

ԲԱՂԱԲԱՇԻՆԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆԸ ՄԻՋՆԱԴԱՐՅԱՆ ՍՅՈՒՆԻԶՈՒՄ

Հայաստանի քաղաքաշինարարության պատմությունը մեր ժողովրդի նյութական մշակույթի բաղմազան գրեթե ամբողջ մեկն է, որը շատ քիչ է ուսումնասիրվել, նյութական և մատենագրական տվյալների բացակայության պատճառով:

Բնակավայրերի կառուցապատման պատմությունը գերազանցապես հենված է ժողովրդական ճարտարապետության վրա, քանի որ մասնագետ ստեղծագործողի դերը սահմանափակվել է մի քանի եկեղեցական, աղամական և քաղաքացիական բնույթի շինությունների կառուցմամբ. մինչդեռ աշխատավոր խավին պատկանող և նրա ձեռքերով կառուցվող շինությունները, գլխավորապես բնակելի տները, ծածկել են բնակավայրերի գերազանց մասը: Այդ պատճառով էլ կառուցապատման տրադիցիաները, ինչպես ժողովրդի ամբողջ նյութական մշակույթը, աչքի են ընկել իրենց պահպանողականությամբ, իբրև հիմնական պատճառ ունենալով քաղաքական պայմանների ուժեղ ազդեցությանը ենթարկված կենցաղային և սոցիալ-տնտեսական հարաբերությունները: Զգալի նշանակություն են ունեցել նաև բնական պայմանները, որոնք, ինչպես հայտնի է, բացառիկ ինքնատիպ են Սյունյաց երկրում:

Քաղաքաշինարարության զարգացումը Սյունիքում արտահայտվել է առանց ընդմիջումների, կառուցապատման տրադիցիաների շափազանց դանդաղ փոփոխություններով. այնուամենայնիվ, առանց իրարից խիստ մեկուսացնելու, կարելի է որոշակի կառուցապատման առանձնահատկություններով տարբերել հնագույն բնակավայրերը՝ ստրկատիրական մշակույթի ժամանակներից մինչև սովետական իշխանության հաստատումը գրեթե անփոփոխ մնացած գյուղերը, միջնադարյան ավաններն ու քաղաքները, ու միջնադարի ավաններն ու ժթ—ի դարերի քաղաքները:

Ներկա հոդվածում, միջնադարյան քաղաքաշինարարության նախապատրաստական փուլը ներկայացնելու դիտավորությամբ, թուցիկ կերպով անդրադառնում ենք հնագույն բնակավայրերին. իսկ նոր բնակավայրերին (ժթ—ի դ. դ.) չենք անդրադառնում, նկատի ունենալով նրանց բոլորովին այլ պայմանների արգասիք լինելու և ժամանակակից մասնագիտական ստեղծագործության հետ կապված առանձին ուսումնասիրության նյութ հանդիսանալու հանգամանքները:

Սյունիքի տերիտորիայում քաղաքաշինարարության տարրական սկզբունքները դրսևավորվել են շատ վաղ: Ապացուցված է մարդու գոյությունն այստեղ դեռևս հին քարե դարի ժամանակներում¹: Սակայն կառուցապատման սխեմաների երևան գալը պատկանում է շատ ավելի ուշ ժամանակների, երբ մարդկային խմբավորումները անցել են նստակյաց կյանքի: Հավանաբար նեոլիթյան պատկանող այդ ժամանակներում հանդես է գալիս մարդու շինարարատի հետ առնչվող էսթետիկական վերաբերմունքը իրականության, շրջապատի նկատմամբ. սկսում են մարդկային ապրումները մարմնավորել դեռևս շատ նախնական կառույցների մեջ. երևան են գալիս առաջին մոնումենտալ կառույցները՝ մենհիրները, կրովեխները, դոլմենատիպ բնակարաններն ու դամբարանները:

Բայց շինարարության և կառուցապատման մեջ հեղաշրջող դերը պատկանում է մետաղի գործիքներին: Բրոնզե դարի սկզբնական շրջաններին են վերաբերում ամրացված բնակավայրերն ու կիկլոպյան ամրոցները: Դրանք ըստ էության նույն բանն են, որովհետև չի եղել ամրոց առանց բնակավայրի և հակառակը: Բնակավայրերի ամրացման այդ

¹ Տե՛ս Ս. Տարդյան, «Палеолит в Армении», Ереван, 1954.

համատարած սկզբունքը արդյունքն է եղել անասնապահության նկատելի աճի, ցեղերի ունեցվածքային տարբերությունների մեծացման և արտատնտեսության ու գույքի համար տեղի ունեցող ընդհարումների³։ Նկատի ունենալով կենցաղային և միաժամանակ պաշտոնական դերը, այդ բնակավայրերն անվանել են բերդ-շենքեր։ Դրանցից բաղմաթիվ մնացորդներ կան նաև Սյունիքի տերիտորիայում։

Բերդշենքերն ընդհանրապես ներկայացրել են անմշակ, մեծ քարերով, առանց շաղախի շարված պարիսպներով ամրացված դժվարամատչելի բարձունքներ, հովանդաններ կամ քարափներ, որոնք իշխում էին շրջապատի վրա։ Բնակելի կառույցները, որոնք հանդիսացել են գետնափոր կամ կիսագետնափոր ուղղանկյուն կամ բուրբուռաձև հատակագծով, միաբաժանմունք կամ ավելի բարդ շենքերի անկանոն և խիտ համախմբումներ, տեղավորված են եղել պարսպից նեքս, հաճախ նաև դուրսը։ Վտանգի ժամանակ մարդիկ և անասունները պաշտպանվել են ամրոցի ներսում։ Սյունիքի խորքերում մարդիկ, հավանաբար օգտագործելով իրենց երկրի դժվարամատչելի բնությունը (թավուտ անտառները, լեռնածալքերը, ժայռերն ու քարանձավները), արհեստական ամրություններ համեմատաբար քիչ են օգտագործել։ Այնուամենայնիվ, գրեթե ամենուրեք են կատված են ամրացված բնակավայրեր։ Ամենանշանավորն է Ղոշունդաշ կոչվող բերդշենք Միսիանում։

Բնակավայրերի ջրամատակարարման խնդիրները նկատի ունենալով, հաճախ ընտրվել են այնպիսի բլուրներ, որոնք թմբաձև միացած են եղել շրջակա ջրառատ բարձունքներին։

Հավանաբար ուշ բրոնզի և վաղ երկաթի դարաշրջաններում պարսպապատվել է նաև բնակավայրը և ամրոցը դարձել միջնաբերդ ու իշխանավորի բնակատեղ։ Միջնաբերդի շուրջը կառույցների խիտ համախմբումը պաշտպանական անհրաժեշտությամբ էր թելադրված. միաժամանակ այն արդյունքն է եղել նաև գյուղատնտեսության, հատկապես անասնապահության մեջ արտադրության հանրային բնույթի, նախապես ամբողջ ցեղի և ավելի ուշ միայն ցեղապետի սեփականատիրական իրավունքի պայմաններում։

Նկատի ունենալով տեղանքի պաշտպանական և կենցաղային հարմարությունները, նաև երկաթի դարաշրջանում (մ. թ. ա. 1-ին հազարամյակ). դրա հետևանքով, վերակառուցվել են ամրությունները, փորվել գետնուղիներ։ Այդպիսի վերակառուցումների հետ-

քեր կան Սևանա լճի ավազանի բերդշենքերում, մասնավոր լճափի հարավ-արևմտյան մասում տարածվող Վելիկուխի երկրի քսան-երկու ամրոցներում, որոնց մասին կան հնագիտական բազմաթիվ ուսումնասիրություններ³։ Այդ բերդշենքերը հենց ուրարտական արձանագրություններում հիշատակվող քաղաքներն են, որոնցից յուրաքանչյուրին շուրջ 25 քառ. կիլոմետր տարածություն է ընկել։ Դրանցից յուրաքանչյուրի մերձակայքում եղել է գերեզմանոց, նույնպես կիկլոպյան բնույթի դամբարաններով։

Դատելով կիկլոպյան կառույցների շատությունից, պետք է ենթադրել, որ լճափնյա վայրերը չափազանց խիտ են բնակեցված եղել և այնտեղ օգտագործվել են պաշտպանական հարմարություններ ու մերձակայքում շուրջ ունեցող ամեն մի վայր, այդ թվում նաև լճափնյա թերակղզիները՝ Նորադուզի, Շորջայի, Աղկալայի (Սպիտակաբերդ) և այլն։ Այս բնակավայրերը պարսպապատվել են միակ մատչելի պարանոցի կողմից, որտեղ պարսպներն իջեցվել են մինչև իսկ ջրի մեջ։

Քաղաքաշինարարական որոշակի զարգացում և կառուցապատման սկզբունքների կառուցում է նկատվում Նորարտական ժամանակաշրջանում, երբ միջնաբերդ ունեցող ամրացված բնակավայրերի կառուցապատման սկզբունքը պահպանվել է զարգացման նոր աստիճանի է հասցվել։ Այդ ժամանակ այն ունեցել է ցեղապետին կամ թագավորին սպասարկող անձնակազմը, նույնիսկ գույքը պարիսպների շափ ընդարձակ տարածություն։ Ուրարտական քաղաքներից խալդ աստծուն նվիրվածը Կամոյի (Նոր-Քայաղեղի) ժայռաբլրի վրա և Թեյշեբա աստծուն նվիրվածը Մովինար և Ալուշալու գյուղերի միջև, ունեցել են բավականաչափ ընդարձակ միջնաբերդեր, որոնք ընդունակ են եղել դիմանալու երկարատև պաշարմանը։ Որոշակի հայտնի է Գավառի (Կամոյի) ժայռաբլրի վրա եղած բնա-

³ Թ. Ավալբեկյան, «Նոր-Քայաղեղի նորագյուտ սեպագիրն ու նրա հնագիտական միջավայրը», «Տեղեկագիր ԶեՍԶ Գիտության և արվեստի ինստիտուտի», № 2, Երևան, 1927;—Ս. Բաղխապուրյան, «Վելիկուխի երկրները», «ԶեՍԶ Կոլտուրայի պատմության աշխատությունները», հատոր 1-ին, Երևան, 1935;—Н. И. Мещанинов, «Циклопические сооружения закавказья», «Известия ТАИМК», том XIII, вып. 4—7, 1933;—А. А. Аджаян, Л. Т. Гюзальян, В. Б. Пиотровский, «Циклопические крепости Закавказья», «Сообщения ТАИМК», 1932, № 1—2, стр. 61—64;—В. Б. Пиотровский, Л. Т. Гюзальян, «Крепости Армении доурартского времени», «Проблемы истории материальной культуры», 1933, № 5—6, стр. 51—59.

² В. Б. Пиотровский, «Археология Закавказья», Ленинград, 1949, стр. 43.

կազմակերպչի դերը. միջնաբերդը մոտ 1,7 հեկտար տարածություն է զբաղեցնում հրվանդանի սուր ծայրին և անջատվել մոտ շորս հեկտար տարածություն բռնող բնակելի մասից, ուղիղ գծով հյուսիսից հարավ ձգվող հաստ պարբսպով. հրվանդանի արևելյան ծայրում, դարձյալ հյուսիսից հարավ ընթացող մի պարբսպագիծ ընդգրկել է ամբողջ բնակավայրը:

Ուրարտական թագավորության ժամանակներում, հավանաբար նաև ավելի ուշ, շարունակել է իր ռազմական նշանակությունը պահպանել լճաշենի բերդչենը: Կամոյի և Մովսիսի տեղերում գտնվող քաղաքների հետ անտարակույս այն պետք է միացած լիներ կարևոր առափնյա ճանապարհով. դրա հյուսիսային ծայրը, այսինքն լճի ամբողջ ավազանի մատուցները, պաշտպանում էր լճաշենի ամրոցը. նույն դերն էր կատարում Զաղալուսի ամրոցը լճափի հարավ-արևելյան մասում⁴: Նկատի ունենալով Ուրարտուի տեղափոխության հարաբերություններն իր տիրապետության սահմաններում, ինչպես և հեռավոր երկրների հետ, պետք է ենթադրել, որ եղել են նաև դեպի Սյունիքի խորքերը գնացող այլ ճանապարհներ և նրանց վրա մեծ բնակավայրեր: Այդ ժամանակվա լճափնյա բնակավայրերը գտնվելիս են եղել ամբողջ ավազանը բռնող անտառապատ միջավայրում⁵:

Հայկական կենտրոնացված պետական իշխանության կազմավորումից հետո, զգալի փոփոխություններ են կրում տոհմացեղական ժամանակների կառուցապատման տրադիցիաները. բերդչենը դադարում է բնակավայրի միակ տիպարը լինելուց, քանի որ վերանում են սոցիալ-տնտեսական այն պայմանները, որոնք անհրաժեշտ էին դարձնում նրանց գոյությունը: Բայց նրա կառուցապատման տրադիցիան պահպանվեց միջնադարյան ավանտիպ բնակավայրերի հիմնական տարրերի ընդերքում և նրանց փոխադարձ դասավորության մեջ. ամրոցը և իր միջնաբերդը, նրանց մոտ, անմիջապես կից վայրում բնակավայրի համախմբված, խիտ և անկանոն կառուցապատումը ժողովրդական կենցաղի հետ կապված բազմապիսի շինություններով, ամրոցի ջրամատակարարումը, բնակավայրի ամրացումը պարիսպներով միջնադարյան ավաններում հանդես եկող քաղաքաշինարարական տարրեր են, որոնց նախնական դրսևորումները տեսնում ենք բերդչենների մոտ:

Հայկական ՍՍՌ հարավ-արևելյան շրջանների բնակավայրերը, հայ ժողովրդի գոյության սկզբնական շրջաններից մինչև սովետական իշխանության հաստատումը, գերազանցապես գյուղեր են եղել. քաղաքատիպ բնակավայրերի աշխատավորական թաղերը ևս գրեթե ամբողջությամբ գյուղատիպ շենքերով են կառուցապատվել: Տոհմացեղական տեղական ընդհարումների վերացումով, գյուղական համայնքներն ավելի մեծ հնարավորություններ ստացան իբրև բնակատեղ ընտրելու կենցաղային, արտադրական և փոխանակման նպատակների համար նպաստավոր պայմաններ ընձեռող վայրեր: Պետք է նկատի ունենալ, որ բնակավայրերի կառուցապատման գործում խոշոր դեր կատարեց հայկական կենտրոնացված իշխանությունը. վերջինս պայմաններ ստեղծեց և ընդհանուր առմամբ ղեկավարեց քաղաքաշինարարական համապետական, մասամբ նաև տեղական նշանակություն ունեցող աշխատանքները. քիչ չեն պատմիչների վկայությունները անտառների, որսատեղերի, ճանապարհների, գյուղերի ու քաղաքների, ինչպես նաև ամրությունների կառուցման մասին: Բնակավայրերի կառուցապատման և երկրի բարեկարգման հարցերին արդեն իսկ մեծ ուշադրություն էր դարձվում հեղինակապետական Հայաստանում: Մինչև իսկ գյուղերն ու ագարակները չեն անտեսվել Արտաշես Բ-ի ժամանակ, որի թագավորության կազմի մեջ էր մտնում նաև Սյունյաց աշխարհը: Այդ մասին ուշագրավ վկայություններ են Սյունիքի հյուսիսում (Սևանա լճի ավազան) հայտնաբերված Արտաշես Բ-ի անունը կրող արամեաստառ մակագրություններով սահմանաքարերը: Այս տեսակետից, ուշադրության արժանի են խորհնացու հետևյալ տողերը. «Բոլոր անաբիտություններից և ճշմարիտ դործներից հետո Արտաշեսը հրամայում է գյուղերի և ագարակների սահմանները որոշել, որովհետև նա մեր երկիրը բազմամարդացրեց շատ ազգեր (ուրիշ երկրներից) բերելով, որոնց բնակեցրեց լեռներում, հովիտներում ու դաշտերում: Սահմանների համար նա նշաններ սահմանեց այսպես. հրամայեց տաշել քառակուսի ձևով քարեր, մեջերը պնակի նման փոսցնել և թաղել հողի մեջ, իսկ նրանց վրա կանգնեցնել քառակուսի կոթողներ՝ գետնից քիչ բարձր... բայց ասում են, թե Արտաշեսի ժամանակ մեր Հայաստանում անմշակ հող չմնաց, ոչ լեռնային և ոչ դաշտային, այնքան շենացել էր երկիրը»⁶:

Բնակավայրերի կազմավորման դարգացման համար հսկայական նշանակություն

⁴ В. Б. Пиотровский, Л. Т. Гюзалкин, *Издаваемые памятники*, էջ 56:

⁵ В. Б. Пиотровский, «Ванское Царство», Москва, 1959, стр. 149.

⁶ Մովսես Խորենացի, «Հայոց պատմություն», Երևան, 1961, էջ 213—214:

ունեցալ ճանապարհաշինարարությունը: Բացի ռազմական նպատակներ հետապնդելուց, տեղական իշխանավորներն ու պետությունը տնտեսական նպատակներ էին հետապնդում երկրի առանձին մասերը միավորելով հատուկ ճանապարհներով: Արքունական կոշիկով ճանապարհներով ու պողոտաներով (մայրուղիներով) էին երթևեկում տեղական և միջազգային առևտրական քարավանները:

Խիստ կտրատված տեղանքի և այդ պայմաններում պաշտպանական նկատառումների պատճառով, Սյունիքում արտակարգ մեծ քաղաքներ չառաջացան: Նկատի ունենալով Սյունիքի բնական դիրքը և պատմական տեղեկությունների սակավությունը, որոշ հետազոտողներ թյուրիմացություն մեջ են ընկել համարելով, որ այս նահանգը թույլ կապեր է ունեցել Հայաստանի այլ վայրերի և մեծ ճանապարհների հետ, և իսկ այդ պատճառով իր թե՛ այնտեղ քաղաքները չեն զարգացել և կամ գահանիստները քաղաք չեն դարձել: Բարեբախտաբար գիտնականներից ոչ բոլորն են այդ կարծիքի: Ակադ. Հ. Մանանդյանը, այս տեսակետներին հակառակ, Ժ—ԺԱ դարերում ավանների արտակարգ զարգացման, Դրասխանակերտցու խոսքերով՝ «քաղաքացեալ աան»-ների իբրև օրինակ է բերում հենց պատմական Սյունիքի բնակավայրերից Բերդկունքը և Մաքենիսը, մատնացույց անելով երբեմնի բանով ճանապարհների վրա գտնվող աղատ քաղաքներ անվանված կամ համարված նրանց ընդարձակ ավերակները⁷։ Քաղաքների զարգացման այս տեսակետն են ունեցել Սարգիս եպիսկոպոս-Ջալալյանը, Մեսրոպ եպիսկոպոս Սմբատյանցը և Հ. Ղ. Ալիշանը: Վերահիշյալ թյուր կարծիքը ժխտում են նաև նյութական փաստերը:

Ուշադիր հետևելով այստեղ կատարված ճանապարհաշինական, տնտեսական-առևտրական հարցերին և մանավանդ առանձին բնակավայրերի զարգացմանը, կոտենենք, որ

միանգամայն՝ իրավացի է հետազոտողների այս վերջին խումբը: Հին ճանապարհների անձուկ լինելը բնավ էլ նշան չի կարող լինել աշխույժ երթևեկության բացակայության. լեռնային կտրտված տեղանքում առևտրական քարավանների համար պետք չէին լայն, հարթ և ուղիղ սայլուղիներ. գրաստների շարունակարող էր անարգել անցնել նաև լեռնային ճանապարհներով: Կարող էր խուլ, ետ ընկած մի երկրի նախարարությունը առաջնակարգ դիրք զբաղել Տիգրանի և հայոց արքունիքներում. և կամ նրա հոգևորականությունը դեռևս Դ դարից դառնալ միտրոպոլիտություն: Երկրի սահմաններով անցնող միջազգային նշանակություն ունեցող առևտրական ճանապարհները, նրանց վրա առաջացած մեծ բնակավայրերը, բազմաթիվ հոյակերտ քարավանատներն ու կամուրջները նյութական փաստեր են ամենալայն տնտեսական կապերի գոյության մասին:

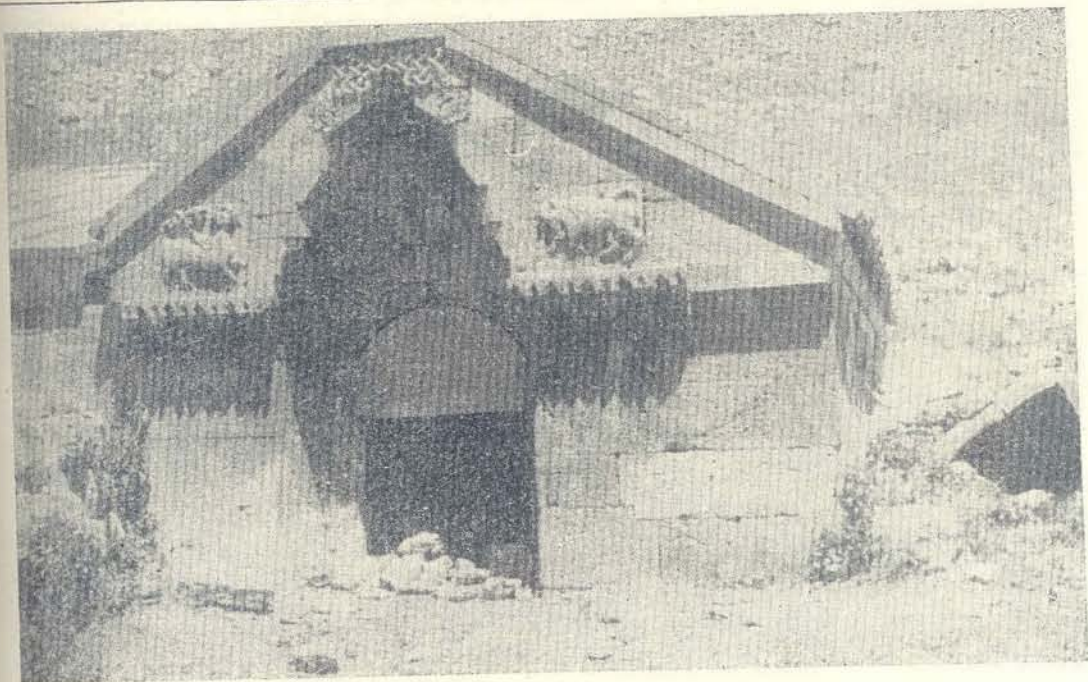
Բնակավայրերի ստեղծման, զարգացման և կառուցանալատման բնույթը մեծապես կախում է ունեցել Սյունիքի տեղիտորիայով անցնող ճանապարհներից: այդ հարցի պարզաբանման համար նախ տեսենք, թե ի՞նչպիսի գրավոր ճանապարհներ են եղել այնտեղ:

Սյունիքի տեղիտորիայով անցել են հիմնականում երեք, առևտրական տեսակետից բավականաչափ կարևոր ճանապարհներ: Հարավից անցնում էր Արաքսի ափամերձ ճանապարհը, որով երկիրը կապվում էր միջազգային կարևորագույն նշանակություն ունեցող ճանապարհների հետ և անմիջականորեն նախիջևանի, Թավրիզի և Պարտավի հետ: Երկրի հյուսիսային կողմով անցել է Դվին—Պարտավ ճանապարհը, որի ճյուղերից մեկը Շարուրի դաշտավայրից այժմյան Նորաշենի և Արենու (Արփա) վրայով, Արփա գետի աջափնյա սարահարթով բարձրացել է Սուլեմա գետի հովիտը և ապա Վայոց ձորի (Սելիմի) լեռնանցքը, որտեղից Արգիճի գետի հովիտով իջել լճափ. Կոթ քաղաքավանի մոտ միացել է Երևանի վրայով, Հրազդանի հովիտներով ու Գեղամա լճի արևմտյան ափով եկող մյուս ճյուղին. այնուհետև ընթացել լճի հարավային ափով մինչև հարավ-արևմտյան անկյունը և Վասակաշենի մոտ ճյուղավորվել Փառիսոսի լեռնանցքով դեպի Գանձակ և Թարսուրի հովիտով Պարտավ: Սա ևս կապված է եղել Առաջավոր Ասիայի մյուս ճանապարհների հետ: Բայց նրա միջազգային նշանակությունը կապված էր Պարտավի հետ, որը արաբական տիրապետության վարչական կենտրոնն էր Անդրկովկասում, Աղվանքի մայրաքաղաքը և միաժամանակ միջազգային խոշոր առևտրի կենտրոն, որ առևտուր կատարելու համար եկել են ամենաբազմազան երկրներից և

⁷ А. Ерицов, „Исторический очерк торговых путей сообщения в древнем Закавказье“, „Сборник светений о Кавказе“, том I, Тифлис, 1871 стр. 52.

⁸ Բ. Խ. Հակոբյան, «Ուրվագծեր Հայաստանի պատմական աշխարհագրության», էջ 191.—Բ. Առաքելյան, «Քաղաքները և արհեստները Հայաստանում 9—13-րդ դ. դ., Երևան, 1958, էջ 89.—Ս. Մեացակյան, «Հայկական ճարտարապետության Սյունիքի դպրոցը», էջ 13:

⁹ Հ. Մանանդյան, «Հայաստանի քաղաքները 10—11-րդ դարերում», Երևան, 1940, էջ 8—9.—Նույնի «Հին Հայաստանի գրավոր ճանապարհները», Երևան, 1936, էջ 191:



Սելիմի բարավանատունը

անգամ Իրաքից ու Հնդկաստանից¹⁰։ Մոնղոլական տիրապետության ժամանակներում Սելիմի բարավանատան թանկարժեք վերականգնումը վկայում է ճանապարհի նշանակության մասին նաև արաբական տիրապետությունից հետո։ Շատ ավելի վաղ ժամանակներում այդ ճանապարհի կարևոր նշանակության մասին են խոսում նաև Սուլեյմա նշանավոր բերդի և մանավանդ բարավանատան գոյությունը դեռևս Դ—Ե դարերում¹¹։

Երրորդ ճանապարհը, որն իր նշանակությունը դիմում է առաջին երկուսին, անցնում է երկրի միջնամասով, Նախիջևանից Պարտավ ուղղությամբ։ Ծառապուրի (այժմ Ծառբուլ) վրայով այն բարձրանում է Սիսիանի (Բիջանակի) լեռնանցք, որտեղից իջնում է Որոտանի հովիտը և ապա անցնում Եռաբլուր և Տեղի սարահարթերով։ Այս ճանապարհի որոշ հատվածներ բարակույտերի և կարճ սյուների ձևով ուղենիշներ են ունեցել ձմռանը ձյան միջով մարդկանց երթևեկը դուրսանելու համար. դրանցից մի քանիսը առ այսօր

պահպանվել են¹²։ Սուլեյմա բարավանատանը չզիջող ճարտարապետական արժեք ունեցող Ցալջիի (Հարժիբի) բարավանատան կառուցումը նույնպես ցույց է տալիս այս ճանապարհի առևտրական նշանակությունը սոնդոնների տիրապետության ժամանակ։

Բացի դրանից, երկրի հյուսիսային շրջաններից մինչև հարավային ծայրակետը միացնող մի գլխավոր ճանապարհ է եղել, որն առանձին հատվածներով համընկել է տարանցիկ ճանապարհներին։ Այն Սևանա լճի ավազանից Վայոց ձորի լեռնանցքով իջել է Արփաչի ավազան, թեքվել Դվին գնացող ճանապարհից և գետի հոսանքով ընթացել է վեր մինչև Որոտանի (Քոչքեկի) լեռնանցքը, այնտեղից իջել է Որոտանի ավազան, միացել Նախիջևանից Պարտավ գնացող ճանապարհին և Եռաբլուր սարահարթից հետո բաժանվել նրանից, ուղղվելով դեպի Չաղեձոր (Գորիս) և Թասի լեռնանցքով Արժվանիկ ու Կա-

¹⁰ Н. А. Кораулов, «Сведения арапских писателей о Кавказе, Армении и Адарбейджане. I Ал-Истахрий», «Сборник материалов для описания местностей и племен Кавказа», вып. XXIX, 1901, стр. 9, 25.

¹¹ Հեղինակային կոլեկտիվ, «Սովետական Հայաստանի տեսարժան վայրերը», Երևան, 1959, էջ 163—164։—

Ս. Օրբելեան, «Պատմություն նահանգին Սիրական», Թիֆլիս, 1911, էջ 263։—Զ. Նիվազարյան, «Ազդերևույթ շրջանի կուլտուրայի հուշարձանները», Երևան, 1955, էջ 75։

¹² Հեղինակային կոլեկտիվ, նշված աշխատությունը, էջ 184։—Մ. Հաբուրյունյան, «Միջնադարյան Հայաստանի բարավանատներն ու կամուրջները», Երևան, 1960, էջ 26—27։—Ս. Բաբխուրյան, «Դրվան հայ վիմագրության», պրակ 2-րդ, Երևան, 1960, էջ 81։

պան, այնտեղից, Ոխշի գետի հոսանքով վեր, մինչև Տաշտունի (Գիպաբլուի) լեռնանցքը, ապա Մեղրագետի ափով իջել է ցած, մինչև Մեղրի և Արաքսի ափամերձ ճանապարհը:

Այս հիմնական ճանապարհներից բացի, եղել են բազմաթիվ երկրորդական ճանապարհներ, որոնք կապել են երկրի այս կամ այն մասերն իրար հետ¹³:

Հետեւելով գլխավոր ճանապարհների ընթացքին, նկատում ենք, որ բոլոր ավաններն ու քաղաքները գտնվում են այս ճանապարհների վրա կամ նրանց շատ մոտ գտնվող տեղանքում: Եվ ահա փաստական մի իրադրություն, որն արդյունք է երկրի տնտեսական վիճակի, մանավանդ արտադրական հարաբերությունների:

Դվին—Պարտավ ճանապարհի հյուսիսային ճյուղի վրա նշանավոր բնակավայրեր են եղել Բերդկունքը¹⁴, Նորատուս նավահանգիստը, Գեղաբունին (Գեղարքունի) կամ Գավառը (հետագայում Նոր-Բայազետ, այժմ Կամու) Կոթի մոտ ճանապարհի հյուսիսային և հարավային ճյուղերը միացել են: Հարավային ճյուղի վրա աչքի են ընկել Արփան կամ Աոփան (այժմ Արենի), Նոնգիսը (այժմ Ալափազ) և այլն: Ծանապարհի մնացած հատվածում հայտնի են Մաքենիսը կամ Ազատ քաղաքը, Վասակաշենն ու Սոթը կամ Սոդը (Զոդ): Ուշ միջնադարում նշանավոր է եղել նաև մելիքանիստ Մեծ Մազրա բնակավայրը:

Դվին—Պարտավ ճանապարհի վրա մեզ հայտնի հանգրվաններ են հանդիսացել նաև հյուսիսային ճյուղի վրա Երևանի և այժմյան Աթարբեկյան գյուղի քարավանատները, հարավային ճյուղի վրա Աղավնաձորի, Լեռնանցք (Աղբենտ) գյուղի և Սուլեմա քարավանատները, ճանապարհի մնացած հատվածի վրա՝ Զոդի լեռնանցքի և այժմյան Դաշբենտ գյուղի քարավանատները:

Նախիջևան—Պարտավ ճանապարհի վրա աչքի են ընկել Շաղատը, Անգեղակոթը, Սի-

սիանը, Ույծը, Աղուղին, ճանապարհից փոքր ինչ հեռու գտնվող Վաղադինը, Որոտանը, Ձագեձորը (Գորիս), Տեղը (Տեղից հետո ճանապարհը Շապուկի (Ջաբուղի) կամբընով ուղղվել է Արցախ—Պարտավ:

Նախիջևան—Պարտավ ճանապարհի վրա եղած քարավանատներից հայտնի են, բացի Նախիջևան քաղաքում եղածներից, Սիսիանի լեռնանցքի և Յայջիի (Հարժիբի) քարավանատները:

Արաքսի ափամերձ ճանապարհի վրա, հատկապես ուշ միջնադարում, զարգացել են Կարճևանն ու Մեղրին:

Հյուսիսից հարավ ընթացող ճանապարհի վրա նշանավոր են եղել Սոդ կայանը, Ակունքը (Բազարայ), Շաքին, Ձագեձորը, Կապանը, Տաշտունը և Մեղրին: Գեղարքունիքից մինչև Մեղրի ձիով վեց օրվա ճանապարհ է եղել, մինչև Բաղաբերդ՝ հինգ, մինչև Տաթև՝ չորս¹⁵: Այս ճանապարհների վրա եղել են զբոսավորապես միաթռիչք բազմաթիվ կամուրջներ, որոնցից մի քանիսը, օրինակ Սեդեղաձորինը, դեռ կանգուն են: Նրանց կառուցումը պատվավոր գործ համարվելով, մեծ մասամբ կառուցվել են ունեւոր մարդկանց կողմից և այդ մասին թողնվել շինարարական արձանագրություններ խաչադձանների վրա:

Նախիբի ավանների ու քաղաքների մասին պատմական շնչին հիշատակություններից բացի ոչ մի նյութ չկա: աննշան ավերակներ որոշ չափով կարող են լրացնել այդ տեղեկությունները: Դժբախտաբար պեղումներ և ուսումնասիրություններ այդ ուղղությամբ զբեթ են կատարվել: Որոշ նյութ է տալիս հնատիպ գյուղերի մնացորդների ուսումնասիրությունը, քանի որ քաղաքների ու ավանների աշխատավորական թաղերը գյուղատիպ շենքերով են կառուցապատվել¹⁶:

(Շարունակելի)

¹³ Ս. Լիսիցյանի տեղեկությունների համաձայն, լեռնանցքների ստորին մասերում երկու կողմից եղել են սրբարաններ, ուր մարդիկ աղոթելիս են եղել հաջող ճամբորդության համար, որովհետև հատկապես ձմռանը երթեկը շատ դժվար է եղել և մարդիկ միայն քարավաններով են անցել (տե՛ս Ս. Դ. Лисецян, «Святини у перевалов», «Советская этнография», 1932, № 4—5):

¹⁴ Հնագետ Հ. Նղիադարյանի կարծիքով, այդ բնակավայրը, որն այժմ «Կարմիր խաբեբա» է կոչվում, Բերդկունքը չէ. վերջինս, նրա ասելով, գտնվում է Դվին—Պարտավ ճանապարհի հարավային ճյուղի վրա, Աղավնաձոր գյուղի մոտ:

¹⁵ Մեսրոպ Եպիսկոպոս Սմբատեանց, «Տեղեկագիր Գեղարքունի ծովազարդ գաւառի», Վաղարշապատ, 1895, էջ 424:

¹⁶ Սյունիքի գյուղերի մասին տե՛ս մեր հետևյալ աշխատությունները. ա) «Հայկական ժողովրդական ճարտարապետությունը Սևանա լճի ավազանում», Հայկական ՍՍՏ գիտությունների ակադեմիայի «Տեղեկագիր» (հասարակական գիտություններ), Երևան, 1962, № 1. «Գլխատան ճարտարապետական կոմպլեքսը Նոնգիսում» և Աղիզբեկովի շրջաններում», «Պատմա-բանասիրական հանդես», Երևան, 1963, № 3. գ) «Սիսիանի, Գորիսի ու Ղափանի շրջանների ժողովրդական ճարտարապետության կառուցվածքները», Հայկական ՍՍՏ գիտությունների ակադեմիայի «Տեղեկագիր», 1963, № 11: