

پژوهش‌های انسان‌شناسی ایران
دوره ۸، شماره ۱
بهار و تابستان ۱۳۹۷، صص ۷۵-۹۴

بازشناسی و تبیین ارزش‌های میراث راه‌آهن در نمونه راه‌آهن سراسری ایران

معراج شریفی^۱
محمدحسن طالبیان^۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۴/۲۸

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۱۱/۲۹

چکیده

مطالعات دوران صنعتی شدن از مهم‌ترین مطالعات تاریخی هر کشور به‌شمار می‌آید. گذار جامعه از سنت به مدرنیته، تغییرات گسترده‌ای را در تمام سطوح و جنبه‌های زندگی بشر اعمال کرده است. گذار از انقلاب صنعتی به حفاظت میراث صنعتی چرخش مهمی در مفهوم ارزش و حفاظت به‌شمار می‌آید. شناخت و واکاوی ارزش‌های میراث راه‌آهن به یک بررسی دقیق در تحول مفهوم ارزش‌ها نیاز دارد که با درک کلیتی یکپارچه از منزلت فرهنگی اثر میسر می‌شود. مفهوم ارزش در میراث راه‌آهن، به‌سبب گستره و تنوع آثار و مفاهیمی که به درک بهتری از مرزهای منزلت فرهنگی اثر می‌انجامد، کمی دشوار است؛ از این رو در این مقاله سعی شده اسلوبی کاربردی برای بیان گستره ارزش‌های اثر ارائه شود. در جوامع مختلف، احداث راه‌آهن یکی از نمادهای فناوری و مدرنیته به‌شمار می‌آید. راه‌آهن سراسری ایران، به‌عنوان یک اثر در فهرست موقت میراث جهانی یونسکو، صرفاً یک مسیر ارتباطی نیست؛ بلکه به‌عنوان بخش مهمی از حافظه متعهدانه مهندسی و شاهکارساخت، دارای ارزش‌های برجسته جهانی از مناظر مختلف تاریخی، سیاسی، توسعه و فناوری است. به همین دلیل، این مقاله به بررسی ارزش‌های میراث جهانی راه‌آهن و مفاهیم وابسته به آن و تحلیل آن‌ها در نمونه راه‌آهن سراسری ایران می‌پردازد. این پژوهش با رویکردی کیفی و راهبرد تاریخی-تفسیری و استدلال منطقی در پی یافتن چارچوبی برای تعریف ارزش‌های میراث راه‌آهن است؛ و با گردآوری و بررسی اسناد، کنوانسیون‌های بین‌المللی، مقالات، آرشیوها و مشاهدات میدانی در تفهیم و تبیین ارزش‌های میراث راه‌آهن به‌عنوان یک اثر برجسته جهانی و انطباق آن‌ها با راه‌آهن سراسری ایران می‌کوشد.

کلیدواژه‌گان: ارزش، راه‌آهن سراسری، صنعتی‌سازی، میراث راه‌آهن، میراث صنعتی.

^۱ کارشناس ارشد مرمت و احیا بناها و بافت‌های تاریخی، گروه مرمت، دانشکده معماری، پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، تهران، ایران. نویسنده مسئول
merajta@yahoo.com

^۲ دانشیار گروه معماری، دانشکده معماری، پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، تهران، ایران.
mh.talebian@gmail.com

مقدمه و بیان مسئله

انقلاب صنعتی مجموعه‌ای از دگرگونی‌های فنی، صنعتی، اقتصادی و اجتماعی بود که به مدت یک قرن (۱۸۵۰-۱۷۵۰) در انگلستان پدیدار شد و به دیگر کشورها راه یافت. (هوبزبام، ۱۳۴۷:۳۴) از دیدگاه جهانی، صنعتی شدن در قرن نوزدهم از غرب اروپا به شرق و شمال آن و همچنین آمریکای شمالی گسترش پیدا کرد و سپس در طول قرن بیستم به شرق و جنوب اروپا، آمریکای جنوبی، آسیا و آفریقا کشیده شد. از این جهت، در قرن بیستم، صنعتی شدن یک فرآیند مستمر به‌ویژه در چین، هند، آسیای جنوب شرقی و آفریقا به حساب می‌آید (آلبرت، ۱۳۹۶:۳۰).

رشد جمعیت و افزایش تولیدات صنعتی لازم و ملزوم یکدیگر بودند. مفهوم زمان دست خوش تغییر شده و سرعت مهم‌ترین عامل تأثیرگذار در تولیدات، معاش و به‌طور کلی زندگی محسوب می‌شود (بنه‌ولو، ۱۳۹۵). سرعت استفاده از منابع طبیعی، ساخت‌وساز و حمل‌ونقل با انگیزه اقتصادی سبب پیشرفت زیادی در حوزه‌های بهداشت، مهندسی و بازرگانی شد و در پی آن استفاده از وسایل ارتباطی برای جابه‌جایی کالا یا انسان از طریق راه‌های آبی (کانال) جاده‌های ریلی و تلگراف و ... بهبود یافت. احداث راه‌آهن در جهان و ایران نمادی از دوران صنعتی‌سازی محسوب می‌شود. صنعتی شدن ایران نسبت به کشورهای اروپایی کمی با تأخیر روی داده است. نقش راه‌آهن ایران به عنوان یک عنصر استراتژیک برای تحول و توسعه در سطح ملی و بین‌المللی حائز اهمیت است. راه‌آهن ایران به عنوان یک ثروت فرهنگی، در نمونه‌های جهانی ارزش‌های منحصر به فرد خود را داراست.

مباحث حفاظت و ارزش آثار تاریخی، در واکنش به صنعتی‌سازی جهان، از اواخر دوران انقلاب صنعتی و اوایل قرن ۱۹ بوجود آمدند. مفهوم اصالت و ارزش‌های وابسته به حفاظت در طول ۱۵۰ سال تکامل پیدا کرد و با ظهور سازمان‌های بین‌المللی در اواسط قرن بیستم، این مباحث دقیق‌تر شد. اولین بار کمیته جهانی حفاظت میراث صنعتی در سال ۱۹۷۳ بقایای مناظر، محوطه‌ها و بناهای ساختارهای انقلاب صنعتی را دارای اهمیت و منزلت فرهنگی دانست.

«میراث صنعتی یک ورود تازه و چالش‌برانگیز در حوزه میراث است» (کاسنز، ۱۳۹۵:۱۵). چالش‌های حفاظت به تدریج سبب تدقیق و تکمیل مفهوم ارزش در میراث فرهنگی شدند. روند این تحولات در پژوهش پیش‌رو مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته است تا از رهگذر آن بتوان به شناخت عمیق‌تری از میراث صنعتی و گستره مفهوم میراث راه‌آهن دست یافت و امکان حفاظت و ادامه حیات آن را برای آینده میسر کرد. «میراث صنعتی یک حوزه منحصر به فرد فرهنگی است، چالش‌هایی را به میان می‌آورد که در هیچ بخش دیگری از میراث یافت نمی‌شود و نیازمند پاسخ‌های تازه برای مسائلی است که نمونه‌های مشابه کمتری در زمان گذشته داشته‌اند» (همان). شناخت دقیق ارزش‌های میراث صنعتی، و به‌طور خاص راه‌آهن، زمینه‌ساز حفاظت از منزلت و میراث اثر است و بدون شناخت دقیق از وجوه مختلف

آن، امکان حفاظت دور از ذهن است. «میراث صنعتی نیازمند دانش، قدرت قضاوت بالا و درک واقعی است. درک و فهم موجب ارزش نهادن، ارزش‌گذاری موجب مراقبت، و مراقبت موجب خوشوقتی و نوآوری خواهد بود» (همان: ۲۰).

بررسی ارزش‌های میراث راه‌آهن در جهان از مفاهیم نو و مورد بحث است که هنوز فرآیند تکامل خود را طی می‌کند. مطالعات موردی سازمان‌های وابسته مانند ایکوموس^۱ و تیکی^۲ درباره میراث صنعتی، راه‌آهن و موضوعات مرتبط سرآغاز تلاشی چند جانبه برای تبیین ارزش میراث راه‌آهن در بستر جهانی است. شناخت و واکاوی ارزش‌های میراث راه‌آهن به یک بررسی دقیق درباره مفهوم ارزش‌ها نیاز دارد، با این هدف که درک یکپارچه‌ای از مفهوم منزلت فرهنگی به دست دهد. تبیین مفهوم ارزش در میراث راه‌آهن، به دلیل گستره و تنوع مفاهیمی که برای درک بهتری از مرزهای منزلت فرهنگی اثر لازم هستند، کمی دشوار است.

راه‌آهن ایران و عناصر وابسته به آن مانند کانال‌ها، پل‌ها، تونل‌ها، مناظر طبیعی، فرهنگی و ... میراثی غنی است که لازم است در کلیتی یکپارچه به تعریف و شناخت آن‌ها پرداخته شود. این یکپارچگی در شناخت ارزش‌های اثر، امکان درکی کامل از مرزهای مکان اثر را به ما نشان می‌دهد. تعریف دقیق از این کلیت به مؤلفه‌های شناختی چندجانبه نیازمند است. بدین‌منظور، این پژوهش با ارائه مؤلفه‌های شناختی و انطباق کارکرد آن‌ها با مطالعه موردی میراث راه‌آهن سراسری ایران، در پی تبیین منزلت فرهنگی این اثر است.

روش‌شناسی پژوهش

۱. در بازه زمانی میان انقلاب صنعتی تا پیدایش مفهوم میراث صنعتی، چه تحولاتی رخ داده است و جایگاه میراث راه‌آهن در این تحولات چیست؟
۲. مؤلفه‌های شناختی ارزش‌های میراث راه‌آهن چگونه تعریف می‌شوند؟
۳. ارزش‌های میراث راه‌آهن سراسری ایران چگونه تبیین می‌شوند؟

روش‌شناسی پژوهش

پژوهش حاضر از نوع مطالعات کیفی است. مطالعات کیفی به دلیل نوع مسئله پژوهش، تدقیق و ادراک معنا مد نظر قرار گرفته است. پژوهش حاضر با راهبرد تفسیری-تاریخی به بررسی سیر انقلاب صنعتی تا پیدایش مفهوم میراث راه‌آهن پرداخته است. نگارندگان، از سویی با بررسی پژوهش‌ها و کنوانسیون‌های جهانی تیکی، ایکوموس و یونسکو و از سوی دیگر با نگاه به نظریه‌پردازان حوزه میراث صنعتی، و با استفاده از راهبرد استدلال منطقی و اجماع مباحث سعی کرده‌اند تا چارچوبی برای درک و شناخت ابعاد مختلف میراث راه‌آهن ارائه کنند. روش جمع‌آوری اطلاعات به دو دسته کتابخانه‌ای و میدانی تقسیم می‌شود. بخش کتابخانه‌ای با استفاده از آرشیوهای شخصی، سازمان میراث فرهنگی و شرکت راه‌آهن انجام

^۱ ICOMOS

^۲ TICCIH

شد و شامل بررسی اسناد، کنواسیون‌های بین‌المللی، کتب و مقالات، عکس‌ها و نقشه‌هاست. بخش میدانی نیز با مشاهده مستقیم، پیمایش، عکاسی، گفتگو و طراحی در مسیر راه‌آهن سراسری ایران برای بازشناسی ارزش‌های اثر همراه بوده و در نهایت از تکنیک داده‌نگاری برای انتقال، طبقه‌بندی و نتیجه‌گیری اطلاعات استفاده شده است.

میدان مورد مطالعه به دو دلیل اهمیت دارد. نخست اولویت آن به لحاظ تاریخی و نقش سیاسی نسبت به باقی خطوط راه‌آهن کشور، و دوم معرفی آن در لیست موقت^۱ میراث جهانی یونسکو^۲ به عنوان یک اثر واجد ارزش‌های جهانی. گستره زمانی اثر مورد مطالعه از ۱۲۲۷ ه.ش (۱۸۴۸ میلادی) تا ۱۳۵۷ ه.ش را دربر گرفته است. محدوده مورد مطالعه در مسیر قطعه تهران- شمال ایستگاه فیروزکوه تا قائم‌شهر، و قطعه تهران- جنوب ایستگاه اندیمشک تا بیشه را دربر گرفته است. در نهایت، بر مبنای چارچوب استخراج شده از مباحث جهانی، مسیر راه‌آهن سراسری ایران ارزیابی شد تا از خلال آن به درک، بسط و تبیین مفهوم ارزش در میراث راه‌آهن ایران با شاخص‌های جهانی پرداخته شود.

مبانی نظری

از تقابل ارزش‌های انقلاب صنعتی تا حفاظت میراث صنعتی

تغییر و تحولات موسوم به انقلاب صنعتی در سال‌های ۱۸۳۰-۱۷۶۰ صرفاً جنبه صنعتی نداشت و دارای جنبه‌های اجتماعی و فکری نیز بود. واژه انقلاب نیز به دگرگونی‌های ناگهانی اطلاق می‌شود، در حالی که فرایندهای اقتصادی چنین خصیصه‌ای را ندارند، اما به دلیل استفاده رایج، به همین اصطلاح قرارداد می‌کنیم (تامس ساوتکلیف، ۱۳۸۴: ۵). شرایط این دوران با روحیه‌ای جسور و مبتکرانه همراه بود که مشخصه اصلی آن سرعت بود. بنا به گفته توماس آشتون: یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های روانی انقلاب صنعتی استنباط جدید از مفهوم زمان بود (بنه ولو، ۱۳۸۴: ۴۶). سرعت تمام ساختارهای نظری و در پی آن روابط، تبادلات و انتقال کالا و انسان را تحت تأثیر قرار داد.

آغاز نگاه حفاظتی با رهنمودهایی از جان راسکین^۳ (۱۸۱۹-۱۹۰۰) را می‌توان همزمان با نخستین سال‌های اتمام دوره انقلاب صنعتی دانست. شاید همزمانی راسکین با شکوفایی انقلاب صنعتی، سبب شد تا او دلیل بسیاری از نابودی‌ها، افت‌های هنری و وضعیت اقتصادی- اجتماعی را تولیدات صنعتی و صنعتی شدن بداند. همین عناد راسکین با صنعت است که در هنر، معماری و مرمت او را مقابل کسانی چون ویوله لودوک^۴ و پیروانش قرار داد. «او به جای مبارزه با شرایط ملموس و مشخص جامعه صنعتی، مفهوم انتزاعی صنعت را آماج حمله قرار

^۱ Tentative List

^۲ UNESCO

^۳ John Ruskin

^۴ Eugène Viollet-le-Duc

می‌داد» (بنه ولو، ۱۳۸۴: ۲۵۶-۲۵۴). تدریجاً نگاه مرزدار راسکین، با نظریات ویلیام موریس^۱ (۱۸۳۴-۱۸۹۶) و پیروانش تعدیل شد و در سال‌های بعد نگاه به صنعتی شدن و تولیدات صنعتی-هنری، در همه حوزه‌ها از ادبیات تا حفاظت و مرمت، تغییر کرد.

تغییر چهره شهرها واکنش‌های زیادی را بین هنرمندان و منتقدان بوجود آورد. با دیدگاهی کورنولوژیک، در این واکنش‌ها می‌توان تغییر دیدگاه نفی‌گرایانه به تأییدگرایانه را ملاحظه کرد. این انتقادات شامل گستره بزرگی است. برای درک بهتر تغییر فضای فکری حاکم، در این جا چند نمونه از این نقادها آورده می‌شود: وصف خصومت‌بار دیکنز^۲ از کوک-برن تاون^۳ منظر شهری الهام‌بخش سیاهی: «شهر را در روغن سرخ می‌کردند»، وصف هایپنه^۴ بعد از ورود به لندن: «آن جنگل سیاه خانه‌ها و آن مهره‌های زنده انسانی»، وصف بالزاک^۵ از پاریس سیاه: «غده سرطانی بزرگ دودزده در ساحل رود سن»، وصف پرودون^۶: «یک‌نواخت و کسالت آور... ایستگاه‌های قطاری که جای دروازه‌های شهر را گرفته‌اند». نوعی خصومت و آگاهی از تخریب ارزش‌های گذشته شهرها در این نوشته‌ها قابل مشاهده است. اما با نزدیک شدن به اواخر قرن ۱۹ آرای مثبتی هم برای پذیرش وضع جدید پدید می‌آیند. این تغییرات از متون به نقاشی و دیگر رسانه‌های هنری نیز راه می‌یابد که در اکثر آن‌ها از راه‌آهن و عناصر وابسته‌اش همچون ابرزاری برای موضع‌گیری استفاده شده است. در واقع راه‌آهن به عنوان نمادی از موضوع صنعتی شدن مطرح است که موضع‌های مختلفی را در مواجهه با خود شکل داده است. از نمونه آرای مثبت درباره وضع موجود آن دوران، وصف منظره خطوط راه‌آهن برنارد شاو^۷ در کتاب حرفه کاشلاز است: «صدای دوردست قطار برایشان مانند آواز توکای سیاه گوش نواز است». همچنین از نقاشی‌هایی که میله^۸ و دومیه^۹ که درباره پیامدهای اجتماعی انقلاب صنعتی به تصویر کشیده‌اند (مانند خیابان ترانسون دومیه) تا امپرسیونیست‌هایی که مناظر شهری و طبیعی را با مناظر صنعتی ادغام کرده‌اند، می‌توان سیر تحول را مشاهده کرد (بنه ولو، ۱۳۹۵).

^۱ William Morris

^۲ Charles Dickens

^۳ Cockburn Town

^۴ Heinrich Heine

^۵ Honoré de Balzac

^۶ Pierre-Joseph Proudhon

^۷ George Bernard Shaw

^۸ Jean-François Millet

^۹ Honoré Daumier

تصویر ۱. طراحی خیابان ترانسونونین اثر اونره دومیه، ۱۸۳۴م (راست)؛ نقاشی ایستگاه سنت لازاره اثر کلود مونه، ۱۸۷۷ (چپ)



منبع: www.artble.com

مفهوم میراث فرهنگی و ارزش‌ها با توجه به نظریات مختلف، در سده‌های ۱۸ و ۱۹ تغییرات زیادی کرد. اقدامات مختصر قبل از جنگ جهانی اول -از نشست‌های لاهه (۱۸۹۹) و (۱۹۰۷) تا واکنش به تخریب‌های وسیع بعد از جنگ جهانی دوم- سبب بوجود آمدن کمیته‌های بین‌المللی و تخصصی در حمایت جهانی از آثار تاریخی شد.



حفاظت مدرن از مرمت اشیاء صرف، به حفظ بناها و سپس به مدیریت روستاها و شهرها ارتقاء پیدا کرد و همزمان از روند کالبدی و ملموس^۱ به بستر طبیعی، روح و ابعاد ناملموس^۲ ادامه و گسترش یافت. در واقع، تعریف اثر و مکان میراث فرهنگی تغییر پیدا کرد و همین فرایند انتقادی از هر اثر و جهانی شدن ارزش‌ها، سبب فهم و در پی آن حفاظت می‌شود (یوکیلهتو، ۱۳۸۷: ۳۲۹). از منشور ونیز (۱۹۶۴) تا کنون، تعاریف در تنوع گونه‌ها دقیق‌تر شد و مفاهیم از مواردی چون محیط اثر فرهنگی، مکان اثر، منزلت فرهنگی، گونه‌های مختلف باغات، شهرها و محوطه‌های باستانی به طیف متنوعی همچون گردشگری، میراث ناملموس، اصالت و یکپارچگی تکامل پیدا کرد که در اینفوگرافی ذیل قابل مشاهده است.

^۱ Tangible

^۲ Intangible

تصویر 3. سیر زمانی کنوانسیون‌ها و منشورهای جهانی (براساس موضوع مورد مطالعه)



ترسیم: نگارندگان

میراث صنعتی: تحول و تکامل

کمیته بین‌المللی حفاظت میراث صنعتی^۱، یک انجمن بین‌المللی برای مطالعه، پژوهش میراث صنعتی، حمایت، ترویج و تفسیر میراث صنعتی است.

احتمالاً مشکل‌ترین بخش شناخت میراث صنعتی، علمی و فناورانه، آن است که این میراث متعلق به زمینه‌های متفاوت و متناقضی است: میراث ملموس در برابر میراث ناملموس، ابزار و ادوات قابل حمل در برابر دارایی‌های نامنقول، موضوعات ثابت در برابر فرآیندهای پویا و غیره. در واقع ارزش و منفعت میراث صنعتی دقیقاً همین ارتباط آن با تمام این شاخه‌ها و روابط پویای بین آنهاست (کات، ۱۳۹۶: ۱۸۰).

تعریف میراث صنعتی در سال ۲۰۰۳ توسط کمیتهٔ تیکی در منشور نیژنی تاگیل^۲ به تصویب رسید. این منشور نخستین متن مرجع بین‌المللی به منظور راهنمایی در زمینه حفاظت

^۱The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH)

^۲ Nizhny Tagil Charter

و حمایت میراث صنعتی است. منشور نیژنی تاگیل برای اولین بار به تعریف مشخصی از میراث صنعتی و همچنین موضوعات وابسته به آن - از جمله حفاظت و شناسایی ارزش‌ها و معرفی و آموزش - پرداخت. رویکرد اصلی منشور نیژنی معرفی ابعاد مختلف مفهوم میراث صنعتی است که شناخت ارزش‌های آن سبب حفاظت برای دوره‌ای از تاریخ تمدن بشر می‌شود. «میراث صنعتی متشکل از بقایای فرهنگ صنعتی است که ارزش‌های تاریخی، فناورانه، اجتماعی، معماری و علمی را دربردارد. این بقایا شامل ساختمان‌ها و ماشین‌آلات، کارگاه‌ها، آسیاب‌ها و کارخانه‌ها، معادن و محوطه‌های پردازش و پالایش، انبارها و مخازن، مکان‌های تولید و انتقال و مصرف انرژی، حمل‌ونقل و تمامی زیرساخت‌های آن و همچنین مکان‌هایی است که برای فعالیت‌های اجتماعی مرتبط با صنعت مانند مسکن، عبادت مذهبی و آموزش مورد استفاده قرار می‌گرفتند» (منشور نیژنی تاگیل، ۲۰۰۳).

روند جهانی صنعتی شدن در طول دو قرن گذشته، یکی از مراحل مهم تاریخ بشر است. جهانی شدن و شناسایی میراث صنعتی برای دنیای مدرن مهم و حیاتی شمرده می‌شود. اصول دوبلین^۱ در سال ۲۰۱۱ با گسترش کمیته‌های بین‌المللی و همکاری بیشتر ایکوموس و تیکی منتشر شد. با توجه به خطراتی که میراث صنعتی را تهدید می‌کرد، ایکوموس و تیکی در پی ارائه تعاریف دقیق‌تر از گونه‌های مختلف میراث صنعتی برآمدند. پس از معرفی گونه‌های صنعتی، این منشور بیشتر بر مستندنگاری، حمایت، حفاظت و تقدیر از میراث صنعتی تمرکز کرد. اصول دوبلین صنعتی شدن را یک فرآیند فعال با حسی از تداوم تاریخی می‌داند که طیفی از میراث ملموس فناوری صنعتی، مهندسی، معماری و برنامه‌ریزی شهری، و همچنین میراث ناملموس چون مهارت‌ها، خاطرات و زندگی اجتماعی کارگران و جوامعشان، را شامل می‌شود. بیانیه تایپیه^۲ در سال ۲۰۱۲ در پی کشف و تعریف میراث صنعتی به صورت دقیق‌تر در آسیا بود. این مطالعات منطقه‌ای موجب درک عمیق‌تر تنوع میراث در کشورهای می‌شود که دیرتر فرایند صنعتی شدن را طی کردند.

میراث صنعتی از زمان شکل‌گیری کمیته تیکی تاکنون، پس از شناخت مفهوم و ارزش‌های میراث صنعتی، به شناخت تنوع گونه‌های آن و همچنین به تأثیر جغرافیا در پیدایش تفاوت‌ها تکامل پیدا کرده است. در پانزدهمین کنگره تیکی در لیل فرانسه (۲۰۱۵) به چاره‌ساز بودن میراث صنعتی در توسعه پایدار، معاصر سازی شهری، نوآوری‌های معماری، اقتصاد محلی، فرهنگ و دانش اشاره شد.

راه‌آهن و میراث

کمیته تیکی موضوع مطالعات میراث صنعتی را به ۲۱ دسته طبقه‌بندی کرده است که از جمله آن‌ها می‌توان راه‌آهن، پل‌ها، کانال‌ها، ارتباطات و ... را نام برد. تعریف دکتر مایکل جی.

^۱ Dublin Principles

^۲ Taipei Declaration

تی لوئیس^۱ از راه‌آهن این است که «مسیر پیش ساخته‌ایست که وسیله نقلیه با چرخ‌های درحال حرکت روی آن هدایت می‌شود که نمی‌توانند از مسیر خارج شوند». این تعریف به کلیتی ساده درباره حمل‌ونقل و فناوری اشاره دارد، اما «مسیر ساخته‌شده» توجه را به این نکته جلب می‌کند که راه‌آهن‌ها با هدف ویژه‌ای ساخته می‌شوند که ممکن است در جزئیات مختلف باشند، اما در کل همه یک سیستم حمل‌ونقل خطی هستند. استفاده از راه ریلی سنگی و چوبی، از دوران گذشته و در مسیرهای کوچک‌تر، برای رساندن بار به کشتی‌ها و بعدها برای استخراج از معادن رواج داشته است. راه ریلی به تدریج در مسیرهای پیچیده‌تر، همراه با استفاده از واگن‌های بزرگ‌تر و حیوانات، مورد استفاده قرار گرفت و در عصر حاضر به تدریج آهن جایگزین سنگ و چوب شد. بسیاری از تاریخ‌نگاران معتقدند که راه‌آهن لیورپول و منچستر که در سال ۱۸۳۰ افتتاح شدند، گونه‌اولیه راه‌آهن مدرن متشکل از مسیری ویژه، محل آمدوشدهای عمومی، حمل‌ونقل راحت مسافران هستند و تا حدی موجبات کنترل جامعه را فراهم آورده‌اند (کولز، ۱۹۹۹).

آنتونی کولز^۲ راه‌آهن‌ها را محوطه‌های میراث جهانی^۳ می‌داند. دوران طلایی گسترش راه‌آهن، در کشورهای درگیر جنگ جهانی اول بود و به طور حتم باید توسعه راه‌آهن‌های قرن ۲۰ را متأثر از جنگ‌های جهانی دانست. از طرفی دیگر نیل کاسنز^۴ نیز معتقد است: راه‌آهن در تمام مدت حضورش نیرویی به سمت پیشرفت بوده است و اغلب، مزایایی که با خود به ارمغان آورد از زیان‌های آن بیشتر بود. برخلاف کشتی، خودروهای سواری و هواپیما، راه‌آهن به ندرت وسیله‌ای برای جنگ یا کشتار یا محرک آن بوده است، هرچند راه‌آهن عمدتاً در افزایش توانایی ملت‌ها برای ایجاد جنگ دخیل بوده است. حقیقتاً، راه‌آهن موقعیت عمیق و قابل‌اهمیتی دارد، اما در فرهنگ‌های بسیاری این اهمیت نادیده گرفته شده است (کاسنز، ۱۹۹۷). ورود راه‌آهن از اولین و اصلی‌ترین نشانه‌های انقلاب صنعتی بود که سبک جدیدی از زندگی را برای عموم مردم به ارمغان آورد. راه‌آهن افق فکری مردم را تغییر داد. ساختمان‌های راه‌آهن به همین دلیل می‌توانند از اهمیت تاریخی بالایی برخوردار باشند، حتی اگر نمونه‌های عالی از معماری زمان خود نباشند. یادبودهای اصلی از انقلاب صنعتی، مانند بدنه‌های اولیه در راه‌آهن، در سطح بین‌المللی حائز اهمیت هستند (ییتز، ۱۹۹۷). تغییر اندیشه و سبک زندگی، در تعامل انسان با طبیعت و خلق مناظر صنعتی نیز بروز پیدا کرد. از سویی تعاملات اجتماعی و فکری و از سویی دیگر تحول معماری و شهرسازی، همگی ابعاد مختلفی را برای شناخت مفهوم ارزش‌ها، و رای بُعد تاریخی، به ما نشان می‌دهند.

^۱ J, T, Louis

^۲ Anthony Coulls

^۳ Railways as world heritage sites

^۴ Neil Cossons

میراث راه‌آهن حوزه‌های میراث فرهنگی، طبیعی و صنعتی دربرمی‌گیرد. مسیرها، پل‌ها، تونل‌ها، کانال‌ها، بستر طبیعی، ایستگاه‌ها، معماری و شهرسازی، بقایای صنعتی، انبارها و لوکوموتیوها همه تشکیل‌دهنده اجزای این میراث غنی هستند. ارزش این اجزا هر کدام با وجوه مختلف تاریخی، معماری، فناوری، طبیعی و ... درآمیخته است. در پی این تنوع، چالش سختی پیش روی تبیین ارزش‌های میراث راه‌آهن وجود دارد. به این سبب ایکوموس با همکاری تیکی به مطالعات نمونه‌های متنوع صنعتی از جمله کانال، راه‌آهن، مسیر و ... پرداخت. این تحقیق در سال ۱۹۹۹ تحت عنوان راه‌آهن‌ها به عنوان محوطه‌های میراث جهانی منتشر شد و به مفهوم راه‌آهن به‌عنوان میراثی صنعتی برای جهان و تدوین شاخص‌های آن پرداخت و علاوه بر آن این میراث را در چند کشور مورد بررسی قرار داد. چهار شاخص از مطالعه ایکوموس و تیکی برای شناسایی ارزش‌های میراث راه‌آهن پیشنهاد شده که به همراه توضیح مختصری در ذیل ارائه می‌شود.

۱. اثر خلاقیتی که نشان‌دهنده نبوغ باشد^۱: آثاری که سازندگانشان در مواجهه با مشکلات و ارائه راه‌حل بسیار خلاق بودند. این سازندگان علاوه بر مهندسانی که مسئول اصلی طراحی و ساخت راه‌آهن بوده‌اند، شامل همه افرادی است (بعضاً ناشناس) که در ساخت و تکمیل آن نقش داشته‌اند.
۲. از فناوری‌های نوآورانه تأثیر گرفته و خود نیز بر آن تأثیرگذار بوده باشد^۲: فناوری راه‌آهن بستر مسیر، ساختارهای مهندسی و معماری و ... را دربرمی‌گیرد، همچنین شامل دریافت فناوری از صنایع و انواع دیگر حمل‌ونقل و انتقالش به آن‌هاست، به ویژه کاربردهای خلاقانه مواد و مصالح جدید و فنون ساخت باید مورد توجه قرار گیرد. مثل استفاده از فولاد به جای آهن از دهه ۱۸۶۰ و آزمون‌هایی که با بتن ساختمانی تا پایان قرن نوزدهم انجام شد و ... در سند ایکوموس درباره نوآوری در فناوری راه‌آهن، مثال‌هایی برحسب انواع و دوره‌های تاریخی توسعه راه‌آهن ذکر شده است (ایکوموس، ۱۹۹۹: ۹). در مجموع تاریخ‌نگاری فناوری مدرن به رویکردی بین رشته‌ای نیاز دارد: مؤلفه‌های اجتماعی، اقتصادی، زیست‌محیطی و سیاسی بر تغییرات فنی و گسترش راه‌آهن‌ها تأثیر بسزایی دارند.
۳. نمونه‌ای برجسته یا نوعی باشد^۳: این معیار هم دربرگیرنده راه‌آهن‌هایی است که از برخی جهات برجسته هستند و هم راه‌آهن‌هایی که به‌رغم معمولی بودن به دلیل دوامشان به نمونه‌ای خاص تبدیل شده‌اند.

^۱ A creative work indicative of genius

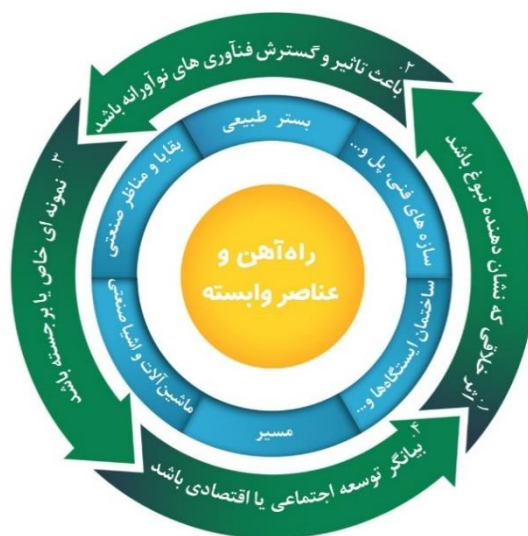
^۲ The influence of, and on, innovative technology

^۳ Outstanding or typical example

۴. بیانگر توسعه اجتماعی یا اقتصادی باشد^۱: راه‌آهن‌ها برای کارکرد حمل‌ونقلی ساخته شده‌اند و این کارکرد بنیانی در خدمت اهداف سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی بسیار و همچنین خواسته‌های مردم برای سفر و تجارت بوده است. اما در گوشه‌وکنار جهان تأثیر راه‌آهن‌ها بر زندگی اجتماعی و اقتصادی همسان نبوده است، در نتیجه لازم است نقش خاص هر راه‌آهن در بستر خود شناسایی شود.

بر اساس مباحث ارائه شده، چارچوبی مفهومی برای تبیین ارزش‌های میراث راه‌آهن طراحی شده است که بر اساس آن، در مرحله اول اجزای راه‌آهن و عناصر وابسته به آن شناسایی می‌شود و در مرحله دوم میراث راه‌آهن از منظر چهار مؤلفه فوق‌الذکر تحلیل می‌شود. شناخت عمیق و فهم ارزش‌های میراث راه‌آهن، دستیابی به رهیافتی برای بررسی اصالت و یکپارچگی اثر را میسر می‌کند و زمینه را برای ارائه برنامه حفاظت و مدیریت آن را فراهم خواهد کرد که در این مقاله بحث بررسی اصالت و یکپارچگی مد نظر است.

تصویر ۴. چارچوب مفهومی تبیین ارزش‌های میراث راه‌آهن



منبع: نگارندگان براساس پیشنهاد تیکی و ایکوموس (کولز: ۱۹۹۹)

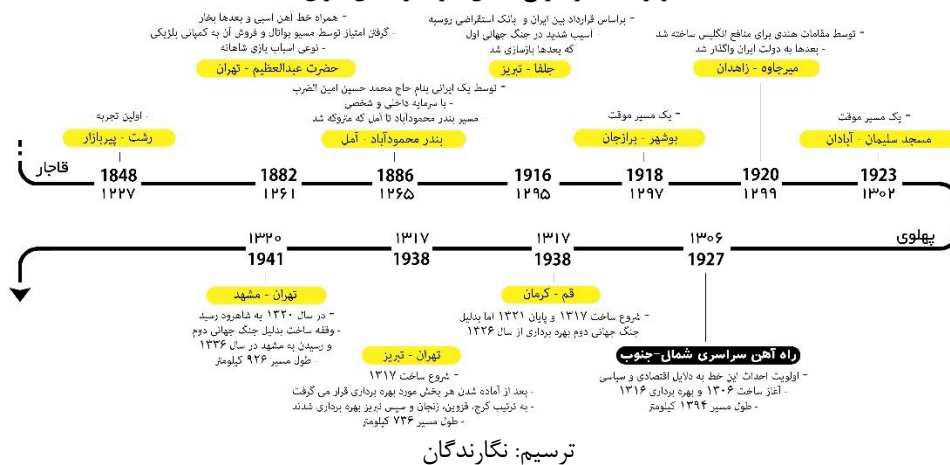
راه‌آهن سراسری ایران

راه‌آهن‌های اولیه ایران در اوضاع پیچیده سیاسی- اقتصادی کشور در نیمه دوم قرن نوزدهم و دوره قاجار احداث شد. در این دوران از طرفی تغییر حکومت قاجار به پهلوی و از طرف دیگر سیاست دولت‌های قدرتمند، باعث بروز برخی مشکلات شد. بین سال‌های ۱۲۲۸ تا ۱۳۰۳

^۱ Illustrative of economic or social developments

ه.ش (۱۸۵۰ تا ۱۹۲۵) در کل ۳۱ پیشنهاد دریافت امتیاز راه‌آهن به دولت ایران ارائه شد که هیچ‌یک به نتیجه نرسید. در ابتدا شکل‌گیری راه‌آهن در دوره قاجار تحت‌تأثیر اهداف استعماری کشورهای بیگانه بود و محصول آن چند اقدام کوچک و موقت بود. با شروع دوره پهلوی اندیشه ساخت و توسعه خطوط راه‌آهن با استفاده از سرمایه ملی قوت گرفت و اولین راه‌آهن ملی دریای خزر و خلیج فارس را به‌یکدیگر متصل کرد (شریفی، تیمورتاش و حناچی، ۲۰۱۸).

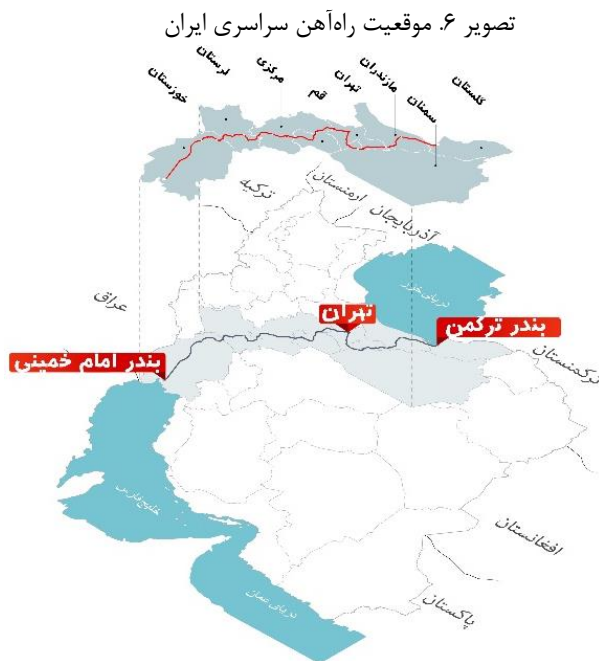
تصویر ۵. سیر تاریخ شکل‌گیری راه‌آهن ایران



اولین سند دولتی ایران که در آن به راه‌آهن اشاره شده است، نامه ناپلئون سوم به ناصرالدین‌شاه است (محبوبی اردکانی، ۱۳۷۶: ۳۲۱). طرح اولیه راه‌آهن سراسری ایران را صنایع‌الدوله، اولین رئیس مجلس شورای ملی، از روی نقشه جغرافیایی هنری کیپورت^۱ (چاپ ۱۸۸۳ برلن) با مقیاس ۱:۱,۰۰۰,۰۰۰ ترسیم کرد (ملکوتی، ۱۳۲۷). در سال ۱۳۰۵ ه.ش کمیسیونی از نمایندگان وزارتخانه‌ها برای پیش‌بینی هزینه‌های راه‌آهن تشکیل شد که این پیش‌بینی هزینه‌ها مهم‌ترین لایحه مجلس در آن سال بود. پس از آن مهندسی آمریکایی به ایران آمدند و «اداره راه‌آهن» را در «وزارت فواید عامه» تأسیس شد و شروع به کار کرد. از اوایل سال ۱۳۱۲ ه.ش، ساخت راه‌آهن در شمال‌گرفته‌های مرتفع البرز و قلّه فیروزکوه، و در جنوب رشته کوه بزرگ زاگرس و تنگه‌های صعب‌العبور دره آبدیز ناکام ماند. به این علت دولت ایران با شرکتی دانمارکی به نام «کامپساکس»^۲ قراردادی بست تا مشاور فنی و نماینده وزارت طرق (راه) باشد. این شرکت در کارنامه خود ساخت راه‌آهن ترکیه را نیز داشت. همچنین

^۱ Henry Keyport
2 Kampsax

ارتباط مستقیم یورگن ساکسیدل^۱ -مدیر عامل شرکت- با شاه باعث شد مشکلات به‌راحتی و بدون اتلاف وقت حل شوند.



منبع: نگارندگان

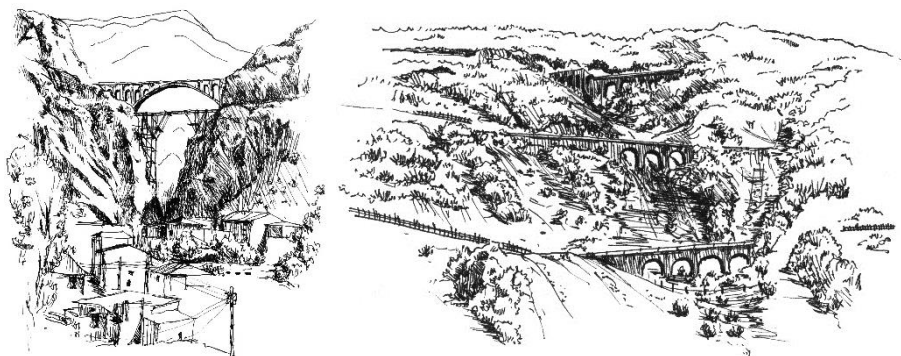
این مسیر از هشت استان گلستان، مازندران، تهران، سمنان، قم، مرکزی، لرستان و خوزستان عبور می‌کند. راه‌آهن سراسری ایران از هشت اقلیم متنوع (گرم و مرطوب، معتدل و مرطوب، معتدل و خشک، گرم و خشک، کوهستانی، معتدل و خشک، گرم و مرطوب، گرم) در نواحی بکر و طبیعت خاص عبور می‌کند (مکملی، ۱۳۷۹). مسیر سراسری شمال-جنوب ۱۰۳ ایستگاه دارد. مرتفع‌ترین نقطه مسیر، دارای ارتفاع ۲۱۱۲ متری از سطح دریاست و طولانی‌ترین تونل آن ۲۸۸۰ متر است. این مسیر بیش از ۴۲۰۰ پل کوچک و بزرگ، ۲۴۵ تونل و عناصر وابسته صنعتی و تأسیساتی در طول مسیر وجود دارد^۲ که هر یک از ویژگی‌های خاص فناوریانه، معماری، فرهنگی و اجتماعی برخوردار هستند. در طول مسیر، پل‌های مختلفی با فنون متفاوتی ساخته شده‌اند که هر یک شاهکاری از تعامل میان انسان و طبیعت به‌شمار می‌آیند. عناصر شاخص بسیاری در طول مسیر وجود دارند، من جمله بقایای کارخانه‌جات، انبارها، ماشین‌آلات، سازه‌های فنی مانند پل و تونل که در ادامه به آن پرداخته خواهد شد. ساختار معماری راه‌آهن سراسری از سویی تحت‌تأثیر اقلیم هر منطقه و از سوی دیگر تحت

^۱ Jurgen Saxild

^۲ استناد به گزارشات و اسناد شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و پرونده نامزدی ثبت جهانی راه‌آهن سراسری ایران

تأثیر تنوع فرهنگ اقوام مختلف است که با دانش بومی و فناوری گره خورده است. در واقع راه‌آهن سراسری میان فرهنگ اقوام پیوند ایجاد کرده و منظری متنوع و وسیع را شکل داده که از اهمیت میراثی بالایی برخوردار است. نقش راه‌آهن سراسری در انتقال فناوری و گسترش و توسعه روستاها و شهرها انکارناپذیر است.

تصویر ۷. طراحی از سه خط طلا (راست)، طراحی از دره و پل ورسک (چپ)



ترسیم: معراج شریفی

تبیین ارزش‌های میراث راه‌آهن سراسری ایران

برای تبیین ارزش‌های میراث راه‌آهن سراسری ایران دو روش پیش‌روی نگارندگان قرار دارد: روش اول ارزیابی بر اساس ارزش‌های طبیعی، صنعتی، فرهنگی، معماری و ... است درباره هر گونه دیگری از میراث فرهنگی قابل انجام است. روش دوم ارزیابی بر اساس گونه میراث است، که در اینجا روش دوم مدنظر است، یعنی با اتکا بر موضوع میراث راه‌آهن به بیان ارزش‌ها پرداخته خواهد شد.

۱. اثر خلاقیتی که نشان دهنده نبوغ باشد.

خط راه‌آهن سراسری شمال-جنوب به‌عنوان یک اثر فنی منحصربه‌فرد مطرح شده که مهندسانی با دانش به‌روز توانستند برای مهار موانع طبیعی راه‌حل‌هایی خلاقانه ارائه کنند. احداث پل‌ها، تونل‌ها، دیوارها و دیگر عناصر وابسته در این مسیرهای صعب‌العبور، با توجه به این‌که سازندگان حداقل امکانات را در اختیار داشتند، از اهمیت بسیاری برخوردار است. از پل‌ها می‌توان به چند مورد اشاره کرد: ۱- پل ورسک بدون آرماتور و مصالح فلزی با دهانه ۶۶ متر و ارتفاع ۱۱۰ متر، ۲- پل اوریم با یک تاق تک دهانه سنگین و یکپارچه است که با دهانه ۶۴ متر و شعاع ۱۶/۸، در طول پیچ مسیر ساخته شده است. (در طرفین تاق، دو هلال به شعاع ۲۴۷/۱ متر ساخته شد. ابعاد مقطع عرضی تاق عبارت است از: مرکز تاق با عرض ۴ متر و قطر ۱/۶۰ متر، پایه‌ها با عرض ۸/۹۰ متر و قطر ۲/۸۰ متر)، ۳- پل کارون به عنوان بلندترین پل مسیر جنوب با طول ۱۰۰۰ متر، ۴- پل‌های دوآب، شورآب، شیرگاه و بسیاری موارد دیگر.

بخش‌هایی از راه‌آهن سراسری ایران، به‌ویژه در مناطق کوهستانی، با همکاری کشورهای دیگر صورت پذیرفته است. پیچیدگی‌های اجرایی، با توجه به اقلیم و شرایط جغرافیایی سخت و پیچیده، موجب توسعه دانش فنی در زمینه احداث پل‌ها و تونل‌ها، آبروها، دیوارهای محافظ، حمل تجهیزات، نقشه‌برداری و جاده‌کشی و به‌کارگیری این دانش در مناطق دیگر جهان شده است. از مهم‌ترین پیچیدگی‌ها احداث سه‌خط طلا قبل از منطقه ورسک است که یکی از شاهکارهای مهندسی ساخت برای کم‌کردن شیب و رسیدن به ارتفاع مورد نیاز است که با طی مسیر ۱۰ کیلومتری و صعود ۶۰۰ متری، از کوهستان عبور کرده است. با توجه به این‌که امکان حرکت در چنین شیبی برای قطار غیرممکن بود، مسیر به شکل سه‌پله بر روی دامنه کوه اجرا شده است. راه‌آهن سراسری دارای خلاقیت و تنوع معمارانه و فناوریانه قابل توجهی در ساخت ایستگاه‌ها و سازه‌هاست که حفاظت از آن و انتقال میراثش به آیندگان، به عنوان یک نمونه موفق از صنعتی‌شدن کشور ایران در اوایل قرن بیستم، حائز اهمیت است.

تصویر ۸. عبور خطوط سه خط طلا از دامنه کوه (راست)؛ پل ورسک (چپ)



منبع: آرشیو شرکت راه‌آهن (راست)؛ نگارندگان (چپ)

۲. از فناوری‌های نوآورانه تأثیر گرفته و خود نیز بر آن تأثیرگذار بوده باشد. تأثیرپذیری از فناوری و صنایع مختلف در ساخت خط سراسری (همچون استفاده از مصالح و مواد جدیدی مثل بتن و فولاد) باعث تحولی نوین در عرصه صنعت شده و به‌نوعی شروع صنعتی‌شدن کشور دانسته می‌شود. ساخت کارخانه‌ها و انبارها و ساختمان‌های وابسته در طول مسیر و استفاده جدید از مصالح بومی موجب توسعه معماری و شهرسازی هر منطقه شد. مانند کارخانه ریل‌سازی قائم‌شهر که منظر صنعتی گستره‌ای به‌وجود آورده است. استفاده از مصالح جدید و به‌کارگیری شیوه‌های مهندسی نوین موجب عبور از محدودیت‌های گذشته و تغییر سبک ساخت‌وساز در شهرها شد. حمل‌ونقل مصالح و راه‌حل‌های ساخت با الهام از ساختارهای مسیر آسان‌تر شدند. راه‌آهن سراسری ایران نمایانگر یک نمونه برجسته از سیستم حمل‌ونقل نوآورانه است که با بهره‌گیری از دانش فنی و مهندسی موجب توسعه مراکز کوهستانی و کمتر توسعه‌یافته شده است. گسترش فناوری با توسعه اقتصادی مناطق رابطه

مستقیم داشته است و از این رو تأثیرات قابل توجهی بر زیستگاه‌های کوهستانی، دستیابی به ثروت مناطق نفت خیز جنوب، تبادل ارزش‌های انسانی و فرهنگی داشته و تغییرات عمده‌ای را در سفرهای طولانی مدت گذشته ایجاد کرده که تا امروز ماندگار بوده است.

تصویر ۹. پل اوریم (راست)؛ پل دوآب (چپ)؛ ۱۳۹۵

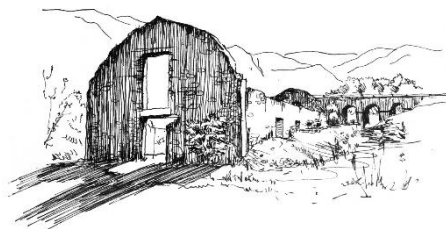


منبع: نگارندگان

۳. نمونه‌ای برجسته یا نوعی باشد.

راه‌آهن سراسری شمال-جنوب یک نمونه منحصر به فرد از تعامل انسان با طبیعت محسوب می‌شود که در طول زمان یکپارچگی بصری، ساختاری و عملکردی خود را حفظ کرده است. مناظری از جمله پارک‌های ملی، پناهگاه‌های حیات وحش، آثار طبیعی ملی و مناطق حفاظت شده در طول مسیر وجود دارند که با منظر خطی راه‌آهن به هماهنگی رسیده‌اند. سازه‌های فنی دیگر مانند پل‌ها، کانال‌ها، تونل‌ها و ... نه تنها یکپارچگی مسیر را مخدوش نکرده، بلکه منظری در تعامل هرچه زیباتر و خواناتر با طبیعت خلق کرده است. این سازه‌های فنی نمونه‌های کاملی از مهار طبیعت و تعامل انسان با آن هستند، مانند کانال ورسک در زیر پل ورسک برای هدایت جریان آب و تونل گدوک به عنوان طولانی‌ترین تونل مسیر سراسری و سه خط طلا. با پیشرفت فناوری، گسترش شهرسازی و بهره‌برداری از منابع طبیعی، یکپارچگی مسیر به‌طور کلی تغییرات چندانی نکرده و در حد تغییرات موضعی و نیاز فنی زمان در آن مداخله شده است. خط سراسری، از آغاز ساخت تاکنون، مورد استفاده و تعمیر و نگهداری قرار گرفته و با حفظ اصالت به حیات خود ادامه داده است. خط شمال-جنوب کشور باعث گسترش سکونت در شهرهای پیرامون و اطراف مسیر حرکت راه‌آهن شده و همین امر پویایی و حیات اثر را تضمین کرده است. طرح ساختمان ایستگاه‌ها و خانه‌های مسکونی متأثر از راه‌آهن بر مبنای اقلیم محل، فناوری ساخت و معماری محلی، سبک معماری ویژه‌ای را ایجاد کرده است. موقعیت ایستگاه‌های راه‌آهن و ساختارهای معماری وابسته به آن و طراحی مدرن آن، تحت تأثیر نگرش معماری غربی و آمیزش آن با معماری بومی و سنتی ایرانی، زمینه توسعه‌های آتی و تحولات خاص معماری و شهرسازی را در مسیر خود فراهم کرده است. سینما/کلیسا روس‌ها در منطقه شورآب قطعه شمال، مجموعه میدان و ایستگاه راه‌آهن تهران، ایستگاه‌های شمال با بام‌های شیب‌دار و نماهای سیمانی و ایستگاه‌های جنوب با بام‌های تخت و نماهای آجری نمونه‌هایی از این دست هستند.

تصویر ۱۰. طراحی از بقایای سینما/کلیسا روس‌ها (راست)؛ معماری تیپ در شمال، ایستگاه ورسک (چپ)



منبع و ترسیم: معراج شریفی

۴. بیانگر توسعه اجتماعی یا اقتصادی باشد.

گرچه هدف اصلی ایجاد راه‌آهن تسهیل حمل‌ونقل بود، اما تأثیرات شگرفی بر توسعه اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و فرهنگی فضاهای شهری در سراسر کشور برجای گذاشت. نقش راه‌آهن در جنگ جهانی دوم (مانند پل ورسک که کشورهای پیروز آن را پل پیروزی خواندند)، در مناسبات سیاسی کشورهای مختلف با ایران، و در آغاز تحولات صنعتی و مدرن شدن ایران غیرقابل انکار است. همچنین راه‌آهن ایران تأثیر مهمی بر توسعه یک منطقه چندفرهنگی داشته است، چرا که موجب ارتباط اقوام ترکمن، مازنی، کرد، لر، خوزی و عرب شد و در طول مسیر راه‌آهن، شاهد حفظ اصالت و تداوم تنوع زبانی، قومیتی و فرهنگی هستیم. از منظر سیاسی نیز، در جنگ جهانی دوم، نقش مهمی در ایجاد اقامتگاه‌های پایدار در مسیر حرکت خود داشته است، که از جمله این اقامتگاه‌ها می‌توان به شکل‌گیری روستاهایی مانند ورسک و گسترش شهرهایی مثل قائم‌شهر اشاره داشت. از تأثیرات دیگر توسعه راه‌آهن ایجاد توسعه و توازن منطقه‌ای در ایران است، زیرا در مناطق وسیعی که پیش از آن امکان دسترسی وجود نداشته یا به سختی امکان پذیر بود، راه‌آهن زمینه‌ساز توسعه اقتصادی، تجاری و فرهنگی شد. چنان‌که در مناطق کوهستانی و کویری به پویایی و سازندگی کمک شایانی کرد و مناطق طبیعی را قابل دسترس و آماده ایجاد استقرارگاهی انسانی و تفریحی ساخت و این خود یک منظر خطی یکپارچه و پویا به وجود آورد. همجواری مسیر راه‌آهن با گرمسار و بعدها مشهد، افزایش دسترسی مناطق حاشیه کویر به پایتخت، افزایش دسترسی مناطق کوهستانی زاگرس به دشت‌های اهواز و مزارع جنوبی مثال‌های خوبی برای توسعه منطقه‌ای است که به واسطه احداث راه‌آهن اتفاق افتاد.

نتیجه‌گیری

مفهوم ارزش در طول زمان با تغییر ساختارهای زیستی و اجتماعی رابطه مستقیم داشته است. از تقابل انقلاب صنعتی با ارزش‌های تاریخی تا انطباق و رشد جامعه برای درک ابعاد عصر جدید، میراث فرهنگی مسیر تکامل خود را طی کرده است. مطالعات میراث راه‌آهن هنوز راه

زیادتی برای تکامل دارد. در طی سال‌های اخیر نیز، با گسترش تعاملات جهانی در یونسکو، مطالعات بیشتر و دقیق‌تری در دست انجام است. با توجه به توصیه‌های منشور بورا و ارائه تعریف منزلت فرهنگی، تحلیل راه‌آهن به عنوان یک اثر در طول زمان معنا پیدا می‌کند و این شناخت در طول زمان سبب تدقیق و تکامل برنامه‌های حفاظت و مدیریت می‌شود.

ارزش‌های میراث راه‌آهن را تنها نباید در آثار ملموس آن مانند پل و تونل و ... جست، بلکه ابعاد گسترده‌تری از تأثیرات انقلاب صنعتی و ورود مدرنیته تا نقش‌های اجتماعی، سیاسی و اقتصادی را دربرمی‌گیرد که موجب تغییرات گسترده‌تری در ساختار زندگی روزمره نیز شده است. برای شناخت و انتقال میراث راه‌آهن به آینده، باید تمام اجزا ملموس و ناملموس این پدیده را در نظر گرفت. شناخت ارزش‌های میراث راه‌آهن تنوع گسترده‌ای از تخصص‌های مختلف مهندسی، عمران، صنعتی، فرهنگی و ... را طلب می‌کند. این تنوع هم برای شناخت و هم برای حفاظت ارزش‌ها نیازمند رویکردی یکپارچه است. شناخت دقیق از تنوع ارزش‌های راه‌آهن امری است که در طول زمان و با مطالعه نمونه‌های مختلف با ویژگی‌های متفاوت از سراسر جهان کامل‌تر می‌شود.

در این مقاله، با استفاده از چارچوب مفهومی ارائه شده بر اساس مطالعات ایکوموس و تیکی، برای بازشناسی ارزش‌های میراث راه‌آهن سراسری ایران تلاش شد. میراث راه‌آهن سراسری ایران مجموعه‌ای از ارزش‌های ملموس و ناملموس است که هر یک نمونه‌ای از مواجهه با چالش‌های ساخت و حفاظت هستند. حفظ حیات، عملکرد و توسعه مسیر گواهی بر موفقیت در ساخت این اثر و حفاظت از آن است. راه‌آهن ایران نمونه‌ای موفق در مهندسی ساخت و مهار طبیعت است که سازه‌های آن با خوانایی کامل در طبیعت ادغام شده تا تعامل انسان با طبیعت را نشان دهد و در نتیجه گستره‌ای از مناظر فرهنگی را به وجود آورده است، همچنین پتانسیل‌هایی را از بقایای مناظر صنعتی، جهت باززنده‌سازی و رونق مناطق، در دل خود حفظ کرده است. نقش تاریخی و سیاسی راه‌آهن ایران در طول جنگ جهانی دوم آن را با سرنوشت کشورهای دیگر گره زد، و امروز نیز اهمیت پدیده راه‌آهن برای توسعه و توزیع دانش و فن‌آوری در سراسر کشور غیرقابل انکار است. مجموع این ارزش‌ها بود که موجب ثبت راه‌آهن سراسری ایران در فهرست موقت میراث جهانی یونسکو شد و در مقاله حاضر کوشش شد بخشی از این ارزش‌ها بازشناسی و تبیین شود.

منابع

- اسناد و گزارشات شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران.
- آلبرت، هلموت (۱۳۹۶)، «انقلاب صنعتی چه مفاهیمی را بیان می‌کند؟»، در دوئت، جیمز، تجهیز مجدد میراث صنعتی. صص ۲۵-۳۰.
- آمار مصور و اطلاعات و فعالیت‌های عمومی راه‌آهن دولتی ایران (۱۳۳۸)، انتشارات وزارت راه: آثار فنی و مطالعات.
- بنه‌ولو، لئوناردو (۱۳۹۵)، *تاریخ معماری مدرن (جلد ۱ شهر صنعتی)*، ترجمه علی محمد سادات افسری، تهران: مرکز نشر دانشگاهی.
- پرونده نامزدی ثبت راه‌آهن سراسری ایران در لیست میراث جهانی یونسکو (۱۳۹۶).
- تامس ساوتکلایف، اشتن (۱۳۸۴)، *انقلاب صنعتی (۱۸۳۰-۱۷۶۰)*، ترجمه احمد تدین، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
- دوئت، جیمز (۱۳۹۶)، *تجهیز مجدد میراث صنعتی (راهنمای TICCIH برای حفاظت از میراث صنعتی)*، ترجمه پیروز حناچی و سارا تیمورتاش، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- شریفی، معراج (۱۳۹۶)، *حفاظت و مدیریت میراث راه‌آهن، نمونه موردی: قطعه تهران-شمال، ایستگاه فیروزکوه تا قائم‌شهر*. پایان نامه کارشناسی ارشد مرمت و احیا بناها و بافت‌های تاریخی. دانشگاه تهران.
- کات، میشل (۱۳۹۶)، «میراث جهانی، مفاهیم و معیارها»، در دوئت، جیمز، تجهیز مجدد میراث صنعتی. صص ۱۷۵-۱۸۱.
- کاسنز، نیل (۱۳۹۶)، *چرا باید میراث صنعتی را حفاظت کنیم؟*، در دوئت، جیمز، تجهیز مجدد میراث صنعتی. صص ۱۴-۲۴.
- گروت، لیندا و وانگ، دیوید (۱۳۹۶)، *روش تحقیق در معماری*، ترجمه علیرضا عینی‌فر. تهران: موسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.
- محبوبی اردکانی، حسین (۱۳۵۰)، *تاریخ موسسات تمدنی جدید (جلد اول و سوم)*، تهران: موسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.
- مکملی، محمدرضا (۱۳۷۹)، *تاریخ جامع راه‌آهن (جلد دوم)*، تهران: روابط عمومی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران.
- ملکوتی، مجتبی (۱۳۲۷)، *راه‌آهن ایران*، تهران: خواندنی‌ها.
- هوبزبام، ا.ج. (۱۳۷۴)، *عصر انقلاب اروپا (۱۸۴۸-۱۷۸۹)*. ترجمه علی‌اکبر مهدیان. تهران: مترجم.
- یوکیلهتو، یوکا (۱۳۸۶)، *تاریخ حفاظت معماری*، ترجمه محمد حسن طالبیان. تهران: انتشارات روزنه.
- Australia ICOMOS (2013), The Burra Charter: The Australia ICOMOS Charter for Places of Cultural Significance.
- Burman, Peter, & Stratton, Michael (1997), *Conserving the Railway Heritage*. London: E & F N Spon
- Cossons, Neil (1997), "An agenda for the railway heritage", In *Conserving the Railway Heritage*, London: E & F N Spon
- Coulls, Anthony (1999), *Railways as world heritage sites*, Paris: ICOMOS
- Inscription engagement dossier of Trans-Iranian Railway on the world heritage list of UNESCO (2018) (Retrieved from <https://whc.unesco.org/en/tentativelists/6195/>).
- Sharifi, Meraj, Taymourtash, Sara. Hanachi, Pirouz. (2018), "Trans-Iranian Railway Heritage and Its Outstanding Universal Values", *International congress of TICCIH*, Santiago, Chile.
- Taipei Declaration for Asian Industrial Heritage (2012), TICCIH.

The Dublin Principles (2011), TICCIH and ICOMOS.

The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage (2003). TICCIH.

World Heritage Committee. (2008). *Operational guidelines for the implementation of the World heritage Convention*. UNESCO World Heritage Centre.

Yates, H. John. (1997), "The conservation context", In *Conserving the Railway Heritage*, London: E & F N Spon