

واکاوی نسبت سازمان‌دهی فضایی شهر ری و راه‌های آن از آغاز اسلام تا پیش از حمله مغول^۱

دنیا معصومی خامنه*

پیروز حناچی**

محمدحسن خادم‌زاده***

پرستو عشرتی****

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۰۵/۲۴ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۱۱/۱۰

چکیده

شهر ری در سده‌های متقدم تا میانی دوره اسلامی، از شهرهای مهم و پررونق جهان اسلام بوده است. عوامل متعددی بر این رونق و اهمیت اثرگذار بوده‌اند. بررسی مؤلفه‌های اثرگذار بر رونق راه‌های ری و واکاوی برهم‌کنش راه‌های ری و اقتصاد و سازمان‌دهی فضایی شهر ری، هدف اصلی این پژوهش است. به همین منظور، نخست علل اهمیت راه‌های ری طی سده‌های متقدم اسلامی تا زمان حمله مغولان با استفاده از متون تاریخی شناسایی شده‌اند. سپس سیر تحول شهر ری از منظر معماری و شهرسازی آن، با استفاده از مطالعه تطبیقی متون متعدد تاریخی و نیز مطالعات تاریخی و باستان‌شناختی پژوهشگران معاصر، بازشناسی شد تا بر این مبنای، چگونگی ارتباط و اثرگذاری متقابل راه‌ها و سازمان‌دهی فضایی شهر در بازه زمانی مزبور، استخراج و عوامل اثرگذار بر آن تفسیر شوند. بر مبنای یافته‌های این پژوهش، امنیت و پربابی نسبی و خوش‌مسیری راه‌های ری و همچنین مرکزیت و اهمیت شهر ری از منظر تجاری و مذهبی، موجب حضور مستمر بازرگانان و مسافران و کاروان‌ها در ری بوده است. زیبایی و نظم و پاکیزگی ری، وجود کاروانسراها و گرمابه‌ها و بازارهای متعدد و باکیفیت بر افزایش رفاه مسافران و تاجران می‌افزود و رونق مضاعف برای راه‌های آن به ارمغان می‌آورد. همچنین شماری از کالاهای تولیدشده در ری به‌سبب سهولت در بازارهای سرزمین‌های دیگر به فروش می‌رفتند و شهرتی بسیار داشتند. این عوامل موجب افزایش ثروت شهر و ثبات بازار آن به‌علت تعدد مبادله‌ها، امنیت و رفاه مسافران و تاجران شده بود. تمرکز تأسیسات امنیتی و تأسیسات رفاهی و اقتصادی شهر ری نیز در گوشه شمال غربی شهر بوده که کارکرد تجاری پراهمیت‌تری داشته است و شاخه‌های متعددی از راه‌های مختلف در عبور از شهر از آن نقطه عبور می‌کردند. در نهایت، چگونگی ارتباط ساختار طبیعی شهر، سازمان‌دهی فضاها و راه‌هایش در چرخه‌ای که تضعیف و تقویت یکی موجبات تضعیف و تقویت دیگری را فراهم می‌آورد، دیده می‌شود.

کلیدواژه‌ها:

شهر ری، راه‌های ری، ساختار فضایی شهر، سیر تحول شهر.

* کارشناسی‌ارشد، مطالعات معماری ایران، دانشکده معماری، پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، نویسنده مسئول، Masoomi.donya@ut.ac.ir

** استاد، دانشکده معماری، پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه تهران

*** استادیار، دانشکده معماری، پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه تهران

**** استادیار، دانشکده معماری، پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه تهران

پرسش‌های پژوهش

۱. چه مؤلفه‌هایی بر رونق راه ری در قرون متقدم اثرگذار بوده‌اند؟
۲. نسبت متقابل راه‌های ری و سازمان‌دهی فضایی شهر ری چگونه بوده است؟

مقدمه

شهر ری از شهرهای مهم و پررونق ایران بوده که تا اواخر سده پنجم هجری قمری، نقش مهمی را در اقتصاد و فرهنگ و سیاست ایران ایفا کرده است (Rante 2015, 1). عوامل متعددی در چنین رونق و اهمیتی اثرگذار بوده‌اند؛ از جمله وجود مراکز علمی و آموزشی بسیار، حضور علما و بزرگان برجسته، و وجود زیرساخت‌های مناسب شهری (یوسفی‌فر و محمدی ۱۳۸۸). وجه دیگر اهمیت شهر ری، گذر چند شاخه از راه‌های پراهمیت آن روزگار از آنجاست: جاده‌ای شرقی غربی که از شرق دور می‌آمد، از سمرقند و نیشابور می‌گذشت، به ری می‌رسید و با گذر از قزوین و تبریز به سوی اروپا می‌رفت یا با گذر از همدان، عازم عراق و بین‌النهرین می‌شد؛ همچنین راهی که از آمل در کرانه دریای مازندران شروع می‌شد و به ری می‌رسید و سپس با گذر از قم و کاشان، راهی جنوب و خلیج فارس می‌شد.

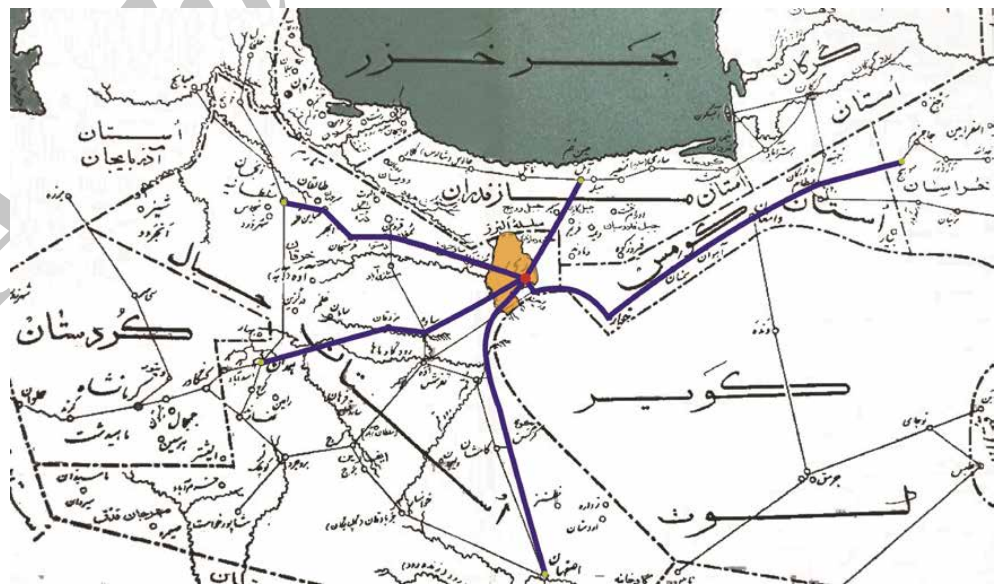
راه‌های نام‌برده بخشی از شبکه گسترده‌ای از راه‌ها بوده‌اند که در سده نوزدهم، به «راه‌های ابریشم» موسوم شده‌اند (چکنگی و دیگران ۱۳۷۵، ۱۳). راه ابریشم مجموعه‌ای از راه‌های زمینی و دریایی با شاخه‌ها و شعبه‌هایی بسیار بوده که شرق تا غرب را درمی‌نوردیده است. ابتدای شاخه اصلی جاده ابریشم زمینی در دورترین نقطه در مشرق، شهر چانگ‌آن^۲ یا همان شی‌آن^۳ امروزی بوده است. سپس عازم شهر دون هوانگ^۴، که چینیان آن را سرحد جهان متمدن می‌دانستند، در غرب می‌شد. هنگامی که جاده ابریشم به بیابان تاکلاماکان^۵ می‌رسید، به دو شاخه تقسیم می‌شد که یکی از شمال و دیگری از جنوب می‌گذشت. جاده اصلی ابریشم در شمال از سمرقند رد می‌شد و به نیشابور و سپس به شهر ری در فلات ایران می‌رسید. از اینجا راه ابریشم بار دیگر به دو شاخه تقسیم می‌شد؛ شاخه‌ای در جهت شمال به طرابوزان در کنار دریای سیاه و شاخه دیگر در جنوب به سرزمین‌های بین‌النهرین می‌رسید (استراتون ۱۳۷۶، ۱۲-۱۵؛ فرانک و براونستون ۱۳۷۶، ۱۸).

بخش ایرانی جاده ابریشم قسمتی از راه کهن‌تر به نام جاده شاهی بوده که در اوایل قرن پنجم پیش از میلاد به دستور داریوش هخامنشی ساخته شده بود (استراتون ۱۳۷۶، ۱۷). در سده‌های بعدی و با برقراری ارتباط رسمی میان دربار چین و دولت اشکانی، این جاده رونقی دوچندان یافت؛ زیرا توسعه جوامع انسانی و به‌وجود آمدن حکومت‌ها و امپراتوری‌های بزرگ، موجب پیشرفته شدن تجارت و سیاست و دادوستد شد و حکومت‌ها با برقراری امنیت در مناطق تحت کنترل خود و با بهبود راه‌ها و حمایت از بازرگانان، به این تجارت رونق بخشیدند. اهمیت این راه‌ها در دوره ساسانی و پس از آن در دوره اسلامی نیز حفظ شد و مبادله‌های تجاری همواره یکی از راه‌های کسب سود و منفعت برای پادشاهان سرزمین ایران قلمداد می‌شد (گیرشمن ۱۳۷۰، ۳۳۸). در این میان، شهرهای قرار گرفته بر سر این راه‌های کهن از اهمیت بسیاری برخوردار بودند؛ زیرا این شهرها قطب اساسی و عامل حیات و امنیت راه‌ها و رونق تجارت آن‌ها به شمار می‌رفتند. شهرها مکان استراحت و تجدید قوای مسافران و بازرگانان بوده‌اند؛ بازار شهرها فضای مناسبی برای عرضه و مبادله و خریدوفروش کالاهای تجاری بوده؛ همچنین شهرها حافظ امنیت مسیر بوده‌اند (لباف خانیکی ۱۳۹۳).

در دهه‌های اخیر، پرداختن به وجوه پرشمار شبکه راه‌های تاریخی موسوم‌شده به جاده ابریشم رونق بسیار گرفته است؛ زیرا کشورهای بسیاری در مسیر این جاده قرار گرفته‌اند و اکنون در پی شناخت ابعاد متنوع این جاده و بهره‌برداری‌های فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و... از آن برآمده‌اند. پژوهش‌های متعددی در این زمینه از قبیل اهمیت و لزوم احیای این مسیر از منظر توسعه تجارت بازارها (سلمانیان ۱۳۸۹؛ Brotton 2003)، توسعه جاذبه‌های سیاحتی (کارشناس ۱۳۷۷؛ Frank 1990)، توسعه شهرهای پیرامونی (دهقان‌نژاد ۱۳۸۵؛ Millward 1993؛ Mid-

(dleton 2005)، توسعه صنایع دستی (سائیل ۱۳۷۶؛ Hansen 1998) و... منتشر شده است. بخش شرقی جاده ابریشم یعنی کریدور تیان شان^۲ نیز با همکاری سه کشور چین و قزاقستان و قرقیزستان، در فهرست میراث جهانی سازمان یونسکو در سال ۲۰۱۴ به ثبت رسیده است. با آنکه کاروانسراهای واقع در مسیر راه ابریشم ایرانی نیز در شرف ثبت میراث جهانی قرار دارد، راه‌های ایران هنوز درخور توجه پژوهشی بیشتری است؛ زیرا پرسش‌های بسیاری درباره راه‌های ایران بی‌پاسخ مانده است؛ از قبیل: تأسیسات قرارگرفته در این راه‌ها، اثرگذاری راه‌ها بر شهرهای واقع در مسیرشان از منظر فرهنگی و اقتصادی و سیاسی، نسبت راه با سازمان‌دهی و اقتصاد و امنیت شهرها، و... از این رو هر پژوهشی در این راستا قدمی به سمت شناسایی و شناساندن این راه‌ها به شمار می‌رود که تجمیع و تکمیل این پژوهش‌ها به بازشناسی مسیر ایرانی جاده ابریشم و بهره‌مندی از مزیت‌های احیای آن می‌انجامد.

از میان تعداد نسبتاً پرشمار شهرهای ایرانی که ارتباطی با راه‌های کهن دارند، درباره شهرهای دامغان (شادپور ۱۳۷۶)، گلپایگان (سرمدی ۱۳۷۶)، اسفراین (اسفراین در جاده ابریشم ۱۳۷۶)، تبریز (بلیان اصل ۱۳۸۸)، نیشابور (لباف خانیکی ۱۳۹۳) و مشکویه (عباس‌زاده بی‌تا)، پژوهش‌هایی صورت گرفته است. با این حال، هنوز کتاب یا مقاله‌ای که به‌طور مشخص به راه‌های ری و نسبت این راه‌ها با ساختار شهری و اقتصادی شهر پرداخته باشد، منتشر نشده است. عمده کتاب‌های نگاشته‌شده درباره ری به توصیف و تبیین جغرافیای و تاریخ آن اختصاص دارند. در این میان، کتاب ری باستان نوشته حسین کریمان در دو جلد (۱۳۴۵ و ۱۳۷۱) جامع‌ترین اثر تألیفی درباره ری است. همچنین باستان‌شناسانی مانند شهریار عدل، قدیر افروند، اریخ اشمیت^۳، رابرت کر پورتر^۴ و روکو رانته^۵ نیز در این منطقه به کاوش‌هایی پرداخته‌اند. اما به‌رغم پرشماری پژوهش‌های معطوف به شهر ری، بررسی تعاملات و تأثیرات متقابل راه و شهر مدنظر هیچ‌یک نبوده است. بنابراین پژوهش حاضر، پس از مرور منابع مرتبط، تلاش می‌کند تا خلا دانش در این حوزه را با استفاده از یافته‌های جدیدی درباره ری و راه‌هایش تا حدودی پر کند؛ با توجه به اینکه راه‌های پراهمیتی از شهر ری عبور می‌کرده‌اند و موقعیت جغرافیایی شهر ری در مرکز فلات ایران موقعیتی ویژه به شمار می‌رفته است (تصویر ۱).



تصویر ۱: شهر ری و شبکه راه‌های در گذر از آن (لسترنج ۱۳۳۷)

۱. روش تحقیق

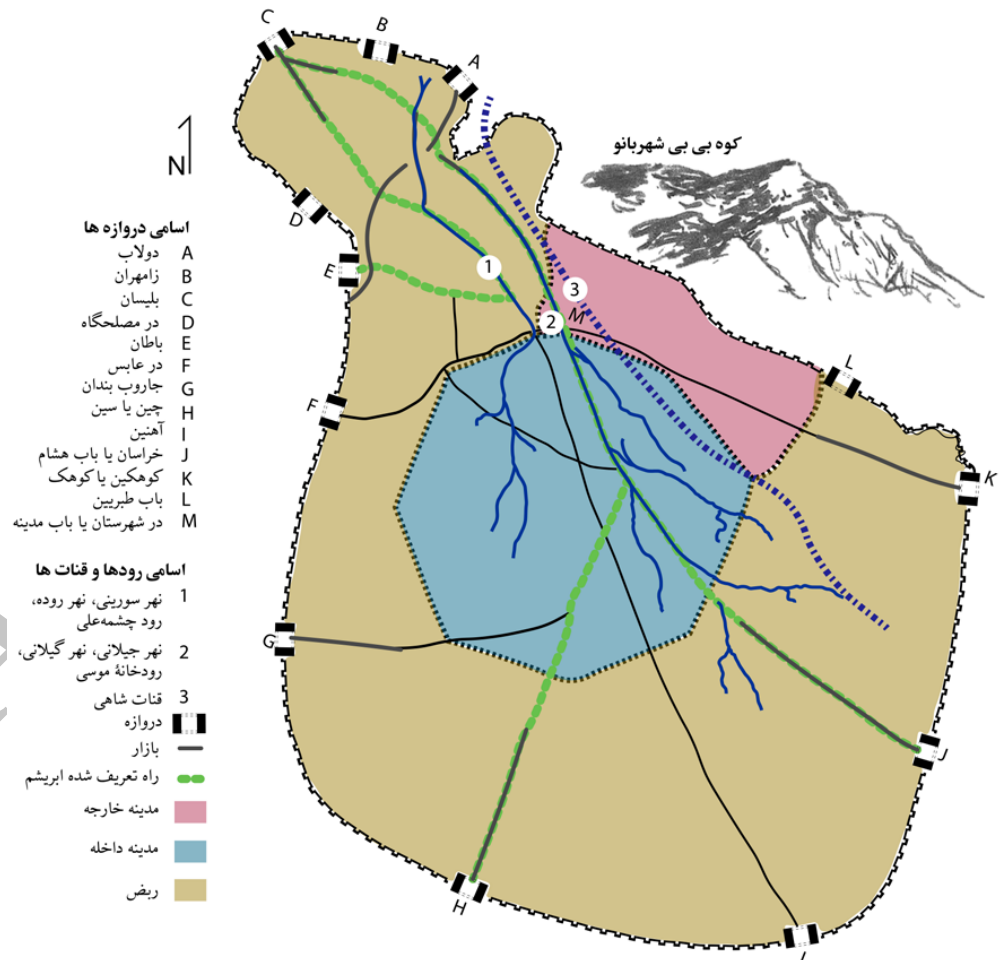
به منظور نیل به هدف این پژوهش با اتخاذ روشی تفسیری تاریخی، نخست کتاب‌شناسی متون تاریخی و معاصر به سه زبان فارسی، انگلیسی و عربی مرتبط با موضوعات این پژوهش، راه‌های ری و شهر ری، استخراج شد. سپس متون تاریخی‌ای که بر شهر ری در سده‌های اول تا هفتم هجری قمری دلالتی داشتند، فهرست و بررسی شدند. با استفاده از پیکره‌های متون تاریخی، ضمن رعایت توالی تاریخی و تقدم و تأخر زمان کتابت، در متون برگزیده تدقیق و سیمای شهری و معماری شهر ری ترسیم شد. اهمیت شناخت فضاها و اندام‌های شهری و ترسیم سیر تحول شهر از منظر معماری و شهرسازی آن در این نکته است که بستر و بنیانی را برای بررسی نسبت راه‌های ری و سازمان فضایی شهر ری فراهم می‌کند. در گام بعدی، با واکاوی و مطالعه تطبیقی متون تاریخی در تطبیق با گزارش‌های باستان‌شناسان و نقشه‌های تاریخی، جلوه‌گاه‌های برهم‌کنش شهر ری و راه‌های آن در سده‌های مزبور، استخراج و چگونگی این اثرگذاری تشریح شد. منابع درجه‌اول کاربردی در این پژوهش، کتاب‌های المسالك و الممالک ابن خردادبه، البلدان یعقوبی، البلدان ابن فقیه، فتوح البلدان بلاذری، احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم مقدسی، تاریخنامه طبری، معجم البلدان یاقوت حموی، آثار البلاد و اخبار العباد قزوینی و تاریخ ابن خلدون^۱ بوده است. در میان منابع درجه‌دوم گزارش‌های باستان‌شناسی همچون قدیر افروند، یحیی کوثری و روکو راتنه و همچنین کتاب ری باستان نوشته تاریخ‌نگار معاصر حسین کریمان، روشنای مسیر پژوهش بوده‌اند. در آخرین قدم بر اساس هرآنچه تاکنون در دست بوده است، شامل داده‌های باستان‌شناسی و متون تاریخی و به مدد نقشه‌های ماهواره‌ای زمین، نقشه‌های پیشین به‌روزرسانی و تصحیح شده و برای جریان ساختاری ارتباط راه و ساختار فضای شهری، شاهدی جدید (شهر ری) ارائه داده شده است.

۲. بازشناسی راه ری و دلایل اهمیت آن

شهر ری در فلات مرکزی ایران و دشت وسیع ری، واقع در دامنه جنوبی رشته‌کوه‌های البرز مرکزی و شمال ناحیه بیابانی کویر لوت، در منطقه وسیع و حاصلخیزی واقع شده است که در منابع عربی از آن با عنوان غنی یاد می‌کنند (راتنه ۲۰۰۸). این شهر در کوهپایه‌های جنوبی البرز قرار دارد و در امتداد این رشته‌کوه‌ها، شمال و شمال شرقی آن، ارتفاعات معروف به چشمه‌علی و بی‌بی‌شهربانو قرار دارند (پازوکی ۱۳۸۸، ۱). همچنین ری را مرکز جبال گفته‌اند که تمام شهرهای واقع در منطقه جبال به شریان اصلی راه ابریشم متصل بوده است (راتنه ۲۰۰۷). از نظر جغرافیایی، ری در موقعیت استراتژیکی میان بین‌النهرین در غرب و خراسان و آسیای میانه در شرق قرار گرفته است. رشته‌کوه‌های البرز حکم دیواره ری را دارد و رشته‌کوه‌های زاگرس از غرب، شرایط دسترسی به تأثیرات اقیانوس هند را فراهم می‌کند (Rante 2015, 6). مکان سکونتگاه ری، چه در دوران باستانی و چه در دوران میانی، برای کنترل روابط و تجارت شرق و غرب، شریان پرتردد ارتباطات موسوم به راه ابریشم، و همچنین راه‌های شمال و جنوب مناسب و در طی قرون چهارراه و کانون مهمی بوده است. همچنین محوطه تبادلات تجاری برای کاروان‌های مسافر از غرب به شرق و برعکس و مسافران جنوب و کرانه‌های خلیج فارس و اقیانوس هند بوده است. بنابراین راه‌های بسیاری در مسیرشان از ری عبور می‌کنند (پیرنیا ۱۳۷۰، ۹۷). این راه‌ها از چندین شاخه تشکیل شده است که اصلی‌ترین آن دو شاخه و با محوری شرقی غربی از دروازه‌های «خراسان»، «بلیسان» و «باطان» شهر ری عبور می‌کرده‌اند. راه سمت دروازه خراسان رو به سوی خراسان و بلاد شرقی و در آخر چین داشت و از دروازه بلیسان رو به سوی شمال غربی و آناتولی و اروپا و سرانجام از دروازه باطان به سمت غرب و بین‌النهرین می‌رفت. همچنین در مرکز شهر راهی با گذر از دروازه چین رو به سوی جنوب می‌گرفت و سمت راه‌های دریایی چین عزیمت می‌کرد.

در خصوص راه ری در متون تاریخی چنین آمده که راهی آسان‌رو و امن و مطمئن بوده است. مقدسی می‌نویسد: «آسان‌ترین و آبادترین راه ایران راه ری است» (مقدسی ۱۳۶۱، ۷۱۸). امنیت راه به‌حدی بوده که امکان قدم‌زدن و تفرج شبانه در آن مهیا بوده است؛ چنان‌که شاعری چنین سروده که «کنون در جاده ری و قزوین راه‌پیمایی در شب،

بس دلکش شده است» (ابن فقیه ۱۳۷۹، ۴۳). واضح است که این احساس آسودگی و امنیت طوری برای مسافران مهیا بوده که می‌توانستند از منظره‌های راه و امکانات مجاور بهره ببرند. همچنین راه ری از شهر پرآب ری گذر کرده است؛ که رودی داشته از سمت شمال غربی شهر به سوی جنوب شرقی آن و در نهایت به سمت خوزستان و «خورهای دلگشا و پرآب» بوده است (مقدسی ۱۳۶۱، ۵۷۴). متون تاریخی از حضور دو رود دیگر خبر داده‌اند: یکی «گیلانی» یا «گیلانی» که احتمالاً از شمال می‌آمده و در ری می‌چرخیده و به جنوب می‌رفته است، و دیگر کاریز «شاهی». اصطخری در مسالک و ممالک گفته است: «کاریزی هست آن را کاریز شاهی خوانند، بر ساربانان گذرد، کاریز دیگر را گیلانی خوانند و گیلانی نیز به کوی ساربانان گذرد» (اصطخری ۲۰۰۴، ۱۷۰) و در جای دیگر می‌نویسد: «قنات نصرآباد و قنات شهی تجری وسطها (المدینه، شارستان)» (همان، ۲۰۸) که منظور گذر این دو قنات از میان شهر و جاری بودنشان در شارستان است. مسیر این آب‌ها نیز در تصویر ۲ مشهود است.



تصویر ۲: دروازه‌ها و شریان‌های آبی شهر ری (کریمان ۱۳۴۵)

تجارت نیز در ری پرسود بوده (مقدسی ۱۳۶۱، ۵۸۲) به قدری که آن را «دروازه تاجران» (ابن فقیه ۱۳۷۹، ۱۰۷) خوانده‌اند. همین دلیل، راه ری را راهی پربازرگان و پرمسافر می‌کرده است. در شهر ری، علاوه بر انجام مرادات و تبادل کالاها، محصولات تولید و صادر می‌شدند که قرارگیری بر سر راه‌های تجاری منجر به ادامه حیات آن‌ها می‌شد. از جمله آن‌ها میوه‌های ری بود که به گواهی جغرافی‌دانان از بهترین میوه‌های جهان اسلام بودند و به مناطق همجوار صادر می‌شدند و در خود ری، بازاری پررونق به نام «دارالبیخ» داشتند (یاقوت حموی ۱۳۸۰، ۳۶۲؛ مقدسی ۱۳۶۱، ۵۱۸؛ ابن خردادبه ۱۳۷۱، ۴؛ یعقوبی ۱۳۵۶، ۵۱). کالاهایی نیز تولید صنعت‌گران ری بودند. آن‌ها صنایعی نظیر شانه و نمکدان و... را از چوب می‌ساختند و به اقصانقاط عالم صادر می‌کردند. همچنین بافندگان ری شهرتی عالم‌گیر داشتند و «پوشاک‌های سپید طرازی و طیلسان‌های سپید سره و جامه‌های منیره» را می‌بافتند و به شرق و غرب جهان می‌فرستادند (ابن فقیه ۱۳۷۹، ۸۶). طبری می‌گوید: «در هر آبادی چیزی هست که در دیگری نیست تا سبب بازرگانی گردد» و آن کالای خاص و بی‌همتای ری را که موجب بازرگانی می‌شود، طیلسان‌های مرغوب ری برمی‌شمرد (طبری ۱۳۶۲، ج. ۴: ۱۸۸).

از این رو درآمد ری آن قدر زیاد بوده است که سالانه عایدی هنگفتی خراج به نزد خلیفه می‌فرستاده است. ابن خلدون خراجی را که در روزگار مأمون عباسی (۱۹۸ تا ۲۱۸ق) ری به دستگاه خلافت پرداخت می‌کرده، و نیز خراج دیگر شهرهای مهم آن زمان را فهرست کرده است. بر مبنای اطلاعات این خراج‌پردازی، شهر ری از شهرهای غنی و تجاری بوده است (ابن خلدون ۱۳۶۳، ۳۴۳). که این‌ها بر درآمدهای بسیار ری در این دوران دلالت می‌کند و رونق راه و ثروت و توانی که برای شهر به ارمغان می‌آورد.

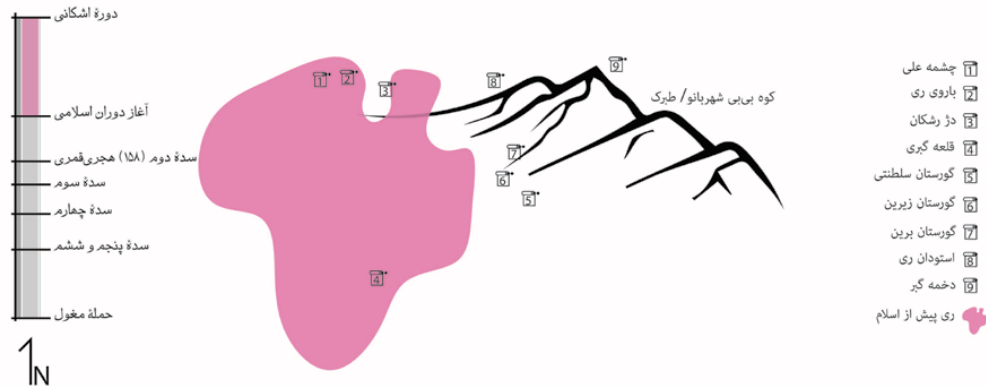
وجه دیگر اهمیت راه ری، در پیوند با جایگاه شهر ری است. ری در مرکزیت و محوریت جهان آن زمان قرار داشته است؛ به تعبیر ابن فقیه، ری شاهراه دنیا است و میانجی خراسان و گرگان و عراق و طبرستان (ابن فقیه ۱۳۷۹، ۱۰۷). تاجرانی که از راه خشکی عازم خلیج فارس می‌شدند، مسیر خود را از شهر ری به سمت جنوب کج می‌کردند؛ تاجرانی که می‌خواستند کالایشان را در یکی از بندرهای دریای خزر بفروشند، از ری عبور می‌کردند؛ بازرگانانی که از شرق دور عازم اروپا بوده‌اند، در ری به تجدید قوا می‌پرداختند و به همین ترتیب، هر که از هر بخشی در جهان اسلام یا سرزمین‌های اروپایی یا شرقی دور، عازم ناحیتی در ایران یا جای دیگری بوده است، محتمل بوده که گذرش به نوعی به ری بیفتد. به جز سفرهای تجاری که راه ری را به واسطه آسانی و پرابی و امنیت ری، و همچنین به دلیل موقعیت مکانی منحصر به فرد خود ری پراهمیت می‌کرده است، ری مقصدی مذهبی و نیز مسیری مذهبی هم قلمداد می‌شده و به ویژه برای شیعیان اهمیتی بسیار داشته است. از یک سو ری مرقد عبدالعظیم و زیستگاه صاحب بن عباد بوده و از دیگر سوی هم مسافران مکه که از خراسان و نواحی شرقی رهسپار می‌شدند (ابن خردادبه ۱۳۷۱، ۴) و هم مسافران شیعه مشهدالرضا که از نجف و کربلا و... عازم می‌شدند، ناگزیر از ری می‌گذشته‌اند.

۳. بازشناسی سیمای شهری و بازترسیم سیر تحول شهر ری

در این بخش از مقاله، به هدف ایجاد بستری برای بررسی برهم‌کنش شهر ری و راه‌هایش، سازمان فضایی شهر ری استخراج و مورد واکاوی قرار می‌گیرد؛ زیرا تا تصویری از شهر در اختیار نباشد، امکان استنتاج چگونگی اثرگذاری راه بر فضاهای شهری میسر نمی‌شود. از این رو، متون تاریخی و اسناد باستان‌شناسی با هدف بازشناختن چهره شهر و تغییرات معماری بافت شهر، مورد خوانش قرار می‌گیرد. دوره مورد نظر پژوهش حاضر، هفت قرن نخست اسلامی است، با این حال در بررسی متون تاریخی از این بازه زمانی فراتر رفته و در اوضاع شهر پیشاسلامی نیز تدقیق شده است؛ زیرا پیشامدهای رخ داده در آغاز این بازه، منفصل از دوره پیشین نیست.

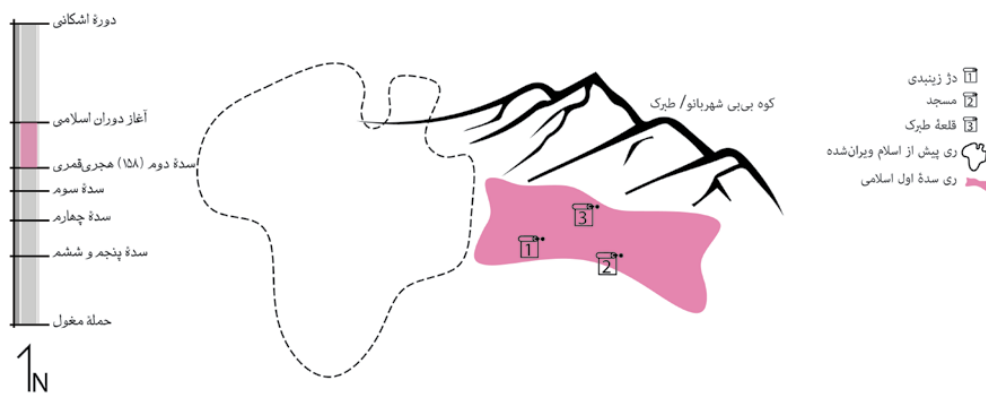
الف. پیش از اسلام: روایت‌های موجود از مکان نخستین شهر ری اندکی متفاوت است،^{۱۱} با وجود این از چندین قرن پیش از اسلام، دست‌کم از دوره اشکانی، شهر ری حدوداً در موقعیت کنونی خود، یعنی حوالی غرب کوه طبرک یا همان کوه بی‌بی شهربانوی فعلی، واقع بوده است؛ زیرا از آثار پیشاسلامی ری بقایایی همچون «دژ رشکان»،

«قلعه گبری» و «استودان‌ها» در همین محدوده بر جای مانده‌اند (تصویر ۳). بر مبنای شواهد، ری پیش از اسلام شهری ثروتمند و پررونق بوده است و به گواهی متون، غنیمت‌های ری چنان انبوه بوده است که آن را با غنایم مدائن قیاس کرده‌اند (ابن خلدون ۱۳۶۳، ۵۴۵)؛ همچنین انبوه گنج‌ها و نگین‌های یاقوت و دیگر جواهرات تا مدت‌ها بعد از فتح شهر ری، از میان ویرانه‌ها یافت می‌شده است (یاقوت حموی ۱۳۸۰، ج ۲، ۵۹۹؛ قزوینی ۱۳۷۳، ۴۴۳).



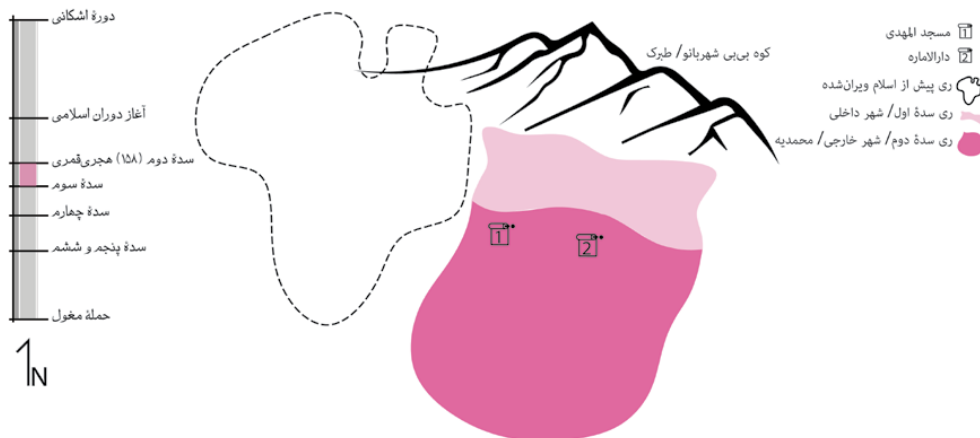
تصویر ۳: موقعیت حدودی شهر ری و اندام‌هایش در دوران پیش از اسلام (کریمان ۱۳۴۵؛ یاقوت حموی ۱۹۹۵؛ قزوینی ۱۳۷۳؛ افروند و پوربخشنده ۱۳۸۱؛ کوثری ۱۳۷۵)

ب. سده اول هجری: شهر ری به تعبیری در سال هجدهم هجری قمری (طبری ۱۳۶۲، ۱۹۷۰) و به تعبیر دیگری در سال بیست‌ویکم (ابن اثیر ۱۳۷۱، ۳۴) یا بیست‌وچهارم هجری قمری (طبری ۱۳۶۲، ۱۹۷۳) به دست مسلمانان افتاد. سردار فاتح عرب دستور تخریب ری برین (ری پیش‌اسلامی در غرب کوه طبرک) را داد (ابن خلدون ۱۳۶۳، ۵۴۶؛ طبری ۱۳۶۲، ۱۹۷۵) و در ادامه ساخت شهری نو در جنوب کوه طبرک را همان طور که در تصویر ۴ دیده می‌شود، اراده کرد (یعقوبی ۱۳۵۶، ۵۱). مهم‌ترین دژ شهر در این روزگار «دژ زینبیدی» بود که عمال مسلمان در آن ساکن شده بودند و در مسجدی ساخته‌شده در جوار دژ نماز می‌خواندند (بلاذری ۱۳۳۷، ۴۴۸).



تصویر ۴: موقعیت حدودی شهر ری و اندام‌هایش از آغاز اسلام تا سال ۱۵۸ق (کریمان ۱۳۴۵؛ بلاذری ۱۳۳۷؛ یعقوبی ۱۳۵۶؛ افروند و پوربخشنده ۱۳۸۱)

ج. سده دوم هجری: خلیفه المهدی در سال ۱۵۸ق در شهر ری ساکن شد. او دستور داد باروی شهر تجدید و خندق حفر شود؛ سپس دژ زینبیدی را مرمت کرد و خود در همان دژ ساکن شد (ابن فقیه ۱۳۷۹، ۱۰۶). المهدی دستور به ساخت دارالاماره و مسجدجامع در پایین دژ زینبیدی را داد (بلاذری ۱۳۳۷، ۴۴۶) به نحوی که دژ بر هر دو بنا مشرف باشد (ابن فقیه ۱۳۷۹، ۱۰۶). این بناها در کنار بزرگ‌ترین خیابان ری، «خیابان سُر» ساخته شدند؛ خیابانی که شهرتی عالمگیر داشت (همان، ۱۱۰). او این مجموعه شهری را «محمدیه» نام گذارد (تصویر ۵) حال آنکه مردم بخش داخلی محمدیه را که درون خندق قرار داشت، «شهر داخلی» و بخش محصور و درون باروی شهر را «شهر خارجی» می‌خواندند (ابن فقیه ۱۴۱۶، ۵۳۷).



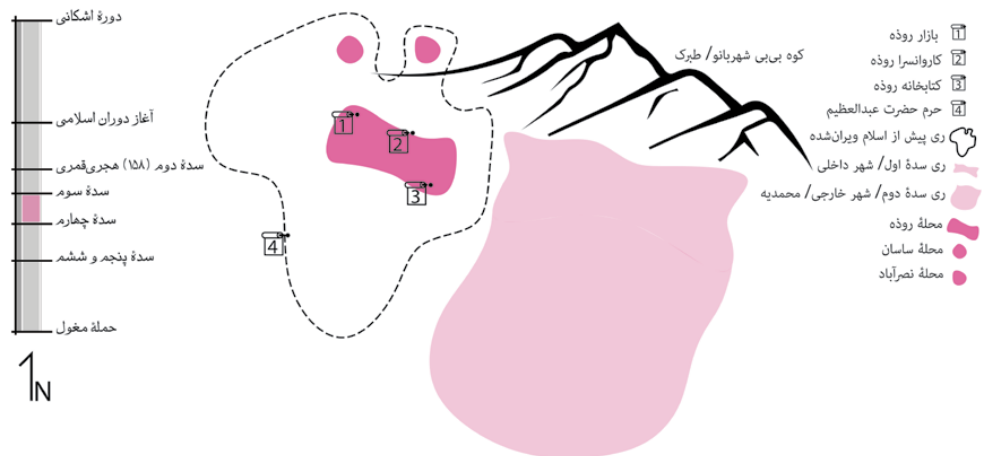
تصویر ۵: موقعیت حدودی شهر ری و اندام‌هایش در سده دوم اسلامی (کریمان ۱۳۴۵؛ بلاذری ۱۳۳۷؛ یعقوبی ۱۳۵۶؛ افروند و پوربخشنده ۱۳۸۱؛ کوثری ۱۳۷۵)

ساخت مسجدجامع به دستور المهدی و نیز ساخت دارالاماره نشان از واقعیتی درخور توجه می‌دهند: مردم شهر ری از حدود نیمه سده دوم هجری قمری اسلام را پذیرفته بودند و جمعیت مسلمانان شهر تا به آنجا زیاد شده بود که ساخت و حضور مسجدجامع را توجیه می‌کرد. از دیگر سوی از شورش‌های پیاپی مردم ری که در آغاز فتح ری به کزات رخ می‌داد (بلاذری ۱۳۳۷، ۴۴۸)، دیگر خبری نبود و شهر به ثبات و آرامش رسیده بود. در نتیجه از همین زمان (اواخر سده دوم هجری قمری) است که شهر ری آرام‌آرام به شکوه و ثروت و رونقی رسید که تا دو سده بعد پابرجا ماند.

د. سده سوم هجری: ری از اواخر سده دوم شهری بزرگ، پرشهرت و پرثروت شده بود؛ از میان خیابان‌های شهر رونق و شهرت دو خیابان از همه بیشتر بود: سُر و ساربان. از خلیفه عباسی هارون‌الرشید چنین نقل کرده‌اند که «دنیا چهار جای است، [رقه و دمشق و سمرقند] و ری و در همه اینجاها، زیباتر از ساربان ندیده‌ام. آن خیابانی است در ری، میان آن نهری است و دو سوی آن را درختانی پوشانده است پیوسته و درهم و در میان آن‌ها بازار است» (ابن فقیه ۱۳۷۹، ۱۱۲). خیابان سُر از بخش حکومتی شهر گذر می‌کرد و در همه سویش درخت و جویبار قرار داشت و همچنین خیابان ساربان را از زیباترین خیابان‌های جهان می‌دانستند؛ خیابانی که نهری از میان آن می‌گذشت و بازارها و درختان، زینت‌بخش منظر و فضای آن بودند. دیگر خیابان مهم ری در این دوره خیابانی بود که از «مصلی» تا «دشت ازدان» در شرق ری کشیده شده بود (همان، ۱۱۰).

به نظر می‌رسد ری در این سده گسترش بسیاری یافته بود. با تطبیق روایتی درباره وفات یکی از صحابه‌های

پیامبر(ص) با گزارشی از یکی از مورخان سده‌های بعدی، فهم گسترش و رشد شهر از اواخر سده دوم به بعد ممکن می‌شود. در باب یکی از صحابه پیامبر (عمرو بن معدی کرب، درگذشته ۷۸ق) گفته‌اند که چون از ری خارج شد، در «روژه» بمرد (بلاذری ۱۳۳۷، ۴۵۰). این روایت مبین این نکته است که روژه ناحیتی در جوار و خارج از ری بوده است. اما گزارش‌های تاریخی نشان می‌دهند که روژه در سده سوم هجری قمری، نه فقط خارج از شهر نبود، بلکه از محله‌های بسیار پررونق و آباد شهر ری به شمار می‌رفت (تصویر ۶) که کتابخانه بزرگ صاحب بن عباد (درگذشته ۳۸۶ق) و کاروانسراها و بازارهای متعددی در آن قرار داشت (مقدسی ۱۳۶۱، ۵۸۲). به این‌ها جاذبه‌های طبیعی روژه همچون تپه‌ها و منظرهای زیبا را نیز می‌توان افزود (ابن فقیه ۱۳۷۹، ۱۱۰). علاوه بر روژه، ذکر متون تاریخی از محله‌هایی جدید همچون ساسان و نصرآباد در سمت غربی کوه طبرک نیز گواهی بر گسترش شهر است (Rante 2015, 130). بنابراین در سده سوم، ری شهری به مراتب بزرگ‌تر و پررونق‌تر از قبل شده بود.



تصویر ۶: موقعیت حدودی شهر ری و اندام‌هایش در سده سوم (کریمان ۱۳۴۵؛ ابن فقیه ۱۳۷۹، بلاذری ۱۳۳۷؛ افروند و فروبخشنده ۱۳۸۱؛ کوثری ۱۳۷۵؛ Rante 2015)

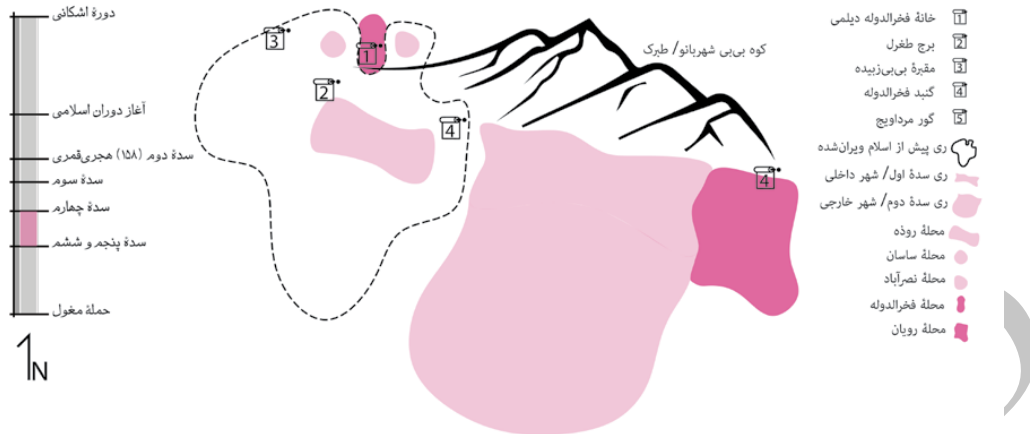
مطالعات معمارانه ایران

دو فصلنامه معماری ایرانی
شماره ۱۴ - پاییز و زمستان ۹۷

۸۷

هـ سده چهارم هجری: در سده چهارم هم روند گسترش شهر همچنان ادامه داشت. چنان‌که فخرالدوله دیلمی سکونت در قلاع جنوبی کوه طبرک را نپسندید و در عوض، محله فخرآباد و کاخی در نزدیکی چشمه‌علی و غرب کوه طبرک بر پا کرد (یاقوت حموی ۱۹۹۵، ۸۵۵). همچنین زیاریان در شمال شرق شهر ساکن شدند و مدفن مرداویج را هم در همان بخش ساختند (تصویر ۷). در کنار این روند روبه‌رشد ابعاد شهر، اوضاع شهر نیز نسبتاً بسامان بود و شهر «کاروانسراهی خوب، گرمابه‌های پاکیزه و خوراک‌های خوشمزه» داشت (مقدسی ۱۳۶۱، ۵۸۲). تجارت قوام یافته بود و ذکر بازار میوه‌فروشان یا دارالبطیخ ری بر سر خیابان بزرگ ساربان (همان، ۵۸۳) و کیفیت میوه‌های ری و صادرات آن به اطراف مانند قزوین (قزوینی ۱۳۷۳، ۴۴۳) در متون تاریخی مشاهده می‌شود. جز اینکه شهر ری فضایی برای مراوده تجاری و خریدوفروش کالاها بود، بعضی محصولات را هم تولید می‌کرد؛ از جمله «ققاع» و «پارچه» که به بلاد مختلف صادر می‌شد (مقدسی ۱۳۶۱، ۵۸۲).

و. سده پنجم و ششم هجری: در اوایل سده پنجم سلطان محمود غزنوی به ری تاخت و آن را فتح کرد؛ جز غنایم بسیار، سربازان غز بعضی از نقاط ری را تاراج و دو سه روستای قرارگرفته در راه ری را نیز ویران کردند (طبری ۱۳۶۲، ج. ۳: ۵۴۲). جنگ‌های بوییان با سلاجقه نیز ویرانی به بار آورد (ابن خلدون ۱۳۶۳، ج. ۳: ۵۵۵؛ ابن اثیر ۱۳۷۱،



تصویر ۷: موقعیت حدودی شهر ری و اندام‌هایش در سده چهارم (کریمان ۱۳۴۵؛ یاقوت حموی ۱۹۹۵؛ مقدسی ۱۳۶۱؛ افروند و فروبخشنده ۱۳۸۱؛ کوثری ۱۳۷۵)

ج. ۲۲: ۱۰۰) و به تدریج شهر را از رمق انداخت. البته شهر هنوز ثروتمند بود؛ زیرا آنچه چند دهه بعد سلجوقیان از ری به غنیمت گرفتند نیز بسیار و بی حساب بود. اما به تدریج اختلافات درون‌شهری در ری اوج گرفت؛ چنان که مقدسی گزارش داده است پیش‌نمازان مسجد جامع شهر در ستیز با یکدیگر بودند؛ آشوب در شهر بسیار شده بود و «دل‌های مردمان از یکدیگر سیاه و خیانت و فریب‌کاری بسیار»، ارزش مادیات چنان در ری گزافه شده که «بالاترین مقام خدایی را» داشت (مقدسی ۱۳۶۱، ۵۸۳).

به نظر می‌رسد مقدمه‌های ویرانی ری، حتی پیش از حمله مغول، از اواخر سده چهارم هجری نهاده شد. افزایش اختلافات مذهبی مردم را به جان هم انداخت و امنیت را از شهر دور کرد؛ شهر تجاری‌ای که به واسطه بازارها و مسافران و بازرگانانش رونق داشت، به تدریج به سوی فضای پرکینه و ناامنی می‌رفت که حتی برای خود مردم ری نیز پرخطر بود. مقدسی (در گذشته ۳۸۱ ق) خبر از این درگیری‌های مذهبی در اواخر سده چهارم می‌دهد و می‌نویسد: «آشوب بسیار و دل‌ها سنگین گروه‌ها پرخاشگر، پیش‌نمازان جامع در ستیز با یکدیگرند. روزی از آن حنفیان و روز دگر از آن شافعیان است» (مقدسی ۱۳۶۱، ۵۸۳). اما این اختلاف‌نظرها به‌زودی چنان عمقی گرفت که دیگر تقسیم‌روانیه مسجد جامع کافی نبود و جنگ و تباهی برای شهر به بار آورد. ویرانی‌ها و حمله‌ها آن قدر در ری زیاد شد که گروهی از مردم، ناگزیر، خانه خود را در زیر زمین ساختند: «و خانه‌های ری کلاً زیر زمین باشد زیرا وقتی که عبور لشکر از آن ولایت شود و دشمن تاخت کند، خشک و ترش را بسوزاند [...] پس ناچار، اهل ری خانه‌ها را زیر زمین ساخته‌اند، و درهای خانه‌ها را تنگ و تاریک نموده‌اند» (قزوینی ۱۳۷۳، ۴۴۳). ری که تا یکی دو سده پیش، به گرمابه‌های پاکیزه شهره بود، در این سده شهری آلوده قلمداد می‌شد که آب آشامیدنی شهر در آمیخته با فاضلاب آن بود (همان). یاقوت می‌گوید: «من خانه‌های ایشان را دیدم که در زیر زمین ساخته بودند و با راه‌های زیرزمینی و تاریک به یکدیگر می‌پیوست و رفتن در آن‌ها بسیار دشوار بود و این به سبب یورش‌های پی‌درپی دشمنان بر ایشان بود. و اگر ساختمان‌های ایشان در زیر زمین نبود کسی در آنجا زنده نمی‌ماند» (یاقوت حموی ۱۳۸۰، ۵۹۸).

گزارش‌های باستان‌شناسی مربوط به این دوره نیز خبر از ویرانی و تباهی ری می‌دهند. با توجه به گزارش‌های باستان‌شناسی، تولیدات و صادرات سفال ری و اوضاع بسامان آن از اواخر قرن پنجم رفته‌رفته از رونق افتاد و این کاهش مداوم سفال‌گری احتمالاً حاکی از خالی از سکنه شدن شهر است؛ ری نقش سیاسی‌اش در جبال ایران را ابتدا به اصفهان و سپس به خراسان سپرد (Rante 2015, 136). آنچه از ری مانده بود هم متعاقب حمله مغول ویران شد و سپس تا سده‌ها بعد اثر چندانی از ری در متون تاریخی به چشم نمی‌خورد.

۴. تحلیلی بر نسبت ارتباطی راه‌ها و سازمان‌دهی فضایی شهر

حال که با بررسی متون تاریخی و به مدد کاوش‌های باستان‌شناسان، چهره شهر ری در گذر دوران، اوج و حضيض آن و عواملی که مسبب پویایی، خمودگی و فقر و ثروت آن بوده‌اند به دست آمد، می‌توان به این پرسش پرداخت که راه‌های عبوری از شهر ری چگونه نسبتی با سازمان‌دهی فضایی شهر، تحول کالبدی و نظام شهری آن داشته‌اند؟ البته سازمان‌دهی فضایی شهر ری چونان هر شهر دیگری از راه‌ها متأثر است. در واقع شبکه دسترسی‌های هر شهر، چه آن راه‌هایی که محله‌ها و بناهای درون شهری را به هم متصل می‌کند، چه آن راه‌هایی که موجب پیوند شهر با دیگر شهرها و سرزمین‌های پیرامونی‌اش می‌شود، اثری بسیار چشمگیر در شکل‌دهی به ساختار و جای‌دهی عناصر شهری دارند. اما این بخش از جستار فعلی در پی دستیابی به جلوه‌گاه‌های برهم‌کنش راه‌های ری و سازمان‌دهی فضاهای شهر ری است و نشان می‌دهد که راه‌های ری چگونه رونق شهر ری را تقویت کرده‌اند و شهر ری چگونه بر امنیت راه‌ها اثر گذاشته و از روابط تجاری برآمده از آن‌ها اثر گرفته است.

۱.۴. نگهداری و ارتقای زیرساخت‌های شهری

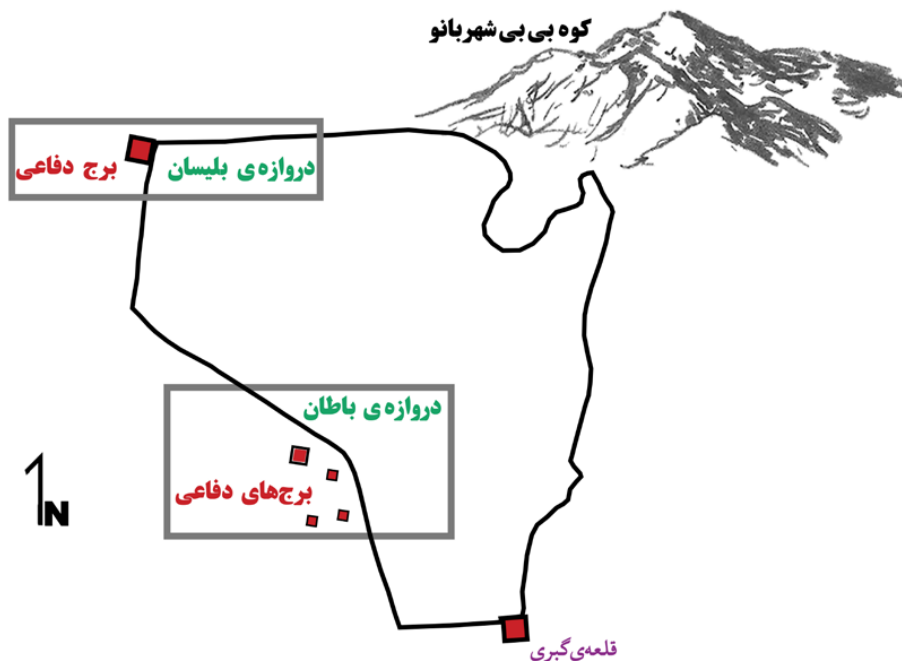
از شاخص‌ترین گواهی‌های متون تاریخی درباره شهر ری و مردمانش، ثروت بسیار شهر ری و مردمانش است؛ چنان‌که هر بار شهر مورد غارت قرار می‌گرفت، خزانه غنی و گنجینه‌های موجود در دارالاماره ری موجب شگفتی غارت‌کنندگان می‌شد. اهمیت این موضوع در این امر است که به‌رغم تعدد این غارت‌ها، شهر در سده‌های نخستین اسلامی و لاقلاً تا سده پنجم، همواره ثروتمند بوده و همواره از پس بازسازی سریع خود برآمده است؛ چنان‌که گفته‌اند «ری بارها خراب شده و باز، آبادی یافته» (قزوینی ۱۳۷۳، ۴۴۳). تاخت‌وتازهای رخ داده در ری شامل حمله اعراب و ایرانی شهر پیشااسلامی، جنگ‌های آل بویه، حمله غزها، حمله اعراب و... بوده است که حوادث طبیعی همچون سیل و زلزله را نیز باید به این فهرست افزود. البته در ثروتمندی ری عوامل متعددی مؤثر بوده‌اند که پیش‌تر اکثر آن‌ها برشمرده شدند، با این‌همه بی‌تردید یکی از این عوامل مؤثر، رونق راه‌های ری و کیفیت تأسیسات آن بوده که اثری قابل توجهی در ثروت شهر داشته‌اند و خسارت‌های ناشی از هر حادثه را در مدت کوتاهی جبران کرده و شهر را به سیاق سابقش بازگردانده است.

دیگر اینکه ساخت‌وساز تجهیزات شهری یا محله‌های نو در مدتی کوتاه میسر شده است؛ همان‌طور که شاه دیلمی^{۱۲} در مدت کوتاهی، یک محله کامل با همه تجهیزات مورد نیازش را در شرق شهر ری ساخت. شاهدهایی از این‌قرار بر نقش درآمدهای انبوه شهر ری را که بخشی از آن بر اثر قرارگیری بر سر راه‌های تجاری بوده است، نشان می‌دهند. پولی که از مبادلات تجاری عاید شهر می‌شد، امکانات و زیرساخت‌های شهری را نیز سالم و اثرگذار نگاه می‌داشت و صرف ساخت و توسعه کاروانسراها و گرمابه‌ها، نگهداری راه‌ها، حفظ امنیت راه‌ها و رونق بخشی به مبادلات می‌شد. دوسویگی و چرخه اثر راه و شهر و برهم‌کنششان را این‌چنین می‌توان اظهار کرد: رونق راه‌ها توان اقتصادی شهر را تقویت می‌کرد و توان اقتصادی شهر موجب ساخت و نگهداری امکانات و زیرساخت‌هایی می‌شد که آن‌ها متقابلاً به آبادانی راه‌ها کمک می‌رساند. بنابراین نخستین جلوه‌گاه‌های برهم‌کنش راه و شهر (تصویر ۹) را می‌توان قوت اقتصاد شهری و تأثیر آن در توسعه زیرساخت‌های بازرگانی و شهری دانست.

۲.۴. مکان‌یابی تأسیسات امنیتی شهری

رونق شهر و راه الزام امنیت را می‌طلبد و با آنکه چنین جریانی در همه شهرها صدق می‌کند، نمونه ری به‌شکلی ویژه درخور توجه است؛ زیرا به‌محض کم‌شدن امنیت این شهر تجاری، چنان‌که پیش‌تر نشان داده شد، همه تأسیسات و تسهیلات و بازارها و راه‌ها از میان می‌روند و شهر دیگر نمی‌تواند به وضع پررونق ثابت برگردد. بنابراین مادامی که کارگزاران شهری این امنیت را برقرار می‌کردند، رونق ری حفظ می‌شد. برای مثال «دروازه باطن»، که مدخل ورودی و خروجی تجار و کالاهایشان بوده دقیقاً بر سر راه شرقی غربی ری، از شاخه‌های مهم راه‌های موسوم شده به ابریشم قرار داشت؛ آن هم شاخه بسیار مهمی از راه که پس از ری به همدان می‌رسیده در ادامه، عازم عراق بوده است. «دروازه بلیسان» نیز راه ورود و خروج شاخه رو به سوی شمال غرب و به طرف تبریز و در ادامه اروپا بوده

است. ۱۳ از آنجایی که این راه‌ها و دروازه‌ها مسیر تردد بیگانگان بوده است، در سمت بیرونی این دروازه دژ و برج‌های معتبر و مؤثری ساخته بودند تا نگهبان و حافظ راه منتهی به شهر باشد (تصویر ۸). علاوه بر دروازه‌ها، محله روده که بازارهای بسیار داشته است و محل برخورد بازارها با هم بوده دژی منحصر به خود داشته است (مقدسی ۱۳۶۱، ۵۸۲). دژی که در کنار کارکردهای متنوع خود، ضامن امنیت بازار و بازرگانان بازاری هم بوده است. قلعه گبری نیز در مسیر ورود و خروج راه‌های تجاری جنوبی از منظر دفاعی و دیدبانی راه‌ها و بازارها ایفای نقش می‌کرد. از این رو امنیت راه‌های منتهی به ری در نسبتی اندیشیده با بازارها و راه‌های پیرامونی بوده است؛ حتی اگر این امر، از امور ساختاری هر شهر باشد، آنچه با خواست پژوهش فعلی سازگار است، تمرکز تأسیسات دفاعی در جوار دروازه‌هایی است که مسیر راه‌های تجاری است. همچنین تمرکز فعالیت‌های تجاری شهر ری، در گوشه شمال غربی شهر است؛ بر اساس بررسی نقشه‌های تاریخی، تمرکز تأسیسات دفاعی نیز دقیقاً در همین بخش است. این موارد همگی موجب می‌شود مسافران و تاجران بیشتری آن راه و آن بخش از شهر را برای اهداف تجاری خود برگزینند. به این ترتیب دیگر جلوه‌گاه اثرگذاری شهر و راه بر هم (تصویر ۹) را می‌شود هم‌نشینی و ارتباط تأسیسات امنیتی و شاخه‌های اصلی راه در نظر گرفت.



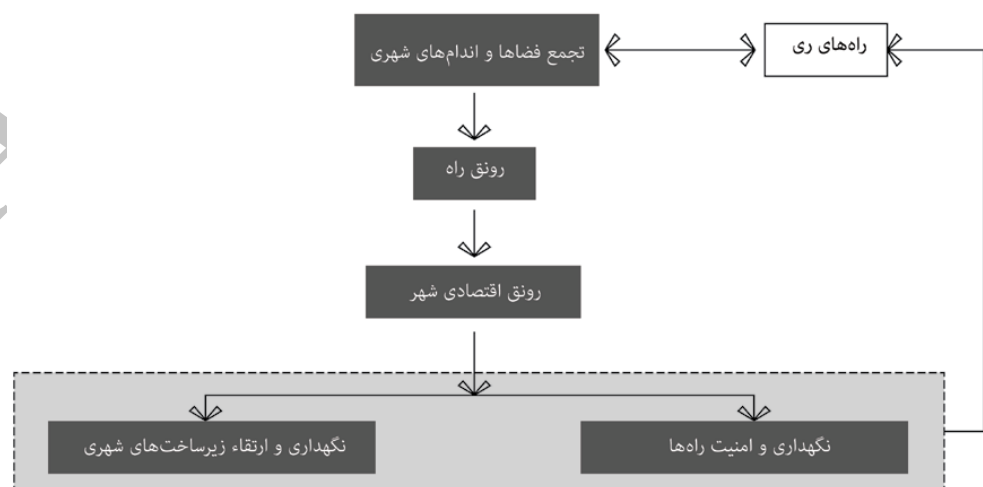
تصویر ۸: دروازه‌ها و برج‌های اطرافشان در نقش تمهیدات دفاعی در اطرافش (کریمان ۱۳۴۵؛ به نقل از پورتر)

۳.۴. تمرکز فضاهای اصلی شهری و کاربری‌های عمومی

راه‌های تجاری شهر ری در ضلع شمال غربی شهر متمرکز بوده‌اند؛ تمرکز تأسیسات رفاهی و شهری نیز در همین ناحیه بوده است. این بخش از شهر پذیرای بخش‌های اصلی بازارهای «ساربان» و «روده»، «دروازه باطن» و «بلیسان»، و نیز محل تلاقی شماری از بازارهای مهم شهر ری بوده است. برای مثال در «روده» ابنیه تجاری بسیار بوده و خیابان عریض آن، مشتمل بر کاروانسراها و حجره‌ها و خانه‌ها و بازارها و... بوده است (ابن حوقل ۱۹۳۸، ۳۲۱؛ اصطخری ۲۰۰۴، ۱۲۲).

فارغ از کمیّت تأسیسات شهری، شرح کیفیت آن‌ها نیز در متون آمده است. ری شهری که «کاروانسراهایش زیبا، مجهز به وسایل کامل، خوش و مرفه» بوده است و بازارهایی دلگشا و گرمابه‌هایی پاکیزه و خوراک‌هایی خوشمزه داشته است. خیابان‌ها و بازارهای ری را به بهشت‌هایی تشبیه کرده‌اند که هر بوستان و میدانی را پوشانده است (ابن فقیه ۱۳۷۹، ۱۰۸-۱۱۱). تسهیلات و تأسیسات شهری هرچه سازمان‌دیده‌تر باشد تجارت و بازرگانی پررونق‌تر است. حتی شماری از دیگر بناهای عمومی و فضاهای تجاری که در بخش شمال غربی شهر قرار ندارند اما بنا به اهمیتشان، ذکری از آن‌ها در متون تاریخی شده است، در جوار راه‌های اصلی قرار دارند. برای مثال در ورودی دروازه خراسان، مسجدی به نام حنظله ساخته بودند (یاقوت حموی ۱۳۸۰، ج. ۲: ۳۴۸) یا در مرکز ری، که محل تقاطع راه اصلی موسوم به ابریشم و راه جنوبی آن است مسجدجامع المهدی وجود داشته است یا میدان بطیخ، که میوه‌هایش را یکی از بهترین میوه‌هایی می‌دانستند که در کل جهان اسلام تولید و فروخته می‌شود (ابن فقیه ۱۳۷۹، ۲۶) و در جنب خیابان سُر قرار داشته است. چنین است که قرابت مکانی تمرکز راه‌ها و تأسیسات شهری از موارد پراهمیت ارتباط راه‌ها و سازمان‌دهی فضای شهری است و این قرابت برای هر دوی شهر و راه رونق‌افزا بوده است.

همچنین شعبه‌ای از این راه از دروازه‌ای در شهر ری به نام دروازه چین به سوی اصفهان و شیراز می‌رفت. شاهراه خراسان مستقیماً از مدفن حضرت عبدالعظیم به ری و از آنجا به ورامین می‌رفت، درحالی‌که شعبه دیگر از سمت راست به جنوب امتداد می‌یافت و از سگزآباد و ساوه می‌گذشت و به اصفهان می‌رفت. ایجاد و نام‌گذاری دروازه‌ای به نام «باب چین» که مختص چرخش مسیر راه موسوم به ابریشم بوده، دالی بر انطباق توسعه امکانات شهر با مسیر راه‌هاست. در نهایت، نه فقط تأسیسات و تسهیلات رفاهی و اقتصادی، بلکه بسیاری از عناصر معماری پراهمیت شهر ری و شاخه‌های اصلی راه‌های آن در جوار هم نشسته‌اند.^{۱۴} قطب اقتصادی شهر، یعنی بازارها در مسیر راه‌ها و دروازه‌های ورودی و خروجی شمال غربی (بازار دهک نو، چهاربازار، بازار بلیسان، بازار روده، بازار سرابانان، بازار جاروبندان، بازار چین یا سین، بازار آهنین و بازار کوهکین) متمرکز بوده است. ابنیه نظامی دفاعی همانند قلعه‌ها و دژها و برج‌های دیدبانی و نیز ساختمان‌های اداری نظیر دارالاماره نیز در همین بخش از شهر قرار گرفته بودند: برج طغرل، قلعه گبری، قلعه کاسنی، قلعه طبرک و دیگر برج‌های دیدبانی^{۱۵} (تصویر ۹). به این ترتیب ساختار شهر و راه در چرخه تعاملی اسباب رونق یکدیگر را فراهم می‌آوردند.



تصویر ۹: نسبت راه‌های ری و سازمان‌دهی فضایی شهر

در گام نهایی این پژوهش، پس از مطالعه و تحلیل متون تاریخی و بررسی اسناد کاوش‌های باستان‌شناسی که دستاوردش حصول جلوه‌گاه‌های ارتباط و اثرگذاری متقابل راه‌برشم و شهر ری بوده است، داده‌های جدیدتر بر آخرین نقشه ترسیم‌شده از ری، نقشه کریمان، پیاده شده‌اند؛ داده‌هایی که برآمده از کاوش‌های باستان‌شناسی که پس سال ۱۳۴۵، تاریخ انتشار نقشه کریمان، انجام پذیرفته‌اند و تدقیق در گزارش‌های جغرافی‌نویسان و تاریخ‌نویسان بوده‌اند. نخست نقشه کریمان بر نقشه ماهواره‌ای زمین منطبق شد که در فرایند هم‌پوش کردن نقشه پیشین بر نقشه ماهواره‌ای زمین خطای انحرافی نقشه سابق به شرق نمایان شد. بنابراین در این جستار، برای همه نقشه‌ها منطبق با نقشه ماهواره‌ای زمین و اصلاح شده است.

افزوده دیگر این پژوهش، راهی است که در کتاب یاقوت حموی به آن اشاره شده، اما در نقشه‌ای رسم‌شده از ری تا پیش از این، اثری از آن نیست. طبق گزارش حموی، چنانچه مسافری عزم خراسان می‌کرده، کوه بزرگ ری یا همان کوه طبرک بر سمت چپ او و قلعه طبرک بر سمت راست آن واقع بوده است: «قلعة علی رأس جبیل بقرب مدینة الری علی یمین القاصد الی خراسان و عن یساره جبل الری الأعظم» (یاقوت حموی ۱۹۹۵، ۱۶). از این نوشته می‌توان گمان برد که در جوار قلعه و مابین کوه و قلعه راهی بوده است که اگر موقعیت کوه طبرک و قلعه آن و نیز دروازه‌های محتمل در دو سر چنین راهی را در نظر بگیریم، راه مزبور تقریباً همان راهی می‌شود که در نقشه ارائه شده است.^{۱۶} در نهایت هر آنچه در دهه‌های اخیر از کاوش‌های باستان‌شناسی در ری کشف شده است، از قبیل دخمه‌گیرها، گورستان سلطنتی، استودان‌های ری، گورستان برین و زیرین، به نقشه تولیدی اضافه شده است (تصویر ۱۰).

نتیجه

شهرها از عوامل متعددی متأثر بوده‌اند که اوج و افول هر شهر را آن مؤلفه‌ها تعیین می‌کرده‌اند. کیفیت شبکه راه‌های منتهی به شهر، رونق بازارها، و اهمیت تجاری، سیاسی و مذهبی شهرها از جمله این عوامل است. در این جستار، یکی از شهرهای مهم و غنی جهان اسلام در دوران متقدم و میانی، شهر ری، بررسی شد تا تأثیر بعضی از این عوامل و به‌خصوص راه‌های پراعتبار و پرشهرتی که از آن گذر کرده‌اند بررسی شود. اما مؤلفه‌های مهم دیگری نیز اثرگذار بوده‌اند که به موقعیت ویژه شهر ری در سده‌های یکم تا پنجم هجری قمری منجر شد و با افول آن مؤلفه‌ها، شهر ری نیز از رونق می‌افتد و تا سده‌ها بعد اثری از آن در متون تاریخی به چشم نمی‌خورد.

به نظر می‌رسد رونق مضاعف راه‌های ری پنج عامل اصلی داشته که بعضی از آن‌ها ویژه شهر ری است؛ چنان که متون تاریخی گواهی می‌دهند امنیت راه ری، پرابی نسبی راه ری و شهر ری، خوش‌مسیری و آسانی راه ری، مرکزیت شهر ری از منظر تجاری و محوریت شهر ری در سفرهای زیارتی از مهم‌ترین این عوامل بوده است. به‌ویژه اینکه ری نه‌فقط مقصدی مناسب برای مبادله کالا، بلکه مبدأ درخور توجه تولید شماری از کالاهای مهم نیز بوده که به اقصی نقاط جهان صادر شده است؛ از جمله پوشاک و طیلسان‌های ری که شهرتی عالم‌گیر داشته‌اند.

حضور مستمر مسافران و بازرگانان در ری و همچنین رونق بسیار بازارهای ری اثری متقابل بر کیفیت تأسیسات شهری و امنیت راه‌های ری داشته است. رونق راه‌ها به شهر توان اقتصادی می‌بخشید و توان اقتصادی شهر موجب ساخت و نگهداری امکانات و زیرساخت‌هایی می‌شد که خود آن‌ها متقابلاً به آبادانی راه‌ها کمک می‌رساندند. این ارتباط دوسویه زمانی بیشتر به چشم می‌آید که به گواهی متون تاریخی متعدد، همان طور که بهبود وضع شهر موجب بهبود وضع راه شده بود، تنزل و افول یکی نیز به افول دیگری انجامید. چنان که جنگ‌های متعدد و از همه بدتر، اختلافات ویرانگر داخلی در شهر ری امنیت را از آن برد و در این میان، آنچه آشکارا آسیبی مضاعف دید، اقتصاد شهری بود. شهر ری متعاقب از دست‌رفتن مؤلفه‌های رونق‌افزایش، بیش‌و‌کم از جمعیت خالی شد؛ همان طور که محدود شدن آثار سفالی ری، گواهی بر این ادعاست. اندک ساکنان مانده در ری نیز خانه‌هایشان را در زیر زمین پنهان کردند، بلکه جان و مال خود را تا حد ممکن حفظ کنند. طبیعی است که چنین شهری هرگز جذابیتی برای تاجران و مسافران نخواهد داشت و راه‌هایش نیز خلوت و پرخطر خواهند شد.



یافته های باستان شناختی

- I دخمه گبرها
- II گورستان سلطنتی
- III استودان ری
- IV گورستان برین
- V گورستان زیرین

اسامی بناها و کوچه ها

- A کوچه ساسان
- B ابن بابویه
- C بی بی زبیده
- D بقعه جوانمرد قصاب
- E برج طغرل
- F کوچه صوفی
- G کتابخانه
- H امامزاده عبدالله
- I کوچه سکه الموالی
- J قلعه گبری
- K حرم حضرت عبدالعظیم
- L قلعه کاسنی
- M گور مردوایح زیاری
- N کاروانسرا
- O قلعه طبرک
- P گنبد فخرالدوله
- Q دژ رشکان
- R مسجد جامع مهدی
- S دارالاماره
- T گنبد اینانج
- U مسجد الشجره
- V مسجد حنظله

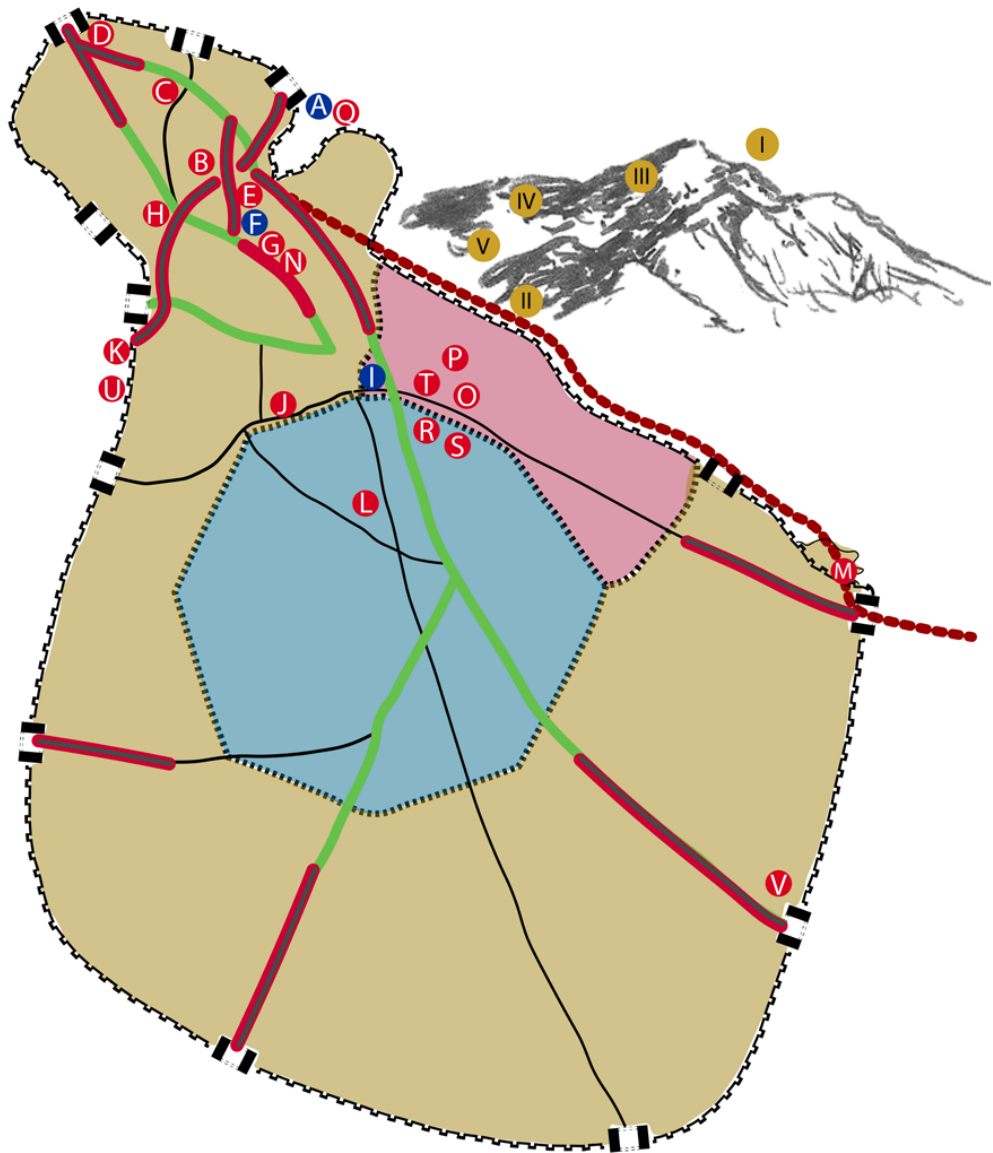
دروازه

بازار

راه یافت شده بر مبنای

گزارش حموی

راه تعریف شده ابریشم



تصویر ۱۰: هم‌نشینی عناصر شهری بر جوار راه‌ها (کریمان ۱۳۴۵؛ یاقوت حموی ۱۹۹۵ و ۱۳۸۰؛ ابن فقیه ۱۳۷۹؛ قزوینی ۱۳۷۳؛ ابن حوقل ۱۹۳۸؛ مقدسی ۱۳۶۱؛ ابن خردادبه ۱۳۷۱؛ یعقوبی ۱۳۵۶؛ افروند و فروبخشنده ۱۳۸۱؛ کوثری ۱۳۷۵)

امنیت راه‌های ری نیز در نسبتی با بازارهای آن بوده است؛ چنان‌که تمرکز فعالیت‌های تجاری شهر ری، در گوشه شمال غربی شهر منطبق با تمرکز برج‌های دیدبانی و دفاعی در این بخش از شهر بوده است. در همین راستا نیز آن بخش از شهر که در سده نخست هجری نیمه‌ویران و نه‌چندان مهم بود، به‌سرعت به آبادترین و مهم‌ترین بخش شهر تبدیل شد؛ زیرا در پی حضور هرچه بیشتر این مسافران و تجارت پررونق پی‌آیندش، چرخه رونق‌دهی راه و شهر بر هم با توان بیشتری در گردش می‌ماند. همچنین شمار چشمگیری از بناهای عمومی و فضاهای تجاری و مذهبی در بخش شمال غربی شهر و شمار دیگری در جوار راه‌های اصلی قرار دارند. جز این تمرکز اندام‌های شهری، حتی نام برخی از آن‌ها نیز متأثر از راه‌ها بوده است؛ چنان‌که دروازه‌ای را با نام دورترین مقصد ممکن، یعنی دروازه چین می‌خوانده‌اند. و در نهایت در این جستار، مجموعه نسبتاً کاملی از پژوهش‌هایی که تا پیش از این بر شهر ری صورت گرفته، در کنار هم و در تطبیق با متون تاریخی بررسی شدند تا نقشه‌هایی از شهر ری سده‌های نخست تا حدوداً هفتم هجری قمری ترسیم شود. هر یک از این نقشه‌ها نشان می‌دهند که عناصر معماری و شهری شهر ری در هر قرن چگونه تغییر کرده است. همچنین نقشه‌انتهایی این جستار محصول اصلاح نقشه‌های پیشین، افزودن دستاوردهای جدید باستان‌شناختی و بررسی تطبیقی متون تاریخی است که جلوه‌ای کامل‌تر از پیش از سیمای شهری را در اختیار قرار می‌دهد و از مهم‌ترین وجوه آن اضافه کردن راهی در شمال ری بر مبنای متون تاریخی به نقشه شهر است.

پی‌نوشت‌ها

۱. این مقاله برگرفته از پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد نگارنده اول با عنوان نسبت سازمان‌دهی فضایی شهر ری و شبکه راه‌های موسوم به راه ابریشم؛ از آغاز اسلام تا پیش از حمله مغول، در رشته مطالعات معماری ایران دانشگاه تهران است که زیر نظر استادان راهنما به‌ترتیب دکتر پیروز حناچی و دکتر محمدحسن خادم‌زاده و استاد مشاور دکتر پرستو عشرتی به انجام رسیده است.

2. Chang An
3. Xi'an
4. Dun Huang
5. Taklamakan Desert
6. Tian Shan
7. Erich Schmidt
8. Robert Ker Porter
9. Rocco Rante

۱۰. البته این کتاب متأخرتر از باقی کتاب‌های برشمرده است، اما این‌خلدون گزارشی از مالیات‌های زمان مأمون عباسی در کتاب خود آورده که در این جستار به آن استناد شده است.

۱۱. بر مبنای گزارش *البلدان* ابن‌فقیه، ری قدیم با عنوان «آزاری» در دوازده فرسنگی جنوب شرقی کوه طبرک واقع بوده است (ابن‌فقیه ۱۳۷۹، ۱۰۶)؛ به‌عبارتی در ۶۵ کیلومتری ری کنونی بعد از گرمسار. اما بر مبنای گزارش *معجم البلدان* حموی موضع ری قدیم با عنوان «بهزان» در شش فرسنگی کوه طبرک بوده است (یاقوت حموی ۱۳۸۰، ۵۹۹).

۱۲. در قرن چهارم، فخرالدوله دیلمی قلعه فرخان واقع در جنوب کوه طبرک را برای سکونت نپسندید، امر کرد خانه‌ای مخصوص خودش در وسط باغات شهر در سمت غرب کوه طبرک یا همان ری پیشااسلامی ساختند که بعدها به فخرآباد معروف شد (لسترنج ۱۳۳۷، ۲۳۲).

۱۳. برای مطالعه وضع و نام دروازه‌های شهر ری نک: کریمان ۱۳۴۵، ۲۳۶-۲۶۳

۱۴. جز تأسیسات شمرده‌شده در متن مقاله، تطبیق بناهای یادمانی برجای‌مانده از ری (همچون بقعه حضرت عبدالعظیم، بقعه ابن بابویه، مدفن طغرل، امامزاده عبدالله، امامزاده حمزه، بقعه بی‌بی زبیده، بقعه جوانمرد قصاب، گور مرداب‌ویج و مدفن فخرالدوله) با نقشه ترسیم‌شده از آن نیز نشان می‌دهد که عمده بناهای یادمانی در قرابت با همین جاده‌های اصلی درون‌شهری

ساخته شده بودند.

۱۵. بعضی از این برج‌های دیدبانی در طی کاوش‌های باستان‌شناسی شناسایی شده‌اند، نک: کوثری ۱۳۵۷؛ افروند و فروبخشنده ۱۳۸۱؛ اشمیت ۱۳۷۶.

۱۶. شایان ذکر است کریمان گفته‌ی حموی را در کتاب خود در قالب متن آورده، اما در نقشه‌اش اشاره‌ای به این راه نکرده است.

منابع

- ابن اثیر، عزالدین علی. ۱۳۷۱. *الکامل*. ترجمه ابوالقاسم حالت و عباس خلیلی. تهران: مؤسسه مطبوعاتی علمی.
- ابن حوقل، محمد بن حوقل. ۱۹۳۸. *صورة الارض*. ج ۲۰. بیروت: دار صادر افست لیدن.
- ابن خردادبه، عبیدالله بن عبدالله. ۱۳۷۱. *المسالك و الممالک*. ترجمه سعید خاکرند. تهران: مؤسسه مطالعات و انتشارات تاریخی.
- ابن خلدون، ۱۳۶۳. *تاریخ ابن خلدون*. ترجمه محمدرضا آیتی. ج ۱. تهران: مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی.
- ابن فقیه، احمد بن محمد. ۱۳۷۹. *البلدان*. ترجمه مختصر محمدرضا حکیمی. تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- _____ . ۱۴۱۶. *ق. البلدان*. بیروت: عالم الکتب.
- استراترن، پل. ۱۳۷۶. *راه‌های ابریشم و ادویه*. *اکتشافات از طریق زمین*. ترجمه محمدجواد امیدوارنیا. تهران: دفتر نشر فرهنگ اسلامی.
- اشمیت، اریک. ۱۳۷۶. *پرواز بر فراز شهرهای باستانی ایران*. ترجمه آرمان شیشه‌گر. تهران: سازمان میراث‌فرهنگی کشور (پژوهشگاه).
- اصطخری، ابراهیم بن محمد. ۲۰۰۴. *المسالك و الممالک*. تصحیح محمد جابر عبدالعال حینی. قاهره: الهيئة العامة لقصور الثقافة.
- افروند، قدیر، و خسرو پوربخشنده. ۱۳۸۱. گزارش پژوهشی بررسی و شناسایی آثار باستانی و تاریخی فرهنگی حوزه فرمانداری ری. تهران: اداره کل میراث‌فرهنگی استان تهران.
- بلاذری، احمد بن یحیی. ۱۳۳۷. *فتوح البلدان*. ترجمه محمد توکل. تهران: نقره.
- بلیان اصل، لیدا. ۱۳۸۸. بررسی تأثیر راه‌ها بر شکل‌گیری نظام ساختاری شهر تبریز در دوره قاجار. *نشریه جغرافیا و برنامه‌ریزی (دانشگاه تبریز)* ۱۴ (۲۹): ۳۵-۶۰.
- اسفراین در جاده ابریشم در کتاب مجموعه مقالات دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم. ۱۳۷۶. به‌اهتمام محمد باری و آفاق حامد‌هاشمی. تهران: دبیرخانه دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم.
- پازوکی، ناصر. ۱۳۸۸. *چشمه‌علی و باروی ری*. تهران: سازمان زیباسازی شهر تهران.
- پیرنیا، محمدکریم، و کرامت‌الله افسر. ۱۳۷۰. *راه و رباط*. تهران: آرمین.
- دهقان‌نژاد، مرتضی. ۱۳۸۵. نقش راهبردی جاده ابریشم در توسعه شهرهای پیرامونی در ایران. *نامه انجمن*، ش. ۲۴: ۱۳۵-۱۵۴.
- رانته، روکو. ۲۰۰۸. شهر ایرانی ری مدل‌های شهری و معماری نظامی (تدافعی). ترجمه هانیه شیخی نارانی. ۱۳۹۱. *اثر* ۳۳ (۵۹): ۳۰-۴۲.
- _____ . ۲۰۰۷. مکان‌نگاری ری در دوره نخستین اسلامی. ترجمه سیاوش درودیان. ۱۳۹۲. *اثر* ۳۵ (۶۴): ۱۷-۴۰.
- سانیل، مایکل. ۱۳۷۶. پیشنهادهایی برای توسعه صنایع‌دستی جاده ابریشم در کتاب مجموعه مقالات دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم. تهران: دبیرخانه دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم.
- سرمدی، عباس. ۱۳۷۶. گلیپایگان در کنار راه ابریشم در کتاب مجموعه مقالات دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم. تهران: دبیرخانه دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم.
- سلمانیان، مریم، و محمدرضا زند مقدم. ۱۳۸۹. احیای جاده ابریشم و نقش آن در توسعه بازارهای جهانی (نمونه موردی: تهران - مشهد). مجموعه مقالات چهارمین کنگره بین‌المللی جغرافی‌دانان جهان اسلام.
- شادپور، حسن. ۱۳۷۶. دامغان، شهری در مسیر جاده ابریشم در کتاب مجموعه مقالات دومین اجلاس بین‌المللی جاده

- ابریشم. تهران: دبیرخانه دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم.
- طبری، محمد بن جریر. ۱۳۶۲. *تاریخ طبری یا تاریخ الرسل و الملوک*. ترجمه ابوالقاسم پاینده. تهران: اساطیر.
- عباس‌زاده، مرضیه، و غلام شیرزاده. بی‌تا. ردیابی شهر تاریخی مشکویه و جایگاه آن در مسیر جاده ابریشم با تکیه بر منابع تاریخی و باستان‌شناختی. فصلنامه علمی پژوهشی تاریخ ۶ (۲۳): ۱۵۸-۱۳۸.
- فرانک، آیرین، و دیوید براونستون. ۱۳۸۷. *جاده ابریشم*. ترجمه محسن ثلاثی. تهران: سروش.
- قزوینی، زکریا بن محمد. ۱۳۷۳. *آثار العباد و اخبار العباد*. ترجمه میرزا جهانگیر قاجار. تهران: امیرکبیر.
- کارشناس، مجید. ۱۳۷۷. احیا و توسعه جاذبه‌های سیاحتی جاده ابریشم از نظر جامعه‌شناسی تاریخی. *نشر پژوهی ادبی فارسی*، ش. ۴: ۷۶-۶۲.
- کریمان، حسین. ۱۳۴۵. *ری باستان (ج ۱)*. تهران: انجمن آثار ملی.
- _____ . ۱۳۷۱. *ری باستان: مذهب و تاریخ و رجال و نواحی ری باستان یا سوابق پهنه تهران و دیه‌های کهن آن (ج ۲)*. تهران: دانشگاه شهید بهشتی.
- کوثری، یحیی. ۱۳۵۷. *ری از گذشته خود سخن می‌گوید*. مجله فرهنگ و زندگی، ش. ۲۷ و ۲۸.
- _____ . ۱۳۷۵. پژوهش در قلعه گبری ری باستان در مجموعه مقالات کنگره تاریخ معماری و شهرسازی ایران. تهران: سازمان میراث‌فرهنگی کشور.
- گیرشمن، رومن. ۱۳۷۰. *ایران از آغاز تا اسلام*. ترجمه محمد معین. تهران: علمی و فرهنگی.
- لباف خانیکی، میثم. ۱۳۹۳. تأثیرات متقابل نیشابور و جاده ابریشم در دوره ساسانی. *مطالعات باستان‌شناسی* ۶ (۱): ۸۷-۹۷.
- لسترنج، گی. ۱۳۳۷. *جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی*. ترجمه محمود عرفان. تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
- چکنگی، علیرضا، ابراهیم زنگنه، سید احمد وفایی، و محمدرضا مروارید. ۱۳۷۵. *راه ابریشم*. مشهد: مؤسسه چاپ و انتشارات آستان قدس رضوی.
- مقدسی، ابوعبدالله محمد. بی‌تا. *احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم*. ج ۲. بیروت: دار صادر.
- _____ . ۱۳۶۱. *احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم*. ترجمه علی‌نقی منزوی. ج ۱. تهران: شرکت مؤلفان و مترجمان.
- یاقوت حموی، یاقوت بن عبدالله. ۱۹۹۵م. *معجم البلدان*. ج ۲. بیروت: دار صادر.
- _____ . ۱۳۸۰. *معجم البلدان*. ترجمه علی‌نقی منزوی. تهران: سازمان میراث‌فرهنگی کشور (پژوهشگاه).
- یعقوبی، احمد بن اسحاق. ۱۳۵۶. *البلدان*. ترجمه محمدابراهیم آیتی. تهران: نگاه ترجمه و نشر کتاب.
- یوسفی‌فر، شهرام، و سید محمدحسین محمدی. ۱۳۸۸. تأثیر مناسبات اجتماعی در شکل‌بندی کالبدی شهر ایرانی - اسلامی بر اساس رویکرد نمونه‌وار به شهر ری در عصر سلجوقی. *پژوهشنامه انجمن ایرانی تاریخ* ۱ (۱): ۱۷۵-۲۰۰.
- Brotton, Jerry. 2003. *The Renaissance Bazaar: From the Silk Road to Michelangelo*. USA: Oxford University Press.
- Frank, Andre Gunder. 1990. On the Silk Road: An 'Academic' Travelogue, *Economic and Political Weekly* 25 (46): 25362539.
- Hansen, Valerie. 1998. Introduction: Turfan as a Silk Road Community, *Asia Major* 11 (2): 111.
- Middleton, Nick. 2005. Valuing places along the Silk Road, *Teaching Geography* 30 (1): 1819.
- Millward, James A. 1993. Special Report: Spotlight On the Silk Road, *Archaeology* 46 (4): 2468.
- Rante, Rocco. 2015. *Ray from its Origins to Mongol Invasion: An Archaeological and Historiographical Study*. Leiden: Brill.