌های نیمه‌مرطوب با پوشش کم‌ارتفاع و ناپیوسته، ۴. مراتع آلپی عمدتاً از گیاهان علفی متعلق به فلور «اروپا–سیبری». البرز بخشی از آن حاشیه‌های کوهستانیِ مرطوب و پرجمعیتِ «خاور نزدیک» (Near East) است که پایگاه‌هایی برای زندگی یک‌جانشینِ باثبات بوده‌اند (Ehlers,

et al. 1985). شالوده قومیِ کاسپی، از قرن یازدهم هجری (هفدهم میلادی) به بعد، با ورود گروه‌هایی پراکنده از ترک‌ها (در الموت، رودهن، دماوند، فیروزکوه) و کردها (در رودبار، کلاردشت، کوهپایه‌های قزوین، دماوند) و به‌ویژه با حضور تابستانیِ (ییلاقیِ) قبایل نیمه‌کوچ‌نشینِ پرشماری در کوهستان –که به زبان‌هایی کاملاً متفاوت سخن می‌گفتند– پیچیده‌تر شد. این عشایر در قشلاق به ویژه بین تهران و سمنان قشلاق می‌کنند و اغلب در اولین کوهپایه‌های زنجیره (ضد البرز) ساکن می‌شوند. پرتعدادترین آنها شامل هداوند (لری)، کُتی (عرب‌زبانان)، الیکایی (گیلکی)، اوصانلو (ترک)، عرب (فارس) و بالاتر از همه سنگساری‌ها بودند (de Planhol, 1963: 34; Hourcade, 1977: 37-51). در البرز شرقی، که از تأثیر مستقیم پایتخت دورتر است، نظام‌های سنتی بهتر حفظ شده‌اند. تا دوران سلطنت رضاشاه، تنها کاروان‌های قاطر از این کوه‌ها عبور می‌کردند؛ آنها گندم، نمک و میوه‌های خشک را از فلات ایران به سمت دریای کاسپی می‌بردند و در مسیر بازگشت، برنج، بنزین و زغال‌چوب حمل می‌کردند.



شکل ۱۲– رشته‌کوه البرز با دره‌های شرقی–غربی و شکاف‌های شمالی–جنوبی (Adventur Iran)

https://www.adventureiran.com/irans-most-famous-mountains-and-high-peaks/

از طرف دیگر، «ضد–البرز» (Anti-Alborz) به منطقه‌ای کوهستانی میان تهران و سمنان در دامنه جنوبی رشته‌کوه البرز مرکزی اطلاق می‌شود. این سرزمین کوهستانیِ خشک با ارتفاعی متوسط، حکم منطقه‌ای جداافتاده و متمایز را دارد. این ناحیه در واقع منطقه‌ای حاشیه‌ای است که جمعیتی با تنوع قومیتی در آن ساکن‌اند و اقتصادی کاملاً وابسته به تهران دارد؛ به‌طوری که امروزه می‌توان آن را نوعی حومه بیرونیِ تهران به‌شمار آورد. «آنتی‌البرز» (با تفاوت فاحش با رشته‌کوه مرکزی البرز) دارای ۱۷۰ کیلومتر طول و ۳۰ تا ۴۰ کیلومتر عرض است و از جنوب به بزرگراه تهران–سمنان (جاده خراسان) و از شرق به گردنه «بشم» تا شاهرود امتداد می‌دهند. خط‌الرأس این رشته‌کوه –که ارتفاع آن به‌ندرت به کمتر از ۲۴۰۰ متر می‌رسد (مانند ارتفاعات «قره‌آغاج» در جنوب دماوند)– فاقد صخره‌های نوک‌تیز و ناهموار است و سطحی بسیار هموار دارد. در ارتفاعات پایین‌تر، دامنه‌های شمالی به دشت‌های مرتفع «جابان» و «فیروزکوه» (با ارتفاع ۲۰۰۰ متر) می‌پیوندند. شرایط اقلیمی و پوشش گیاهی این منطقه شبیه به البرز مرکزی است: زمستان‌هایی با سرمای شدید، پوشش گیاهی استپی و بقایای پراکنده‌ای از جنگل‌های ارس یا سرو. در مقابل، سمت جنوبی دیواره‌ای بایر و خشن است که بر دشت ورامین–گرمسار (با ارتفاع ۹۰۰ متر) مشرف می‌باشد.

سه شکاف بزرگ در «آنتی‌البرز» (رشته‌کوه‌های موازی البرز) ایجاد شده است. این شکاف‌ها توسط جریان‌های آبی پدید آمده‌اند که چون عمدتاً از چشمه‌های رشته‌کوه مرکزی سرچشمه می‌گیرند، دارای حجم آب قابل توجه اما بسیار نامنظم و متغیر هستند. این جریان‌های آبی (شامل جاجرود

و شاخه آن تاررود؛ زمرود در بخش مرکزی؛ و حبله‌رود به همراه شاخه‌اش دلی‌چای در شرق) هنگامی که طغیان می‌کنند، پتانسیل ایجاد سیل‌های شدید را دارند. حبله‌رود که به دشت گرمسار سرازیر می‌شود، پرآب‌ترینِ این جریان‌هاست. دره‌های این منطقه بسیار تنگ و محصور هستند و شامل تنگه‌هایی تماشایی می‌شوند. آنتی‌البرز منطقه‌ای نامساعد و صعب‌العبور است؛ به‌طوری که در تابستان به دلیل گرمای زیاد و کمبود آب برای استفاده به‌عنوان «ییلاق» مناسب نیست، و در زمستان نیز به دلیل سرمای شدید برای استفاده به‌عنوان «قشلاق» کارایی ندارد. این ناحیه کوهستانی، منطقه‌ای است که تنها از ارزشی حاشیه‌ای برخوردار می‌باشد.

«ضد البرز» به‌عنوان حاشیه شمالی ولایات «ری» و «قومس»، حکم منطقه‌ای مرزی را داشت که میان جمعیت‌های فارسی‌زبانِ ساکن در دشت‌ها -که در برابر مهاجمان و غارتگران آسیب‌پذیر بودند- و جمعیت‌های «کاسپی‌تبار» (Caspian-type) ساکن در دره‌های البرز مرکزی قرار گرفته بود. در متون تاریخی، اشاره به این منطقه کوهستانی که مدت‌هاست خالی از سکنه مانده، بسیار نادر است (نک: حقیقت، ۱۳۵۲؛ کریمان، ۲۵۳۶). تنها اشارات موجود از سوی جهانگردان اروپایی در قرن نوزدهم، مربوط به «شکارگاه سلطنتی» است (Feuvrier, 1906). دره «حبله‌رود» که از روزگاران باستان مسکونی بوده و زمانی بخشی از مسیر مستقیم کاروان‌رو از اصفهان به ساری به شمار می‌رفت، دربردارنده بقایای باستان‌شناختی اندکی است؛ از جمله برج‌های آرامگاهیِ متعلق به دوره مغول و پلی از عصر صفوی در منطقه «انزها» (Kleiss, 1977: 301-303). شاید بتوان گفت که این مسیر همان «دروازه‌های کاسپی» (Caspian Gate) در جریان لشکرکشی اسکندر بوده است.

پس از آنکه تهران به پایتخت تبدیل شد، این کوهستان‌های متروک به اراضی خالصه (دولتی) بدل گشتند. از آن پس، گروه‌های عشایری در منطقه «ضد البرز» (کوه‌های جنوبی البرز) اسکان داده شدند تا تحت نظارت مستقیم قدرت سلطنتیِ مستقر در نزدیکی آنجا باقی بمانند (Perry, 1975: 199-215). حضور گروه‌های کوچک عشایری در نزدیکی تهران، در دشت ورامین، توسط برخی جهانگردان گزارش شده است (Chodzko, 1850: 280-305). این گروه‌های کوچکِ گله‌دار به‌سرعت در زمین‌های واقع در مسیرهای کوچ خود ساکن شدند؛ زمین‌هایی که تا پیش از آن، روستاییان تقریباً هیچ‌گونه بهره‌برداری‌ای از آن‌ها نمی‌کردند. عشایرِ یکجانشین‌شده، با شتاب و به‌سرعت، روستاهایی را -اغلب در مکان‌هایی صعب‌العبور و دشوار (مانند گرماب‌سر، بولان و طرود) بنا نهادند. از سوی دیگر، فشار جمعیت باعث شد تا روستاییانِ گله‌دارِ گیلک‌تبار که از دیرباز در دره‌های دامنه جنوبی البرز مرکزی ساکن بودند -روستاهای جدیدی را در ارتفاعات بالاترِ منطقه ضد البرز (که پیش‌تر تنها به عنوان ییلاق استفاده می‌شد) و حتی در بخش‌هایی از دامنه جنوبی که دسترسی به آنها از سمت شمال آسان بود (مانند رامه‌ده)، احداث کنند. عدم تقارن در ساختار «ضدالبرز» (Anti-Alborz)، زمینه را برای «تسخیر» البرز توسط مردمانِ دارای تبار کاسپی (ساکن کرانه‌های دریای کاسپی) فراهم آورد (Hourcade, 1978: 229-240). در سده بیستم، اقوامی که معیشتشان بر پایه دامداری استوار است، سلطه خود را تحکیم بخشیدند؛ به‌ویژه مردمان «اَفْتار» و «سنگسر» که مراتع وسیع و روستاهای کوچک (آبادی‌های) متعددی را در پیرامون فیروزکوه، اغلب به زور، تصرف کردند. از سال ۱۹۵۰ به‌بعد، با فروش اراضی «خالصه» (دولتی) و سپس اجرای قانون اصلاحات ارضی، روند این استقرار و تصرف شتاب بیشتری گرفت. عشایر متمول‌تر، زمین‌های قابل‌کشت را خریداری کردند و در این اراضی به ایجاد مزرعه پرداختند. آنان به‌طور مرتب به این آبادی‌ها، که در مسیر کوچشان قرار داشت، سر می‌زدند و گاه در فصل بهار یا پاییز، زمین‌ها را شخم زده و زیر کشت می‌بردند. سکونتگاه‌هایی از این دست توسط عشایر «هداوند» در غرب، و عشایر «علی‌کایی» و «حسنلو» (از اهالی گرمسار) در شرق منطقه ایجاد شدند.

با وجود آب‌وهوای زمستانیِ بسیار خشن در «البرز مرکزی»، تراکم جمعیتی آن به‌مراتب کمتر از البرز مرکزی بود. الگوی سکونت در این منطقه به‌صورت پراکنده و در قالب روستاهای کوچک متعدد است. در فصل زمستان، منطقه آنتی‌البرز خالی از سکنه می‌شود؛ ۲۰ تا ۳۰ درصد از خانوارهای ساکن در روستاهای گیلکی‌نشین، بنا بر سنتی دیرینه، برای کار به ساری، بابل و دیگر شهرهای مازندران می‌روند (de Planhol, 1963: 17-36). از سوی دیگر، ساکنان فارسی‌زبان و تاتی‌زبانِ مناطقِ پای‌کوهی، به اقامتگاه‌های تابستانی خود در بخش‌هایی از دره‌ها که دارای زمین‌های آبی و باغ‌کاری‌شده هستند نقل‌مکان می‌کنند (برای نمونه در زرین‌دشت، آجان و کیلان). عشایرِ مناطق گرمسار و سنگسر از منطقه آنتی‌البرز

به‌عنوان «ییلاق» خود استفاده می‌کنند؛ در حالی‌که عشایر طوایف «هداوند»، «کُتی» و «بولانی» تابستان‌های خود را در حوالی لاریجان سپری می‌کنند. دامدارانِ فیروزکوه و روستاهای بزرگِ گوسفندپروری -همچون گرماب‌سر، افتر و طرود- و همچنین برخی از عشایرِ «بولانی»، دام‌های خود را به پیرامونِ آبادی‌های واقع در ارتفاعاتِ میانی (که به اشتباه «ییلاق» نامیده می‌شوند) کوچ می‌دهند؛ جایی که سکونتگاه‌های موقت یا حتی روستاهای تابستانیِ دائمی‌تری -نظیر «گورسفید»- شکل گرفته و اکنون تقریباً تمام جمعیت را در خود جای داده‌اند. با توجه به گسترشِ این آبادی‌ها و روستاهای تابستانی، و همچنین رفت‌وآمدِ چوپانان، کارگران و گردشگران، نمی‌توان گفت که این منطقه کوهستانیِ حاشیه‌ای، جمعیتی یکدست و باثبات دارد. تمامی ساکنانِ این ارتفاعات، چه آن‌هایی که ریشه عشایری دارند و چه آن‌هایی که از تبارِ روستانشینان‌اند، امروزه به نوعی زندگیِ نیمه‌کوچ‌نشینی روی آورده‌اند.

تنها از سال ۱۹۵۰ به بعد بود که جاده‌ای (از کیتان به ایوان‌کی) از عرض «ضد البرز» عبور کرد. در دره طولانی «حبله‌رود»، تنها خط راه‌آهن سراسری ایران (مسیر گرمسار–گرگان) وجود دارد؛ با این حال، همین خط موجب فعالیت‌ها و اشتغال‌زایی قابل‌توجهی شده است، به‌ویژه در ایستگاه «زرین‌دشت». امروزه تمامی روستاهای مسکونی از طریق راه‌های خاکی قابل دسترسی هستند. تنها ۲٫۵ درصد از اراضی به کشاورزی اختصاص دارد که عمدتاً شامل باغ‌هایی است که اهمیت آنها در دره‌ها به‌تدریج رو به افزایش است. دامداری همچنان فعالیت غالب در سراسر این منطقه کوهستانی است. در زمستان، گله‌های بزرگ به دشت‌ها منتقل می‌شوند، اما بیشتر دام‌ها در نزدیکی روستاها و در محوطه‌هایی کاملاً دور از منازل مسکونی نگهداری می‌شوند؛ این محل‌ها یا به صورت آغل‌های کشیده و پوشیده از فضولات دامی (موسوم به «چفت») هستند و یا به شکل جایگاه‌های زیرزمینی (موسوم به «کُهُل») که اغلب در بخش بالایی آنها انباری برای ذخیره علوفه تعبیه شده است (مانند نمونه‌های موجود در فیروزکوه و مزدوران). در دامنه جنوبی، عشایر طوایف «هداوند» و «کوتی» یکجانشین شده و در آبادی‌های ساده‌ای که رو به جنوب قرار دارند (مانند پاچالک، نیاک و کوروش) سکونت گزیده‌اند؛ اما این سکونتگاه‌ها به‌تدریج متروک می‌شوند و ساکنان آنها به روستاهای مدرن‌تر و مستحکم‌تری که در نزدیکی جاده‌ها واقع شده‌اند (مانند امامک و توچال) نقل مکان می‌کنند (آنتی‌البرز برگرفته از: Hourcade, 1986).

بحث و تحلیل

بررسی مجموعه شواهد تاریخی، جغرافیایی و راه‌های ارتباطی نشان می‌دهد که مسئلهٔ مکان‌یابی «دروازه‌های کاسپی» را نمی‌توان صرفاً بر اساس یک فاصله عددی یا یک گزارش منفرد از منابع کلاسیک حل کرد. اهمیت این گذرگاه در واقع در شبکه‌ای گسترده‌تر از ارتباطات میان ری، خوار، قومس، دامنه‌های جنوبی و شمالی البرز، دماوند، طبرستان و نواحی کاسپی قابل درک است. از این منظر، دروازه کاسپی بیش از آنکه یک نقطهٔ منفرد و ثابت در نقشه باشد، بخشی از یک نظام ارتباطی پیچیده بوده که در دوره‌های مختلف تاریخی، بسته به شرایط سیاسی، اقلیمی، امنیتی و اقتصادی، مسیرهای متفاوتی در آن فعال بوده‌اند.

نخستین و مهم‌ترین مبنای بحث، گزارش استرابون درباره جایگاه راگا در جنوب دروازه‌های کاسپی است. عدد ۵۰۰ استادیا که برای فاصله ری تا این گذرگاه ذکر شده، در صورت تبدیل با ارزش‌های متفاوت استادیا، دامنه‌ای تقریبی ایجاد می‌کند و نشان می‌دهد که نباید آن را به‌عنوان اندازه‌ای دقیق و امروزی تلقی کرد. افزون بر این، احتمال آنکه فاصله‌های ثبت‌شده در متون باستانی بر اساس مسیر پیمایش و نه فاصله مستقیم جغرافیایی محاسبه شده باشند، اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. از این رو، ارزش اصلی داده استرابون در تعیین یک محدودهٔ جغرافیایی و رابطهٔ مکانی میان ری و گذرگاه است، نه در تعیین مختصات دقیق آن. این احتیاط روش‌شناختی، به‌ویژه هنگامی اهمیت دارد که داده‌های متنی با جغرافیای واقعی البرز و مسیرهای تاریخی مقایسه شوند.

گزارش آریان نیز این چارچوب را تا حدی تقویت می‌کند. اشاره او به حرکت سپاه اسکندر از ری به سوی دروازه‌های کاسپی و رسیدن به گذرگاه در یک روز، نشان می‌دهد که دروازه در فاصله‌ای قرار داشته که از دید یک نیروی نظامی بزرگ، در امتداد یک مسیر عملیاتی قابل دسترسی بوده

است. بنابراین، هم‌نشینی داده زمانی آریان با داده مسافتی استرابون، اگرچه به‌تنهایی برای اثبات مکان یکسان کافی نیست، امکان مقایسه‌ای مهم فراهم می‌کند. در همین چارچوب، توصیف پلینیوس از ماهیت دشوار و کوهستانی گذرگاه نیز با جست‌وجوی یک گلوگاه طبیعی در دامنه جنوبی البرز سازگاری دارد. بر این اساس، تنگهٔ سردره خوار در محدوده ایوانکی یکی از گزینه‌های جدی برای بررسی بیشتر است؛ اما شواهد موجود هنوز اجازه نمی‌دهد آن را با قطعیت همان دروازه کاسپی مورد اشاره همه منابع کلاسیک معرفی کنیم.

یکی از مهم‌ترین نتایج این پژوهش آن است که جغرافیای مسیر باید در کنار جغرافیای سیاسی و اقتصادی منطقه بررسی شود. ایزیدور خاراکسی، با قرار دادن راگا، خاراکس، کوه کاسپیوس، دروازه کاسپی، خوآرنه و کومیسنه در یک زنجیرهٔ ارتباطی، تصویری از شبکه‌ای پیوسته در شمال و شمال‌شرق فلات ایران ارائه می‌دهد. در این شبکه، ری تنها یک شهر محلی نبود، بلکه یکی از نقاط مهم اتصال مسیرهای غرب به شرق و جنوب به شمال محسوب می‌شد. از این رو، مسئلهٔ مکان‌یابی دروازه کاسپی را باید در ارتباط با مسیرهای پس از آن، یعنی راه‌های منتهی به قومس، هکاتومپیلوس و مناطق شرقی، نیز بررسی کرد. به همین دلیل، هر پیشنهادی برای مکان دروازه که صرفاً بر فاصله ری تا یک تنگه تمرکز کند، بدون توجه به ادامهٔ مسیر، با محدودیت روش‌شناختی مواجه خواهد بود.

در این میان، خوار و ایوانکی جایگاه ویژه‌ای دارند. شواهد تاریخی و جغرافیایی نشان می‌دهد که خوار در میان ری، سمنان و دامنه‌های البرز قرار داشته و از دیرباز محل عبور کاروان‌ها بوده است. تنگهٔ سردره نیز به‌عنوان یک گلوگاه طبیعی، امکان کنترل حرکت میان دشت ری و پهنهٔ خوار را فراهم می‌کرد. توصیف‌های تاریخی متأخر از ساختار این تنگه، وجود راه، کاروانسرا و تأسیسات حفاظتی در آن و پیوند مستقیم آن با دشت خوار، نشان می‌دهد که این منطقه صرفاً یک عارضهٔ طبیعی نبوده، بلکه در دوره‌های تاریخی در قالب یک مسیر عملیاتی و ارتباطی مورد استفاده قرار می‌گرفته است. این ویژگی، ارزش فرضیهٔ ایوانکی را افزایش می‌دهد؛ هرچند میان وجود یک گذرگاه مهم تاریخی در این منطقه و شناسایی قطعی آن با «Caspiae Portae» باید همچنان تمایز گذاشت.

از سوی دیگر، بررسی مسیرهای شمال البرز نشان می‌دهد که یک راه واحد نمی‌توانسته در تمام فصول و در همهٔ دوره‌ها پاسخگوی نیازهای ارتباطی ری با طبرستان باشد. دره هراز و مسیر دماوند–آمل، از یک سو، و مسیر خوار-حبله‌رود-فیروزکوه و سپس راه‌های منتهی به طبرستان، از سوی دیگر، دو محور مهمی را تشکیل می‌دادند که امکان عبور از جنوب به شمال البرز را فراهم می‌کردند. گزارش ابن‌حوقل درباره منازل مسیر ری به آمل نیز نشان می‌دهد که راه هراز دارای ساختاری منزلگاهی بوده و از مجموعه‌ای از نقاط میانی برای انتقال مسافر و کالا استفاده می‌کرده است. در نتیجه، باید از تصور یک «راه واحد» به سوی مفهوم «شبکهٔ راه‌ها» حرکت کرد؛ شبکه‌ای که در آن مسیرهای مختلف بر اساس فصل، امنیت، وضعیت گذرگاه‌ها، دسترسی به آب و شرایط سیاسی می‌توانستند نقش متفاوتی پیدا کنند.

در اینجا نقش آبراهه‌ها اهمیت ویژه‌ای می‌یابد. هراز و حبله‌رود صرفاً عناصر طبیعی در جغرافیای منطقه نبودند، بلکه در انتخاب و پایداری مسیرهای ارتباطی نقش تعیین‌کننده داشتند. آب، امکان استقرار، توقف، تأمین دام و انسان و شکل‌گیری آبادی‌ها را فراهم می‌کرد و در عین حال دره‌های رودخانه‌ای، خطوط طبیعی حرکت در محیط کوهستانی ایجاد می‌کردند. به همین دلیل، قرار گرفتن مسیرهای تاریخی در مجاورت رودخانه‌ها را باید بخشی از منطق جغرافیایی شکل‌گیری راه دانست. در مسیر حبله‌رود نیز وجود آثار و تأسیسات تاریخی، از جمله بقایای پل و دیگر عناصر مرتبط با عبور و اقامت، نشان می‌دهد که این محور در دوره‌های مختلف قابلیت استفاده ارتباطی داشته است.

این شواهد همچنین امکان بازخوانی مفهوم «نظارت حکومتی بر راه» را فراهم می‌کند. راه‌های کوهستانی و گلوگاه‌هایی مانند سردره، هراز و گذرگاه‌های فیروزکوه، صرفاً فضاهای طبیعی برای عبور نبودند؛ بلکه در صورت قرار گرفتن در مسیرهای مهم نظامی و تجاری، به نقاطی تبدیل می‌شدند که تأمین امنیت، کنترل عبور و مراقبت از مسافران و کاروان‌ها در آنها اهمیت پیدا می‌کرد. از این منظر، وجود دژها، کاروانسراها، پل‌ها، پاسگاه‌ها و دیگر تأسیسات کنار راه را می‌توان بخشی از زیرساخت نظارت و مدیریت مسیر دانست. البته انتساب هر سازه مشخص به یک حکومت

یا دوره خاص نیازمند شواهد باستان‌شناختی و تاریخی مستقل است و نمی‌توان صرفاً بر اساس موقعیت آن در کنار راه، تاریخ و کارکرد مشخصی برای آن تعیین کرد.

یکی دیگر از نتایج مهم پژوهش، ضرورت پرهیز از یکسان‌انگاری جغرافیای سیاسی با جغرافیای شهری است. بررسی طبرستان در سده‌های نخست اسلامی نشان می‌دهد که این منطقه دارای چندین مرکز قدرت بود و نمی‌توان آن را تحت عنوان یک پایتخت ثابت و یکپارچه تحلیل کرد. آمل، ساری، رویان، فریم و لفور در دوره‌های مختلف، بر اساس شرایط سیاسی و ساختار دودمانی، نقش‌های متفاوتی داشتند. از این رو، راه‌های منتهی به طبرستان نیز الزاماً به یک مرکز واحد ختم نمی‌شدند. مسیرهای ارتباطی می‌توانستند به مراکز شهری جلگه، پایگاه‌های کوهستانی، قلمروهای دودمانی و مراکز اقتصادی مختلف متصل شوند. این ساختار چندمرکزی، توضیح بهتری برای استمرار چند مسیر ارتباطی میان ری و شمال البرز ارائه می‌دهد.

در این چارچوب، فرضیهٔ مطرح‌شده در این مقاله را می‌توان چنین صورت‌بندی کرد: تنگهٔ سردره خوار در محدوده ایوانکی، با توجه به موقعیت جغرافیایی، فاصله تقریبی از ری، قرارگیری در یک گلوگاه طبیعی، پیوند با خوار و استمرار شواهد مربوط به راه، یکی از محتمل‌ترین گزینه‌ها برای بررسی مکان دروازه‌های کاسپی است؛ اما شناسایی آن با دروازه کاسپی به معنای قطعی بودن این تطبیق نیست. شواهد موجود بیشتر از آنکه یک نقطهٔ قطعی را اثبات کنند، یک پهنهٔ جغرافیایی و یک منطق ارتباطی را پیشنهاد می‌کنند که در آن ایوانکی، خوار، حبله‌رود، فیروزکوه، دماوند و راه هراز در یک شبکه بزرگ‌تر قرار داشته‌اند.

از این منظر، می‌توان دو محور عمده را برای بازسازی ارتباط ری با شمال البرز پیشنهاد کرد. محور نخست از ری و خوار به سمت دماوند و از طریق مسیرهای کوهستانی به سوی هراز و آمل امتداد می‌یافته است. محور دوم از خوار و ایوانکی در امتداد حبله‌رود به سمت فیروزکوه و سپس از گذرگاه‌های البرز به سوی مراکز طبرستان ادامه پیدا می‌کرده است. این دو محور الزاماً رقیب یکدیگر نبوده‌اند؛ بلکه می‌توانسته‌اند مکمل هم باشند. تفاوت‌های اقلیمی، دشواری عبور از گردنه‌ها، وضعیت برف و یخبندان، امنیت مسیر و نیاز به دسترسی به آب، احتمالاً موجب می‌شده است که اهمیت نسبی هر یک در دوره‌ها و فصل‌های مختلف تغییر کند.

بنابراین، عنوان «پیونددهندهٔ دو سوی البرز» را می‌توان نه به معنای وجود یک جادهٔ واحد و ثابت، بلکه به معنای وجود یک نظام ارتباطی تاریخی دانست که دشت ری را از طریق چندین گلوگاه و دره با نواحی شمالی البرز و مراکز طبرستان پیوند می‌داد. در چنین نظامی، دروازه کاسپی نیز بخشی از یک ساختار بزرگ‌تر بوده است؛ ساختاری که در آن جغرافیای طبیعی، مسیرهای رودخانه‌ای، مراکز استقرار، منزلگاه‌ها، تأسیسات راهی و مراکز قدرت سیاسی در تعامل با یکدیگر قرار داشتند.

نتیجه‌گیری

در نهایت، مهم‌ترین دستاورد این پژوهش نه تعیین قطعی مختصات دروازه کاسپی، بلکه ارائه یک مدل جغرافیایی برای آزمون این مسئله است. این مدل نشان می‌دهد که داده‌های استرابون و آریان، در صورت خوانش انتقادی و مقایسه با داده‌های جغرافیایی، امکان محدود کردن دامنه جست‌وجو را فراهم می‌کنند؛ گزارش‌های ایزیدور شبکه ارتباطی ری، خاراکس، دروازه کاسپی و قومس را روشن‌تر می‌سازند؛ و شواهد تاریخی مربوط به خوار، ایوانکی، حبله‌رود، فیروزکوه، دماوند و هراز، استمرار اهمیت این پهنه را در دوره‌های بعدی نشان می‌دهند. در نتیجه، فرضیهٔ ایوانکی-سردره را می‌توان فرضیه‌ای جدی و قابل آزمون دانست، نه نتیجه‌ای نهایی و اثبات‌شده. آزمون نهایی این فرضیه نیازمند پژوهش‌های میان‌رشته‌ای و میدانی است. بررسی نظام‌مند بقایای راه‌های کهن در محور ری-خوار-ایوانکی-سردره، شناسایی و تاریخ‌گذاری سازه‌های مرتبط با راه، مطالعه پراکنش محوطه‌های باستانی در دو سوی گلوگاه، بررسی دقیق مسیرهای احتمالی حبله‌رود و فیروزکوه، و مقایسهٔ داده‌های حاصل با مسیر هراز می‌تواند در آینده تصویر دقیق‌تری ارائه کند. همچنین بازخوانی انتقادی نسخه‌های مختلف متون کلاسیک و اسلامی و مقایسهٔ واحدهای

مسافت و منزل با داده‌های جغرافیایی واقعی می‌تواند از تبدیل اعداد تاریخی به مختصات قطعی جلوگیری کند. از اینرو، پیشنهاد نهایی آن است که دروازه‌های کاسپی در پژوهش‌های آینده نه به‌عنوان یک «نقطهٔ منفرد»، بلکه به‌عنوان یک گلوگاه ارتباطی در شبکهٔ چندمحوری ری-خوار-البرز-طبرستان مطالعه شود. در این مدل، تنگهٔ سردره خوار و محدوده ایوانکی یکی از مهم‌ترین گزینه‌های مکانی است؛ اما ارزش علمی آن زمانی افزایش خواهد یافت که در پیوند با مسیرهای حبله‌رود، فیروزکوه، دماوند و هراز و با شواهد مستقل باستان‌شناختی آزموده شود. چنین رویکردی هم با ماهیت متغیر راه‌های تاریخی سازگارتر است و هم امکان پرهیز از قطعیت‌های زودهنگام در یکی از مسائل مهم جغرافیای تاریخی ایران را فراهم می‌کند.

کتابنامه

آخوندزاده، فتحعلی (۱۴۰۱). *مکتوبات کمال الدوله و ملحقات آن*. تهران: امید فردا.

ابن‌اسفندیار، محمد بن حسن. (۱۳۶۶). *تاریخ طبرستان*. مصحح: عباس اقبال آشتیانی. تهران: پدیده خاور.

ابن‌حوقل، محمد بن ح.قل. (۱۳۶۶). *صوره الارض (ایران در سفرنامه ابن حوقل)*. ترجمه جعفر شعار. تهران: امیرکبیر.

ابودلف مسعر بن مهلهل خزرجی. (۱۳۵۴). *سفرنامه ابودلف در ایران*. مترجم: سید ابوالفضل طباطبایی (تعلیقات و تحقیقات ولادیمیر مینورسکی). تهران: زوار.

اسکندر منشی. (۱۳۸۲). تاریخ عالم آرای عباسی. ۳ج. مصحح: ایرج افشار. تهران: امیرکبیر.

اعتمادالسلطنه، محمدحسن بن علی. (۱۳۶۲). *مطلع الشمس*. ۳ج. به کوشش محمد پیمان. تهران: پیشگام.

بختیاری، سحر؛ موسوی، سیدمهدی؛ و نعمتی، محمدرضا، (۱۴۰۵). «جابه‌جایی جمعیتی ساکنان مرسین‌چال در نیمه دوم هزاره اول پیش‌ازمیلاد». *پژوهش‌های باستان‌شناسی ایران*. ۱۶(۴۸): ۱۲۴-۹۹. https://doi.org/10.22084/nb.2025.29148.2666

بکهاوس ایستویک، ادوارد. (۱۴۰۰). *سه سال در ایران* (سفرنامه ادوارد بکهاوس ایستویک). ترجمه شهلا طهماسبی. تهران: ایران شناسی.

پتروف، میخائیل پلاتونوویچ. (۱۳۳۶). *مشخصات جغرافیای طبیعی ایران*. ترجمه حسین گل‌گلاب، تهران: دانشگاه تهران.

حقیقت، عبدالرفیع. (۱۳۵۲). *تاریخ سمنان*. سمنان: نتشارات فرمانداری کل سمنان.

حمدالله مستوفی، حمدالله بن ابی بکر. (۱۳۸۱). *نزهة القلوب*. تصحیح محمد دبیرسیاقی. قزوین: حدیث امروز.

دالوند، حمیدرضا. (۱۴۰۵). «در جستجوی مسمغان و دژ استوناوند». *پژوهشنامه ایران باستان*. ۵(۱۵): ۵۳-۸۳. https://doi.org/10.22034/ais.2026.552618.1212

ذکرگو، امیرحسین. (۱۳۷۶). «هویت معنوی جاده ابریشم». مجله ایران شناخت، ۵(۷۶). ۱۷۸-۱۹۷. https://ensani.ir/fa/article/274577/

رشیدالدین فضل‌اللّه همدانی. (۱۳۵۶). *جامع التواریخ*: قسمت اسماعیلیان و فاطمیان و نزاریان و داعیان و رفیقان. به اهتمام محمدتقی دانش پژوه و محمد مدرسی (زنجانی). تهران: ترجمه و نشر کتاب.

رضازاده شفارودی، معصومه. (۱۳۹۳). «حبله‌رود». دانشنامه جهان اسلام. ج۱۲. https://rch.ac.ir/article/Details/9428

روملو، حسن‌بیگ. (۱۳۴۹). *احسن التواریخ*. مترجم: عبدالحسین نوایی. تهران: ترجمه و نشر کتاب.

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

سیرو، ماکسیم. (۱۳۶۵). «قلعه‌بان». در: آثار ایران، ج۱. اثر آندره گدار و دیگران. ترجمه ابوالحسن سروقد مقدم. مشهد: بنیاد پژوهش‌های اسلامی.

سیرو، ماکسیم. (۱۳۲۸) کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان راه‌ها. ترجمهٔ عیسی بهنام. تهران: سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.

کریمان، حسین. (۲۵۳۶). *قصران* (مباحث تاریخی و جغرافیائی و اجتماعی و مذهبی و وصف آتشگاه منطقه کوهستانی ری باستان و طهران کنونی). تهران: انجمن آثار ملی.

کیهان، مسعود. (۱۳۱۰). *جغرافیای مفصل ایران*. تهران: مطبعه مجلس.

[ناشناس]. (۱۳۶۲). *حدود العالم من المشرق إلی المغرب*. ترجمه منوچهر ستوده. تهران: طهوری.

نیساری، سیروس. (۱۳۵۰). *کلیات جغرافیای ایران*. تهران : چاپخانه پاد.

نیکنامی، کمال الدین و ده‌پهلوان، مصطفی. (۱۳۹۲). «شکل‌گیری راه ابریشم در پرتو امنیت؛ مطالعه موردی: آثار و یافته‌های باستان‌شناختی پیرامون جاده از سمنان تا گرمسار». *ژئوپلتیک*. ۹(۲): ۲۳۰–۲۵۵. https://dor.isc.ac/dor/20.1001.1.17354331.1392.9.30.8.1

Arrian. (1983). *Anabasis of Alexander*. Volume II: Books 5-7. Indica. P. A. Brunt (trans.). Loeb Classical Library 269. Cambridge, MA: Harvard University Press.

Ammianus Marcellinus. (1894). *Res Gestae (Roman History)*. C. D. Yonge B. A. (trans.). London: Clowes & Sons.

Barthold, W. (1984). *An Historical Geography of Iran*. S. Soucek (trans.). Princeton University Press.

Bout, B. Derruau, J.; Dresch, J.; and Péguy, C.-P. (1961). "Observations de géographie physique en Iran septentrional". *Mémoires et documents*. 8. CNRS. Paris: 9-112.

Chodzko, A. (1850). "Une excursion aux Pays Caspiennes en 1835," *Nouvelles Annales des Voyages* 23: 280-305.

Dresch, J. (1959). "Le piémont de Téhéran". *Bulletin de l'Association de Géographes Français*. 284-285: 35-43. https://www.persee.fr/doc/bagf_0004-5322_1959_num_36_284_7604

Drijvers, J. W. (2011). The Limits of Empire in the Res Gestae of Ammianus Marcellinus. In: O. Hekster, & T. Kaizer (Eds.), Frontiers in the Roman World. Proceedings of the Ninth Workshop of the International Network Impact of Empire (Durham, 16-19 April 2009) (pp. 13 - 29). Martinus Nijhoff/Brill.

Droysen Johann Gustav. (1843). Geschichte des Hellenismus II, Hamburg,

Feuvrier, Jean-Baptiste. (1906). *Trois ans à la cour de Perse.* Paris: Maloine.

Frye, R. N. (1992). "Commerce iii". In: The Parthian and Sasanian periods. *Encyclopaedia Iranica*, 6(1), 61–64. https://www.iranicaonline.org/articles/commerce-iii/

Ehlers, Eckart; Hourcade, Bernard & Bazin, Marcel. (1985). "ALBORZ iii. Geography". *Encyclopaedia Iranica*. Published December 15, 1985. https://www.iranicaonline.org/articles/alborz-geography/

Foltz, R. C (1999), *Religions of the Silk Road*. NewYork: St. Martin's Press.

Hansman, J. F. (1990). Caspian Gates. *Encyclopaedia Iranica*, 5(1), 61–62. https://doi.org/10.1163/2330-4804_EIRO_COM_7579

Hiebert, F.t., Dyson, R. HJR. (2002). "Prehistoric Nishapur and the Frontier between Central Asia and Iran". *Iranica Antiqua*. XXXVII: 113-149. https://doi.org/10.2143/IA.37.0.120

Hourcade, B. (1977). "Les no expansion a facesl. Téhéran," *Revue géographique de l'Est* 17: 37-51

Hourcade, B. (1982). "L'Anti-Alborz, un espace marginal aux portes de Téhéran," Revue Géographique de l'Est 12/1-2: 61-97.

Isidore of Charax. (1914). *Parthian Stations (Stathmoi Parthikoi): An Account of the Overland Trade Route between the Levant and India in the First Century B.C.* Wilfred H. Schoff (ed. and trans.), Philadelphia: Commercial Museum.

Kleiss, Wolfram. (1977). "Karawanenwege in Iran". AMI 10: 301-303.

Lotfirad, M., Adib, A., Salehpoor, J. Ashrafzadeh, A. & Kisi, O. (2021). "Simulation of the impact of climate change on runoff and drought in an arid and semiarid basin (the Hablehroud, Iran)". *Applied Water Science.* 11: 168. https://doi.org/10.1007/s13201-021-01494-2

Perry, J. R. (1975). "Forced Migration in Iran during the Seventeenth and Eighteenth Centuries," *Iranian Studies* 8(4): 199-215.

Pliny the Elder. (1938). *Natural history*. H. Rackham; W.H.S.Jones and D.E.Eichholz (Trans.). London: Harvard University Press.

Pothecary, S. (1995). "Strabo, Polybios, and the Stade". *Phoenix*, 49(1): 49–67. https://www.jstor.org/stable/1088361

Ptolemy, Claudius. (1991). *The Geography*. Edward Luther Stewenson (trans.). Canada: General Publication Co.

Riviere, André. (1934). "Contribution à l'étude géologique de l'Elburz". Rev. Géogr. Phys. Geol., 7: 1-190.

Schmidt, Erich F. (1940). *Flights Over Ancient Cities of Iran*. Chicago University Press.

Schmitt, R. (2004). "Isidorus of Charax". *Encyclopaedia Iranica*. Vol. XIV, Fasc. 2: 125-127. https://www.iranicaonline.org/articles/isidorus-of-charax/

Shahbazi, A. Sh. (1991). "Charax". *Encyclopaedia Iranica*, 5(4), 365–366. https://doi.org/10.1163/2330-4804_EIRO_COM_7662

Strabo. (1924–1932). *The geography of Strabo*. H. L. Jones (trans.). Cambridge: Harvard University Press.

Tahmasebi Zaveh, H., Iravani Ghadim, F. & Hessari. M. (2015). "Transportation in North East of the Iranian Plateau in the Bronze Age". International Journal of Fundamental Physical Sciences (IJFPS). 5(3): 77-81. https://doi.org/10.14331/ijfps.2015.330090

Tupikova, I. (2022). "A Common-Sense Approach to the Problem of the Itinerary Stadion". *Archive for History of Exact Sciences*, 76(4): 319-361. https://doi.org/10.1007/s00407-022-00287-6

Burnes, A. (1834). *Travels into Bokhara: Being the account of a journey from India to Cabool, Tartary, and Persia*; Also, narrative of a voyage on the Indus, from the sea to Lahore, with presents from the King of Great Britain; Performed under the orders of the Supreme Government of India, in the years 1831, 1832, and 1833 (Vols. 1-3). John Murray.

Chodzko, A. (1850). "Une excursion de Téhéran aux Pyles Caspiennes en 1835". *Nouvelles Annales des Voyages et des Sciences Géographiques*. 23: 280–308.

Curzon, G. N. (1892). *Persia and the Persian question* (Vol. 1). London: Longmans, Green, and Co. https://www.loc.gov/item/01018083/?utm_source=chatgpt.com

Droysen, J. G. (1833). *Geschichte Alexanders des Großen*. Berlin.

Eastwick, E. B. (1864). *Journal of a diplomate's three years' residence in Persia* (Vols. 1-2). Smith, Elder and Co. https://www.loc.gov/resource/gdc.05001744v2/?st=grid&utm_source=chatgpt.com

Ferrier, J. P. (1856). *Caravan journeys and wanderings in Persia, Afghanistan, Turkistan, and Beloochistan; With historical notices of the countries lying between Russia and India*. John Murray. https://www.loc.gov/resource/gdc.05001744v2/?utm_source=chatgpt.com

Fraser, J. B. (1825). *Narrative of a journey into Khorasān, in the years 1821 and 1822, including some account of the countries to the north-east of Persia; With remarks upon the national character, government, and resources of that kingdom*. Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown, and Green. https://www.loc.gov/item/05010117/?utm_source=chatgpt.com

Goldsmid, F. J. (1874). "Notes on recent Persian travel". *Journal of the Royal Geographical Society of London*. 44, 183–203. https://doi.org/10.2307/1798788

Morier, J. (1818). *A second journey through Persia, Armenia, and Asia Minor, to Constantinople, between the years 1810 and 1816: With a journal of the voyage by the Brazils and Bombay to the Persian Gulf, together with an account of the proceedings of His Majesty's embassy under His Excellency Sir Gore Ouseley*. Longman, Hurst, Rees, Orme, and Brown. https://wellcomecollection.org/works/wj6s8wgt?utm_source=chatgpt.com

Ouseley, W. (1819–1823). *Travels in various countries of the East; More particularly Persia* (Vols. 1-3). Rodwell and Martin.

Rennell, J. (1800). *The geographical system of Herodotus, examined and explained, by a comparison with those of other ancient authors, and with modern geography*. G. and W. Nicol. https://wellcomecollection.org/works/ecqgus3f?utm_source=chatgpt.com

Spiegel, Fr. (1871-1878). *Erânische Alterthumskunde* (Vols. 1-3). Wilhelm Engelmann.

Tomaschek, W. (1883). Zur historischen Topographie von Persien. I. Die Straßenzüge der Tabula Peutingeriana. *Sitzungsberichte der Philosophisch-Historischen Classe der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften*, 102, 145-231.

Examining Historical Sources to Locate the Rayy–Tabaristan Route

Ali Hozhabri

Head of Database the National Heritage of Historical Sites in Rey

This article aims to re-examine the historical geography of Ray and investigate the probable location of the "Caspian-Gate" by synthesizing data from classical texts, geographical evidence, and historical research. The discussion begins with Strabo's account, which places Rhaga south of the Caspian-Gate, and Arrian's reference to a one-day march by Alexander's army from Ray toward this pass. Given the variations in estimates regarding the length of a Stadion the article treats these figures as approximations rather than precise measurements. Within this framework, the Sar-e Darreh gorge - Khuvar- near Eyvan-e key, has been proposed as a potential site for the Caspian Gate; however, establishing it as the definitive location would require further, independent evidence. Subsequently, accounts from other historians are evaluated to reconstruct the geographical connections linking Ray, Charax, Qumis, the passes of the Alborz, and the Caspian regions. I also examine the geography of the Anti-Alborz to clarify the role this zone played in movement between the Iranian Plateau and the southern shores of the Caspian Sea. Parts of the discussion address the historical context of Tabaristan and its local power centers, highlighting the distinctions between urban hubs in the lowlands, the mountainous strongholds of various dynasties, and the actual extent of their political influence. In conclusion, a geographical hypothesis is proposed that locates the Caspian-Gate near Garmsar, emphasizing the polycentric nature of the communication and political network in northern Iran-a hypothesis that requires further testing through a more rigorous examination of ancient texts, historical routes, and field evidence.

Key-Words: Rayy-Amol; Damavand; Haraz; Hablehroud; the Caspian Gate