

باستان‌شناسی مسیرهای ارتباطی عصر مفرغ و عصر آهن حوزه سیرانوند وزانه لرستان

مسعود صادقی راد*، دکتر حمیدرضا ولی پور**، عطا حسن پور***، زحرا جوادی نیا****

* دانشجوی کارشناسی ارشد باستان‌شناسی دانشگاه آزاد اسلامی، واحد اهر.

** استادیار گروه باستان‌شناسی دانشگاه شهید بهشتی.

*** کارشناسی ارشد باستان‌شناسی، سازمان میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان لرستان.

**** کارشناسی باستان‌شناسی دانشگاه آزاد اسلامی، واحد دزفول.

چکیده

شرایط مساعد جغرافیایی بخش‌های بیرانوند و زاغه لرستان طی ادوار مختلف عصر مفرغ و عصر آهن زمینه‌ساز شکل‌گیری محوطه‌های باستانی در این خطه گردید. این محوطه‌ها به واسطه راه مواصلاتی شمال به جنوب (شوش - هگمتانه) و شاخه‌های فرعی توانستند با یکدیگر و دیگر محوطه‌های همجوار تبادلات فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی درون و برون منطقه‌ای برقرار کنند. بر اساس موقعیت قرارگیری محوطه‌ها نسبت به راه‌ها در هر مرحله از عصر مفرغ و عصر آهن که با کمک روش تجزیه و تحلیل GIS و مطالعه نقشه راه‌ها و پراکنش محوطه‌ها انجام پذیرفت، گروه‌بندی چهارگانه‌ای حاصل گردید. این چهار گروه شامل قرارگیری محوطه‌ها در مسیر راه‌های فرامنطقه‌ای، قرارگیری محوطه‌ها در حاشیه راه‌های فرامنطقه‌ای، قرارگیری محوطه‌ها در مسیر راه‌های اصلی منطقه‌ای و قرارگیری محوطه‌ها در مسیر کوره‌راه‌ها یا راه‌های فرعی است. نتایج مطالعه این گروه‌بندی چهارگانه طی اعصار مفرغ و آهن، تأثیرات متقابل و دو سویه میان راه‌ها و محوطه‌های این محدوده را به اثبات رسانید.

واژگان کلیدی: محوطه‌های باستانی، راه‌های باستانی، عصر مفرغ، عصر آهن، بخش‌های بیرانوند و زاغه، تأثیرات متقابل.

درآمد

توسعه فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی این جوامع به شمار می‌رود. سیر تطوری جوامع، دستاوردها و سرعت پیشرفت آن‌ها تا حدودی مدیون شبکه‌های ارتباطی راه‌های باستانی بوده که مهم‌ترین عامل در تبادلات فرهنگی و تمدنی نیز به شمار می‌رود (سجادی، ۱۳۸۲ الف: ۲۴۷).

لرستان از دیرباز به علت داشتن موقعیتی ویژه و محوری نسبت به حوزه‌های فرهنگی همجوار و قرارگیری در مسیر راه‌های ارتباطی این مناطق، نقش گذرگاهی را ایفاء کرده است. این استان علاوه بر برقراری ارتباط میان حوزه‌های فرهنگی

یکی از مهم‌ترین مباحث باستان‌شناختی در حوزه اقتصاد جوامع باستان، مبادلات بازرگانی منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای است^۱. بررسی نقش راه‌ها در سیر تطوری فرهنگ‌ها و تمدن‌های بشری در کانون پژوهش‌هایی از این دست بوده است. مبادلات و ارتباطات از امور زیربنایی جوامع انسانی بوده و خود عاملی برای

• مقاله حاضر برگرفته از پایان‌نامه کارشناسی ارشد یکی از نگارندگان (مسعود صادقی راد) است.

Email Address: m.sadghirad@gmail.com

۱- برای اطلاعات بیشتر در این خصوص بنگرید: Sheridan & Bailey, 1981; Dark, 1995; Renfrew & Bahn, 2012. ۱۳۸۳.

آهن بخش‌های بیرانوند^۱ و زاغه لرستان و تأثیر متقابل آن‌ها با راه خرم‌آباد - بروجرد به عنوان بخشی از یک راه مهم باستانی می‌تواند رهگشای پژوهش‌هایی نو در زمینه باستان‌شناسی راه‌ها و عاملی برای توجه بیشتر به نقش راه در مطالعات باستان‌شناختی باشد.

موقعیت و محدوده پژوهش

محدوده مورد مطالعه شامل دو بخش بیرانوند و زاغه است که از نظر تقسیمات کشوری به شهرستان خرم‌آباد، استان لرستان تعلق دارند. این محدوده در ناحیه بین عرض جغرافیایی ۳۳°۲۰'۸۶۶" تا ۳۳°۵۰'۴۰۹" شمالی و طول جغرافیایی ۴۸°۵۸'۵۲۹" تا ۴۸°۲۴'۵۰۳" جنوبی واقع شده است که از شمال و شمال شرق با شهرستان بروجرد، از شمال غرب با شهرستان الشتر، از شرق و جنوب شرق با شهرستان درود و از جنوب و غرب با شهرستان خرم‌آباد همجوار است. محدوده مورد نظر حدود ۱۴۴۷/۵۵۴۲ کیلومتر مربع مساحت دارد (طرح هادی بخش چغلوندی، ۱۳۸۴: ۱۳ و طرح هادی بخش زاغه، ۱۳۸۴: ۴۷) (نقشه ۱).

راه شمال به جنوب (شوش - هگمتانه) و مسیرهای آن در محدوده پژوهش^۲

آن‌چنان که ذکر شد مهم‌ترین راه لرستان، راه ارتباطی شمال به جنوب یا همان راه معروف شوش - هگمتانه است که از شمال تا جنوب این استان را در می‌نوردد. در امتداد این راه، راه‌های اصلی و فرعی فراوانی وجود دارد که به آن می‌پیوندند و در مجموع شبکه گسترده‌ای از راه را به وجود می‌آورند. اهمیت این راه در تبادلات میان منطقه‌ای از ادوار پیش از تاریخ تا دوران تاریخی و اسلامی بر کسی پوشیده نیست. وجود مواد فرهنگی مکشوفه طی پژوهش‌های باستان‌شناختی از محوطه‌های باستانی هر دو سوی این راه دلیلی بر این ادعاست. در دوران تاریخی اهمیت این راه دو چندان می‌گردد؛ وجود دو دولت عیلام و ماد

جنوب و شمال طی دوره‌های مختلف تاریخی، همواره نواحی غرب ایران و شرق بین‌النهرین را به مرکز فلات مرتبط می‌ساخته است.

وجود ۹۳ پل باستانی (که تعدادی از آن‌ها متعلق به دوره پهلوی است) در این استان نمایانگر پیوستگی گذرگاهی در دوران مختلف است. روشن است که وضعیت مکانی پل‌ها با شبکه راه‌ها پیوندی ناگسستگی دارد (صفایی‌زاده، ۱۳۹۱: ۱).

شناسایی و مطالعه همه‌جانبه این راه‌ها می‌تواند تا حدودی اطلاعاتی درباره مسیرهای مبادلاتی و بازرگانی، نحوه برهمکنش‌های فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی و سیاسی، تعیین حدود و گستره این برهمکنش‌ها و موضوعاتی از این دست در محدوده هر منطقه ارائه دهد. این اطلاعات را ضمناً می‌توان با مطالعه روند تطور فرهنگی جوامع انسانی و با توجه به ویژگی‌های زیست‌بوم‌شناختی منطقه مورد مطالعه پیگیری کرد. این زیست‌بوم‌ها، زیستگاه مناسبی برای شکل‌گیری جوامع انسانی بوده و مبادلات اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی بین جوامع از طریق آن‌ها ممکن می‌شده است، زیستگاه‌هایی که از گذشته دور تا به امروز تداوم یافته‌اند و بخش‌هایی از حیات فرهنگیشان را مدیون شریان راه‌ها هستند.

لرستان نیز در زاگرس مرکزی ایران بخاطر ویژگی‌های اقلیمی و جغرافیایی این منطقه و وجود دره‌ها و دشت‌های میان‌کوهی کوتاه و بلند، مسیرها و راه‌های ارتباطی گوناگونی را از پیش از تاریخ تا دوره‌های متأخر در دسترس جوامع انسانی این منطقه قرار داده است؛ مهم‌ترین آن‌ها راه ارتباطی شمال به جنوب یا همان راه معروف شوش - هگمتانه است که از شمال تا جنوب این استان را در بر گرفته است. در امتداد این راه، راه‌های اصلی و فرعی فراوانی به آن می‌پیوندند که در مجموع شبکه گسترده‌ای از راه را به وجود می‌آورد (نقشه ۲). در طول این شبکه گسترده، محوطه‌های باستانی فراوانی وجود دارد که به واسطه راه‌ها همچون مهره‌های تسبیح به هم تنیده شده‌اند و بدون وجود هر یک، دیگری بی‌معناست. شناسایی مسیرهای باستانی و تأثیرات دو سویه و متقابلی که این مسیرها با محوطه‌های باستانی طی ادواری خاص بر یکدیگر دارند، هدف اصلی مقاله حاضر است. از این رو مطالعه موردی محوطه‌های عصر مفرغ و عصر

۱- در دی ماه ۱۳۹۰ بخش چغلوندی شهرستان خرم‌آباد با مرکزیت شهر چغلوندی به بخش بیرانوند با مرکزیت بیرانشهر تغییر نام یافت.

۲- برای اطلاعات بیشتر در خصوص اینکه آیا راه باستانی شوش - هگمتانه از لرستان می‌گذرد، بنگرید به: صفایی‌زاده، ۱۳۹۱.

در نزدیکی پلدختر دو راه به مسیر نخست می‌پیوندند؛ یکی راه غرب به جنوب غرب است که از شمال پلدختر شروع و بعد از عبور از دشت رومشکان به دو شاخه تقسیم می‌شود. یک شاخه به سمت کوه‌دشت و شاخه دیگر به سمت هلیلان و کرمانشاه امتداد می‌یابد. راه دیگر راه پلدختر - سیمره است (Edmonds, 1922: 336-337؛ لسترنج، ۱۳۸۶: ۲۱۸؛ رجبی، ۱۳۷۱: ۲۱۱) که از جنوب شرق پلدختر شروع و بعد از عبور از پل گامیشان به دره شهر و منطقه سیمره می‌رسد (نقشه ۲). علاوه بر این راه‌ها، در بخش جنوب غربی خرم‌آباد راه دیگری وجود دارد که خرم‌آباد را به کوه‌دشت و غرب زاگرس متصل می‌کند. در بخش شمالی شهر خرم‌آباد، راه شمال به جنوب (شوش - هگمتانه) به سه مسیر تقسیم می‌شود:

- مسیر خرم‌آباد - الشتر که از شمال خرم‌آباد شروع شده و بعد از عبور از دشت الشتر به سمت نورآباد و هرسین در کرمانشاه امتداد می‌یابد.

- مسیر خرم‌آباد - سفید دشت که از شرق خرم‌آباد شروع و به سفید دشت ختم می‌گردد.

- مسیر خرم‌آباد - بروجرد که این مسیر از شرق خرم‌آباد شروع شده و پس از تنگ زاهد شیر به دو شاخه تقسیم می‌شود. مسیر نخست به سمت زاغه و از آنجا به درود و بروجرد و مسیر دیگر از سمت بیرانوند به بروجرد منتهی می‌گردد.

در پژوهش پیش رو هدف مطالعه تأثیر متقابل دو مسیر خرم‌آباد - زاغه - بروجرد و خرم‌آباد - بیرانوند - بروجرد، به عنوان شاخه‌هایی از یک راه مهم باستانی (شمال به جنوب) بر محوطه‌های عصر مفرغ و عصر آهن در محدوده بخش‌های بیرانوند و زاغه است. از این رو به شرح مختصری از چگونگی وضعیت این مسیرها که در واقع راه‌های فرامنطقه‌ای به شمار می‌آیند و دیگر راه‌های منطقه‌ای در محدوده مورد نظر می‌پردازیم.

از آنجا که بیش از ۹۰٪ محوطه‌های باستانی این منطقه در کنار استقرارهای امروزی یا با اندک فاصله‌ای از آنها قرار گرفته‌اند، تا حدودی راه‌ها و مسیرهای کنونی را می‌توان مبنایی برای راه‌های باستانی نیز قرار داد. با در نظر گرفتن راه‌های امروزه، وضعیت ژئومورفولوژی منطقه و پراکنش محوطه‌های

در شمال و جنوب این راه و نیز ظهور دولت هخامنشی و ضرورت برقراری ارتباط میان سه پایتخت شوش، هگمتانه و بابل (بخورتاش، بی تا: ۹۰؛ سجادی، ۱۳۸۲ الف: ۲۴۸؛ رجبی، ۱۳۷۱: ۲۰۸)، وجود پل‌های متعدد از دوران ساسانی در طول مسیر اصلی و شعبات آن (کریمی، ۱۳۲۹؛ بط: دمورگان، ۱۳۳۹: ۲۱۳؛ پرویز، ۱۳۸۰؛ سجادی، ۱۳۸۲ الف: ۲۴۴ و صفایی‌زاده، ۱۳۹۱) و نیز وجود جاده‌های سنگفرش در برخی از مسیرهای این راه (سجادی، ۱۳۸۲ ب: ۱۱-۱۲) (تصویر ۱) بر اهمیت آن در دوران تاریخی می‌افزاید. این راه در دوران اسلامی همچون ادوار پیشین اهمیت خود را حفظ کرد. در این دوره حکام منطقه برای از رونق نیفتادن این راه‌ها علاوه بر بازسازی پل‌های قدیمی، اقدام به احداث پل‌های جدیدی نمودند^۱. احداث کاروانسرا در برخی مسیرها نیز دلیلی دیگر بر اهمیت این راه است^۲. در دوران معاصر خصوصاً از زمان رضاشاه به بعد توجه ویژه‌ای به این راه شد. در این دوره به دنبال اسکان دائم و در پی آن آشوب‌ها و سرکشی‌های همیشگی ایلات و عشایر منطقه^۳ و سرکوب شورشیان، رضاشاه اقدام به توسعه و زیرسازی راه شمال به جنوب نمود (حسن‌پور و صادقی راد، ۱۳۹۲: ۱۴۳؛ حسن‌پور و صادقی راد، ۱۳۹۳: ۳۲۲) (تصویر ۲). امروزه به علت اهمیت ترانزیتی، این راه در مبادلات اقتصادی بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته است.

اگر شهر خرم‌آباد را مرکز این راه و محل تقاطع مسیرهای آن به حساب آوریم، می‌توان راه مذکور را به دو بخش شمالی و جنوبی تقسیم کرد. راه در بخش جنوب این شهر از طریق دو مسیر اصلی امتداد می‌یابد و هر دو مسیر در نزدیکی پل زال به هم پیوسته و وارد خوزستان می‌شوند (نقشه ۲):

- مسیر نخست این راه: خرم‌آباد - پلدختر - پل زال - اندیمشک

- مسیر دوم این راه: خرم‌آباد - چشمک - پل زال - اندیمشک

۱- برای اطلاعات بیشتر بنگرید به: پرویز، ۱۳۸۰؛ سجادی، ۱۳۸۲ الف؛ صفایی‌زاده، ۱۳۹۱ و پرویز و حسن‌پور، ۱۳۹۳.

۲- برای اطلاعات بیشتر بنگرید به: شریفی هولایی، ۱۳۷۵.

۳- برای اطلاعات بیشتر بنگرید به: استارک، ۱۳۱۳: ۱۶.

بیرانوند وارد این دشت می‌شود و در آنجا مجدداً به هم می‌پیوندند. این راه پس از ورود به دشت بیرانوند تمام طول نیمه غربی دشت را به سمت شمال می‌پیماید و در حوالی بیدهل به دو شاخه غربی و شمالی تقسیم می‌شود. شاخه غربی با عبور از طول دره‌ای به موازات رودخانه هرو به راه خرم‌آباد - الشتر منتهی می‌گردد و از آنجا به سمت الشتر و دلفان امتداد می‌یابد. شاخه شمالی پس از جدا شدن از شاخه غربی، وارد دهستان بیرانوند شمالی می‌شود. خود این شاخه نیز در نزدیکی منطقه سراب نرم به دو شاخه غربی و شرقی تقسیم می‌گردد. شاخه غربی پس از عبور از منطقه سراب نرم با پشت سر گذاردن گردنه نوخی یر در مناطق کوهستانی به دشت الشتر می‌رسد. راه شرقی این شاخه در امتداد دره آبسرد و به موازات رودخانه آبسرد وارد دشت سیلاخور و شهر بروجرد می‌شود. این راه، راه خرم‌آباد - بیرانوند - بروجرد است (صادقی راد، ۱۳۹۲: ۳۳۷).

این راه‌ها علاوه بر آنکه امکان برقراری ارتباط با مناطق همجوار را فراهم می‌سازند، به طور قابل توجهی به ارتباطات میان منطقه‌ای رونق بخشیده و از مهم‌ترین راه‌های میان منطقه‌ای نیز به شمار می‌آیند (نقشه ۲).

راه‌های منطقه‌ای

این دسته راه‌هایی هستند که به علت وضعیت توپوگرافی صرفاً محدود به داخل خود منطقه بوده و با خارج از منطقه ارتباط چندانی ندارند. خود این راه‌ها نیز به دو دسته اصلی و فرعی (کوره راه) تقسیم می‌شوند. از جمله راه‌های اصلی میان منطقه‌ای می‌توان به راهی اشاره کرد که از گلم سبز (سرچشمه رودخانه هرو) در جنوب شرقی‌ترین نقطه بخش زاغه به موازات رودخانه هرو آغاز و تا حدود روستای شرف بگ در شرق بخش بیرانوند امتداد می‌یابد. این راه در شرف بگ تغییر مسیر داده و پس از عبور از دشت کاسیان به سمت بیرانشهر امتداد یافته و در آنجا به راه بیرانوند - بروجرد متصل می‌شود. این راه که یک ایل‌راه کهن است همواره متصل کننده دو راه فرامنطقه‌ای به یکدیگر بوده است. راه دیگر در نزدیکی ملاقربانی از راه فرامنطقه‌ای خرم‌آباد - بیرانوند جدا شده و با گذر از پای دامنه‌های کوه‌های غرب بخش بیرانوند تا سراب ملکی ادامه داشته و از آنجا مجدداً

باستانی در محدوده مطالعاتی، می‌توان تمام راه‌های منطقه را به دو دسته تقسیم کرد:

۱- راه‌های فرامنطقه‌ای

۲- راه‌های منطقه‌ای

راه‌های فرامنطقه‌ای

در محدوده مطالعاتی دو راه فرامنطقه‌ای شناسایی شد که احتمالاً در تمام ادوار باستانی - بر اساس پراکنش محوطه‌ها و وضعیت توپوگرافی منطقه - ارتباطات فرهنگی فرامنطقه‌ای از طریق آن‌ها با مناطق همجوار میسر می‌گردید. یکی از این راه‌ها که شاه‌راه اصلی شمال به جنوب در محدوده پژوهش است و امروزه نیز به علت تردهای فراوان از مهم‌ترین راه‌های منطقه به شمار می‌آید، راهی است که در امتداد جاده جنوب به خرم‌آباد از شهر خرم‌آباد آغاز می‌شود و از طریق تنگه زاهد شیر (پلیس راه خرم‌آباد - بروجرد) به سمت گراب و از آنجا پس از گذر از طول دره‌های نسبتاً باز به گردنه زاغه و دشت زاغه می‌رسد؛ این راه پس از عبور از شهر زاغه و پل هرو به گردنه رازان و شهر رازان می‌رسد. پس از گذر از گردنه رازان راه وارد دشت هموار سیلاخور می‌شود. در این منطقه راه به دو شاخه تقسیم می‌شود؛ یک شاخه به سمت جنوب غرب می‌رود که پس از عبور از شهر درود وارد دشت ازنا و الیگودرز شده و از آنجا به سمت اصفهان می‌رود. یک شاخه نیز به سمت شمال امتداد می‌یابد که پس از پشت سر نهادن منطقه چالانچولان وارد بروجرد گشته و از آنجا به راه‌های اراک، همدان و کرمانشاه متصل می‌گردد. این مسیر در واقع راه خرم‌آباد - زاغه - بروجرد است (صادقی راد، ۱۳۹۲: ۳۳۷) که برخی آن را از مهم‌ترین راه‌های فلات ایران می‌دانند (مجیدزاده، ۱۳۶۶: ۴، نقشه ۲). برخی نیز آن را بخشی از راه شاهی محسوب می‌کنند (احتشامی، ۱۳۸۱: ۳۱-۳۰، نقشه‌های ۴ و ۵).

دیگر راه فرامنطقه‌ای در محدوده مطالعاتی، راهی است که از خرم‌آباد شروع و پس از گذر از تنگه زاهد شیر از شاه‌راه اصلی شمال به جنوب (خرم‌آباد - زاغه - بروجرد) مجزا می‌گردد و به سمت گردنه و دشت نمکلان امتداد می‌یابد. این راه پس از دشت نمکلان از طریق دو گذرگاه یا دو گردنه از جنوب دشت

التقاسیم فی معرفه الاقالیم (مقدسی، ۱۳۶۱: ۴۰۱). عزالدین ابن اثیر مورخ و ادیب قرن ششم در کتاب «تاریخ کامل» (ابن اثیر، ۱۳۸۲: جلد دهم، ۱۷۴). یاقوت حموی بغدادی در قرن هفتم در کتاب «معجم البلدان» (یاقوت حموی، ۱۳۷۶: جلد دوم، ۵۷۲).

عوامل موثر در شکل‌گیری، توسعه و اضمحلال راه‌ها

علی‌رغم پژوهش‌هایی فراوانی که در خصوص راه‌های مختلف انجام گرفته اما آگاهی از اینکه راه‌ها چگونه شکل گرفته‌اند، توسعه یافته و متروک شده‌اند، پرسشی است که کم‌تر به آن پرداخته شده است. جای هیچ‌شکی نیست که انسان برای رفع نیاز و برآورد احتیاجات، مدام در تکاپو است و به هر سو گام بر می‌دارد و از جایی به جایی دیگر در حرکت است. این جابه‌جایی در طول مسیرهای خاص و معین راه را به وجود می‌آورد. در واقع راه همان مسیر خاص و معین است که انسان برای رفع نیاز و برآورد احتیاجات می‌پیماید. اهمیت و گستردگی راه رابطه مستقیمی با میزان جابه‌جایی انسان در هر مسیر و فاصله او تا مکان رفع نیازش دارد. از این رو انسان و حرکت او برای پاسخگویی به نیازهایش را می‌توان مهم‌ترین عامل شکل‌گیری راه‌ها دانست. علاوه بر عوامل فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و مذهبی در شکل‌گیری و رونق راه‌ها، چندین عامل دیگر در انتخاب مسیر راه‌ها توسط انسان نقش دارند، از جمله:

- وضعیت ژئومورفولوژی یا زمین‌شناسی منطقه
- امکانات و موانع طبیعی
- امکانات و موانع انسانی
- موقعیت منابع مورد نیاز و تعیین مسیر رسیدن به آن‌ها
- کوتاه کردن فاصله و سهولت رسیدن به مکان مورد نیاز
- عواملی نیز وجود دارند که به توسعه راه می‌انجامند. از جمله این عوامل می‌توان به:
- افزایش تردد در یک راه (این افزایش بستگی به موقعیت مواصلاتی آن راه نسبت به مکان‌های جمعیتی و مکان‌های پاسخ‌دهی به نیازها در طول راه یا دو سمت آن دارد).
- کوتاهی مسیر و سهولت تردد
- اطمینان خاطر یا امنیت

به جاده بیرانوند - بروجرد می‌پیوندد (صادقی راد، ۱۳۹۲: ۳۳۸) (نقشه ۲).

پیشینه مطالعه راه شمال به جنوب (شوش - هگمتانه)

در سال ۱۳۷۵ عبدالمطلب شریفی هولایی کاروانسراهای استان لرستان در محور خرم‌آباد - بروجرد را با عنوان «بررسی و شناسایی کاروانسراهای استان لرستان، محور خرم‌آباد - بروجرد» بررسی نمود (شریفی هولایی، ۱۳۷۵) و در نتیجه تعدادی از کاروانسراها و مسیرهای ارتباطی بین آن‌ها را شناسایی کرد (گراوند، ۱۳۹۱: ۳۴۶-۳۴۵).

نخستین پژوهش در خصوص راه شوش - همدان با عنوان «بررسی راه‌های باستانی شوش به همدان» توسط علی سجادی انجام پذیرفت (سجادی، ۱۳۸۲؛ سجادی، ۱۳۹۱: ۳۳۵). وی در این بررسی به بقایای برخی از راه‌ها و پل‌های تخریب شده روی رودخانه کشکان و انشعابات آن برخورد و آن‌ها را به دوره هخامنشی نسبت داد. از طرفی هم وی بر اساس داده‌ها بیان می‌کند که راه شوش - همدان از پلدختر - خرم‌آباد - نورآباد به همدان می‌رسد (گراوند، ۱۳۹۱: ۳۴۶).

در سال ۱۳۸۰ احمد پرویز در قالب رساله کارشناسی ارشد خود با عنوان «پل و تحولات آن در قلمرو ابوالنجم پدر بن حسویه» در بخش‌هایی به معرفی مسیرها و پل‌های موجود در طول راه شوش - همدان می‌پردازد (پرویز، ۱۳۸۰).

در سال ۱۳۹۱ امین صفایی‌زاده نیز در قالب طرحی پژوهشی با عنوان «گزارش مستندنگاری پل‌های تاریخی استان لرستان» به معرفی راه‌ها و پل‌های موجود در لرستان پرداخت. وی در این گزارش به توصیف و چگونگی راه شوش - همدان نیز پرداخته است (صفایی‌زاده، ۱۳۸۰).

تا قبل از پژوهش‌های باستان‌شناختی در خصوص این راه، تعدادی از سفرنامه نویسان، تاریخدانان و جغرافیدانان به شرح برخی مسیرهای راه شمال به جنوب پرداخته‌اند از جمله: ابن حوقل جغرافیدان قرن چهارم در کتاب «صورة الارض» (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۲۵۹ و ۲۶۴). حمدالله مستوفی قزوینی در قرن هشتم هجری در کتاب «تاریخ گزیده» (مستوفی قزوینی، ۱۳۳۹: ۱۵۱ و ۱۹۵). مقدسی در قرن پنجم هجری در کتاب «احسن

وقوع زلزله ۱۱ فروردین ۱۳۸۵ که در قسمت‌های شمالی لرستان رخ داد، توسط حسن‌پور (۱۳۸۵) و حسن‌پور و رشیدی (۱۳۸۶) انجام پذیرفت. داودی (۱۳۸۸) و سبزی نیز در سال ۱۳۸۸ (۱۳۸۸) با هدف ثبت برخی از محوطه‌های بخش بیرانوند و زاغه در فهرست آثار ملی اقدام به شناسایی و ثبت چندی از آنها می‌کنند.

از آنجا که تمام بررسی‌های انجام گرفته غیرمنسجم، موردی و ناقص بودند و بجز مقاله یانگ (Young, 1966: 238) و چند گزارش مقدماتی در این خصوص هیچ‌گونه انتشاراتی را در پی نداشتند، در سال ۱۳۹۲ یکی از نگارندگان با انتخاب موضوع رساله خود در خصوص محوطه‌های عصر مفرغ و عصر آهن این محدوده اقدام به بازنگری و بررسی باستان‌شناختی این منطقه نمود (صادقی راد، ۱۳۹۲).

طی بررسی‌های میدانی مجموعاً ۵۷ محوطه از عصر مفرغ (۳۳ محوطه) و عصر آهن (۴۳ محوطه) شناسایی شد (۱۹ محوطه دارای مواد فرهنگی هر دو دوره بودند). آثار مربوط به عصر مفرغ در ۲۸ تپه، دو محوطه استقرار موقت (محوطه باز)، یک گورستان، یک محوطه - گورستان، یک پناهگاه صخره‌ای و یک غار و آثار مربوط به عصر آهن نیز در ۳۵ تپه، شش محوطه باز، یک گورستان و یک غار مشاهده شد. همان‌گونه که ذکر شد ۱۹ محوطه از کل محوطه‌های شناسایی شده به صورت مشترک دارای مواد فرهنگی از عصر مفرغ و آهن هستند. تمامی محوطه‌های مربوط به این دو دوره به صورت نامنظم در سطح محدوده مطالعاتی پراکنده هستند.

- استقرارهای مربوط به دوره مفرغ قدیم شامل ۲۷ محوطه (۲۲ تپه، یک محوطه باز، یک گورستان، یک محوطه - گورستان، یک غار و یک پناهگاه صخره‌ای)
- استقرارهای مربوط به دوره مفرغ میانی شامل ۲۲ محوطه (۲۰ تپه، یک محوطه - گورستان و یک گورستان)
- استقرارهای مربوط به دوره مفرغ جدید شامل ۱۷ محوطه (۱۴ تپه، یک محوطه باز، یک گورستان و یک غار)
- استقرارهای مربوط به دوره آهن I شامل ۱۶ محوطه (۱۲ تپه، سه محوطه باز، یک گورستان)

از مهم‌ترین عوامل متروک شدن یک راه نیز می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- از دست دادن نقش تأثیرگذار یک محوطه استقرار مهم در فرایند برهمکنش‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای
- شکل‌گیری راه جدید
- اتمام منابع تأمین یا پاسخگویی به نیازها
- مهاجرت یا متروک شدن مکان‌های جمعیتی^۱
- عوامل و بلایای طبیعی^۲
- عوامل انسانی

پیشینه پژوهش‌های باستان‌شناختی و پراکنش محوطه‌های عصر مفرغ و عصر آهن در محدوده مطالعاتی

پیشینه فعالیت‌های باستان‌شناختی منطقه به سال ۱۹۵۱م. باز می‌گردد؛ زمانی که هنری فیلد با هدف ثبت اطلاعات مردم‌نگاری از بخش زاغه عبور نمود و تپه زاغه را شناسایی و معرفی نمود (Field, 1951: 91؛ واندنبرگ، ۱۳۸۷: ۸۷). پس از وی در سال ۱۹۶۱م. کایلر یانگ طی بررسی‌های باستان‌شناختی خود در غرب ایران از این منطقه گذر کرد و تنها از یک تپه (تپه زاغه) بازدیدی به عمل آورد و در مقاله منتشر شده خود فقط به ذکر نامی از آن اکتفاء کرد (Young, 1966: 238). احمد کبیری در سال ۱۳۵۵ با هدف ثبت برخی از محوطه‌های زاغه در فهرست آثار ملی اقدام به بررسی و شناسایی منطقه نمود (کبیری، ۱۳۵۵). میرعابدین کابلی نیز در سال ۱۳۶۳ وارد منطقه شده و طول جاده خرم‌آباد به بروجرد را با هدف نجات بخشی بررسی می‌کند (کابلی، ۱۳۶۳؛ گراوند، ۱۳۹۱: ۳۴۵). ذبیح‌الله بختیاری در سال‌های ۱۳۸۴ و ۱۳۸۵ با هدف ثبت ۵۰ محوطه در فهرست آثار ملی طی دو فصل بخش بیرانوند را بررسی کرد (بختیاری، ۱۳۸۴؛ بختیاری، ۱۳۸۵؛ سجادی، ۱۳۹۱: ۳۳۹).

طرح بررسی و شناسایی آثار بخش بیرانوند و زاغه خرم‌آباد با هدف نجات بخشی و ثبت در فهرست آثار ملی کشور پس از

۱- در این خصوص می‌توان به راه‌های شرق فلات ایران اشاره کرد که پس از متروک شدن محوطه‌ها از رونق افتادند.

۲- برای اطلاعات بیشتر بنگرید: فلاح تبار، ۱۳۷۹: ۴۷-۵۵.

در حاشیه این راه‌ها قرار دارند. همچنین ۳۰ درصد محوطه‌ها بر سر راه‌های اصلی میان‌منطقه‌ای و ۱۱ درصد باقی مانده نیز در مسیر کوره‌راه‌ها قرار دارند (نقشه ۳ و نقشه رنگی ۱، جداول ۱ و ۲).

مرحله مفرغ میانی: مردمان کوهپایه‌نشین مرحله قبل در این دوره دشت‌نشینی را بر می‌گزینند. در این دوره کاهش ۲ درصدی شیوه معیشت کوچ‌نشینی (۱۰٪ کل مساحت محوطه‌های شناسایی شده مربوط به این مرحله) نسبت به یکجانشینی (۹۰٪ مساحت) مشهود است. به علت تغییرات حاصل از جابه‌جایی از ارتفاعات به دشت‌ها استفاده از راه‌های فرامنطقه‌ای به ۵۰ درصد و راه‌های اصلی میان‌منطقه‌ای به ۱۸ درصد می‌رسد که نسبت به دوره قبل اندکی کاهش می‌یابد و در عوض استقرار در حاشیه راه‌های فرامنطقه‌ای که حدود ۱۴ درصد و راه‌های فرعی یا کوره‌راه‌ها که ۱۸ درصد پراکندگی محوطه‌ها نسبت به راه‌ها را شامل می‌شود اندکی رونق می‌گیرند (نقشه ۴ و نقشه رنگی ۲، جداول ۱ و ۲).

مرحله مفرغ جدید: مردمان مرحله مفرغ جدید همچون مفرغ قدیم در کوهپایه‌ها و پای دامنه‌ها استقرار می‌یابند. در این دوره هرچند تعداد استقرارگاه‌های موقت افزایش یافته اما وسعت آن‌ها به طور چشمگیر کاهش می‌یابد. این امر نشان دهنده کاهش ۳ درصدی شیوه معیشت کوچ‌نشینی (۷٪ کل مساحت محوطه‌های شناسایی شده مربوط به این دوره) نسبت به یکجانشینی (۹۳٪ مساحت) در مقایسه با مرحله قبل است. در این مرحله به علت تغییرات حاصل از مهاجرت از دشت‌ها به ارتفاعات استفاده از راه‌های فرامنطقه‌ای به ۳۵ درصد و حاشیه راه‌های فرامنطقه‌ای ۶ درصد می‌رسد که نشان دهنده از رونق افتادن این راه‌ها است. در عوض استفاده از راه‌های اصلی میان‌منطقه‌ای با ۳۰ درصد و راه‌های فرعی یا کوره‌راه‌ها با ۲۹ درصد به طور چشمگیری رونق می‌گیرند (نقشه ۵ و نقشه رنگی ۳ جداول ۱ و ۲).

مرحله آهن I: ساکنان مرحله آهن I نیز همچون مرحله پیشین تمایل به استقرار در کوهپایه‌ها داشتند. در این مرحله شاهد افزایش چشمگیر در تعداد و وسعت استقرارگاه‌های موقت و کاهش در تعداد و وسعت استقرارگاه‌های دائم هستیم. این امر نشان دهنده رشد ۲۰ درصدی شیوه معیشت کوچ‌نشینی (۲۷٪)

- استقرارهای مربوط به دوره آهن II شامل ۱۶ محوطه (۱۲ تپه، سه محوطه باز و یک گورستان)

- استقرارهای مربوط به دوره آهن III شامل ۴۰ محوطه (۳۳ تپه، پنج محوطه باز، یک گورستان و یک غار)

موقعیت محوطه‌ها نسبت به راه‌ها

همان‌گونه که ذکر آن گذشت، طی بررسی‌های به عمل آمده در محدوده مطالعاتی مجموعاً ۵۷ محوطه که ۱۳۸ مرحله فرهنگی از ادوار مختلف عصر آهن و عصر مفرغ را دارا هستند، شناسایی شد. برای تجزیه و تحلیل دقیق‌تر موقعیت محوطه‌ها نسبت به راه‌ها، آن‌ها را به چهار گروه تقسیم کردیم^۱. این طبقه‌بندی بر پایه موقعیت محوطه‌ها نسبت به راه‌های فرامنطقه‌ای و منطقه‌ای و نیز حاشیه هر یک از این راه‌ها است. بر این اساس موقعیت محوطه‌ها نسبت به راه‌ها طبق گروه‌بندی زیر است:

- قرار گرفتن در مسیر راه‌های فرامنطقه‌ای (به فاصله ۰ تا ۵۰ متر) (جداول ۱ و ۲).

- قرار گرفتن در حاشیه مسیر راه‌های فرامنطقه‌ای (به فاصله ۵۰ تا ۱۰۰ متر) (جداول ۱ و ۲).

- قرار گرفتن در مسیر راه‌های اصلی منطقه‌ای (به فاصله ۰ تا ۵۰ متر) (جداول ۱ و ۲).

- قرار گرفتن در مسیر کوره‌راه‌ها یا راه‌های فرعی (بدون در نظر گرفتن فاصله) (جداول ۱ و ۲).

این گروه‌بندی چهارگانه به طور مجزا برای هر یک از مراحل عصر مفرغ و عصر آهن استفاده شده تا تغییرات ناشی از آن نمایان گردد.

مرحله مفرغ قدیم: مردمان این دوره کوهپایه‌نشینی بودند که به صورت موقت از محوطه‌های باز، غارها و پناهگاه‌های صخره‌ای نیز استفاده می‌کردند. شیوه معیشت آنان کوچ‌نشینی (۱۲٪ کل مساحت محوطه‌های شناسایی شده مربوط به این مرحله) و یکجانشینی (۸۸٪ مساحت) است. ۵۲ درصد از کل محوطه‌های این دوره بر سر راه‌های فرامنطقه‌ای و ۷ درصد نیز

۱- شایان ذکر است که در این تقسیم‌بندی از مراحل گذر از مس‌سنگی به مفرغ و مفرغ به آهن برای جلوگیری از خطا چشم‌پوشی شده و تنها سه مرحله عصر مفرغ و سه مرحله عصر آهن مد نظر قرار گرفته‌اند.

میان منطقه‌ای ۲۳ درصد که اندکی کاهش یافتند؛ کاهش استفاده از این راه‌ها سبب رونق گرفتن کوره‌راه‌های منطقه‌ای با میزان ۳۳ درصد شد به گونه‌ای که از آغاز مرحله مفرغ قدیم تا این مرحله بی سابقه بوده است (نقشه ۸ و نقشه رنگی ۶، جداول ۱ و ۲).

بر این اساس از آغاز مرحله مفرغ قدیم تا پایان مرحله آهن III میزان استفاده از راه‌های محدوده مطالعاتی متغیر بوده است. این تغییرات تا حدودی بستگی به تغییر مکان محوطه‌های استقرار داشته است. نتایج مطالعاتی نشان داد که همواره میزان استفاده از راه‌های فرامنطقه‌ای در این محدوده از آغاز مرحله مفرغ قدیم تا پایان مرحله آهن III با کاهش روبرو بوده است. شاید شکل‌گیری مرزهای سیاسی و نیز تغییر در شیوه‌های مبادلاتی طی این دوران را دلیلی برای کاهش استفاده همگان از این راه‌ها دانست.

حاشیه‌نشینی یا استفاده از حاشیه راه‌های فرامنطقه‌ای طی مراحل مختلف عصر مفرغ و عصر آهن رابطه‌ای معکوس با راه‌های اصلی منطقه‌ای دارد. به عبارتی هرچه استفاده از حاشیه راه‌های فرامنطقه‌ای بیشتر می‌شود، میزان استفاده از راه‌های اصلی منطقه‌ای کاسته می‌شود و بالعکس. هرچند که می‌توان گفت به طور تقریبی میزان استفاده از راه‌های اصلی منطقه‌ای طی این دوران یکنواخت بوده است.

برخلاف راه‌های فرامنطقه‌ای همواره میزان استفاده از کوره‌راه‌ها یا راه‌های فرعی منطقه‌ای از آغاز مرحله مفرغ قدیم تا پایان مرحله آهن III افزایش یافته است (جداول ۱ و ۲، نمودارهای ۱ و ۲).

تأثیرات متقابل راه‌ها و محوطه‌های باستانی طی مراحل مختلف عصر مفرغ و عصر آهن

تأثیر راه‌ها بر محوطه‌های باستانی محدوده مطالعاتی در چند مورد قابل ارزیابی است:

۱- شکل‌گیری یا اضمحلال: مطالعه محوطه‌های شناسایی شده مربوط به عصر مفرغ و عصر آهن نشان داد که در هیچ موردی راه باعث شکل‌گیری یا متروک شدن آن‌ها نگردیده است. چرا که تجزیه و تحلیل الگوهای استقراری نشان می‌دهد که شکل‌گیری یا اضمحلال محوطه‌های باستانی این منطقه طی

کل مساحت محوطه‌های شناسایی شده مربوط به این دوره) و به همین نسبت کاهش یکجانشینی (۷۳٪ مساحت) در مقایسه با مرحله پیش است. در این دوره استفاده از راه‌های فرامنطقه‌ای ۳۷ درصد و حاشیه راه‌های فرامنطقه‌ای ۶ درصد است که تقریباً همچون مرحله قبل بوده و هیچ تغییری نمی‌کند، اما استفاده از راه‌های اصلی میان منطقه‌ای با ۳۸ درصد، که بعد از مرحله مفرغ میانی سیر صعودی در بر گرفته بود، در آغاز این مرحله به اوج خود رسیده و در پایان این دوره نیز به شدت از رونق می‌افتد. راه‌های فرعی یا کوره‌راه‌ها با ۱۹ درصد نیز در این مرحله به نسبت مرحله قبل از رونق می‌افتند (نقشه ۶ و نقشه رنگی ۴، جداول ۱ و ۲).

مرحله آهن II: مردمان این دوره به شدت تمایل به استقرار در دشت داشتند. در مرحله آهن II روند افزایش وسعت استقرارگاه‌های موقت که از دوره قبل آغاز شده بود، همچنان ادامه داشته و شاهد رشد ۱۲ درصدی شیوه معیشت کوچ‌نشینی (۳۲٪ کل مساحت محوطه‌های شناسایی شده مربوط به این مرحله) نسبت به یکجانشینی (۶۸٪ مساحت) در مقایسه با مرحله قبل است. در این دوره میزان استفاده از راه‌های فرامنطقه‌ای ۳۷ درصد و راه‌های فرعی یا کوره‌راه‌ها با ۱۹ درصد، نسبت به دوره قبل هیچ تغییری نمی‌کند، اما استفاده از حاشیه راه‌های فرامنطقه‌ای با ۱۳ درصد، تقریباً دو برابر می‌شود و در مقابل استفاده از راه‌های اصلی میان منطقه‌ای با ۳۱ درصد که بعد از مرحله مفرغ میانی تا مرحله آهن I سیر صعودی در بر گرفته بود، در این مرحله از رونق می‌افتد (نقشه ۷ و نقشه رنگی ۵، جداول ۱ و ۲).

مرحله آهن III: در این مرحله به علت ازدیاد جمعیت شاهد پراکنش استقرارها هم در دشت‌ها و هم در کوهپایه‌ها هستیم. هر چند دسترسی به منابع آبی اولویت استقرارهای جدید بوده اما به نظر می‌رسد تمایل به استقرار در طول دره‌ها و دامنه‌ها بیشتر از دشت‌ها است. ضمناً روند افزایش وسعت استقرارگاه‌های موقت که از دوره‌های قبل آغاز شده بود به یکباره متوقف و به شدت کاهش یافت و شاهد کاهش ۱۸ درصدی شیوه معیشت کوچ‌نشینی (۱۴٪ کل مساحت محوطه‌های شناسایی شده مربوط به این دوره) نسبت به یکجانشینی (۸۶٪ مساحت) در مقایسه با دوره قبل هستیم. در این دوره استفاده از راه‌های فرامنطقه‌ای ۳۲ درصد، حاشیه راه‌های فرامنطقه‌ای ۱۲ درصد و راه‌های اصلی

اعصار مفرغ و آهن به شدت بستگی به منابع آبی، وضعیت توپوگرافی و خاک حاصلخیز داشته است.

۲- گسترش یا کاهش وسعت: تقریباً تمامی محوطه‌های شناسایی شده با وسعت بیش از یک هکتار بر سر راه‌های فرامنطقه‌ای قرار دارند. به جز چند مورد اکثر محوطه‌هایی که بر سر راه‌های اصلی منطقه‌ای قرار دارند معمولاً بین ۰/۴ هکتار تا یک هکتار وسعت دارند. بیشتر محوطه‌هایی که در مسیر راه‌های فرعی یا کوره‌راه‌ها قرار دارند، دارای وسعتی کمتر از ۰/۱ هکتار هستند. بنابراین به نظر می‌رسد راه‌ها نقش مهمی در کاهش یا گسترش وسعت محوطه‌ها داشته‌اند.

۳- افزایش یا کاهش تداوم حیات فرهنگی: راه‌ها علاوه بر کاهش یا افزایش وسعت محوطه‌ها به صورت چشمگیری در تداوم استقرار فرهنگی محوطه‌ها نقش داشته‌اند. بیشترین توالی گاهنگاری مربوط به محوطه‌هایی است که بر سر مسیرهای اصلی منطقه‌ای قرار دارند. تداوم استقرار در محوطه‌هایی که بر سر راه‌های فرامنطقه‌ای یا حاشیه آن‌ها قرار دارند به نسبت کمتر از محوطه‌های موجود بر سر راه‌های اصلی منطقه‌ای است. کمترین توالی گاهنگاری نیز مربوط به محوطه‌هایی است که در مسیر راه‌های فرعی قرار دارند.

۴- مبادلات منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای از طریق راه‌ها: از آنجا که سفال تنها ماده فرهنگی به دست آمده از بررسی محوطه‌های مربوط به عصر مفرغ و عصر آهن است، بر پایه آن‌ها می‌توان به برهمکنش‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای پی برد. طی بررسی‌های به عمل آمده تنها چند قطعه سفال با شاخصه سفال‌های عیلامی به دست آمده است. این سفال‌ها در محوطه‌هایی که بر سر راه‌های فرامنطقه‌ای قرار دارند، یافت شده‌اند. تشابهات سفالی میان محوطه‌هایی هم‌دوره در این منطقه حکایت از سیستم مبادلاتی درون منطقه‌ای دارد که بدون شک از طریق راه‌های منطقه‌ای و راه‌های فرامنطقه‌ای که در محدوده مطالعاتی نقش همان راه‌های منطقه‌ای را ایفاء می‌کردند، صورت گرفته است.

۵- تفکیک و تعیین مکان‌های محوری و مهم منطقه: با مطالعه دره‌ها و دشت‌های محدوده مطالعاتی مشخص گردید دو محوطه همواره و طی مراحل مختلف نقش محوری تری نسبت به بقیه محوطه‌ها داشته‌اند. مکان قرارگیری این دو محوطه دقیقاً

محل تقاطع راه‌های فرامنطقه‌ای، اصلی و فرعی منطقه‌ای است. علاوه بر تأثیراتی که راه‌ها بر روی محوطه‌های باستانی می‌گذارند خود آن‌ها نیز به شدت متأثر از محوطه‌های باستانی هستند. مهم‌ترین تأثیر محوطه‌ها بر روی راه‌های باستانی این محدوده طی مراحل مختلف عصر مفرغ و عصر آهن به شرح زیر است:

۱- شکل‌گیری و اضمحلال راه‌ها و مسیرها: نحوه پراکنش محوطه‌های اعصار مفرغ و آهن تا حدودی بر شکل‌گیری و جهت دهی به راه‌ها و مسیرهای اصلی منطقه‌ای تأثیر گذارده اما نتوانسته هیچ تأثیری در شکل‌گیری یا اضمحلال راه‌ها و مسیرهای فرامنطقه‌ای داشته باشد. چرا که مسیر راه‌های فرامنطقه‌ای شدیداً تحت تأثیر ارتفاعات، دره‌ها و گردنه‌های این منطقه است. در واقع وضعیت توپوگرافی منطقه تعیین کننده ورود و خروج به داخل حصار کوهستانی این محدوده و مشخص کننده مسیر راه‌های ارتباطی با مناطق همجوار است. در عوض تداوم استفاده از راه‌های فرعی یا کوره‌راه‌ها به حیات فرهنگی محوطه‌ها بستگی دارد، به گونه‌ای که با متروک شدن یک محوطه کوره‌راه‌های مواصلاتی وابسته به آن نیز متروک شده یا از رونق می‌افتادند.

۲- افزایش یا کاهش راه‌ها و مسیرها: افزایش تعداد محوطه‌ها (شکل‌گیری محوطه‌های جدید) در هر دوره باعث افزایش راه‌ها و مسیرهایی برای دسترسی به آن‌ها شده و بالعکس کاهش در تعداد محوطه‌ها نیز باعث کاهش یا متروک شدن تعدادی از راه‌ها ارتباطی و مسیرهای دسترسی به آن‌ها گردیده است. همچنین نوسانات جمعیتی در هر محوطه، خصوصاً در محوطه‌های مهم و محوری سبب افزایش یا کاهش راه‌ها و مسیرهای مواصلاتی شده است.

۳- تغییر یا ثبات مسیرها: هرچند نحوه پراکنش محوطه‌ها تأثیر چندانی در شکل‌گیری و جهت‌دهی به راه‌ها و مسیرهای فرامنطقه‌ای نداشت اما تا حدودی راه‌های اصلی منطقه‌ای را تحت تأثیر گذارده است. راه‌های فرعی بشدت متأثر از موقعیت محوطه‌ها بودند. به همان میزان که محوطه‌ها در شکل‌گیری و اضمحلال راه‌ها نقش داشتند، در تغییر یا ثبات مسیر آن‌ها نیز نقش داشتند. در این میان دو راه فرامنطقه‌ای این محدوده که در

هگمتانه) منجر به تأیید برهمکنش متقابل و دو سویه میان راه‌ها و محوطه‌های این محدوده گردید.

روش تجزیه و تحلیل داده‌ها بر اساس سیستم اطلاعات جغرافیایی GIS و مطالعه نقشه راه‌ها و پراکنش محوطه‌ها نشان داد که موقعیت قرارگیری محوطه‌ها نسبت به راه‌ها در هر مرحله از اعصار مفرغ و آهن به چهار صورت بوده است. نتایج این گروه‌بندی چهارگانه که شامل قرارگیری محوطه‌ها در مسیر راه‌های فرامنطقه‌ای، قرارگیری محوطه‌ها در حاشیه راه‌های فرامنطقه‌ای، قرارگیری محوطه‌ها در مسیر راه‌های اصلی منطقه‌ای و قرارگیری محوطه‌ها در مسیر کوره‌راه‌ها یا راه‌های فرعی است، نشان داد که از آغاز مرحله مفرغ قدیم تا پایان مرحله آهن III میزان استفاده از راه‌های محدوده مطالعاتی متغیر بوده است. این تغییرات تا حدودی بستگی به تغییر مکان محوطه‌های استقرار داشته است.

همواره میزان استفاده از راه‌های فرامنطقه‌ای در این محدوده از آغاز مفرغ قدیم تا پایان آهن III با کاهش روبرو بوده است. شاید شکل‌گیری مرزهای سیاسی و نیز تغییر در شیوه‌های مبادلاتی طی این دوران را بتوان دلیلی برای کاهش استفاده همگان از این راه‌ها دانست.

حاشیه‌نشینی یا استقرار در حاشیه راه‌های فرامنطقه‌ای طی مراحل مختلف عصر مفرغ و عصر آهن رابطه معکوسی با راه‌های اصلی منطقه‌ای دارد. به عبارتی هرچه استفاده از حاشیه راه‌های فرامنطقه‌ای بیشتر می‌شود، از میزان استفاده از راه‌های اصلی منطقه‌ای کاسته می‌شود و بالعکس. هرچند که می‌توان گفت به طور تقریبی میزان استفاده از راه‌های اصلی منطقه‌ای طی این دوران یکنواخت بوده است.

برخلاف راه‌های فرامنطقه‌ای همواره میزان استفاده از کوره‌راه‌ها یا راه‌های فرعی منطقه‌ای از آغاز مفرغ قدیم تا پایان آهن III با افزایش روبرو بوده است (جداول ۱ و ۲، نمودارهای ۱ و ۲).

ابتدا به شرح آنان پرداخته شد، طی مراحل مختلف عصر مفرغ و عصر آهن به علت وضعیت توپوگرافی منطقه ثابت بوده‌اند. راه‌های اصلی منطقه‌ای در برخی ادوار به تأثیر از پراکنش محوطه‌ها دچار تغییراتی جزئی گردیدند اما به صورت کلی تقریباً می‌توان گفت ثابت بودند. متغیرترین مسیرها در هر دوره مربوط به راه‌های فرعی منطقه‌ای بوده، چرا که با هر تغییری در موقعیت یا ساختار محوطه‌ها، این راه‌ها دچار تغییر می‌شدند. بهترین مصداق این امر محوطه‌های واقع در حاشیه دشت‌ها، خصوصاً محوطه‌های محدود به کوه‌های صعب‌العبور است. این محوطه‌ها با یک یا چند راه فرعی به راه‌ها و محوطه‌های دیگر مرتبط می‌شوند و با متروک شدن یا تغییر به علت جابه‌جایی، راه‌های مواصلاتی‌شان که همان کوره‌راه‌ها هستند، متروک شده یا تغییر مسیر می‌دادند.

۴- افزایش یا کاهش اهمیت راه‌ها: تعیین میزان استفاده و اهمیت هر راه یا هر مسیر در محدوده مطالعاتی بستگی به تعداد محوطه‌ها موجود در آن مسیر، نوع استقرارهای آن‌ها، میزان جمعیت محوطه‌ها، حجم تبادلات منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای محوطه‌ها با یکدیگر در داخل منطقه و با دیگر محوطه‌ها در خارج از منطقه و غیره طی هر مرحله از عصر مفرغ و عصر آهن داشته است.

برآیند

سرزمین کوهستانی لرستان با شرایط مساعد جغرافیایی و دره‌هایی که به موازات کوه‌های مرتفعش امتداد یافته‌اند، همواره محلی برای شکل‌گیری و تداوم جوامع انسانی بوده است. جوامعی که بقایای مادی آن‌ها امروزه به صورت محوطه‌های باستانی نمایان است. این محوطه‌ها در هر دوره به وسیله راه‌ها به یکدیگر تنیده شده‌اند. به واسطه این پیوند میان محوطه‌ها و راه‌ها، هر تغییراتی در ساختار جمعیتی، اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و غیره در محوطه‌ها، تغییر در وضعیت راه‌ها را در پی داشت. مطالعه موردی محوطه‌های عصر مفرغ و عصر آهن بخش‌های بیرانوند و زاغه خرم‌آباد به عنوان گوشه‌ای از سرزمین کوهستانی لرستان در نتیجه هم‌جواری و پیوند با راه خرم‌آباد - بروجرد به عنوان بخشی از یک راه مهم باستانی (شوش -

منابع

الف) فارسی

حسن‌پور، عطاء، ۱۳۸۵، گزارش مقدماتی بررسی و شناسایی باستان‌شناختی بخش چغلووندی شهرستان خرم‌آباد، مرکز اسناد میراث فرهنگی استان لرستان (منتشر نشده).

ابن اثیر، عزالدین، ۱۳۸۲، تاریخ کامل، برگردان: حمید آذیر، جلد ۱۰، تهران: انتشارات اساطیر.

_____ و علی رشیدی، ۱۳۸۶، گزارش مقدماتی بررسی و شناسایی باستان‌شناختی بخش زاغه شهرستان خرم‌آباد، مرکز اسناد میراث فرهنگی استان لرستان (منتشر نشده).

ابن حوقل، ۱۳۴۵، *صورة الارض*، ترجمه: دکتر جعفر شعار، تهران: انتشارات بیان فرهنگ ایران.

_____ و مسعود صادقی راد، ۱۳۹۲، گزارش بررسی باستان‌شناختی حوزه سد و نیروگاه کرخه ۲، مرکز اسناد سازمان میراث فرهنگی استان لرستان (منتشر نشده).

احتشامی، منوچهر، ۱۳۸۱، *راه و راه‌سازی در ایران*، تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.

_____ و مسعود صادقی راد، ۱۳۹۴، گذرگاهی پنهان در امتداد کرخه و کبیرکوه، *راه‌های ایرانی: یادداشت‌ها و مقالاتی درباره راه‌های کهن ایران بر مبنای مدارک باستان‌شناختی*، به کوشش: شهرام زارع، جلد اول، تهران، صص ۳۱۸-۳۲۳.

استارک، فریا، ۱۳۱۳، *سفرنامه لرستان، ایلام و الموت*، ترجمه علی ساکی، تهران: نشر علمی.

داودی، داود، ۱۳۸۸، *مجموعه پرونده‌های ثبتی محوطه‌های باستانی بخش چغلووندی شهرستان خرم‌آباد*، مرکز اسناد میراث فرهنگی استان لرستان (منتشر نشده).

بختورتاش، نصراله، بی تا، *علل سیاسی و نظامی سه پایتخت در ایران هخامنشی*، *مجله بررسی‌های تاریخی*، شماره ۵، سال ششم، صص ۹۷-۸۹.

دمورگان، ژاک، ۱۳۳۹، *مطالعات جغرافیایی غرب ایران*، ترجمه کاظم ودیعی، تبریز: انتشارات چهر.

بختیاری، ذبیح‌الله، ۱۳۸۴، *گزارش مقدماتی بررسی و شناسایی باستان‌شناختی بخش چغلووندی شهرستان خرم‌آباد*، مرکز اسناد میراث فرهنگی استان لرستان (منتشر نشده).

_____، ۱۳۸۵، *گزارش مقدماتی بررسی و شناسایی باستان‌شناختی بخش چغلووندی شهرستان خرم‌آباد*، مرکز اسناد میراث فرهنگی استان لرستان (منتشر نشده).

_____، ۱۳۸۰، *پل و تحولات آن در قلمرو ابوالنجم پدر بن حسویه*، پایان‌نامه کارشناسی ارشد باستان‌شناسی، دانشگاه تهران (منتشر نشده).

سبزی، موسی، ۱۳۸۸، *مجموعه پرونده‌های ثبتی محوطه‌های باستانی بخش زاغه شهرستان خرم‌آباد*، مرکز اسناد میراث فرهنگی استان لرستان (منتشر نشده).

_____ و عطاء حسن‌پور، ۱۳۹۴، پژوهشی درباره راه دست‌کند کلهرت و پل معمولان، لرستان، *راه‌های ایرانی: یادداشت‌ها و مقالاتی درباره راه‌های کهن ایران بر مبنای مدارک باستان‌شناختی*، به کوشش: شهرام زارع، جلد اول، تهران، صص ۳۸۲-۳۶۶.

سجادی، علی، ۱۳۸۲، *پل کشکان در مسیر راه‌های تاریخی لرستان*، *مجله اثر*، شماره ۳۵، صص ۲۶۵-۲۴۴.

_____، ۱۳۸۲، *راه باستانی تنگ گاشمار شهرستان نورآباد*، پرونده ثبتی، مرکز اسناد سازمان میراث فرهنگی استان لرستان (منتشر نشده).

مجیدزاده، یوسف، ۱۳۶۶، سنگ لاجورد و جاده بزرگ خراسان،
مجله باستان‌شناسی و تاریخ، سال اول، شماره دوم، صص ۱۲-۲.

مستوفی قزوینی، حمدالله، ۱۳۳۹، تاریخ گزیده، عبدالحسین نوایی،
چاپ سوم، تهران: انتشارات امیرکبیر.

مقدسی، ابو عبدالله محمد ابن احمد، ۱۳۶۱، احسن التقاسیم فی معرفه
الاقالیم، تطبیق و تنظیم: دکتر علینقی منزوری، تهران: شرکت مولفان و
مترجمان ایران.

واندنبرگ، لوئی، ۱۳۸۷، باستان‌شناسی ایران باستان، با مقدمه رومن
گیرشمن، ترجمه عیسی بهنام، چاپ سوم، تهران: دانشگاه تهران.

ولی‌پور، حمیدرضا، ۱۳۸۳، ماهیت مبادلات بازرگانی در پیش از
تاریخ، مجله تخصصی باستان‌شناسی، سال اول، شماره اول، بهار و
تابستان ۱۳۸۳، صص ۱۹-۶.

یاقوت حموی بغدادی، ۱۳۷۶، معجم البلدان، بیروت.

بی‌نام، ۱۳۸۴، طرح هادی بخش چغلوندی، مرکز اسناد بخش‌داری
چغلوندی (منتشر نشده).

بی‌نام، ۱۳۸۴، طرح هادی بخش زاغه، مرکز اسناد بخش‌داری زاغه
(منتشر نشده).

ب) غیرفارسی

Dark, K. R., 1995, *Theoretical Archaeology*,
Cornel University Press.

Edmonds, T. C. J., 1922, Luristan: Pish -I Kuh
and Bala Giriveh, *Geographical Journal*, Vol.
LIX, pp. 335-356.

Field, H., 1951, Reconnaissance in Southwestern
Asia, *Journal of Anthropology*, Vol. 7, No.1, pp.
91-92.

Renfrew, C., & Bohn, P., 2012, *Archaeology:
Theories, Methods, and Practice* (Sixth Edition),
Thames and Hudson.

سجادی، علی، ۱۳۹۱، باستان‌شناسان ایرانی در حوزه فرهنگی پیشکوه
لرستان، مجموعه مقالات ۸۰ سال باستان‌شناسی ایران، به کوشش:
یوسف حسن‌زاده و سیما میری، جلد ۱ و ۲، تهران: نشر پازینه با
همکاری موزه ملی ایران باستان، صص ۳۴۲-۳۲۹.

شریفی هولایی، عبدالمطلب، ۱۳۷۵، بررسی کاروانسراهای استان
لرستان در محور خرم‌آباد - بروجرد، مرکز اسناد سازمان میراث
فرهنگی استان لرستان (منتشر نشده).

صادقی راد، مسعود، ۱۳۹۲، مطالعه و تحلیل باستان‌شناختی محوطه‌های
عصر مفرغ و عصر آهن لرستان شمالی (بخش‌های چغلوندی و زاغه)
بر اساس پژوهش‌های باستان‌شناسی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد
باستان‌شناسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد ابهر (منتشر نشده).

صفایی‌زاده، امین، ۱۳۹۱، گزارش مستند نگاری پل‌های تاریخی استان
لرستان، مرکز اسناد سازمان میراث فرهنگی استان لرستان، (منتشر
نشده).

کابلی، میرعابدین، ۱۳۶۳، گزارش مقدماتی بررسی و شناسایی
باستان‌شناختی مسیر جاده خرم‌آباد به بروجرد، مرکز اسناد میراث
فرهنگی استان لرستان (منتشر نشده).

کبیری، احمد، ۱۳۵۵، گزارش بررسی و شناسایی باستان‌شناختی بخش
زاغه شهرستان خرم‌آباد، مرکز اسناد میراث فرهنگی استان لرستان
(منتشر نشده).

کریمی، بهمن میرزا، ۱۳۲۹، راه‌های باستانی و پایتخت‌های قدیمی
غرب ایران، تهران: چاپخانه بانک ملی ایران.

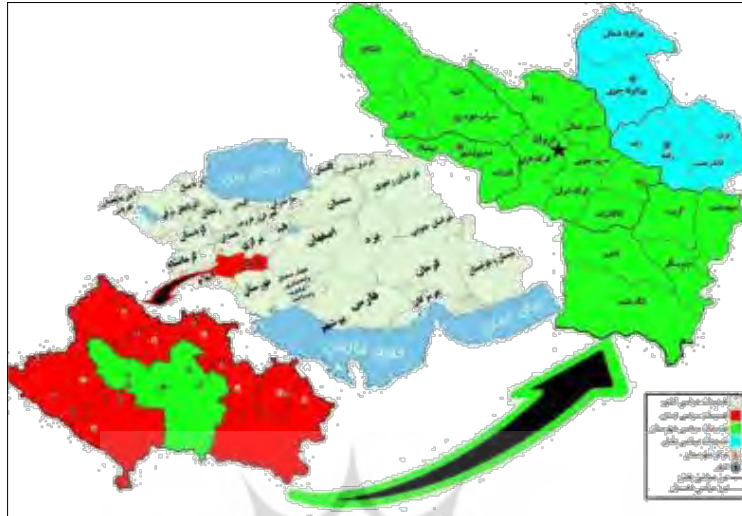
گراوند، مرتضی، ۱۳۹۱، باستان‌شناسی لرستان، مجموعه مقالات ۸۰
سال باستان‌شناسی ایران، به کوشش: یوسف حسن‌زاده و سیما میری،
جلد ۱ و ۲، تهران: نشر پازینه با همکاری موزه ملی ایران باستان، صص
۳۶۰-۳۴۳.

لسترنج، گای، ۱۳۸۶، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی،
ترجمه محمود عرفان، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

Sheridan, A., & Bailey, G., (eds.), 1981, *Economic Archaeology: toward an Integration of Ecological and Social Approaches*, Oxford: Oxford University Press.

Young, T. C. Jr., 1966, Survey in Western Iran; 1961, *Journal of Near Eastern Studies*, Vol. 25, pp. 228-239.

تصاویر و نقشه‌ها



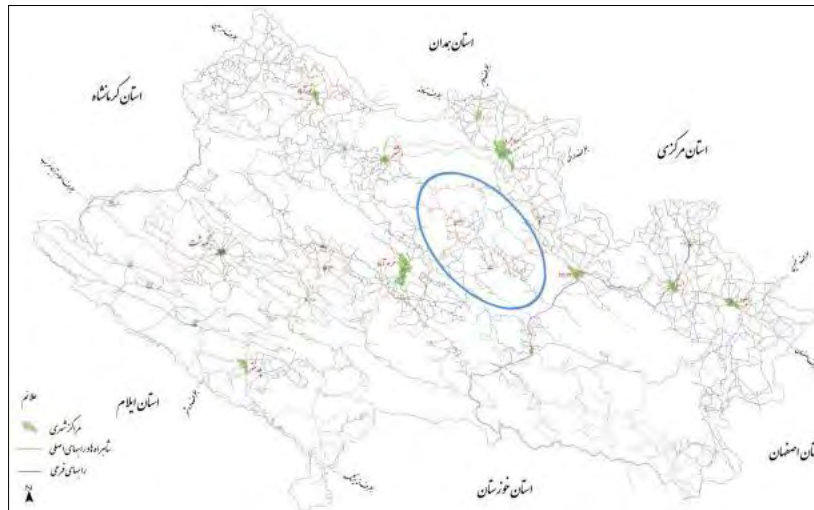
نقشه ۱: موقعیت محدوده مطالعاتی در تقسیمات سیاسی.



تصویر ۱: نمایی از روگذر و ساختار راه باستانی تنگه گاشمار (سجادی، ۱۳۸۲ ب).



تصویر ۲: حضور رضا شاه در منطقه، سال ۱۳۰۴ هجری شمسی (اسناد شخصی استاد سید یدالله ستوده، برگرفته از منظومه شورش لرستان اثر علی محمدخان شریف‌الدوله).



نقشه ۲: شبکه راه‌های لرستان و موقعیت محدوده مطالعاتی.

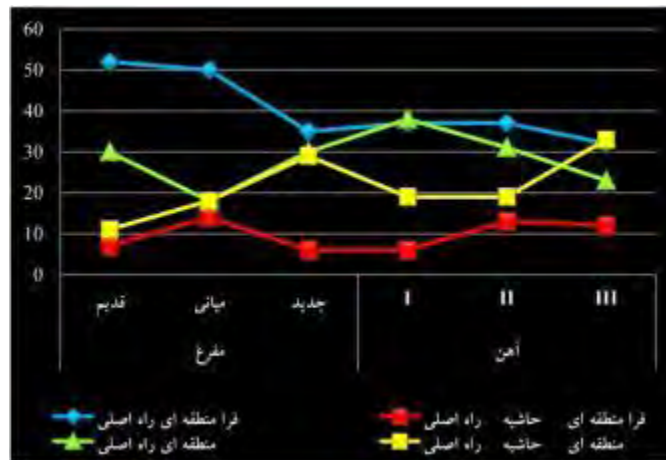
جدول ۱: پراکنش محوطه‌های عصر مفرغ و عصر آهن محدوده مطالعاتی بر حسب موقعیت نسبت به راه‌ها.

| تعداد محوطه‌های عصر مفرغ و عصر آهن محدوده مطالعاتی بر حسب موقعیت نسبت به راه‌ها | | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------------|--------------|-----------------------------|
| تعداد محوطه‌های عصر مفرغ و عصر آهن | منطقه ای | | فرا منطقه ای | | دوره فرهنگی |
| | راه‌های فرعی | راه‌های اصلی | حاشیه راه‌های اصلی | راه‌های اصلی | |
| ۲۷ | ۳ | ۸ | ۳ | ۱۴ | قدیم |
| ۲۲ | ۴ | ۴ | ۳ | ۱۱ | میانی |
| ۱۷ | ۵ | ۵ | ۱ | ۶ | جدید |
| ۱۶ | ۳ | ۶ | ۱ | ۶ | I |
| ۱۶ | ۳ | ۵ | ۲ | ۶ | II |
| ۴۰ | ۱۳ | ۹ | ۵ | ۱۳ | III |
| ۱۴۳ | ۳۱ | ۳۷ | ۱۴ | ۵۹ | تعداد به نسبت موقعیت راه‌ها |

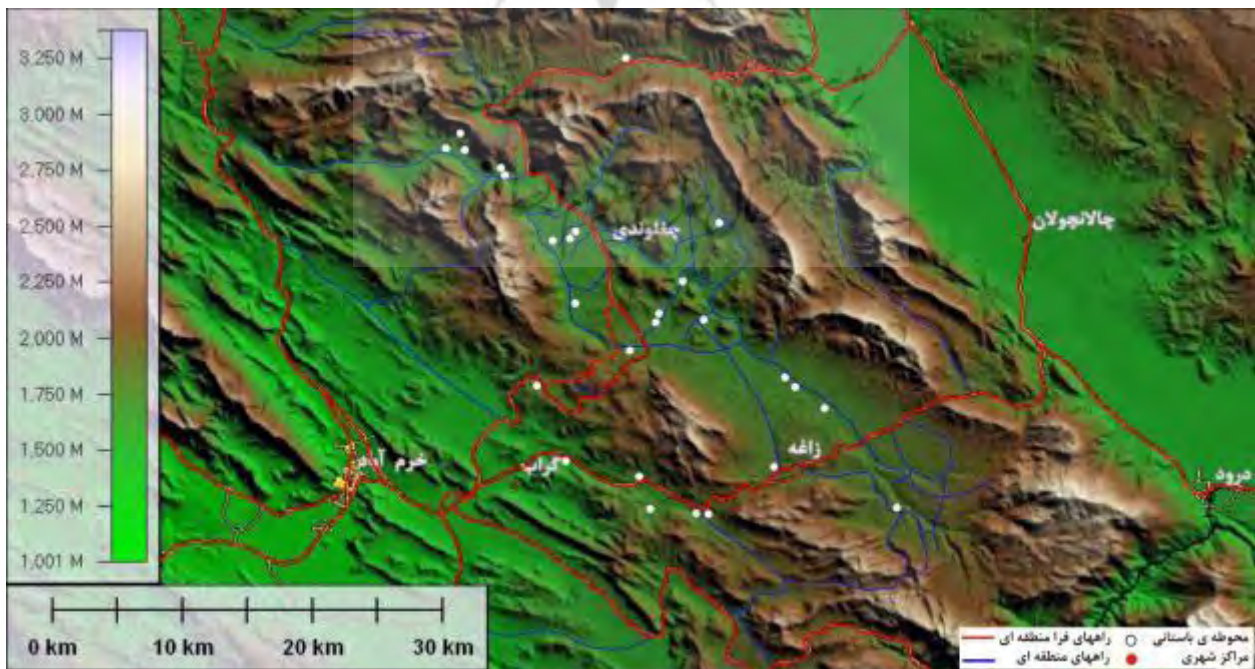
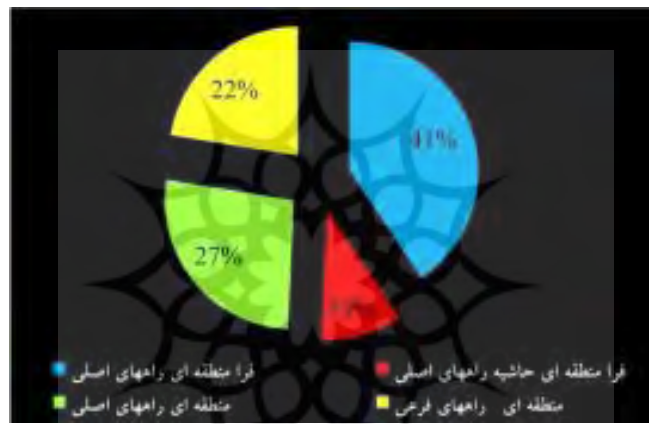
جدول ۲: درصد فراوانی محوطه‌های عصر مفرغ و عصر آهن محدوده مطالعاتی بر حسب موقعیت نسبت به راه‌ها.

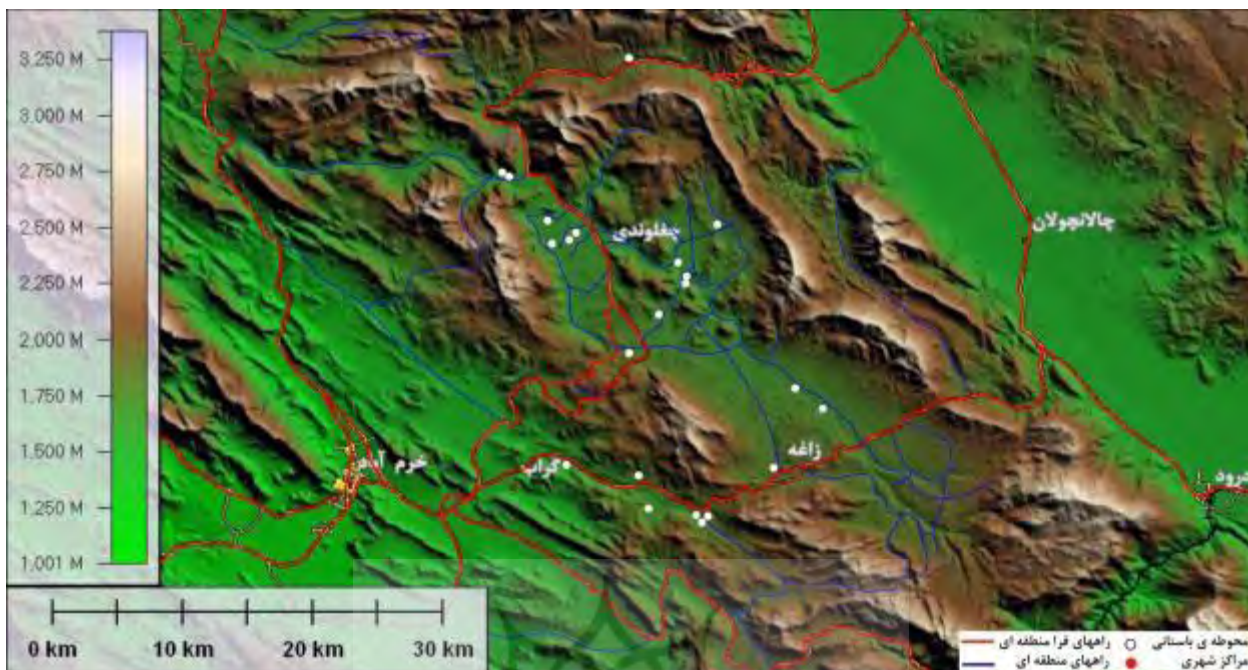
| درصد فراوانی محوطه‌های عصر مفرغ و عصر آهن محدوده مطالعاتی بر حسب موقعیت نسبت به راه‌ها | | | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------------|--------------|------------------------------------|
| تعداد محوطه‌های عصر مفرغ و عصر آهن | منطقه ای | | فرا منطقه ای | | دوره فرهنگی |
| | راه‌های فرعی | راه‌های اصلی | حاشیه راه‌های اصلی | راه‌های اصلی | |
| ۲۷ | ۱۱% | ۳۰% | ۷% | ۵۲% | قدیم |
| ۲۲ | ۱۸% | ۱۸% | ۱۴% | ۵۰% | میانی |
| ۱۷ | ۲۹% | ۳۰% | ۶% | ۳۵% | جدید |
| ۱۶ | ۱۹% | ۳۸% | ۶% | ۳۷% | I |
| ۱۶ | ۱۹% | ۳۱% | ۱۳% | ۳۷% | II |
| ۴۰ | ۳۳% | ۲۳% | ۱۲% | ۳۲% | III |
| ۱۴۳ | ۲۲% | ۲۷% | ۱۰% | ۴۱% | درصد فراوانی به نسبت موقعیت راه‌ها |
| | ۱۹% | | ۵۱% | | |

نمودار ۱: میزان نوسان استفاده از راه‌ها در مراحل مختلف عصر مفرغ و عصر آهن.

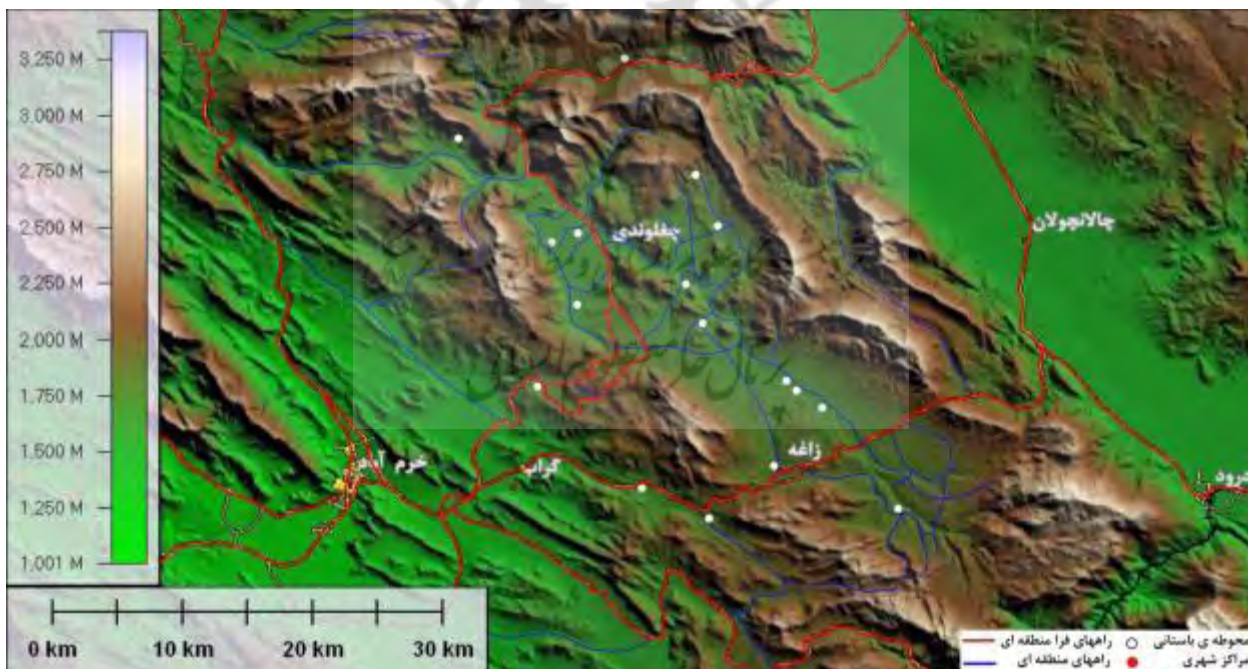


نمودار ۱: درصد فراوانی استفاده از راه‌ها در تمامی ادوار عصر مفرغ و عصر آهن

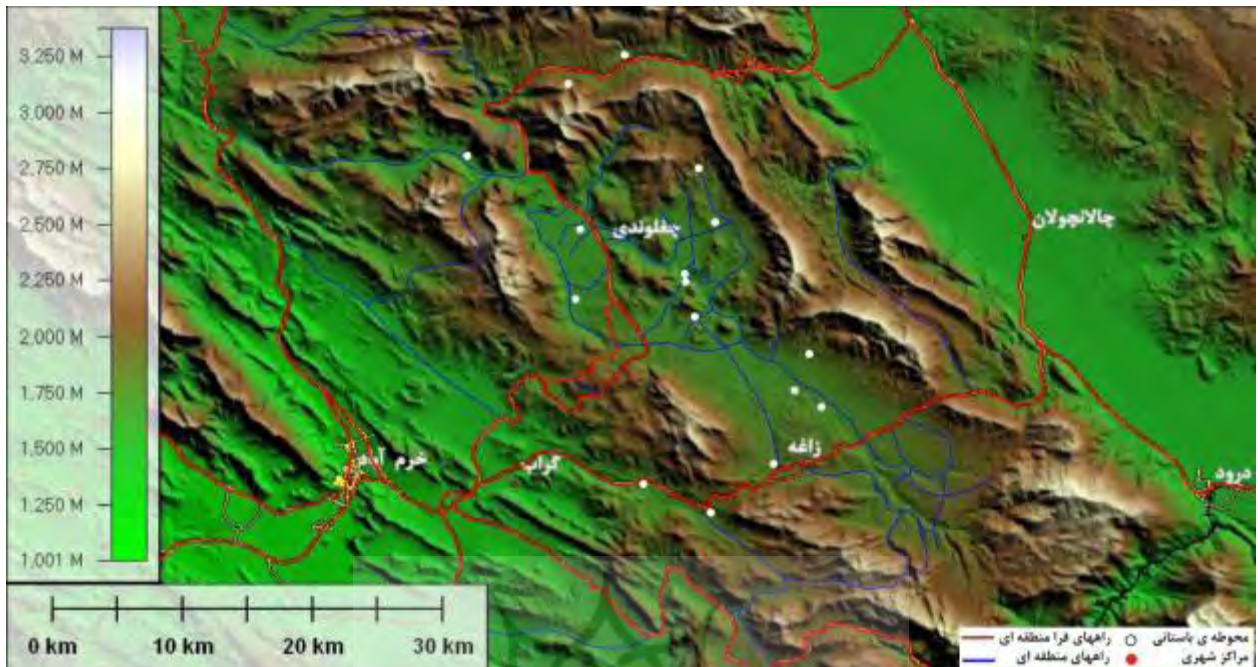




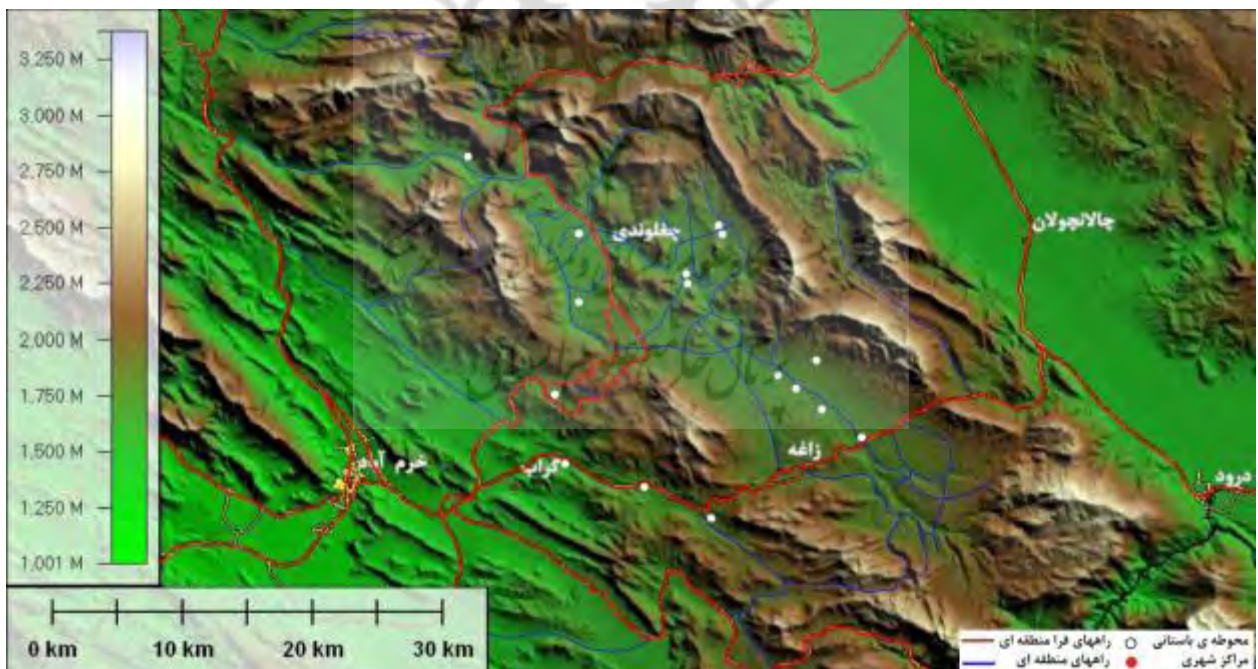
نقشه ۴: پراکنش محوطه‌های مرحله مفرغ میانی نسبت به راه‌ها در محدوده مطالعاتی.



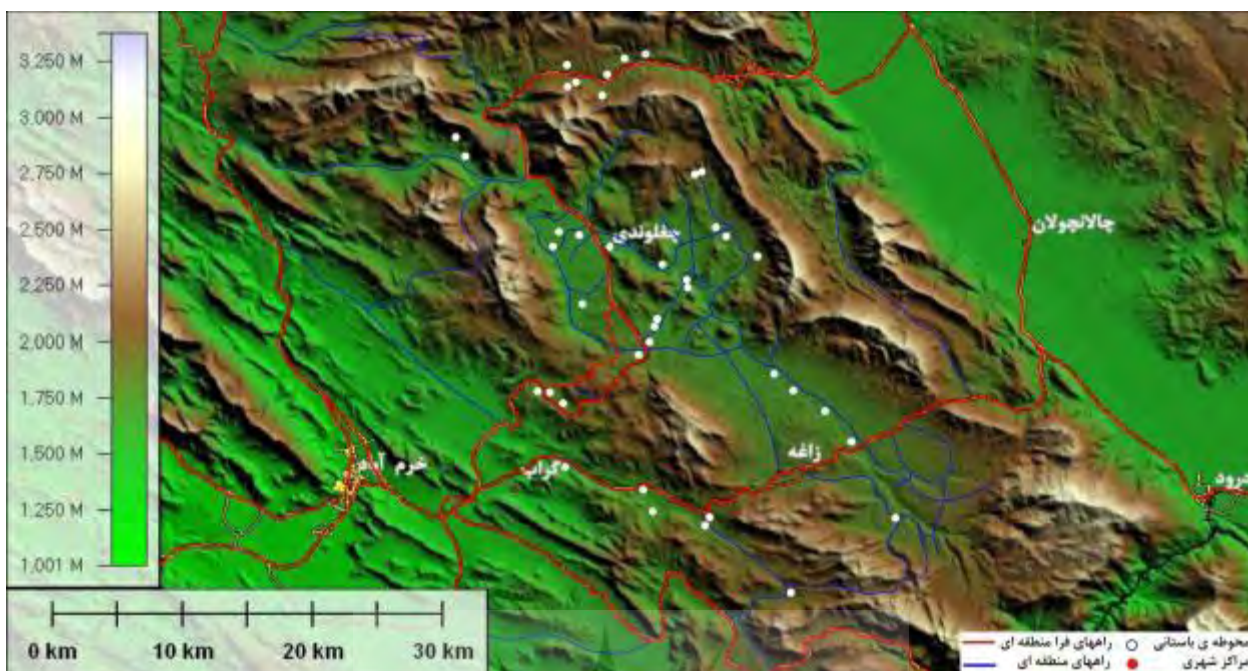
نقشه ۵: پراکنش محوطه‌های مرحله مفرغ جدید نسبت به راه‌ها در محدوده مطالعاتی.



نقشه ۶: پراکنش محوطه‌های مرحله آهن I نسبت به راه‌ها در محدوده مطالعاتی.



نقشه ۷: پراکنش محوطه‌های مرحله آهن II نسبت به راه‌ها در محدوده مطالعاتی.



نقشه ۸: پراکنش محوطه‌های مرحله آهن III نسبت به راه‌ها در محدوده مطالعاتی.

