

A Look at the Functional Developments of Suburban Streets from the Ilkhanid to the Timurid Period by Examining the Case Study of Khiaban Mazar-i Soltani in Herat

Shahin Garakani Dashteh^{1*} , Mohammad Mortezaei² 

1. Ph. D of Archaeology, Department of history and Archaeology, Faculty of Humanities, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran

2. Associate Professor of Archaeology, Department of Cultural Heritage and Tourism Research Institute, Tehran, Iran

Article Info

Original Article

Received: 2022/04/04;

Accepted: 2022/05/09;

Published Online 2022/09/21

 [10.30699/athar.43.2.294](https://doi.org/10.30699/athar.43.2.294)

Use your device to scan
and read the article online



Corresponding Author

Shahin Garakani Dashteh

Ph. D of Archaeology,
Department of history and
Archaeology, Faculty of
Humanities, Science and
Research Branch, Islamic Azad
University, Tehran, Iran

Email:

shaahin.dashteh@gmail.com

ABSTRACT

The role of suburban streets in urban planning in Iran from the Ilkhanid period to the end of the Timurid era has been very influential. However, due to the lack of historical and archaeological sources, the structural pattern of these suburban streets in Iranian cities before the Safavid period cannot be found. Among these, the only reliable items for study are a type of suburban street that has been identified in archaeological studies due to its architectural remains. This type of street construction, which was mainly formed and flourished in the Timurid era due to the location of tombs and other religious buildings, can be introduced as the Khiaban-Mazar (street-tomb). The purpose of this study, in addition to studying the evolution of suburban streets in Iranian cities before the Safavid period, is to study one of the unique examples of street-mausoleum construction in the late Timurid period, known as Khiaba mazar-i Soltani. The main question that this research sought to answer is what structural connection did the suburban streets have with the cities, and how did this kind of street construction lead to the creation of Timurid Khiaban-Mazars? The results show that the changes in the construction of suburban streets, which started especially from the patriarchal period, due to the establishment of royal residences and suburban settlements, flourished in the Timurid period and were born due to the passage of these streets through suburban cemeteries. A new type of street construction and collection has led to this period called Khiaban-Mazar.

Keywords: Khiaban-Mazar, Ilkhanid, Timutird, Herat, Khiaban-i Soltani

Copyright © 2022. This open-access journal is published under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License which permits Share (copy and redistribute the material in any medium or format) and Adapt (remix, transform, and build upon the material) under the Attribution-NonCommercial terms.

How to Cite This Article:

Garakani Dashteh, S., & Mortezaie, M. A Look at the Functional Developments of Suburban Streets from the Ilkhanid to the Timurid Period by Examining the Case Study of Khiaban Mazar-i Soltani in Herat. *Athar*, 43(2), 294-311.

مقاله پژوهشی

نگاهی به تحولات کارکردی خیابان‌های حومه‌ای از دوره ایلخانی تا دوره تیموری با بررسی نمونه موردی خیابان - مزار سلطانی در هرات

شاهین گرکانی دشته*^۱، محمد مرتضایی^۲

۱. دکتری باستان‌شناسی، گروه تاریخ و باستان‌شناسی، دانشکده علوم انسانی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران،

ایران

۲. دانشیار گروه باستان‌شناسی دوران اسلامی، پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری، تهران، ایران

اطلاعات مقاله	چکیده
دریافت: ۱۴۰۱/۰۱/۱۵ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۲/۱۹ انتشار آنلاین: ۱۴۰۱/۰۶/۳۰	حضور خیابان‌های حومه‌ای در شهرسازی ایران از دوره ایلخانی تا انتهای دوره تیموری، به دلیل نقش مواصلاتی مهمی که ایفا می‌کرده‌اند بسیار پررنگ و تأثیرگذار بوده است. با این حال به دلیل فقر در منابع تاریخی و باستان‌شناسی نمی‌توان به الگوی ساختاری این خیابان‌های حومه‌ای در شهرهای ایران تا پیش از دوره صفوی دست یافت. در این میان، تنها موارد قابل اتکا برای مطالعه، نوعی از خیابان‌های حومه‌ای است که به دلیل داشتن بدنه‌سازی با مصالح بنایی، در مطالعات باستان‌شناسی قابل شناسایی بوده است. این‌گونه از خیابان‌سازی را که به‌طور عمده در عهد تیموریان شکل گرفته و شکوفا شده به دلیل استقرار بنای مقابر و سایر ابنیه مذهبی می‌توان با عنوان خیابان-مزار معرفی کرد. هدف این پژوهش علاوه بر مطالعه سیر تحول خیابان‌های حومه‌ای در شهرهای ایران تا پیش از دوره صفوی، مطالعه یکی از نمونه‌های خیابان-مزارسازی در اواخر عهد تیموری است که با نام خیابان-مزار سلطانی شناخته شده است. سؤالی که این پژوهش در پی پاسخ به آن بوده این است که خیابان‌های حومه‌ای چه ارتباط ساختاری با شهرها داشته‌اند و این‌گونه از خیابان‌سازی چگونه به ایجاد خیابان-مزارهای عهد تیموری منجر شده است؟ این پژوهش با روش تحلیلی-تاریخی انجام شده و نتایج آن گویای آن است که تحولات در ساخت خیابان‌های حومه‌ای که از دوره ایلخانی به دلیل استقرار اقامتگاه‌های سلطنتی و شهرک‌های حومه‌ای آغاز شده، در دوره تیموری به اوج رسیده و به دلیل عبور این معابر از گورستان‌های حاشیه شهرها، به تولد گونه‌های جدید در خیابان‌سازی این دوره موسوم به خیابان-مزار منجر شده است.

کلیدواژه‌ها: خیابان-مزار، ایلخانان، تیموریان، هرات، خیابان سلطانی

حق کپی رایت انتشار: این نشریه ی دارای دسترسی باز، تحت قوانین گواهینامه بین‌المللی Creative Commons Attribution 4.0 International License منتشر می‌شود که اجازه اشتراک (تکثیر و بازآرایی محتوا به هر شکل) و انطباق (باز ترکیب، تغییر شکل و بازسازی بر اساس محتوا) را می‌دهد.

گرکانی، دشته شاهین و مرتضایی، محمد. نگاهی به تحولات کارکردی خیابان‌های حومه‌ای از دوره ایلخانی تا دوره تیموری با بررسی نمونه موردی خیابان - مزار سلطانی در هرات. فصلنامه علمی اثر، ۴۳(۲)، ۲۹۴-۳۱۱.

۱- مقدمه

این‌گونه به نظر می‌آید که در شهرهای ایران، خیابان‌های حومه‌ای از نظر ساختار و نحوه طراحی، نقش ویژه‌ای را نسبت به خیابان‌ها یا مسیرهای مواصلاتی واقع در داخل شهرها داشته‌اند؛ زیرا معابر و گذرهای دسترسی در داخل اغلب شهرهای ایرانی به‌طور عمده بازارهای سرباز یا سرپوشیده‌ای بوده‌اند که به‌طور عمده به‌صورت طراحی نشده و ارگانیک شکل می‌گرفته‌اند (Soltanzadeh, 2013)؛ به همین دلیل خیابان‌های واقع در حومه شهرها را از نظر ساختار و نحوه طراحی بدنه می‌توان با خیابان‌های امروز مقایسه کرد؛ با این حال به دلیل آنکه خیابان‌های حومه‌ای اغلب فاقد بدنه‌سازی با مصالح بنایی بوده و بدنه این معابر را عمدتاً با کاشت درختانی در حاشیه راه تعریف می‌کردند، برای شناسایی ساختار و عملکرد آنها نمی‌توان بر روی کاوش‌های باستان‌شناسی اتکا کرد. تنها منابع قابل اتکا در این زمینه، به‌طور عمده منابع تاریخی است که متأسفانه در بیشتر موارد، ضمن ارائه گزارش‌های کلی، از تبیین ساختار این‌گونه از خیابان‌ها سرباز زده‌اند.

فارغ از این مقدمه باید به یکی از استثنائاتی اشاره کرد که می‌تواند به ابهامات ما در مورد ساختار و نحوه عملکرد خیابان‌های حومه‌ای در پیش از دوره صفوی پاسخ دهد. این نوع از خیابان‌های حومه‌ای را که در حاشیه شهرهای مهم دوره تیموری قرار داشته‌اند، به دلیل نوع بدنه‌سازی ویژه و همچنین کاربری منحصر به فردی که دارا بوده‌اند، می‌توان با عنوان خیابان-مزار معرفی کرد. خیابان-مزارها در دوره تیموری گونه‌ای از معابر حومه‌ای بوده‌اند که علاوه بر تعریف مسیرهای دسترسی به مقاصد واقع در حاشیه شهرها، دارای بدنه‌سازی ویژه‌ای بوده‌اند که به وسیله استقرار ابنیه مقابر و سایر بناهای مذهبی همچون مدارس، مساجد و خانقاه‌ها شکل می‌گرفت (Garakani Dashteh et al., 2021b). در واقع براساس بقایای همین ابنیه مذهبی است که می‌توان تا حدودی ساختار خیابان‌های حومه‌ای در عصر تیموری را شناسایی و بررسی کرد. در این پژوهش، ابتدا مروری کلی بر ساختار خیابان‌های حومه‌ای در شهرهای ایران پیش از عصر تیموری انجام شده و

پس از آن نگاه مختصری به حضور خیابان‌های حومه‌ای در شهرهای مهم دودمان تیموری شده است. در نهایت نیز با معرفی سه خیابان-مزار دوره تیموری که نقش یک گذرگاه حومه‌ای را ایفا می‌کرده‌اند، از میان آنها خیابان-مزار سلطانی در شهر هرات به‌عنوان آخرین نمونه مطرح خیابان-مزارسازی در عهد تیموری مورد مطالعه قرار گرفته است. هدف از بررسی این موارد آن بوده تا علاوه بر روشن شدن نقش خیابان‌های حومه‌ای در دگرذیسی و ایجاد گونه خیابان-مزار در عهد تیموری، ساختار یکی از مهم‌ترین خیابان-مزارهای این عهد براساس مدارک تاریخی و مستندات باستان‌شناسی مطالعه شود. سؤال اصلی که این پژوهش درصدد پاسخ به آن بوده این است که خیابان‌های حومه‌ای چه ارتباط ساختاری با شهرها داشته‌اند و این‌گونه از خیابان‌سازی چگونه منجر به ایجاد خیابان-مزارهای عهد تیموری شده است؟

۲- پیشینه پژوهش

در مورد بررسی نقش خیابان در شهرهای ایران تاکنون پژوهش‌های متعددی صورت گرفته که به‌طور عمده بر شناخت خیابان‌های ساخته‌شده در عصر صفوی متمرکز بوده است. در میان تحقیقات فوق، به غیر دو پژوهش که بررسی ریشه‌های ساخت خیابان در پیش از دوره صفوی را مورد توجه قرار داده‌اند (Ahari, 2006; Haghghat Bin et al., 2010)، سایر پژوهش‌های انجام‌شده، فارغ از بررسی ریشه‌های ساخت خیابان در دوره صفوی، تنها به مطالعه نمونه مورد نظر پژوهش توجه داشته و اطلاعاتی را در مورد تحولات دوره‌ای ساخت خیابان ارائه نکرده‌اند (Atashinbar & Motedayen, 2018; Golestani & Sharifzadeh, 2011). علاوه بر پژوهش‌های فوق، متین و دبیرسیاکی نیز با بررسی کلمه خیابان در ادبیات شهرسازی ایران، سعی داشته‌اند به ریشه‌های شکل‌گیری این عنصر مهم شهری در شهرسازی ایرانی بپردازند (Dabirsiaghi, 2000; Matini, 1982). با این حال پژوهش‌های فوق نیز تحولات ساخت خیابان را در نهایت از اواخر عهد تیموری دنبال کرده و

هرات اقدام کرده‌اند (Garakani, 1962; Fekri Saljugh, 2021a, 2021b).

در مورد خیابان دیگر این شهر در دوره تیموری که نمونه موردی این پژوهش است، به غیر از پژوهشی که آلن در خلال بررسی شهر هرات و گلمیک در خلال بررسی مجموعه گازرگاه شریف ارائه کرده‌اند، گزارش میدانی ارائه شده توسط فرانکه و اوربن و همچنین گزارشی که وارویک بال پیش از شروع جنگ‌های داخلی افغانستان از این منطقه حومه‌ای ارائه کرده، حاوی اطلاعات بسیاری ارزشمندی در مورد این خیابان است که در پژوهش پیش رو مورد استناد قرار گرفته است (Allen, 1983; Ball, 1981; Franke & Urban, 2017; Golombek, 1969); با این حال هیچ کدام از تحقیقات فوق به تبیین نقش این خیابان مزار و مقایسه آن با نمونه‌های پیش از خود اقدام نکرده‌اند.

۳- توصیف و بررسی

۳-۱- روش پژوهش

روش مورد استفاده در این پژوهش تحلیلی-تاریخی بوده است. روش گردآوری اطلاعات نیز در دو مرحله انجام شده است: مرحله اول مطالعه منابع تاریخی، گزارش‌های باستان‌شناسی و طرح‌های پژوهشی از آنچه پیش‌تر در رابطه با محتویات کلی موضوع انجام گرفته است. مرحله دوم مستندنگاری و ترسیم خطوط تحولات خیابان‌های حومه‌ای، خیابان-مزارها و همچنین خیابان-مزار سلطانی براساس برداشت‌های میدانی و مطالعات کتابخانه‌ای. در پایان هم تحلیل و انتظام یافته‌های پژوهش به منظور دست‌یابی به ساختار اولیه خیابان-مزار سلطانی هرات.

۳-۲- یافته‌ها

خیابان-مزار گونه‌ای از مجموعه‌سازی در دوره تیموری بوده که ساختار آن براساس یک گذرگاه حومه‌ای که از میان یک گورستان تاریخی عبور می‌کرده، تعریف می‌شده است. این معابر همچون دیگر خیابان‌های حومه‌ای که ساخت آنها در حاشیه شهرهای مهم ایران از دوره ایلخانی رواج می‌یابد، مبتنی بر گذرگاهی بوده که شهر را به مقصدی مهم واقع در حاشیه آن متصل می‌کرده است. در مقایسه با سایر خیابان‌های حومه‌ای

کمر درصدد بررسی سیر تحولات گونه‌های مختلف خیابان در شهرسازی ایران برآمده‌اند. به غیر از این پژوهش‌ها که به صورت مستقل بررسی خیابان در شهرسازی ایران پس از اسلام را مورد نظر داشته‌اند، می‌توان به پژوهش‌هایی اشاره کرد که در ضمن بررسی تحولات شهرسازی و معماری هر دوره، براساس گزارش‌های باستان‌شناسی و مطالعات میدانی، به ارائه اطلاعاتی پرداخته‌اند که از دل آنها می‌توان به روند تحولات ساخت خیابان در دوره اسلامی پی برد. در مورد حوزه تمرکز پژوهش پیش رو که به‌طور عمده دو دوره ایلخانی و تیموری را مدنظر داشته است، باید به برخی پژوهش‌ها اشاره کرد؛ از جمله (Mirfattah, 1991, 1995; Mohajerinejad, 2009; Rezvan Ghahfarokhi & Karimain, 2017) که به کمک آنها می‌توان به حضور و نقش خیابان در شهر سلطانی، آخرین پایتخت ایلخانان مغول پی برد. همچنین از خلال پژوهش‌هایی که آجرلو، کی‌نژاد و بلالی اسکویی، کریمیان و مهدی زاده و همین‌طور هاتف نعیمی ارائه داده‌اند، علاوه بر حضور خیابان در شهر تبریز دوره ایلخانی، می‌توان به بررسی نقش آن در سایر استقرارگاه‌های این عهد تا حدودی دست یافت (Ajourloo, 2014; Hatef Naiemi, 2019; Karimian & Mehdizad, 2017; Kaynejad & Belali, 2011; Oskui, 2011). در مورد حضور خیابان در شهرسازی دوره تیموری، به جز پژوهش‌های جامعی که بررسی معماری و شهرسازی در عهد تیموری را مدنظر داشته‌اند (Pugachenkova, 1951, 1965, 1976; Pugachenkova & Rempel, 1965) می‌توان به پژوهش‌هایی اشاره کرد که حضور خیابان در دو پایتخت مطرح این عهد را مورد اصلی مطالعه خود قرار داده‌اند؛ برای مثال گزارش‌های باستان‌شناسی ارائه شده توسط نمتسوا در مورد مجموعه شاه‌زنده در سمرقند، از منابع مهمی محسوب می‌شود که به کمک آنها می‌توان به نقش این مجموعه که خیابانی در حومه شمالی شهر سمرقند نیز محسوب می‌شده، دست پیدا کرد (Nemtseva, 1964; Nemtseva et al., 1977). در مورد خیابان‌های شهر هرات، دومین پایتخت دودمان تیموری، فکری سلجوقی پژوهشی به‌طور مستقل ارائه کرده و به‌تازگی نیز گرکانی دشته و همکاران در دو پژوهش به بررسی و شناخت ساختار این خیابان دوره تیموری در شهر

در عصر ایلخانی و تیموری، خیابان-مزار دارای بدنه‌ای متشکل از مقابر و سایر ابنیه مذهبی بوده که به‌جای اینکه به یک اقامتگاه یا باغ سلطنتی منتهی شود، به زیارتگاهی مذهبی یا یک بنای مهم دینی منتهی می‌شده است. در میان مهم‌ترین نمونه‌های ساخت خیابان-مزار در دوره تیموری، خیابان-مزار سلطانی به‌دلیل ساخت با یک طرح قبلی و ارائه تعریفی جدید از یک گورستان اشرافی حائز اهمیت است.

۳-۳-۳ بحث

۳-۳-۱- خیابان‌های حومه‌ای در شهرهای ایران

تا پیش از ایلغار مغول

در فرهنگ شهرسازی ایران، راه به یک فضای عمومی گفته می‌شود که عامل ارتباط‌دهنده میان مراکز فعالیت‌های مختلف در داخل یا حومه شهر با یکدیگر باشد (Shieh, 2012). با اینکه واژه خیابان در فرهنگ شهرسازی ایران عمری بیش از شش صد سال ندارد، ساخت و به‌کارگیری راه‌های طراحی‌شده در شهرسازی ایرانی قدمتی فراتر از شهرهای دوره اسلامی داشته و شواهد باستان‌شناسی از ساخت خیابان‌هایی طراحی‌شده در شهرهای دوره ساسانی، همچون گندی‌شاپور و بیشاپور حکایت دارند (Majidi, 2016). در شهرسازی اوایل دوره اسلامی نیز احداث خیابان‌های طراحی‌شده در سطح شهرهای مهم قابل استناد است. در بیشتر متون جغرافیایی و تاریخی اسلام در این دوره، از واژه شارع یا ممر برای استعمال نام خیابان استفاده می‌شده است. کهن‌ترین گزارش‌های تاریخی، بیشتر بر وجود شوارع در شهر باستانی ری تأکید داشته‌اند. ابن فقیه همدانی (قرن ۳ و ۴ ه.ق) در کتابش درمورد خیابان‌های ری این‌چنین گفته است: «هارون الرشید می‌گفت: [...] و در همه این جاها زیباتر از ساربان ندیده‌ام. آن خیابانی است در ری [لأنه شارع یشق مدینه الری]، میان آن نهری است و در دو سوی آن را درختانی پوشانده است پیوسته و سر درهم» (Ibn-i Faghih, 1970). در جای دیگر این گزارش ابن فقیه قصیده‌ای از شخصی به نام «ابن کربویه رازی» نقل کرده که در وصف ری گفته شده است. ابن کربویه در این قصیده به خیابان‌های ری این‌گونه اشاره کرده است: «یا چون شهری که نهر و خیابانش از مصلی به

صحرای ازدان کشیده شده است] وتو امروز، جز سربان [ساربان]، که از دروازه حرب تا میدان عفان کشیده است، بهارگاه خرم دیگری نشان ده / [...] و خیابان سر که چپ و راست آن، از جویباران و شاخساران پوشیده است» (Ibn-i Faghih, 1970).

در گزارش ابن فقیه به دو خیابان اشاره شده است: یکی خیابان «ساربان» که میان یک دروازه و میدان احداث شده بود و دیگری خیابان «سر» که به‌ظاهر در طول آن جویبارانی احداث و در سرتاسر آن درختانی تزیینی کاشته بوده‌اند. ابن حوقل (قرن ۴ ه.ق) نیز در کتابش به خیابان دیگری در ری این‌چنین اشاره کرده است: «این شهر قلعه زیبای معروفی با دروازه‌های مشهور دارد [...] از بازارهای معروفش روزه، بلیسان، دهک بر، نصرآباد، ساربان، باب‌الجمل، باب هشام و باب سین است و بزرگتر از همه روزه است که تجارتهی معظم و نیز خاناتهی دارد و شاری است پهناور با بناها و ضیعه‌ها و خانه‌های انبوه» (Ibn-i hawqal, 1966). هر سه شارع یا خیابان ری به‌ظاهر نقش مهمی در حیاط این شهر داشته‌اند و گویا هم در داخل شهر و هم در خارج از آن برقرار بوده‌اند. این خیابان‌ها نه‌تنها نقش دسترسی را ایفا می‌کرده‌اند، بلکه فراتر از آن نیز رفته و با احداث جویباران و درختان در حاشیه آن، نقش یک تفرجگاه را نیز بر عهده داشته‌اند. با اینکه وجود خیابان‌های طراحی‌شده در شهر باستانی ری را هنوز نمی‌توان به‌غیر از منابع مکتوب، از روی مستندات باستان‌شناسی تأیید و تکمیل کرد، حفاری‌ها در محل شهر تاریخی جرجان، حکایت از وجود خیابان‌ها و گذرهایی دارند که همگی آجر فرش بوده و دارای شبکه‌بندی شمالی-جنوبی و شرقی-غربی بوده‌اند. این کاوش‌ها از وجود یک سیستم طراحی شهری در ساخت خیابان‌های فوق حکایت می‌کنند. خیابان‌هایی که تقریباً تمامی شهر را فرا می‌گرفته‌اند و مانند توصیف منابع مکتوب درباره خیابان‌های شهر باستانی ری، در وسط یا در کنار آنها، کانال‌های گذر آب در جریان بوده است.

این خیابان‌ها که متعلق به قرون سوم تا چهارم ه.ق در جرجان بوده‌اند، براساس نظر حفاران این پروژه، تحت تأثیر

حومه‌ای نیز ردیفی از ساختمان‌های تجاری و صنعتی قرار داشته که در واقع امتدادی بوده است از راسته بازار داخلی شهر (Pohl et al., 2012) (شکل ۱). نقش خیابان‌های حومه‌ای در دومین پایتخت خانان مغول، دایدو، که در شمال سرزمین‌های چینی قرار داشته نیز فراوان است. خواجه رشیدالدین در گزارش خود درباره شهر دایدو، خیابانی را در حومه این شهر توصیف کرده و گفته است:



شکل ۱. دو خیابان حومه‌ای اصلی در جنوب و شرق قراقوروم (Pohl et al., 2012)

«و خان بالغ و دایدو را رودخانه‌ای بزرگ است که از جانب شمالی [...] می‌آید [...] در جنب آن نهر، جاده شارع بزرگ است که به ماچین می‌رود و چهل روزه راه باشد، تمامت آن راه سنگ درانداخته‌اند [...] و از دو طرف جاده درخت بید و غیره نشانده‌اند؛ چنان‌که بر همه راه سایه درخت می‌افتد [...] و از طرفین دیه‌ها و بتخانه‌ها و دکان‌ها ساخته‌اند چنانکه آن چهل روزه راه به کلی معمور است» (Hamedani, 1994).

خیابان مورد اشاره خواجه رشیدالدین در واقع یک جاده بین‌شهری بوده و دو سوی بدنه آن به وسیله استقرار درختانی تحدید شده است. سطح این مسیر مانند خیابان‌های شهری، تماماً به وسیله سنگ مفروش بوده است. مارکوپولو نیز به ترتیب

شهرسازی دوره ساسانی طراحی و احداث شده‌اند (Mortezaei, 2007)؛ با این همه، به غیر از ذکر شوارع شهر باستانی ری در کتب قرون ۳ تا ۶ اسلامی و همچنین وجود مستندات باستان‌شناسی از حضور خیابان‌های طراحی‌شده در بافت شهرهایی همچون جرجان در قرون ابتدایی اسلام، از شارع یا خیابان دیگری در شهرهای دیگر ایران مستنداتی به دست نیامده است (Ahari, 2006). گویا در دیگر شهرها یا به دلیل مسائل اقلیمی یا به دلیل مسائل امنیتی، ترجیح بر آن بوده است که راه‌ها و معابر داخل شهر، هرچه باریک‌تر ساخته شوند و کوچه‌ها و گذرها به شوارع رجحان داده شده‌اند (Soltanzadeh, 2013).

۲-۳-۳- حضور خیابان‌های حومه‌ای در

شهرسازی عهد ایلخانی

پیش از آنکه به خیابان‌های حومه‌ای در تبریز دوره ایلخانی اشاره شود، باید به حضور این نوع از خیابان‌ها در شهرها و استقرارگاه‌های اصلی امپراتوران مغول در چین و مغولستان نگاه کوتاهی کرد؛ زیرا این ساخت‌وسازها حتی تا اندازه‌ای اندک، بر ساخت‌وسازهای شهری دوره ایلخانی تأثیرگذار بوده‌اند.

یکی از نمونه‌های مهمی که در آن می‌توان به حضور خیابان‌های حومه‌ای اشاره کرد، اولین پایتخت امپراتوری مغولان، یعنی قراقوروم است که بقایای آن در مرکز مغولستان امروزی قرار دارد. در حومه این پایتخت دو خیابان حومه‌ای مهم حضور داشته است. اولین خیابان یک محور کوتاه شاهی بوده که از دروازه جنوبی شهر آغاز و تا دروازه اقامتگاه یا قرشی قان که در حومه جنوبی شهر مستقر بوده منتهی می‌شده است. این مسیر احتمالاً دارای بدنه‌سازی مشخصی بوده است؛ به صورتی که براساس مستندات باستان‌شناسی وجود حوضچه‌های آب در مسیر آن تأیید شده است. همچنین این احتمال مطرح شده که در دو سوی مسیر این خیابان، درختانی سایه‌افکن قرار داشته که در ترکیب با جوی‌های میانی مسیر، معبری فرح‌انگیز را تعریف می‌کرده‌اند (Hüttel & Erdenebat, 2011).

نمونه دیگر خیابانی بوده که از ابتدای دروازه شرقی تا نواحی حومه‌ای صنعتی امتداد می‌یافته است. در طول این مسیر

آنان اشاره‌ای نشده است (Ayorloo, 2014; Balilan Asl & Doustar, 2015)؛ با این حال می‌توان با انطباق فرم شهر تبریز با دیگر شهرهای امپراتوری مغول، با حدس و گمان، شکل و ساختار خیابان‌های حومه‌ای آن را مشخص کرد. بر این اساس بر مبنای گزارش‌های تاریخی، سه ساختار متفاوت در برپایی خیابان‌های حومه‌ای تبریز مفروض است. گونه اول در مشابهت با خیابان‌های حومه‌ای عمومی در شهرهای چینی است که دارای بدنه مشجر بوده‌اند. گونه دوم خیابان‌های خصوصی است که به احتمال همانند خیابان سلطنتی شانگدو، دو استقرارگاه سلطنتی در داخل و حومه شهر شاهی را به یکدیگر متصل می‌کرده است. گونه احتمالی سوم، فرم راسته بازار سرپوشیده است. همانند بازار سرپوشیده‌ای که کارخانه آباقا در حومه هرات را به دروازه فیروزآباد در جنوب شهر متصل می‌ساخته است (Heravi, 2006).

به‌طور دقیق نمی‌توان گفت فرم خیابان‌های حومه‌ای تبریز به کدام گونه ذکرشده در بالا نزدیک بوده و ممکن است در طراحی خیابان‌های فوق از هر سه گونه استفاده شده باشد؛ برای مثال مسیر ارتباطی میان غازانیه تا تبریز می‌تواند مانند خیابان سلطنتی شانگدو، محصور در میان دو دیوار باشد یا می‌توان فرض کرد خیابانی که از رشیدیه به تبریز منتهی می‌شده، دارای بدنه‌ای مشجر بوده و حتی می‌توان تصور کرد مسیر مواصلاتی میان این دو شهرک و شهر تبریز، به فرم بازاری مسقف تعریف می‌شده است.

بر این اساس، تبریز غازانی را می‌توان شهری وسیع با محلات و شهرک‌های گسترده در حومه تصور کرد. این محلات و شهرک‌ها، نه‌تنها در داخل خود دارای یک سیستم خیابان‌کشی منظم بوده‌اند، بلکه به‌وسیله خیابان‌های حومه‌ای که در سراسر شهر گسترش یافته بوده، به شهرک‌ها، محلات و همین‌طور شهر کهن تبریز متصل می‌شده‌اند (شکل ۲).

راه‌هایی که در بیرون از حدود شهرها قرار داشته‌اند، این‌گونه اشاره کرده است: «امپراتور دستور داده تا در دو سوی راه‌هایی که مسافران و سفرا از آنها می‌گذرند، درخت بکارند. هریک از این درختان از یکدیگر به اندازه دو گام فاصله دارند و بدین ترتیب راه‌ها به‌خوبی نمایان شده و مردمان راه خود را گم نمی‌کنند» (Polo, 1984). این دو گزارش میزان اهمیت به طراحی و نگاهداری راه‌های مواصلاتی بین شهرها را نشان داده و گویای آن است که این معابر در پهنه این امپراتوری همچون راه‌های درون شهرها، طراحی و محافظت می‌شده است.

به غیر از این دو گزارش، گزارش دیگری نیز که خواجه رشیدالدین درباره خیابانی مواصلاتی میان دو قرشی در شهر شانگدو (پایتخت تابستانی امپراتوری مغول) ارائه داده، بیانگر حضور خیابانی سلطنتی در حومه شهر شاهی است. معبر فوق قرشی نائوری (کاخ دریاچه) را به قرشی سلطنتی واقع در شهر شاهی متصل می‌کرده و رشیدالدین ساختار آن را این‌گونه تشریح کرده است: «از قرشی بیرونی تا اندرونی کوچهای ساخته‌اند؛ چنان‌که بر آن ممر خاص در قرشی رود و جهت کریاس دیواری گرد آن کشیده» (Hamedani, 1994). بدنه این خیابان سلطنتی بر خلاف دیگر خیابان‌ها، در دو طرف دارای دیواری بوده تا عبور و مرور درباریان را محافظت کند. این نمونه را شاید بتوان به شکل خیابان‌های مواصلاتی بین سرای سلطنتی قراقوروم و شهر قراقوروم و همچنین معبر شاهی در داخل ارگ سلطانیه تعمیم داد (Rezvan Ghahfarokhi & Karimain, 2017). بقایای بخشی از این خیابان، در میان محوطه شهر تاریخی شانگدو به‌صورت بقایای یک دیوار کوتاه گلی باقی مانده که گویای حضور خیابانی بدنه‌سازی شده در این بخش است (Masuya, 2013).

در تبریز نیز این فرم از خیابان‌های حومه‌ای قابل مشاهده و پیگیری است. در این شهر به‌دلیل دوربودن بعضی از شهرک‌ها از تبریز، مانند غازانیه، ایجاد ارتباط میان این شهرک با شهر تبریز، احتمالاً به‌وسیله یک مسیر یا خیابان طراحی شده برقرار می‌گردیده است. از خیابان‌های فوق هیچ بقایای فیزیکی باقی نمانده و حتی در گزارش‌های تاریخی نیز به موقعیت و شکل

منتهی می‌گشتند، به یکدیگر مرتبط می‌شدند. کلاویخو خیابان‌های واقع در حومه سمرقند را این‌گونه توصیف کرده است:

«در پیرامون شهر سمرقند خانه‌های بسیاری است که محال و توابع شهر را تشکیل می‌دهد. این محله‌ها و توابع در همه سوی شهر گسترده و با بیشه‌ها و موستان‌ها احاطه شده است. این آبادی‌ها تا عمق یک فرسخ و نیم و گاهی دو فرسخ در پیرامون شهر گسترده شده و شهر در میان آنها قرار دارد. در میان این بیشه‌ها خیابان‌هایی با چهارراه‌های بزرگ و پهناور دیده می‌شود. این خیابان‌ها پرجمعیت هستند و در آنها همه گونه کالا و گوشت و نان به فروش می‌رسد» (Clavijo, 1987). یکی از معروف‌ترین خیابان‌های واقع در حومه سمرقند که به احتمال همان خیابان مورد اشاره در گزارش کلاویخو بوده، خیابان قوروغ یا فیروزه واقع در حومه شرقی سمرقند است. کهن‌ترین گزارشی که حضور این خیابان را اذعان کرده، گزارش ظهیرالدین محمد بابر، از نوادگان تیمور و مؤسس سلسله گورکانیان هند است. او در گزارش خود این خیابان را این‌گونه توصیف کرده است: «در شرقی سمرقند دو باغ طرح انداخته یکی دورتر است به باغ بولدی موسوم است و آن که نزدیک‌تر است باغ دلگشا، تا دروازه فیروزه خیابان کرده در هر دو طرف او چوب تزک (ترتیب و انتظام) ایستاده کرده در دلگشا هم کوشک کلانی انداخته است» (Babor, 1929). از گزارش بابر مشخص است که خیابان قوروغ از دروازه فیروزه آغاز می‌شده و ضمن ایجاد ارتباط با باغ دلگشا تا باغ بولدی (باغ کامل) امتداد می‌یافته است.

ویلبر دو سوی بدنه این خیابان را مزین به درخت دانسته و آن را خیابانی تفرجگاهی عنوان کرده که سمرقند را به باغ‌های واقع در تومانات شرقی شهر متصل می‌نموده است (Wilber, 2011). پوگانچکوا علاوه بر کاشت درخت در امتداد این خیابان به وجود کیوسک‌ها و چایخانه‌هایی در مسیر آن اشاره کرده و این خیابان را ریشه بولوارهای آینده دانسته است (Pugachenkova, 1951). خیابان دیگری که در اسناد تاریخی بدان اشاره شده، واقع در جنوب سمرقند است که به مقبره



شکل ۲. خیابان میان غازانیه و رشیدیه در تبریز: ۱. دیوار جدید تبریز ۲. تبریز کهنه ۳. غازانیه ۴. رشیدیه ۵. معبر (Balilan Asl & Doustar, 2015)

۳-۳-۴- حضور خیابان‌های حومه‌ای در شهرسازی عهد تیموری

در عصر تیموری الگوهای طراحی خیابان‌های حومه‌ای و ساخت انواع خیابان‌های طراحی شده در داخل شهرها به پیروی از دوره ایلخانان همچنان مدنظر و مورد استفاده بوده است. در این دوره، ضمن استفاده از الگوی خیابان‌های داخل و حومه شهر، الگوی جدیدی نیز به انواع خیابان‌سازی در شهرهای ایرانی اضافه می‌شود که هم‌راستا با ساختار خیابان‌های حومه‌ای شکل گرفته و به دلیل دارا بودن کاربری مزاری، از آن می‌توان با عنوان خیابان-مزار یاد کرد. به این ترتیب خیابان‌های حومه‌ای در شهرهای عصر تیموری را می‌توان به دو دسته خیابان-مزارها و خیابان‌های حومه‌ای دسته‌بندی نمود.

۳-۳-۵- خیابان‌های حومه‌ای شهرهای دوره تیموری

در عصر تیموری همچون دوره ایلخانی، خیابان‌هایی که در حومه شهرها واقع بودند، پل ارتباطی میان شهر کهن و استقرارگاه‌های حومه‌ای محسوب می‌شدند. همان‌گونه که ارتباط میان شنب‌غازان، شهر کهن تبریز و شهرک رشیدیه به‌وسیله یک خیابان حومه‌ای برقرار می‌شد (Ajourloo, 2014)، باغ‌های مستقر در تومانات وسیع سمرقند و هرات نیز به‌وسیله خیابان‌هایی که از دروازه‌های شهر به سوی آخرین استقرارگاه‌ها

نمونه دیگر از خیابان‌های واقع در حومه شهرهای دوره تیموری، خیابان بلخ است. این خیابان که از شهر بلخ تا مزار شریف امتداد داشته، ارتباط شهر بلخ را با مهم‌ترین ابواب البر واقع در حومه آن برقرار می‌ساخته است. منشی (قرن ۱۲ ه. ق.)، صاحب تذکره مقیم‌خانی، ساخت این خیابان و کاشت درختان در دو سوی آن را به دوره اشترخانیان ازبک و شخصی به نام ولی‌محمدخان، حاکم بلخ منتسب داشته (Monshi, 2001)؛ با این حال به نظر می‌رسد که به دلیل سوابق تیموریان در ساخت خیابان‌های حومه‌ای و همچنین تعلق مجموعه مزار شریف به این دوره، می‌توان قدمت اولیه این خیابان را به این عصر نسبت داد. منشی و همچنین کهگدایی بازسازی‌های مکرر انجام شده در این خیابان را در طول تاریخ تأیید کرده‌اند (Kahgadaei, 2001; Monshi, 1960) که همین می‌تواند نشانه‌ای بر صدقیت این مدعا باشد.

۶-۳-۳- خیابان-مزارها

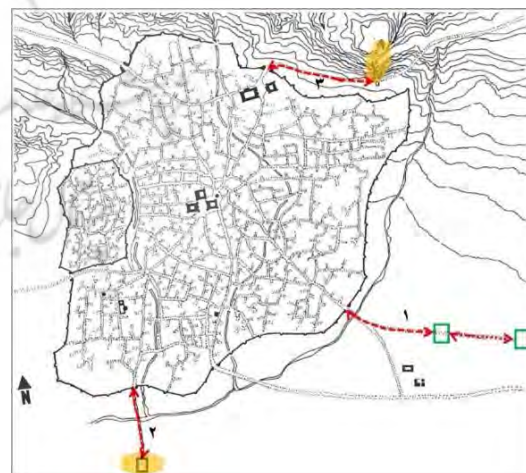
خیابان-مزارها زیرمجموعه‌ای از خیابان‌های حومه‌ای در عصر تیمور محسوب می‌شوند. در این نوع از خیابان‌های حومه‌ای برخلاف دیگر نمونه‌هایی که پیش‌تر ذکر شد، به جای تحدید بدنه خیابان به وسیله کاشت درختان، بدنه معبر را ردیفی از ابنیه تعریف می‌کرده است. از آنجا که ابنیه مستقر در دو سوی این خیابان‌ها عمدتاً شامل بنای مقبره بوده که به صورت موقوفه به همراه ابنیه دیگر مانند مسجد، مدرسه یا خانقاه بنا می‌شدند، این مجموعه‌ها را می‌توان با نام خیابان-مزار نیز توصیف کرد. خیابان-مزارسازی را همچنین می‌توان شیوه‌ای از گورستان‌سازی در شهرهای اسلامی قرون میانه محسوب کرد که در عصر تیموری به اوج شکوفایی رسیده است (Leisten, 1997).

پیش از آنکه بخواهیم به بررسی خیابان-مزار سلطانی در شهر هرات به‌عنوان یک نمونه موردی در بررسی خیابان-مزارهای این عهد بپردازیم، لازم است با دو خیابان-مزار مقدم بر آن که هر دو نقش خیابان‌های حومه‌ای را در شهرهای عهد تیموری ایفا می‌کردند، آشنا شویم.

خواجه احرار منتهی می‌شده است. راقم سمرقندی (قرن ۱۲ ه. ق) این خیابان را این‌گونه وصف کرده است:

«[خواجه احرار] در تاریخ ۸۹۵ در شب شنبه در قریه کمان‌گران که از قرای سمرقند است ارتحال نمود [...] نعش مبارکش آورده آن جسم پاک او خلوت‌گزین صومعه خاک کردند [...] دوری مزار فایض الانوار تا به شهر نزدیک است به یک میل راه و درین راه خیابانست در راستای اعتقاد زائران و در خرمی مانند ریاض جنان: طرفه خیابان که درختان او می‌برد از طوبی خلدآبرو [...] جمله سرافکننده ز روی نیاز/گشت صف آرا چو قیام نماز» (Raghimi Samaqandi, 2001).

از توصیفات راقم چنین برمی‌آید که در جنوب شهر سمرقند، از ابتدای دروازه کاریزگاه، خیابانی آغاز می‌شده و تا قریه کمان‌گران امتداد می‌یافته و به مانند خیابان قوروغ، دو سوی آن به وسیله درختانی تحدید می‌شده است. به غیر از این دو خیابان، در اسناد، به خیابان دیگری اشاره شده که از دروازه فولاد تا ابتدای دروازه مجموعه شاه‌زنده در شمال سمرقند امتداد داشته است. در دو طرف این خیابان نیز مانند دو خیابان ذکرشده، درختان سروی قرار داشته است (Hadizadeh, 2002) (شکل ۳).



شکل ۳. خیابان‌های حومه‌ای سمرقند. ۱. خیابان فیروزه منتهی به باغ دلگشا و باغ بولدی ۲. خیابان کاریزگاه منتهی به مزار خواجه احرار ۳. خیابان فولاد منتهی به مجموعه شاه‌زنده (Authors, 2022)

مسجد و مدرسه، مجموعه سلطان حسین بايقرا شامل مدرسه، خانقاه، کاروانسرا و حمام و همچنین مجموعه اخلاصیه امیرعلی شیرنویبی شامل مسجد، مدرسه، خانقاه، بیمارستان، حمام و مقبره اشاره کرد (Khowandmir, 1993). به غیر از مجموعه‌های فوق که همگی به صورت موقوفه احداث و در تمامی آنها مقابر واقفان بنا و وابستگان به آنها قرار داشته، در امتداد این خیابان مقابر سایر بزرگان عهد تیموری که عمدتاً در داخل یک بنای مذهبی موقوفه مانند خانقاه و مدرسه قرار داشته، دو سوی بدنه این خیابان را تشکیل می‌داده است.

۷-۳-۳- خیابان-مزار سلطانی

خیابان-مزار هرات، همتایی داشته است با نام خیابان-مزار سلطانی. این خیابان از ابتدای دروازه خوش در شرق شهر آغاز می‌شده و پس از طی زمین‌های حومه شمال شرقی، به سمت کوه‌های شمال شهر منحرف شده و به حظیره خواجه عبدالله انصاری در گازرگاه منتهی می‌گشته است (Allen, 1983). برخلاف دو خیابان-مزار دیگری که به آنها اشاره شد، از مجموعه خیابان-مزار سلطانی در هرات، به غیر از حظیره خواجه عبدالله انصاری در گازرگاه شریف، اثری باقی نمانده است. در سایت تاریخی این خیابان نیز تاکنون به جز چند مطالعه میدانی، کاوش‌های باستان‌شناسی به صورت گسترده انجام نگرفته و به دلیل بهره‌برداری از زمین‌های این منطقه به منظور کاربری کشاورزی، دپوی زباله، انبار خودروهای اسقاطی و همچنین وجود بقایای سنگربندی‌های نظامی در دل زمین‌های آن که در طول جنگ‌های داخلی صورت گرفته، سطح آن از نظر توپوگرافی دارای اختلالات بسیار زیادی بوده و به سختی می‌توان ردی از بقایا را از طریق عکس‌های هوایی و یا پیمایش‌های زمینی به دست آورد. با این همه، به کمک اسناد تاریخی، مطالعات میدانی اخیر که توسط گروه مشترک باستان‌شناسی آلمان و افغانستان انجام شده و همچنین مشاهدات ثبت‌شده در پیش از جنگ داخلی افغانستان و مطابقت آنها با تصاویر ماهواره‌ای می‌توان تا حدودی به نحوه استقرار و طراحی کالبد پیرامونی در این خیابان-مزار اواخر عهد تیموری نزدیک شد (شکل ۴).

اولین نمونه خیابان-مزار شاه‌زنده است. این نمونه را می‌توان مسیری حومه‌ای دانست که در امتداد خیابانی قرار داشته که از دروازه فولاد سمرقند آغاز می‌شده است. این مسیر که در نهایت به حومه شمالی شهر و محل رصدخانه الغ‌بیگ منتهی می‌شده، در میانه راه به گورستانی می‌رسیده که روی بقایای شهر پیشامغولی سمرقند شکل گرفته بوده است (Nemtseva et al., 1977). ابتدای این قسمت از خیابان را دروازه‌های موسوم به دروازه عبدالعزیز تعریف می‌کرده که درست در پای تپه افراسیاب قرار داشته است. پس از آن، خیابان روی سه تراس که به وسیله پلکان‌هایی به هم متصل می‌شده، امتداد می‌یافته است (Samarqandi, 1988). در دو سوی گذر این خیابان ردیفی از مقابر اشراف و شاهزادگان تیموری قرار داشته و در انتهای مسیر این خیابان-مزار نیز، مقبره قثم ابن عباس، پسرعموی پیامبر اسلام (ص) واقع بوده است. پس از اتمام مسیر این خیابان-مزار، خیابان حومه شمالی سمرقند که از ابتدای دروازه فولاد آغاز شده بوده، مسیر خویش را به همان صورت ابتدایی تا رصدخانه الغ‌بیگ ادامه می‌داده است (Bulatova, 1965)؛ به این صورت می‌توان ملاحظه کرد که تنها در بخشی از مسیر این خیابان حومه‌ای، به دلیل تعریف یک گورستان در دو سوی مسیر، شکل یک خیابان-مزار پدید آمده است.

نمونه بعدی که می‌توان آن را شاخص‌ترین نمونه خیابان-مزارسازی در عهد تیموری محسوب کرد، گذر خیابان هرات است. این خیابان که از ابتدای دروازه ملک در شمال دیوارهای کهن هرات آغاز می‌شده، تا کرانه‌های حومه شمالی شهر امتداد می‌یافته و در نهایت به بنای عیدگاه هرات منتهی می‌شده است (Fekri Saljugh, 1962). از پیش از دوره تیموری و تقریباً از میانه قرن پنجم ه. ق گورستانی کهن در دو سوی گذر این معبر حومه‌ای قرار داشته است (Garakani Dashteh et al., 2021a). در دوره تیموری نیز به دلیل موقعیت مذهبی این گذر و وجود گورستان تاریخی در قسمتی میانی آن، مجموعه‌ای از ابنیه مذهبی که شامل مقابر، خانقاه‌ها، مدارس و مساجد بوده‌اند، در دو سوی این خیابان احداث می‌شوند. از مهم‌ترین ابنیه مستقر در دو سوی این خیابان-مزار باید به مجموعه گوهرشاد شامل



شکل ۴. خیابان‌های حومه‌ای هرات. ۱. خیابان هرات منتهی به عیدگاه
۲. خیابان سلطانی منتهی به حظیره خواجه عبدالله انصاری در گازرگاه
(لکه گذاری توسط نگارندگان بر روی نقشه منتشر شده از (Allen, 1983))

شده است (Golombek, 1969). آلن نیز این دو خیابان-مزار را با یکدیگر قیاس کرده است. از نظر او، خیابان هرات اهمیت به مراتب بیشتری از خیابان سلطانی داشته است؛ زیرا خیابان-مزار سلطانی، تنها خیابانی حومه‌ای با کارکردی زیارتی محسوب می‌شده؛ در حالی که خیابان-مزار هرات، علاوه بر این کارکرد، دارای کارکردهای عمومی دیگری نیز بوده است (Allen, 1983). در نقشه‌هایی که آلن و گلمبک از مکان استقرار مقابر در امتداد خیابان سلطانی هرات ارائه داده‌اند، می‌توان دریافت جایگاه خیابان-مزار سلطانی در سمت شرقی باغ تخت سفر و در محور جنوبی گازرگاه شریف واقع بوده و به صورت خطی از مقابر در دو سوی راه امتداد داشته است (Allen, 1983; Golombek, 1969) (شکل ۴). غیر از این فرضیه‌ها، منابع تاریخی در مورد نوع استقرار مقابر در طول خیابان سلطانی سکوت کرده و تنها اشارات بسیار اندکی دربارهٔ استقرار مقابر در مستندات به چشم می‌خورد و آن نیز گزارشی است که به تشریح سیل ویرانگر سال ۸۹۸ ه.ق پرداخته است. در این سند، اسفزاری ضمن تشریح ابعاد تخریب این سیل، که از ابتدای حظیره خواجه عبدالله انصاری تا شرق هرات را در بر می‌گرفته، این‌گونه به مقابر آن حدود اشاره کرده است:

«و سیل عظیم جمع آمده از بالای کوه مانند کوه دیگر سر در نشیب نهاد، حظایر و مقابر که در شمایل کذا مزار بزرگوار شیخ [انصاری] [...] همه را سیل برد چنانچه محرر این اوراق بدان جا رسید چشمه که به حوض اشجار آب مشهور است چنان نابود ساخته بود که مردم در محل متردد بودند و این سیل چون به جوار مزار شیخ‌الاسلام رسیده به سه بخش شد: یکی به میان خیابان سلطانی روان شده و یکی به جانب شرقی مزار و یکی به طرف غربی و هر حظیره و مقبره که پیش افتاده از آن اثری نماند [...] سیل چند موضع جوی نو را جر ساخته به جوی انجیل رسیده و آن را شکسته و جر ساخته و بیرون‌های باغ جهان‌آرای و محلات [...] آن نواحی اکثر را ویران ساخته تا نواحی مزار خواجه عبدالله طاقی» (Zamchi Esfazari, 1960). اسفزاری در این گزارش به مقابر و حظایری پرداخته که کلیت ناحیهٔ جنوبی گازرگاه شریف را در بر می‌گرفته‌اند و در

بر مبنای اسناد تاریخی می‌توان گفت احداث خیابان-مزار سلطانی در زمان سلطان حسین بایقرا انجام شده و ساخت آن مرهون احداث جوی سلطانی در نزدیکی گازرگاه بوده که سبب ایجاد آبادانی در زمین‌های اطراف این ناحیه شده است (Khowandmir, 1993; Samarqandi, 1993). آلن اعتقاد داشته است که در قسمت‌های ابتدایی این خیابان، از حد دروازهٔ خوش تا به نزدیکی جوی نو، آثار معماری چندانی احداث نشده و در واقع، بعد از رسیدن خیابان سلطانی به نزدیکی این جوی است که صفی از مقابر نجبا و اشراف تیموری در امتداد آن ساخته شده و این معبر را تا به حظیره شریف خواجه عبدالله انصاری مشایعت می‌کرده‌اند (Allen, 1983). او شکل استقرار این مقابر را مشابه با فرم استقرار مقابر در خیابان-مزار شاه‌زنده دانسته و بر این نظر بوده که مقابر در دو صف منظم در دو طرف این خیابان واقع بوده‌اند (Allen, 1983). گلمبک فراتر از نوع استقرار مقابر، وجه تشابه اصلی میان دو مجموعه را منتهی شدن هر دو خیابان به مقبرهٔ یکی از مشاهیر اسلامی دانسته و آن را مورد توجه قرار داده است. او همچنین با مقایسهٔ خیابان-مزار سلطانی با خیابان-مزار هرات، خیابان سلطانی را مجموعه‌ای از مقابر خاندان و اشراف سلطان حسین بایقرا دانسته که در برابر مجموعه مقابر خاندان و اشراف شاهرخ در خیابان هرات احداث

زمین‌های کشاورزی دیده می‌شود که به منظور آبیاری کرت‌بندی شده‌اند. در طول این مسیر تا نزدیک گازرگه غیر از گورستانی که در سمت شرقی راه قرار دارد، هیچ‌گونه اثر مشهودی روی زمین به چشم نمی‌خورد. تنها در قسمتی که این جاده به گازرگه شریف نزدیک می‌شود، بقایای چهار محوطه مستطیل شکل در یک صف و تقریباً در یک اندازه در کنار هم و در امتداد غربی راه، به چشم می‌خورد. به سختی بتوان به غیر از دیوار دورتادور آنها و دایره مرکزی در میانشان، که به صورت یک تل مخروبه جلوه‌گر است، چیز دیگری تشخیص داد. براساس ارزیابی‌های میدانی، اندازه تمامی حصارها به طور تقریبی با یکدیگر برابر بوده و حدود ۳۰ در ۳۶ متر تخمین زده می‌شود. همین‌طور اندازه تل مخروبه میانی نیز حدود ۱۰ در ۱۳ متر است. در سمت مقابل این بقایا در شرق جاده، به دلیل ورود یک جاده خاکی از این قسمت به داخل مسیر اصلی، تقریباً هیچ بقایایی که گویای استقرار بناهای دیگری در برابر این مقابر احتمالی باشد، قابل مشاهده نیست (شکل‌های ۵ و ۶).

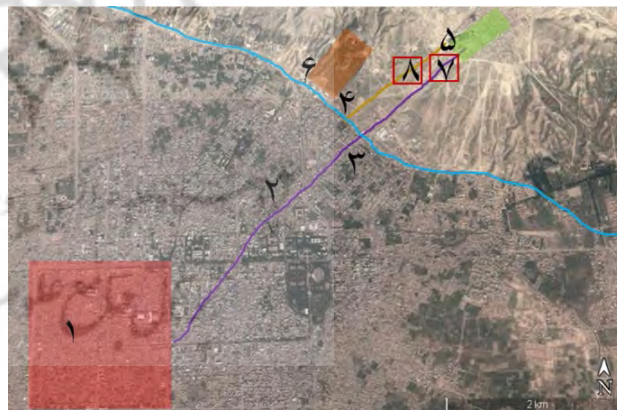
این میان به خیابان سلطانی نیز اشاره کرده است؛ با این حال از فته‌های گزارش اسفزاری این‌طور پیداست که این سیل بنیان‌کن که در اواخر دوره سلطنت سلطان حسین رخ داده، بسیاری از مقابر و حظایر این ناحیه را به‌طور کامل از میان برده است.

به غیر از این گزارش تاریخی، که به‌نوعی تنها سند در رابطه با استقرار مقابر و حظایر در این قسمت است، گزارش پیمایش‌های میدانی که در سال‌های اخیر توسط هیئت مشترک آلمان و افغانستان در این سایت تاریخی صورت گرفته، به همراه ارزیابی تصاویر ماهواره‌ای از این منطقه می‌تواند تا حدود زیادی به سنجش صحت و سقم نظریه آلن و گلمبک کمک کند.

براساس ارزیابی تصاویر ماهواره‌ای، در منطقه‌ای که آلن و گلمبک ادعای وجود خیابان-مزار سلطانی را داشته‌اند، اکنون جاده‌ای قرار دارد که از حومه شرقی هرات به سمت مجموعه گازرگه شریف امتداد یافته است (خیابان شماره ۲). این خیابان یکی از دو محوری است که در این فرضیه به آن اشاره شده است. در دو سوی این خیابان انبوهی از زمین‌های بایر و



شکل ۶. مربع شماره ۷ در شکل ۵: عارضه‌های مصنوعی در کناره خیابان شرقی



شکل ۵. تصویر هوایی از Google Earth از شهر هرات و مسیر خیابان سلطانی در جنوب گازرگه: ۱. هرات. ۲. خیابان شرقی (خیابان شماره ۲). ۳. جوی نو ۴. خیابان غربی (خیابان شماره ۴). ۵. گازرگه. ۶. تخت سفر. ۷. در شکل ۶ بررسی شده است. ۸. در شکل ۷ بررسی شده است

این گزارش به وجود چندین تپه اشاره شده که در راستای شمالی-جنوبی جاده قرار دارند.

مطالعاتی نیز که توسط گروه مشترک آلمان و افغانستان در این منطقه که با نام «جاده شرقی» از آن نام برده شده، انجام گردیده تا حدودی مؤید ارزیابی‌های تصاویر ماهواره‌ای است. در

کوچکی روی آن وجود دارد، قابل تشخیص است. نکته مهمی که باید به آن اشاره کرد، وجود تعداد بسیار زیادی از بقایای ابنیه و ساخته‌های انسانی است که در طول این مسیر و در دو طرف راه به چشم می‌خورد. در ابتدای این محور، پس از جوی نو، به غیر از بقایای انبوهی از گورها، بقایای یک محوطه معماری که احتمالاً جایگاه حظیره‌ای^۱ در ابتدای راه بوده، مشاهده می‌شود. کمی بالاتر از این گورستان، آثار بقایای مقابر احتمالی که در دو سوی راه واقع بوده‌اند، آغاز می‌گردد. اگر بقایای واقع در کنار مسیر راه، تل‌های برجای مانده از ابنیه مقابر فرض کنیم، در حدود هشت مقبره در سمت غربی خیابان و بقایای چهار مقبره در سمت شرقی قابل تشخیص است. با این حال بقایای این استقرارها در مقابل هم نبوده است و در پشت آنها نیز بقایایی از ابنیه بزرگ‌تر نیز به چشم می‌خورد. این آثار با اینکه مانند بقایای واقع در جاده اصلی، نظام استقراری منضبطی را دارا نیستند، اما نشان‌دهنده حضور مجموعه‌ای از ابنیه هستند که احتمالاً بقایای مقابر و حظایر خیابان-مزار سلطانی بوده‌اند. ابعاد حصار محوطه‌های فوق با سه محوطه جاده شرقی مشابه بوده و تنها چند محوطه بزرگ‌تر با ابعاد ۳۶ در ۴۰ متر در میان آنها مشاهده می‌شود. ابعاد تل میانی محوطه‌ها نیز در همان حدود قبلی است (شکل ۷).



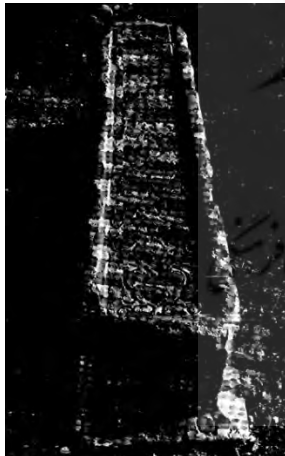
شکل ۷. مربع شماره ۸ در شکل ۵: عارضه‌های مصنوعی در کناره خیابان غربی

مشاهدات میدانی نیز که توسط گروه باستان‌شناسان آلمان و افغان انجام شده، الگوهای به‌دست آمده از تصاویر ماهواره‌ای را

سطح کلی این تپه‌ها توسط سنگ‌های درشت و ریز پوشیده شده است و تکه سفال‌ها و قطعات آجری به‌ندرت در سطح آنها دیده می‌شود. این گزارش به وجود قبرستان بزرگی در این زمین‌ها که دارای طولی شمالی-جنوبی بوده و هنوز هم دارای کاربری است اشاره کرده است. در سطح زمین‌های جاده شرقی، ترانشه عمیقی به‌وسیله بولدوزرهای راه‌سازی ایجاد شده که در آن بقایای یک مقبره کوچک از زیر خاک نمودار گشته است. با این حال گزارش تأکید دارد که پلان دقیق و نوع ساختمان این مقبره نامشخص است. در قسمت دیگری از زمین‌های جاده شرقی، در اثر برشی که در سطح یکی از تپه‌های گفته شده به وجود آمده، بقایای سنگ‌های طبیعی و رسوبات خاکی نمودار شده است. در این برش تنها نمونه‌های اندکی از بقایای فرهنگی قابل مشاهده است. در سطح تپه‌های دست‌ساز کم‌ارتفاعی که در قسمت شمالی جاده قرار دارند (همان بقایایی که در تصاویر ماهواره‌ای نیز مشخص هستند)، انبوهی از بقایای سفال و آجر قابل مشاهده است. با این حال، استفاده امروزی از زمین‌های قسمت شمالی و شرقی این ناحیه به‌عنوان زمین‌های کشاورزی و منطقه‌ای برای دفن نخاله‌های ساختمانی و معدنی، سطح اصلی را به‌صورت کامل مخدوش و پنهان ساخته است. در این قسمت هیچ بقایای محسوس فرهنگی قابل مشاهده نیست. با وجود این در اثر مشاهده دقیق، معدود آثار تزیینات معماری به‌صورت پراکنده قابل رؤیت است که به‌طور عمده متعلق به قرن‌های نهم و دهم ه.ق است. این اشیاء عبارت بوده‌اند از گلدان سفالی، کاسه سفالی لعاب‌دار، یک قطعه کوچک از یک کتیبه سیاه. نمونه تزیینات به‌دست آمده از این منطقه نیز عبارت بودند از یک کاشی لعاب‌دار و چند تکه کاشی فیروزه‌ای رنگ که مشابه با تزیینات انجام شده روی دیوارهای ارگ در دوره تیموری بوده است (Franke & Urban, 2017). علاوه بر جاده شرقی که اکنون تنها جاده منتهی به گازرگاه شریف است، در نقشه‌های گلمبک و آلن، جاده دیگری دیده می‌شود که به موازات غربی جاده کنونی به گازرگاه منتهی می‌شده است (Allen, 1983). بقایای این مسیر از روی تصاویر ماهواره‌ای به‌صورت یک جاده خاکی باریک (جاده شماره ۴) که اکنون آثار عبور مسیل

انجام شده توسط گروه مشترک باستان‌شناسی که در آن بقایای قبور و همچنین آثار فرهنگی که بر کاربری احتمالی این محوطه به‌عنوان یک گورستان گواهی می‌داد، فرضیه‌ی ارائه شده توسط بال را تحت شعاع قرار داد. فرانکه، سرپرست این کاوش معتقد است که براساس یافته‌های مشهود فرهنگی به دست آمده از این منطقه، محوطه‌ی فوق که تقریباً برابر با حدود همان جاده‌ی غربی است، می‌تواند همان محل اصلی خیابان-مزار سلطانی در اواخر عهد تیموریان باشد (Franke & Urban, 2017).

به این ترتیب و بر مبنای این گزارش، می‌توان گفت وجود این بقایا در کنار جاده‌ی گازرگاه، همان‌طور که گلمبک و آلن گفته‌اند، ردیفی از ابنیه‌ی مقابر را تشکیل می‌دهد. با این حال باید اذعان کرد با وجود پیمایش و بررسی سطحی محوطه توسط گروه باستان‌شناسی آلمان و افغانستان، گزارش آنها هنوز در حد یک ادعاست و برای اثبات آن باید کاوش‌های گسترده‌ای در این محوطه انجام شود (شکل‌های ۸، ۹، ۱۰، ۱۱ و ۱۲).



شکل ۸. سنگ قبری که ب اساس گزارش «بال» در محوطه‌ی خیابان سلطانی قرار داشته است (Ball, 1981).

تأیید می‌کند. در این گزارش آمده جاده‌ی غربی گازرگاه از سمت شمال به جنوب و در کنار یک رودخانه‌ی کوچک فصلی امتداد داشته است. ابتدای گزارش فوق نیز مبتنی است بر تصاویر هوایی که از این قسمت گرفته شده و این‌گونه آمده است که در تصاویر هوایی پلان‌های مربع‌شکلی در امتداد شمالی جاده مشخص است که حاشیه‌ی جنوبی تپه را نیز پوشش داده است. گزارش ادامه می‌دهد در قسمت شمال شرقی این منطقه، بقایای کانال‌های آبیاری مشاهده می‌شود و همچنین در قسمت شمال جاده (همان نقطه‌ای که در تصاویر ماهواره‌ای به‌عنوان ردیف احتمالی مقابر معرفی شد)، بقایای سکوه‌های مربعی ساخته شده با یک یا دو لایه آجر شکسته به همراه قطعاتی از قسمت فوقانی یک طاق آجری قابل مشاهده است و همچنین بقایای قبور همانند جاده شرقی در این قسمت قابل رؤیت است. معدود پاره سفال‌های یافت شده از این منطقه همگی دارای لعاب‌های تک‌رنگ بوده و متعلق به قرون ۹ و ۱۰ ه. ق است (Franke & Urban, 2017). این مکان همان نقطه‌ای است که وارویک بال در گزارشی که بر طبق یک پیمایش میدانی در سال ۱۹۸۱ ارائه کرد، به حضور بقایای یک سازه هرم مانند در آن پرداخته است. با اینکه او به بقایای چندین گور و حتی سنگ قبر در این محوطه اشاره داشته، در این گزارش، سازه‌ی واقع در محوطه‌ی فوق را بقایای یک بنای کوشکی در میان یکی از باغ‌های حومه‌ای دوره‌ی تیموری فرض کرده است. با وجود این، گزارش او را می‌تواند سندی محسوب کرد که حضور بقایای قابل اعتنا از ابنیه‌ی دوره‌ی تیموری در این نقطه از شهر هرات را تا پیش از شروع جنگ‌های داخلی در افغانستان ثابت می‌کند (Ball, 1981).

تا پیش از گزارش گروه باستان‌شناسی مشترک آلمان و افغانستان، براساس گزارش بال و همچنین ابعاد محوطه‌های فوق، این فرضیه قوت داشت که این محوطه‌ها، بقایای باغ-کوشک‌های اشرافی دوره‌ی تیموری است، اما پیمایش و تفحص



شکل ۱۰. بقایای کانال آب در قسمت شمالی محور جاده غربی خیابان- مزار سلطانی (Franke & Urban, 2017).



شکل ۹. بقایای کشف‌شده از یک گور در محور جاده شرقی خیابان- مزار سلطانی (Franke & Urban, 2017)



شکل ۱۲. بقایای یک طاق در محوطه جاده غربی خیابان- مزار سلطانی (Franke & Urban, 2017)



شکل ۱۱. آجرهای پخته در سطح محوطه جاده غربی در خیابان- مزار سلطانی (Franke & Urban, 2017)

طراحی این شکل از خیابان در دوره ایلخانی نیز، تحت تأثیر الگوهای مغولی-چینی و هم تحت تأثیر الگوهای خیابان‌های حومه‌ای در شهرهای اولیه اسلامی بوده است. در این زمان، خیابان‌های حومه با داشتن بدنه‌سازی مشخص، نقش مسیرهای مواصلاتی اصلی را میان شهر و استقرارگاه‌های مهم حومه‌ای آن که عبارت بوده‌اند از استقرارگاه‌های سلطنتی و همین‌طور شهرک‌های حاشیه‌ای ایفا می‌کرده‌اند. در دوره تیموری همین نقش همچنان بر عهده خیابان‌های حومه‌ای بوده است؛ به طوری که نمونه‌های مطرح آن را می‌توان در حومه‌های سرسبز سمرقند عهد تیمور مشاهده کرد. خیابان‌های حومه‌ای در عهد تیموری نیز همچون دوره ایلخانی، شهرها را به اقامتگاه‌های سلطنتی و باغ‌های حاشیه شهر مرتبط می‌ساختند؛ با این تفاوت که در این زمان مقاصد زیارتی نیز به مقاصد حومه‌ای قبلی اضافه شده است. با وجود

با این احتساب باید بقایای جاده کهنی را که در غرب جاده کنونی گازرگاه قرار داشته است، همان محور اصلی خیابان- مزار سلطانی محسوب کنیم و جاده امروزی را نیز به همراه بقایای مجاورش، یک مسیر فرعی بپنداریم. کالبد پیرامونی خیابان- مزار سلطانی را در مجموع می‌توان همچون خیابان- مزار شاه‌زنده پوشیده از مقابری دانست که در دو سوی خیابان مستقر بوده‌اند. تزئینات انجام‌شده روی این ابنیه باید ترکیبی از آجرهای لعاب‌دار، کاشی‌های هفت‌رنگ و کاشی معرق بوده باشد و پیش‌طاق‌های معظم مقابر، همچون پیش‌طاق‌های شاه‌زنده، بر مسیر سایه می‌افکنده و گنبد‌های فیروزه‌ای در پشت آنها از دید پنهان می‌شده است.

۴- نتیجه‌گیری

خیابان‌های حومه‌ای را می‌توان از ارکان مهم شهرهای ایران در دوره اسلامی محسوب کرد. توسعه و توجه به

مقابری برای خویش احداث می‌کنند. براساس بقایای برجای‌مانده، می‌توان گفت ساختار این مقابر تا حدودی مشابه با محوطه حظیره‌های این منطقه بوده و مشتمل بر حصار و بنایی با کاربری مقبره یا نمازخانه در میان محوطه می‌شده است. علاوه بر این، مقابر فوق در پای کوهی قرار داشته که اغلب بزرگان دوره تیموری باغ‌ها و کوشک‌های خویش را در بالای آن ساخته بودند و از میان آن می‌توانستند به مقابر درگذشتگان خویش نظری افکنند و فاتحه‌ای نثار کنند که از این نظر جایگاهی به مراتب بالاتر از خیابان-مزار هرات در چشم‌انداز آنها داشته و به‌نوعی یک گورستان اشرافی نیز محسوب می‌شده است. با توجه به تمامی موارد فوق، خیابان-مزار سلطانی در شمال هرات را می‌توان عالی‌ترین نمونه خیابان-مزارسازی در اواخر عهد تیموری و عصاره این‌گونه از مجموعه‌سازی در این عصر عنوان کرد.

سپاسگزاری

وجود ندارد.

منابع مالی

وجود ندارد.

تعارض منافع

بین نویسندگان تعارضی در منافع وجود ندارد.

موارد فوق، تحولی بارز در ساخت خیابان‌های حومه‌ای در عصر تیموری سبب می‌شود تا گونه‌ای جدید از مجموعه‌سازی و خیابان‌سازی شکل بگیرد. این تحول بر عبور این معابر حاشیه‌ای از میان گورستان‌هایی که از دیرباز در حاشیه شهرهای اسلامی قرار داشته‌اند، مبتنی بوده است. همین علت کافی است که حاشیه خیابان‌های حومه‌ای در قسمت‌هایی که از میان گورستان‌ها عبور می‌کرده، با احداث مقابر و سایر ابنیه مذهبی، ظاهری ساختارمند و متفاوت به خود بگیرد. درواقع دو خیابان-مزار اصلی عهد تیموری به‌دلیل عبور از میان گورستان‌های کهنی که در حاشیه شهرها قرار داشته تعریف شده‌اند. خیابان مزار سلطانی نیز به احتمال پس از احداث خیابان سلطانی و ساخت مقابر اشراف تبدیل به خیابان-مزار شده است. با این حال براساس فقر منابع تاریخی و باستان‌شناسی نمی‌توان به وجود گورستانی تاریخی در این محوطه تا پیش از برقراری خیابان-مزار پی برد؛ بنابراین می‌توان فرض کرد که خیابان-مزار سلطانی برخلاف دو نمونه پیشین، بعد از احداث تبدیل به یک گورستان شده است. همچنین ساخت این خیابان-مزار را می‌توان تحت تأثیر نمونه‌های پیشین همچون خیابان-مزار شاه‌زنده و خیابان-مزار هرات محسوب کرد. در دو سوی این خیابان حومه‌ای که مانند شاه‌زنده به مقبره یکی از بزرگان اسلامی منتهی می‌شده، اشراف و نجیبی دودمان تیموری

References

- Ahari, Z. (2006). Isfahan Chaharbagh Street, a new concept of urban space. *Golestan-i Honar*, (5), 48-59 .
- Ajorloo, B. (2014). A historical approach to urban planning and architectural collections of Tabriz in the Ilkhanid era. *Iranian Islamic Period History*, 4(7), 1-23.
- Allen, T. (1983). *Timurid Herat*. Tubinger: Tubinger Atlas .
- Atashinbar, M., & Motedayen, H. (2018). Fading Out the Sematic Dimension of Street in Iran (from the Ancient Times to Today). *The Monthly Scientific Journal of Bagh-e Nazar*, 15(67), 71-80.
- Babor, Z. (1929). *Tuzak-i Babori*. Mumbai: Shirazi .
- Balilan Asl, L., & Doustar, F. (2015). The Effect of the Cemeteries in the Development of Urban Structure of Tabriz City since Ilkhanid Era to Safavid Era. *Iran University of Science & Technology*, 3(3), 65-88 .

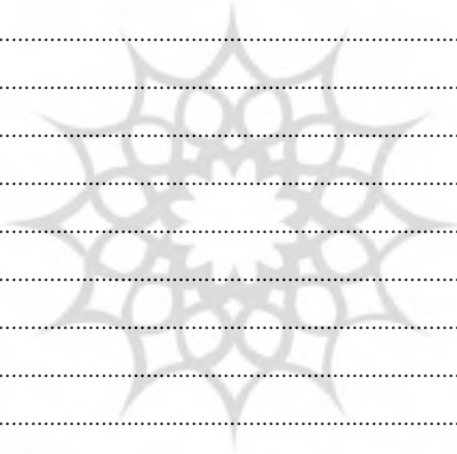
- Ball, W. (1981). The Remains of a Monumental Timurid Garden outside Herat. *East and West*, 31(1/4), 79-82 .
- Bulatova, V. A. (1965). To The History of Composition of the Shah I Zinde Ensemble. In G. I. a. K. Hayrapetyants, D (Ed.), *Collective From the Hlstory of the Era of Ulugbek*. Tashkent: Academic Sciences of the Uzbek SSR. Institute of Oriental Studies .
- Clavijo, R. (1987). *Narrative of the Embassy of Ruy Gonzalez de Clavijo to the Court of Timour at Samarcand AD 1403-6*. (M. Rajabnia, Trans.). Tehran: Bongah-i Tarjome va Nashr .
- Dabirsiaghi, M. (2000). Khiaban. *Khorasan Pazhuhi*, 3(10), 199-208 .
- Fekri Saljughi, A. (1962). *Khiaban*. Kabul: Anjoman i Jami .
- Franke, U., & Urban, T. (2017). *Excavations and Explorations in Herat City. Staatliche Museen zu Berlin Preubischer Kulturbesitz and Ancient Herat Project*. Stuttgart: Hans D. Beyer .
- Garakani Dashteh, S., Mortezaei, M., & Esmaeli jelodar, M. (2021a). Building Pairing Features on Herat Street Axis (Comparative Study of Pairing Samples on Herat Street and Transoxiana Architecture Collections in Timurid Era). *Pazhoheshha ye Bastan Shenasi Iran*, 11(28), 197-217 .
- Garakani Dashteh, S., Mortezaei, M., & Esmaeli jelodar, M. (2021b). An Investigation of Models of Installation of Memorial Buildings in the Two Urban Axes of the 9th and 10th Centuries AH based on Two Historical Texts. *Scientific Journal of Motaleate-e Tatbighi-e Honar*, 10(20), 61-77 .
- Golestani, S., & Sharifzadeh, S. (2011). A Study on Features of Safavid Avenues (Khiaban). *The Monthly Scientific Journal of Bagh-e Nazar*, 8(17), 59-68 .
- Golombek, L. (1969). *The Timurid shrine at Gazurgah*. Toronto: The Trusteed of the Royal Ontario Museum .
- Hadizadeh, R. (2002). *Samarghandnameh*. Doshanbeh: Embassy of Islamic Republic of Iran .
- Haghighat Bin, M., Ansari, M., & Pourjafar, M. R. (2010). Mashhad khiyaban (Street charbagh) during Safavid dynasty. *Journal of Historical Researches*, 1(4), 37-54 .
- Hamedani, R. (1994). *Djami El-Tavarikh*. (M. Roshan, Musavi, M, Ed.). Tehran: Alborz .
- Hatef Naiemi, A. (2019). *A Dialogue Between Friends and Foes: Transcultural Interactions in Ilkhanid Capital Cities (1256-1335 AD)*. University of Victoria.
- Heravi, S. (2006). *Tarikhnam-i Herat*. (G. Tabatabaee majd, Ed.). Tehran: Asatir .
- Hüttel, H. G., & Erdenebat, U. (2011). *Karabalgasun and Karakorum. Two late nomadic urban settlements in the Orkhon Valley*. Ulaanbaatar: Adman .
- Ibn-i Faghih, A. H. (1970). *Tarjom-i Mokhtasar al-bolodan*. Tehran: Bonyad-i Farhang-i Iran .
- Ibn-i hawqal, M. (1966). *Šūrat al-'Ard*. (J. Shoar, Ed.). Tehran: Bonyad-i Farhang-i Iran .
- Kahgadaei, M. (1960). *Tarikh-i Mazar-i Sahrif*. Kabul: Tajeran .
- Karimian, H., & Mehdizadih, B. (2017). *Iranian Cities in thr Ilkhanid Era (Role of vaqr in Development of Iranian Cities)*. Tehran: Academic Jihad .
- Kaynejad, M., & Belali Oskui, A. (2011). *Imaginary Recreation of Rabe Rashidi Based on Historical Texts*. Tehran: Matn .
- Khowandmir, G. (1993). *Maaser-Al-Moluk with: Khatem-E- Kholasat-Al-Akhba*. (M. Mir Hashem Mohaddes, Ed.). Tehran: Rasa .
- Leisten, T. (1997). *Islamic Architecture in Uzbekistan. in Heirs to the silk road Uzbekistan (Johannas Kaiter&Margarita Pavaloi)*. New York: Thomas & Hudson .

- Majidi, H. (2016). *Knowledge of the Cities of Ancient Iran During the Achaemenid, Parthian, Sasanid Eras*. Tehran: Elm-i Memar .
- Masuya, T. (2013). *Seasonal Capitals with Permanent Buildings in the Mongol Empire. Turko-Mongol Rulers, Cities and City Life*. Leiden: Brill .
- Matini, J. (1982). Khiaban. *Iran Nameh*, (1), 57-99 .
- Mirfattah, A. (1991). *Soltaniyeh, The Cities of Iran*. (M. Y. Kiani, Ed. Vol. 4). Tehran: Jahad-i Daneshgahi .
- Mirfattah, A. (1995). Soltaniyeh. *Miras-i Farhangi*, (13), 15-25 .
- Mohajerinejad, A. (2009). *Report on the excavations of the first season of Friday Mosque*. Unpublished .
- Monshi, M. (2001). *Tazkare-i Moghimkhani*. (F. Saraffan, Ed.). Tehran: Miras-i Maktub .
- Mortezaei, M. (2007). Study of Natural and Cultural Infrastructure in the Formation of Gorgan in the Islamic Era. *Athar*, (42-43), 129-146 .
- Nemtseva, N. B. (1964). Low-Explore Mausoleum from The Ensemble of Shahi-Zinda. *History of Material Culture of Uzbekistan*, (20), 123-138 .
- Nemtseva, N. B., Rogers, J. M., & Yāsīn, Ā. (1977). Istoki Kompozitsii i Etapy Formirovaniya Ansamblya Shakhi-Zinda ("The Origins and Architectural Development of the Shāh-i Zinde"). *Iran*, 15(1), 51-73 .
- Pohl, E., Mönkhbayar, L., Ahrens, B., Frank, K., Linzen, S., Osinska, A., Schüler, T., & Schneider, M. (2012). Production sites in Karakorum and its environment: a new archaeological project in the Orkhon Valley, Mongolia. *The Silk Road*, 10, 49-65 .
- Polo, M. (1984). *The book of sir Marco Polo the Venetian*. (H. Golbang, Ed.). Tehran: Kushesh .
- Pugachenkova, G. A. (1951). Garden and Park Art of Central Asia in the Age of Timur and Timurid. *Humanities*, (23), 143-168 .
- Pugachenkova, G. A. (1965). *Architectural Monuments of Maverannahra Era of Ulugbek. Collective from The History of the Era of Ulugbek*. Tashkent: Institute of Oriental Studies Biruni .
- Pugachenkova, G. A. (1976). *Architecture of Central Asia in the XV*. Tashkent: Publishing House of Literature and Art .
- Pugachenkova, G. A., & Rempel, L. I. (1965). *History of Arts of Uzbekistan*. Tashkent: Iskustvo .
- Raghimi Samaqandi, M. (2001). *Tarikh-i Raghim* (M. Sotudeh, Ed.). Tehran: Afshar .
- Rezvan Ghahfarokhi, H., & Karimain ,H. (2017). *Soltaniyeh: Fall and Rise of a Capital*. Tehran: Jahad-i Daneshgahi .
- Samarqandi, A. (1988). *Ghandi-e o Samari-e*. (I. Afshar, Ed.). Tehran: Jahangiri .
- Samarqandi, K. (1993). *Matla-i sa'dayn wa majma-i Bahrayn*. (A. Nawai, Ed. Vol. 2). Tehran: Institute for humanities and cultural studies .
- Shieh, S. (2012). Arak Foundation on Four Main Streets. *Memari va Farhang*, 1(47).
- Soltanzadeh, H. (2013). *Urban Spaces in The Historical Texture of Iran*. Tehran: Daftar i Pazhuheshgah i Farhangi .
- Wilber, D. (2011). *Gardens of Iran*. (M. Saba, Trans.). Tehran: Elmi o Farhangi .
- Zamchi Esfazari, M. (1960). *Rozat al-jannat fi osaf-e madinat-e Herat*. (M. Emam, Ed. Vol. 1). Tehran: Tehran University Publisher.

پی‌نوشت

۱. حظیره محوطه‌ای محصور همراه با درآیگاه ورودی بوده که در آن بنایی به‌عنوان مسجد قرار داشته و گورها در محوطه باز محوطه قرار داشته‌اند؛ مانند حظیره گازرگاه شریف در هرات، حظیره مولانا ابوبکر تایبادی در تایباد و حظیره فخر رازی در هرات. تری آلن ساخت حظیره را مختص مقابر علمای اهل سنت و پیروان آنها دانسته و گفته است برخلاف مقابر بعضی از اشراف تیموری و علمای شیعه، مزار علمای اهل سنت و پیروان آنها عمدتاً بدون سازه ساختمانی و گنبدخانه احداث شده است و فقط دارای درآیگاه، محوطه و احتمالاً یک نمازخانه کوچک بوده است (Allen, 1983).





پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی