

فصل نامه پژوهش‌های تاریخی (علمی - پژوهشی)
دانشکده ادبیات و علوم انسانی - دانشگاه اصفهان
سال پنجاه و دوم، دوره جدید، سال هشتم
شماره یک (پیاپی ۲۹)، بهار ۱۳۹۵، صص ۵۶-۳۵
تاریخ وصول: ۱۳۹۳/۱۱/۲۹، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۰۹/۰۸

بررسی راه‌های مواصلاتی شیراز به اصفهان (از سده‌های نخستین اسلامی تا تشکیل حکومت صفوی ۲۳۲ تا ۹۰۷ ق/ ۸۴۶ تا ۱۵۰۱ م)

صالح پرگاری* - محمدعلی جودکی**

چکیده

جستار حاضر می‌کوشد راه‌های مواصلاتی شیراز به اصفهان را از سده‌های نخستین اسلامی تا تشکیل حکومت صفوی بررسی کند. این نوشتار در پی پاسخ‌گویی به این پرسش است که راه‌های شیراز به اصفهان، در این بازه زمانی، از چه مسیرهایی عبور می‌کرده و کارکرد و کارآمدی این جاده‌ها متاثر از چه عواملی بوده است؟ ارزیابی ما از موضوع، در یک بستر جغرافیای تاریخی، نشان می‌دهد که از سده‌های نخستین اسلامی، این دو شهر به واسطه سه جاده با یکدیگر پیوند می‌یافتند: راه غربی یعنی جاده سمیرم؛ راه شرقی یعنی جاده استخر؛ راه میانه یعنی جاده مابین و رون. با وجود رونق و برتری جاده شرقی در سده‌های میانه، خط سیر این سه راه بیانگر نوعی تداوم تا تشکیل حکومت صفوی است. عوامل بسیاری در میزان کارایی و آمد و شد در این راه‌ها موثر بوده است که می‌توان آن‌ها را در دو سطح کلان و محلی بررسی کرد: در سطح کلان تمرکزگرایی سیاسی، وجود امنیت، سیاست‌های اقتصادی، تغییر پایتخت‌ها و... و در سطح محلی اقدامات اصلاحی و عمرانی حکومت‌های محلی، تلاش گروه‌های قومی و مذهبی برای کسب امتیاز سیاسی و....

واژه‌های کلیدی: شیراز، اصفهان، راه غربی، راه شرقی، راه میانه.

* دانشیار گروه تاریخ دانشگاه خوارزمی تهران pargarisaleh@khu.ac.ir

** دانشجوی دکتری تاریخ ایران بعد از اسلام دانشگاه خوارزمی تهران (نویسنده مسؤول) mohamadjodaki@khu.ac.ir

مقدمه

از راه‌های ارتباطی، همواره به عنوان یکی از محوری‌ترین کلیدهای توسعه یاد می‌شود. راه‌های ارتباطی نقش مهمی در مناسبات اقتصادی، اجتماعی و حیات فرهنگی جوامع انسانی دارند. کارکرد جاده‌های مواصلاتی، در حیات جوامع انسانی تنها به آمد و شد محدود نبوده، بلکه پاره‌ای از تحولات اقتصادی تجاری، تحرکات نظامی سیاسی، دگرگونی‌های اجتماعی و انتقال دستاوردهای فکری فرهنگی متأثر از راه‌های ارتباطی بوده است. تا پیش از دوره معاصر، ارتباط میان سرزمین‌های مختلف و نواحی داخلی یک کشور، تنها به واسطه راه‌های زمینی یا دریایی میسر بوده است؛ بنابراین توجه به جاده‌ها و طرق ارتباطی و تامین امنیت آن‌ها، یکی از مسائل مهم و در کانون توجه تصمیم‌گیرندگان حکومت‌ها، در دوره‌های مختلف بوده است. در این میان، پاره‌ای از ویژگی‌های طبیعی ایران، نظیر کمبود رودهای درخور کشتی‌رانی و وجود کوه‌ها و سایر ناهمواری‌ها، بایستگی توجهی این چنین به راه‌های زمینی را افزایش داده است. بررسی روند تاریخ تحولات اقتصادی و اجتماعی مناطق مختلف، نیازمند آگاهی از چگونگی مناسبات جمعیت‌ها و گروه‌های انسانی و عوامل مؤثر بر این روابط است. کندوکاو در خط سیر جاده‌های مواصلاتی، به عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل تسهیل‌کننده این مناسبات، در یک حوزه جغرافیایی و ارزیابی دگرگونی این راه‌ها در محدوده زمانی خاص، راهگشای تبیین تاثیر متقابل راه‌ها و وضع سیاسی و اجتماعی و اقتصادی در سطح محلی و کلان است.

راه شیراز به اصفهان یکی از مسیرهای پراهمیت درون مرزی و داخلی بوده و سهمی مهمی در مناسبات اجتماعی و اقتصادی ایرانیان داشته و از جایگاه ویژه‌ای برخوردار بوده است. اهمیت این راه از این نظر بوده که دو کانون مهم سیاسی و تجاری ایران زمین، یعنی شیراز در جنوب

و نزدیک سواحل خلیج فارس را به اصفهان در مرکز کشور پیوند می‌داده است. شیرازی که همجوار با استخر، تختگاه کهن پارسیان، بوده به اصفهانی که پایتخت جدیدتر چند سلسله در دوره اسلامی بوده است.

این جستار بر آن است که با بازشناسی مسیر گذر و عوامل مؤثر بر تحولات راه‌های شیراز به اصفهان از سده‌های نخستین اسلامی تا تشکیل حکومت صفوی، بخشی از تاریخ تحولات سیاسی و اقتصادی و به ویژه حیات اجتماعی ساکنان این مسیر را روشن کند. پژوهش حاضر در پی پاسخ‌گویی به این پرسش‌هاست:

۱. راه‌های مواصلاتی شیراز به اصفهان، از سده‌های نخستین اسلامی تا تشکیل حکومت صفوی، از چه مسیری عبور می‌کرده و چه عوامل طبیعی و غیرطبیعی در گزینش مسیر گذر این جاده‌ها مؤثر بوده است؟

۲. عوامل مؤثر بر میزان کارکرد و کارایی این جاده‌ها

را در این دوران، چگونه می‌توان ارزیابی کرد؟ در این راستا، فرضیه ما بر این استوار است که مسیر گذر این جاده‌ها، با وجود پاره‌ای دگرگونی‌ها در ایستگاه‌های آن‌ها، تا دوره صفوی نوعی تداوم داشته است. ضمن آنکه میزان کارکرد این جاده‌ها با تحولات سیاسی و سیاست‌گذاری‌های اقتصادی و... این دوران پیوندی تنگاتنگ داشته است. تاکنون تحقیقی مستقل درباره راه‌های شیراز به اصفهان صورت نگرفته است. سیر و پژوهش میدانی خود که با هدف بازشناسی راه‌های باستانی اصفهان انجام یافته، تنها به شکلی مختصر، به مسیر یزدخواست به شیراز پرداخته است (سیرو، بی‌تا: ۴۸). این اثر برای شناخت معماری کاروانسراهای این

مسیر ارزشمند است. پژوهش‌هایی نیز که با هدف بررسی جغرافیای تاریخی ایران صورت گرفته در شرح فارس و اصفهان، به شکلی موجز، اطلاعاتی درباره مسیر کلی بین این دو مرکز ارائه کرده‌اند (بارتولد، ۱۳۷۶: ۱۸۶؛ لسترنج، ۱۳۷۳: ۳۱۹-۳۲۰). شوارتس در پژوهشی درباره فارس،

در نزدیک به چهار صفحه، خطوط کلی راه‌های مواصلاتی شیراز به اصفهان را ترسیم کرده است (شوارتس، ۱۳۷۲: ۲۳۰ تا ۲۳۴). بررسی راه‌های شیراز به اصفهان، موضوع اصلی هیچ یک از منابع یاد شده نبوده و تاکید این پژوهش‌ها بر ترسیم مسیر کلی راه‌های این دو ایالت، در سده‌های نخستین اسلامی و مبتنی بر آثار جغرافیدانان مسلمان بوده است؛ همچنین این پژوهش‌ها از منابع محلی مرتبط با موضوع، کمتر بهره گرفته‌اند. مقاله حاضر می‌کوشد ضمن بهره‌گیری از دستاورد پژوهش‌های یاد شده، به گونه‌ای تخصصی‌تر، به موضوع بپردازد. با توجه به ماهیت پژوهش، روش تحقیق توصیفی تحلیلی است؛ یعنی می‌کوشیم با گردآوری اطلاعات و داده‌ها از منابع و متون به شیوه فیش‌نگاری و تجزیه و تحلیل این داده‌ها، رابطه علت و معلولی میان مستندهای موجود با روند دگرگونی این راه‌ها را بررسی کنیم. رهیافتی مبتنی بر جغرافیای تاریخی، می‌تواند برای بررسی سیر تحولات این راه‌ها و مقایسه و مقارنه این دگرگونی‌ها، در دوره‌های مختلف مد نظر پژوهش راهگشا باشد. بهره‌مندی از منابع جغرافیایی و تاریخ‌های محلی، می‌تواند بخشی از کاستی داده‌های منابع رسمی، یعنی تواریخ سیاسی را در این حوزه جبران کند. ضمن آنکه تلاش نگارندگان، در ریشه‌یابی اسامی پاره‌ای از منزلگاه‌ها در مسیر گذر این راه‌ها، آگاهی سودمندی برای مکان‌یابی و نیز ارزیابی تحولات این جاده‌ها به دست می‌دهد. هدف این پژوهش پاسخ‌گویی به سوال اصلی و ارائه نتایج دفاع‌کردنی، بر اساس مفروضات پژوهش است تا بدین واسطه، ضمن بازشناسی مسیر گذر راه‌های شیراز به اصفهان، عوامل موثر بر میزان کارکرد این جاده‌ها را تبیین کند.

پیشینه راه و راهداری در ایران

پیش از ورود اسلام به ایران، مناسبات ساکنان ایران زمین به واسطه وجود شاهراه‌هایی برقرار می‌شد که به

طور عمده، مراکز مهم سیاسی، نظیر پایتخت را به دیگر مراکز پراهمیت سیاسی یا تجاری متصل می‌کرد. در دوران باستان، این مسیرهای ارتباطی کمتر دستخوش تغییر شدند و دگرگونی عمده‌ای در مسیر گذر این جاده‌ها به وجود نیامد. چنان‌که راه باستانی که از شهرهای اکباتان (همدان) و کرمانشاه عبور می‌کرد و به بابل می‌رسید، این جاده در دوره شاهنشاهی هخامنشی، با توسعه فتوحات و گسترش قلمرو ایران، با تغییراتی اندک، راه شاهی نام گرفت که شوش را به سارد پیوند می‌داد. در دوره‌های بعد نیز، مسیر این شاهراه‌ها همچنان برقرار بود و موقعیت ارتباطی خود را حفظ کردند. در این میان، توجه به ساختمان راه‌ها، سنگ فرش جاده‌ها، اختراع و دستیابی به کفشکی (نعلی) از سده ۴ ق/ ۱۱ م برای چهارپایان، به کارگیری و راه‌اندازی چاپار و چاپارخانه‌ها، ایجاد و احداث ایستگاه‌های پستی و کاروانسراها برای استراحت مسافران و بُرج‌ها و قلعه‌ها به منظور تامین امنیت جاده‌ها از جمله تجربه‌ها و دستاوردهای ایرانیان در زمینه راهداری تا پیش از ورود اسلام به ایران بود (برای آگاهی از وضعیت راه‌های ارتباطی و تمهیدات مربوط به راهداری ایرانیان نک: هرودت، ۱۳۸۲: ۴۵/۵ تا ۴۶؛ گیرشمن، ۱۳۷۵: ۱۵۸، ۲۰۵ تا ۲۰۸؛ کریستن سن، ۱۳۷۹: ۱۹۱ و ۱۹۲؛ سایکس، ۱۳۸۰: ۳۴/۱؛ پیرنیا، ۱۳۷۵: ۱۵۱/۱ و ۱۴۸۹/۲؛ راوندی، ۱۳۸۲: ۱/۴۲۳ و ۴۲۴).

اما آنچه در این پژوهش درخور اعتنا بوده، وجود راه‌های درون مرزی است که ولایات داخلی ایران را به هم پیوند می‌داده است. یکی از راه‌های پنجگانه‌ای که به فارس ختم می‌شده، جاده‌ای بوده که تخت جمشید را به پری تکان (پاری تاکن/پارتاکنا) (partekena) پیوند می‌داده است (دیاکونف، ۱۳۷۱: ۸۹؛ پیرنیا، ۱۳۷۵: ۲/۱۴۳۰؛ پیرنیا، ۱۳۷۰: ۴۸). پری تکان را که هرودت نیز از آن یاد کرده است (هرودت، ۱۳۸۲: ۱۸۸)، با اصفهان و به طور مشخص، با فریدن حالیه مطابق می‌دانند

(دیاکونف، ۱۳۷۱: ۹۰ و ۹۱؛ پیرنیا، ۱۳۷۵: ۱۴۳۰/۲؛ پیرنیا، ۱۳۷۰: ۴۸). منابع خط سیر دقیق و ایستگاه‌های این جاده را از اصفهان به استخر، مشخص نکرده‌اند؛ ولی می‌توان دو عامل سیاسی و اقتصادی تجاری را در بنای این جاده مؤثر دانست. این جاده نه تنها امکان ارتباط میان استخر، یعنی تختگاه کهن پارسیان را با اصفهان که مرکز واسپوهران، به ویژه در اواخر حکومت ساسانی بوده، تسهیل می‌کرده است (البلاذری، ۱۹۸۸: ۳۷۱؛ طبری، ۱۳۸۷: ۹۰/۴؛ کریستین سن، ۱۳۷۹: ۶۵۷)؛ بلکه زمینه آمد و شد ساکنان این دو شهر و به ویژه، دسترسی تجار و کاروان‌های تجاری و ارتباط آنان با دیگر تجار نواحی مرکزی و شرقی و جنوبی ایران در برخی نقاط نظیر گور (جور یا فیروزآباد) و بندر سیراف و جزایر و سواحل خلیج فارس فراهم می‌کرده است (درباره کشف بقایای سنگ فرش این جاده‌ها نک: گیرشمن، ۱۳۷۵: ۱۵۸؛ اقتداری، ۱۳۵۶: ۱۰۶؛ و نیز درباره ختم راه‌ها به سیراف، به واسطه جایگاه ویژه این بندر در تجارت دریایی ایران در سده‌های نخستین اسلامی نک: السیرافی، ۱۹۹۹: ۶ و ۱۷ و ۶۴ و ۱۱۵؛ سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۶ و ۵۷ و ۱۵۷ و ۱۵۸؛ ابن الفقیه، ۱۴۱۶: ۶۴ و ۶۷ و ۴۱۲؛ ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۴۹/۱ و ۲۶۲/۲؛ قدامه، ۱۹۸۱: ۱۵۳، ۱۷۱؛ اصطخری، ۲۰۰۴: ۳۴ و ۱۳۷؛ ناشناس، ۱۴۲۳: ۵۹ و ۱۴۵؛ مقدسی، ۱۴۱۱: ۴۲۰؛ یاقوت حموی، ۱۹۹۵: ۲۹۴/۳).

بازشناسی مسیرهای ارتباطی شیراز اصفهان در دوره اسلامی (گذرگاه‌ها/منازل)

تا پیش از دوره اسلامی، شیراز از اعمال کوره اردشیرخوره به شمار می‌رفته و اهمیت آن تحت‌الشعاع شهر مهم استخر بوده است. پس از ورود اسلام، این شهر به واسطه ظرفیت‌های اقتصادی، موقعیت ارتباطی، نزدیکی به خلیج فارس و نیز پیوند یافتن با مرکز خلافت اسلامی بغداد از طریق خوزستان، به تدریج جایگزین مراکز

قدیمی ایالت فارس شده است (درباره روند شکل‌گیری و رونق شیراز پس از ورود اسلام نک: البلاذری، ۱۹۸۸: ۳۷۶؛ قدامه، ۱۹۸۱: ۳۸۸؛ ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۴۴ و ۴۵؛ ابن الفقیه، ۱۴۱۶: ۴۰۶؛ ابن حوقل النصیبی، ۱۹۳۸: ۲۶۴/۲ و ۲۷۹؛ اصطخری، ۲۰۰۴: ۱۲۴ و ۱۲۵؛ مقدسی، ۱۴۱۱: ۴۲۳؛ البکری، ۱۹۲۲: ۴۳۸ و ۴۹۶؛ ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۲۷۵ و ۳۱۸؛ ادیسی، ۱۴۰۹: ۴۰۵/۱؛ حموی بغدادی، ۱۹۹۵: ۱۸۴/۱؛ ابن فوطی، ۱۳۸۱: ۱۰۹؛ انصاری دمشقی، ۱۳۸۲: ۲۷۸؛ القلقشندی، ۱۴۰۷: ۳۴۶/۴؛ الحمیری، ۱۹۸۴: ۳۵۱).

در این دوره، اصفهان نیز به عنوان یکی از شهرهای عمده جبال و عراق عجم در دوران متاخترتر، بارانداز و انبار بزرگ شرق و دیگر نواحی ایران بوده و به مرکزی برای انشعاب راه‌های ایران تبدیل شده بود. این شهر به واسطه جاده‌هایی چند با نیشابور، خراسان، ری و مرکز خلافت اسلامی در بغداد پیوند می‌یافته است (در این زمینه نک: ابی یوسف، ۱۳۰۲: ۳۲؛ ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۲۰؛ ابن رسته، ۱۳۶۵: ۲۲۳؛ ابن الفقیه، ۱۴۱۶: ۴۰۵ و ۴۱۷؛ ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۳۵۷/۲ و ۳۵۸ و ۳۶۳ و ۴۰۳؛ اصطخری، ۲۰۰۴: ۱۹۵ و ۱۹۶ و ۲۲۹ و ۲۳۷؛ مقدسی، ۱۴۱۱: ۶۴ و ۳۸۸ و ۳۹۵ و ۴۹۳؛ ادیسی، ۱۴۰۹: ۶۷۷/۲؛ اشیپولر، ۱۳۷۳: ۲۲۳/۲ و ۲۲۴؛ پیرنیا، ۱۳۷۰: ۸۸). بنابراین، این دو مرکز شهری مهم نیازمند راه‌هایی، برای ارتباط با یکدیگر بوده‌اند. بر پایه منابع و متون جغرافیایی، از نخستین سده‌های اسلامی تا تشکیل حکومت صفوی، سه جاده شیراز را به اصفهان مرتبط می‌کرده است:

راه غربی (جاده سمیرم)

یکی از جاده‌های مواصلاتی شیراز به اصفهان که در منابع و متون تاریخی و جغرافیایی از آن یاد شده، مسیری بوده که از سمت چپ و جانب باختری شیراز، این شهر را به اصفهان پیوند می‌داده است. این راه از منزلگاه‌هایی چند می‌گذشته که با وجود تغییر اندک در

ایستگاه‌های آن، خط سیر جاده در مسیری مشخص تداوم و ادامه می‌یافته است.

الف. در سده‌های نخستین

مسالک و ممالک ابن خردادبه (م ۲۸۰ ق/ ۸۹۳ م) کهن‌ترین سندی است که از این راه ذکری به میان آورده است: «از فارس تا کام فیروزپنج فرسخ^۱ و تا کورد نیز پنج فرسخ و از آنجا تا تجاب چهار فرسخ، سپس تا سمارم پنج فرسخ و تا سیاه پنج فرسخ دیگر و از آنجا تا بورجان هفت فرسخ و از بورجان تا کبالی شش فرسخ، آنگاه تا خان ابرار و از آنجا به اصفهان راه ادامه می‌یابد» (ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۵۸). شرح مقدسی در اواخر قرن ۴ ق/ ۱۰ م، از این راه و از جانب اصفهان به سوی شیراز، با اندکی اختلاف در منزلگاه‌ها، با گزارش ابن خردادبه همخوانی دارد: «از سمیرم گرفته تا جعفر آباد یک مرحله، سپس تا زاب یک مرحله، سپس تا کورد و کلار یک مرحله، سپس تا مهرجان آواذ یک مرحله، سپس تا اش و بورد یک مرحله، سپس تا نسا دو برید، سپس تا شیراز یک مرحله است» (مقدسی، ۱۴۱۱: ۴۵۸).

ب. در دوره میانه

در دوره میانه، با وجود پاره‌ای دگرگونی در نام منزلگاه‌ها، خط سیر کلی این جاده با سده‌های نخستین، تداوم را نشان می‌دهد. شرح صاحب فارسنامه در قرن ششم هجری، درباره دوره سلجوقی، از این تداوم حکایت کرده است: «منزل اول شیراز تا جویم پنج فرسنگ، منزل دوم بیضا سه فرسنگ، منزل سوم طور چهار فرسنگ، منزل چهارم تیرمایجان کامفیروز پنج فرسنگ، منزل پنجم جرمق (jarmaq) چهار فرسنگ، منزل ششم کورد چهار فرسنگ، منزل هفتم کلار پنج فرسنگ، منزل هشتم دیه ترسان هفت فرسنگ، منزل نهم سمیرم هشت فرسنگ» (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۸۲). در این گزارش‌ها، فاصله شیراز

تا جنوبی‌ترین ناحیه اصفهان، یعنی سمارم (سمیرم) که به واسطه داشتن قلعه مستحکم و چشمه‌های آب منزلگاهی مناسب بوده (مقدسی، ۱۴۱۱: ۳۸۹؛ ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۲۸۴؛ السمعانی، ۱۳۸۲: ۲۴۵/۷؛ یاقوت حموی، ۱۹۹۵: ۲۵۷/۳؛ بغدادی، ۱۴۱۲: ۷۴۰/۲ و ۱۴۴۶/۳؛ انصاری دمشقی، ۱۳۸۲: ۱۷۲) مد نظر قرار گرفته است؛ بنابراین، با توجه به آنکه خان ابرار در هفت فرسخی اصفهان بوده (ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۵۸؛ ادیسی، ۱۴۰۹: ۴۰۲/۱) و با در نظر گرفتن روش محاسبه مقدسی که هر مرحله (منزل) را شش فرسنگ به شمار آورده است (مقدسی، ۱۴۱۱: ۱۰۶) فاصله سمیرم تا شیراز را باید نزدیک چهل و چهار فرسنگ محاسبه کرد که با رقم چهل و پنج فرسنگ ابن بلخی نزدیک است (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۸۲). از یک سو، نویسندگان پاره‌ای از این منزلگاه‌ها را به واسطه وجود کاروانسراها یا قلعه‌ها یا سایر ویژگی‌های طبیعی آن منطقه نام‌گذاری کرده‌اند؛ از دیگر سو، این نواحی ایستگاه‌های کوچک و دهکده‌هایی بوده که به تدریج، تا دوره صفوی دگرگون شده و رو به زوال رفته‌اند و گزارش درستی از آن‌ها به ما نرسیده است؛ بنابراین بازیابی مکانی، نام، نشان و موقعیت کنونی برخی از سر منزل‌های این راه، نظیر کبالی و دیه ترسان و سیاه، دشواری نماید.

مسیر گذر این جاده از جانب شمال غربی شیراز، با عبور از روستای جویم (گویم یا گوین امروزی) در بالادست رود سکان و ۵ فرسخی شیراز آغاز می‌شده است (قدمه، ۱۹۸۱: ۸۹؛ ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۲۸۵/۲؛ اصطخری، ۲۰۰۴: ۱۳۳؛ مقدسی، ۱۴۱۱: ۳۰؛ ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۸۲ و ۴۱۰؛ مستوفی، ۱۳۸۹: ۱۷۷ و ۲۱۴؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۵۶/۲؛ حسینی فسایی، ۱۳۸۲: ۵۹۹/۱)؛ سپس، با عبور از شهر نسا (نستاک) باستانی، یا بیضای دوره اسلامی، شهر مرکزی و بزرگ کوره استخر (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۲۸۱/۲؛ اصطخری، ۲۰۰۴: ۱۲۶؛ مقدسی، ۱۴۱۱: ۴۳۲؛ ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۰۵؛ یاقوت حموی،

ب. راه میانی (مایین و رون)

جاده‌ای کوهستانی موسوم به مایین و رون، راه دومی بوده که شیراز را به اصفهان پیوند می‌داده است. این جاده شیراز را به یزدخواست، مرز بین فارس و اصفهان، متصل می‌کرده است. جغرافی‌نویسان سده‌های نخست اسلامی، گاهی به ذکر شهر محل گذر این جاده اکتفا کرده‌اند؛ اما منابع متأخر فارسی، تصویر مشخص‌تری از منازل و ایستگاه‌های این راه ارائه کرده‌اند:

۱. در سده‌های نخستین

این جاده از شیراز آغاز می‌شده و پس از طی شش تا هفت فرسنگ، به نخستین منزلگاه خود در شهر نيسابور (ازرشاپور یا ارسابور) (ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۱۹۶؛ قدامه، ۱۹۸۱: ۹۱؛ مقدسی، ۱۴۱۱: ۲۸ و ۴۵۸) یا هزار می‌رسیده است (اصطخری، ۲۰۰۴: ۳۲؛ ابن حوقل، ۱۹۲۸: ۲۸۵/۲)؛ سپس راه با طی شش تا هفت فرسخ، به شهرک مائین وارد می‌شده است (ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۱۹۶؛ قدامه، ۱۹۸۱: ۹۱؛ اصطخری، ۲۰۰۴: ۱۱۱ تا ۱۱۲؛ ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۲۸۴/۲؛ مقدسی، ۱۴۱۱: ۲۸ و ۴۵۸). آنگاه پس از طی سه تا چهار فرسخ راه سنگلاخی، به گردنه مائین می‌رسیده است (ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۱۹۶؛ قدامه، ۱۹۸۱: ۹۱؛ اصطخری، ۲۰۰۴: ۱۱۱ تا ۱۱۲؛ ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۲۸۴/۲). درباره منزلگاه بعدی این راه، اختلافاتی در منابع به چشم می‌خورد؛ اصطخری و ابن حوقل منزل بعدی را در چهار فرسنگی و در روستای کنار (اصطخری، ۲۰۰۴: ۱۱۱ و ۱۱۲؛ ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۲۸۴/۲) ضبط کرده‌اند؛ اما دیگر گزارش‌ها، منزل بعدی را هفت فرسنگ آن‌سوتر در خوسکان (xuscan) ذکر کرده‌اند (ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۱۹۶؛ قدامه، ۱۹۸۱: ۹۱؛ مقدسی، ۱۴۱۱: ۲۸ و ۴۵۸). آنگاه بعد از سپری کردن پنج تا هفت فرسخ دیگر، به منزل قصر این (ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۱۹۶؛ قدامه، ۱۹۸۱: ۹۱) یا قصر اعین (ابن اعین) (اصطخری، ۲۰۰۴:

۱۹۹۵: ۲۸۲/۵؛ مستوفی، ۱۳۸۹: ۱۲۲ و ۱۳۴؛ زرکوب شیرازی، ۱۳۸۹: ۹۱ تا ۹۳؛ الحمیری، ۱۹۸۴: ۱۲۰) و روستاهای آش و طور از توابع بیضا (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۰۶؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۱۵)، با گردش به سمت راست به کام فیروز، در کنار رودخانه کُر، وارد می‌شده است (ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۴۴؛ اصطخری، ۲۰۰۴: ۱۱۱ و ۱۱۲؛ حموی بغدادی، ۱۹۹۵: ۱۴۶/۱؛ ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۲ و ۳). در ادامه، از برخی نواحی بلوک کام فیروز، نظیر جرمق و تیرمایجان امروزی (مطابق با لیرمنگان یا لیرمنجان) (نک: حسینی فسایی، ۱۳۸۲: ۱۴۵۲/۲؛ خورموجی، ۱۳۸۰: ۱۰۳) و کورد (کُرد) و کَلار (اصطخری، ۲۰۰۴: ۲۰۰۴؛ مقدسی، ۱۴۱۱: ۴۴۸؛ ادیسی، ۱۴۰۹: ۴۲۶/۱؛ حسینی فسایی، ۱۳۸۲: ۴۵۱/۲ و ۴۵۲) می‌گذشته و به سمیرم می‌رسیده است. حدس شوارتس (شوارتس، ۱۳۷۲: ۲۳۱) که آش (آس) را با آسک در ده فرسخی بهبهان (اصطخری، ۲۰۰۴: ۹۵؛ یاقوت حموی، ۱۹۹۵: ۵۳/۱) یکی می‌داند، پایه‌ای ندارد؛ همچنین گمان رستگار فسایی (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۰۶ پاورقی ۱) در قیاس آش با آس (بوذنجان)، در نزدیکی چاهک، درست نمی‌نماید (قدامه، ۱۹۸۱: ۹۰؛ ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۲۸۴/۲). احتمال تطبیق زاب ابن خردادبه (ص ۵۸ پاورقی) و تجاب مقدسی (ص ۴۵۸) با یکدیگر، در گزارش‌های یاد شده، وجود دارد (شوارتس، ۱۳۷۲: ۲۳۱)؛ همچنین، ارتباط و قرابت زاب و تجاب با روستاهای کنار رود طاب (کردستان یا مارون) (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۲۴۹/۲؛ حدود العالم...، ۱۴۲۳: ۱۴۴؛ مقدسی، ۱۴۱۱: ۲۴؛ قبادیانی مروزی، ۱۳۸۱: ۲۰۳؛ انصاری دمشقی، ۱۳۸۲: ۱۶۸؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۶۳/۱ و ۱۳۷/۲) و نیز در گزارش ابن خردادبه، منزلگاه سیاه با چال سیاه در نزدیکی اصفهان (حسینی فسایی ۱۳۸۲: ۱/ ۶۳۱) محتمل است.

مستوفی، ۱۳۸۹: ۱۸۵؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۵۵/۲). شاید مراد از گردنه مائین همان گردنه اسماعیل، در دوره‌های واپسین باشد (مستوفی، ۱۳۶۴: ۳۰۴؛ شاردن، ۱۳۷۲: ۱۳۷۳/۴؛ حسینی فسایی، ۱۳۸۲: ۱۵۲/۲؛ شوارتس، ۱۳۷۲: ۲۳۱). پس از آن، منزلگاه کوشک شهریار (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۸۰) یا رباط^۲ فول شهریار (مستوفی، ۱۳۶۴: ۳۰۴) توقفگاه مسافران بوده است. در دوره میانه، این راه پیش از رسیدن به منزل قصر عین سده‌های نخستین، به دیه باشت (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۸۱؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۵۵/۲) می‌رسیده که در دوره ایلخانی، به نام رباط صلاح‌الدین (مستوفی، ۱۳۶۴: ۳۰۴) ضبط شده است؛ سپس با طی شش فرسنگ، به منزلگاه کوشک زرد می‌رسیده است (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۸۱؛ مستوفی، ۱۳۶۴: ۳۰۴؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۵۵/۲). آنگاه با طی هفت فرسنگ، به دیه گوز (دیه گردو) وارد می‌شده است (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۸۱؛ مستوفی، ۱۳۶۴: ۳۰۴؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۵۵/۲).

برخلاف سده‌های نخستین، منابع این دوره بدون ذکر نام منزلگاه‌های دیگر، با احتساب هشت تا ده فرسنگ، منزل آخر راه میانی را به یزدخواست رسانده‌اند (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۸۱؛ مستوفی، ۱۳۶۴: ۳۰۴؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۵۵/۲). چنین می‌نماید که همواری این قسمت از راه و نیز سهولت مسیر گذر در این دوره، در مقایسه با نخستین سده‌های اسلامی، منزلگاه کمتری را می‌طلبیده است. از این راه، فاصله شیراز تا اصفهان را بین ۷۰ تا ۷۲ فرسنگ دانسته‌اند (ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۱۹۷؛ قدامه، ۱۹۸۱: ۹۱؛ اصطخری، ۲۰۰۴: ۱۱۱ تا ۱۱۲). دسته‌ای از منابع دوره میانه، این فاصله را تا یزدخواست ۵۲ فرسنگ (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۸۱؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۵۵/۲) و دسته‌ای دیگر، ۴۴ فرسنگ حساب کرده‌اند (مستوفی، ۱۳۶۴: ۳۰۴). درباره ایستگاه‌های این راه، نيسابور را می‌توان با نسا (بیضا) یکسان دانست. هزار در ابتدا و در

۱۱۱ تا ۱۱۲؛ ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۲۸۴/۲؛ مقدسی، ۱۴۱۱: ۲۸ و ۴۵۸) می‌رسیده است. منزل بعدی خوارش در شش فرسنگی (ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۱۹۷؛ قدامه، ۱۹۸۱: ۹۱) و خان اویس (اصطخری، ۲۰۰۴: ۱۱۱ و ۱۱۲) یا خان روشن در هفت فرسنگی بوده است (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۲۸۴/۲؛ مقدسی، ۱۴۱۱: ۲۸ و ۴۵۸).

ماس و مروه در چهار فرسنگی خان روشن (ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۱۹۷؛ قدامه، ۱۹۸۱: ۹۲؛ مقدسی مروه را ذکر نمی‌کند، مقدسی، ۱۴۱۱: ۲۸ و ۴۵۸)، کرو (کردیاکوژ) در هفت فرسنگی ماس و مروه (ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۱۹۷؛ قدامه، ۱۹۸۱: ۹۲؛ اصطخری، ۲۰۰۴: ۱۳۳؛ ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۲۸۴/۲)، کره (کره) در هشت فرسخی کرو (اصطخری، ۲۰۰۴: ۱۱۱ و ۱۱۲؛ ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۲۸۴/۲) و خان لنجان در هفت فرسنگی اصفهان (ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۱۹۷؛ قدامه، ۱۹۸۱: ۹۱؛ اصطخری، ۲۰۰۴: ۱۱۱ و ۱۱۲؛ ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۲۸۴/۲؛ مقدسی، ۱۴۱۱: ۲۸ و ۴۵۸؛ قبادیانی مروزی، ۱۳۸۱: ۱۶۵) از دیگر منزلگاه‌های این راه، تا سده‌های نخستین بوده است.

۲. در دوره میانه

نخستین منزل این راه به طور مشخص، از قرن ششم قمری به بعد، در دیه گرگ، روستایی در شش فرسنگی شیراز بوده است (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۸۰؛ مستوفی، ۱۳۸۹: ۱۸۵). حافظ ابرو دیه گرگ را به صورت دیه کوک آورده است (حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۵۵/۲). این راه سپس، به منزل سر پل (پول) رود گر (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۸۰؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۵۵/۲) وارد می‌شده است. منابع دوره ایلخانی و تیموری پیش از گذر این جاده از مائین، از منزلگاه تازه‌ای در چهار فرسنگی قصبه مائین به نام فول نو یاد کرده‌اند (مستوفی، ۱۳۸۹: ۱۸۵؛ حافظ ابرو، ۱۳۸۰: ۳۵۹/۱). سپس این مسیر پس از طی سه تا چهار فرسخ راه سنگلاخی، به گردنه مائین می‌رسیده است (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۸۰؛

کاروان‌ها علتی برای اهمیت یافتن و توسعه روستاهای در مسیر گذر این جاده کوهستانی بوده است.

ج. راه شرقی (راه استخر)

دیگر مسیری که شیراز را به اصفهان متصل می‌کرده راهی بوده که با گذر به جانب شمال شرقی، از استخر می‌گذشته است. این جاده در موسم زمستان که مسیر کوهستانی مسدود می‌شده کاربرد داشته و امکان گذر کاروان‌ها را از دشت‌ها و جلگه‌ها فراهم می‌کرده است. در این راه، فاصله شیراز و اصفهان ۶۹ فرسنگ و طولانی‌تر از دیگر راه‌ها بوده است (مقدسی، ۱۴۱۱: ۴۵۸؛ ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۸۱؛ مستوفی، ۱۳۸۹: ۱۸۵؛ لسترنج، ۱۳۷۳: ۳۱۹).

۱. در سده‌های نخستین

بر پایه شرح مقدسی، در این دوره راه شرقی از اصفهان و با عبور از منازل نظیر قومه، روزکان، ازکاس، سروستان، سرمه، لاه و کره، قریه الخلف، کماهنگ و ابن بندار به استخر می‌رسیده است (مقدسی، ۱۴۱۱: ۴۵۸).

۲. در دوره میانه

کامل‌ترین گزارش را از این راه در دوره میانه، ابن بلخی به دست داده که جاده را با یازده منزل، به یزدخواست رسانده است: از شیراز به زرقان هفت فرسنگ، پاودست شش فرسنگ، استخر چهار فرسنگ، کمه شش فرسنگ، کمنهک چهار فرسنگ، دیه بید هشت فرسنگ، دیه پولند هفت فرسنگ، سرمق هفت فرسنگ، آباده پنج فرسنگ، شورستان هفت فرسنگ و یزدخواست هشت فرسنگ (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۸۱). در دوره ایلخانی، راه با طی سه فرسنگ، به منزل دیه اصفهانک و از آنجا با طی پنج فرسنگ به دیه مهیار و با گذراندن شش فرسنگ به قومه می‌رسیده و سپس، به رودکان در پنج

سده‌های نخستین، مرکزی شهری بوده است (ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۴۶؛ اصطخری، ۲۰۰۴: ۱۰۲)؛ اما در قرن چهارم قمری، تنها روستایی از استخر بوده که قناتی رو باز داشته است (مقدسی، ۱۴۱۱: ۴۳۲؛ ابن الفقیه، ۱۴۱۶: ۴۱۰؛ یاقوت حموی، ۱۹۹۵: ۴۰۴/۵؛ بغدادی، ۱۴۱۲: ۱۴۵۸/۳) و شاید همان قریه هزار بیضا (غفاری کاشانی، ۱۴۱۴: ۴۳۸) یا هزار (حسینی فسایی، ۱۲۷۴/۲) در نزدیکی شیراز باشد. منزلگاه خوسکان را شاید بتوان با اوجان (ازجان) امروزی، در شمال مابین، برابر دانست (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۴۳۷؛ مستوفی، ۱۳۸۹: ۱۷۴ و ۱۷۹؛ فیگوریوا، ۱۳۶۳: ۱۹۵؛ شوارتس، ۱۳۷۲: ۲۳۳). مشکل بتوان نظر شوارتس (شوارتس، ۱۳۷۲: ۲۳۳) را در تطبیق کنار با کلیل یاد شده از سوی ابن بطوطه پذیرفت. ابن بطوطه کلیل را شهری در فاصله سه روز راه از اصفهان دانسته است (ابن بطوطه، ۱۴۱۷: ۳۳/۲). منزل قصر آیین (اعین) همان کوشک زرد (زر) یا قصر زر دوره میانه و محل قتل پادشاه خاتون^۳ در سال ۶۹۴ ق/ ۱۲۹۵ م بوده است (منشی کرمانی، ۱۳۶۲: ۷۷؛ شیرازی، ۱۳۸۳: ۱۲۰؛ حافظ ابرو، ۱۳۸۰: ۳۴۵/۳؛ بدلیسی، ۱۳۷۷: ۱۰۷/۲) و امروزه روستایی است در جنوب غرب اقلید و جنوب آباده (مصطفوی، ۱۳۷۵: ۳۲۷).

دیه گوز همان دیه گردو بوده که در عصر تیموری، به قریه الحمیر (حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۵۵/۲) موسوم بوده است. احتمال می‌رود وجه تسمیه این روستا، ناشی از اشتغال ساکنان این مسیر، به کار مکاری و خربندگی باشد. برخی پژوهشگران منزل اصطخران را با سعدآباد دوره معاصر مطابق دانسته‌اند (شوارتس، ۱۳۷۲: ۲۳۴). چنین می‌نماید که سایر منازل این راه، نظیر خان روشن و خان اویس، روستاهایی کوچک از توابع اصفهان بوده‌اند. این روستاها به واسطه داشتن خان (کاروانسرا) (الهروری، ۱۳۸۳: ۸۲؛ بغدادی، ۱۴۱۲: ۴۴۸/۱) محلی مناسب برای توقف کاروان‌ها بوده‌اند. وجود این خان‌ها و توقف

صفاشهر امروزی قرار داشته است (افشار، ۱۳۸۵: ۱۹۹). سروستان (شورستان)، در شمال کوره استخر، از نقاط سرحدی فارس و روستایی از توابع یزدخواست به شمار می‌آمده که هوایی گرم و آبی شور داشته است (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۲۸۸/۲؛ اصطخری، ۲۰۰۴: ۱۰۳؛ ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۲۸۹؛ مستوفی، ۱۳۸۹: ۱۲۴؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۱۲/۲).

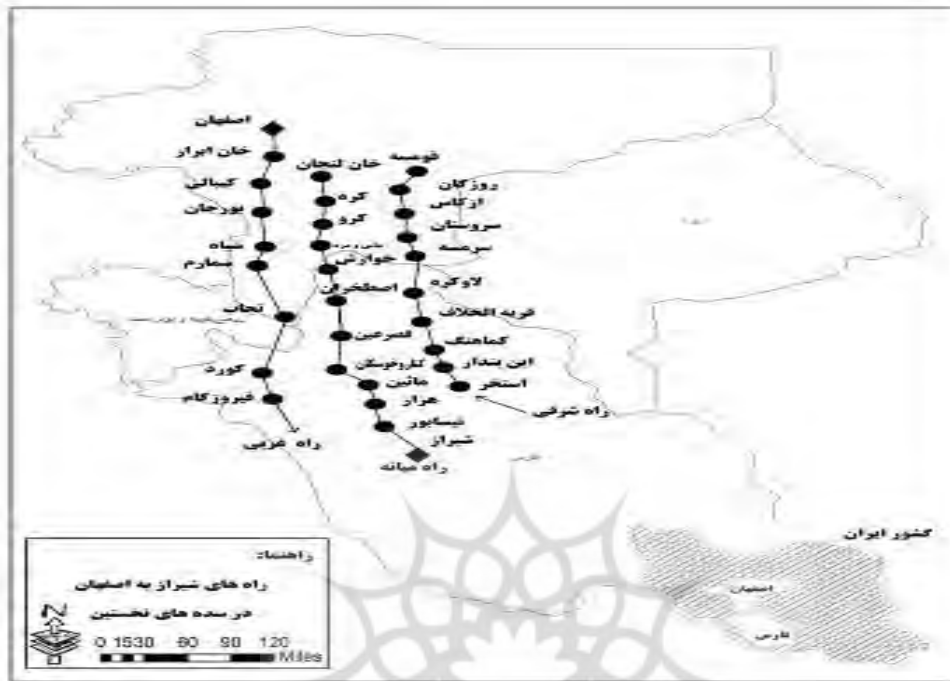
دهکده آسپاس، از بلوک چهار دانگه فارس، در ۲۴ فرسخی شیراز واقع بوده است (حسینی فسایی، ۱۳۸۲: ۱۳۷۵/۲). چنین می‌نماید که مراد ابن بطوطه از صرماء، برخلاف تصور مترجم فاضل رحله او، سرمای فارسی نبوده (ابن بطوطه، ۱۳۷۶: ۲۴۹/۱) بلکه محلی بی‌آب و علف (ابن منظور، ۱۴۰۵: ۳۳۸/۱۲ ذیل صرماء) یا همان آسپاس دیگر نویسندگان بوده است. دهکده ماهیار (مهیار/مایار)، از توابع شهرضای امروزی، بوده است. ماهیار به واسطه قتل عام آل مظفر در آنجا، در کانون توجه منابع بوده است (یزدی، ۱۳۸۷: ۷۲۱؛ سمرقندی، ۱۳۸۳: ۶۷۱/۲؛ کتبی، ۱۳۶۴: ۱۳۶؛ خواندمیر، ۱۳۸۰: ۳۸۵/۳). پاره‌ای از منابع دیه اصفهانک را در دو تا سه فرسخی اصفهان که در برخی گزارش‌ها از آن به عنوان بن اصفهان نیز یاد شده است (کروسینسکی، ۱۳۶۳: ۵۸؛ حسینی فسایی، ۱۳۸۲: ۴۹۸/۱ و ۴۹۹) با دهی از دهستان چنارود بخش آخوره شهرستان فریدن یکسان دانسته‌اند (ملکم، ۱۳۸۰: ۴۲۶/۱؛ فرهنگ جغرافیایی... بی‌تا: ۲۴/۱۰). شاردن اصفهانک را در دو فرسخی اصفهان و در سمت چپ جاده، با چهار هزار نفر جمعیت ضبط کرده است (شاردن، ۱۳۷۲: ۱۳۶۰/۴ و ۱۶۸۲/۵)؛ اما همسان دانستن این ده با فریدن حالیه، در غرب اصفهان، مشکل می‌نماید. مگر آنکه محدوده جغرافیایی فریدن در قرون میانه را بزرگ‌تر از حدود امروزی بدانیم که بخش سفلی آن، در جنوب شرقی، به جاده مزبور متصل می‌شده است. برای روشن شدن خط سیر این جاده‌ها و منزل‌گاه‌های

فرسنگی قومه و آنگاه در هفت فرسنگی رودکان، به دیه یزدخواست می‌رسیده است. در اینجا راه با گردش به سمت چپ و طرف بند عضدی، از راه میانی (تابستانی) جدا می‌شده است (مستوفی، ۱۳۸۹: ۱۸۴ و ۱۸۵). در قرن هشتم هجری، ابن بطوطه در فاصله سه روز راه از اصفهان، از منزلی در شهر کلیل و روستایی در دو روز راه، به نام صرماء، یاد کرده و از یزدخاص به دشت الروم و از آنجا به مائین و راه کوهستانی رفته است (ابن بطوطه، ۱۴۱۷: ۳۳/۲ و ۳۴).

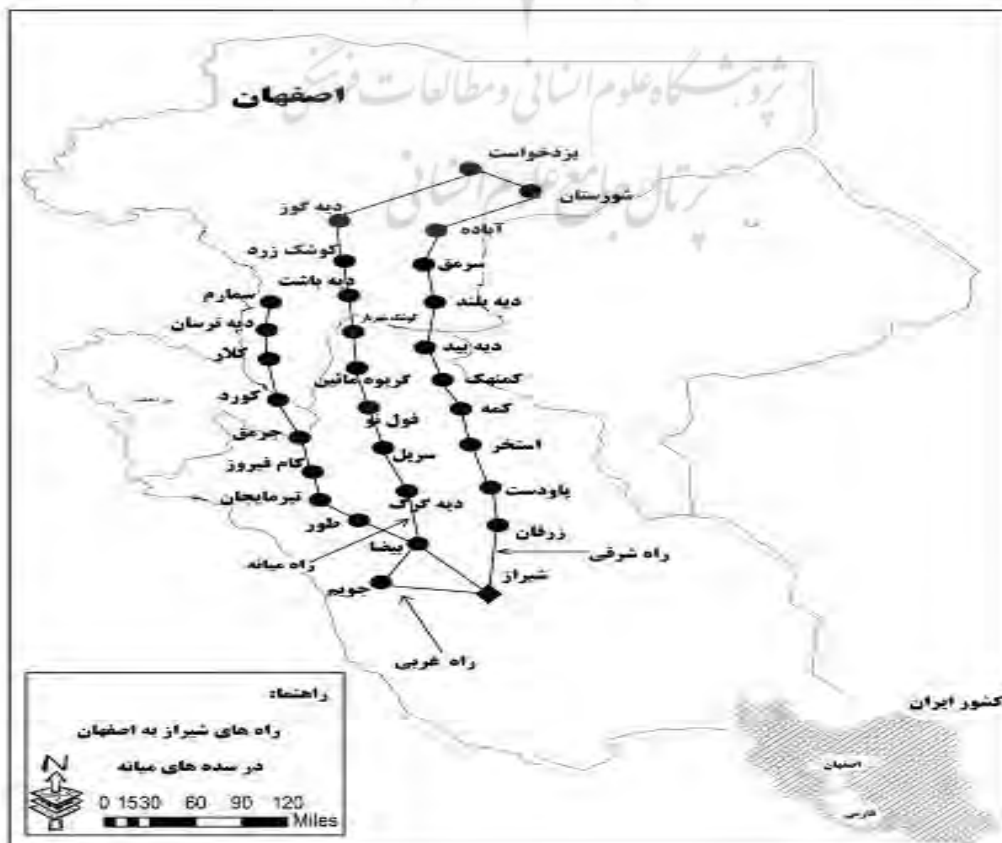
مکان‌یابی پاره‌ای از منازل این مسیر، با وجود تغییر بسیار و دگرگونی در ریخت فارسی آن‌ها، دشوار می‌نماید. زرقان شهرکی آباد در چهار فرسخی شیراز (ناشناس، ۱۴۲۳: ۱۴۷؛ ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۴۷) بوده که در دوره میانه، به عنوان روستایی در شش فرسخی شیراز از آن یاد شده است (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۸۶؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۵۵/۲). کمه نیز از مرغزارهای سردسیر کوره استخر به شمار می‌رفته است (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۲۹۳؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۴۴/۲). توقفگاه ابن بندار (پسرعمده فروش) در دو فرسخی شرق قوام‌آباد، در دره پلوار واقع بوده است (شوارتس، ۱۳۷۲: ۲۳۲). با توجه به معنای اصطلاحی بندار، یعنی ناظر بر کاروانسرای تجار و گمرکچی (ابن منظور، ۱۴۰۵: ۲۶۷/۱؛ سجادی، ۱۳۸۲: ۵۷۳/۱۲)، وجه تسمیه این ایستگاه می‌تواند بیانگر فعالیت‌های مرتبط با راهداری و تجارت و اشتغال بومیان و ساکنان این مسیر در این امور باشد. روستای کماهنگ (کمه‌نک یا کهمند) در دوازده فرسخی استخر (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۲۸۳/۲؛ اصطخری، ۲۰۰۴: ۱۲۹؛ ادریسی، ۱۴۰۹: ۴۱۶/۶) را با مرغاب یکسان دانسته‌اند (شوارتس، ۱۳۷۲: ۲۳۲). قریه الخِلاف (روستای چراگاه) ترجمه‌ای از ده بید فارسی است. در حقیقت الخِلاف نوعی درخت بید است (رحیمی اردستانی، ۱۳۷۷: ۲۶۳/۱). منزل ده بید در محل

آن‌ها در سده‌های نخستین اسلامی و دوره میانه، شمایی کلی از این سه جاده در دو نقشه زیر ترسیم شده است. نقشه‌ها بیانگر تداوم مسیر این گذرها و دگرگونی در

نقشه شماره ۱: نقشه راه‌های شیراز به اصفهان در سده‌های نخستین اسلامی



نقشه شماره ۲: نقشه راه‌های شیراز به اصفهان در سده‌های میانه



عوامل مؤثر بر کارایی راه‌های شیراز اصفهان

روتق و میزان کارایی راه‌های شیراز اصفهان نیز، به مانند سایر نقاط، تابع موقعیت سیاسی و اجتماعی و اقتصادی در سطح محلی و کلان بوده است. دگرگونی شهرها و مراکزی که با این دو شهر مناسبات تجاری داشته‌اند و نیز ویژگی‌های طبیعی و موقعیت جغرافیایی منازل و مسیر گذر این جاده‌ها، روند آمد و شد در این راه‌ها را تحت تاثیر قرار می‌داده است.

عوامل سیاسی، اقتصادی، عمرانی و اجتماعی

در بیشتر منابع، گزارش‌های سیاسی غلبه دارد و بر این اساس، یافتن شواهدی مشخص و دقیق و درخور ردگیری درباره کیفیت رفت و آمد در این راه‌ها دشوار می‌نماید؛ اما عوامل مؤثر بر کارایی این راه‌ها را می‌توان با توجه به سیر دگرگونی‌های سیاسی اجتماعی ایران در این بازه زمانی، تاثیر مناسبات با خلافت اسلامی در بغداد، اثر ایلغار مغول و سپس تیموریان، سیاست‌گذاری‌های اقتصادی و اقدامات عمرانی، دگرگونی در کانون‌های سیاسی و تجاری و نیز پاره‌ای ویژگی‌های اجتماعی در سطح محلی و کلان تبیین و ارزیابی کرد.

الف. عوامل سیاسی

در سده‌های نخستین اسلامی، رفت و آمد در این مسیرها، تحت الشعاع اهمیت نواحی شرقی و ارتباط نواحی شرقی با مرکز خلافت اسلامی بوده است. جایگاه این جاده‌ها تنها در پیوند شیراز به اصفهان نبوده، بلکه از بخشی از گذرگاه‌های این راه‌ها، به منظور مهاجرت به کرمان و خراسان و مرو استفاده می‌شده است (طبری، ۱۳۷۵: ۲۶۶۰/۶ و ۳۶۴۲/۸ و ۵۴۹۹/۱۲؛ بارتولد، ۱۳۸۶: ۱۴۲؛ ملایری، ۱۳۷۹: ۳۱۱/۳). از قرن ۷ ق/۱۳ م نیز، با تغییر پایتخت حکومت‌ها در دوره‌های مختلف، رفت و آمد در این راه‌ها دستخوش دگرگونی شده است. چنان‌که

در عصر ایلخانان، نقش این مسیرها در پیوند با پایتخت آنان، یعنی سلطانیه، پررنگ‌تر بوده است (مستوفی، ۱۳۸۹: ۸۹ و ۱۶۳؛ اقبال آشتیانی، ۱۳۸۴: ۵۷۰؛ پطروشفسکی، ۱۳۶۶: ۳۳).

به دنبال وقوع زلزله سال ۳۶۶ و ۳۶۷ ق/۹۷۷ و ۹۷۸ م در سیراف و بروز پاره‌ای ناامنی‌ها، این محل موقعیت برتر تجاری خود را از دست داده است. پس از آن، با تلاش و حمایت حکام محلی فارس و کرمان و هرمز، کانون تجاری خلیج فارس از سیراف به کیش و سپس هرمز منتقل شده است (مقدسی، ۱۴۱۱: ۴۲۶؛ ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۳۰ و ۳۳۲؛ ابن الجوزی، ۱۴۱۲: ۲۵۴/۱۴؛ ابن بطوطه، ۱۴۱۷: ۷۴/۲؛ ابوالفداء، ۲۰۰۷: ۳۹۰؛ شبانکاره‌ای، ۱۳۸۱: ۲۱۸/۲؛ وصاف الحضرة، ۱۳۸۳: ۱۰۰ و ۱۰۱؛ نطنزی، ۱۳۸۳: ۱۷ و ۲۰). علاوه بر این، به علت نبود حکومتی قدرتمند در فارس و خوزستان پس از عصر آل بویه (خیراندیش، ۱۳۸۶: ۸۸) و تفوق و برتری دریای سرخ بر خلیج فارس، به واسطه اقدامات دولت فاطمی مصر در قرن هفتم قمری/سیزدهم میلادی (خلیفه، ۱۳۸۷: ۲۱۳) کانون‌های تجارت خلیج فارس تضعیف شد و روند بازرگانی در جاده‌های مواصلاتی به پس کرانه‌های خلیج فارس افول کرد. سیاست‌های ایلخانان در جا به جایی مسیرهای حج، یکی از مسائلی بوده که در دوره ایلخانی، بر آمد و شد در این جاده‌ها تاثیر گذاشته است. چنان‌که در ابتدای تشکیل حکومت ایلخانی و تا فروکش کردن درگیری‌های آنان با مملوکان مصر در نیمه دوم قرن ۷ ق/۱۴ م، به علت ناامنی مسیرهای زمینی، مسیر حج به سوی راه‌های دریایی و بنادر خلیج فارس سوق داده شد (وصاف الحضرة، ۱۳۸۳: ۲۱۵؛ بحرانی پور، ۱۳۸۹: ۵ و ۱۵). پس به این علت، بسیاری از زائران از مرکز و جنوب شرقی ایران، با عبور از بخشی از این جاده‌ها، خود را به کیش و هرمز می‌رسانده‌اند. در فترت بین زوال ایلخانان و برآمدن تیموریان، رقابت‌های خاندان‌های محلی نظیر آل

نبوده و بیشتر به همان زمان هجوم فاتحان و تشکیل حکومت‌ها و نیز دوره زوال آنان محدود می‌شده است. ایلغار مغول و یورش‌های تیمور راه‌های جدیدی، برای تجارت ایران با هند و چین گشود. در دوره ثبات سیاسی، این راه‌های جدید می‌توانست بر جریان تجارت در این راه‌ها، تأثیری مثبت داشته باشد (سمرقندی، ۱۳۸۳: ۴۷۹/۲ و ۶۹۰ و ۲۴۶/۳؛ سوات، ۱۳۸۴: ۶۳ و ۶۴). از دوره تیموریان تا تشکیل حکومت صفوی، مناسبات تجاری شهرهای آذربایجان، نظیر خوی و تبریز و سلطانیه، با شهرهای یزد و کاشان بوده که در ادامه مسیر با پیوند به راه دریایی، از طریق هرمز، این مناسبات با هند و چین نیز رونق می‌گرفته است. چنان‌که از آذربایجان، ریشه‌هایی برای تولید رنگ سرخ صادر و مروارید و لاجورد و پارچه به شهرهای آذربایجان وارد می‌شده است (کلاویخو، ۱۳۸۴: ۲۵ و ۱۶۷ و ۱۶۹؛ باربارو، ۱۳۸۱: ۴۰۶ و ۴۱۲ و ۴۱۳). بازرگانان شیرازی و اصفهانی بخشی از این تجارت شمال به جنوب را برعهده داشته‌اند. این بازرگانان با انجام دادوستدهایی که به واسطه راه شرقی، یعنی جاده استخر، در این مسیر می‌کردند در مناسبات تجاری کرمان و یزد با کانون‌های شمال غربی ایران و جنوب ایران، یعنی جزیره هرمز، سهم می‌شدند.

ب. نقش تحولات اقتصادی تجاری شهرهای مجاور با جاده‌ها

تحولات این جاده‌های مواصلاتی، با دگرگونی بنادر خلیج فارس پیوستگی داشته است؛ بنابراین برخی پژوهشگران، نامی در جاده‌های شیراز به اصفهان را که در اثر فعالیت قرمطیان (درباره حضور قرامطه ر.ک: مقدسی، ۱۴۱۱: ۴۲۶؛ ابن الجوزی، ۱۴۱۲: ۲۵۲/۱۴؛ قزوینی، ۱۹۹۸: ۱۸۱؛ ابوالفداء، ۲۰۰۷: ۳۷۶) و خرمدینان بوده است، در افول بندر مهرובان و کاهش نقش تجاری آن مؤثر دانسته‌اند (اقتداری، ۱۳۷۵: ۷۴۸ تا ۷۵۰).

چوپان، آل اینجو، آل مظفر و... موجب هرج و مرج و ناامنی در مناطقی شد که هدف این راه‌های تجاری بود. چنان‌که عده بسیاری از ساکنان شعب یوان که در مناسبات تجاری این جاده‌ها سهم بودند، کشته شدند؛ همچنین سرمایه برخی از متمولان اصفهان، برای تامین هزینه لشکرکشی‌های آل چوپان هدر رفت (حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۳۶/۱؛ سمرقندی، ۱۳۸۳: ۲۱۱/۱ تا ۲۱۳؛ کتبی، ۱۳۶۴: ۴۹؛ نطنزی، ۱۳۸۳: ۲۱). میزان اثرگذاری این نابسامانی‌های سیاسی در حیات اقتصادی شیراز، به گونه‌ای بوده که پای امیرعلی ماست فروش نیز به این کشمکش‌های سیاسی باز شده است (شبانکاره‌ای، ۱۳۸۱: ۳۱۲/۲). در پاره‌ای از مواقع، در اثر این کشمکش‌های سیاسی «اکثر راه‌ها دربند بود و تردد تجار برافتاده» (سمرقندی، ۱۳۸۳: ۱۹۹/۱).

بر پایه گزارش‌های تاریخی، حمله تیمور به اصفهان در سال ۷۸۹ ق/۱۳۸۷ م با کشتاری خونبار همراه بوده است؛ به گونه‌ای که «هفتاد هزار سر آدمی» (حافظ ابرو، ۱۳۸۰: ۶۶۷/۲؛ یزدی، ۱۳۷۹: ۳۹ تا ۴۱؛ سمرقندی، ۱۳۸۶: ۵۹۶/۲) در ظاهر اصفهان جمع شده بود. حافظ ابرو که در آن روز به تنهایی، نزدیک به نصف دیوار اصفهان را قدم زده بود در این باره نوشته است: «منارها که از سرها برآورده بودند، بیست و هشت مناره شمردیم. هر مناره از هزار سر زیاده بود و به دو هزار نمی‌رسید، چنان‌که در یکدیگر هزار و پانصد می‌توانست گرفت و بر آن طرف دیگر شهر هم بود» (حافظ ابرو، ۱۳۸۰: ۶۶۷/۲). در همین یورش، دروازه‌های شیراز با گچ و آجر بسته و اموال و دارایی مردم ضبط شده بود (حافظ ابرو، ۱۳۸۰: ۷۶۱/۲). اینگونه قتل عام‌ها و ویرانی‌ها تأثیر اسف باری بر حیات اقتصادی این شهرها می‌گذاشته است.

ایلغار مغول و یورش‌های تیمور با ویرانی همراه بوده است؛ اما به نظر می‌رسد تأثیر منفی کشمکش‌ها و بی‌ثباتی‌های سیاسی بر مسیرهای مواصلاتی، دامنه دار

منزلگاه‌های این راه‌ها رونق تجاری گذشته را نداشته است. کام فیروز یکی از منزلگاه‌های جاده غربی، در نخستین سده‌های اسلامی، از شهرهای متوسط فارس و فاقد منبر بوده و از توابع کوره اردشیرخوره و گاه استخر بوده است؛ اما در این زمان، بیشتر روستاهای آن رو به خرابی رفته بود و تنها به داشتن مرغزارها معروف بوده و بیشه زار شیران شناخته می‌شده است (ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۴۴؛ اصطخری، ۲۰۰۴: ۱۱۱ و ۱۱۲؛ حموی بغدادی، ۱۹۹۵: ۱۴۶/۱؛ ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۲۹۲ و ۲۹۳؛ مستوفی، ۱۳۸۹: ۱۳۴؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۱۲ و ۱۱۳ و ۱۴۶؛ لسترنج، ۱۳۷۳: ۳۰۱).

نکته درخور توجه، تاثیر برخی سیاست‌گذاری‌های اقتصادی، در جریان تجارت در این جاده‌های مواصلاتی بوده است. در دوره ایلخانان، ارتباط تنگاتنگی بین طبقه بازرگان و مالکان عمده و صاحبان سیورغال‌ها بوده است. این مسئله باعث شده بود که این مالکان به همراه شاهزادگان، خواتین، وزراء و امرای مغولی، بخشی از سرمایه خود را به واسطه مکاسب تجاری و صرافانی که به اُرتاق (Ortaq اُرتق = شریک، سهم‌بر) موسوم بوده‌اند، در دادوستد به کار اندازند. این امر رونق کار تجارت را موجب شده بود (جوینی، ۱۳۸۵: ۱۷۶/۱؛ لمبتن، ۱۳۸۲: ۳۶۱؛ فراگنر، ۱۳۷۹: ۲۴۲). بنا به نقل منابع، در اواخر حکومت سلغریان، اداره شیراز در عمل، به دست بازرگانان بوده است: «ملکی شیراز ارتاقان و بازرگانان می‌کنند» (بناکتی، ۱۳۴۸: ۴۰۹). علاوه بر نفوذ تجار در این شهر، موقعیت ویژه آن در نزدیکی به بنادر خلیج فارس و اقدامات فرمانروایان محلی، نظیر سلغریان و آل مظفر، حفظ و احیای این شهر را پس از ایلغار مغول موجب شده بود. حال آنکه در این دوره، اصفهان

بازارهای شیراز از بنادر خلیج فارس تغذیه می‌شده است (حبیبی، ۱۳۸۷: ۷۲)؛ بنابراین تحولات بنادر خلیج فارس و شهرهایی نظیر کرمان، یزد، ارجان و... که از نظر تجاری با راه‌های شیراز به اصفهان پیوستگی داشته‌اند، با وضعیت این جاده‌ها ارتباطی دوسویه داشته است. چنین می‌نماید هنگامی که کیش (قیس) و سپس هرمز، به کانون تجارت دریایی خلیج فارس تبدیل شده بود، مسیر شرقی که به سمت یزد و کرمان پهلو می‌گرفته پررونق‌تر بوده و از آن طریق، به کاشان، قم، ری، قزوین و تبریز ختم می‌شده است. بر هم خوردن جریان تجارت در سواحل خلیج فارس، بازرگانان را به سوی تخته‌گاه‌های سیاسی سوق می‌داده است که در این میان، شیراز و اصفهان به علت موقعیت ویژه، همگام با هرات و غزنه، جایگاه خود را در تجارت حفظ کرده بودند (نیشابوری، ۱۳۳۲: ۳۵؛ زرین کوب، ۱۳۷۹: ۲۸۱).

ویژگی‌های اجتماعی اقتصادی شهرهای ایران، در دوره ایلغار مغول و تا پیش از ایلخانی‌غازان خان، همانند زوال زندگی شهری، کاهش جمعیت، گرایش به سوی اقتصاد طبیعی، افزایش مالیات و... کاهش انجام امور تجاری و بازرگانی و بهروری جاده‌ها را منجر شده بود؛ اما به تدریج، کشاورزی رشد و پیشرفت کرده و در دهه‌های پایانی حکومت ایلخانی، مجدد جنبش‌های روستایی و نابسامانی اجتماعی اقتصادی حاکم شده بود. با وجود این تحولات، شهرهایی نظیر اصفهان و شیراز به واسطه اینکه انبار کالای دیگر شهرها بودند و نیز به علت پیوند با راه‌های اصلی، از طریق جاده‌های مواصلاتی، دوباره توانستند خود را احیاء کنند (جوینی، ۱۳۸۵: ۱۷/۱؛ سیفی هروی، ۱۳۵۲: ۵۹ و ۷۲ و ۷۶ و ۸۱ تا ۹۰؛ یارشاطر، ۱۳۸۰: ۴۵۵ و ۴۷۹ و ۴۸۶؛ فراگنر، ۱۳۷۹: ۲۴۹). در دوره ایلخانان و تیموریان، برخی از

نتوانسته بود هم پای شیراز، شکوفایی خود را بازابد (بازورث، ۱۳۹۰: ۱۴۹؛ Allsen, 2001: 189-210).

ج. سهم مسائل اجتماعی

در پاره‌ای از مواقع، آشفتگی‌های سیاسی و نابسامانی‌های اجتماعی، آمد و شد در این راه‌ها را تحت تاثیر قرار داده است. چنان‌که منازعات سیاسی در دوره آل بویه و سلجوقیان و... یا تلاش برخی فرق و گروه‌ها نظیر اسماعیلیه، کردان شبانکاره، نکودریان و غیره، برای کسب امتیازات سیاسی، گاه با راهزنی و ایجاد ناامنی در این مسیرها همراه بوده است (قبادیانی مروزی، ۱۳۸۱: ۱۶۳؛ ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۱۳ و ۳۲۲ و ۳۹۳؛ زرکوب شیرازی، ۱۳۸۹: ۳۶ و ۱۲۶ و ۱۲۷ و ۱۵۸ و ۱۵۹ و ۱۶۴؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۱۸/۲ و ۱۳۷ و ۱۶۶ و ۱۷۹ و ۲۰۰ و ۲۰۱؛ جعفری، ۱۳۸۴: ۴۹؛ کتبی، ۱۳۶۴: ۳۷؛ حسینی فسایی، ۱۳۸۲: ۲۴۲/۱؛ اقبال آشتیانی، ۱۳۸۴: ۳۹۳). پیامد وضع یاد شده بر شیراز به گونه‌ای بود که ابن بلخی که در زمان سلجوقیان اثر خود را می‌نگاشته، ضمن اشاره به آبادانی شیراز در دوره دیالمه نوشته است: «اما اکنون همه ویران است» (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۳۲۰).

منزل خان لنجان (لنجان) از جاده میانی که همان دهستان لنجانان امروزی، در جنوب فلاورجان، است پس از خارج کردن قلعه معروف آن از دست اسماعیلیه، از دوره سلجوقی و پس از آن، به شهری ایمن و منزلی آسوده برای اسکان تجار تبدیل شده بود (قبادیانی مروزی، ۱۳۸۱: ۱۶۵؛ اصفهانی، ۱۴۲۵: ۲۴۲؛ یاقوت حموی، ۱۹۹۵: ۳۴۱/۲؛ آصف قزوینی، ۱۳۸۲: ۲۶۲۸/۴).

اصفهان در دوره آل بویه و سلجوقی، نوعی توسعه شهری کوتاه مدت را گذراند (، falahat, 2012: 614)؛ اما از نیمه دوم حکومت سلجوقی، درگیری مذهبی و اختلافات بین آل خجند و آل صاعد که حامیان دو مذهب شافعی و حنفی بودند، افول حیات شهری و

خرابی آن را منجر شد بود (کجباف، ۱۳۸۶: ۱۲۶ و ۱۴۰). این مسئله می‌توانست مناسبات تجاری و بازرگانی اصفهان را با شیراز تحت تاثیر قرار داده و حجم مبادلات در این راه‌ها را کاهش دهد. منزل قومسه (قومشه، کومیشه) از راه شرقی، در سده‌های نخستین اسلامی، روستایی در محل شهرضای کنونی بود (مقدسی، ۱۴۱۱: ۲۷؛ یاقوت حموی، ۱۹۹۵: ۴/۱۵۵) و در سده‌های میانه و در رقابت‌های سیاسی، چندین بار با غارت و تاراج مدعیان رو به رو شد (القاشانی، ۱۳۸۴: ۱۵۵؛ ناشناس، ۱۳۵۵: ۴۸)؛ اما به تدریج، پس از روی کار آمدن صفویان، موقعیت خود را بازیافت و با وجود کاروانسراها، محلی مناسب برای آسایش تجار و گاه استقبال از سفرای خارجی بود (شاردن، ۱۳۷۲: ۴/۳۶۵ و ۳۶۶؛ فیدالگو، ۱۳۵۷: ۴۷؛ کارری، ۱۳۴۸: ۱۷۷). علاوه بر این، وجود دزدان دریایی، تجارت آبی در سواحل خلیج فارس را با مشکل رو به رو می‌کرده است (ابن خردادبه، ۱۹۹۸: ۶۰؛ ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۴۷؛ ابن مسکویه، ۱۳۷۹: ۱۵۱/۶ و ۱۷۷ و ۳۴۲؛ انصاری دمشقی، ۱۳۸۲: ۲۶۱). در سده‌های نخستین اسلامی، اینگونه ناامنی‌ها روند آمد و شد این جاده‌ها را با وقفه رو به رو می‌کرده است. جاده‌هایی که علاوه بر انتقال بار کشتی‌های این بنادر، تامین کننده پاره‌ای از کالاهای تجارتي بازرگانان دریایی نیز بوده‌اند.

د. نقش اقدامات اصلاحی و عمرانی

اقدامات اصلاحی برخی حکام، نظیر غازان، برای تامین امنیت راه‌ها (همدانی، ۱۳۵۸: ۲۷۶ تا ۲۸۱؛ اقبال آشتیانی، ۱۳۸۴: ۲۹۷) رفت و آمد بازرگانان را در این راه‌ها تسهیل و تشویق می‌کرده است. اقداماتی مانند انتصاب مقام کاروان سالار برای کاروان‌های اصفهان و سایر نواحی عراق عجم و انتخاب متصدی امور راهداری برای مقابله با راهزنان (نخجوانی، ۱۹۷۶: ۱۷۴/۲)، در فترت پس از ایلخانان، به رونق دادوستد در این راه‌ها

واسطه داشتن نان محلی مخصوص و نوعی صمغ موسوم به اشق (آمونیاک نشادر) اهمیت تجاری داشته است (ابن رسته، ۱۳۶۵: ۱۸۵؛ مقدسی، ۱۴۱۱: ۴۵۸؛ ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۲۸۹ و ۴۶۱؛ ابن بطوطه، ۱۴۱۷: ۳۴/۲؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۷۶/۲؛ نطنزی، ۱۳۸۳: ۱۴۲؛ شاردن، ۱۳۷۲: ۱۳۶۷/۴؛ کارری، ۱۳۴۸: ۱۷۳؛ فرصت‌الدوله شیرازی، ۱۳۱۴: ۱۱۰). در راه شرقی نیز سرمسه (سرمه، سَرمق، جرمق)، از بلوک اقلید (کلیل، کلید) که در سه فرسخ و نیمی میانه جنوب و مشرق آباده قرار داشته و به واسطه داشتن قلعه‌ای تحت نظارت حکام آل مظفر (۷۱۳ تا ۷۹۵ ق/ ۱۳۱۳ تا ۱۳۹۳ م)، امنیت آن برقرار بوده و زردآلوی آن نیز ارزش تجاری داشته است (مقدسی، ۱۴۱۱: ۴۳۷؛ ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۲۹۱؛ یاقوت حموی، ۱۹۹۵: ۱۲۹/۲؛ مستوفی، ۱۳۸۹: ۱۲۲؛ کبسی، ۱۳۶۴: ۱۱۰؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۲۲؛ حسینی فسایی، ۱۳۸۲: ۲۳۷/۱ و ۱۲۴۰/۲). بی‌توجهی به بازسازی اماکن تسهیل‌کننده امر تجارت، نظیر کاروانسراها، برخی از این منازل را از رونق می‌انداخته است. چنان‌که در منزل کره، خان خوره (خان خره) بعد، از دوره شاه عباس اول کاروان سربایی برقرار بوده است؛ اما این کاروانسرا به تدریج تا دوره قاجار، تخریب شده است (حسینی فسایی، ۱۳۸۲: ۳۳۵/۱؛ کرزن، ۱۳۸۰: ۷۶/۲؛ عین‌السلطنه، ۱۳۷۴: ۱۴۴۶/۲).

عوامل طبیعی و موقعیت جغرافیایی

در کنار عوامل انسانی، سهم عوامل طبیعی و جغرافیایی را در گزینش منازل و ایستگاه‌ها و کارایی این جاده‌ها نباید نادیده گرفت و عامل طبیعی نیز، در این گزینش مؤثر بوده است. عواملی نظیر وجود منابع آب، چشمه‌ها، رودها و گاه مرغزارها و نیز گذر از گردنه‌ها و کم‌کرددن مسافت دو شهر (راه کوهستانی)، در کنار عواملی مانند موقعیت و فاصله مکان‌ها، در مقایسه با طی مسافت روزانه برای توقف

کمک کرد. در دوره تیموریان، یورش‌ها و ویرانی‌ها بسیار فروکش کرده بود؛ اما با وجود این فروکش کردن، چنین می‌نماید که در دوره بازسازی جانیشیان تیمور، به این راه‌ها کمتر توجه شده بود و اقدامات عمرانی نظیر پل-سازی و مرمت رباط‌ها و راه‌ها، بیشتر در نواحی شرقی ایران وجه همت قرار گرفته بود (حسینی تربتی، ۱۳۴۲: ۳۶۸؛ زمچی اسفزاری، ۱۳۳۸: ۲۳۸/۲؛ حافظ ابرو، ۱۳۸۰: ۳۳۹/۳ و ۳۴۰)؛ زیرا در دوره تیموریان، مناسبات بازرگانی از طریق راه‌های تجاری شرق و شمال، به چین و آلتین اردو و از طریق سمرقند و تا حدودی هرات انجام می‌شده است. تبریز نیز اهمیتی را که در دوره ایلخانی کسب کرده بود، حفظ کرد (رویمر، ۱۳۷۹: ۱۴۱).

اقدامات عمرانی فرمانروایان محلی در ایالت‌های فارس و اصفهان و نیز شهرهای همجوار، نظیر یزد و کرمان، عاملی بوده که بیش از همه، بر روند تجارت در این راه‌ها، تاثیر چشمگیر داشته است. چنان‌که پاره‌ای از اقدامات آنان، نظیر احداث کاروانسرا و ساخت رباط و سایر تاسیسات راهداری، منجر به تامین امنیت نسبی این جاده‌ها و شکوفایی تجارت در این مسیرهای مواصلاتی می‌شده است (زرکوب شیرازی، ۱۳۸۹: ۶۴ و ۶۵؛ شبانکاره‌ای، ۱۳۸۱: ۱۸۴/۲؛ مستوفی، ۱۳۶۴: ۵۰۶؛ نطنزی، ۱۳۸۳: ۱۴۲؛ فرصت‌الدوله شیرازی، ۱۳۱۴: ۱۱۰ و ۵۰۱ و ۵۰۲ و ۵۰۳). در این میان، اقدامات اصلاحی برخی وزرا و کارگزاران سلجوقیان کرمان، در رونق مبادلات بازرگانی و افزایش سطح آمد و شد در این راه‌ها، تاثیر بسزایی داشته است؛ چون آنان علاوه بر احداث رباط‌ها و ساخت و تعمیر طرق، سرمایه دولتی نیز در اختیار تجار قرار می‌داده‌اند (کرمانی، ۱۳۲۶: ۳۶ و ۴۰).

به گواه منابع در دوره‌های مختلف، به ویژه در دوره آل اینجو (۷۲۵ تا ۷۵۸ ق)، در منزل یزدخواست رباط‌ها و کاروانسراهایی برای استراحت و تامین مایحتاج مسافران برپا بوده است. این منزل قلعه‌ای محکم داشته و به

شبانۀ؛ یعنی پاره‌ای از این مکان‌ها، با توجه به بعد مسافتشان با شهری دیگر و به خصوص با توجه به اینکه مسافران در چه زمانی از روز به این مکان‌ها وارد می‌شده، به عنوان منزلگاه انتخاب می‌شدند.

راه میانی به واسطه گذر از کوهستان و گردنه مابین، مسیری برف‌گیر بوده است؛ بنابراین، کاربری تابستانی داشته و از نظر نزدیکی، بر دو راه دیگر برتری یافته است. با توجه به اینکه بیشتر منابع این مسیر را توصیف کرده‌اند، مشخص می‌شود که این راه تا پیش از دوره صفویه اهمیت داشته است؛ ولی به علت افزایش حجم تجارت در دوره صفوی و نیاز به مسیرهای کاروان رو، استفاده از این جاده تحت‌الشعاع راه شرقی قرار گرفته است. چنان‌که کارکرد راه کوهستانی، در سطح محلی، تنزل یافته و بیشتر، بومیان و خرده‌تجار از آن استفاده می‌کرده‌اند. مابین شهرکی کوهستانی و سردسیر بوده که به واسطه ویژگی جغرافیایی و وجود گردنه‌ای سنگلاخی، محل مناسبی برای راهزنی و دستبرد به قافله‌ها بوده است؛ بنابراین مرکزی برای نگهداری در آنجا بر پا شده بود (اصطخری، ۲۰۰۴: ۱۱۷؛ ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۲۹۰؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۱۳/۲؛ شوارتس، ۱۳۷۲: ۲۳۳).

راه کوهستانی مسافتی کمتر داشته و جاده‌ای میانبر بوده است؛ بنابراین در لشکرکشی‌ها و تعقیب و گریزهای سیاسی، از آن به عنوان راهی میانبر، برای پیشی گرفتن بر دشمنان و تسلط بر این نواحی استفاده می‌شده است (کتبی، ۱۳۶۴: ۹۷؛ سمرقندی، ۱۳۸۵: ۹۷/۴؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۳۳/۱ و ۳۶۰ و ۳۷۴؛ حسینی فسایی، ۱۳۸۲: ۳۱۳/۱). منزل ده بید به واسطه قرار گرفتن در محل انشعاب دیگر راه‌های منتهی به شیراز، نظیر جاده ابرقوه به یزد، در مقایسه با دیگر منازل مسیر شرقی، جایگاه ویژه‌ای داشته است (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۲۸۳/۲؛ اصطخری، ۲۰۰۴: ۲۹؛ مقدسی، ۱۴۱۱: ۴۵۷؛ یاقوت حموی، ۱۹۹۵: ۵۲۳/۱؛ شوارتس، ۱۳۷۲: ۲۳۲). راه‌های

زمستانی و تابستانی در یزدخواست (ازکاس، یزدخاص)، در یک مسیر قرار می‌گرفته است؛ بنابراین، این منزل به شهرکی زیبا با بازارهای پرونونق، در سرحد فارس و اصفهان، تبدیل شده بود (ابن رسته، ۱۳۶۵: ۱۸۵؛ مقدسی، ۱۴۱۱: ۴۵۸؛ ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۲۸۹ و ۴۶۱). منابع آب و چشمه‌های طبیعی باعث گزینش پاره‌ای از این نواحی، به عنوان منزل و ایستگاه، برای استراحت مسافران این راه‌ها می‌شده است. به گونه‌ای که سمیرم (مقدسی، ۱۴۱۱: ۳۸۹؛ ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۲۸۴؛ السمعانی، ۱۳۸۲: ۲۴۵/۷) و منزل قصر این (اعین = چشمه) (ابن خرداذبه، ۱۸۸۹: ۱۹۶؛ قدامه، ۱۹۸۱: ۹۱؛ اصطخری، ۲۰۰۴: ۱۱۱ و ۱۱۲) به عنوان محل‌هایی دارای چشمه معرفی شده‌اند.

راه غربی با پهلو گرفتن با راه‌های منشعب از ارجان (بهبهان) و نیز دو راه دیگر، در برخی منازل، با راه یزد تداخل یافته که این کار به منظور استفاده از فرصت‌های تجاری و اقتصادی دو شهر یاد شده بوده است. چنین می‌نماید که وقوع زلزله در شهر آباد ارجان (قبادیانی مروزی، ۱۳۸۱: ۱۶۴) و پاره‌ای شهرهای فارس، در سال ۴۷۸ ق/۱۰۸۶ م (ابن اثیر، ۱۳۸۵: ۱۴۵/۱۰؛ ابن جوزی، ۱۴۱۲: ۲۳۹/۱۶) در کارآیی و رونق نداشتن و میزان استفاده از راه غربی بی‌تاثیر نبوده است. چنان‌که در دوره‌های بعد، گزارش‌های کمتری درباره این راه وجود دارد.

رابی بنیامین (Rabbi Benjamin) در اواسط قرن ششم، فاصله اصفهان و شیراز را چهار روز راه ثبت کرده (تطیلی، ۱۳۸۰: ۱۲۶) و کنتارینی (contarini) در عصر اوزون حسن آق قوینلو (۸۷۱ تا ۸۸۳ ق/۱۴۶۶ تا ۱۴۷۸ م) این فاصله را شش روز دانسته است (کنتارینی، ۱۳۴۹: ۹۹)؛ بنابراین روشن می‌شود که تا پیش از قرن نهم، از جاده میانی بیشتر استفاده می‌شده و به تدریج تا دوره صفوی، راه کاروان روی شرقی

حجم مبادلات انجام شده در این راه‌ها افزوده شده و به ویژه، تفوق راه شرقی را باعث شد.

رونق و شکوفایی این راه‌ها، تابعی از اوضاع سیاسی، تغییر پایتخت و سیاست‌گذاری‌های اقتصادی حکومت‌ها-ی مختلف بوده است. در پاره‌ای از مواقع، تمرکزگرایی سیاسی و نظارت حکومت‌ها در تامین امنیت و به ویژه اقدامات مربوط به راهداری و ساخت تاسیسات بین راهی نظیر کاروانسرا، رباط، قلعه، آب انبار و... و گاه مساعی حکام محلی برای ایجاد زمینه‌های یاد شده، بر کارایی و آمد و شد در این راه‌ها موثر بوده است.

اهمیت راه‌های ارتباطی شیراز و اصفهان در نخستین سده‌های اسلامی و در برخی دوره‌ها، نظیر دوره تیموریان، متأثر از مناطق شرقی کشور و نیز ارتباط با مرکز خلافت اسلامی در بغداد بوده است. از سده‌های میانه، موقعیت راه شرقی به واسطه عبور از جلگه‌ها و سرزمین‌های هموار، با وجود مسافت بیشتر، راه کوهستانی را تحت تاثیر خود قرار داد. نقش این راه‌ها را در شکل‌دهی حیات اقتصادی و اجتماعی ساکنان مسیر گذر این جاده‌ها، می‌توان در اشتغال و فعالیت بومیان در امور راهداری از قبیل نگهداری، تامین امنیت کاروان‌ها، مکاری (خربندگی) و... جستجو کرد. کشمکش‌های سیاسی موجب افول روند تجارت در این جاده‌ها می‌شد؛ اما جایگاه شیراز و اصفهان در ارتباط با پس کرانه‌ها و بنادر خلیج فارس و راه‌های اصلی و همچنین، نقش این دو مرکز در تامین کالا برای سایر شهرها، منجر به بازیابی موقعیت تجاری آن‌ها، به عنوان دو کانون مهم شهری، پس از ایلغار مغول شد. در اوضاع خاص سیاسی، نظیر سال‌های ظهور و سقوط حکومت‌ها، روند رفت و آمد در این راه‌ها با رکود همراه می‌شد. اما با ثبات سیاسی و کم شدن رقبای محلی که گاه امنیت و اصلاحات عمرانی را در پی داشت، این مسیرهای مواصلاتی دوباره، نقش ارتباطی خود را بازیافتند.

رونق داشته است. چنین می‌نماید که از راه کوهستانی به واسطه سختی عبور، برف گیر بودن، وجود گردنه و ناامنی، به تدریج کمتر استفاده شده و کارکرد آن در سطح محلی تنزل یافته است.

نتیجه

شیراز و اصفهان همواره به عنوان دو مرکز مهم بوده که به تناوب و در دوره‌های مختلف، موقعیت ممتاز سیاسی و به ویژه تجاری داشته‌اند. مناسبات این دو مرکز، از نخستین سده‌های اسلامی تا تشکیل حکومت صفوی، به واسطه وجود سه راه برقرار می‌شده است. بر پایه یافته‌های این بررسی، الگوی حاکم بر این جاده‌ها در این بازه زمانی، با وجود تفاوت اندک در ایستگاه‌های آن، بیانگر نوعی تداوم است. دو دسته عوامل طبیعی (جغرافیایی) و انسانی، در گزینش مسیر گذر و منازل و میزان کارایی این جاده‌ها اثرگذار بوده است. انتخاب مسیر گذر این راه‌ها، ارتباط تنگاتنگی با موقعیت تجاری شهرهای همجوار داشته است؛ به گونه‌ای که گزینش خط سیر راه غربی، برای استفاده از ظرفیت‌های اقتصادی و تجاری ارجان (ارگان، بهبهان) بوده و پهلو گرفتن راه شرقی، به منظور برخورداری از موقعیت یزد و کرمان بوده است. علاوه بر تاثیرپذیری روند آمد و شد در این جاده‌ها، وضع حاکم بر شهرهای همجوار، نظیر یزد و کرمان و دگرگونی در کانون‌های تجاری خلیج فارس و موقعیت پس کرانه‌های این پهنه آبی، در فراز و نشیب روند تجارت در این مسیرهای مواصلاتی سهم بسزایی داشته است. در سده‌های نخستین اسلامی، توسعه تجارت دریایی با مرکزیت بندر سیراف، موجب رونق تجارت در این مسیرهای مواصلاتی شد. ویرانی سیراف و سپس، بروز پاره‌ای از نابسامانی‌های سیاسی و ناامنی، کاهش رفت و آمد در این جاده‌ها را در دوره سلجوقیان منجر شد. با جایگزینی کیش و هرمز، به عنوان کانون‌های جدید در تجارت دریایی خلیج فارس با هند و چین، بر

پی‌نوشت‌ها

۱. فرسخ (پرسنگ) از واحدهای سنجش مسافت در قدیم، معادل سه میل (برابر با هزار گام یا چهار هزار گز) و مراد از آن مسافتی که شخص در یک ساعت طی می‌کند. این مسافت ۶ کیلومتر دانسته شده و هر ۴ تا ۶ فرسنگ، یک منزل یا مرحله به شمار می‌رفته است. مقدار روش اسبی میانه رو در مدت یک ساعت را فرسخ کاروانی می‌گویند (ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۱۶۳؛ مقدسی، ۱۴۱۱: ۶۵ و ۶۶ و ۱۰۶؛ حسینی فسایی، ۱۳۸۲: ۴۵/۱ و ۸۱/۲؛ تونی، ۱۹۶۴: ۵۱۱؛ اشپولر، ۱۳۷۳: ۱۱۴/۲).
 ۲. رباط در مفهوم اصلی خود به معنای پست نظامی سرحدی است؛ ولی به تدریج به ساختمان‌های کنار راه، به ویژه در بیرون شهر و آبادی [ایستگاه نگهبانی و کارونسرا] اطلاق می‌شده است (بارتولد، ۱۳۸۶: ۱۴۴؛ پیرنیا، ۱۳۷۰: ۱۲۲).
 ۳. خاتون حسن شاه (صفوه‌الدین) دختر قطب‌الدین محمد سلطان، از فرمانروایان قراختائیان کرمان، بود. قطب‌الدین محمد سلطان بین سال‌های ۶۹۱ تا ۶۹۴ هجری حکومت می‌کرد. وی همسر اباق‌خان و گیخاتو بود. پادشاه خاتون از حاکمان دانش دوست بود و از اهل قلم حمایت می‌کرد (شبانکاره‌ای، ۱۳۸۱: ۱۹۸/۲ تا ۲۰۲).
- اسلامی، ترجمه جواد فلاطوری و مریم میراحمدی، تهران: علمی و فرهنگی.
- اقبال آشتیانی، عباس، (۱۳۸۴)، تاریخ مغول، تهران: امیرکبیر.
- اقتداری، احمد، (۱۳۵۶)، خلیج فارس، تهران: شرکت سهامی کتاب‌های جیبی با همکاری فرانکلین.
- القاشانی، ابوالقاسم عبدالله بن محمد، (۱۳۸۴)، تاریخ اولجایتو، مصحح مهین همبلی، تهران: علمی و فرهنگی.
- انصاری دمشقی، شمس‌الدین محمد، (۱۳۸۲)، نخبه الدهر فی عجایب البرّ و البحر، ترجمه سیدحمید طبیبیان، تهران: اساطیر.
- باربارو، جوزا‌فا و دیگران، (۱۳۸۱)، سفرنامه ونیزیان در ایران، ترجمه مهرباب امیری، تهران: خوارزمی.
- بارتولد، و.و، (۱۳۸۶)، تذکره جغرافیای تاریخی ایران، ترجمه حمزه سردادور، تهران: توس.
- بازورث، ک.ا و دیگران، (۱۳۹۰)، سلجوقیان، ترجمه یعقوب آژند، تهران: مولی.
- بدلیسی، شرف‌خان، (۱۳۷۷)، شرفنامه، مصحح ولادیمیر ولیامینوف، تهران: اساطیر.
- بوات، لوسین، (۱۳۸۴)، تاریخ مغول و تیموریان، ترجمه محمد بهفروزی، تهران: آزاد مهر.

کتابنامه

الف. کتاب‌های فارسی

- ابن بلخی، (۱۳۷۴)، فارسنامه، به تصحیح منصور رستگار فسایی، شیراز: بنیاد فارس‌شناسی.
- ابن رسته، احمد بن عمر، (۱۳۶۵)، الأعلاق النفیسه، ترجمه حسین قره چانلو، تهران: امیرکبیر.
- اشپولر، برتولد، (۱۳۷۳)، تاریخ ایران در قرون نخستین
- پیرنیا، حسن، (۱۳۷۵)، تاریخ ایران باستان، تهران، دنیای کتاب.
- پیرنیا، محمدکریم و کرامت‌الله افسر، (۱۳۷۰)، راه و رباط، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور و آرمین.

- تطیلی، بنیامین بن یونه، (۱۳۸۰)، سفرنامه رابی بنیامین تودولایی، ترجمه مهوش ناطق، تهران: کارنگ.
- جعفری، جعفر بن محمد، (۱۳۷۴)، تاریخ یزد، تصحیح ایرج افشار، تهران: علمی و فرهنگی.
- حافظ ابرو، عبدالله ابن لطف‌الله، (۱۳۸۰)، زبده التواریخ، تصحیح سیدکمال حاج سیدجوادی، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- _____، (۱۳۷۵)، جغرافیای حافظ ابرو، تصحیح صادق سجادی، تهران: میراث مکتوب.
- حبیبی، حسن و محمدباقر وثوقی، (۱۳۸۷)، بررسی تاریخی، سیاسی و اجتماعی اسناد بندرعباس، تهران: بنیاد ایران‌شناسی.
- حسینی تربتی، ابوطالب، (۱۳۴۲)، تزوکات تیموری، تهران: کتابفروشی اسدی.
- حسینی فسایی، حاج میرزا حسن، (۱۳۸۲)، فارسنامه نصری، تصحیح منصور رستگار فسایی، تهران: امیرکبیر.
- خواندمیر، غیاث‌الدین بن همادالدین، (۱۳۸۰)، تاریخ حبیب السیر، تهران: خیام.
- خورموجی، محمدجعفر بن محمدعلی، (۱۳۸۰)، نزهت الاخبار، تصحیح سیدعلی آل داود، تهران: کتابخانه موزه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی.
- دیاکونف، ا.م، (۱۳۷۱)، تاریخ ماد، ترجمه کریم کشاورز، تهران: علمی و فرهنگی.
- راوندی، مرتضی، (۱۳۸۲)، تاریخ اجتماعی ایران، تهران: نگاه.
- رحیمی اردستانی، مصطفی، (۱۳۷۷)، ترجمه المنجد، تهران: صبا.
- رویمر، هر و دیگران، (۱۳۷۹)، تاریخ ایران دوره تیموریان، ترجمه یعقوب آژند، تهران: جامی.
- زرکوب شیرازی، احمد بن ابی‌الخیر، (۱۳۸۹)، شیرازنامه، به کوشش محمدجوادی جدی و احسان‌الله شکرالهی، تهران: متین.
- زرین کوب، عبدالحسین و دیگران، (۱۳۷۹)، تاریخ ایران: از فروپاشی ساسانیان تا آمدن سلجوقیان، ترجمه حسن انوشه، تهران: امیرکبیر.
- زمچی اسفزاری، معین‌الدین محمد، (۱۳۳۸)، روضات الجنات فی اوصاف مدینه هرات، مصحح سیدمحمدکاظم امام، تهران: دانشگاه تهران.
- سمرقندی، کمال‌الدین عبدالرزاق، (۱۳۸۳)، مطلع سعدین و مجمع بحرین، مصحح عبدالحسین نوایی، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- سیرافی، سلیمان تاجر، (۱۳۸۱)، سلسله التواریخ یا اخبار الصين و الهند، ترجمه حسین قره چانلو، تهران: اساطیر.
- سیرو، ماکسیم، (بی‌تا)، راه‌های باستانی ناحیه اصفهان و بناهای وابسته به آن‌ها، ترجمه مهدی مشایخی، تهران: سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.
- شاردن، ژان، (۱۳۷۲)، سفرنامه شاردن، ترجمه اقبال یغمایی، تهران: توس.
- شبانکاره‌ای، محمد بن علی، (۱۳۸۱)، مجمع الانساب، تصحیح میرهاشم محدث، تهران: امیرکبیر.
- شوارتس، پاول، (۱۳۷۲)، جغرافیای تاریخی فارس، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- عین‌السلطنه، قهرمان میرزا سالور، (۱۳۷۴)، روزنامه خاطرات عین‌السلطنه، تصحیح مسعود سالور و ایرج افشار، تهران: اساطیر.
- غفاری کاشانی، قاضی احمد بن محمد، (۱۴۱۴)، تاریخ نگارستان، تصحیح مرتضی مدرس گیلانی، تهران: کتابفروشی حافظ.
- فرصت‌الدوله شیرازی، (۱۳۱۴ق)، آثار العجم، تهران: چاپ سنگی.
- فرهنگ جغرافیایی ایران، (بی‌تا)، تهران: سازمان جغرافیایی کشور.
- فیگیروا، دن گارسیا دسیلوا، (۱۳۶۳)، سفرنامه، ترجمه غلامرضا سمیعی، تهران: نو.

- . قبادیانی مروزی، ناصر خسرو، (۱۳۸۱)، سفرنامه ناصر خسرو، تهران: زوار.
- . قزوینی، آصف خان و قاضی احمد تنوی، (۱۳۸۲)، تاریخ الفی، تصحیح غلامرضا طباطبایی مجد، تهران: علمی و فرهنگی.
- . کارری، جملی، (۱۳۴۸)، سفرنامه کارری، ترجمه عباس نخجوانی و عبدالعلی کارنگ، تبریز: اداره کل فرهنگ و هنر آذربایجان شرقی.
- . کتبی، محمود، (۱۳۶۴)، تاریخ آل مظفر، مصحح عبدالحسین نوایی، تهران: امیرکبیر.
- . کرزن، جورج ناتانیل، (۱۳۸۰)، ایران و قضیه ایران، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، تهران: علمی و فرهنگی.
- . کرمانی، افضل‌الدین ابوحامد، (۱۳۲۶)، تاریخ افضل یا بدایع الازمان فی وقایع کرمان، تصحیح مهدی بیاتی، تهران: دانشگاه تهران.
- . کروسینسکی، یودا تا دوش، (۱۳۶۳)، سفرنامه کروسینسکی، ترجمه عبدالرزاق دنبلی مفتون، تصحیح مریم میراحمدی، تهران: توس.
- . کریستن سن، آرتور، (۱۳۷۹)، ایران در زمان ساسانیان، ترجمه رشید یاسمی، تهران: دنیای کتاب.
- . کلاویخو، روی گونسالس، (۱۳۸۴)، سفرنامه کلاویخو، ترجمه مسعود رجب‌نیا، تهران: علمی فرهنگی.
- . کنتارینی، آمبروسیو، (۱۳۴۹)، سفرنامه، ترجمه قدرت‌الله روشنی، تهران: امیرکبیر.
- . گیرشمن، رومن، (۱۳۷۵)، تاریخ ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه محمد معین، تهران: علمی و فرهنگی.
- . لسترنج، گی، (۱۳۷۳)، جغرافیایی تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، تهران: علمی و فرهنگی.
- . لمبتن، آن، (۱۳۸۲)، تداوم و تحول در تاریخ میانه ایران، ترجمه یعقوب آژند، تهران: نی.
- . مستوفی، حمدالله، (۱۳۸۹)، نزهه القلوب، تصحیح و تحشیه گای لسیترانج، تهران: اساطیر.
- . عبدالحسین نوایی، تهران: امیرکبیر.
- . مصطفوی، محمدتقی، (۱۳۷۵)، اقلیم پارس، تهران: اشاره.
- . ملایری، محمدمهدی، (۱۳۷۹)، تاریخ و فرهنگ ایران در دوران انتقال از عصر ساسانی به عصر اسلامی، تهران: توس.
- . ملکم، سر جان، (۱۳۸۰)، تاریخ کامل ایران، ترجمه میرزا اسماعیل حیرت، تهران: افسون.
- . ناشناس، (۱۳۵۵)، تاریخ شاهی، مصحح محمدابراهیم باستانی پاریزی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- . نخجوانی، محمد بن هندوشاه، (۱۹۷۶)، دستور الکاتب فی تعیین المراتب، به تصحیح عبدالکریم علی اوغلی علی‌زاده، مسکو: فرهنگستان علوم جمهوری شوروی سوسیالیستی آذربایجان.
- . نطنزی، معین‌الدین، (۱۳۸۳)، منتخب التواریخ، تصحیح پروین استخری، تهران: اساطیر.
- . نیشابوری، ظهیرالدین، (۱۳۳۲)، سلجوقنامه، به اهتمام محمد رضائی، تهران: خاور.
- . و صاف الحضرة، فضل‌الله بن عبدالله، (۱۳۸۳)، تحریر تاریخ و صاف، به قلم عبدالمحمد آیت، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- . هرودوت، (۱۳۸۲)، تاریخ هرودوت، ترجمه هادی هدایتی، تهران: دانشگاه تهران.
- . همدانی، رشیدالدین فضل‌الله، (۱۳۵۸ ق)، تاریخ مبارک غازی، تصحیح کارل یان، هرتفرد: استفن اوستین.
- . یارشاطر، احسان و دیگران، (۱۳۸۰)، تاریخ ایران کیمبریج از آمدن سلجوقیان تا فروپاشی دولت ایلخانان، ترجمه حسن انوشه، تهران: امیرکبیر.

- یزدی، شرف‌الدین علی، (۱۳۸۷)، ظفرنامه، تصحیح سیدسعید میرمحمدصادق و عبدالحسین نوایی، تهران: کتابخانه، موزه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی.
- یزدی، غیاث‌الدین علی، (۱۳۷۹)، سعادت نامه یا روزنامه غزوات هندوستان، به کوشش ایرج افشار، تهران: میراث مکتوب.
- ب. کتاب های عربی**
- ابن بطوطه، شمس‌الدین ابی عبدالله محمد بن عبدالله الطنجی، (۱۴۱۷)، رحلة ابن بطوطه، الرباط: اکادیمیه المملکه المغربیه.
- ابن اثیر، عزالدین ابوالحسن علی، (۱۳۸۵ق)، الكامل فی التاریخ، بیروت: دار صادر.
- ابن جوزی، ابوالفرج عبدالرحمن، (۱۴۱۲)، المنتظم فی تاریخ الامم و الملوک، بیروت: دارالعلمیه.
- ابن حوقل، ابوالقاسم محمد، (۱۹۳۸)، صورہ الارض، بیروت: دار صادر.
- ابن خردادبه، ابوالقاسم عبیدالله بن عبدالله، (۱۸۸۹)، المسالک و الممالک، بیروت: دار صادر.
- ابن فوطی، عبدالرزاق بن احمد، (۱۳۸۱)، الحوادث الجامعه و التجارب النافعه فی المائه السابعه، ترجمه عبدالحمید آیتی، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- ابن الفقیه، احمد بن محمد بن اسحاق، (۱۴۱۶)، البدان، بیروت: عالم الکتب.
- ابن منظور، ابوالفضل جمال‌الدین محمد، (۱۴۰۵)، قم: الدب الحوزه.
- ابن مسکویه، احمد بن علی، (۱۳۷۹)، تجارب الامم، تصحیح ابوالقاسم امامی، تهران: سروش.
- ابوالفداء، اسماعیل بن علی، (۲۰۰۷)، تقویم البلدان، القاہرہ: مکتبہ الثقافیه الدینیہ.
- ابی یوسف، یعقوب بن ابراهیم، (۱۳۰۲ق)، کتاب الخراج، بیروت: دارالعرفه.
- اصفہانی، عمادالدین محمد، (۱۴۲۵)، تاریخ دوله آل سلجوق، بیروت: دارالعلمیه.
- اصطخری، ابواسحاق ابراهیم، (۲۰۰۴)، مسالک الممالک، بیروت: دار صادر.
- البکری، ابوعبید، (۱۹۹۲)، المسالک و الممالک، بی‌جا، دارالغرب الاسلامی.
- البلاذری، احمد بن یحیی، (۱۹۸۸)، فتوح البلدان، بیروت: دار و مکتبۃ الهلال.
- الحمیری، محمد بن عبدالمنعم، (۱۹۸۴)، الروض المعطار فی خبر الاقطار، بیروت: مکتبہ لبنان.
- السمعانی، عبدالکریم بن محمد، (۱۳۸۲ق)، الأنساب، حیدرآباد: مجلس دائره المعارف العثمانیه.
- السیرافی، ابو زید، (۱۹۹۹م)، رحلة السیرافی، ابوظبی: المجمع الثقافی.
- الادریسی، عبدالله بن محمد، (۱۴۰۹)، نزهة المشتاق فی اختراق الآفاق، بیروت: عالم الکتب.
- الطبری، محمد بن جریر، (۱۳۸۷ق)، تاریخ الأمم و الملوک، تحقیق محمد أبوالفضل ابراهیم، بیروت: دارالتراث.
- القلقشندی، احمد بن علی، (۱۴۰۷ق)، صبح الاعشی فی صناعة الانشاء، بیروت: دارالکتب العلمیه.
- بغدادی، صفی‌الدین عبدالؤمن بن عبدالحق، (۱۴۱۲)، مراصد الاطلاع علی اسماء الامکنه و البقاع، بیروت: دارالجیل.
- تونی، یوسف، (۱۹۶۴)، معجم المصطلحات الجغرافیه، القاہرہ: دارالفکر العرب.
- حموی بغدادی، یاقوت، (۱۹۹۵)، معجم البلدان، بیروت، دار صادر.

د. کتاب های لاتین

- Allsen,Thomas .T(2001), Culture and conquest in mongol Eurasia,Cambridge university.
- Falahat Somaiyeh & Shirazi M.Reza. () New urban developments in Safavid Isfahan continuity or disjuncture? Planning Perspectives,Vol. 27, No. 4, October 2012, 611° 624.Publisher: Routledge,12 September 2014.

- . قدامه بن جعفر، (۱۹۸۱)، الخراج و صناعة الكتابة، بغداد: دار الرشید للنشر.
- . قزوینی، زکریا بن محمد، (۱۹۹۸)، آثار البلاد و اخبار العباد، بیروت: دار صادر.
- . مقدسی، محمد بن أحمد، (۱۴۱۱)، احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، القاهرة: مکتبه مدبولی.
- . ناشناس، (۱۴۲۳)، العالم من المشرق الی المغرب، القاهرة: الدار الثقافیة للنشر.

ج. مقالات

- . افشار، ایرج، (تیر و مرداد ۱۳۸۵)، «نام ده بید چه بدی داشت»، بخارا، س ۹، ش ۵۳، ص ۱۹۹.
- . بحرانی پور، علی، (۱۳۸۹)، «تاثیر سیاست‌های ایلخانان در جا به جایی مسیرهای زمینی و دریایی حج در جهان اسلام»، مطالعات تاریخ فرهنگی، س ۲، ش ۶، ص ۱ تا ۱۹.
- . خلیفه، مجتبی، (۱۳۸۷)، «تفوق تجاری دریای سرخ بر خلیج فارس در سده‌های پنجم و ششم هجری: با تأکید بر نقش تجار کام»، مجموعه مقالات همایش خلیج فارس، فرهنگ و تمدن، ص ۲۱۳ تا ۲۳۰.
- . خیراندیش عبدالرسول و مجتبی خلیفه، (تابستان ۱۳۸۶)، «تجارت دریایی ایران در دوره سلجوقی سده‌های ۵ و ۶ هجری؛ با تأکید بر نقش بندر «تیز»، فصلنامه علمی پژوهشی علوم انسانی دانشگاه الزهراء(س)، س ۱۷، ش ۶۰، ص ۷۱ تا ۹۲.
- . سجادی، صادق، (۱۳۸۲)، «بندار»، در دایره المعارف بزرگ اسلامی، تهران مرکز دایره المعارف بزرگ اسلامی، ج ۱۲، ص ۵۷۳ تا ۵۷۵.
- . کجباف، علی اکبر، (۱۳۸۶)، «بررسی علل کشمکش‌های مذهبی میان خجندیان و صاعدیان در اصفهان عصر سلجوقی»، فصلنامه علمی پژوهشی علوم انسانی دانشگاه الزهراء(س)، س ۱۷، ش ۶۵، ص ۱۲۵ تا ۱۴۲.