نتایج کاوش‌های باستان‌شناختی شهر ری در اتوبان امام علی(ع)

محمد مرتضایی
عضو هیئت علمی پژوهشگاه میراث فرهنگی
M_mortazayi2008@yahoo.com
علی صدرائی
عضو هیئت علمی پژوهشگاه میراث فرهنگی
alisadraei@gmail.com

تاریخ دریافت: ۱۳۹۲/۹/۲۵
تاریخ پذیرش: ۱۳۹۲/۱۰/۱۶

چکیده
بدون شک در بین شهرهای جهان اسلام هیچ شهری همانند شهر ری طعم تلخ نابودی را نچشیده است. این شهر بزرگ که روزگاری بر سر حکمرانی‌اش ستیزه‌ها درمی‌گرفت اکنون به تلی از خاک در جنوب دشت تهران تبدیل شده و در میان خروارها خاک کشاورزی و یا در زیر سازه‌های عظیم بتونی و یا در معرض تیغ بولدزرهای و لودرها به حیات هرچند بی رمقش ادامه می‌دهد. آثار تمدن شهر ری دوران اسلامی در محدوده‌ای بسیار وسیع و گسترده‌ای بوده که در حال حاضر شواهد و بقایای متعدد آن در جای جای این شهر جدید به یادگار باقی مانده است. برخی از این شواهد در شمال، شرق، غرب، و جنوب این شهر گسترده شده است و هر از چند گاهی تیغه‌های ماشین‌آلات سنگین بخشی از هویت نهان این تمدن را نمایان می‌سازد و به تبع آن باستان‌شناسان در فرصت‌های مقتضی پژوهش‌های کوتاه‌مدتی را به سرانجام می‌رسانند و رازهای نهفته در دل خاک را آشکار می‌کنند. پژوهش «کاوش‌های باستان‌شناختی شهر ری در اتوبان امام علی(ع)» نمونه‌ای از این دست است که نگارندگان به انجام رسانده اند.

واژه‌های کلیدی
اتوبان امام علی، کانال انتقال آب، شبکهٔ معماری.

مقدمه

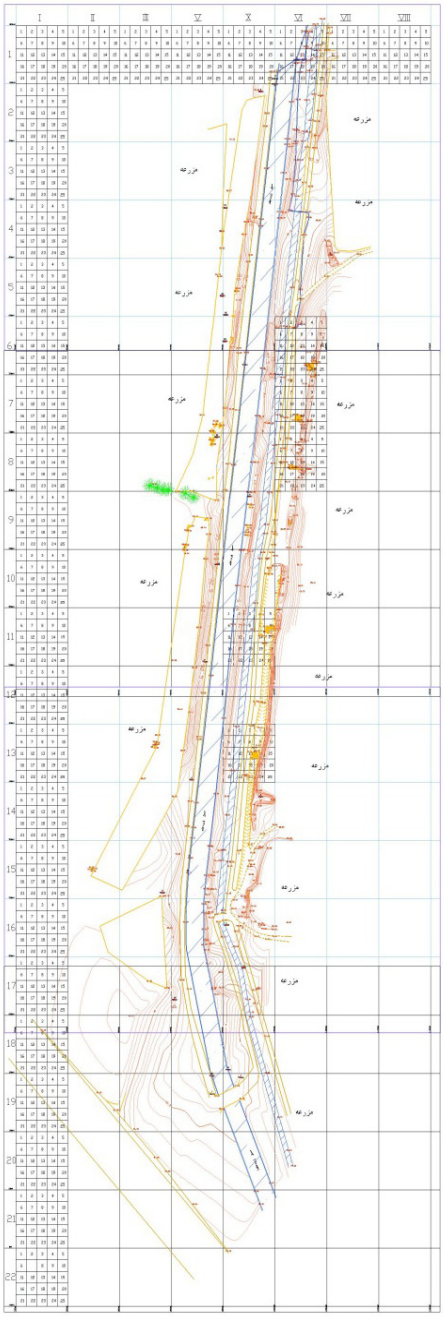
عوارض توسعه همیشه نابودی لایه‌های باستانی تمدن‌های نهفته در دل خاک است. هرچه شتاب توسعه بیش‌تر باشد گستردگی نابودی زیادتر و عمیق‌تر می‌شود. مصداق بارز این مدعا شهر تاریخی ری در دوران اسلامی است.

این شهر تاریخی در جنوب دشت تهران واقع شده و از طرف شمال و شرق به تهران، از جنوب به قم و از مغرب به ساوه و کرج محدود می‌شود. مرکز شهرستان، شهر ری در مختصات ۵۱ درجه و ۲۶ دقیقه طول شرقی و ۲۵ درجه و ۳۴ دقیقه عرض شمالی، در ۸ کیلومتری جنوب شهر تهران قرار دارد و ارتفاع آن از سطح دریا به ۱۲۰۰ متر می‌رسد.

ری از جملهٔ شهرهای مهم ایران است که سابقهٔ سکونت و شروع فرهنگ در آن به دوران پیش از تاریخ (با مرکزیت چشمه‌علی) بازمی‌گردد. این شهر در دوران تاریخی تداوم داشته و در دوران اسلامی نقشی غیر قابل انکار پیدا می‌کند.

متأسفانه علیرغم اهمیت فراوان این شهر در قرون اولیه اسلامی امروزه بخش‌هایی از حصار و باروی آن و معدود بناهای تاریخی منفرد باقی مانده است که بر اثر توسعهٔ شهری و کشاورزی و صنعتی، گاه بخش‌هایی از آن در زیر تلی از خاک‌ها مدفون شده هویدا می‌شود و به‌عمد در زیر تیغ‌های بولدوزرها و لودرها به نابودی کشانده می‌شوند.

اتوبان امام علی(ع) نمونهٔ بارز توسعهٔ سال‌های اخیر این منطقه بوده و قطعاً آخرین آنها نیز نخواهد بود. این اتوبان از شمال شهر تهران آغاز می‌شود و به جنوب تهران و در نهایت به شهر ری منتهی می‌شود. این پروژه در شهر ری باستان به لایه‌های متعدد باستانی یک شهر اسلامی برخورد کرد. هرچند متأسفانه بخش عمدهٔ آن لایه‌ها نابود شد ولی با پیگیری‌های فراوان مسئولان میراث استان تهران و به‌ویژه شهر ری، برای مدتی هرچند اندک، هیئت پژوهش باستان‌شناختی پروژهٔ اتوبان امام علی(ع) توانست به پژوهشی مثمر ثمر و البته هرچند مختصر دست زند (نقشهٔ ۱).



نقشهٔ ۱. محدودهٔ کاوش در رامپ غربی و شرقی اتوبان امام علی(ع) حد فاصل کارخانهٔ سیمان تا اتوبان شهید آوینی (ترسیم: نگارندگان).

جدیدترین کاوش انجام‌شده در شهر ری کاوش‌های نجات‌بخشی انجام‌شده در اتوبان امام علی(ع) است که به سرپرستی اینجانبان به انجام رسید.

در طی کاوش در ترانشه‌های هجده‌گانه، هفت ترانشهٔ ۷، ۱۱، ۱۲، ۱۳، ۱٤، ۱۷، و ۱۸ به ابعاد ۵×۵ متر، دو ترانشهٔ ۸ و ۱۰ به ابعاد ۲×۵ متر، ترانشهٔ ۱ به ابعاد ۳×۳ متر، ترانشهٔ ۲ به ابعاد ۲×۷ متر، ترانشهٔ ۳ به ابعاد ۱.۵×۸، ترانشهٔ ٤ به ابعاد ۳×۵، ترانشهٔ ۵ به ابعاد ۱.۵×۵ و ۰/۵×۳، ترانشهٔ ٦ به ابعاد ٦×۱۵، ترانشهٔ ۹ به ابعاد ۱/۵×۳ متر، و ترانشهٔ ۱٦ به ابعاد ۱×۱۰ متر ایجاد و کاوش شد. نتیجهٔ به‌دست‌آمده در بخش معماری شامل مجموعه‌های ساختمانی، آثار ساختمانی مرتبط با آبرسانی، تنبوشه‌های سفالین انتقال آب و بقایای معماری شامل دیوارها، کف‌ها و دیگر اجزا ساختمانی است. از بین ۱۸ ترانشهٔ کاوش‌شده در این بخش فقط ترانشهٔ ۹ با هدف لایه‌نگاری کاوش شد و دیگر ترانشه‌ها با هدف شناخت وضعیت آثار تخریب‌شده توسط لودرهای راهسازی کاوش شد. دو محدودیت عمده این کاوش را تحت تأثیر قرار داد: نخست محدودیت زمانی و فشار سازمان‌های ذی‌نفوذ در پروژه خواهان سرعت عمل در کاوش و اتمام آن بودند و دوم محدودیت کاوش ترانشه‌های دو دیوارهٔ شرقی و غربی چالهٔ حفرشده به منظور زیرسازی اتوبان. در بخش غربی مالکان زمین‌های کشاورزی خصوصی به علت اختلاف نظر دربارهٔ تملیک اراضی با شهرداری اجازهٔ کاوش در زمین‌های‌شان را ندادند، لذا عرض ترانشه‌های کاوش‌شده در دیواره اتوبان امام علی (ع) بیش‌تر از سه متر نبود و این امر بازشناسی بقایای معماری به‌دست‌آمده از این بخش را ممکن نکرد. در دیوارهٔ شرقی به سبب ارتفاع حدود ۱۲ متری دیواره و وجود کانال فاضلاب و شیب تند آن امکان گسترش کار فراهم نبود. به این دو مشکل همزمانی فعالیت کارگاه با کاوش را نیز می‌بایست اضافه کرد که انجام کامل کاوش را غیرممکن ساخت (تصویر ۱).



تصویر ۱. دورنمای محوطهٔ شهر ری در محدودهٔ اتوبان امام علی(ع) (مأخذ: نگارندگان).

با توجه به ساختار کانال اتوبان امام علی(ع) از کارخانهٔ متروکهٔ سیمان ری در شمال تا اتوبان شهید کریمی در جنوب، ترانشه‌های کاوش‌شده در این بخش به دو قسمت قابل تقسیم است. بخش اول از اتوبان شهید کریمی در جنوب تا پشته‌ای که کانال شرقی ـ غربی انتقال آب کشاورزی زمین‌های پای کوه بی‌بی شهربانو بر روی آن جریان دارد، امتداد دارد. این کانال انتقال آب، آب مورد نیاز در سمت شرق کانال اصلی انتقال آب فاضلاب تهران، شهرری، و ورامین را به شکل سیفونی به زمین‌های شرقی پشت و جلوی باروی دوم ری منتقل می‌کند. در این بخش در مجموع پنج ترانشه کاوش شد؛ چهار ترانشه در دیواره‌ی غربی کانال حفرشده توسط شهرداری جهت احداث اتوبان امام علی (ع) باز شد و ترانشهٔ پنجم نیز درست در زیر پشتهٔ یادشده در بالا. نتایج به‌دست‌آمده از کاوش در بخش جنوبی اتوبان امام علی(ع) عبارت است از:

ـ در ترانشهٔ ۱ نشانهٔ دو دورهٔ فرهنگی تشخیص داده شد؛ یکی با مشخصهٔ سفال‌های اوایل اسلامی تا قرن پنجم هجری و دیگری سفال خاکستری از نوع هزاره اول پ‌م. دورهٔ دوم در لایه‌های پایینی و فقط در لوکوس ۱۰۸ آن به دست آمد. از این لایه مشخصاً هیچ‌گونه شواهدی از

استقرار یا مواد برجا به دست نیامد و اظهار نظر پیرامون آن مشکل است. وجود نهشته‌های یکدست با مواد فرهنگی هزارهٔ اول پ‌م نشان از استقراری همزمان با این دوره در منطقه دارد.

ـ شاید مهم‌ترین یافتهٔ معماری در ترانشهٔ ۲ آثار مرتبط با سیستم انتقال و توزیع آب باشد. در این ترانشه هویدا شدن تنبوشه‌های سفالی با کف‌سازی دقیق در جهت غرب به شرق که با پوششی از تکه‌آجرهای سالم و ناسالم پوشیده شده بود، جالب توجه است. همچنین در این بخش آثار پی ستون مدور آجری نیز به دست آمد که به سبب از بین رفتن بیش‌ترین بخش‌های آن تشخیص کاربری آن ممکن نشد. تنبوشه‌های به‌دست‌آمده در ترانشهٔ ۳ قطرشان ۱۱ و طول‌شان ۷۰ سانتی‌متر است که در بستر گلی کار گذاشته شده اند و دو طرف و بالای آن را با قطعات قلوه-سنگ و سنگ لاشه و نیز قطعات پاره‌آجر با ملات گل پوشانده اند. تنها ۱۹۰ سانتی‌متر از این آبراهه در ترانشه قابل پی‌گیری است و انتهای شمالی آن توسط ماشین‌آلات راهسازی از بین رفته است (تصویر۲).



تصویر ۲. آثار مکشوفهٔ معماری در محدودهٔ اتوبان امام علی(ع) (مأخذ: نگارندگان).

ـ در پایان کاوش در ترانشهٔ ۳ (ابعاد ۵ در ۳ متر) آثار کاملی از سیستم انتقال آب به دست آمد. در این ترانشه یک کانال اصلی انتقال آب از جنس سنگ و آجر با پوشش آهک یا ساروج و در جهت (تقریباً) شمالی ـ جنوبی و خط انتقال آب دیگری از جنس تنبوشه‌های سفالی با جهت جنوب غربی ـ شمال شرقی به دست آمد که نشان از وجود سیستم تأمین، انتقال و توزیع آب با مهندسی دقیق در مجموعه داخل باروی دوم شهر ری در صدر اسلام دارد. در این ترانشه معماری دو دوره قابل پی‌گیری است. بقایای کف سنگ‌فرش مربوط به دورهٔ نخست است ـ که نخست هویدا شد ـ و کانال انتقال آب، تنبوشهٔ سفالین انتقال آب منشعب از کانال اصلی و دیوار آجری آثار دورهٔ دوم است.

ـ از ترانشهٔ ٤ هم یک سازهٔ مرتبط با آب که بخش غربی آن به وسیلهٔ لودرها کاملاً از بین رفته بود به دست آمد. این ترانشه که به ابعاد ۳×۵ متر باز شد به دو بخش قابل تقسیم است. در بخش جنوبی آن آب انبار یا حوض آبی چهارگوشی به دست آمد که نیمی از آن که در بخش شرقی قرار داشت نابود شده و نیمهٔ دیگر آن با اندود ساروج یا آهک سالم باقی مانده است. این حوض یا آب انبار دارای دو دریچهٔ ورودی و خروجی آب در بخش بالایی دیوارهٔ غربی‌اش است که سطح تراز آنها چند سانتی-متر اختلاف ارتفاع دارد. در بخش شمالی ترانشه نیز آواری از قطعات سفال، درپوش‌های سفالی لعابدار و ساده با فراوانی بالا و خرده‌آجر به دست آمد که به نوعی ساختاری متفاوت داشت. آثار سفالی به‌دست‌آمده از این ترانشه شامل سفال‌هایی است که می‌توان آنها را متعلق به قرون اولیه اسلامی دانست. البته به دست آمدن سفال‌های خاکستری براق با تزیین افزوده در بین سفال‌های اسلامی نیز جالب توجه است.

ـ کاوش در ترانشهٔ ۵ نیز به هویدا شدن یک مجموعه کف‌پوش آجری بدون اثری از دیوارها منجر شد. این کف‌پوش با آجرهایی به ابعاد ٤× ۲۰×۲۰ چیده شده است.

تنها مورد قابل ذکر در این بخش وجود سفال‌های خاکستری صیقلی براق است که به صورت پراکنده در بین نهشته‌های دوران اسلامی قرار داشت. تاریخ سفال‌های دوران اسلامی را نیز می‌توان قرون اولیهٔ اسلامی برآورد کرد. این بخش احتمالاً مربوط به معبری آجرفرش است که در امتداد شمالی ـ جنوبی کشیده شده است.

ـ در بخش شمالی پشتهٔ انتقال آب شمارِ ۱۳ ترانشه کاوش شد. این بخش نیز خود شامل دو بخش است. بخش اول شامل قسمت کاملاً گودبرداری‌شده توسط لودرهای راهسازی است که از کارخانهٔ سیمان تا مصطبه‌ای به ارتفاع حدود ۲ متر و طول حدود ۳۰ متر ادامه دارد. در این بخش ترانشه‌های ۸ و ۹ و ۱۰ کاوش شد که در طی آن آثاری از سازه‌های آبی، بقایای معماری نامشخص همراه چندین فاز معماری اسلامی به دست آمد. سفال‌های به‌دست‌آمده از این ترانشه‌ها نیز از نوع لعابدار سادهٔ تک‌رنگ، اسکرافیاتو، سفال با لعاب سفید و پیه‌سوزهای پایه‌دار است که به قرون اولیه اسلامی متعلق است.

بخش دوم هم مصطبه‌ای است به طول حدود ٤٠ و عرض حدود ۳۰ متر که در انتهای بخش جنوبی اتوبان در حال احداث قرار گرفته است. این مصطبه در واقع یگانه بخش سالم نهشته‌های باستانی است که ارتفاع آن تا پیش از گودبرداری توسط ماشین آلات حدود ٦ متر بوده است. بیش‌ترین اطلاعات از وضعیت سازه‌های معماری و آثار بنایی از این بخش به دست آمد.

در کل در این بخش ۱۰ ترانشه شامل ترانشه‌های ٦، ۷ و ۱۱ تا ۱۸ کاوش شد که به جهت اهمیت آن در ادامه نتایج به‌دست‌آمده از این بخش از کاوش گفته خواهد آمد:

آثار معماری به‌دست‌آمده از ترانشه‌های ٦، ۷، ۱۱، ۱۲، ۱۳، ١٤ و ۱۸ نشان از یک مجموعهٔ شبکه‌ای معماری دارد که بخش‌هایی از دو مجموعه ساختمانی و با احتمالی ضعیف‌تر سه مجموعه ساختمانی است. بخش‌های مهمی از این مجموعه ساختمانی توسط تیغ لودر از بین رفت و آنچه بر اثر کاوش آشکار شد، بقایای بخش زیرزمین ساختمان‌ها به شرح ذیل است:

مجموعهٔ ساختمانی شمارهٔ ۱

بخش کاوش‌شدهٔ این مجموعه ساختمانی شامل دو اتاق است که ما آنها را با نام اطاق شرقی و غربی معرفی می‌کنیم و یک راهروی مرکزی در بین اتاق‌ها در جهت شرقی ـ غربی است:

راهروی مرکزی

راهروی مرکزی از آجر ساخته شده است و هیچ‌گونه پوشش یا آثار پوشش در دیواره‌های باقی‌مانده از آن و حتی کف آن به دست نیامد. طول راهرو ۲/٦۰ متر و در عرض آن بین ٦۰ تا ۷۰ سانتی‌متر است. این راهرو در واقع بین دو اتاق شرقی و غربی واقع شده است و جهت آن شمالی ـ جنوبی است. بخش جنوبی آن دو ردیف پله به سمت بالا و یک فضای پاگردمانند دارد و در محل اتصال به اتاق‌های شرقی و غربی دو ردیف پله به سمت داخل (پایین) وجود دارد که امتداد آن از بین رفته است (تصویر ۳).



تصویر ۳. مراحل کاوش در محدودهٔ اتوبان امام علی(ع) (مأخذ: نگارندگان).

اتاق غربی یا فضای شمارهٔ ۱ (ترانشه‌های ۱۲، ۷ و ۱٤)

این اطاق در جهت شرقی ـ غربی در غرب راهروی مرکزی واقع شده است. طول آن ۲/٤۰ متر و عرض آن ۲/۱۰ متر است. در انتهای جنوب غربی و پشت دیوار آن آثار دو پلهٔ مضطرب‌شده بر اثر فشار تیغهٔ لودرهای راهسازی دیده می‌شود که به نظر می‌رسد می‌توانسته یگانه راه ورود به این اتاق بوده باشد. هرچند آخرین پلهٔ آن از کف اتاق حدود ٤۵ سانتی‌متر بالاتر است اما هیچ‌گونه شاهد دیگری از ورودی اتاق به دست نیامد.

دیواره‌های این اتاق تا ارتفاع حدود ٤۰ سانتی‌متری به صورت افقی و خفته است و بالاتر از آن آجرها به صورت عمودی و هره‌چین هشت و گیر شده اند. هیچ‌گونه بقایایی از پوشش گچ در این دیوارها به دست نیامد.

اتاق شرقی یا شمارهٔ ۲ (ترانشه‌های ۷ و ۱۱)

طول این اطاق ۲/٦۰ متر و عرض آن ۱/۹۰ متر است. پوشش تمام بخش‌های این اتاق و پوشش کف و اجزای وابسته به آن شامل دو سکوی شرقی و غربی در بخش شمالی آن، همگی از گچ یا گچ و آهک ساخته [پوشیده] شده است. در این اتاق بیش‌ترین دخل و تصرف صورت گرفته است و دو دورهٔ ساختمانی یا دو مرحلهٔ ساختمانی در آن قابل تشخیص است. همان‌گونه که پیش‌تر اشاره شد، پوشش دیوارها از گچ بوده و در زیر این پوشش، از آجرهایی به ابعاد ۳×۲۰×۲۰ سانتی‌متر استفاده شده است. دیوارهای شرقی و غربی نیز از یک ردیف آجر که به صورت آیینه‌کاری چیده شده است [ساخته شده] و روی آن را با اندود گچی به ضخامت بین ۲ تا ٤ سانتی‌متر پوشانده اند.

ورودی اتاق شرقی در بخش جنوب غربی آن بوده و به انتهای جنوبی راهرو مرکزی، جایی که آثار آن نامشخص است و شواهدی از ادامهٔ راهرو به صورت منسجم به دست نیامده است، محدود می‌شود.

مجموعهٔ ساختمانی شمارهٔ ۲

آثار معماری به‌دست‌آمده از این ساختمان شامل یک اتاق زیرزمینی مستقل متصل به ورودی پلکانی آن، و سه فضای زیرزمینی است که به نظرمی‌رسد دو فضا به هم مرتبط بوده اند و یکی مستقل است.

اطاق زیرزمینی شمارهٔ ۱

این اتاق مستقل در نزدیکی دیوارهٔ شرقی کانال حفرشدهٔ اتوبان امام علی(ع) قرار دارد و دسترسی به آن از طریق سه ردیف پلکان که در گوشهٔ شمال شرقی آن واقع شده است، امکان‌پذیر است. پلان این اتاق L شکل بوده و فضای اصلی آن از آوارهای بنایی پر شده بود.

در این اتاق دو چاه وجود دارد. که یکی از این چاه‌ها در بخش جنوب شرقی آن و نزدیک دیوار جنوبی قرار داشت و دیگری در بخش جنوب غربی اتاق بود و نزدیک دیوار جنوبی. مابین این دو بقایای یک دیوار الحاقی جداکننده در راستای جنوبی ـ شمالی به دست آمد تا نیمهٔ اتاق امتداد یافته بود.

فضاهای زیرزمینی ساختمان شمارهٔ ۲

در ترانشهٔ ٦ که بیش‌ترین بخش آسیب‌دیده کانال در آن واقع است و عملیات خاکبرداری لودرها در همین بخش به جهت ممانعت سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری متوقف مانده بود، از شرق به غرب دو پلکان دسترسی متصل به دو فضای کوچک تخریب‌شده و یک کف استقراری بدون بقایای دیوارهای آن به دست آمد که فضاهای به‌دست‌آمده به شماره‌های ۱ و ۲ و ۳ ثبت شدند.

فضای زیرزمینی شمارهٔ ۱ و ۳

این فضا در شرقی‌ترین بخش ترانشهٔ ٦ قرار داشت و در واقع در نزدیکی اتاق شمارهٔ ۳ و در شمال غربی آن به دست آمد. فضا شامل ۵ ردیف پلکان به عرض ۱/۷۵ متر و

کف و ارتفاع ۲۲ سانتی‌متر بود. جهت پلکان‌ها تماماً از شرق به غرب است.

فضای شمارهٔ ۳

به علت از بین رفتن نهشته‌ها و آثار معماری بین فضای شمارهٔ ۱ و ۳، از وضعیت اتصال آنها با یکدیگر و یا مستقل بودن هر کدام از همدیگر اطلاعی نداریم. اما فضای شمارهٔ ۳ حدود ٤٠ سانتی‌متر پایین‌تر از فضای شمارهٔ ۱ قرار گرفته است. ساختار آن با توجه به بقایای کفِ به‌دست‌آمده از آن به نظر راست‌گوشه است. بقایای دو دیوار نیمه‌سالم (یکی سنگی و دیگری آجری) در دو بخش شرقی و جنوبی آن قابل تشخیص است و از سایر اضلاع آن به سبب تخریب آن توسط لودرها، اطلاعی نداریم. با حفر سوندازی کوچک، دهانه‌ای از چاهی به قطر ١٤٤ سانتی‌متر آشکار شد که مرتبط با دفع فاضلاب بود. بخش‌هایی از این چاه که کاوش شد، حاوی موادی از قبیل استخوان، شیشه، سفال، و سایر مواد فرهنگی بود.

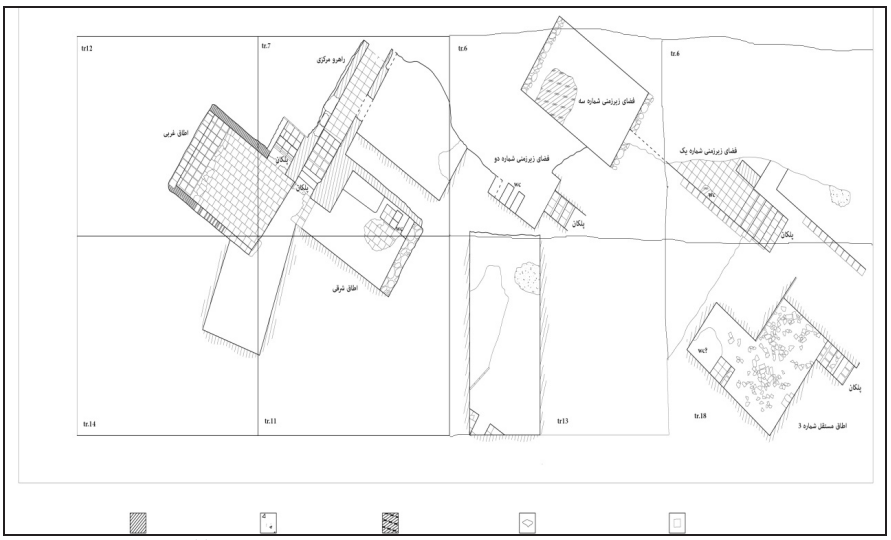
فضای شمارهٔ ۲

این فضا نیز در موازات فضای شمارهٔ ۱ و در بخش جنوب غربی ترانشه قرار گرفته است. فضای شمارهٔ ۲ متشکل از بقایای سه ردیف پلکان است که ظاهراً در اصل چهار ردیف بوده و بخش فوقانی آن از بین رفته است. یک فضای چهارگوشه در پایین پلکان و نیز آثار دو ردیف دیوار موازی به شکل سکوی توالت در دیوارهٔ جنوبی فضای پاگرد پایین پله‌ها وجود دارد. وجود چاه دفع فاضلاب در بین این دو سکو، کارکرد آن را تأیید می‌کند. نیمی از فضای زیرزمینی کاملاً توسط لودر تخریب شده است.

نتیجه‌گیری

مجموعه معماری به‌دست‌آمده از ترانشه‌های ٦، ٧، ١١، ١٢، ١٣، ١٤، و ١٨ نشان از وجود یک شبکه معماری دارد هرچند که این مجموعه به صورت ارگانیک به هم وابسته است اما به سبب از بین رفتن بیش‌ترین بخش‌های آن توسط ماشین‌آلات راهسازی، امکان خواناسازی آن وجود ندارد. کاوش بیش‌تر در بخش زیرزمینی این فضاهای معماری انجام گرفت و تنها شاهد از بخش همکف یا حیاط این مجموعه یک اجاق یا تنور گلی خواناسازی‌شده در دیوارهٔ غربی کانال بود. شیوهٔ ساخت این مجموعه از نظر بنایی نشان از حداقل دو مرحلهٔ (دوره) معماری دارد. شواهد قدیم‌ترین مرحله ـ که ما از آن با نام مرحلهٔ اول یاد می‌کنیم ـ بیش‌ترین آثارِ معماریِ به‌دست‌آمده است و شامل تمام فضاهای زیرزمینی و اطاق‌های شرقی و غربی و راهرو مرکزی است و تنها آثار مرحلهٔ دوم دخل و تصرفاتی است که در اطاق شرقی و روی سکوهای دوگانهٔ آن اعمال شده است. در دیوار شمالی در کنار اتصالات این اتاق (به‌ویژه [الحاقات] روی سکوی غربی اتاق) همگی به فاز دوم معماری تعلق دارد. با توجه به نوع آجرها، شیوهٔ چیدمان و الحاقات آن به نظر می‌رسد که این الحاقات همزمان با مرحلهٔ اول اضافه شده است.

بخش اعظم ساختارهای به‌دست‌آمده از این مجموعه چاه‌های دفع فاضلاب آن است. بیش‌ترین اشیای مصرفی و تزیینی به‌دست‌آمده از این مجموعه‌های معماری از راهروی مرکزی آن به دست آمد. یافته‌ها شامل ظروف سفالی آشپزخانه‌ای، قاشق مفرغی، شیءای تزیینی از جنس قیر، دوک استخوانی تزیینی، درپوش‌های سفالی، پیه‌سوزهای پایه‌دار و بدون پایه و ظروف سفالی ساده و لعابدار است. این شواهد به همراه تنور موجود در طبقهٔ همکف و در دل دیواره کانال حفر اتوبان همگی نشان از استقراری معمولی دارد. تزیینات معماری به‌دست‌آمده از این مجموعه شامل پوشش سادهٔ گچ و آهکی اتاق و فضاهای زیرزمینی و آجرهای تزیینی با رنگ قرمز و نقش قاشقی و دایره‌شکل است (نقشهٔ ۲).



نقشهٔ ۲. نقشهٔ جانمایی لوکوس‌های بخش غربی اتوبان امام علی(ع).

از منظر گاهنگاری، سفال‌های به‌دست‌آمده از این مجموعه شامل پیه‌سوزهای لعابدار سادهٔ تک‌رنگ سبز، اسگرافیاتو، سفال دارای تزیینات گیاهی و هندسی قالبی-شکل، بین قرون ۲ تا ۵ هجری استفاده می‌شده است.

در یک جمع‌بندی کلی دربارهٔ کاوش ترانشه‌های هجده-گانه رامپ غربی، می‌توان گفت متأسفانه که بخش اصلی یا ۹۵ درصد از آثار پیش از کاوش توسط ماشین‌آلات راهسازی حین گودبرداری و خاکبرداری تخریب شده بود و با کاوش گسترده در اندک فضاهای باقی‌مانده، تنها شواهدی از طبقهٔ زیرزمین واحدهای مسکونی همراه بقایایی از کف‌پوش معابر شهری یا بهتر بگوییم برون-شهری به صورت آجرفرش و شواهد زیادی از سازه‌های آبرسانی شامل کانال انتقال آب، تنبوشه‌های یا لوله‌های سفالین انتقال آب، حوض یا آب‌انبار ذخیره‌سازی و توزیع آب، سازه‌های آبی شبیه به تنوره آسیاب به دست آمد. این مسئله گواه یک شبکهٔ منظم ساختمان‌سازی در حومهٔ شهر ری باستان است. از نظر گاهنگاری نیز تمام بخش‌های کاوش‌شده در این رامپ مربوط به صدر اسلام تا قرن پنجم هجری است. البته در برخی از ترانشه‌ها شواهد سفالی مربوط به هزاره اول پ‌م نیز به دست آمد که عموماً در لایه‌های زیرین آن قرار داشت.

منابع:

ـ مرتضایی، محمد و علی صدرائی، محمداسماعیل اسماعیلی جلودار، محمدرضا نعمتی (۱۳۹۱)، *گزارش کاوش اتوبان امام علی(ع) رامپ شرقی* (گزارش منتشرنشدهٔ پژوهشکدهٔ باستان-شناسی).

ـ مرتضایی، محمد و علی صدرائی، محمداسماعیل اسماعیلی جلودار، محمدرضا نعمتی (۱۳۹۱)، *گزارش کاوش اتوبان امام علی(ع) رامپ غربی* (گزارش منتشرنشدهٔ پژوهشکدهٔ باستان-شناسی).

ـ مرتضایی، محمد و علی صدرائی، محمداسماعیل اسماعیلی جلودار، محمدرضا نعمتی (۱۳۹۳)، «کاوش نجات‌بخشی پروژهٔ اتوبان امام علی(ع) در محدودهٔ باروی شهر ری»، در: *مجموعه مقالات دوازدهمین گردهم‌آیی باستان‌شناسی ایران*، تهران، صص ۳۸۵ـ ۳۸۸.