

■ بررسی تأثیر ساخت و تسطیح راه‌ها و محورهای ارتباطی اصفهان بر توسعه  
صنعت گردشگری دوره پهلوی (۱۳۰۴-۱۳۵۷ ش/۱۹۲۵-۱۹۷۹ م)

سمیه بختیاری | فریدون الهیاری | علی اکبر کجیاف

■ چکیده

هدف: هدف این پژوهش افزون بر نمایاندن وضعیت راه‌ها و محورهای ارتباطی استان اصفهان در دوره پهلوی، بررسی تأثیر آن بر توسعه صنعت گردشگری در این دوره است.

روش/رویکرد پژوهش: روش پژوهش حاضر توصیفی-تحلیلی و بر پایه منابع اسنادی، مطبوعاتی و کتابخانه‌ای است.

یافته‌ها و نتایج پژوهش: یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که ماهیت گردشگری و جذب جهانگرد، جایگاه ویژه‌ای در رویکرد سیاست کلی دولت پهلوی که - بر پایه سه بنیاد نظری دولت‌سازی، ملت‌سازی و مدرن‌سازی استوار بود- داشته است. واقع بودن استان اصفهان در مرکز کشور به عنوان قلب تپنده مراودات اجتماعی و تجاری، افزون بر جاذبه‌های طبیعی و تاریخی منحصر به فرد گردشگری آن، به عنوان یکی از مهمترین قطب‌های گردشگری، در انعکاس زیرساخت‌های گردشگری و فراهم آوردن تسهیلات زیربنایی اجتماعی، سیاسی و اقتصادی در آن نقش بسزایی ایفا نموده است. از آنجا که ساخت و تسطیح راه‌ها و محورهای ارتباطی استان اصفهان به عنوان یکی از زیرساخت‌های گردشگری منجر به کاهش هزینه و وقت گردشگر می‌شد، می‌توان گفت که این عامل در توسعه صنعت گردشگری دوره پهلوی مؤثر بوده است.

کلیدواژه‌ها

صنعت گردشگری، اصفهان، محورهای ارتباطی، گردشگر، دوره پهلوی.

تحقیقات تاریخی

فصلنامه گنجینه اسناد: سال بیستم و ششم، دفتر دوم، (تابستان ۱۳۹۵)، ۳۱-۶

تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۶/۱۳ ■ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۵/۳/۲۲

# بررسی تأثیر ساخت و تسطیح راه‌ها و محورهای ارتباطی اصفهان بر توسعه صنعت گردشگری دوره پهلوی (۱۳۰۴-۱۳۵۷ ش/۱۹۲۵-۱۹۷۹ م)

سمیه بختیاری<sup>۱</sup> | فریدون الهیاری<sup>۲</sup> | علی اکبر کجباغی<sup>۳</sup>

## مقدمه

استان اصفهان در طول تاریخ به دلیل قرار داشتن در ناحیه مرکزی کشور و قرار داشتن بر سر راه‌های تجاری و نظامی شهرهای مختلف، همواره مورد توجه پادشاهان، حکام، سفرا و حتی راهزنان بوده است. پس از روی کار آمدن حکومت پهلوی، با رشد فزاینده کارخانجات (به ویژه نساجی و بافندگی) در اصفهان، احداث و تسطیح راه‌های این استان بیش از پیش مورد توجه حکومت مرکزی قرار گرفت، که افزون بر رونق تجارت داخلی و خارجی در اصفهان به توسعه صنعت گردشگری اصفهان و شکوفایی اقتصاد محلی کمک شایانی کرد.

این صنعت، با وجود این که صنعتی نوپا بود، اما جایگاه ویژه‌ای در سیاستگذاری دولت داشت؛ زیرا می‌توانست اقدامات متجددانه این حکومت را به دنیا نشان دهد. اسناد بسیاری در خصوص اقدامات حکومت پهلوی به منظور فراهم آوردن تأسیسات جهانگردی، تسهیلات گردشگری، تدوین قوانین، اساسنامه‌ها و آیین‌نامه‌ها، عقد موافقتنامه‌های جهانگردی و ... موجود است که تا کنون از منظر تاریخی بررسی و تحلیل نشده‌اند. همچنین تأثیر راه‌ها و محورهای ارتباطی اصفهان بر توسعه گردشگری حکومت پهلوی مورد بررسی قرار نگرفته است. با این رویکرد، سؤالاتی که این مقاله، حول محور آن تنظیم شده، عبارت است از:

۱. صنعت گردشگری در دوره پهلوی چه جایگاهی داشت؟ ۲. راه و راه‌سازی اصفهان در دوره پهلوی چگونه بوده و چه نقشی در توسعه گردشگری داخلی و خارجی اصفهان داشته است؟

۱. دانشجوی دکتری تاریخ ایران دوره اسلامی دانشگاه اصفهان (نویسنده مسئول).

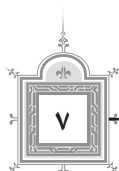
sbakhtiar188@yahoo.com

۲. استاد گروه تاریخ دانشگاه اصفهان.

fallahyari@ltru.ac.ir

۳. دانشیار گروه تاریخ دانشگاه اصفهان.

kajbaf@ltru.ac.ir



این مقاله پس از مقدمه و درآمدی بر صنعت گردشگری در عصر پهلوی به بررسی راه و راهسازی اصفهان در دوره پهلوی (راه‌های درون‌استانی، راه‌های برون‌استانی، راه‌آهن و راه هوایی) و تأثیر راه‌ها و محورهای ارتباطی استان اصفهان بر توسعه صنعت گردشگری دوره پهلوی می‌پردازد.

## درآمدی بر صنعت گردشگری در عصر پهلوی

گردشگری، سیاحت و یا توریسم، سفری موقتی و کوتاه با حداقل یک شب اقامت است که در آن گردشگر برای سیر و سیاحت به منطقه‌ای خارج از محل سکونت و کار خود می‌رود. واژه توریسم از کلمه تور به معنای سفر، گشت، مسافرت، سیاحت و پسوند ایسم که اشاره به مکتب یا اندیشه‌ای فلسفی، مذهبی، سیاسی، ادبی و غیره دارد؛ ترکیب یافته است. بنابراین، توریسم یعنی مکتبی که پایه فکری آن سیاحت و گردشگری است (کاظمی، ۱۳۸۶، ص ۱۴). ایران یکی از کشورهایی است که به دلیل موقعیت جغرافیایی، تنوع نژادی، قومی، فرهنگی، جاذبه‌های طبیعی متنوع و همچنین آثار تاریخی، هنری و میراث فرهنگی خود، دارای قدمتی طولانی در عرصه گردشگری است. از دوره باستان و سده‌های نخستین اسلامی گزارش مکتوبی از حضور گردشگران در ایران در دست نیست؛ اما باید گفت که وجود کاروانسراها، آب انبارها، راه‌ها و محورهای ارتباطی در آن مقطع زمانی مبین این مطلب است که ایران و به ویژه قلب گردشگری آن یعنی اصفهان، یکی از مقصدهای گردشگری بوده است. از نخستین سیاحان مسلمانی که به اصفهان آمدند و گزارشی از سفر خود به اصفهان به یادگار گذاشتند، می‌توان به ابن حوقل بغدادی، جغرافی‌دان و ابودلف الخزر جی جهانگرد و دانشمند در قرن چهارم، ناصر خسرو قبادیانی در قرن پنجم و ابن بطوطه در قرن هشتم قمری اشاره کرد. از معروفترین سیاحان خارجی که پیش از دوره صفویه از اصفهان دیدن کردند، می‌توان به سیاحان و نیزی مانند مارکو پولو در اواخر قرن هفتم، امبروزیو کنتارینی و جوزافا باریارو در قرن نهم قمری اشاره کرد.

عصر صفوی، (قرن یازدهم و دوازدهم قمری) مقارن با قرن هفدهم میلادی را می‌توان سرآغاز توجه گردشگران خارجی به ایران دانست. از جمله گردشگرانی که در این دوره از اصفهان دیدن کردند، می‌توان از برادران شرلی و جنکینسون انگلیسی، کاتف روسی، فیگوئروا از اسپانیا، پیترو دل‌واله ایتالیایی، فیدالگو دوسیلوا از پرتغال، تاورنیه فرانسوی، آدام اولتاریوس آلمانی، یان اسمیت هلندی، ژان شاردن و سانسون فرانسوی، کمپفر آلمانی و کروسینسکی لهستانی نام برد که هر یک تا حدی به اصفهان، اوضاع اجتماعی، سیاسی و اقتصادی آن پرداخته‌اند. کروسینسکی آخرین سیاح عصر صفوی در زمان حمله افغان‌ها و



سقوط سلسله صفوی در اصفهان حضور داشته و شش سال پس از سقوط صفویه کتابش را- که شرح چگونگی حمله محمود افغان به اصفهان است- منتشر کرد.

ایران در فاصله سقوط سلسله صفوی تا استقرار حکومت قاجار در سال ۱۲۰۸ ق/ ۱۷۹۴ م به جز دوران حکومت کوتاه‌مدت کریم‌خان زند (۱۱۷۹-۱۱۹۳ ق/ ۱۷۶۶-۱۷۷۹ م) در آشوب و هرج و مرج غوطه می‌خورد و در طول این مدت، ژان اوتر و پادری بازن فرانسوی، جملی کارری ایتالیایی و ویلیام هالینگبری انگلیسی از اصفهان دیدن کردند.

دوره قاجار، (قرن سیزدهم قمری) مقارن با قرن نوزدهم میلادی است که ایران با سیل عظیم سیاحان، دیپلمات‌ها، بازرگانان، باستان‌شناسان، محققان و حتی افراد کنجکاو روبرو شد که آن را به عنوان مقصد سفر خود انتخاب کرده بودند. از جمله این سیاحان می‌توان به اولویه، ماری شیل، سایکس، کنت دو سرسی، لایارد، فلاندن، جیمز موریه، چریکوف، بنجامین، بروگش، گوینو، هولترز، ویلز، گُرن، دیولافوا، براون، دوران، هاردینگ، ژولین ویدو، ریچاردز، بارتولد، جکسون، اوین، نیدر مایر و ... اشاره کرد.

باید گفت که با وجود این که روند ورود سیاحان خارجی به ایران با انگیزه‌های متفاوت از قرن یازدهم افزایش یافت، اما تا قرن بیستم صورت منظم و سازمان‌یافته‌ای نداشت و عمدتاً پدیده‌ای انفرادی و پراکنده بود. با وجود اینکه حضور این سیاحان همانند گردشگران قرن بیستم به لحاظ اجتماعی، سیاسی و اقتصادی ملموس بود و در زندگی مردم تأثیر داشت؛ اما چون این سیاحان به ویژه در دوره قاجار اغلب به عنوان نماینده از جانب کشورشان وارد ایران می‌شدند و به پشتوانه جوازی که داشتند، نه تنها به هیچ راهداری هزینه‌ای پرداخت نمی‌کردند، بلکه از هر روستایی که می‌گذشتند مردم موظف بودند اسکان و غذای آن‌ها را فراهم کنند؛ بنابراین مردم روستاها چندان علاقه‌ای به حضور آن‌ها نداشتند و حضور سیاح تنها در شهرهای بزرگ مانند شهر اصفهان تا حدی برای مردم درآمدزایی داشت و سیاح در مقابل خدمات و تسهیلاتی که به او داده می‌شد، موظف بود که وجهی پرداخت کند و به واسطه همین امر، حکومت و بیشتر تجار به ساخت و تسطیح راه‌ها و محورهای ارتباطی اصفهان و امنیت آن توجه خاصی مبذول می‌داشتند تا بتوانند توجه سیاحان و تجار را به اصفهان جلب کنند. حتی ظل‌السلطان در بیست سال نخست حکومتش در اصفهان، به مرمت بناهای تاریخی به منظور حفظ آن و جلب سیاحان اهمیت می‌داد (روزنامه فرهنگ اصفهان، ش ۸۸، دوم ربیع‌الثانی ۱۲۹۸ ق و شماره ۳۸۳، هفتم ذی‌الحجه ۱۳۰۳ ق)؛ اما با این همه تا پیش از حکومت پهلوی، به سیر و سیاحت گردشگران خارجی به عنوان مقوله‌ای که می‌تواند افزون بر رشد مناسبات سیاسی و تحکیم روابط بین‌المللی به توسعه اقتصاد محلی و ملی و بهبود تولید صنایع دستی به ویژه صنایع مستظرفه اصفهان بیانجامد؛ پرداخته نشد



و به جز ساخت و مرمت کاروانسراهایی با کمترین امکانات رفاهی، گزارش دیگری دربارهٔ فراهم آوردن تسهیلاتی برای رفاه حال سیاحان وجود ندارد.

موضوع ایجاد سازمانی برای تمرکز امور جهانگردی و شناساندن مفاخر ایران و تمدن کهن این سرزمین باستانی به گردشگران در زمان رضاشاه مطرح گردید و تلاش‌هایی در راستای ایجاد تسهیلات گردشگری صورت گرفت. در سندی از سال ۱۳۰۴ش/۱۹۲۵م از حکام کاشان و اصفهان خواسته شده است که تسهیلات لازم را برای آقایان مستر جردن، مستر پاتن و پروفسور پوپ آمریکایی که برای دیدن آثار و ابنیهٔ تاریخی به آن حدود سفر می‌کنند؛ فراهم آورند. «لازم است در موقع توقف آنها در حوزهٔ حکمرانی خودتان مراقبت کامل در حفظ احترامات و تهیهٔ آسایش و راحت و تسهیل مسافرت آنها به عمل آورده و در راهنمایی و همراهی به آنها برای ملاحظهٔ ابنیه و آثار و عمارت قدیمه و اشیای صنعتی از مساعدت و مواظبت خودداری ننمایند که مدت مسافرت آنها به سهولت و راحت منقضی شده، مقضی المرام مراجعت نمایند» (اسنادی از صنعت جهانگردی در ایران، ۱۳۸۰، ج ۱، ص ۴). حتی سندی موجود است که ایران در سال ۱۳۱۳ش/۱۹۳۴م بنا به درخواست خانم آلیس شالک — از روزنامه‌نگاران و نویسندگان معروف اتریشی که بیش از سی سال به نقاط مختلف دنیا به منظور سیاحت سفر کرده و کنفرانس‌های بسیاری در برخی از کشورها داشته است — در مقابل تهیهٔ عکس‌هایی از آثار تاریخی و نقاط تماشایی ایران به منظور تبلیغات و انتشار در روزنامه‌های خارجی، تسهیلات و مساعدت‌های بسیاری برای او فراهم نمود (اسنادی از صنعت جهانگردی در ایران، ۱۳۸۰، ج ۱، صص ۹۶-۹۸). همچنین در اواخر این سال ایران نیز همانند فرانسه و برخی کشورها به «قرارداد بین‌المللی اتومبیل‌رانی» که به منظور تسهیل عبور صاحبان وسایل نقلیهٔ شخصی از یک مملکت به مملکت دیگر است؛ پیوست (ساکما، ۵۳۸۲/۲۴۰).

نخستین بار در ۱۳۱۴ش/۱۹۳۵م اداره‌ای در وزارت کشور به نام ادارهٔ امور جهانگردی تأسیس شد و انجام کلیهٔ امور مربوط به جهانگردی کشور را به عهده گرفت. البته فعالیت این اداره محدود به چاپ کتابچه‌های کوچک راهنما به منظور راهنمایی توریست‌ها و معرفی ایران از نظر جغرافیایی، سیاسی، اجتماعی و توزیع آنها بود. در تاریخ ۱۳۱۴/۶/۲۶ اساسنامهٔ کانون جهانگردی ایران تدوین گشت که هدف از تأسیس این کانون، فراهم آوردن موجبات آسایش و تسهیل مسافرت جهانگردان ایرانی در خارج و جهانگردان خارجی در ایران و توجه به رفع نیازها و حمایت از آنها در ایران بود (اسنادی از صنعت جهانگردی در ایران، ۱۳۸۰، ج ۱، صص ۱۱۲-۱۱۸). از آنجا که توسعهٔ گردشگری در کشورها، افزون بر نمایاندن سطح توان تعادل سیاسی و اقتصادی در بین‌الملل به تحکیم روابط اجتماعی-فرهنگی بین



گردشگران و مردم کشور مقصد می‌انجامد؛ نمایندگان و مسئولان کشور هر گونه تبلیغات سوئی علیه کشور را رصد می‌کردند و مانع انتشار آن در دیگر کشورها می‌شدند. جمع‌آوری عکس‌های مستهجن منافی با روحیات اخلاقی مردم کشور از عکاسخانه‌های قدیم و جدید به منظور ممانعت از فروش آن به جهانگردان، جلوگیری از انتشار مقالات و عکس‌های خانم اسمیت در کانادا و آمریکا به دلیل مغایرت با شئون کشور در سال ۱۳۱۴ ش/ ۱۹۳۵م و امثال این کارها نشان‌دهنده عزم راسخ حکومت پهلوی در سیاستگذاری برای جذب جهانگرد به ایران است (اسنادی از صنعت جهانگردی در ایران، ۱۳۸۰، ج ۱، صص ۱۳۳ و ۱۳۸-۱۴۱). این پیگیری در طول عمر این حکومت ادامه داشته و گزارش آن در اسناد موجود است (اسنادی از صنعت جهانگردی در ایران، ۱۳۸۰، ج ۲، صص ۴۱۹-۴۲۱).

در سال ۱۳۱۷ ش/ ۱۹۳۸م اداره امور کنسولی وزارت امور خارجه در پاسخ به پیشنهاد نمایندگان بین‌المللی، برای جهانگردی از لندن به هندوستان از راه خشکی خاطر نشان می‌سازد که همان‌طور که کنسول بمبئی اشعار داشته‌اند، راه‌های ایران عموماً برای اتومبیل‌رانی مناسب است و درخواست کرده است شرح کامل تری از مسیری که مد نظرشان است، ارائه دهند. برای بررسی و اجرای این درخواست اقداماتی صورت گرفت که شرح آن در اسناد موجود است؛ ولی به نظر می‌رسد به دلیل اوضاع جهان در آن مقطع زمانی و در شرف جنگ جهانی دوم به انجام نرسیده باشد (اسنادی از صنعت جهانگردی در ایران، ۱۳۸۰، ج ۱، صص ۲۰۸ و ۲۰۹). در شهریور ۱۳۲۰ ش/ ۱۹۴۱م اداره امور جهانگردی به «شورای عالی جهانگردی» تبدیل شد و هفته‌ای یک‌بار در وزارت کشور جلسه تشکیل می‌داد و امور اداری آن را اداره سیاسی وزارتخانه انجام می‌داد. در سال ۱۳۳۳ ش/ ۱۹۵۴م اهمیت جلب توریست خارجی با توجه به جنبه‌های اقتصادی آن و تحکیم مبانی حسن تفاهم میان افراد کشورهای مختلف مورد توجه دولت قرار گرفت و اداره امور جهانگردی مجدداً در وزارت کشور تشکیل شد.

در سال ۱۳۴۰ ش/ ۱۹۶۱م شورای عالی جهانگردی مرکب از ۱۲ نفر از نمایندگان وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی و سه نفر از اشخاص مطلع و بصیر در امور جهانگردی، تشکیل گردید که وظیفه آن تعیین خط‌مشی و برنامه‌های اجرایی اداره امور جهانگردی وزارت کشور بود و اصولاً بر امور مربوط به جهانگردی کشور در سطح عالی نظارت می‌کرد. در راستای بهبود وضعیت راه‌های جهانگردی، معاون ثابت وزارت راه و مدیر کل هواپیمایی کشور ملزم به شرکت در جلسات شورای عالی جهانگردی شدند (اسنادی از صنعت جهانگردی در ایران، ۱۳۸۰، ج ۲، ص ۴۶۶). پس از چندین سال، تشکیلات نامنظم در زمینه فعالیت‌های تأسیساتی در تاریخ ۱۷ فروردین سال ۱۳۴۲ ش/ ۷ آوریل ۱۹۶۳م سامان



یافت و سازمانی به نام «سازمان جلب سیاحان» تأسیس شد که هدف آن ایجاد هماهنگی و نظارت بر کلیه فعالیت‌های جهانگردی در کشور بود. این سازمان، با تهیه و تنظیم و اجرای طرح‌ها و برنامه‌ریزی‌های وسیع و دامنه‌دار، اقدامات بسیار مؤثر و زیربنایی در راستای توسعه صنعت جهانگردی در کشور به عمل آورد که در جذب جهانگرد به ایران تأثیر بسزایی داشت (فیض‌بخش، ۲۵۳۵، صص ۱۷۱ و ۱۷۲). آمارها حاکی از آن است که تعداد جهانگردان خارجی از سال ۱۳۱۲ تا ۱۳۵۲ ش نزدیک به ۷ برابر گردید (فیض‌بخش، ۲۵۳۵، صص ۲۲۲ و ۲۲۳).

در سال ۱۳۵۳ ش/۱۹۷۴ م سازمان جلب سیاحان با وزارت اطلاعات ادغام شد و این وزارت با نام وزارت اطلاعات و جهانگردی شروع به کار نمود. اداره امور ایرانگردی و جهانگردی را چهار شرکت سهامی به اسامی شرکت سهامی تأسیسات جهانگردی ایران، شرکت سهامی گشت‌های ایران، شرکت سهامی مرکز خانه‌های ایران و شرکت سهامی سازمان مراکز جهانگردی برای ورزش‌های زمستانی، تحت نظارت وزارت اطلاعات و جهانگردی اداره می‌کردند (فیض‌بخش، ۲۵۳۵، ص ۱۷۳). پس از سقوط حکومت پهلوی، طبق مصوبه مورخ ۱۳۵۸/۸/۲۱ شورای انقلاب، چهار شرکت مذکور در یکدیگر ادغام گردید و سازمانی با عنوان «سازمان مراکز ایرانگردی و جهانگردی» فعالیت خود را آغاز کرد. اصفهان، همواره به لحاظ آثار و ابنیه تاریخی دارای شهرت جهانی بود و به عنوان یکی از قطب‌های جهانگردی و ایرانگردی کشور به شمار می‌رفت. این استان با ۹۳۲ جاذبه گردشگری شناسایی شده، نزدیک به ۲۵ درصد آثار تاریخی و فرهنگی ثبت شده در کشور را به خود اختصاص داده است (زیرک‌باش، ۱۳۸۸، ص ۶۷)، که این امر در جذب گردشگر داخلی و خارجی اهمیت بسیاری دارد. دو دسته عامل در جذب گردشگر مؤثرند؛ عوامل اصلی و ذاتی که شامل ابنیه و آثار باستانی و تاریخی و مناظر طبیعی و ... است و عوامل فرعی و اکتسابی که همان تأثیر ایجاد تسهیلات و تأسیسات زیربنایی مثل ایجاد راه‌های مناسب و وسائل نقلیه مجهز، امنیت عمومی، بهداشت و ساخت هتل‌ها، کلوپ‌ها و ... می‌باشد (فیض‌بخش، ۲۵۳۵، ص ۱۷۴). به همین دلیل، افزون بر مرمت و بازسازی عوامل اصلی و ذاتی اصفهان در این دوره، اقدامات بسیاری در ساخت تأسیسات و فراهم آوردن تسهیلات صورت گرفت. ساخت و تسطیح راه‌ها و محورهای ارتباطی اصفهان یکی از زیرساخت‌های گردشگری محسوب می‌شود که در ذیل به آن پرداخته می‌شود.

## راه و راه‌سازی اصفهان در دوره پهلوی

اصفهان در دوره قاجار یکی از مهمترین ولایات کشور در عرصه تجارت داخلی و خارجی بود. قراردادستن این شهر، بر سر راه‌های تجاری موجب رفت و آمدهای بسیاری به اصفهان و از آنجا به سایر نواحی می‌گردید. از این روی، راه‌های منتهی به اصفهان، شاهد عبور و مرور قافله‌های تجاری بزرگ و کوچک، مسافران، تجار و زائران بسیاری بود و جاده‌های آن در گذرگاه تاریخ مورد توجه سلاطین و حکمرانان بود. در عصر صفوی، شاه عباس اول (۹۷۸-۱۰۳۸/ق ۱۵۷۱-۱۶۲۹ م) افزون بر برگزیدن اصفهان به پایتختی و انتقال اجباری ارامنه جلفا از کنار رود ارس به کنار رودخانه زاینده‌رود، جاده‌های بسیاری چون جاده اصفهان- فرازجان را ساخت (نامه راه، خردادماه ۱۳۲۰، ش ۳، ص ۴۸). با این وجود، راه‌ها و جاده‌های شوسه و استاندارد در اصفهان تا دوره پهلوی کشیده نشد. البته این کاستی تنها ویژه اصفهان نبود؛ لرد کرزن، یکی از سیاستمداران انگلیسی که در دوره ناصرالدین‌شاه وضعیت راه‌های ایران را مشاهده و مطالعه کرده است، ساخت جاده در ایران را از نیازهای مبرم و ضروری کشور دانسته و آرزو کرده است: «خبر یا اثری راجع به ایجاد این بدوی‌ترین و ضروری‌ترین اختراع عصر جدید [در ایران] دریافت کند» (کرزن، ۱۳۸۰، ج ۱، ص ۶۲۸).

بر اساس گزارشی که لرد کرزن از وضعیت راه‌های ایران (شاهراه‌ها، راه‌های فرعی، راه‌های چپاررو و راه‌های کاروان‌رو) در کتاب *ایران و قضیه ایران* ارائه کرده است؛ سه شاهراه اراپه‌رو در ایران آن دوره وجود داشت که یکی از قزوین به تهران، دیگری از تهران به قم و سومی راه باجگیران در مرز روسیه نزدیک عشق‌آباد از طریق قوچان به مشهد بود؛ وی وضعیت این شاهراه‌ها را نامناسب و بسیار ناقص می‌داند. بیشتر راه‌های فرعی نیز، راه‌هایی بودند که به اقامتگاه بیلاقی همایونی منتهی می‌شدند و برای رفت و آمد وسایل نقلیه حرم‌خانه شاهی مورد استفاده قرار می‌گرفتند. البته پولاک در معرفی شاهراه‌های ایران به دو خط سیر که اصفهان را در مرکز مبادلات تجاری، سیاسی و فرهنگی ایران- هند و ایران- مسقط قرار می‌داد؛ اشاره کرده است که یکی جاده تهران- بوشهر و هند از طریق قم، کاشان، اصفهان، قمشه، شیراز، بندر بوشهر و دیگری جاده تهران- بندرعباس، از طریق قم، کاشان، اصفهان، یزد و کرمان، برای تجارت با مسقط و هندوستان بوده است (پولاک، ۱۳۶۸، ص ۳۰۹).

راه‌های چپاررو، راه‌های ساخته و پرداخته شده نبودند، با این وجود، از راه‌های کاروان‌رو شرایط بهتری داشتند. با آن که این راه‌ها در دشت‌های هموار تا حدودی صاف بودند؛ ولی به طور کلی سنگ و سنگ‌پاره فراوان داشتند و در گردنه‌های کوهستانی خط و





شیاری بیش نبودند. از جمله راه‌های چاپاری اصفهان که لرد کرزن به آن اشاره کرده است، می‌توان به راه تهران به شیراز، راه کاشان به یزد و راه کاشان به کرمان اشاره کرد. افزون بر این راه‌ها، راه‌های کاروان‌رو یا قاطری نیز بودند که هیچ تلاشی در خصوص ایجاد آنها صورت نگرفته بود و خود به مرور زمان، زیر سم ستوران و چهارپایان-که از دهی به ده دیگر و یا از شهری به شهر دیگر رفت و آمد می‌کردند- صاف و هموار می‌شدند. وجود سنگ‌پاره‌های فراوان از ویژگی‌های این راه‌ها بود. در بین مسیر تمامی این راه‌ها، پل‌ها و کاروانسراها و عمارات عمومی وارفته و ویران فراوانی وجود داشت. به طور کلی، به نظر می‌رسد در دوره فتحعلی‌شاه تا اواخر دوره ناصرالدین‌شاه، تلاش مؤثری برای بهبود راه‌ها و شوارع شهرها و روستاها صورت نگرفت (کرزن، ۱۳۸۰، ج ۱، صص ۶۲۹-۶۳۱).

سیاست کلی دولت پهلوی، برپایه سه بنیاد نظری دولت‌سازی، ملت‌سازی و مدرن‌سازی استوار بود و در راستای آن ساخت جاده و راه‌های شوسه، ایجاد خط‌آهن و راه هوایی از ملزومات به مرحله اجرا درآوردن این پروژه نظری بود. در واقع، تب تند مدرنیسمی که پس از مشروطه در کشور ایجاد شده و گریبان بسیاری از روشنفکران را گرفته بود، نبود جاده‌ها و راه‌های شوسه در سطح کشور را از مبانی حقارت‌های ملی می‌شمرد؛ زیرا وجود جاده‌های شوسه، حمل و نقل محموله‌های تجاری در سطح کشور را آسانتر می‌کرد و باعث رونق تجارت و بهبود اوضاع اقتصادی کشور می‌شد و اقتصاد بهتر می‌توانست چرخ‌های توسعه در کشور را به حرکت درآورد. همچنین برای دولت‌سازی و تشکیل یک دولت متمرکز می‌بایست عناصر تمرکزگیزی چون سران ایلات و عشایر که برای قرن‌ها در حصار کوهستان‌ها نافرمانی می‌کردند را تحت کنترل خود بگیرد؛ این امر تنها با کشیدن جاده در دل کوه‌ها میسر می‌شد. دیدگاه حسن صفوی استاد علوم اقتصادی در مقاله «اهمیت راه و وسائط نقلیه در اقتصاد کشور» به خوبی رویکرد دولت به مسئله راه را در آن مقطع زمانی نشان می‌دهد. وی می‌نویسد: «نفوذ قدرت حکومت مرکزی در تمامی نقاط کشور، حفاظت آب و خاک، دفاع از استقلال و تمامیت یک قوم و در پایان توسعه ارتش از حیث کمیت و کیفیت ممکن نیست مگر با ایجاد شوسه‌ها و تأمین وسائل نقلیه...» (آذرماه ۱۳۲۰، ش ۹، ص ۳۳۶). همچنین پیغمبرزاده در مقاله «اهمیت راه» به ارزش راه‌ها و جاده‌ها از لحاظ مادی، معنوی، اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و نظامی پرداخته و توسعه آن را از ملزومات راه‌یابی به وحدت منافع ملی، اتحاد مردم با یکدیگر، ایجاد حس وطن‌پرستی و تشریک مساعی در ترقی و آبادانی کشور دانسته است (پیغمبرزاده، شهریور ۱۳۱۹، سال اول ش ۴، ص ۳۵). گفتنی است، در دهه اول دوره پهلوی با وجود اهتمام خاص حکومت برای ایجاد تسهیلات لازم در جهت فراهم آوردن آسایش و راحتی جهانگردان، راه‌سازی و تسطیح راه‌ها و ایجاد

امنیت در راه‌ها به منظور تأمین زیرساخت‌های گردشگری در نظر گرفته نشد؛ ولی این تسهیلات زیربنایی در سطح کشور به ویژه اصفهان به طور مستقیم به توسعه گردشگری داخلی و خارجی انجامید.

اصفهان تا پیش از سال ۱۳۰۰ش شامل بافتی متراکم و درهم تنیده با کوچه‌های باریک بود و بر اساس نقشه سلطان سیدرضاخان در سال ۱۳۰۳ش تنها یک خیابان صاف داشت که آن هم چهارباغ عباسی بود. صورت احصائی خانه‌ها و محلات اصفهان که در سال ۱۳۰۳ش توسط میرسیدعلی جناب نوشته شده، نیز مبین این مطلب است (جناب، ۱۳۹۳، صص ۲۶ و ۲۷). به تدریج نظام کهن محله‌ای دستخوش تغییر شد و شکل و شمایل متفاوتی پیدا کرد. خیابان‌های بسیاری که اکنون وجود دارد، نخستین بار در دوره رضاشاه ساخته و نام‌های اساطیری و باستانی بر آنها گزارده شد (ساکما، ۲۹۱/۳۳۸۵). از جمله این خیابان‌ها می‌توان به احداث خیابان دنبال رودخانه از سی‌وسه پل تا پل مارنان در سال ۱۳۰۸ش، خیابان دنبال جوی شاه (شیخ بهایی)، شاهپور (آیت‌الله کاشانی)، کمال‌اسماعیل، حافظ، پهلوی (مطهری)، هزارجریب، صائب در سال ۱۳۰۹ش، خیابان نظر در سال ۱۳۱۰ش و... اشاره کرد (رجائی، ۱۳۹۳، صص ۱۳-۳۳).

در این دوره، راه‌ها و جاده‌های بسیاری شوسه شد که در محتوای اسناد، گزارش روزنامه‌ها و کتب نگاشته در آن دوره می‌توان یافت. در سال ۱۳۱۴ش/۱۹۳۵م در روزنامه *انگر* مطلبی نوشته شده که نویسنده در صدد مقایسه وضعیت راه‌ها پیش از دوره رضاشاه و پس از آن و تأثیر بهینه بهبود راه‌ها بر صادرات اصفهان بوده است. در قسمتی از این مقاله آمده: «مملکت ما تا چهارده سال قبل راه‌های شوسه نداشت. تجار ما مجبور بودند که مال‌التجاره‌های خود را با الاغ و شتر حمل کرده و به خارج یا به بلاد داخل مملکت بفرستند. کرایه متاعی که به این گونه وسایل عهد دقیانوس حمل می‌شد، گران بود و بالطبع مال‌التجاره ما در بازارهای خارجه به واسطه گرانی قیمت خریداری نداشت. ... ولی از روزی که راه‌های مملکت شوسه شده و وسایل نقلیه سریع‌السیر به کار افتادند، روزبه‌روز بر میزان صادرات اصفهان و رونق بازار کسب و تجارت اهالی این شهر افزوده شده. مثلاً امروز پنبه اصفهان را می‌توان با کرایه ارزان در مدت سه چهار روز به سرحد رساند» (روزنامه *انگر*، سال هشتم، ش ۱۰۹۶، ۱۷ آذر ۱۳۱۴). همچنین در مقاله دیگری از روزنامه *انگر* در سال ۱۳۱۷ش، نویسنده، اقدامات حکومت پهلوی در تأسیس بانک کشاورزی و ایجاد امنیت حقوقی با تشکیل دادگستری جدید و اداره ثبت اسناد را در ایجاد انگیزه در مردم برای آبادانی روستاها و دهستان‌ها مؤثر دانسته است. در قسمتی از این مقاله آمده: «سرتاسر شهرستان اصفهان، از نزدیک‌ترین دهستان‌ها تا دورترین بلوک آن به مرکز شهر، در هفده

سال قبل طوری مغشوش و ناامن بود که نه مالک قدرت داشت کوچکترین خرجی را در راه آبادی ملک خود بکند و نه رعیت آن دل و دماغ و حواس جمع را که بتواند قدمی در راه عمران مزرعه ارباب یا ملکی خود بردارد. قنات‌ها عموماً بر اثر عدم توجه، به حال و خرابی مانده، املاک آباد دیروزی بایر و خراب افتاده، طبیعت نیز کمک می‌کرد و با خشکسالی‌های پیاپی خود بیشتر موجب خرابی ملک و خانه رعیت می‌شد. پس از آن امنیت در تمامی حوزه این شهرستان حکم فرما شد. تشکیل دادگستری جدید و اداره ثبت اسناد نیز امنیت حقوقی را به طور کامل برقرار ساخت و نتیجه همین شد که مالکین و کشاورزان با تمام قوای خود در آبادی املاک خود سعی و کوشش نموده، و مخصوصاً پس از تشکیل بانک کشاورزی از سرمایه این بنگاه نیز در اجرای این نیت مقدس خود، همه گونه استفاده کردند. در هفده سال قبل دهستان‌های ما یک راه اتومبیل‌رو نداشت. مالکین شهری اگر سالی چند بار می‌خواستند به ده‌ها و قصبه‌های خود سرکشی کرده و در عمران و آبادی آن‌ها کوشش کنند به واسطه نداشتن راه، سالی یک بار همت نمی‌کردند که به آن نقاط بروند. احداث طرق شوسه تا حدی راه رفت و آمد بعضی دهستان‌ها را تسطیح کرد. ... (روزنامه/خگر، سال یازدهم، ش ۱۴۰۸، ۱۷ بهمن ۱۳۱۷)؛ اما نباید فراموش کرد که روزنامه‌نگاران، به طور معمول با قلمشان، افکار عمومی را به سمت و سوی دلخواه خود جهت می‌دهند؛ بیراهه نیست که نویسنده در صدد بزرگنمایی اقدامات رضاشاه بوده باشد. ولی به طور یقین به منظور بهبود وضعیت راه‌ها و جاده‌های کشور تلاش‌های بسیاری در آن دوره صورت گرفته است.

پس از جنگ جهانی اول، در هفتم اسفندماه ۱۲۹۹ ش ۲۶ فوریه ۱۹۲۱ م بر اساس قراردادی، روسیه کلیه راه‌های شوسه و متعلقات آن مانند راه آهن و بندر و ایستگاه‌ها و ساختمان راهدارخانه‌ها را به دولت ایران واگذار کرد. همچنین در ۱۹ بهمن سال ۱۳۰۴ ش باج‌گیری در راه‌ها ملغی و قانون مالیات راه وضع گردید و تقریباً تمامی درآمد آن، افزون بر اعتباری که از بودجه در نظر گرفته شده بود، به ساختمان جاده‌ها، تعمیر و نگهداری آن اختصاص یافت (رأفت، بهمن‌ماه ۱۳۱۹، ش ۹، ص ۲۶؛ داودی، خردادماه ۱۳۲۰، سال دوم، ش ۳، ص ۱۰۲)؛ تا جایی که راه شوسه در سراسر ایران از ۶۲۰ کیلومتر در سال ۱۳۰۲ ش به بیش از ۲۴۰۰۰ کیلومتر در سال ۱۳۱۸ ش رسید (صفوی، آبان ۱۳۲۰، سال دوم، ش ۸، ص ۲۹۷). همچنین روسازی جاده‌ها و راه‌های شوسه پرتردد که به واسطه آمد و شد وسایل نقلیه دچار دست‌اندازها و موج‌ها می‌گردید، از دهه دوم حکومت پهلوی در دستور کار اداره کل راه‌های شوسه قرار گرفت (بهنیا، آذر و دی‌ماه ۱۳۱۹، ش ۷ و ۸، ص ۱۳). یکی از این جاده‌ها مسیر کاشان به تهران بود که چندین بار در طول دوره پهلوی تسطیح و بازسازی شد. در مجلس یازدهم به تاریخ ۲۵ آبان ۱۳۱۶ هـ ش ۶ نوامبر ۱۹۳۷ م قانون عمران به

تصویب رسید. به موجب آن مالکین اراضی فلاحتی مکلف به احداث و احیا و تعمیر قنوت و راه‌های منتهی به اراضی شان، آباد کردن اراضی بایر و حفظ و نگهداری از نهرها شدند. افزون بر آن، تعاونی مالکین دهات می‌بایست مصارف لازمه عمران که متضمن نفع عمومی دهستان بود را تأمین می‌کرد. البته به نظر می‌رسد این قانون سال‌ها پیش از تصویب، به اجرا گذاشته شده بود. در سال ۱۳۰۹ ش نایب‌الحکومه لنجان و ماربین گزارش داده که مخارج پل‌ها و جاده‌های این شهر توسط کدخدایان و مالکین تأمین شده است (ساکما، ۲۹۳/۸۰۷۳۱). همچنین، در سال ۱۳۱۰ ش شکایات بسیاری به اداره طرق و شوارع درباره الزام مالکین جهت کمک به ساخت پل و تعمیر جاده شده که در آرشیو اسناد ملی موجود است (ساکما، ۲۹۱/۱۳۳۸).

پس از آغاز جنگ جهانی دوم و سقوط رضاشاه در شهریور ۱۳۲۰ ش، اصفهان همانند دوره جنگ جهانی اول، متحمل خسارات فراوانی گشت. پس از پایان جنگ و بازگشت امنیت به جاده‌ها و راه‌ها و تا حدی بهبود اوضاع سیاسی و اجتماعی ایران، احداث، تسطیح جاده‌ها و راه‌ها، کشیدن خطوط ریلی، تأسیس فرودگاه‌ها و بازسازی آن در سطح کشور در برنامه دولت قرار گرفت. حدود ۵۴۹۸ کیلومتر راه شوسه در سراسر کشور ساخته شد که «به موازات احداث راه‌های جدید و آسفالت‌کردن آنها و شن‌ریزی و کوبیدن راه‌های شنی به امر راهداری که مسلماً مهمتر از مسئله احداث راه است، توجه شده و اکیپ‌های مجهز به ماشین‌آلات راه‌سازی و راهداری در طول ۱۲ هزار کیلومتر راه‌های اصلی کشور مراقبت و ترمیم راه‌ها را بر عهده گرفته‌اند و نیز بر اثر احداث راه‌های جدید آسفالت‌ه و شنی درجه یک در امر حمل و نقل کشور توسعه و پیشرفت محسوس پدید آمده است» (شمیم، ۱۳۴۵، ص ۱۲۹).

## راه‌های درون‌استانی

راه‌ها و جاده‌های درون‌استانی اصفهان، مجموعه خیابان‌ها و راه‌های شوسه ای است که در درون شهر اصفهان و شهرها، روستاها و دهات اطراف شهر اصفهان کشیده شده است. پس از پایان جنگ جهانی اول، ایران و به ویژه اصفهان متحمل آسیب‌های شدیدی گشت. در این دوره، تلاش‌های بسیاری برای بهبود شوارع و خیابان‌های درون‌شهری صورت می‌گرفت و شهرداری نهایت کوشش خود را به منظور اصلاح و توسعه پیاده‌روها و جاده اصفهان و توابع آن مبذول می‌داشت (ساکما، ۲۹۱/۳۱۱۷) و شوسه‌کردن خیابان‌ها و جاده‌ها را به مناقصه می‌گذاشت (روزنامه/خگر، سال دوم، ش ۳۸۲، ۱۸ تیر ۱۳۰۹). بر اساس محتوای اسناد در سال ۱۳۱۱-۱۳۱۲ ش، شرکت شوغان آلمانی از طرف اداره حکومتی

اصفهان، مأمور جاده کوبی در نواحی مختلف اصفهان و شهرستان‌ها و کوره‌راه‌های اصفهان و توابع آن شد (ساکما، ۲۹۱/۲۲۴۷). در سال ۱۳۱۳ش به منظور پیشرفت مناسبات تجاری و بهبود راه‌ها و آسایش مسافران و بهبود حمل و نقل محصولات کشاورزی از مزارع به بازار میوه و تره‌بار، بخشنامه دستور تعمیر و نوسازی ابنیه مخروبه در جاده‌ها و خطوط شوسه‌ای اصفهان و دیگر شهرها صادر گردید (ساکما، ۲۹۱/۳۳۷۹).

پیش از فعالیت‌های شرکت شوغان آلمانی، در سال ۱۳۱۰ش، راه‌های جدیدی بین اصفهان-اردستان، اصفهان-نابین و اصفهان-دهکرد کشیده شد و راه‌ها و جاده‌های اصفهان و توابع آن تعمیر گردید (ساکما، ۲۹۱/۳۱۷۴). همچنین در سال ۱۳۱۲ش جاده آتشگاه-نجف آباد-اصفهان تعمیر و نوسازی شد (ساکما، ۲۹۳/۸۱۳۹۹) و در سال ۱۳۱۶ش به طور مستقیم تا خیابان شیخ بهایی اصفهان کشیده شد (روزنامه/خگر، سال دهم، ش ۱۳۰۰، ۹ دی ۱۳۱۶) و تا سال ۱۳۱۸ش قابل عبور و مرور و به صورت شوسه‌ای درآمد (روزنامه/خگر، سال یازدهم، ش ۱۴۵۰، ۸ مرداد ۱۳۱۸).

در مقاله‌ای در روزنامه/خگر با عنوان «راه برخوار از کدام طرف است؟» به اقداماتی که در سال ۱۳۱۷ش در جریان ساختن راه از اصفهان به برخوار صورت گرفته، پرداخته و گفته که: برای رسیدن به برخوار در حال ساختن دو راه هستند که یکی از آن راه‌ها، «راهی است که از آب‌بخشگان انتهای چهارباغ جدید، در امتداد خیابان تا خورزوق و دولت‌آباد و جز (گزر) خواهد رفت و راه دیگر آن که از طوقچی به زینیه و دارک و زرنندی و حبیب‌آباد و کمشچه می‌رود». نکته مهم در این گزارش آن است که هزینه ساخت این راه‌ها بین بلوک جی، قهاب و برخوار تقسیم شده است (روزنامه/خگر، سال یازدهم، ش ۱۳۹۳، ۲۴ آذر ۱۳۱۷). حدود دو ماه پس از این مقاله، در مقاله دیگری، حدود اتصال راه دهستان برخوار به اصفهان را مشخص کرده و نوید داده است که به زودی پس از اتمام نقشه‌کشی آن، این راه در دو شاخه کشیده خواهد شد. «برای اتصال دهستان برخوار به شهر دو راه شوسه احداث خواهد شد: یکی از پایان خیابان جدید چهارباغ شروع و به طول ۱۲ کیلومتر به خط مستقیم تا قریه خورزوق می‌رود و از آنجا قدری منحرف شده به طول ۱۸ کیلومتر مستقیماً تا قریه سین ادامه پیدا می‌کند که در حقیقت این دو خط مجموعاً ۳۰ کیلومتر می‌شود. دیگری از دروازه طوقچی شروع و به طول ۳۰ کیلومتر به طرف زینیه و حبیب‌آباد و کمشچه پیش می‌رود. نقشه‌کشی این دو راه نیز در دست تهیه است و به مجردی که خاتمه یافت به ساختمان آن‌ها شروع خواهد شد.» (روزنامه/خگر، سال یازدهم، ش ۱۴۰۹، ۲۰ بهمن ۱۳۱۷).

تلاش‌ها در ایجاد راه‌ها و جاده‌های شوسه در اصفهان در مقاله دیگری در روزنامه



خنجر نمایانده شده است که به معرفی چند راه تازه تأسیس درون شهری اصفهان - دهستان‌ها مانند راه اصفهان - فلاورجان، اصفهان - خولنجان، اصفهان - لنجان و اصفهان - جی می‌پردازد (روزنامه/خنجر، سال یازدهم، ش ۱۴۰۸، ۱۷ بهمن ۱۳۱۷). پس از آن در شماره بعدی روزنامه، به راه‌های در حال نقشه‌کشی و بهره‌برداری درون شهری اصفهان به دهستان‌ها چون اصفهان - کراچ، اصفهان - قریه‌دشتی، اصفهان - دهستان برآن شمالی و جنوبی می‌پردازد (روزنامه/خنجر، سال یازدهم، ش ۱۴۰۹، ۲۰ بهمن ۱۳۱۷).

از آنجا که هر برنامه توسعه و پیشرفتی در صورتی به نتیجه مطلوب می‌رسد که طرق و شوارع متناسب با پیشرفت صنایع توسعه یابد؛ بنابراین در حدود دو دهه خیابان‌ها، راه‌ها و جاده‌های درون شهری بسیاری به منظور بهبود ارتباطات شهری و دهستان‌ها ساخته شد که منجر به کاهش هزینه حمل و نقل خواروبار، میوه و تره‌بار و گوشت مصرفی مردم اصفهان می‌شد. باید خاطر نشان کرد که این اقدامات در زمینه ساخت و تسطیح راه‌ها به توسعه گردشگری داخلی و خارجی می‌انجامید. در سندی در سال ۱۳۱۹ ش قصابان سده (خمینی شهر) درخواست کردند که شهرداری برای کاهش هزینه حمل و نقل گوشت از کشتارگاه، جاده‌ها و خیابان‌های مسیر اصفهان - سده را تعمیر کند (ساکما، ۲۹۱/۱۵۰۴)، که مراسلات بعد از آن، خبر از پیگیری و تلاش برای تعمیر راه می‌دهد؛ اما با توجه به این که در سال ۱۳۲۵ ش رئیس اداره دخانیات اصفهان، درخواست ترمیم و حفاظت جاده سده (خمینی شهر) را توسط شهرداری برای حمل و نقل ارائه کرده است (ساکما، ۲۹۱/۲۶۲۳)؛ می‌توان نتیجه گرفت که به درخواست قصابان کشتارگاه چندان ترتیب اثر داده نشده است. در دوره پهلوی دوم، جاده‌ها و راه‌های شوسه بسیاری ساخته و تسطیح شد (ساکما، ۳۹۵/۱۰۳۸)؛ که اکنون برخی از این خط سیرها به منظور تردد حمل و نقل شهری متداول است و اغلب تغییری به جز تعمیر و مرمت در آن صورت نگرفته است. محور این راه‌ها عبارت است از:

۱. اصفهان - میمه

۲. اصفهان - شهرضا

۳. اصفهان - نایین

۴. اصفهان - داران

۵. اصفهان - ذوب آهن: در سال ۱۳۵۱-۱۳۵۲ ش اقدامات بسیاری برای نوسازی و تعمیر جاده‌ها و عمران روستایی در روستاهای در مسیر و نزدیک کارخانه ذوب آهن آریامهر اصفهان صورت می‌گیرد (ساکما، ۲۹۳/۸۱۸۹۸) که به نظر می‌رسد کافی نبوده باشد؛ چراکه بر اساس گزارشی که علی کلباسی در کتاب اقتصاد شهر اصفهان در سال ۱۳۵۳ ش



می‌دهد؛ یکی از شلوغ‌ترین و پررفت‌وآمدترین راه‌های ایران، راه اصفهان به ذوب آهن بوده که کم‌عرض و نامناسب بوده است. «راهی با تردد زیاد و عرض کم جاده، راهی که سابقاً فقط برای اتصال به دهات آن دیار کشیده شده بود و به هیچوجه گنجایش این رفت‌وآمد کنونی را ندارد. در برنامه سازمان‌های مربوطه هست که این جاده به قولی تا حدود ۷۶ متر عریض گردد و ضمناً اصول فنی جاده‌سازی در آن رعایت شود. در وضع فعلی نه تنها این جاده باعث تلفات جانی و مالی می‌گردد؛ بلکه تراکم زیاد، خود باعث اتلاف وقت کارکنان ذوب آهن می‌شود که مجبورند از اصفهان بدانجا بروند. بهر حال رفت‌وآمد کارکنان و کارگران و حمل‌ونقل وسایل و ماشین‌آلات کارخانه و مواد اولیه مورد لزوم و نیز وسایل و مصالح ساختمانی و غیره، حمل و نقل ماشین‌آلات و قطعات یدکی کارخانه‌های نساجی و غیره و همچنین مواد اولیه مورد لزوم آنها و نیز فرستادن محصولات کارخانه‌ها به تهران و نقاط دیگر جز با یک شبکه راه‌های خوب و با یک سیستم حمل و نقل متناسب امکان‌پذیر نیست. نبودن طرق خوب و متناسب در اطراف اصفهان یک عامل عقب‌انداخته‌توسعه در این منطقه بوده است» (کلباسی، ۱۳۵۳، ص ۱۹۴).

#### ۶. کاشان - نطنز - اردستان - نایین

۷. شهرضا - سمیرم: در ۱۳۲۲ش/۱۹۴۳م در حوالی اصفهان به ویژه سمیرم شورش خطرناکی به رهبری خسروخان صولت قشقایی برپا شد. قشقایی‌ها خواستار استرداد املاکشان بودند که رضاشاه ضبط دولت کرده بود. از این‌رو به دژ سمیرم حمله کردند و دویست نفر سرباز و سه سرهنگ نیروی دولتی را که برای قلع و قمع آنها فرستاده شده بود کشتند. به همین دلیل، اوضاع جاده‌های اصفهان به ویژه جاده اصفهان - سمیرم - شیراز به شدت ناامن شد (ساکما، ۲۹۱/۲۹۸). محمدرضاشاه که هنوز پایه‌های قدرت خود را مستحکم نکرده بود، در برابر خواسته‌های آنها تسلیم شد و با میانجیگری وابسته نظامی انگلیس ژنرال فریزر غائله برچیده شد (اسکرین، ۱۳۶۳، صص ۳۲۱-۳۲۲).

در محتوای سندی از سال ۱۳۲۴ش، مردم سمیرم، از محمدناصر قشقایی برادر خسروخان، یکی از متنفذترین خان‌های قشقایی و سناتور مجلس سنا، در ارتباط با تأمین امنیت جاده شهرضا - سمیرم تقاضای کمک کردند. با توجه به این که بیلاق قشقایی‌ها در منطقه سمیرم بود، این تقاضا تا حدی طبیعی بوده؛ ولی نشان دهنده این است که با وجود فروکش کردن غائله سال ۱۳۲۲ش هنوز جاده‌های این نواحی ناامن بوده و دولت توانایی تأمین امنیت آنجا را نداشتند زیرا که مردم متوسل به یکی از خان‌های قشقایی برای تأمین امنیت شدند. البته ناگفته نماند که محمدناصرخان، از ۱۳۲۰-۱۳۳۰ش متنفذترین و قدرتمندترین فرد سیاسی در فارس بود (ساکما، ۲۹۱/۱۰۵؛ ۲۹۱/۱۲۲۱).



۸. علی‌آباد - سد شاه‌عباس (راه داران)
۹. انوشیروان - همایون‌شهر - سه راه آتشگاه
۱۰. اصفهان - دولت‌آباد
۱۱. لاشر - مبارکه
۱۲. اصفهان - زیار
۱۳. مورچه‌خورت - شجاع‌آباد
۱۴. دامنه - خوانسار - گلپایگان
۱۵. نایین - انارک
۱۶. اصفهان - همایون‌شهر
۱۷. کارخانه‌قند - دوراهی دولت‌آباد
۱۸. حاجی‌آباد (راه تهران) - حبیب‌آباد
۱۹. داران - چادگان - دوراهی سد شاه‌عباس
۲۰. آتشگاه - درچه
۲۱. ذوب‌آهن - ریز - ورنامخواست
۲۲. خسلو (راه الیگودرز) - فریدونشهر
۲۳. افجان - علویه - دهق
۲۴. باغ بهادران - کرچگان
۲۵. زیار - حسین‌آباد
۲۶. کاشان - قمصر
۲۷. انارک - خور - رباط - پشت‌بادام
۲۸. چوپانان - جندق (راه خور)
۲۹. راه سگزی - مارشنان (کلباسی، ۱۳۵۳، صص ۱۹۵-۱۹۶).

### راه‌های برون‌استانی

راه‌ها و جاده‌های برون‌استانی اصفهان، خط‌سیرهایی است که از اصفهان به فارس، بوشهر، خوزستان، یزد، تهران و کرمان کشیده شده است.

۱. اصفهان - فارس - شیراز

این خط‌سیر برخلاف خط‌سیر دوره قاجار که از قمشه، مقصودیگی و آباده می‌گذشته، پس از قمشه به سمیرم و بعد حناء رفته و از آنجا وارد خاک‌فارس می‌شده است. براساس اسناد، این خط‌سیر، در سال ۱۳۱۷ ش تسطیح و آسفالت شده است (ساکمافا،





۹۸/۲۹۳/۱۴۵۰۴). یکی از راههایی که در دوره دوم حکومت محمدرضاشاه در حدود سالهای ۱۳۳۲-۱۳۴۵ش مورد توجه قرار گرفت، راه آسفالت تهران به شیراز است که پایتخت را از طریق ساوه، اصفهان، آباد به شیراز متصل می کرد (شمیم، ۱۳۴۵، ص ۱۲۹). در سال ۱۳۴۹ش، جاده شوسه بین اصفهان- شیراز تغییر کرد و افزون بر بهره برداری از جاده قبلی، جاده اصفهان- شهرضا- سورمق [در شهرستان آباد] کشیده شد (ساکما، ۷۸۱۷-۳۵۰). البته راه اصفهان- تخت جمشید اهمیت شایانی برای کانون جهانگردی داشت و تسطیح و مرمت آن بارها به راهداری تاکید شد (اسنادی از صنعت جهانگردی در ایران، ۱۳۸۰، ج ۲، صص ۴۷۱-۴۷۲).

#### ۲. اصفهان- بوشهر

یکی از پررفت و آمدترین خطوط زمینی اصفهان است که منجر به استحکام قراردادهای بین شرکت های تجاری ایرانی و هندی می شده است. این خط سیر در طول این دوره، بارها تسطیح و تعمیر شده است (ساکما، ۲۹۶/۱۸۹۷۶). افشار سیستانی طول این جاده را از تهران تا بوشهر (خط سیر تهران، قم، اصفهان، شیراز، بوشهر) ۱۲۲۸ کیلومتر دانسته است (۱۳۷۸، ص ۵۰۳). در طول جنگ جهانی دوم، جاده بوشهر- اصفهان به منظور حمل و نقل محمولات شوروی مورد استفاده قرار می گرفته است و نیروهای انگلیسی آن محمولات را اسکورت می کرده اند (ساکما، ۲۹۳/۳۵۱۱).

#### ۳. اصفهان- خوزستان

این خط سیر همان جاده بختیاری دوره قاجار است که در این دوره عریض تر و دارای خطوط فرعی بسیاری برای دسترسی به کوره راهها و دهستانها شد. احداث و تعمیر و مرمت این خط سیر بیشتر به دلیل دسترسی مأمورین حکومتی برای سرکوبی شورشها، الزام عشایر بختیاری و لر به اسکان، خلع سلاح و متحدالشکل کردن البسه آنها صورت گرفت (کازاما، ۱۳۸۰، ص ۱۸۴). البته ارزش این خط سیر را به منظور مرادوات تجاری نباید نادیده گرفت. افشار سیستانی درازای این جاده را با خط سیر اصفهان، الیگودرز، خرم آباد، اندیمشک، اهواز ۷۴۵ کیلومتر دانسته است (افشار سیستانی، ۱۳۷۸، ص ۵۰۳).

#### ۴. اصفهان- لرستان

این مسیر که در مقاطع تاریخی مختلف پرترددترین و کم ترددترین مسیر کاروانهای تجاری بود در دوره پهلوی لرستان را از طریق داران به اصفهان متصل می کرد.

#### ۵. اصفهان- تهران

در این دوره، جاده جدید اصفهان- تهران کشیده شد که در راستای همان دو مسیر امروزی است شامل: اصفهان- انوشیروان، مورچه خورت- نطنز- کاشان- قم- تهران و



اصفهان- انوشیروان، مورچه‌خورت- میمه- دلیجان- قم- تهران. در طی سال‌های ۱۳۱۶-۱۳۱۹ش پیشنهاد فروش زمین جاده قدیم اصفهان به تهران به دلیل بلااستفاده بودن زمین مزبور پس از احداث راه جدید ارائه شده است (ساکما، ۲۳۰/۳۵۲۱).

#### ۶. اصفهان- یزد

پس از اقداماتی که برای تسطیح و شوسه کردن راه اصفهان- اردستان در دهه اول این دوره صورت گرفت؛ در سال ۱۳۱۹-۱۳۲۰ش اقداماتی برای اصلاح جاده و راه‌سازی بین اصفهان- اردستان- یزد صورت گرفت (ساکما، ۲۹۳/۱۴۳۲۰). البته این جاده، تنها راه اصفهان- یزد نبوده و خط سیر اصفهان- نایین- عقدا- یزد نیز بوده که افشار سیستمی درازای آن را ۳۰۰ کیلومتر دانسته است (افشار سیستمی، ۱۳۷۸، ص ۵۰۳).

#### ۷. اصفهان- کرمان تا زاهدان

این راه تا دهه ۴۰ وضعیت چندان مناسبی نداشت و به صورت راه شوسه نبود؛ ولی پس از پیگیری‌های غلامحسین ابتهاج، دبیر کانون جهانگردی در سال ۱۳۴۰ش به دلیل اهمیت بسیار آن در جلب جهانگرد، اقدامات بسیاری برای مرمت و نگاهداری آن جاده صورت می‌گیرد (سنادی از صنعت جهانگردی در ایران، ۱۳۸۰، ج ۲، صص ۴۵۳-۴۷۱).

#### ۸. اصفهان- اراک

در دوره پهلوی دو خط سیر از اصفهان به اراک احداث شد که یکی اصفهان- خوانسار- گلپایگان- خمین- اراک و دیگری اصفهان- میمه- دلیجان- اراک بود.

#### ۹. اصفهان- شهرکرد

قسمتی از جاده بختیاری که اصفهان را به کوه‌های بختیاری متصل می‌کرد در دوره پهلوی به ویژه پهلوی اول، از اهمیت شایانی برخوردار بود. به نظر می‌رسد، حادثه شلیل، بیشتر توجه مقامات وقت را به جاده بختیاری و جریان‌های درونی آن جلب کرده باشد. این حادثه که در سال ۱۳۰۱ش/۱۹۲۲م رخ داد؛ در واقع حمله عده‌ای در تنگه مروارید منطقه شلیل به دسته‌ای از نیروهای دولتی تحت فرماندهی سرهنگی به نام حسن آقا اصفهانی بود که قصد داشتند از طریق جاده بختیاری به شوشتر بروند و به عنوان محافظان و نیروی اجرایی موبدالدوله حاکم خوزستان به خدمت مشغول شوند. با توجه به شواهد امر و گزارشی که خود سردار ظفر از واقعه داده است، مهاجمان بختیاری بودند (پوربختیار، ۱۳۸۷، ص ۳۳۸). برخی از نویسندگان بختیاری و محققین، حادثه شلیل را بهانه‌ای برای سرکوب و حذف بختیاری از قدرت سیاسی و عدم حمایت انگلیسی‌ها از بختیاری‌ها می‌دانند (سردار ظفر، ۱۳۵۹، صص ۹۵-۹۶). پس از این حادثه در همان سال خوانین از سمت‌های حکومتی یزد، کرمان و اصفهان کنار گذاشته شدند و در سال ۱۳۰۲ش/۱۹۲۳م حق داشتن گارد مسلح



از آنها سلب گردید و همچنین در این سال طوایف چهارلنگ از قلمرو حکومتی بختیاری مجزا شدند و زیر نظر فرمانداران و حکام دولتی قرار گرفتند و در سال ۱۳۰۷ش/۱۹۲۸م به شرکت نفت انگلیس و ایران دستور داده شد که از این پس زمین‌های مورد نیاز خود را از استاندار خوزستان اجاره کند؛ بنابراین رضاشاه به این شکل سعی کرد، جاده بختیاری را برای حمل و نقل محمولات تجاری و نظامی امن سازد. در همین راستا، در سال ۱۳۰۷ش جاده‌های بین دهکرد و اصفهان احداث شد (ساکما، ۱۳۸۰/۷۴۶). این جاده در اعزام ارتش برای سرکوبی شورش ۱۳۰۸ش بختیاری‌ها نقش کلیدی ایفا کرد (کازاما، ۱۳۸۰، ص ۱۸۴). در سال ۱۳۰۷ش در پی مخالفت‌هایی که در رابطه خلع سلاح شدن و اسکان اجباری ایلات و عشایر توسط قشقایی‌ها و بویراحمدی‌ها صورت گرفت؛ بختیاری‌ها از فرصت استفاده کردند و در اصفهان جنجالی به راه انداختند که ایران جمهوری و مستوفی‌الممالک رئیس جمهور است. رضاشاه که از بالاگرفتن این شایعات به شدت نگران بود؛ سردار اسعد را مأمور اصفهان کرد و وی غائله را خواباند (هدایت، ۱۳۸۵، ص ۳۸۳) و اعتراضات شکل دیگری به خود گرفت. در سال ۱۳۰۸ش شورش بختیاری‌ها به سرکردگی علیمردانخان چهارلنگ که همزمان با شورش فارس و شورش سیستان و بلوچستان و دیگر نواحی به وقوع پیوسته بود؛ بیشتر برای حکومت نگران کننده بود. «به نظر می‌رسد نیروهای بختیاری، مثل سال‌های مشروطیت، خود را برای فتح تهران، آماده می‌ساختند. مردم هم از ترس، کلاه‌های پهلوی را از سر برداشته و دستارهای قدیمی را بر سر نهادند.» (نقیب‌زاده، ۱۳۷۹، ص ۱۶۹). حرکات آنها از منطقه فریدن آغاز گشت و در گلپایگان و شهرکرد بالا گرفت و در منطقه سفیددشت درهم شکست.

در دوره پهلوی دوم، دو مسیر به شهرکرد منتهی می‌شد یکی اصفهان-شهرضا-بروجن-شهرکرد به درازای ۲۰۷ کیلومتر و دیگری اصفهان- فولادشهر-شهرکرد به درازای ۱۰۴ کیلومتر. در سال ۱۳۲۲ش گزارشی در مورد حمله اشراز به قسمتی از جاده اصفهان-بروجن وجود دارد که نشان‌دهنده ناامنی این جاده در این برهه زمانی بوده است (ساکما، ۲۹۱/۶۸۳).

## راه آهن

پیشینه احداث و بهره‌برداری موفق از نخستین راه آهن، ملقب به ماشین دودی، در ایران به سال ۱۲۹۹ق/۱۸۸۲م بازمی‌گردد که خط ریلی بین تهران و امامزاده شاه عبدالعظیم کشیده شد. پس از آن، خطوط دیگری در خط سیرهای بوشهر به برازجان، بندر انزلی به رشت و تبریز به جلفا احداث شد ولی ناتمام ماند و یا به دلیل کمبود بودجه مصالح آن جمع شد و برای



خطوط تلگراف و یا مصارف دیگر استفاده گردید. ایجاد یک راه آهن سراسری از شمال به جنوب به منزله یکی از پایه‌های آبادانی کشور، یک آرزوی بزرگ و ملی محسوب می‌شد و طول آن ۱۱۰۰ تا ۱۳۰۰ کیلومتر برآورد شده بود (سمیعی، تیرماه ۱۳۱۵، ش ۱، ص ۱۳). سرانجام در ۲۳ مهرماه ۱۳۰۶ ش ۱۶۷ اکتبر ۱۹۲۷ م کلنگ آن توسط رضاشاه در محل ایستگاه تهران زده شد و در سراسر کشور به مناسبت آن جشن ملی برگزار گردید (ساکما، ۲۹۱/۲۸۳۵؛ نامه راه، بهمن‌ماه ۱۳۱۹، سال اول، ش ۹، ص ۷ و ۸) و در ۳۰ بهمن‌ماه ۱۳۱۵ ش ۱۹ فوریه ۱۹۳۷ م، پس از ده سال که از تاریخ شروع ساختمان راه آهن می‌گذشت، نخستین لکوموتیو و قطار از راه شمال پس از عبور از دره‌ها، کوه‌ها و تونل‌ها به تهران وارد شد. این رشته خط شمالی در ۴ شهریور ۱۳۱۷ ش ۱۲۶ اگوست ۱۹۳۸ م در ایستگاه فوزیه با محکم کردن آخرین پیچ راه آهن سراسری توسط رضاشاه و ولیعهدش به راه آهن جنوب پیوست (نامه راه، بهمن‌ماه ۱۳۱۹، سال اول، ش ۹، ص ۷ و ۸). گفتنی است، هزینه ساخت این راه آهن از مالیات قندوچای تأمین شد (دولت‌آبادی، ۱۳۷۱، ج ۴، ص ۴۲۱).

برای نخستین بار در محدوده اصفهان، در سال ۱۳۱۷ ش ۱۹۳۸ م احداث ساختمان خط قم - یزد از قم شروع و پیش‌بینی شده بود که در سال ۱۳۲۱ ش ۱۹۴۲ م خاتمه یابد. گزارش مجله نامه راه که در آبان‌ماه ۱۳۲۰ ش منتشر شده است، نشان می‌دهد که این خط سیر به دوازده قطعه ساختمانی تقسیم می‌شده است و طول آن ۴۷۶ کیلومتر برآورد شده بود و در سال ۱۳۲۰ ش ساختمان آن ادامه داشته است (صفوی، آبان‌ماه ۱۳۲۰، ش ۸، ص ۲۹۶). با سقوط رضاشاه و هضم شدن ایران در بحران جنگ جهانی دوم، عملیات خط مزبور متوقف گردید. در دوره اول حکومت محمدرضاشاه از سال ۱۳۲۰ تا ۱۳۳۲ ش ۱۹۴۱ - ۱۹۵۳ م که دوره بحران‌های اقتصادی و سیاسی بود، تنها ۱۳۶ کیلومتر خط آهن جدید احداث گردید. اما در دوره دوم حکومت وی، به دلیل طرح برنامه‌های عمرانی و تأمین اعتبارات لازم از محل درآمد نفت و منابع خارجی، شبکه راه آهن سراسری توسعه یافت و تا سال ۱۳۴۵ ش بیش از ۱۰۷۴ کیلومتر بر طول خطوط آهن کشور افزوده شد (شمیم، ۱۳۴۵، ص ۱۲۸).

در تاریخ ۲۹ فروردین ۱۳۲۶ ش ۱۹ آوریل ۱۹۴۷ م، چون قسمتی از زیرسازی خط قم - یزد برای ریل‌گذاری آماده بود؛ راه آهن دولتی ایران با مصالح موجود اقدام به ریل‌گذاری از قم به کاشان نمود و در تاریخ ۲۶ اردیبهشت ۱۳۲۸ ش ۱۶ مه ۱۹۴۹ م عملیات ریل‌گذاری خاتمه یافت و از روز ۱۹ خرداد ۱۳۲۸ ش بهره‌برداری از آن شروع شد.

در سال ۱۳۴۵ ش ریل‌گذاری راه آهن اصفهان از کاشان به سوی اصفهان آغاز گردید و در ادامه در سال ۱۳۴۸ - ۱۳۵۰ ش ۱۹۶۹ - ۱۹۷۱ م خط راه آهن اصفهان - زرین شهر (کارخانه ذوب آهن) کشیده شد. از اسفند ۱۳۵۳ ش / مارس ۱۹۷۵ م، راه آهن اصفهان دایر شد و مورد



بهره‌برداری قرار گرفت و اجرایی‌کردن پروژه توسعه ایستگاه‌های این خطوط ریلی در دستور کار قرار گرفت (ساکما، ۲۹۳/۷۷۲۹۷). خطوط ریلی آن عبارت است از:

۱. اصفهان-کاشان

۲. اصفهان-یزد

۳. اصفهان-زرین‌شهر

درازای خط اصفهان تا کاشان ۴۷۱ کیلومتر و درازای خط اصفهان-یزد ۲۸۵ کیلومتر و درازای خط اصفهان-زرین‌شهر ۷۴ کیلومتر است، که مجموع درازای خط آهن ۸۳۰ کیلومتر بوده است. (افشار سیستمی، ۱۳۷۸، صص ۵۰۶-۵۰۷). تقاضای تأمین اعتبار از سازمان برنامه جهت تکمیل ساختمان راه‌آهن شیراز-اصفهان، در محتوای پرونده سندی به سال ۱۳۳۵ش (ساکما، ۳۵۰/۵۵۷۰)، نشان می‌دهد که این خط ریلی که در سال ۱۳۹۰ش احداث شد؛ در سال ۱۳۳۵ش در دستور کار احداث و بهره‌برداری قرار داشته است.

## راه هوایی

در سال ۱۳۲۵ش/۱۹۴۶م سازمان هواپیمایی کشوری تأسیس شد و از آن پس خطوط هوایی کشور توسعه یافت (شمیم، ۱۳۴۵، ص ۱۲۹). اما نخستین خطوط هوایی اصفهان در بیست و دوم اسفندماه ۱۳۱۵ش/سیزدهم مارس ۱۹۳۷م، در میدان طیاره-واقع در جنوب تخت فولاد افتتاح گردید. این میدان پس از تسطیح مسیر توسط شهرداری (روزنامه/خگر، سال هشتم، ش ۱۱۴۲، ۷ خرداد ۱۳۱۵) در مرداد ۱۳۱۵ش به نیروی هوایی تحویل داده شد (روزنامه/خگر، سال هشتم، ش ۱۱۶۵، ۲۶ مرداد ۱۳۱۵). افتتاح میدان هواپیمایی اصفهان و نمایش هواپیماها، در مقاله‌ای در روزنامه/خگر بازنمایی شده است که آوردن قسمتی از مقاله در اینجا، خالی از لطف نیست. «... همان روز سه هواپیما از مرکز [تهران] حرکت و ساعت دو بعد از ظهر به اصفهان رسیده، در افتتاح میدان شرکت کردند و ساعتی بعد بر بالای شهر پرواز نموده، نمایشات جالب توجهی به قریب یک ساعت انجام دادند. نمایشات مزبور به قدری جالب نظر و حیرت‌افزا بود که تمامی مردم شهر را از کار و حرکت باز داشته و به تماشای آن‌ها پرداخته بودند» (روزنامه/خگر، سال نهم، ش ۱۲۲۴، ۲۴ اسفند ۱۳۱۵). این میدان تا سال‌ها فرودگاه اصفهان بود و اکنون در اختیار هوانیروز قرار دارد. این فرودگاه در طول جنگ جهانی دوم توسط نیروهای انگلیسی مورد استفاده قرار گرفت. درازای باند تنها ۲ کیلومتر بود که در سال ۱۳۳۴ش/۱۹۵۶م آن را به ۳/۵ کیلومتر رسانیدند و ساختمان کوچکی در بخش شمالی آن ساختند (افشار سیستمی، ۱۳۷۸، ص ۵۰۷). در طول سال‌های ۱۳۵۱-۱۳۵۵ش، جاده فرودگاه جدید اصفهان و اتوبان

اصفهان به شاهین شهر احداث و تسطیح شد (ساکما، ۲۹۳/۷۷۷۵۳).

### تأثیر راه و محورهای ارتباطی استان اصفهان بر توسعه گردشگری داخلی و خارجی

توسعه گردشگری در کشورها، افزون بر نمایاندن سطح توان تعادل سیاسی و اقتصادی در عرصه بین‌الملل به تحکیم روابط اجتماعی - فرهنگی بین گردشگران و مردم کشور مقصد می‌انجامد. همچنین با راهبرد مدیریت گردشگری و توسعه تسهیلات و احداث و بهبود زیرساخت‌های منطقه و محافظت از میراث باستانی و تاریخی و معرفی منطقه به عنوان یک مقصد گردشگری و تجاری منجر به شناسایی توانمندی‌های بالقوه منطقه برای سرمایه‌گذاری و فعالیت‌های تجاری می‌شود. اصفهان، در بین دیگر شهرهای ایران به دلیل داشتن جاذبه‌های فراوان گردشگری اعم از طبیعی و تاریخی مورد توجه حکومت پهلوی بود و تأسیسات و تسهیلات زیربنایی بسیاری به ویژه ساخت راه‌های شوسه و محورهای ارتباطی در این دوره در اصفهان صورت گرفت.

از ابتدای دوره پهلوی، ساخت و تسطیح راه و محورهای ارتباطی اصفهان نه به منظور توسعه گردشگری، بلکه به لحاظ اقتصادی - تجاری و امنیتی مورد توجه بود؛ ولی با تثبیت قدرت حکومت مرکزی، راه‌های اصفهان به عنوان یکی از بااهمیت‌ترین راه‌های جهانگردی مورد توجه کانون جهانگردی ایران قرار گرفت و طرح‌های بسیاری برای بهبود وضع خیابان‌ها، راه‌های درون‌استانی و برون‌استانی با تمرکز بر توسعه گردشگری به مرحله اجرا درآمد. یکی از جامع‌ترین این طرح‌ها، طرح کوکس بود که در سال ۱۳۳۷ ش/ ۱۹۵۸ م در چهارچوب سیاست‌های توسعه صنعت توریسم با چشم‌اندازی ۲۵ ساله ارائه شد. این طرح نظام‌یابی مجدد شبکه معابر شهری، انتقال فرودگاه به مکانی در ۲۰ کیلومتری شمال شهر، ایجاد ایستگاه راه‌آهن در حاشیه جنوبی و ایجاد ترمینال اتوبوس در نزدیکی میدان نقش جهان را مطرح ساخت. همچنین پیشنهاد کرد که برخی از ساختمان‌های غیر جذاب بین چهلستون و میدان نقش جهان برداشته شود تا این مناظر بدون مانع دیده شود. در این طرح اعلام شده که آثار برجسته هنر و معماری اسلامی که در قلب اصفهان جای گرفته است، این امکان را برای شهر به وجود می‌آورد که آن را به یکی از مراکز اصلی فرهنگی و گردشگری در سرتاسر خاورمیانه تبدیل کند (زیرک‌باش، ۱۳۷۷، صص ۵۶-۶۱).

یکی دیگر از طرح‌ها، طرح جامع ارگانیک بود که قرارداد تهیه این طرح در سال ۱۳۴۵ ش/ ۱۹۶۶ م بین سازمان برنامه کشور و مهندسين مشاور ارگانیک به سرپرستی اوژن بودوئن به امضاء رسید و مطالعات آن در سال ۱۳۴۹ ش خاتمه یافت و در سال ۱۳۵۰ ش نیز به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری کشور رسید. این طرح یک دوره ۲۵ ساله تا



سال ۱۳۷۰ پیش بینی کرده و گسترش محور راه‌های اصفهان را به صورت خطی در نظر گرفته بود که به دلیل مخالفت با بخش‌هایی از این طرح، به جای آن طرح «ارگانیک، طرح و پژوهش» در سال ۱۳۵۴ ش ارائه گردید که تاحدی اجرایی شد (زیرک‌باش، ۱۳۸۸، صص ۸۶ و ۸۷). همچنین در گزارش برنامه عمرانی چهارم طرح جامع ایران و یونسکو در سال ۱۳۴۸ ش/۱۹۶۹ م به طور مشخص به سازمان جلب سیاحان توصیه شد که راه‌های جهانگردی از اصفهان به اطراف مورد بررسی قرارگیرد و جهت اقدام به وزارت راه پیشنهاد گردد (سنادی از صنعت جهانگردی در ایران، ۱۳۸۰، ج ۲، ص ۸۶۶)؛ بنابراین در راستای توسعه صنعت گردشگری کشور در این دوره، ساخت و تسطیح راه‌ها و محورهای ارتباطی اصفهان از اهمیت شایانی برخوردار بوده و اقدامات بسیاری در این خصوص صورت گرفته است.

در این دوره، اجرای طرح‌های عمرانی، ساخت تأسیساتی چون هتل‌ها و مهمانخانه‌ها و فراهم آوردن امکانات رفاهی و آسایشی کارآمد در کنار بهبود وضعیت راه‌ها منجر به توسعه صنعت گردشگری اصفهان شد. گردشگر داخلی و گردشگر خارجی با صرف وقت و هزینه کمتری توانست از جاذبه‌های طبیعی و تاریخی اصفهان که شهره آفاق بود، دیدن کند و اوقات فراغت خود را بگذراند و از آنجا که گردشگری فعالیتی است که مستلزم استفاده از خدمات و کالاهای متنوع داخلی است؛ بنابراین مصارف گردشگران به صورت درآمد عوامل تولید واحدهای تولیدی مختلفی درآمد که کالاها و خدمات آنها مورد نیاز گردشگران بود. در نتیجه موجب افزایش درآمد قشرهای مختلف، کاهش بیکاری، رونق اقتصادی و بهبود زندگی مردم و افزایش رفاه اجتماعی مردم اصفهان در فصول گردشگری شد.

گفتنی است، تنها آمار موجود مربوط به شهر اصفهان در سال ۱۳۴۶ ش بیانگر آن است که در این سال تعداد ۱۱۵۰۹۱ نفر در هتل‌های اصفهان پذیرایی شده‌اند که از این عده ۷۰۲۳۵ نفر (۶۱ درصد) مسافران ایرانی و ۴۴۸۵۶ نفر (۳۸۹ درصد) گردشگران خارجی بودند. آمار تفکیکی جهانگردان وارد شده به ایران در طول سال‌های ۱۳۴۳-۱۳۵۰ ش نشانگر آن است که بازار گردشگری ایران و بالطبع اصفهان، در این زمان به طور متوسط شامل آمریکا ۱۲/۷۱ درصد، اروپا ۲۱ درصد، خاورمیانه ۲۵/۲۲ درصد، جنوب آسیا ۲۴/۲۸ درصد، شرق آسیا و اقیانوس آرام ۱/۴۱ درصد و سایر کشورها ۱۵/۳۳ درصد می‌باشد (زیرک‌باش، ۱۳۸۸، صص ۱۰۷-۱۰۹).

## نتیجه

در آستانه قرن بیستم، گردشگری به عنوان پدیده‌ای نوین و صنعتی پاک با ابعاد اجتماعی، سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و زیست‌محیطی در جهان مطرح شد. در ایران نیز در راستای سیاست کلی دولت پهلوی که بر پایه سه بنیاد نظری دولت‌سازی، ملت‌سازی و مدرن‌سازی



استوار بود، ماهیت گردشگری و جذب جهانگرد جایگاه ویژه‌ای در سیاستگذاری دولت یافت و موضوع ایجاد سازمانی برای تمرکز امور جهانگردی و شناساندن مفاخر ایران و تمدن کهن این سرزمین باستانی به گردشگران در زمان رضاشاه مطرح گردید و تلاش‌هایی در راستای ایجاد تسهیلات گردشگری صورت گرفت. حتی ایران نیز همانند بسیاری از کشورهای اروپایی، به «قرارداد بین‌المللی اتومبیل‌رانی» پیوست که باعث سهولت سیر و سفر جهانگردان می‌شد. برای نخستین بار در سال ۱۳۱۴ ش/۱۹۳۵ م اداره‌ای در وزارت کشور به نام اداره امور جهانگردی تأسیس شد و تا پایان حکومت پهلوی تحولاتی در آن صورت گرفت و سرانجام در سال ۱۳۵۳ ش/۱۹۷۴ م این اداره، توسط چهار شرکت سهامی به اسامی شرکت سهامی تاسیسات جهانگردی ایران، شرکت سهامی گشتهای ایران، شرکت سهامی مرکز خانه‌های ایران و شرکت سهامی سازمان مراکز جهانگردی برای ورزش‌های زمستانی، تحت نظارت وزارت اطلاعات و جهانگردی اداره می‌شد.

اصفهان، همواره به لحاظ آثار و ابنیه تاریخی دارای شهرت جهانی بوده است و به عنوان یکی از قطب‌های جهانگردی و ایرانگردی کشور به شمار می‌رود. از ابتدای دوره پهلوی، ساخت و تسطیح راه و محورهای ارتباطی اصفهان نه به منظور توسعه گردشگری، بلکه به لحاظ اقتصادی- تجاری و امنیتی مورد توجه قرار گرفت؛ ولی با تثبیت قدرت حکومت مرکزی، راه‌های اصفهان به عنوان یکی از بااهمیت‌ترین راه‌های جهانگردی مورد توجه کانون جهانگردی ایران قرار گرفت و طرح‌های بسیاری برای بهبود وضع خیابان‌ها، راه‌های درون‌استانی و برون‌استانی، راه‌آهن و راه هوایی با تمرکز بر توسعه گردشگری به مرحله اجرا درآمد که می‌توان به طرح کوکس و ارگانیک اشاره کرد. اجرای این طرح‌های عمرانی در کنار بهبود وضعیت راه‌ها منجر به توسعه صنعت گردشگری داخلی و خارجی شد؛ زیرا گردشگر با صرف وقت و هزینه کمتری می‌توانست از جاذبه‌های طبیعی و تاریخی استان اصفهان دیدن کند و به سیر و سیاحت بپردازد.

### منبع

#### اسناد

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما)، شماره ۲۹۱/۳۱۷۴/۱۰۳۸، ۳۹۵/۱۰۵، ۲۹۱/۱۰۵، ۲۹۱/۱۲۲۱، ۲۹۱/۱۳۶۸، ۲۹۱/۱۴۳۲۰، ۲۹۳/۱۴۳۲۰، ۲۹۱/۱۵۰۴، ۲۹۶/۱۸۹۷۶، ۲۹۱/۲۲۴۷، ۲۹۱/۲۶۲۳/۲۶۲۳، ۲۹۱/۲۸۳۵/۲۹۱، ۲۹۱/۲۹۸، ۲۹۱/۳۱۱۷، ۲۹۱/۳۳۸۵، ۲۹۱/۳۳۷۹، ۲۹۳/۳۵۱۱، ۲۳۰/۳۵۲۱، ۳۵۰/۵۵۷۰، ۲۹۱/۶۸۳، ۲۹۰/۷۴۶، ۲۹۳/۷۷۲۹۷، ۲۹۳/۷۷۵۳، ۳۵۰-۷۸۱۷، ۲۹۳/۸۰۷۳۱، ۲۹۳/۸۱۳۹۹، ۲۹۳/۸۱۸۹۸، ۲۴۰/۵۳۸۲.





سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران شعبه فارس (ساکمافا)، شماره ۹۸/۲۹۳/۱۴۵۰۴

## کتاب‌ها

- اسکرین، سرکلارمونت (۱۳۶۳). *جنگ جهانی در ایران*. (غلامحسین صالحیار مترجم). تهران: سلسله اسنادی از صنعت جهانگردی در ایران (۱۳۵۷-۱۳۰۱ ه‍.ش) (ج ۲ و ۳). تهیه و تنظیم: معاونت خدمات مدیریت و اطلاع رسانی دفتر رئیس جمهور. (کوششگر ایرج محمدی). تهران: سازمان چاپ و انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- افشار سیستانی، ایرج (۱۳۷۸). *شناخت استان اصفهان*. تهران: هیرمند.
- الوانی، سیدمهدی و دهدشتی، زهره (۱۳۷۳). *اصول و مبانی جهانگردی*. تهران: انتشارات بنیاد مستضعفان و جانبازان انقلاب اسلامی.
- برنز، پیترم (۱۳۸۵). *درآمدی بر مردم شناسی گردشگری*. (هاجر هوشمندی مترجم). تهران: سازمان میراث فرهنگی و گردشگری.
- بودون، اوژن و دیگر مهندسیین مشاور ارگانیک تهران (۱۳۴۹). *طرح جامع شهر و منطقه اصفهان*. تهران: سازمان برنامه.
- پوریختیار، غفار (۱۳۸۷). *جامعه بختیاری و تحولات ایران*. مسجد سلیمان: دانشگاه آزاد واحد مسجد سلیمان. پولاک، یاکوب (۱۳۳۸). *سفرنامه پولاک* (کیکاوس جهاننداری مترجم). تهران: خوارزمی.
- جناب، میرسیدعلی (۱۳۹۳). *احصائیه خانه‌ها و محلات اصفهان*. (رضوان پورعصار، کوششگر). اصفهان: مرکز اصفهان‌شناسی و خانه ملی.
- دولت آبادی، یحیی (۱۳۷۱). *حیات یحیی* (جلد ۴) (چ ۵). تهران: عطار.
- رجائی، عبدالمهدی (۱۳۹۳). *برگ‌هایی از تاریخ اجتماعی اصفهان معاصر*. اصفهان: جهاد دانشگاهی.
- زیرک‌باش، دیبا (۱۳۸۸). *اصفهان و بازار گردشگری*. اصفهان: سازمان فرهنگی تفریحی شهرداری اصفهان.
- سردارظفر، خسرو (۱۳۶۲). *یادداشت‌ها و خاطرات سردار ظفر بختیاری*. تهران: فرهنگسرا.
- شمیم، علی اصغر (۱۳۴۵). *ایران در دوره سلطنت اعلیحضرت محمد رضاشاه پهلوی* (چ ۲). تهران: ابن سینا.
- فیض‌بخش، هوشنگ (۲۵۳۵). *صنعت جهانگردی در ایران و جهان*. بی‌جا: مدرسه عالی خدمات جهانگردی و اطلاعات.
- کازاما، آکی یو (۱۳۸۰). *سفرنامه کازاما*. (هاشم رجب‌زاده، مترجم). تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- کاظمی، مهدی (۱۳۸۶). *مدیریت گردشگری* (چ ۲). تهران: سمت.
- کرزن، جورج ناتانیل (۱۳۸۰). *ایران و قضیه ایران* (ج ۱ و ۲) (چ ۵). (غلام‌علی مازندرانی، مترجم). تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- کلباسی، علی (۱۳۵۳). *اقتصاد شهر اصفهان*. تهران: بی‌نا.
- گارثویت، جین رالف (۱۳۷۳). *تاریخ سیاسی اجتماعی بختیاری*. (مهراب امیری، مترجم). تهران: سهند.
- گرانوسکی، ا. آ. و دیگران (۱۳۵۹). *تاریخ ایران از زمان باستان تا امروز*. (کیخسرو کشاورزی، مترجم).



تهران: پویش.

نقیب‌زاده، احمد (۱۳۷۹). *درآمدی بر جامعه‌شناسی سیاسی*. تهران: سمت.  
هدایت (مخبر السلطنه)، مهدیقلی (۱۳۸۵). *خاطرات و خطرات* (چ ۶). تهران: زوآر.

## نشریات

روزنامه *اخبگر* (دوره سوم). محل نشر: اصفهان، صاحب امتیاز فتح‌الله وزیرزاده، سردبیر امیرقلی امینی.  
روزنامه *فرهنگ اصفهان* (۱۳۰۸-۱۲۹۶ ه.ق). مدیر میرزا تقی خان حکیم باشی، محل نشر: اصفهان.

## لوح فشرده

۱۲ عنوان از مجلات اقتصادی ایران و گزارش گمرکات از سال ۱۳۰۰ تا ۱۳۲۰ خورشیدی (۱۳۹۰):  
ناظر علمی علی ططری، تهران: مرکز امور فرهنگی و نشر اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران و  
کتابخانه، موزه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی.

بهنیا (اردیبهشت‌ماه ۱۳۲۰). «راه‌سازی و روسازی آن». *نامه راه*، ۲(۲)، تهران: وزارت راه، ۴۷ - ۴۹.

— (آذر و دی‌ماه ۱۳۱۹). «روسازی جاده». *نامه راه*، سال اول، ش ۷ و ۸. تهران: وزارت راه، ۱۳ و ۱۴.

پیغمبرزاده (شهریور ۱۳۱۹). «اهمیت راه». *نامه راه*، سال اول، ش ۴. تهران: وزارت راه، ۳۵ تا ۳۶.

داودی، حسین (خردادماه ۱۳۲۰). «راه‌های ایران». *نامه راه*، سال دوم، ش ۳. تهران: وزارت راه، ۱۰۰ تا ۱۰۳.  
رافعت، عباس (بهمن‌ماه ۱۳۱۹). «راه‌های شوسه: پیشرفت‌های کشور در بیست سال گذشته». *نامه راه*، سال اول،  
ش ۹. تهران: وزارت راه، ۲۵ تا ۲۸.

سمیعی، مسیح (تیرماه ۱۳۱۵). «ترقی فوق‌العاده کشور شاهنشاهی در ده سال اخیر». *مجله اطاق تجارت ایران*  
و *آلمان*. سال اول، ش ۱، برلین: اطاق تجارت ایران و آلمان، ۱۲ تا ۱۷.

صفوی، حسن (آذرماه ۱۳۲۰). «اهمیت راه و وسائط نقلیه در اقتصاد کشور». *نامه راه*، سال دوم، ش ۹. تهران:  
وزارت راه، ۳۳۵ تا ۳۴۰.

————— (آبان‌ماه ۱۳۲۰). «اهمیت راه و وسائط نقلیه در اقتصاد کشور». *نامه راه*، سال دوم، ش ۸. تهران:  
وزارت راه، ۲۹۳ تا ۲۹۷.

*نامه راه* (خردادماه ۱۳۲۰). شماره ۱۳. تهران: وزارت راه، ۴۸.

*نامه راه* (بهمن‌ماه ۱۳۱۹). «سی‌ام بهمن‌ماه». سال اول، ش ۹. تهران: وزارت راه، ۷ و ۸.

*نامه راه* (مهر و آبان ۱۳۱۹). بخشنامه. سال اول، ش ۵ و ۶. تهران: وزارت راه، ۳۵.

هدایت، خسرو (مهر و آبان ۱۳۱۹). «راه شوسه». *نامه راه*، سال اول، ش ۵ و ۶. تهران: وزارت راه، ۹ تا ۱۲.

## پایان‌نامه

زیرک‌باش، دیبا (۱۳۷۷). *بررسی جغرافیایی نقش توریسم فرهنگی در طرح جامع اصفهان*. پایان‌نامه کارشناسی  
ارشد، دانشگاه اصفهان، دانشکده ادبیات و علوم انسانی.

