



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

زمان پذیرش نهایی: ۱۳۹۷/۳/۲۷

شماره مجوز مجله: ۸۰۴۰۰

نقش کاروانسراها و رباطها در گسترش ارتباطات بازرگانی ایران و کشورهای دیگر

دکتر سهراب عسگری^۱

۱- استاد یار گروه جغرافیا دانشگاه پیام نور

چکیده

جایگاه و نقش ایران در ارتباطات جهانی به دوران پیش از اسلام باز می‌گردد. ایرانیان در پیوند ملت‌ها با یکدیگر، گسترش بازرگانی، توسعه روابط سیاسی در دنیا دارای نقش موثری بودند. این نقش آفرینی ناشی از دو ویژگی برجسته بود: موقعیت جغرافیایی ایران و گستردگی قلمرو و تکامل حکومت در آن. گستره جغرافیایی سرزمین و دربرگرفتن اقوام گوناگون باعث گردیده بود حکوت برای اداره سرزمین تدبیرهایی بیندیشد و نوع‌آوری‌هایی داشته باشد. ارتباط موثر مرکز سیاسی با اقوام در گوشه و کنار کشور و اجرای قوانین و مقررات و جمع‌آوری مالیات و بطور کلی سامان‌دهی به امور نیازمند اتخاذ تدابیر مدیریتی لازم بود. ایجاد نظام اداری-سیاسی کارآمد و زیرساخت‌های مربوطه از مهمترین این اقدامات به شمار می‌رفته‌اند. یکی از مهمترین ابزارهای لازم برای ایجاد ساختار اداری کارآمد و نظارت بر امور کشور ساخت راههای ارتباطی بوده است. جاده شاهی‌های نمونه‌ای از این مسیر ارتباطی می‌باشد که در دوره هخامنشیان برای ارتباط ساتراپی‌های مختلف ایجاد شده بود. حکومت‌های ارتباطی اقدام کردند. ایجاد و گسترش جاده‌های ارتباطی به ویژه در دوره ایرانی در دوره پس از اسلام هم به ایجاد جاده صفویه بیشتر مورد توجه قرار گرفت. در دوره شاه عباس کبیر این موضوع با جدیت دنبال شد. برای تکمیل این پروژه ملی‌ها مورد توجه قرار گرفتند. مسیرهای ایجاد شده در موارد زیادی بخشی از جاده بین‌المللی ابریشم که ساخت کاروانسرا و رباط شرق آسیا را به اروپا متصل می‌کرد، بودند.

ها، به نقش آنها در ارتباط این مقاله با رویکرد تحلیلی تلاش می‌کند ضمن بررسی جغرافیای تاریخی کاروانسراها و رباط ملی و بین‌المللی بپردازد.

کلمات کلیدی: ایران، راه شاهی، جاده ابریشم، کاروانسرا، رباط



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

مقدمه

هویت هر ملت جنبه‌های گوناگون دارد و تاریخ هر کشور بخش قابل توجهی از هویت را می‌سازد. تاریخ سرگذشت پرفراز و نشیب هر ملتی است که حوادث تلخ و شیرین در آن ثبت است. هویت و تاریخ درهم تنیدگی ویژه دارند. تاریخ بخش زیادی از هویت را می‌سازد و هویت نشان دهنده تاریخ است. مفهوم تاریخ یک مفهوم کلی است اما اجزاء و عناصری که آن را می‌سازند بسیار متنوع هستند و قابل شمارش. تمام دستاوردهای مادی و فرهنگی یک ملت در پیدایش و ساخت تاریخ در یک بستر جغرافیایی نقش دارند. این عناصر ممکن است از یک نماد ساده شروع شود و به نوآوری‌های پیچیده برسد، سرخوردگی و شکست یک ملت باشد یا پیروزی و سرفرازی آن. به بیان دیگر تاریخ در برگیرنده تلخ و شیرین‌ها، فراز و فرودها، افتخارات، شکست‌ها، پیروزی‌ها و... یک ملت است. مهمترین کارکرد تاریخ نشان دادن نقاط ضعف و قوت مردمان است تا راه رفته را دوباره طی نکنند و اشتباهات گذشته را تکرار نمایند.

تکامل تمدنی نوع بشر با مشارکت ملل گوناگون فراهم شده است. موازاتیک ملت‌ها و تلاش آنها برای گذر از موانع و مشکلات باعث این روند مثبت گردیده و به فرایند توسعه منجر گشته است. آنچه در این روند مهم به نظر می‌رسد جایگاه مکانی و زمانی کشورها در تبدیل این روند به فرایند است. کشورهایی مانند ایران که در زنجیره ارتباط جهانی آن روزگار جزو حلقه‌های مهم به شمار می‌رفتند دارای نقش موثرتری بودند. از طرفی کشورهایی که در طلیعه تمدنی نقش زیادی داشتند های تحول بشری بسیار سخت و آرام بدست می‌آمد. در سختی زیادی تحمل کردند؛ چرا که تحول و دگرگونی در آغازین سال این تحول ایران و ایرانیان نقش برجسته داشتند.

بررسی سطحی و مردم ایران برای زندگی در فلاتی به نسبت خشک، تلاش‌های زیادی را در طول تاریخ چند هزار ساله خود به کار برده‌اند تا با بکارگیری ایده‌های خلاق بر دشواری‌ها غلبه نمایند. از این نظر جزو ملت‌های پیشرو به شمار می‌روند. ایرانیان برای جبران کاستی‌های طبیعت نوع‌آوری‌های ویژه داشته‌اند. مهمترین این نوع‌آوری‌ها در تامین آب بوده و با اختراع قنات به تکامل رسیده است. شمار نوع‌آوری‌های تمدن ایرانی که به جهانیان عرضه شده البته بسیار است. از این نظر نوع بشر مدیون تلاش‌های صورت گرفته توسط ایرانیان است. غربی‌ها به نقش پراهمیت تمدن ایرانی در توسعه و پیشرفت جهان اذعان دارند و ایران را پیشگامی موثر در عرصه تمدنی معرفی کرده‌اند.

مجموعه اقدامات ایرانیان طی هزاران سال به شکل عمده پدید آوردن زیرساخت‌های مهم مورد نیاز برای ادامه و بهتر شدن زندگی در روزگاران گذشته بوده است. تمامی اقداماتی که انجام شده نمایانگر هنر ایرانیان است. ترکیب معماری با نگرش‌های فلسفی به دنیای مادی و معنوی، لحاظ کردن شرایط اجتماعی، اقتصادی و سیاسی در عرصه نوع‌آوری‌ها ابتکاری است که تمدن ایرانی با خود داشته است. اگرچه نوشته‌ها و اسنادی از اقدامات انجام شده باقی نمانده و بخش مهم و زیاد آنها از بین رفته اما بناها و آثار به جای مانده از گذشته سرزمین پرگهر، بزرگترین دلیل بر اثبات چنین ادعائی می‌تواند باشد.

طرح موضوع

ایران، بدون شک یکی از مهم‌ترین کشورها در عرصه گسترش ارتباطات بشری بوده است. این کشور با عملی کردن ایده‌ها توانسته در فراگرد تحول تمدنی جایگاه خاصی داشته باشد. در این راستا کسب جایگاه کلیدی در ارتباط مناطق مختلف جهان با انجام اقدامات زیادی صورت گرفته که یکی از مهم‌ترین آنها راه سازی بوده است.

راه سازی در ایران سرگذشت طولانی دارد. ایرانیان برای ارتباط شهرها و روستاها با یکدیگر و با مرکز حکومت ساخت جاده و راه‌های ارتباطی را مد نظر قرار دادند. چه بدون چنین اقدامی ارتباط درست در کشور بزرگ ایران برقرار نمی‌شد و حکمرانان ایرانی نمی‌توانستند بر قلمرو گسترده ایران کنترل موثر داشته باشند.



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

همچنین در زمان وقوع جنگ برای روبرو شدن با دشمن و گسیل نیرو نیاز به راه‌های ارتباطی داشتند تا بر آنها پیروز شوند. ساخت راه و جاده در آن روزگار کار طاقت فرسایی بوده چرا که با امکانات بسیار ساده انجام می‌شده و از سوئی و ویژگی‌های طبیعی ایران این کار را سخت‌تر می‌کرده است. اما با تمام این اوصاف ایرانیان از پای ننشسته و به تلاش خویش ادامه داده‌اند. راه‌های ساخته شده علاوه بر اینکه در بهبود مدیریت سرزمین نقش مهمی داشتند، این پدیده انسان ساخت در ارتباطات بین‌المللی هم نقش‌آفرین بودند. ایران حلقه اتصال شرق به غرب و غرب به شرق بود. بدون نقش‌آفرینی ایران ارتباط بین‌المللی گذشته بسیار سخت می‌شد.

راه‌ها در گذشته دارای امکانات جانبی دیگری چون رباط و کاروانسرا بوده‌اند تا مسافران، گردشگران، بازرگانان و ماموران حکومتی در سفر خود با کمترین مشکل روبرو گردند. مجموعه راه‌ها و کاروانسراها به عنوان یکی از مهمترین پدیده‌های انسان در ایران قابل بررسی و مطالعه هستند.

مفاهیم نظری تحقیق

مهمترین مفاهیم این پژوهش به بنیان‌های ارتباطی کهن در سرزمین‌های ایرانی مربوط می‌شود؛ مفاهیمی که در گسترش فرهنگ و تمدن ایرانی نقش برجسته داشته‌اند. مهمترین این مفاهیم در زیر مورد بررسی قرار می‌گیرند. راه، جاده: راه یک واژه پهلوی است و به مسافتی که برای رسیدن به جایی طی می‌شود، می‌گویند (مشیری، ۱۳۷۸: ۸۸۶). راه در متون ادبی به شکل ره هم بکار برده شده است. راه نام یک پدیده جغرافیایی است که انسان‌ها از همان ابتدای شکل‌گیری تمدن به ارزش آن پی بردند و گسترشش دادند تا به امروز. امروزه شاهد ساخت بهترین و مجهزترین راه‌ها در کشورهای توسعه یافته هستیم. در ایران نیز ساخت راه‌ها و شاهراه‌ها ادامه دارد تا ارتباطات به نحو مطلوب در کشور ادامه یابد. جاده یک کلمه عربی است و مفهومی برابر با راه دارد. اما در فرهنگ عامیانه و در زبان فارسی جاده به راه‌هایی گفته سازی، زیرسازی و در نهایت آسفالت‌ریزی و می‌شود که انسان برای ساخت و ایجاد آن اقداماتی انجام داده باشد. مانند آماده تجهیز. راه مفهومی فراتر دارد و شامل جاده نیز می‌شود.

کاروانسرا: کاروانسرا یک واژه ترکیبی است که از دو کلمه کاروان (گروهی مسافر) و سرای (خانه و منزل) تشکیل گردیده است. این واژه ترکیبی به محلی گفته می‌شود که در گذشته کاروانیان در آن استراحت می‌کردند. کاروانسرا همچنین محلی برای عرضه کالاها بود. کاروانیان در این ایستگاه می‌توانستند کالاهای خود را بفروشند و کالای مورد نظر خویش را خریداری نمایند. کاروانسراها یا در داخل شهرها ساخته می‌شدند یا در بیرون شهرها.

رباط: یک کلمه عربی است و در زبان عربی به آنچه دو چیز را به هم ارتباط دهد می‌گویند (پیشین: ۸۹۱). پس از اشغال ها و نام‌جاهای فارسی در ایران دچار تغییرات زیادی گردیدند. رواج زبان عربی باعث گسترش لغات ایران توسط اعراب، واژه عربی و ورود آن در زبان فارسی گردید. نقص این زبان در برابر زبان فارسی باعث ایجاد محدودیت‌های ادبی زیادی شد. آنها نام‌های جغرافیایی زیادی را تغییر دادند که کاروانسرا از جمله آنها می‌باشد.

چاپارخانه: چاپارخانه از واژه‌های کهن فارسی است. در گذشته به کاروانسراهایی گفته می‌شد که ماموران و چاپارهای حکومتی در آن مستقر بودند تا به محض رسیدن پیک از طرف دربار و یا مقامات آن را به مقصد اصلی برسانند. چاپارخانه جزو مکان‌های بین راهی حکومتی محسوب می‌شدند.

روش پژوهش



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

این تحقیق براساس شیوه کتابخانه‌ای و اسنادی با مطالعه متون و کتاب‌های تاریخی مرتبط با موضوع انجام شده است. تحلیل محتوایی رویکرد غالب در این تحقیق می‌باشد.

یافته‌های پژوهش

گستره جغرافیایی ایران باستان و راه سازی در آن

قلمرو جغرافیایی ایران باستان گستره وسیعی را شامل می‌شد. نقشه‌های تاریخی برجای مانده از آن روزگار تایید کننده این ادعاست. گسترده ترین قلمرو در ایران باستان مربوط به دوره هخامنشیان بود. هخامنشیان نظامی را بنیان نهادند که توانمندی جهانی شدن را داشت. این فدراتیو از هندوستان در خاور زمین تا گیت (مصر) در باختر زمین گسترده بود (مجتهدزاده، عسگری، ۱۳۹۰: ۱۲۰). اداره چنین گستره جغرافیایی وسیع به ایجاد شبکه‌ای از راههای ارتباطی نیاز داشت. دولت هخامنشی در زمان داریوش بزرگ به اعلی درجه وسعت خود رسید، بهترین سند تاریخی از این حیث کتیبه‌ای است که در مقبره این شاه در نقش رستم کنده شده است. موافق این کتیبه عده ایالات ایران سی است و وسعت آن در این زمان چنین بود: از شرق به غرب از سواحل غربی اقیانوس هند تا سواحل دریای آدریاتیک و قرتانجه. از شمال به جنوب از ماورای سیحون تا حبشه. بنابراین ایران هخامنشی را می‌توان بزرگ‌ترین دولتی دانست که تا آن زمان تشکیل شده بود و ۲۶ نوع مردم از نژادهای مختلف با مذاهب و زبان‌ها و عادات و اخلاق گوناگون در ممالک وسیع ایران زندگی می‌کردند (پیرنیا، ۱۳۸۹: ۱۲۹).

آغاز راه‌سازی گسترده و کشوری در ایران به سلسله هخامنشیان می‌رسد. در این دوره تلاش گسترده‌ای برای راه‌سازی و ساز این راه‌ها برای جنگ و دفاع بود و بیشتر راه‌ها در این دوره جهت اهداف نظامی و انجام شد. استراژی اساسی در ساخت برای توسعه لشکرکشی ساخته می‌شد. ضمن اینکه اداره درست کشور هم در ساخت این راه‌ها مد نظر بود. پس از هخامنشیان، (خوانده‌اند fatya بزرگ مد نظر قرار گرفت. در اوستا راه را راتیا (در دوره‌های اشکانیان و ساسانیان ساخت راه‌های طولانی و که بعدها راه شده است (نیرنوری، ۱۳۷۵: ۴۹۲).

پس از اینکه ایرانیان تحت سلطه اعراب درآمدند موضوع راه و راه سازی تا حد زیادی به فراموشی سپرده شد. دیگر ساخت امپراتوری به توسعه به سبب بافت حکومتی لزومی نداشت. قبل از آن، حکومت‌ها مجبور بودند جهت پیوستن راه‌های طولانی حکومت‌های ایالتی و ولایتی، لزوم توجه به راه و داشتن ارتباط تاحدی راه‌سازی علاقه نشان دهند، ولی بعد از اسلام و با تقویت ولایات بود. این دوران استراتژی اصلی در ساخت و ساز راه‌ها، توسعه تجارت و هدایت امور اداری از بین رفت. طی در سده‌های پسین و با ظهور صفویان موضوع ایجاد راه بسیار جدی‌تر از گذشته مطرح گردید. در دوره اصلاحات گسترده شاه‌عباس صفوی، راه‌سازی رونق خاصی یافت. قلمرو ایران به آنسوی خلیج فارس رسیده بود و خلیج فارس یک دریای داخلی محسوب می‌شد. از طرفی بازرگانی با دنیای خارج در حال رونق بود و تولیدگران داخلی تلاش می‌کردند کالاهای خود را به دنیای خارج صادر نمایند. در این راستا ساختن راه امری اجتناب ناپذیر می‌نمود و از نظر حاکم مقتدر صفوی مغفول نماند.

راه شاهی

سرزمین پارس پر از آثار ارزشمندی است که از گذشته‌های دور برجای مانده است. یکی از این شاهکارهای تاریخی راه شاهی است که در نوع خود کم نظیر است. کارکرد اصلی این راه ایجاد ارتباط میان مناطق گوناگون کشور بود. این راه در عصر هخامنشیان ساخته شد.

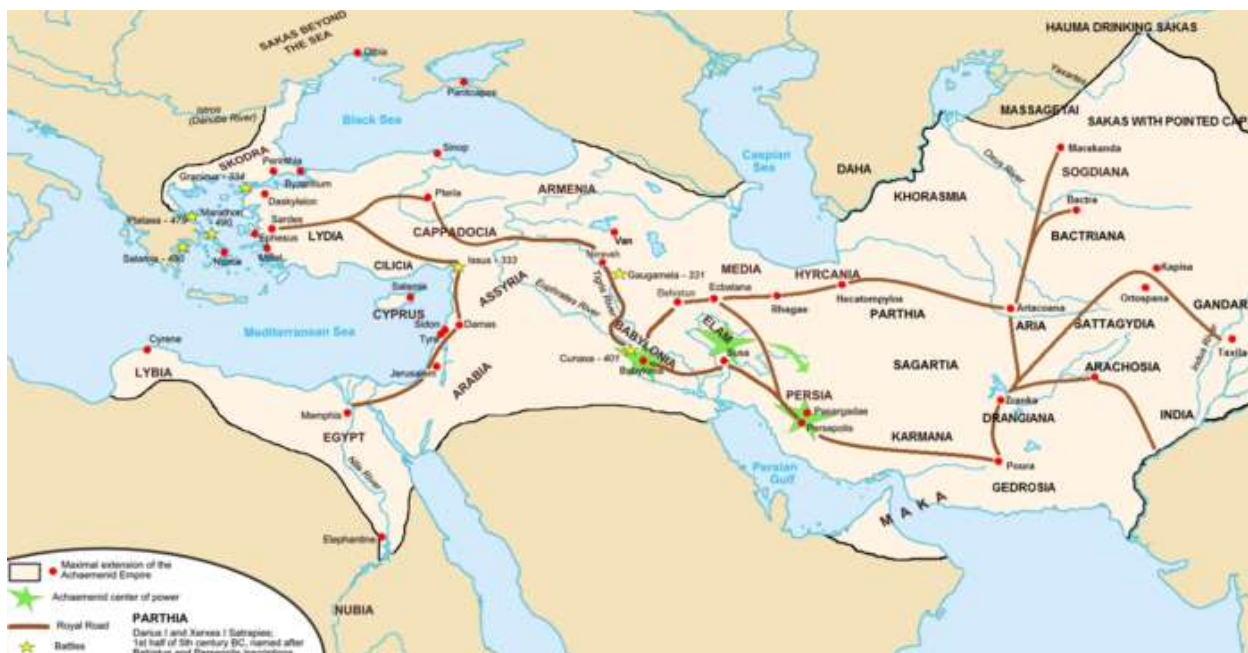


ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

های اصلی که مرکز ایران را به ایالات دور دست وصل می کرد راه شاهی خوانده می شدند. یکی از زمان هخامنشیان راه مهمترین شاهراه های دوره هخامنشی راهی بود که از شهر ایفسوس در کنار دریای اژه شروع می شد و از طریق ترکیه امروزی و شمال شرقی عراق به کرخه و سپس به شوش منتهی می گردید (بیگ محمدی، ۱۳۸۲: ۹۷). این مسافت را کاروان ها در ۱۱۱ روز می پیمودند و مسافرت تقریباً در ۹۰ روز ولی پیک های شاهی که شب و روز در حرکت بودند در زمانی به مراتب کمتر این راه طی می کردند (نیرنوری، ۱۳۷۵: ۴۹۱). این جاده در زمان خود یکی از بهترین و مجهزترین راه های ارتباطی بود و نقش برجسته ای در کنترل مناسب کشور داشت. مورخین از جمله هرودوت به اهمیت این راه اشاره کرده اند. معروف است در این راهها منازل و مهمانخانه های خوب تهیه شده بود و چاپارخانه های تاسیس کرده بودند که به قدر کفایت اسب های خوب کرد ساخلو کافی گذاشته بودند (پیرنیا، ۱۳۸۹: ۹۵). در هر کاروانسرا و داشتند. در جاهائی که این راهها از کوهستان عبور می منزلگاه اسبها و ماموران و سربازان حکومتی آماده بودند تا به محض رسیدن پیک، نامه یا دستور را تحویل گرفته به سرعت راه بیفتند و به منزلگاه بعدی برسند. چاپارها شب و روز در حال حرکت بودند تا فرمانها و دستورات حکومت به موقع به مناطق مختلف کشور برسد. هخامنشیان به قول هرودوت اولین کسانی بودند که پست و پیک سواره را به وجود آوردند. وی می نویسد: هیچ انسانی به سرعت این پیک های پارسی نمی تواند مسافرت کند. این طرح به طور کلی یک اختراع پارسیان است و به این طریق است که در سراسر طول جاده اشخاصی با اسب به فاصله قرار داده اند و عدد آنها مساوی با عدد روزهای سفر است و برای یک روز راه دو اسب نامزد شده اند و این پیکها فاصله ای را باید طی کنند خواه باران باشد یا برف یا گرما و خواه سرما یا روشنایی روز باشد یا تاریکی شب به سریع ترین وجه ممکن می پیمایند. اولین سوار نامه های خود را به دومی تحویل می دهد و دومی آن را به سومی می سپارد و به همین ترتیب در سراسر طول جاده عمل می شود تا به مقصد برسند. ایرانیان به پست می گویند (نیرنوری، ۱۳۷۵: ۴۸۸). Angerion سواره که به این طریق راه می سپرد انگریون

در کنار جاده شاهی راه های ارتباطی دیگری ساخته شد. ساخت چنین جاده های ناشی از گستردگی جغرافیائی سرزمین پارس و ضرورت برقراری درست ارتباط نظام اداری-سیاسی و حاکمیت ملی در سراسر ایران باستان بود. با گسترش فتوحات ایجاد جاده های بیشتر نیز مورد توجه قرار گرفت. ساختن راه و جاده جدید نیاز جغرافیایی، اجتماعی و سیاسی ایران در آن روزگاران بود. برای نمونه ساخت راه برای ارتباط بخش های مختلف کشور به ویژه قلمروهایی که به تازگی تحت حاکمیت در آمده بودند در دستور کار قرار گرفت.

این راهها در زمان خود با شیوه مهندسی کارآمد ساخته شده بودند، برای نمونه راه شوش به تخت جمشید که بسیاری از اهداف دیگری را بود و هنوز قطعاتی از آن در مناطقی از کشور باقی مانده است. این جاده ها علاوه بر امنیت، سنگفرش شده تجارت و سرعت در حمل و نقل کالا و مسافر، این راهها نیز دنبال می کرد. اهداف دیگر این راه عبارت بود از بسط فرهنگ و چاپارها که فرمانها و حکمها و نامه های امیران را می رساندند در آن تردد داشتند. چندان شلوغ نبودند و بیشتر داشت. می توان گفت که در پس از هخامنشیان، گسترش راهها و استراتژی توسعه آن کاملاً به قدرت حکومتها، بستگی عصر هخامنشیان و ساسانیان استراتژی اصلی توسعه راهها امور دفاعی، تجارت و فرهنگ بود.



جاده شاهی در روزگار هخامنشیان

کاروانسراها و رباطها

با استقرار نهاد حکومت، توجه حکمرانان به امر تجارت با توجه به سود سرشاری که از آن حاصل می‌گشت موجبات رونق بیشتر آن را فراهم ساخت و از این رو کار ایجاد کاروانسرا در مسیر راه‌های طولانی و ایجاد کاروانسرا و بارانداز در شهرها و تنظیم ضوابط ناظر بر فعالیت‌های بازرگانی و انجام اقداماتی برای حفاظت از کاروان‌ها در طول مسیر مورد توجه قرار گرفت (ورجوند، ۱۳۷۰: ۱۱). برطبق اسناد تاریخی بنیاد کاروانسراها در ایران از زمان هخامنشی آغاز می‌شود. این مساله مورد تأیید مورخان چون هردوت مورخ یونانی است. وی از ساختمانهایی سخن می‌گوید که توسط هخامنشیان بین شوش و سارد برد که در فاصله حدود ۲۵۰۰ کیلومتر ساخته شده بودند، هرودوت از یکصد و یازده بنای شبیه کاروانسرا (چاپارخانه) نام می‌بیند پایتخت هخامنشی و سارد بنا گردیده بود.

کاروانسراها به دو دسته کاروانسراهای درون شهری و کاروانسراهای برون شهری تقسیم می‌شدند. کاروانسراهای درون شهری در موقعیت خاصی ساخته می‌شدند تا کاروانیان بدون زحمت زیاد و بدون نیاز به ورود به بخش‌های مسکونی اصلی، به محل کاروانسرا وارد شوند. حاشیه انتهایی سکونت در درون شهرها معمولاً برای این منظور در نظر گرفته می‌شد (عسگری، ۱۳۹۰: ۶۵). کاروانسرا، زائیده موقعیت جغرافیایی ایران است و با توجه به خشکی و کم‌آبی این سرزمین و دوری آبادیها از یکدیگر، وجود اماکنی برای اقامت موقت مسافران را اجتناب ناپذیر می‌کرد (پیرنیا، ۱۳۷۱: ۹۴). کاروانسرا، ترکیبی از کاروان (به معنی مسافر گروهی) و سرا (به معنی خانه و مکان) است. کاروانسرا، ساختمانی است که کاروان را در خود جای می‌دهد و علاوه بر اتاق و ایوان، دارای باره بند، طویله و انبار بوده و اغلب ورودی آنرا بازار کوچکی به نام غلاف‌خانه تشکیل داده و بر روی سر در آن، چند اتاق قرار گرفته گاهی در دو سوی در کاروانسرا، برج‌هایی جای گرفته که در مواقع، که به کاروانسالار اختصاص دارد نامنی مورد استفاده مدافعان و راهداران قرار می‌گرفته است (فرهنگ فارسی عمید، ۱۳۶۹ به نقل از پیری و افشاری آزاد، ۱۳۹۵).



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

نقشه کاروانسراها معمولاً مربع یا مستطیل شکل بوده با یک ورودی عظیم و بلند و بدون نقش، با دیوارهایی که گاهی اوقات بادگیرهایی در انتهای آن تعبیه شده بود. تحول و گسترش کاروانسراهای ایران در دوره‌های مختلف بستگی به وضعیت آید که اساس معماری کاروانسراهای اجتماعی، اقتصادی، مذهبی و ... داشت. از بررسی کاروانسراهای سراسر ایران چنین برمی آید، مانند سایر بناها، تابع شیوه، سنت و سبک رایج زمان بوده است. شیوه معماری محل و منطقه، مصالح ساختمانی و موقعیت جغرافیائی نقش موثری در ایجاد این گونه بناها داشتند (کیانی، کلایس، ۱۳۶۲: ۸).

در کاروانسراها اتاق‌های مسافران معمولاً پیرامون حیاط ساخته می‌شد و پشت آنها اصطبل قرار داشت که درب ورودی اصطبل‌ها در چهار گوشه داخلی بنا قرار داشت و گاهی در ایوان ورودی حیاط باز می‌شد.



نمایی از یک کاروانسرا

ساختمان کاروانسراها معمولاً دارای حصار است که در گوشه و گاهی در میان اضلاع دیوارهای آن برج‌هایی قرار گرفته، بطوریکه دروازه میان دو برج یا شبه ستون جای دارد و دارای سردری است که گاهی بر فراز آن ساختمان دو طبقه‌ای ساخته‌اند (پیشین).

دارد که از های بازرگانی و نظامی و نتایج تحقیقات و کاوشهای باستان شناسی معلوم می‌مطالعه راههای ارتباطی و جاده شده است. گرچه ساختمان یا بنای ساخته های بین راه و امنیت و رفاه کاروانیان احساس می‌گذشته دور نیاز و افری به ایستگاه ای از این گونه کاروانسراها از عهد هخامنشی بر جای نمانده، ولی کاوشهای علمی در آینده باعث شناخت این گونه مراکز و شده های ارتباطی شده، نحوه معماری آنها را روشن خواهند ساخت. ایستگاه



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

با روی کار آمدن صفویان در قرون میانی اسلامی، توسعه ایران مورد توجه قرار گرفت. اقدامات بسیار مثبتی در این دوره انجام شد که به بازسازی هویت ایرانیان کمک کرد. از این دوره آثار شکوهمندی باقی مانده که بطور دقیق مورد کاوش قرار نگرفته‌اند. راه و کاروانسراها از جمله این اقدامات مثبت به شمار می‌روند. کاروانسراها و رباطها مکان‌های مناسبی برای استراحت و انجام امور تجارت به شمار می‌رفتند. مسافران می‌توانستند تا وقتی که مایل بودند بدون پرداخت پولی در آن جا بمانند. عباس اول به طور خستگی ناپذیری کاروانسرا می‌ساخت که آن هم بخش اساسی دیگری از سیاست وی برای پیشبرد رونق بازرگانی امپراتوری صفویه بود و بستگان، بازرگانان ثروتمند و حکام محلی نیز از این کار او پیروی می‌کردند (سیوری، ۱۳۸۵: ۱۸۷). در کنار ساخت راه جدید شاه صفوی ساخت کاروانسراها را به سفارس مهندسان خود مورد توجه قرار داد. یکی از اقدامات بسیار مهم صفویه در جهت ایجاد امنیت کاروانها، تجار و مسافران، رونق و توسعه تجارت، ایجاد کاروانسراهاست. این بناها که خوشبختانه هنوز نمونه‌های فراوانی از آنها باقیست، بهترین وسیله آسایش مسافران، تجار، حفظ کلا، امنیت راهها، تامین آذوقه و ایجاد ارتباط بین شهرها محسوب می‌شد. گفته می‌شود شاه عباس ۹۹۹ کاروانسرا ساخته است که برخی از آنها در دل کویر نایبند لوت قرار داشته است (بیگ محمدی، ۱۳۸۲: ۱۳۵-۶). کاروانسراهای شاه عباس در معماری و زیبایی سرآمد تمام کاروانسراهای ایران هستند. این کاروانسراها معمولا دارای صحن وسیع بودند و در چهار گوشه چهار برج آجری داشتند. تزئینات کاری آنها هم منحصر بفرد بود (نژاد اکبری، ۱۳۸۷: ۳۰۴). در این دوره طرح معماری کاروانسراها متنوع شد و علاوه بر و کاشی کاروانسراهای چهار ایوانی نوع کوهستانی، مدور، هشت ضلعی و کویری بر طبق موقعیت جغرافیایی و مکانی احداث شد. در دوره‌های زندیه، افشاریه و قاجاریه احداث کاروانسراها به شیوه گذشته ادامه پیدا کرد. از نظر طرح و نقشه کاروانسراهای دوره یاد شده عموماً از نوع چهار ایوانی بوده و از لحاظ مصالح ساختمانی نیز بر خلاف دوره متقدم که از آجر و سنگ بوده اغلب از خشت استفاده شده است.





ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

نمائی از یک کاروانسرای بازسازی شده

آثاری که از کاروانسراهای کهن بدست آمده نشان می‌دهد که اتاق‌هایی برای نگهبانان، کاروانسرادار یا مامورین ساخته می‌شده است. ولی کاروانسراهای تجارتی داخل شهرها عموماً دو طبقه بودند. در دو طرف دروازه ورودی داخل کاروانسرا نیز معمولاً اتاق‌هایی برای پاسداران و کاروانسرادار ساخته می‌شده است. معمولاً هر کاروانسرا دارای چاه آب و آب انباری بود که گاهی در وسط کاروانسرا در زمانی خارج از محوطه جهت تامین آب مورد نیاز مسافران ساخته می‌شد. در بسیاری از کاروانسراها بخصوص از دوره صفویه به بعد بخاری دیواری یا مکانی برای برافروختن آتش تعبیه شده است. بخاری‌های دیواری یا در اتاق‌ها ساخته می‌شدند یا در محل‌های سر پوشیده ایجاد می‌گردیدند. در کاروانسراهای نوع کوهستانی اهمیت بخاری به حدی بوده که محل وسیعی را برای قرار دادن آتش و بخاری انتخاب می‌کردند. سرما دلیل اصلی چنین اقدامی بود. مصالح ساختمانی اصلی بنای کاروانسراها در ایران از سنگ و آجر بوده است، در بعضی موارد سنگ‌ها کاملاً استادانه تراش داده می‌شد و در برخی اوقات از قطعات کوچک سنگ‌های نتراشیده استفاده می‌کردند (پیشین: ۹).

راه ابریشم و نقش کاروانسراها در دوره های مختلف تاریخی

جاده ابریشم یا راه ابریشمی راهی کاروان رو که از دوران باستان در دو قاره آسیا و اروپا از چین تا مدیترانه، مورد ریشتهوفن (۱۹۰۵-۱۸۳۳) بهره‌برداری تجارتی زیارتی و سیاحتی بوده است. نام جاده ابریشم را اولین بار فردیناند فون تجارت ابریشم به عنوان معروف‌ترین، جغرافیدان آلمانی، در میانه قرن نوزدهم به کار برد. ظاهراً سبب این نامگذاری، جاده از چین به غرب می‌رفته است. مسیر اصلی این راه ترین و گران‌بهاترین کالایی بوده که طی دهها قرن از طریق این سبک شرقی امتداد داشته است. راههای فرعی دیگری نیز از هند و جنوب ایران به بین ۳۰ و ۴۰ عرض شمالی و ۱۰ تا ۱۱۰ طول های دیگری، مثل راه ادویه به آنها داده شده است. اهمیت نوع کالاهایی که در آنها حمل می‌شده نام آن می‌پیوسته که به دلیل راهها نیز تا عرض ۲۰ درجه شمالی امتداد می‌یافتند. این

ابریشم آسیا را از طریق خشکی طی می‌کرد که طول راه‌های آن بلغ بر ۸۰۰۰ کیلومتر بند. این جاده مشرق، شهر جاده چانگ-آن، شیآن امروز، پایتخت باستانی چین آغاز می‌شد و به سوی شمال غربی در طول دیوار بزرگ چین ادامه می‌یافت سپس به دو شاخه تقسیم شده و از حاشیه صحرای تا کلاماکان عبور کرده و با عبور از چندین گردنه مرتفع از قله‌های پر برف کوه‌های پامیر می‌گذشت سپس از سرزمین‌های بلخ افغانستان که از غرب به سوی فلات ایران کشیده می‌شد، از شهرهای سمرقند و بخارا می‌گذشت و از آنجا به مرو می‌رسید. شعبه دیگری از راه به سوی شمال می‌پیچید و به کرانه شرقی دریای خزر متصل می‌شد. سپس با قطع عرض دریای خزر، به باکو می‌رفت و در امتداد دره ارس ادامه می‌یافت و با گذشتن از جنوب شرقی دریای سیاه به قسطنطنیه (استانبول) می‌رسید. راه دیگری نیز به سوی شمال غربی می‌رفت و از شمال دریای خزر می‌گذشت تا به کرانه شمالی دریای سیاه برسد. امتداد جاده از بلخ به طرف مرو و ناحیه جنوبی دریای خزر می‌آمد، شهرهای طوس و صد دروازه هکاتومپلیس، پایتخت اشکانیان، نزدیک دامغان امروزی را پشت سر می‌گذاشت، سپس به ری می‌رسید و به سوی اکباتان همدان کنونی امتداد می‌یافت و با قطع رشته کوه زاگرس به طرف بین‌النهرین و انطاکیه می‌رفت (سلمانیان و زند مقدم، ۱۳۸۹)

این جاده تاریخی به مردمان در روزگاران گذشته اجازه می‌داد تا تولیدات خود را برای فروش به سایر مناطق ببرند و بخشی از نیازهایشان را از این مناطق تامین نمایند. این جاده علاوه بر نقش بازرگانی کارکرد فرهنگی هم داشت و باعث گردید در طی سالهای بسیار طولانی تبادل فرهنگی قابل ملاحظه‌ای در این مناطق اتفاق بیفتد. برخی از ملت‌ها همراه با تجارت فرهنگ خود را هم گسترش دادند.



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

جاده ابریشم در ایران نیز اهمیت زیادی داشت. جایگاه جغرافیائی ایران باعث پیوستگی تاریخی - جغرافیائی مردمان در شرق و غرب ایران شده بود. ساکنان خاور و باختر کره زمین برای ارتباط با هم و انجام تجارت زمینی باید از ایران عبور می کردند. برای همین ایران نقش کلیدی در ارتباط ملت‌ها با همدیگر از طریق جاده ابریشم داشت. جاده ابریشم در دوره‌های مختلف در ایران از مسائل سیاسی و اقتصادی زیادی تاثیر پذیرفته است. معروف ترین قسمت جاده ابریشم جاده خراسان بود. این جاده از دروازه خراسان، نیز شاهراه خراسان شروع می شد و از ایران عبور کرده و از طریق ماوراءالنهر تا مرزهای چین امتداد می یافت. جاده بزرگ خراسان از معروف ترین شاهراه‌های بغداد نیز بحساب می آمد که به طرف شرق می رفت و مرکز را به شهرهای ماوراءالنهر در حدود چین متصل می ساخت (پیشین).

دولت هخامنشیان با توجه به اهمیت راه ابریشم، لزوم گسترش آن را مورد توجه قرار داد و در راه گسترش آن کوشید. در این دوره قسمت‌های پرجمعیت و با ثروت ایران آن روزی ایالات غربی آن، مانند آسیای صغیر و مستعمرات یونانی و بابل و خیز و از حیث تمدن و صنایع و تجارت آبادترین جاهای عالم آن فینیقیه و مصر بودند زیرا این قسمت‌ها از جهت اراضی حاصل روز محسوب می شدند. ولایات هند نیز از قسمت‌های پرجمعیت و معمور و با ثروت عالم بودند. از این جا معلوم است که ایران آن روزی مانند پلی این قسمت‌های زرخیز را به هم اتصال می داد و کاروان‌های تجاری از شرق و غرب یا بالعکس از ایران و یا ممالک آن می گذشتند (پیرنیا، ۱۳۹۵: ۱۲۶).

نقش آفرینی جاده ابریشم در دوره‌های اشکانیان و ساسانیان هم ادامه یافت. اهمیت این جاده برای حاکمان ایران در آن روزگار آشکار شده بود چرا که ایران را به دنیای خارج ارتباط می داد. از طرفی تاثیر سیاست بر تجارت هم مزید بر علت شده بود و در این راستا ایران با رقیب جهانی دیگری مقابله می کرد. رومیان تلاش زیادی کردند تا بتوانند عرضه کننده انحصاری ابریشم به اروپا باشند. رقابت و خصومت با ایران مانع از عبور بازرگانان رومی بود.

با سقوط امپراطوری ساسانی، برای مدتی امنیت راهها و حرکت کاروانهای بازرگانی دچار وقفه شد و امپراطوری چین چون از این بابت زیان اقتصادی فراوانی می دید، درصدد تجارت با روم و سرزمینهای غربی آن برآمد.

پس از اسلام موازنه قدرت در منطقه جنوب غرب آسیا دگرگون شد. حکومت ساسانیان از صحنه سیاسی حذف گردید و این مساله اثر خود را در مناسبات اقتصادی و سیاسی برجای گذاشت. در سده‌های نخستین گسترش حکومت اسلامی در سرزمین‌های ایرانی بازرگانی تا حدی متوقف گردید. باز پیدائی هویت ایرانی و تشکیل حکومت‌های ایرانی تجارت را دوباره به عرصه سیاست آورد.

در سده‌های پسین با نزدیکی حکومت‌های سلاجقه، ایلخانیان، تیموریان و افشاریان به مرزهای چین و هند، روابط تجاری و فرهنگی بین این دولتها با حکومت ایران دوباره برقرار گردید.

در تاریخ پس از اسلام ایران، صفویان بطور جدی به توسعه راه‌ها، ساخت کاروانسراها، تقویت امنیت راهها و بهسازی و نو سازی آنها اقدام کردند. صفویان در توسعه راهها دو نقش برای آنها در نظر گرفتند: نقش راهها در توسعه ملی و نقش راهها در ارتباطات بین‌المللی. در دوره صفویان، همزمان با حکومت خاندان مینگ (۱۶۲۸ - ۱۳۶۸ م) در چین و ایجاد یک دوره آرامیش دوپست و پنجاه ساله، روابط تجاری ایران و چین از سر گرفته شد. بازرگانان عصر صفوی راههای دریایی را در اختیار داشته و به تجارت کالاهایی چون ابریشم و ادویه می پرداختند.



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر



شاه عباس اول به خوبی دریافته بود که تجارت هیچ کالایی به اندازه ابریشم برای ایران سود آور نیست. سیاست اقتصادی این دوره، کاهش واردات و افزایش صادرات بود. شاه عباس نسبت به بازرگانان ونیزی که در کار تجارت ابریشم کوشش بسیار نموده بودند، توجه ویژه‌ای داشت. وی برای تحقق اهداف اقتصادی خود دست به اقدامات زیادی زد. شاه مقتدر صفوی ساخت کاروانسراها را مورد توجه جدی قرار داد. شبکه کاروانسراهایی که در کشور و در طول راههای تجاری اصلی قرار داشت حداقل محل امنی برای اجناس و حیوانات تجار فراهم می‌آورد و همچنین امکانات عرضه کالاها و انجام معاملات کوچک را در توقف‌های شبانه در اختیارشان می‌نهاد. تونو و تاورنیه هر دو اشاره می‌کنند که کاروانسراهای ایران بهتر از کاروانسراهای ترکیه ساخته شده‌اند و پاکیزه‌ترند (سیوری، ۱۳۸۵: ۱۸۷).

شاه عباس کبیر پادشاه مقتدر صفوی به بازرگانی بین‌المللی اهمیت زیادی داد. وجود جاده ابریشم انگیزه او را برای تقویت فعالیت‌های تجاری ایران افزایش داد. با توجه به تحولات اقتصادی در کشور و افزایش تولیدات، تقویت مسیرهای تجاری داخلی در اولویت حکومت شاه عباس قرار گرفت. در این راستا مسیرهای درون کشوری و مسیرهایی که به دنیای بیرون ختم می‌شدند مورد توجه قرار گرفتند. یکی از اهداف مهم شاه عباس کبیر از گسترش راه‌های کشور سلطه به بازار ابریشم بود. طرف اروپائی تجارت ایران در این دوران هلند بود و مهم‌ترین خریداران ابریشم ایران، در درجه نخست، هلند و ونیز و پس از آن انگلیس، روسیه، اسپانیا، فرانسه، مجارستان و لهستان بودند.

نادر شاه افشار هم با درک شرایط زمانی و لزوم ارتباط با دنیای خارج به موضوع راه‌ها و نقش آنها در توسعه اقتصادی پی برد. او برای گسترش ارتباطات ایران با جهان خارج تلاش کرد پیوند اقتصادی مناسبی با چین داشته باشد. نمایندگان چینی‌ها برای ایجاد روابط دوستانه با نادر به ایران آمدند. تا زمانی که نادر فرستادگان خود را به کاشغر و چین نفرستاده بود، سفرای چین بارها نزد نادر آمده بودند. اما با رفتن سفرای نادر به کاشغر و چین، سفرای این سرزمینها نیز با هدایای بسیار به دربار نادر آمدند. چرا که چین برای صادر کردن ابریشم تولیدی خود به اروپا نیاز داشت از راه‌های ارتباطی ایران استفاده کند. تحولات قرون بعدی جهان و منطقه در سرنوشت جاده ابریشم تعیین کننده بود. با سقوط کنستانتینوپل پایتخت روم شرقی به دست عثمانی در ۱۴۳۵ م. راه ابریشم بسته شد. از سویی تنش در شرق دور بین چینی‌ها و مغولان باعث گردید بازرگانی بین‌المللی و تجارت دچار رکود جدی شود..

با آغاز رقابتهای امپریالیستی اروپایی‌ها، راه ابریشم دوباره رونق گرفت. خیز صنعتی غرب نیاز به مواد خام شرق را افزایش داد. در این راستا شرکت‌های بزرگی تشکیل شدند. کمپانی هند و هلند که بعدها نام آن به کمپانی هند شرقی تغییر یافت از جمله این اقدامات بود. اگرچه مسیر فعالیت اینگونه شرکت‌ها دقیقاً همان مسیر پیشین نبود اما گذشته این جاده روحی در کالبد تجارت نوین جهان دمید.

امروزه کشورهای در مسیر جاده تاریخی ابریشم تلاش می‌کنند با احیاء این جاده بازرگانی منطقه‌ای را گسترش دهند. نتیجه مثبت این اقدام رونق کشورهای منطقه و سود بین‌المللی خواهد.

سخن پایانی: نقش رباط‌ها و کاروانسراها در گسترش ارتباطات



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

رابطها و کاروانسرا در تاریخ ایران نقش برجسته‌ای داشته‌اند. اکثر تاریخ‌نگاران و جغرافیدانان قرن‌های گذشته به چنین نقشی اشاره کرده و تاکید نموده‌اند که بدون وجود کاروانسرا و رباط بازرگانی در مقیاس ملی و بین‌المللی نمی‌توانسته گسترش یافته و تداوم یابد. شرایط طبیعی ایران در شکل‌گیری سکونتگاه‌های شهری و روستائی اثر زیادی داشته است. تراکم سکونتگاه‌ها در مناطقی از ایران که از بارندگی کم برخوردار بوده کم می‌باشد. در نتیجه فاصله شهرها و روستاها از همدیگر زیاد بوده برای انسان‌های پیاده و کاروانیان و حتی افراد سواره پیمودن فاصله زیاد شهرها در یک روز ممکن نبود. ساخت کاروانسراها و رباطها تلاش برای بشر ایرانی در جهت غلبه بر شرایط سخت طبیعی بوده است. کاروانسراها نیازهای اساسی را به مسافران و های بعدی رباطها در اند. وجود کاروانسراها و در سده کاروانیان عرضه می‌کرده و محلی برای مبادله اقتصادی به شمار می‌رفته های ارتباطی بوده که پیوستگی ارتباطات را در پی داشته است. جاده‌ها همچون گره

اگرچه برای جابجایی کاروانسراها در گذشته قاعده خاصی وجود نداشته اما به نظر می‌رسد هر کجا چنین نیازی احساس می‌شده به ساخت آن اقدام می‌کردند. منابع تاریخی وجود چنین واقعیت‌های انسانی را مورد تأیید قرار می‌دهند. از آنجائی که کاروانها آهسته حرکت می‌کردند کاروانسراها می‌بایست در فواصل نزدیک در شاهراه‌های اصلی ساخته می‌شدند. همانطور که پیش‌تر اشاره گردید اگرچه در ساخت کاروانسراها قاعده خاص مهندسی وجود نداشت اما بررسی و مطالعه فاصله آنها می‌تواند تأیید کننده این مساله باشد که در ساخت کاروانسراها حداکثر مسیری که توسط کاروانهای شتر در یک روز طی شده به عنوان شاخص در نظر گرفته می‌شد.

ساخت کاروانسراها در دوره صفویه مورد توجه جدی قرار گرفت. این اقدام ناشی از تشکیل کشور قدرتمند صفویه بود. سلسله صفویه دارای چند حاکم با لیاقت بود که در میان آنها شاه عباس کبیر سرآمد همه آنها می‌باشد. وی برای ساخت کشور دست به اقدامات ارزشمندی زد. شاه صفوی به اهمیت راه‌ها پی برد. چه بدون وجود راه‌های ارتباطی خوب و امن بازرگانی نمی‌توانست گسترش یابد و ارتباط شهرها به شکا مطلوب برقرار نمی‌شد. وی دستور داد راه‌های جدید ساخته شود. شاه عباس صفوی در ساخت راه‌ها بسیار تلاش کرد. کاروانسراها و رباطها بخشی از سرمایه و هویت تاریخی این سرزمین هستند که مطالعه و بررسی و حفظ آنها یک ضرورت غیر قابل فراموشی است. کاروانسراها و رباطها حلقه‌های ارتباطی بازرگانی در مقیاس ملی و بین‌المللی بوده‌اند. نقش ارتباطی این حلقه‌ها هم از بعد فضای زمانی که ساخته شده‌اند مهم هستند هم در طول تاریخ باعث پیوست ارتباطات شده و مانع گسست گردیده‌اند. کاروانسراها در تمام نقاط ایران به یک منظور بنا گردیده‌اند و آن ادامه بازرگانی و تجارت بوده است. در ساخت آنها وفق پذیر جغرافیائی به بهترین شکل مورد توجه قرار گرفته است. ضمن توجه به اقلیم مناطق در ساخت کاروانسراها، از مواد طبیعی محیط اطراف برای بنای آنها استفاده گردیده که نشان دهنده هنر معماری ایرانی در ساخت این بناهای با ارزش می‌باشد.



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

منابع

- ۱- اطلس تاریخی ایران، جمعی از استادان دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، ۱۳۵۶
- ۲- بیگ محمدی، حسن، مقدمه‌ای بر جغرافیای تاریخی ایران، دانشگاه اصفهان، ۱۳۸۲
- ۳- پایگاه پژوهشی هخامنشیان
www.hakhamaneshian.ir
- ۴- پیرنیا، حسن، تاریخ ایران قبل از اسلام، انتشارات نیلوفرانه، قم، ۱۳۸۹
- ۵- پیرنیا، حسن، اقبال آشتیانی، عباس، ظریف آبکنار، رحیم، تاریخ کامل ایران، انتشارات سما، ۱۳۹۵
- ۶- سلیمانیان، مریم، زند مقدم، محمدرضا، احیاء جاده ابریشم و نقش آن در توسعه تجارت بازارهای اسلامی (مسیر تهران-مشهد)، مجموعه مقالات دهمین کنگره بین‌المللی جغرافیدانان جهان اسلام، زاهدان، فروردین ۱۳۸۹
- ۷- سیوری، راجر، ایران عصر صفویه، ترجمه کامبیز عزیزی، نشر مرکز، ۱۳۸۵
- ۸- عسگری، سهراب، گذری بر تاریخ و نظری بر جغرافیای شهرستان فامنین، انتشارات نویسنده، اراک، ۱۳۹۰
- ۹- کیانی، محمد یوسف، کلایس، ولفرام، فهرست کاروانسراهای ایران، سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران، وزارت فرهنگ و آموزش عالی، انتشارات سحاب، ۱۳۶۲
- ۱۰- کریستین سن، آرتور، ایران در زمان ساسانیان، ترجمه رشید یاسمی، موسسه انتشارات نگاه، تهران، ۱۳۸۷
- ۱۱- مجتهدزاده، پیروز، عسگری، سهراب، جغرافیای سیاسی و ژئوپولیتیک، انتشارات دانشگاه پیام نور، ۱۳۹۰
- ۱۲- مشیری، مهشید، فرهنگ فارسی، جلد اول، نشر پیکان، ۱۳۷۸
- ۱۳- نژاداکبری مهربان، مریم، شاه عباس کبیر، شرکت مطالعات و نشر کتاب پارسه، ۱۳۸۷
- ۱۴- نیرنوری، عبدالحمید، سهم ارزشمند ایران در فرهنگ جهانی (جلد ۱)، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، ۱۳۷۵
- ۱۵- ورجاوند، پرویز، شهرسازی و شهرنشینی در ایران، شهرهای ایران، به کوشش محمد یوسف کیانی، انتشارات سحاب، ۱۳۷۰