

The role of roads as an access factor towards sustainable regional development in the Islamic era in Northwest Iran¹

Mehran Khalidi Paveh¹, Habib Shahbazi Shiran^{2*}, Behrouz Afkhami³, Ardeshir Javanmardzadeh⁴

1. PhD student in Archaeology, Department of Archaeology, Faculty of Social Sciences, University of Mohaghegh Ardabili, Ardabil, Iran.

2. Professor, Department of Archaeology, Faculty of Social Sciences, University of Mohaghegh Ardabili, Ardabil, Iran.

3. Professor, Department of Archaeology, Faculty of Social Sciences, University of Mohaghegh Ardabili, Ardabil, Iran.

4. Associate Professor, Department of Archaeology, Faculty of Social Sciences, University of Mohaghegh Ardabili, Ardabil, Iran.

Received Date: 09 September 2025 Accepted Date: 22 November 2025

Abstract

Background and Objective: Roads are one of the most fundamental means of communication between humans, states, and cultures. Throughout different historical periods, roads have always played an important role in creating links between human societies and transmitting cultures, and their existence has been a political requirement for the development of civilizations.

Methodology: The present study, using a historical-archaeological approach, examines the spatial pattern and functions of the road system in northwest Iran during the Seljuk and Timurid periods. Due to its location at the intersection of the Central Iranian Plateau with the Caucasus and Asia Minor, this region has always been at the center of Iran's political and economic developments.

Results and Findings: The findings of the present study indicate that during the Seljuk period, the concentration of power and bureaucratic authority led to the formation of a coherent network of safe roads and road bases following a radial-centralized pattern; While in the Timurid period, with the transfer of the political center to Soltanieh and the expansion of the economic role of Tabriz, the road network acquired a multi-focal nature and encompassed diverse communication areas. Spatial and functional analysis of the data indicates that the dynamics of the road network were more than anything else subject to three key factors: the stability of the central government, the adaptation of the structure of the routes to natural features, and the level of prosperity of urban trade; finally, the road management pattern of northwestern Iran can be considered a reflection of the spatial organization of power and the mechanism of continuity of security and economy in the Islamic Middle Ages.

Keywords: "Communication networks", "Spatial organization", "Geography", "Road management", "Northwest of Iran".

¹ This article is an extracted from a Ph.D Thesis titled "'Survey and analysis of communication networks and road infrastructure in northwest Iran from the Seljuk era to the end of Timurid rule (with emphasis on specific networks and facilities)'" first author, supervisors: Second and Third Authors, Advisor: Fourth Author in University of Mohaghegh Ardabili, Ardabil, Iran

*Corresponding Author: shahbazi@uma.ac.ir

Cite this article: Khaledi Paveh, M., Shahbazi Shiran, H., Afkhami, B. and Javanmardzadeh, A. (2026). The role of roads as an access factor towards sustainable regional development in the Islamic era in Northwest Iran. *Journal of Sustainable Urban & Regional Development Studies (JSURDS)*, 7(1), 405-414.



شایا: ۰۷۶۴-۲۷۸۳



دوره ۷، شماره ۱، شماره پیاپی ۲۳، بهار ۱۴۰۴

Journal Homepage <https://www.srds.ir/>
https://www.srds.ir/article_234837.html?lang=fa

نقش راه به عنوان عامل دسترسی در جهت توسعه پایدار منطقه‌ای در دوران اسلامی در شمال غرب ایران^۱

مهران خالدی پاهو^۱، حبیب شهبازی شیران^۲، بهروز افخمی^۳، اردشیر جوانمردزاده^۴

۱. دانشجوی دکتری باستان شناسی، گروه باستان شناسی، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران.
۲. استاد، گروه باستان شناسی، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران.
۳. استاد، گروه باستان شناسی، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران.
۴. دانشیار، گروه باستان شناسی، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۶/۱۸ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۹/۰۱

چکیده

زمینه و هدف: راه یکی از بنیادی‌ترین وسیله ارتباطی بین انسان‌ها، دولت‌ها و فرهنگ‌ها به شمار می‌رود. در طول ادوار مختلف تاریخی، راه‌ها همواره نقش مهمی در ایجاد پیوند میان جوامع انسانی و انتقال فرهنگ‌ها ایفا کرده‌اند و وجود آن‌ها از الزامات سیاسی توسعه تمدن‌ها بوده است.

روش‌شناسی: پژوهش حاضر با رویکرد تاریخی - باستان‌شناختی به واکاوی الگوی فضایی و کارکردهای نظام راهداری در شمال غرب ایران طی دوره‌های سلجوقی و تیموری می‌پردازد. این منطقه، به سبب قرارگیری در محل تلاقی فلات مرکزی ایران با قفقاز و آسیای صغیر، همواره در کانون تحولات سیاسی و اقتصادی ایران قرار داشته است.

نتایج و یافته‌ها: یافته‌های پژوهش حاضر بیانگر این بوده است در دوره سلجوقی، تمرکز قدرت و اقتدار دیوانی موجب شکل‌گیری شبکه‌ای منسجم از راه‌های ایمن و پایگاه‌های راهداری تابع الگوی شعاعی - متمرکز شد؛ در حالی که در دوره تیموری با انتقال مرکز سیاسی به سلطانیه و گسترش نقش اقتصادی تبریز، شبکه راه‌ها ماهیتی چند کانونی یافته و پهنه‌های ارتباطی متنوعی را در بر گرفت. تحلیل فضایی و کارکردی داده‌ها گویای آن است که پویایی شبکه راهی بیش از هر چیز تابع سه عامل کلیدی بوده است: ثبات حکومت مرکزی، انطباق کالبد مسیرها با ویژگی‌های طبیعی و سطح رونق تجارت شهری؛ در نهایت، الگوی راهداری شمال غرب ایران را می‌توان بازتابی از سازمان فضایی قدرت و سازوکار تداوم امنیت و اقتصاد در قرون میانه اسلامی دانست.

کلیدواژه‌ها: "شبکه‌های ارتباطی"، "سازمان فضایی"، "جغرافیا"، "راهداری"، "شمال غرب ایران".

^۱ این مقاله مستخرج از رساله دکتری تحت عنوان "بررسی و تحلیل شبکه‌های ارتباطی و تدسیسات راهداری شمال غرب ایران از عهد سلاجقه تا پایان حاکمیت تیموریان (با تأکید بر شبکه‌ها و تأسیسات خاص)" نویسنده اول، استادان راهنما: نویسنده دوم و سوم، استاد مشاور: نویسنده چهارم دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران است.

* نویسنده مسئول: shahbazi@uma.ac.ir

ارجاع به این مقاله: خالدی پاهو، مهران، شهبازی شیران، حبیب، افخمی، بهروز و جوانمردزاده، اردشیر. (۱۴۰۵). نقش راه به عنوان عامل دسترسی در جهت توسعه پایدار منطقه - ای در دوران اسلامی در شمال غرب ایران. فصلنامه مطالعات توسعه پایدار شهری و منطقه ای، ۷(۱)، ۴۰۵-۴۱۴.

مقدمه و بیان مسأله

پیدایش راه در ایران و تأسیسات مربوط به آن سرگذشتی کهن دارد. راه و ساختمان‌های وابسته به آن از آغاز تاریخ تاکنون در این سرزمین اهمیت بسزایی داشته است (رستمی و همکاران، ۱۴۰۲: ۱). در واقع ایرانیان از هزاران سال پیش زندگی کوچرو و سفر گونه‌ای داشتند بر همین مبنا می‌توان علل گرایش ایرانیان را به راه و راه‌سازی و به تبع آن توسعه و افزایش مهارت آن‌ها در این بخش را تا اندازه زیادی ناشی از شرایط و ویژگی‌های حاکم بر سرزمین ایران و مردمان دانست (زینلی‌قاهانی، ۱۴۰۱: ۲). راه‌ها بیانگر هویت و همچون شریان‌های حیاتی یک سرزمین هستند و یکی از عوامل مهم پویایی و حرکت جوامع به سوی پیشرفت و توسعه فرهنگی و تمدنی محسوب می‌شوند (حاجی‌نیل، ۱۴۰۳: ۵۰).

منطقه شمال غرب ایران به جهت موقعیت سوق‌الجیشی و مهم، همواره عامل ارتباط مناطق مرکزی و جنوبی ایران و کشورهای شرقی با مناطق غربی و حوزه مدیریتانه بوده و اهمیت به سزایی داشته است. این اهمیت در دوره اسلامی و با رواج و گسترش اقتصاد تجاری بیشتر شد. قرون میانی اسلامی از دوره سلجوقی تا پایان دوره تیموری جزو مهم‌ترین مقاطع زمانی در این زمینه می‌باشد. موقعیت استراتژیک شمال غرب ایران باعث شده این منطقه از گذشته‌های دور، معبر ارتباطی مهمی بین مناطق مختلف شود و در برخی دوره‌ها از جمله دوره ایلخانی به سبب پایتخت بودن، خود در مرکز این اهمیت قرار داشت و طبق منابع تاریخی بسیاری از جاده‌ها به شهرهای مهم آذربایجان ختم می‌شد (حافظ ابرو، ۱۳۷۲: ۶۹).

جاده‌ها و راه‌ها همواره شریان‌های حیاتی برای توسعه تمدن‌ها بوده‌اند و بررسی آن‌ها این امکان را فراهم می‌کند تا به درک عمیق‌تری از پویایی‌های اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی یک جامعه دست پیدا کرد. این پژوهش در تلاش است تا با تمرکز بر شمال غرب ایران در دوره سلجوقیان تا تیموریان، به تصویر جامعی از وضعیت راه‌ها و زیر ساخت‌های آن دست یابد. پژوهش حاضر با رویکرد بین‌رشته‌ای خود، خلأ مهمی را در مطالعات تاریخ اقتصادی و جغرافیای تاریخی پر می‌کند. روش پژوهش حاضر به صورت پژوهش‌های توصیفی-تحلیلی با رویکرد تاریخی-فضایی با استفاده از منابع کتابخانه‌ای است. هدف اصلی این پژوهش، شناخت و بازسازی شبکه راه‌های ارتباطی شمال غرب ایران از دوره سلجوقی تا تیموری بر پایه ترکیب شواهد تاریخی، جغرافیایی و باستان‌شناسی است. از این روی پژوهش حاضر به دنبال پاسخگویی به این سوال است که، چه عوامل طبیعی و جغرافیایی بر گزینش مسیر راه‌ها و محل احداث تأسیسات راهداری در شمال غرب ایران تأثیر داشته‌اند؟

پیشینه پژوهش

بررسی جغرافیایی راه‌ها و ساختمان‌های بین‌راهی عموماً در ایران به صورت جدی کار نشده است و یا به صورت عمومی و بدون ذکر جزئیات بوده است. در صورتی که شناخت و تشخیص بناهای بین‌راهی و همچنین کاربرد آن‌ها نیاز به مطالعات جامع و همچنین تحقیقات وسیع میدانی دارد. منابع مرتبط با موضوع حاضر شامل تحقیقاتی که پژوهشگران و باستان‌شناسان از بناهای تاریخی و متون باقی مانده داشته‌اند و در کتاب‌ها و مقالاتی که ارائه کرده‌اند از جمله آن‌ها می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود؛

شجاعی (۱۴۰۴) در پایان نامه کارشناسی ارشد تحت عنوان «راه و راهداری در دوره سلجوقیان» به راه به عنوان یکی از شبکه‌های ارتباطی در گذر زمان پرداخته است. نتایج حاکی از این است که در دوره سلجوقیان، ایران شاهد استقرار حکومت مقتدر و گسترده از سوی شاخه‌ای از طوایف ترکمان موسوم به غز بود که در ماوراءالنهر و خراسان به سرزمین ایران وارد شدند. رستمی و همکاران (۱۴۰۲) در پژوهشی با عنوان «شناخت راه‌های باستانی ایران و نقش آن در ساماندی سرزمین» به بررسی نقش ایرانیان در ساخت راه‌های باستانی پرداخته‌اند، ایرانیان در ساخت راه‌ها نقش پیشرو داشته‌اند، بسیاری از اسامی قدیمی مانند راه گبری، جاده شاهی، جاده ابریشم، جاده خراسان و جاده سنگفرش نیز شاهی بر این مدعا هستند. زینلی قاهانی (۱۴۰۱) در پایان نامه کارشناسی ارشد با عنوان «بررسی باستان‌شناختی مسیر قم تا کاشان و بناهای

میان‌های وابسته به آن» دشت کاشان و قم را مورد مطالعه قرار داده‌اند. از آنجا که برای ارتباط و تجارت در این دشت‌ها نیاز به راه و جاده بود، با تبعیت از شکل توپوگرافی زمین و شرایط اقلیمی حاکم بر این منطقه، راه‌های ارتباطی و متصل کننده شرق و غرب فلات مرکزی شکل گرفته است.

سلیمی و سرخ‌آبی (۱۳۹۸) در پژوهش با عنوان «بررسی راه‌های باستانی سردشت و تأسیسات وابسته به آن در دوره اسلامی براساس متون و شواهد باستان شناسی» به بررسی راه‌های باستان پرداخته‌اند. نتایج پژوهش حاکی از این است که، دو گذرگاه اصلی ارتباطی در سردشت وجود دارند که تا اواخر دوره قاجار مورد استفاده بوده است.

ستارنژاد و همکاران (۱۳۸۹) در مقاله‌ای با عنوان «مطالعه راه‌های باستانی منطقه مراغه براساس متون تاریخی و شواهد باستان شناختی (مطالعه مورد پل‌های تاریخی)»، به اهمیت راه‌ها در زندگی جمعی انسان به عنوان امری بدیعی دست زده‌اند. نتایج پژوهش حاکی از این است شهر مراغه به خاطر قراگیری در مسیر ارتباطی بین شهرهای مهم آذربایجان تاریخی از جمله تبریز، اردبیل، ارومیه از اهمیت خاصی برخوردار بوده که در این شهرستان پلهایی توسط حاکمان محلی شده است.

خانعلی و همکاران (۱۳۹۳) در مقاله‌ای تحت عنوان «مطالعه تطبیقی راه‌های تجاری و نقش قلاع نظامی بر پیشرفت تجارت منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای شمال غرب ایران در دوره اسلامی (با تأکید موردی شهرستان کوثر در استان اردبیل» به بررسی شهرستان‌های خلخال و کوثر به عنوان یکی از مناطق سوق الجیشی در ارتباط منطقه قفقاز پرداخته‌اند. نتایج پژوهش حاکی از این است که الگوی پراکنش آثار دوره اسلامی منطقه مورد بحث، تحت تأثیر جغرافیایی محیطی همچون معابر و رودخانه‌ها، راه‌ها و حفظ حاکمیت سرزمینی خرد و کلان قرار دارد.

چنگیززاده (۱۳۹۲) در پایان نامه کارشناسی ارشد با عنوان «وضعیت راه‌های ایران در دوره صفویه» به بررسی وضعیت ارتباطی ایران در دوره تیموریان و چگونگی گسترش راه‌ها و امنیت موجود و نگهداری از آن‌ها با توجه مطالب موجود در کتب تاریخی دست زده است.

نجف‌زاده (۱۳۹۰) در پایان نامه خود با عنوان «بررسی جایگاه شبکه راه‌های ارتباطی جنوب غربی دریاچه مازندران با تکیه بر تأسیسات میان‌راهی دوره اسلامی» تبدلات اقتصادی و تجاری که از قدیم ضرورت زندگی انسان بوده است پرداخته است. پیرنیا و افسر (۱۳۵۰) در کتاب «راه و رباط» به شرح چگونگی تشکیل راه‌ها از دوران پیش از تاریخ و دوران تاریخی و اسلامی پرداخته‌اند و در فصول جداگانه ساختمان‌های بین‌راهی را نیز مورد بررسی قرار داده‌اند.

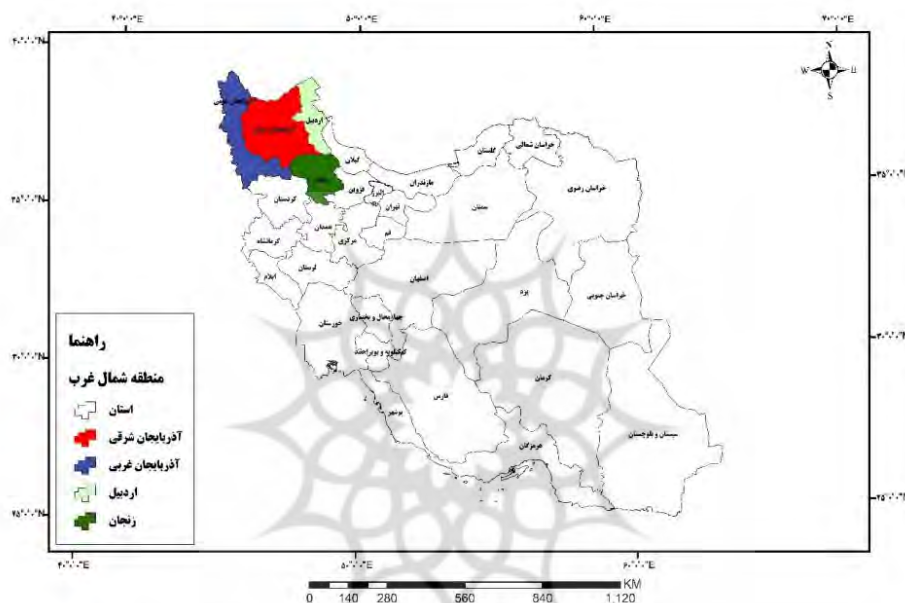
کیانی و کلاریس (۱۳۷۴) در کتاب «کاروانسراهای ایران» تلاش کرده‌اند تا کاروانسراهای ایران را از جنبه‌های مختلف معماری، اقتصادی و تجاری مورد بررسی قرار دهند.

ماکسیم (۱۳۲۸) کارشناس معمار فرانسوی و جزو اولین اساتید دانشگاه هنرهای زیبای تهران در کتابی به نام «کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک بین‌راهی» گردآوری کرده است. وی با بررسی و سکونت در بسیاری از کاروانسراهای دور افتاده ایران مشاهدات دقیقی را به ثبت رسانیده است.

منطقه مورد مطالعه

منطقه شمال غرب ایران، شامل استان‌های زنجان، اردبیل، آذربایجان غربی و شرقی می‌شود که در مجموع ۱۱۸۶۷۰ کیلومتر مربع، مساحت دارد. این منطقه از شمال با کشورهای آذربایجان و ارمنستان، از سمت غرب با کشورهای ترکیه و عراق، از سمت جنوب با استان‌های همدان و کردستان و در جنوب شرق و شرق نیز با استان قزوین و استان گیلان دارای مرز مشترک است (تصویر ۱؛ ریحانی جانبهان، ۱۴۰۲: ۳۸). منطقه شمال غرب ایران یکی از کهن‌ترین و فعال‌ترین بسترهای ارتباطی فلات ایران است که هم از نظر جغرافیایی و هم از منظر تاریخی نقش تعیین کننده‌ای در سازمان‌یابی شبکه راه‌های ایران ایفا کرده است. این ناحیه در میان عرض‌های ۳۶ تا ۴۰ درجه شمالی و طول‌های ۴۴ تا ۴۸ درجه شرقی، در پیوندی مستقیم میان فلات مرکزی از یک سو و قفقاز، آناتولی و بین‌النهرین از سوی دیگر قرار دارد. مرزهای طبیعی آن از شمال رود ارس، از شرق ارتفاعات تالش، از غرب امتداد زاگرس شمالی و از جنوب خط سندانج- زنجان و رشت است. این محدوده به سبب موقعیت هم‌پیوند کوه و دشت،

ساختاری متنوع پدید آورده که مسیرهای ارتباطی تاریخی ایران پیوسته از دره‌ها و گلوگاه‌های آن گذر کرده‌اند. بدین‌سان، شمال غرب ایران نه صرفاً یک ناحیه جغرافیایی، بلکه در طول تاریخ راهبرد اصلی در پیوند شرق و غرب سرزمین‌های ایران و همسایگانش بوده است. از نظر طبیعی، سیمای کوهستانی عمدتاً حاصل فعالیت‌های کوه‌زایی زاگرس شمالی و فلات ارمنستان است که در قالب رشته‌کوه‌هایی چون سهند، سبلان، قره‌داغ، قافلان‌کوه و بزغوش سازمان یافته‌اند (سیاه‌پوش، ۱۳۷۰: ۵۲). این ناهمواری‌ها در کنار دشت‌های پهناوری چون تبریز، مرند، اردبیل، مغان و زنجان، بستر اصلی مسیرهای ارتباطی و مواضع راهداری را شکل داده‌اند. مسیرهای تاریخی اغلب از میان این دشت‌ها و در امتداد رودخانه‌هایی چون ارس، آجی‌چای، قزل‌اوزن، صوفی‌چای و زرینه‌رود عبور می‌کرده است. این هم‌زمانی مسیر آب و راه، عاملی طبیعی در تداوم الگوی فضایی شبکه‌های ارتباطی بوده و شکل‌گیری کاروان‌سراها، پل‌ها و قلعه‌های بین‌راهی را در حاشیه حوضه‌های آبریز تقویت کرده است (افشار، ۱۳۶۹: ۲۷؛ زبان‌بند، ۱۳۸۹: ۲۶).



تصویر ۱- منطقه شمال غرب بر روی نقشه جغرافیایی ایران (ریحانی جانبهان، ۱۴۰۲: ۳۹).

اقلیم منطقه نیز در شکل‌گیری مسیرهای تاریخی تأثیر بنیادین داشته است. هم‌نشینی ارتفاعات مرتفع و دشت‌های میان‌کوهی، موجب تنوع اقلیمی از نیمه‌مرطوب تا نیمه‌خشک شده؛ در نتیجه، انتخاب مسیرهای عبور عمدتاً تابع عوامل اقلیمی، ارتفاع و امکان دسترسی به منابع آب بوده است (خامچی، ۱۳۷۰: ۴۱). بر این اساس، جاده‌هایی چون مسیر اردبیل-سراب-تبریز، محور تبریز-میانه-زنجان و راه سلطانیه-بیجار-کرمانشاه، مراکز عمده ارتباطی شمال غرب با فلات مرکزی و غرب ایران را تشکیل می‌دادند. در دره‌های آجی‌چای و زرینه‌رود نیز بقایای شبکه‌های راهداری اسلامی چون پل‌ها و کاروان‌سراهای سنگی، بازمانده مسیرهای شاهی و جاده‌های تجاری متقدم‌اند که در عصر سلجوقی و ایلخانی بازسازی و توسعه یافته‌اند (رضوی، ۱۳۹۰: ۲۲).

اهمیت راه در این ناحیه از یک‌سو ناشی از موقعیت سوق‌الجیشی آن و از سوی دیگر متکی به پویایی اقتصادی و نظامی دولت‌های اسلامی، به‌ویژه سلجوقیان، ایلخانان و تیموریان بود. شهرهایی چون تبریز، زنجان، اردبیل و خوی در این دوره‌ها به کانون‌های راهداری و تقسیم شبکه‌ها تبدیل شدند (حافظ ابرو، ۱۳۵۰: ۶۹).

شبکه راه‌ها در دوره سلجوقیان

امنیت اجازه پیشرفت‌های اقتصادی و ایجاد راه‌های مواصلاتی در قلمروی حکومت سلجوقیان را ممکن ساخت. با روی کار آمدن ملک‌شاه در سال ۴۶۵ ق شهرهای خراسان از جمله نیشابور در مسیر راه کاروانی‌ای قرار داشتند که عراق و بغداد، بزرگ‌ترین مراکز مصرفی خاورمیانه و ماورای آن را به ماوراءالنهر متصل می‌ساخت (رحمتی و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۵۸). توسعه اقتصادی در جغرافیای پهناور سلجوقیان شبکه پیچیده‌ای از راه‌ها را در سراسر ایران پدید آورد. مشهورترین این راه‌ها، شاهراه خراسان بود که به مشرق می‌رفت و تختگاه خلافت را از طریق کرمانشاه، همدان، ری و نیشابور به شهرهای مرکزی کرانه سیر دریا وصل می‌کرد. از کرمانشاه راهی به تبریز و اردبیل منشعب می‌شد (اکبری، ۱۳۸۸: ۱۲).

قرن پنجم هجری عصر شکوفایی هنرهای اسلامی به ویژه معماری است. در این عصر ایجاد راه‌های تجارتي متعدد و همچنین تأمین امنیت جاده‌ها باعث فزونی کاروان و کاروانیان و به دنبال آن ساخت کاروانسراهای متعدد شد. شیوه و سبک معماری این عصر در احداث بناهایی چون مساجد و مدارس است (پیرنیا، ۱۳۹۲: ۱۶۲). در این دوره تنوع بناها زیاد شد و انواع میل‌های راهنما، مقبره‌ها، مساجد، کاروانسراها، بناهای عام‌المنفعه و غیره ابداع و به تکامل رسیدند. شیوه و سبک معماری بناهای مذهبی این دوره مانند مساجد و مدارس الگوی جالبی برای بنیاد دیگر بناهای سلجوقیان شد و رباط‌ها و کاروانسراهای این دوره عموماً همانند مساجد براساس طرح چهارایوانی احداث شد (کیانی و کلایس، ۱۳۷۴: ۵).

اسناد و مدارک معتبری وجود دارد که روشن می‌کند در دوره سلجوقیان پل سازی از اهمیت خاصی برخوردار بوده است. برمبنای نوشته‌های ابن بلخی در دوره سلجوقیان امرا و والیان منصوب، در احداث پل و تعمیر آن همت بالایی داشته‌اند، از جمله اتابک جلال‌الدین چاولی که از طرف سلطان محمد سلجوقی والی فارس بود؛ وی پل بند قصار را بر روی رودخانه کربال احداث نمود و پل بند رامجرد را بعد از خرابی چندین ساله تعمیر نمود. حافظ ابرو در کتاب خود ضمن توصیف بلوکات هرات از پل بسیار بزرگ هرات نام می‌برد که در سال ۵۰۵ توسط سلطان سنجر ساخته شده بود. یکی دیگر از آثار مهم دوران سلجوقی که بنا به شواهد بسیار در همین دوره احداث شده، پل ضیاءالملک می‌باشد که بقایای پایه‌های ویرانه آن در ۲۰ کیلومتری نخجوان بر روی رودخانه ارس دیده می‌شود. این پل را ضیاءالملک نخجوان، وزیر دربار سلجوقیان احداث کرده است (کیانی، ۱۳۹۴: ۲۰۲).

به صورت کلی تحول و گسترش کاروانسراهای ایران در دوران سلجوقی بستگی به وضع اجتماعی، اقتصادی، مذهبی و مواردی از این قبیل داشته و با شکل‌گیری و توسعه کاروانسراها در ارتباط بوده است. وجود این بناها مرحله پیشرفته‌ای از زندگی را مجسم می‌کند و در حقیقت شاه‌رگ اقتصادی و بازرگانی هر دوره را شکل می‌دهد. ایجاد راه‌های تجاری متعدد و همچنین امنیت جاده‌ها در دوره سلجوقی باعث فزونی تجارت و اقتصاد شد و در نتیجه در مسیر جاده‌های کاروانی و داخل شهرها برای آسایش کاروان و کاروانیان، کاروانسراهای متعددی بنیاد شد.

راهداری در دوره تیموریان

در دروان تیموریان، پادشاهان تیموری با حکومت‌های خارجی و داخلی دیگر ارتباط برقرار کردند و آن‌ها برای آن که این ارتباط قطع نشود و گسترش یابد و تجارت آن‌ها گسترده شود، باید سعی می‌کردند که راه‌ها و جاده‌ها را از شر دزدان و راهزنان در امان نگه دارند، شاه‌رخ برای تنظیم روابط تجاری و تعمیر راه‌ها و همچنین تسهیل کار تاجران تلاش بسیار کرد (میرجعفری، ۱۳۸۴: ۲۲۲). اوضاع نابسامان سیاسی و به تبع آن اقتصاد ایران که خود محصول جنگ‌های قدرت بین حکومت‌های محلی و نبود قدرتی واحد و مقتدر بعد از فروپاشی ایلخانیان بود سبب شد که راه و راهداری در ایران در این زمان به فراموشی سپرده

شده و از بین برود. به نحوی که روابط بازرگانی بین ایران و نیز بعد از مرگ ابوسعید به کلی قطع گردید (بیانی، ۱۳۸۲: ۱۶۲). تیمور در فتوحات خود در کنار بهانه‌های مذهبی، گاهی نیز به بهانه وجود هرج و مرج و ناامنی در راه‌ها و وجود دزدان و حملات آن‌ها به کاروان‌ها بخصوص کاروانان مذهبی جهت حمله به این مناطق بهره می‌جست. از جمله این حملات می‌توان به حمله تیمور در نقاط غربی ایران اشاره نمود (میرخواند، ۱۳۸۰: ۴۷۰۵).

بنابراین اگرچه می‌توان گفت که ناامنی‌ها و غارت در بیشتر مناطق ایران به دلیل نبود حکومتی مقتدر مرکزی و کنترل راه‌ها و شهرها وجود داشت. اما بهانه از بین بردن ناامنی و راهزنی‌ها در بیشتر مناطق مورد حمله تیمور، بیشتر بهانه‌ای جهت حمله و غارت بود که از جمله سیاست‌های مورد استفاده تیمور در توجیه فتوحات و حملات خود با تکیه بر ایجاد امنیت، راهداری و تجارت می‌توان نامید. حال آن که غارت و چپاول شهرها و مردم خود از مهم‌ترین مشخصه‌های فتوحات تیمور بود که می‌توان آن را به دلیل مال‌دوستی و حرص تیمور در جمع‌آوری ثروت دانست (میرجعفری، ۱۳۸۴: ۱۵۳).

سود و منفعتی که تجار برای خزانه حکومت تیموریان داشت، سبب شد که تیمور و جانشینان او برای کسب درآمد بیشتر به راه و راهداری نیز گرایش یابند. لذا با توجه به این امر که کسب درآمد تجارت و راهداری مستلزم امنیت و ساختن کاروانسراها و مراقبت از راه‌ها و ایجاد محل‌هایی جهت گرفتن باج راه بود، سبب شد که تمام این ابعاد توسط تیمور و جانشینان او اقداماتی انجام گیرد. در مورد امنیت راه‌ها تیمور، جدا از قلع و قمع راهزنان و از بین بردن حکومت محلی و ایجاد حکومتی متمرکز، قوانینی را نیز وضع نمود تا امنیت این راه‌ها بیشتر شود. در زمان تیمور بنا به گزارشات مورخین عصر تیموری، کاروانسراها و چاپارخانه‌های بسیاری ایجاد شده که با توجه با ناامنی و جنگ‌های پیش از تیمور باید گفت که بی‌شک توسط تیمور ساخته شده‌اند (حسینی، ۱۳۴۲: ۳۶۸).

کلاویخو که سفرنامه او از مهم‌ترین منابع راه و راهداری در دوران تیموریان به حساب می‌آید از وجود کاروانسراها و دیگر بناها در طول راه‌های تجاری گزارشات بسیاری نوشته است از جمله وجود کاروانسراهایی در مسیر جاده ابریشم بخصوص نزدیکی شهر تبریز که برای آسایش مسافران و بازرگانان ساخته شده بود (کلاویخو، ۱۳۸۴: ۱۶۶) و در مورد امکانات و چگونگی اداره این کاروانسراها این چنین می‌آورد که: «در سر راه به فاصله‌های گوناگون کاروانسراهایی ساخته‌اند که در آن‌ها اصطبل‌ها و مهمانخانه‌هایی قرار دارد. از آبادی‌های مجاور تدارکات و مواد مورد نیاز را به این کاروانسراها می‌رسانند (تکمیل همایون، ۱۳۸۹: ۷۱).

اقدامات تیمور در ایجاد امنیت در شهرها و جاده‌های تجاری مرمت و نگهداری راه‌ها و ایجاد کاروانسراهای بسیار جهت رفاه تجار سبب شد که تجارت بر خلاف عصر بعد از سقوط ایلخانیان رشد بسیاری پیدا کند. بنابراین ایجاد حکومتی متمرکز و در سایه تیمور و جانشینان در ایران سبب شد که بار دیگر راه و راهداری امنیت آن که خود از بهانه‌های مورد استفاده تیمور به جهت تصرف برخی از مناطق بود بار دیگر مورد توجه قرار گیرد و چون تجارت و احیاء آن در این زمان در سایه حکومت‌های متمرکز و اتمام جنگ‌های داخلی در چین، ایران و حتی اروپا صورت گرفت. تیمور و جانشینان او برای بهره‌گیری از این فرصت به دست آمده و سود حاصل از تجارت و حفظ سیادت ایران بر تجارت جهانی، گرایش به راهداری یافتند و در این راه با ساختن چاپارخانه‌ها، کاروانسراها و محل‌هایی جهت اخذ باج راه و کالا جدا از رشد و رونق بخشی به تجارت سود بسیاری نیز عاید خزانه حکومتی نمودند.

عوامل طبیعی و جغرافیایی مؤثر در تأسیسات راهداری در شمال غرب ایران

ساختار راهداری در شمال غرب ایران، در بستر ویژگی‌های جغرافیایی منطقه شکل گرفته است؛ به گونه‌ای که طبیعت ناهموار و اقلیم متغیر این نواحی، خود به مثابه عاملی تعیین کننده بر مسیریابی و سازمان‌یافتگی راه‌ها عمل کرده است. شبکه راه‌ها در دوره سلجوقی و سپس تیموری متأثر از ساختار ناهمواری‌های زاگرس شمالی و ارتفاعات سبلان و سه‌هند بود. این پیکره‌های

کوهستانی علاوه بر تعیین مسیرهای عبور کاروان‌ها، موجب تمرکز راه‌ها در دره‌ها و فلات‌های میان‌کوهی شد؛ جایی که شرایط برای احداث کاروان‌سراها، رباط‌ها و ایستگاه‌های راهداری از نظر امنیت و دسترسی به آب و چشمه‌ها مناسب‌تر بود. عامل اقلیمی نیز نقش بنیادین در رونق راهداری ایفا می‌کرد. آب‌وهوای سرد و برف‌گیر آذربایجان و اردبیل در فصل زمستان، مسیرهای عبوری را به سمت پایین دست و دشت‌های مغان و مراغه سوق می‌داد، در حالی که در فصول گرم، مسیرهای مرتفع‌تر فعال‌تر بودند. این جابه‌جایی فصلی تردد باعث شکل‌گیری دوگانگی عملکردی در ایستگاه‌های راهداری شد؛ یعنی برخی رباط‌ها و مکان‌های بین‌راهی تنها در بخشی از سال مورد استفاده قرار می‌گرفتند و در دیگر فصول متروک می‌شدند.

در کنار ناهمواری و اقلیم، منابع طبیعی نیز نقش راهبردی داشتند. مسیرهای عمده راه‌ها در امتداد آب زمین‌ها، رودخانه‌ها و چشمه‌های دائمی ترسیم می‌شدند، زیرا تأمین آب برای انسان و حیوانات بارکش مهم‌ترین نیاز در سفرهای طولانی بود. همچنین وجود پوشش گیاهی مناسب در حاشیه راه‌ها برای تأمین علوفه و استراحت کاروان‌ها اهمیت بالایی یافت. از منظر ژئومورفولوژیک، منطقه شمال‌غرب ایران واجد یک منطقه فضایی طبیعی است که تمرکز شبکه ارتباطی را پیرامون گلوگاه‌های کوهستانی مانند گردنه‌های صابین‌قلعه، اهر و کوه‌های سبلان سامان می‌دهد. در واقع، راه‌ها نه بر مبنای خطوط مستقیم، بلکه طبق مناطق طبیعی زمین هدایت می‌شدند.

یافته‌های پژوهش

تحلیل تطبیقی داده‌های تاریخی و توصیف‌های جغرافیایی نشان می‌دهد که شبکه راه‌ها در شمال‌غرب ایران در فاصله سده‌های پنجم تا نهم هجری، یکی از منسجم‌ترین نظام‌های ارتباطی ایران اسلامی را شکل داده است. ساختار فضایی این شبکه متکی بر هم‌نشینی سه مؤلفه طبیعی، سیاسی و اقتصادی بوده و در هر دوره متناسب با تمرکز قدرت در آذربایجان (در محور تبریز-زنجان) بازآرایی شده است. بازسازی مسیرها بر پایه موقعیت کاروان‌سراها، پل‌ها و آب‌انبارها نشان می‌دهد که محورهای ارتباطی عمده، به‌صورت موازی و پیوسته در امتداد دره‌های رودخانه‌ای مهم (آجی‌چای، زرینه‌رود، صوفی‌چای و قزل‌اوزن) گسترش داشته و با شاهراه‌های فلات مرکزی و مسیرهای قفقاز پیوند می‌خورده‌اند (رضوی، ۱۳۹۰: ۲۲؛ زبان‌بند، ۱۳۸۹: ۲۶).
الگوی اصلی راه‌ها در سه محور قابل تفکیک بوده است:

۱. محور شرقی- غربی که تبریز را از طریق هشت‌رود، میانه و زنجان به سلطانیه و سپس قزوین متصل می‌کرد؛ مسیری که بخش‌هایی از آن منطبق با مسیر راه «سلطانی» دوران ایلخانی و تیموری بوده است (حافظ ابرو، ۱۳۷۲: ۶۹).
۲. محور شمالی- جنوبی که ارتباط آران و ارمنستان را از طریق اردبیل، سراب و تبریز با همدان و کرمانشاه برقرار می‌کرد؛ این راه در دوره سلجوقی کارکرد نظامی و در دوره ایلخانی کارکرد اقتصادی برجسته‌تری یافت (افشار، ۱۳۶۹: ۲۷).
۳. محور غربی- جنوب‌غربی که از تبریز به ارومیه، سپس به سلماس، خوی و از آنجا به موصل و دیاربکر می‌رفت و کانون پیوند ایران با آناتولی و جزیره بوده است (همان: ۳۰).

در تحلیل تطور تاریخی شبکه، داده‌های مکانی نشان می‌دهد که مسیرهای دوره سلجوقی عمدتاً تابع خطوط طبیعی و حوضه‌های آبریز بوده‌اند، در حالی که در دوره ایلخانی و به‌ویژه در عهد اولجایتو، با مرکزیت سلطانیه، شبکه باز طراحی گردید تا ساختار متمرکزتر اداری و نظامی حکومت را تأمین کند. در این دوره، علاوه بر ارتباط تبریز و سلطانیه، راه‌های فرعی به سمت ری، بغداد و آران گسترش یافت؛ چنان که حافظ ابرو در نزهةالقلوب، تبریز را «مخرج و مدخل بلاد آذربایجان» می‌نامد. در عصر تیموری، پویایی شبکه بیشتر در مسیرهای اقتصادی و ارتباطی میان تبریز، اردبیل و قزوین قابل مشاهده است و راهداری‌ها با کارکرد اداری - نظامی تداوم یافته‌اند. از منظر کارکردی، تحلیل هم‌مکانی‌سازی راه‌ها و تأسیسات با مراکز شهری نشان می‌دهد که شهرهایی چون تبریز، اردبیل، سلطانیه، خوی و مراغه نقش گره‌های اصلی شبکه را ایفا می‌کردند؛ این گره‌ها در محل تلاقی

مسیرهای کوهستانی و رودخانه‌ای واقع شده‌اند که افزون بر امنیت مسیر، موجب تمرکز تولید و تبادل کالا شده است. به‌طور خاص، منطقه سلطانیه به دلیل موقعیت ژئواستراتژیک در شاهراه شمال غرب - مرکز در دوره ایلخانی دارای بالاترین تراکم تأسیسات راهداری بوده است که با نظام پستی و دیوانی دولت مرتبط بوده‌اند (افشار، ۱۳۶۹: ۲۸).

از دیدگاه سیاسی، پایداری نسبی دولت‌های سلجوقی و ایلخانی در شمال غرب موجب توسعه زیرساخت‌ها شده است؛ در دوره‌های متأخرتر، با گسست قدرت و ناامنی مرزی، بخش‌هایی از این شبکه از رونق افتاد یا تغییر مسیر داد. این مسأله در مسیر اردبیل - مشکین‌شهر - ارسباران و همچنین در محور تبریز - خوی - وان قابل ردیابی است (رضوی، ۱۳۹۰: ۲۳). شمال غرب ایران نه تنها در مقام یک منطقه گذر، بلکه به عنوان یک «گره فضایی» در شبکه راه‌های جهان ایرانی عمل می‌کرده است؛ الگوی سازمان‌یافته راهداری‌ها در این ناحیه بازتاب مستقیم تمرکز قدرت، پیوستگی جغرافیایی و بلوغ نهادی دولت‌های ایرانی در سده‌های میانه است. راه در این منطقه نه فقط مسیر حرکت، بلکه ساختاری تمدنی بوده که شکل‌گیری شهرها، تعاملات اقتصادی و پویایی فرهنگی ایران را در دوره‌های سلجوقی تا تیموری ممکن ساخته است.

تحلیل یافته‌ها

در پهنه شمال غرب ایران، از آغاز دوره سلجوقی تا فرجام حکومت تیموری، شبکه‌های ارتباطی به‌منزله ساختار زنده‌ای از پیوند میان انسان، جغرافیا و قدرت تاریخی نقش‌آفرینی کرده‌اند. سرزمین آذربایجان با جای‌گیری در مسیر پیوسته فلات ایران به قفقاز، آناتولی و بین‌النهرین، نه تنها گذرگاه، بلکه بستر شکل‌گیری نوع خاصی از سازمان فضایی بوده که می‌توان آن را محصول هم‌زیستی سیاست متمرکز، پویایی اقلیمی و نیازهای بازرگانی دانست. داده‌های باستان‌شناسی آشکار می‌کند که مسیرهای اصلی، همچون محور تبریز - اردبیل، تبریز - مراغه و جاده‌های منتهی به سلطانیه، همگی بر مبنای ساختار طبیعی منطقه طراحی شده‌اند. رودهای بزرگ مانند صوفی‌چای، زولا و موردوچای نه مانع، بلکه سازمان‌دهنده این راه‌ها بوده‌اند؛ وجود پل‌های سنگی با قوس‌های جناقی در نقاط گذر بیانگر آن است که سازندگان محلی با درک دقیق از جریان‌های فصلی و جنس زمین، روند ساخت پل و آب‌بر را متناسب با اقلیم طراحی می‌کردند. در دوران سلجوقی که نخستین مرحله استقرار پایدار پس از قرون آشوب بود، سیاست‌های راه‌سازی بیش از هر زمان جنبه نظامی - اداری داشت. بازمانده رباط‌ها و کاروانسراهای این عصر در مسیرهای اردبیل تا سراب و در امتداد راه‌های منتهی به تبریز، نشانگر توجه حکومت به فاصله‌گذاری منظم و خدمات میان‌راهی است. در عصر تیموری، بازگشت اقتدار سیاسی در سراسر ایران سبب پدید آمدن جهشی دوباره در چرخه راهداری شد. گزارش‌های معاصران مانند کلاویخو و ابن عرب‌شاه حکایت از راه‌هایی دارند که از میانه تبریز و سلطانیه به سوی خراسان امتداد می‌یافتند و چاپارخانه‌های منظم در طول آن کارکردی اداری و نظامی داشتند. در این مسیرها، کاروانسراها و قلاع کوچک مرزی با ترکیبی از مصالح سنگ و آجر ساخته شده است.

سلطانیه در این دوره نقطه اوج شبکه بود؛ شهری که به سبب حضور شاهزاده میرانشاه، مرکز کنترل تجاری و گمرکی منطقه محسوب می‌شد و کالای شرق از جمله ادویه، مروارید و پارچه‌های نفیس از آنجا به سمت شام و آناتولی صادر می‌شد. از دیدگاه باستان‌شناسی تاریخی، بررسی توزیع مکانی تأسیسات میان‌راهی در شمال غرب ایران نشان می‌دهد که فاصله میان کاروانسراها غالباً بین ۳۰ تا ۴۰ کیلومتر، یعنی معادل مسیر یک روز حرکت کاروان بوده است. این قاعده در هر سه دوره سیاسی حفظ شده و گواه استمرار سنت فنی - اداری ایرانی در اداره راه‌هاست. شکل‌گیری قلاع کوچک در نقاط مرتفع مانند آق‌داغ و حوالی مرند، ضمن حفظ امنیت مسیرها، نقشی اطلاعاتی و نظامی نیز ایفا می‌کردند. در این ترکیب، راه، کاروانسرا، پل و دژ به‌منزله نظامی درهم‌تنیده قابل درک است.

نتیجه گیری

ویژگی های کالبدی راه و شناخت بناهای وابسته و غیروابسته به راه؛ شناخت نقاط عطف و فهم علم راهداری در طول تاریخ مبتنی بر فهم ارتباط بین عوارض جغرافیایی و مسیریابی راه می باشد. بررسی الگوهای راهداری شمال غرب ایران در دو دوره سلجوقی و تیموری نشان داد که راه و تأسیسات وابسته به آن، نه صرفاً به منزله مسیرهای جابه جایی، بلکه به منزله ابزار بازتولید قدرت سیاسی، گسترش تجارت منطقه ای و انسجام فرهنگی قلمروهای اسلامی عمل می کرده اند. تحلیل داده های تاریخی و باستان شناختی آشکار ساخت که ساخت و پویایی این شبکه ها در پیوند مستقیم با ساختار قدرت مرکزی و میزان کارایی نظام دیوانی هر دوره بوده است. در دوره سلجوقی، تمرکز اداری و تثبیت نسبی اقتدار مرکزی به شکل گیری الگوی منظم از راه ها و استقرار تأسیسات راهداری منجر شد که به صورت سلسله مراتبی، مرکز را به پیرامون متصل می ساخت. در این دوره مفهوم راه ایمن به مثابه بستر مشروعیت سیاسی امیران محلی و حفظ جریان های اقتصادی جلوه می یافت و معماری تأسیسات میان راهی نظیر رباط ها و کاروانسراها، حامل نشانه های شکوهمندی و ایدئولوژی سلطنت بود. در مقابل، دوره تیموری با ویژگی چندکانونی قدرت، تحول دیگری را رقم زد که در آن شبکه های ارتباطی از پیروی از الگوی کاملاً متمرکز فاصله گرفتند و متناسب با جابه جایی مراکز سیاسی از سمرقند و سلطانیه تا تبریز، ماهیتی ترکیبی یافتند. بررسی های فضایی نشان می دهد که تبریز به عنوان مرکز اقتصادی و شهری برجسته، در این نظام چندکانونی، نقش گره گاه ارتباطی را ایفا می کرد که واسطه پیوند شرق، قفقاز و آناتولی بود. الگوی فضایی، حاصل برهم کنش سه متغیر بنیادین است: ثبات سیاسی و امنیت مسیرها، انطباق کالبد شبکه با ساخت طبیعی زمین و میزان رونق اقتصادی شهرها. ترکیب این عوامل موجب شد تا راهداری شمال غرب ایران، ضمن ایفای کارکردهای اقتصادی و نظامی به بعد هویتی و فرهنگی نیز ارتقا یابد و در قالب یک الگوی فضایی پیچیده، بازتابی از سازمان قدرت و تداوم حیات اقتصادی سرزمین ایران میان قرون پنجم تا نهم هجری گردد.

ملاحظات اخلاقی

پیروی از اصول اخلاق پژوهش

نویسندگان اصول اخلاقی را در انجام و انتشار این پژوهش علمی رعایت نموده اند و این موضوع مورد تأیید همه آنهاست.

مشارکت نویسندگان

مشارکت نویسندگان در مقاله به شکل توضیح داده شده از سوی مجله، مورد تأیید نویسندگان این مقاله است.

تعارض منافع

بنا بر اظهار نویسندگان این مقاله تعارض منافع ندارد.

حامی مالی

مقاله حاضر فاقد حمایت مالی است.

سپاسگزاری

از کلیه کسانی که در مراحل مختلف نوشتن این مقاله با نظرات خود ما را یاری دادند سپاسگزاری می کنیم.

References

- Afshar Sistani, I. (1990). *West Azerbaijan, Volume One*. Tehran: Rayzan. (In Persian).
Akbari, A. (2009). Comparison of the Borders of the Seljuks with the Sassanians. *Journal of History*, Issue 12, 7-23. (In Persian).
Bayani, Sh. (2003). *History of Al-Jalayr*, second edition, Tehran: Tehran University Press. (In Persian).

- Changizadeh, F. (2013). *The Status of Roads in Iran During the Safavid Period*. Thesis, Faculty of Humanities, Kharazmi University, Supervisor: Mohammad Hassan Raznahhan. (In Persian).
- Clavijo, R. (2005). *Embassy to Tamerlane (Travelogue)*. Translated by Masoud Rajabnia. Tehran: Scientific/Cultural Publications. (In Persian).
- Hafez-i Abru, A. (1993). *Zubdat al-Tawarikh*, Volume Three. Edited by Haj Seyed Kamal Seyed Javadi. Tehran: Ershad Eslami Publications. (In Persian).
- Hajilili, E., Mohammormoradi, A., & Memarian, G. (2024). Semantic Analysis of the Historical Road Phenomenon in Iran with Emphasis on Formation and Development Contexts. *Arman Shahr Architecture and Urban Planning*, No. 46, 49-66. (In Persian).
- Hosseini, A. (1963). *Tuzukat-i-Timuri*. Tehran: Asadi Publications. (In Persian).
- Kiani, M. Y. (2015). *Iranian Architecture in the Islamic Period* (13th ed.). Tehran: SAMT. (In Persian).
- Kiani, M. Y., & Kleiss, W. (1995). *Inventory of Iranian Caravanserais*. Tehran: Iran Historical Monuments Protection Organization. (In Persian).
- Mirjafari, H. (2005). *The Timurids and the Turkomans*. Isfahan: SAMT Publications. (In Persian).
- Mirkhwand. (2001). *Rawdat as-Safa*, Volume 6, Part 1. Edited by Jamsheed Kianfar. Tehran: Asatir Publications. (In Persian).
- Najafzadeh, M. (2011). Investigating the Position of the Communication Road Network. Faculty of Humanities, Islamic Azad University Central Tehran Branch, Supervisor: Reza Nouri Shadmehrani. (In Persian).
- Pirnia, M. K. (2013). *Introduction to the Islamic Architecture of Iran* (13th ed.). Compiled by Gholamhossein Memarian. Tehran: Naghmeh Novandish Publications. (In Persian).
- Pirnia, M. K., & Afsar, K. (1991). *Road and Ribat*. Tehran: Armin Publications. (In Persian).
- Rahmati, M., Dadigravand, M. A., Hagh Nazari, H., & Gravand, N. (2013). The Impact of the Seljuks on the Commercial and Trade Status of Neyshabur. *History of Islam*, Issue 3, 151-170. (In Persian).
- Razavi, A. (2011). *City, Politics, and Economy in the Ilkhanid Era*. Tehran: Amirkabir Publications. (In Persian).
- Reyhani Janbahan, A. (2023). Investigating the Role of Regional Rivalries on Regionalism in Iran. University, Supervisor: Ebrahim Roumina. (In Persian).
- Rostami, F., Jamshidi, B., & Gheybdan, N. (2023). Recognizing Ancient Roads and Their Role in Land Organization. *The Second International Conference of Iranian Architecture and Urban Planning Students*, 1-13. (In Persian).
- Salimi, S., & Sorkhabia, O. (2019). Archaeological Investigation of Sardasht Ancient Roads and Associated Facilities in the Islamic Period Based on Texts and Archaeological Evidence. *Iranian Archaeological Research*, No. 22, Vol. 9, 217-235. DOI: 10.22084/nbsh.2019.17403.1848 (In Persian).
- Sattarnejad, S., Taghizadeh, H., & Karimi, B. (2019). Historical and Archaeological Study of Ancient Roads in the Maragheh Region Based on Historical Texts and Archaeological Evidence (Case Study: Historical Bridges). *The Fourth National Conference on Iranian Archaeology*, University of Birjand. (In Persian).
- Shoja, R. (2025). *Roads and Road Maintenance in the Seljuk Period*. Faculty of Humanities, Tarbiat Modares University, Supervisor: Maghsoud Ali Sadeghi Gandomani. (In Persian).
- Siahpoosh, M. T. (1991). *The Genesis of Civilization in Azerbaijan, Volume One*. Tehran: Qoms Publications. (In Persian).

- Takmil Homayoun, N. (2010). *The Silk Road*. Tehran: Cultural Research Office. (In Persian).
- Zeinali-Qahani, M.A. (2022). Archaeological Survey of the Qom-Kashan Route and Its Associated Medieval Buildings, Master's Thesis, Faculty of Conservation and Restoration, University of Islamic Art, Supervisor: Ali Shojaei Esfahani. (In Persian).
- Zabanband, N. (2010). *Yanigh Culture (Kura-Aras) in Northwestern Iran* aa rrrr hhesss,,, Archaeology, University of Mohaghegh Ardabili, Supervisor: Reza Razavloo. (In Persian).

