

# Recognizing the Ancient Roads from the South of Tehran Province to Qom in the Late Islamic Centuries (Relying on Historical Texts and Archaeological Evidence)

Vahid Zolfi Heris<sup>1</sup> , Hassan Hashemi Zarj Abad<sup>2</sup> ,  
Abed Taghavi<sup>3</sup> , Ali Farhani<sup>4</sup> 

Type of Article: Research

Pp: 341-370

Received: 2024/01/22; Revised: 2024/03/10; Accepted: 2024/03/13

 <https://doi.org/10.61882/PJAS.997>

## Abstract

Undoubtedly, the southern area of Tehran province, which has been formed in the fourth region over time, especially in the late Islamic centuries, based on historical sources; It was always of great importance for the governments of this era from the point of view of geographical and political location. One of the reasons for the importance of this area was its location on three important communication routes that connected Tehran to Qom. The above research was carried out with the objectives of identifying and documenting as well as understanding the formation and function of related facilities in the ancient roads located in the south of Tehran to Qom province, in which two questions are also raised: 1) the most important communication roads located in the southern part of the province What are the communication routes between Tehran and Qom? And 2) which pattern or patterns did the studied road network generally follow? Based on this and relying on historical written sources and archeological field studies, we can propose the following hypotheses: three important communication routes in the studied area, from the dimensions of road scenery [residence-welfare, security-guidance-movement scenery] which are a They were a coherent group, they obeyed. Routes that, apart from having (commercial and economic effects) Functions on the communities living in their neighborhood; they also had many effects on the (cultural and social relations) of these societies. The present research was done with descriptive-analytical method and gathering information in the form of documentary and historical studies and archeological investigations. The results of the present research indicate that three important communication networks [1) Abdul Azim Ray Gate - Kenargerd - Dier kechein - Qom, 2) Aliabad - Hoze Sultan - Qom (abandoned) and 3) Aliabad - Manzariyeh - Qom] in the southern region of Tehran province. It was located towards Qom in chronological order.

**Keywords:** Road Network, Tehran, Qom, Late Islamic Centuries, Archaeological Evidence, Historical Texts.

1. Ph.D. Student in Archaeology, Department of Archaeology, Faculty of Art and Architecture, University of Mazandaran, Babolsar, Iran.

2. Associate Professor, Department of Archaeology, Faculty of Art and Architecture, University of Mazandaran, Babolsar, Iran (Corresponding Author). **Email:** [h.hashemi@umz.ac.ir](mailto:h.hashemi@umz.ac.ir)

3. Associate Professor, Department of Archaeology, Faculty of Art and Architecture, University of Mazandaran, Babolsar, Iran.

4. Assistant Professor, Iranian Center for Archaeological Research (ICAR), Research Institute for Cultural Heritage and Tourism (RICHT), Tehran, Iran.

**Citations:** Zolfi Heris, V., Hashemi Zarj Abad, H., Taghavi, A. & Farhani A., (2025). "Recognizing the Ancient Roads from the South of Tehran Province to Qom in the Late Islamic Centuries (Relying on Historical Texts and Archaeological Evidence)". *Parseh J. Archaeol Stud.*, 9(32): 341-370. <https://doi.org/10.61882/PJAS.997>

**Homepage of this Article:** <https://journal.richt.ir/mbp/article-1-997-en.html>



Parseh Journal of Archaeological Studies (PJAS)

Journal of Archeology Department of Archeology Research Institute, Cultural Heritage and Tourism Research Institute (RICHT), Tehran, Iran

**Publisher:** Cultural Heritage and Tourism Research Institute (RICHT).

Copyright © 2025 The Authors. Published by Cultural Heritage and Tourism Research Institute (RICHT). This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International license (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>). Non-commercial uses of the work are permitted, provided the original work is properly cited.

© The Author(s)



## Introduction

Regarding the description and recognition of the ancient and communication routes from the south of Tehran province to Qom in the Islamic era, at the beginning with the center (Rey) and later (Tehran), there have been several historical and geographical documents that show that the communication routes The above in this area were of great importance for the governments of this period. Ibn Faqih, describing the main roads of Ray to the neighboring areas in terms of commercial nature, says: Goods were also produced by Ray artisans, they made crafts such as combs and salt pans, etc. from wood. Ray weavers were also famous worldwide and all kinds of They exported clothes to the eastern and western regions through the important roads of this city) (Ibn Faqih, 2000, 51). Moghdisi also writes about the roads of Ray from a (mobility-security) point of view: ((the easiest and most prosperous road in Iran is the road of Ray)) (Moghdisi, 1982: 718) and further says: it is clear that this feeling Comfort and security should be established for travelers so that they can easily take advantage of all the sights and facilities provided near the road (Ibid: 574). Ibn Hawqal also paid attention to the Ray road from the (commercial nature) and in this context he says: Apart from Isfahan, which was a commercial and important city, from Iraq to Khorasan (Ray) can be mentioned, which is The reason for having different main and secondary ways in terms of production and export of goods is unique and significant (Ibn Hoqal, 1987: 106). Bakran considers the distance between Ray and Isfahan to be about 62 farsang (Bakran, 1963: 15) and Imam Shushtari, like Bakran, considers the distance between Ray and Isfahan to be 62 farsang (Imam Shoshtari, 1960: 35). Mostofi states that the distance between Ray and Isfahan is 86 farsang (Mostofi, 1983: 51). In the last few decades, our understanding of the above-mentioned communication routes relied more on the same historical documents. However, due to the abundance of archaeological evidence related to these routes, which included buildings and facilities related to them; In previous years, they have been studied and investigated by some researchers and archaeologists in the field, and these archeological evidences themselves support the first hypothesis in line with their alignment with the writings of historical-geographical texts and travelogues in the best possible recognition of communication routes. It illuminates between the two cities of Tehran and Qom.

## Discussion

The southern region of Tehran province was considered as one of the key strategic and geographical regions during the late Islamic centuries. The existence of numerous buildings and intermediate structures in the three ancient routes of Tehran - Qom, shows the archaeological evidence and the importance of this region. As mentioned, this highway starts its route from the south of Tehran province and passing through the

cities and villages located in this area to the city of Qom and from there, turning into several branches to other parts of the country such as Isfahan, Kashan, Arak and others. The southern regions are connected. One of the most important features of this highway is its (cultural and religious) dimension. The cultural and religious dimension of this course can be seen as the first option that was always considered by the rulers of the late Islamic centuries, especially Safavieh and Qajar. The reason for this importance was the existence of the holy court of Hazrat Masoumeh in the city of Qom. Therefore, this issue caused the rulers of the later Islamic centuries to build and erect numerous buildings and facilities on the way to the extent possible for the well-being of these pilgrims and caravans, and many of these buildings are still standing. Another importance of Tehran-Qom highway; It was connected with the Tehran-Khorasan highway, which along with this highway was also considered one of the cultural routes and thresholds of Iran's nobility. The third strategic importance of the Tehran-Qom highway is the ((commercial)) dimension in the way that in the late Islamic centuries, this highway was a very important bridge for the exchange of commercial and commercial goods that went to Tehran and the north of the country through Bushehr port. were carried One of the other important issues that always add to the importance of the Tehran-Qom highway was the (political and military) dimensions, because the statesmen of the late Islamic centuries [Safavieh and Qajar] to advance their goals in these fields and reach the capital as quickly as possible. As well as the open waters through the Persian Gulf and the Oman Sea and on the other side of the Caspian Sea, they urgently needed a good route to achieve these goals, which has high levels of amenities and road-dependent facilities. Therefore, the existence of these mentioned dimensions has proved the special importance of the southern region of Tehran province.

### **Conclusion**

Based on the questions and assumptions raised, as well as citing historical sources, archeological investigations and the analysis of these components together, we can reach the conclusion that the southern region of Tehran province due to its special cultural and political position that during the last centuries Islam has always been important from the rulers of this era, and on the other hand, categories such as trade brought the transfer of cultural and social experiences to the people living along these communication networks, and these communities themselves are somehow a part of this economic cycle. and were considered cultural. Therefore, the existence of these three important communication routes: 1) Abdul Azim Ray Gate - Kenargerd - Dier kechein - Qom 2) Aliabad - Hoze Sultan - Qom [abandoned] and 3) Aliabad - Manzariyeh - Qom, which also followed the patterns of Manzariyeh Road. The importance of this area is increasing. so, from the archaeological evidence that included buildings and intermediate structures [caravans

and bridges], he also acknowledged that the studied routes were always the place of traffic and passage of many commercial caravans and travelers. However, several reasons can be imagined in the field of recognition, formation and functioning of these communication ways and the buildings and structures located in them: 1) the history and long history of the territory of southern Tehran province in the creation of roads and facilities related to them. 2) Two factors of preparation of main roads and provision of comfort facilities and safety of travelers and caravans ((road monitors)) which were realized by completing road construction and construction of intermediate buildings: a) establishment of caravanserais and shelters. b) Creating water structures and solving problems of lack of water in these routes (reservoirs and glaciers). c) Establishing security and guarding caravans and passengers. 3) The religious and political competitions of the governments of this period [Safavieh] with other governments [Osmani] in order to encourage the people of Iran to visit the shrines. 4) The military and administrative dimension and the political competition of the Western governments such as Russia and England were taking steps to dominate the roads of this region in the advancement of their colonial interests. In the end, what can be said about these ancient ways: that they are the same communication networks of today that have continued to exist with little changes.

### **Acknowledgment**

The authors consider this task necessary to thank all those who have sincerely cooperated in the preparation and editing of this article.

### **Observation Contribution**

All the rights of this article are derived from the doctoral thesis of the first author, and the subsequent authors have actively participated in writing it as professors and advisors.

### **Conflict of Interest**

The authors undertake that the above article is the result of a completely legal research, and in writing and compiling it, they have followed all scientific and ethical principles and have not received any fees from any government body or third party.

## بازشناسی راه‌های باستانی جنوب استان تهران به قم در قرون متأخر اسلامی (با تکیه بر متون تاریخی و شواهد باستان‌شناسی)

وحید زلفی هریس<sup>I</sup>، حسن هاشمی زرج‌آباد<sup>II</sup>، عابد تقوی<sup>III</sup>، علی فرحانی<sup>III</sup>

نوع مقاله: پژوهشی

صص: ۳۷۰ - ۳۴۱

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۱/۰۲؛ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۲/۱۲/۲۰؛ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۲/۲۳

شناسه دیجیتال (DOI): <https://doi.org/10.61882/PJAS.997>

### چکیده

بی‌شک محدوده جنوب استان تهران که در طول زمان و به‌ویژه قرون متأخر اسلامی به استناد منابع تاریخی در اقلیم چهارم تشکیل می‌شده است؛ همواره از نقطه نظر موقعیت جغرافیایی و سیاسی برای حکومت‌های این دوران نیز از اهمیت بالایی برخوردار بود. یکی از دلایل پر اهمیت بودن این منطقه، قرارگیری آن بر سر سه مسیر مهم ارتباطی بود که تهران را به شهر قم متصل می‌نمود. پژوهش فوق با اهدافی چون بازشناسی و مستندسازی و هم‌چنین شناخت شکل‌گیری و کارکرد تأسیسات وابسته در راه‌های باستانی واقع در جنوب استان تهران به قم انجام پذیرفته که در این بین دو پرسش نیز مطرح است؛ (۱) مهم‌ترین راه‌های ارتباطی واقع در پهنه جنوبی استان تهران به سمت قم کدام مسیرهای ارتباطی هستند؟ و (۲) شبکه راه‌های مورد مطالعه عموماً از کدام الگو یا الگوهایی تبعیت می‌کرده است؟ بر این اساس و با تکیه بر منابع مکتوب تاریخی و مطالعات میدانی باستان‌شناسی می‌توان این فرضیات را پیشنهاد داد؛ سه مسیر مهم ارتباطی در منطقه مورد مطالعه، از ابعاد منظرین راه (منظر اقامتی-رفاهی، هدایتی-حرکتی امنیتی) که به صورت یک مجموعه منسجم بودند، تبعیت می‌کردند. مسیرهایی که جدا از آن‌که کارکردهای «تجارتی و تأثیرات اقتصادی» بر جوامع ساکن در همجواری خود داشتند؛ تأثیرات بسیاری نیز بر «روابط فرهنگی و اجتماعی» این جوامع می‌گذاشتند. پژوهش حاضر با روش توصیفی-تحلیلی و گردآوری اطلاعات به صورت مطالعات اسنادی و تاریخی و بررسی‌های باستان‌شناسی انجام شده است. نتایج پژوهش حاضر بیانگر آن است که سه شبکه ارتباطی مهم: (۱) دروازه عبدالعظیم ری-کنارگرد-دیگرچین-قم، (۲) علی‌آباد-حوض سلطان-قم (متروکه)، و (۳) علی‌آباد-منظریه-قم، در منطقه جنوب استان تهران به سوی قم به ترتیب زمانی واقع بود.

**کلیدواژگان:** شبکه راه، تهران، قم، قرون متأخر اسلامی، شواهد باستان‌شناسی، متون تاریخی.

I. دانشجوی دکتری باستان‌شناسی، گروه باستان‌شناسی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه مازندران، بابلرس، ایران.

II. دانشیار گروه باستان‌شناسی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه مازندران، بابلرس، ایران (نویسنده مسئول). Email: [h.hash-emi@umz.ac.ir](mailto:h.hash-emi@umz.ac.ir)

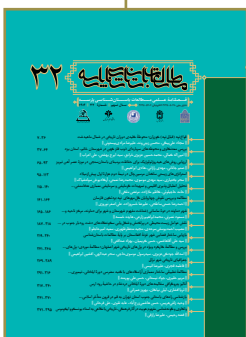
III. دانشیار گروه باستان‌شناسی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه مازندران، بابلرس، ایران.

IV. استادیار پژوهشکده باستان‌شناسی، پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری، تهران، ایران.

ارجاع به مقاله: زلفی هریس، وحید؛ هاشمی زرج‌آباد، حسن؛ تقوی، عابد؛ و فرحانی، علی، (۱۴۰۴). «بازشناسی راه‌های باستانی جنوب استان تهران به قم در قرون متأخر اسلامی (با تکیه بر متون تاریخی و شواهد باستان‌شناسی)». مطالعات باستان‌شناسی پارسه، ۹ (۳۲): ۳۷۰-۳۴۱.

<https://doi.org/10.61882/PJAS.997>

صفحه اصلی مقاله در سامانه نشریه: <https://journal.richt.ir/mbp/article-1-997-fa.html>



فصلنامه علمی مطالعات باستان‌شناسی پارسه  
نشریه پژوهشکده باستان‌شناسی، پژوهشگاه  
میراث فرهنگی و گردشگری، تهران، ایران

ناشر: پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری

© حق انتشار این مستند، متعلق به نویسنده(گان) آن است. ۱۴۰۴ © ناشر این مقاله، پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری است. این مقاله تحت گواهی زیر منتشر شده و هر نوع استفاده غیرتجاری از آن مشروط بر استناد صحیح به مقاله و با رعایت شرایط مندرج در آدرس زیر مجاز است.

Creative Commons Attribution-Non-Commercial 4.0 International license  
(<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>).

© The Author(s)



## مقدمه

درخصوص توصیف و بازشناسی راه‌های باستانی و ارتباطی جنوب استان تهران به قم در دوران اسلامی در آغاز با مرکزیت «ری» و بعدها «تهران»، اسناد تاریخی و جغرافیایی چندی وجود داشته که نشان از این موضوع دارد که مسیرهای ارتباطی فوق در این ناحیه برای حکومت‌های این دوره از اهمیت بالایی برخوردار بودند. «ابن فقیه» در توصیف راه‌های اصلی ری به مناطق همجوار از بُعد و ماهیت تجاری می‌گوید: «کالاهایی نیز تولید صنعتگران ری بودند، آن‌ها صنایعی نظیر شانه و نمکدان و غیره را از چوب می‌ساختند. بافندگان ری نیز شهرتی جهانی داشتند و انواع پوشاک را به مناطق شرقی و غربی از طریق راه‌های مهم این شهر صادر می‌نمودند» (ابن فقیه، ۱۳۷۹: ۵۱). «مقدسی» نیز در مورد راه‌های ری از منظر «حرکتی-امنیتی» می‌نویسد: «آسان‌ترین و آبادترین راه ایران، راه ری است» (مقدسی، ۱۳۶۱: ۷۱۸) و در ادامه می‌گوید: واضح است که این احساس آسودگی و امنیت به شکلی برای مسافری رقم بخورد که بتوانند براحتی از تمام منظره‌ها و تأسیسات فراهم شده در مجاور راه بهره لازم را ببرند (همان: ۵۷۴). «ابن حوقل» نیز از بُعد «ماهیت تجاری» به راه ری توجه داشته و در این زمینه می‌گوید: به غیر از اصفهان که شهر تجاری و پر اهمیت بوده از عراق تا خراسان «ری» را می‌توان نام برد که به دلیل داشتن راه‌های مختلف اصلی و فرعی از نظر تولید و صادرات کالا بی‌همتا و قابل توجه است (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۰۶). «بکران» مسافت ری تا اصفهان را در حدود ۶۲ فرسنگ (بکران، ۱۳۴۲: ۱۵) و «امام شوشتری» نیز به مانند بکران فاصله ری تا اصفهان را ۶۲ فرسنگ می‌داند (امام شوشتری، ۱۳۳۹: ۳۵). «مستوفی» فاصله ری تا اصفهان را هم ۸۶ فرسنگ بیان می‌کند (مستوفی، ۱۳۶۲: ۵۱)؛ لذا در چند دهه اخیر شناخت و بازشناسی از مسیرهای ارتباطی واقع در این منطقه، بیشتر تکیه بر همان اسناد تاریخی بود؛ با این حال، به دلیل وجود انبوه شواهد باستان‌شناسی مرتبط با این مسیرها که عموماً شامل ابنیه و تأسیسات وابسته به آن‌ها هم چون: کاروانسراها، پل‌ها، میل‌ها و چاپارخانه‌ها می‌شد در سال‌های پیشین توسط برخی از پژوهشگران و باستان‌شناسان مورد مطالعه و بررسی قرار گرفته‌اند که خود این شواهد باستان‌شناسی فرضیه نخست را در راستای تطبیق و هم‌سو بودن آن‌ها با مطالب و نوشتار متون تاریخی و جغرافیایی و هم‌چنین سفرنامه‌ها در شناخت و بازشناسی هرچه بهتر مسیرهای ارتباطی واقع در حدفاصل دو شهر تهران و قم روشن می‌سازد. در کل و با تکیه بر متون تاریخی و جغرافیایی تدوین شده توسط جغرافیایانویسان دوران اسلامی و مطالعات باستان‌شناسی انجام گرفته توسط باستان‌شناسان پیشین و هم‌چنین مطالعات میدانی و باستان‌شناختی نگارندگان درخصوص پژوهش فوق می‌توان این‌گونه استنباط نمود که در حدفاصل پهنه جنوبی استان تهران به سمت قم (سه مسیر ارتباطی) مرتبط با قرون متأخر اسلامی وجود داشته که جزء اصلی‌ترین مسیرهای پرتردد در همین دوران محسوب می‌شدند که به مرور زمان و با تأسیس مسیر جدیدتر جایگاه خود را از دست داده‌اند. با همه این توضیحات در تعریف و توصیف راه‌ها و اهمیت پهنه جغرافیایی جنوب استان تهران، حکومت‌های مرتبط با قرون متأخر اسلامی نیز با آگاهی و اطلاعات لازم همواره تلاش می‌کردند در راستای پیشبرد منافع توسعه طلبانه خود در زمینه‌های فرهنگی، اقتصادی، سیاسی و اجتماعی قدم‌های مؤثرتری بردارند؛ لذا از مهم‌ترین موضوعاتی که همواره بر آن تأکید داشتند توجه به امر راه و جاده‌سازی همراه با ایجاد ابنیه و سازه‌های میان‌راهی در این منطقه بودند.

**پرسش‌ها و فرضیات پژوهش:** براساس منابع مکتوب تاریخی و داده‌های باستان‌شناسی، (۱) مهم‌ترین شبکه راه‌های ارتباطی واقع در پهنه جنوبی استان تهران به سمت قم کدام راه‌ها هستند؟ (۲) شبکه راه‌های مورد مطالعه از الگو یا الگوهای خاصی تبعیت می‌کرده است؟

بر این اساس با بررسی منابع مکتوب و هم‌چنین مطالعات میدانی باستان‌شناسی می‌توان این فرضیات را پیشنهاد و در نظر گرفت؛ فرضیه اول، سه مسیر: (۱) دروازه عبدالعظیم ری-کهریزک-

کنارگرد-دیرگچین-کاج-قم. ۲) علی‌آباد-دریاچه حوض سلطان-صدرآباد-دلاک-قم. (متروکه). ۳) دروازه عبدالعظیم ری-کهریزک-کنارگرد-علی‌آباد-کوشک نصرت-باقرآباد-منظریه-عسگرآباد-قم، به عنوان مسیرهای واقع در این بخش از استان تهران تعریف شده، درست است. فرضیه دوم، سه الگوی اصلی و مهم «منظر اقامتی-رفاهی، هدایتی-حرکتی-امنیتی» که به صورت یک مجموعه منسجم بهم با عنوان «منظرین راه» هستند در کل ساختار نهایی راه‌های باستانی جنوب استان تهران مرتبط با قرون متأخر اسلامی را، ترسیم می‌کنند.

**روش پژوهش:** پژوهش فوق با روش توصیفی-تحلیلی انجام پذیرفته و بیشتر داده‌ها و نتایج گردآوری شده در این پژوهش، حاصل مطالعات کتابخانه‌ای و مشاهدات میدانی است؛ هم‌چنین با استناد بر متون تاریخی-جغرافیایی مسیرهای مورد مطالعه مکان‌یابی گردید و سعی شده تا حد امکان با تطبیق دادن شواهد باستان‌شناسی (ابنیه و تأسیسات میان‌راهی) با نوشتار منابع مکتوب، اطلاعاتی دقیق، درخصوص موقعیت جغرافیایی و بازشناسی، کارکرد و چرایی شکل‌گیری مسیرهای مورد مطالعه ارائه گردد.

### پیشینه پژوهش

درخصوص معرفی مسیرهای ارتباطی (شاهراه تهران-قم) واقع در پهنه جنوبی استان تهران کتاب‌های بسیاری با محوریت متون تاریخی-جغرافیایی و سفرنامه‌ها به رشته تحریر درآمده است که اغلب اطلاعات موجود در این کتب بیشتر مربوط به موقعیت جغرافیایی و منظر طبیعی، مسافت و فاصله منزلگاه‌ها، تعداد ابنیه و تأسیسات میان‌راهی (کاروانسراها و پل‌ها و...) و هم‌چنین ابعاد «منظرین راه: منظر اقامتی-رفاهی، هدایتی-حرکتی-امنیتی» می‌شود که از جمله این‌ها می‌توان از کتاب البلدان «ابن فقیه» (حکیمی، ۱۳۷۹)، صورۃ الارض «ابن حوقل» (افشار، ۱۳۶۶)، سفرنامه سدیدالسلطنه (اقتداری، ۱۳۶۲)، سفرنامه ژنرال سرپرسی سایکس (سعادت‌نوری، ۱۳۶۳)، سفرنامه به سوی اصفهان پیر لوتی (کتابی، ۱۳۷۰)، سفرنامه یوشیدا ماساهارو (رجب‌زاده، ۱۳۷۳)، ایران و قضیه ایران لرد کرزن (مازندرانی، ۱۳۸۰)، سفرنامه ناکامورا ناوکیچی (رجب‌زاده، ۱۳۹۸) و... نام برد؛ اما در زمینه پیشینه مطالعات باستان‌شناسی در ارتباط با موضوع مورد بحث در سال‌های پیشین پژوهش‌های پراکنده‌ای انجام پذیرفته که اغلب آن‌ها مربوط به بررسی، توصیف و تحلیل و چرایی شکل‌گیری هر یک از ابنیه و سازه‌های میان‌راهی واقع بر سر راه‌های ارتباطی مابین استان تهران و قم بودند؛ به عنوان مثال، «ماکسیم سیرو» پژوهش‌های باستان‌شناسی را با تهیه نقشه از بناهایی هم‌چون: قلعه سنگی و کاروانسرای علی‌آباد، کاروانسرا و قلعه قرمز حوض سلطان در کتابی تحت عنوان: کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان‌راه‌ها (بهنام، ۱۹۴۹)، «ولفرام کلایس» «راه‌های کاروان رو در ایران» به سال ۱۳۶۲، «محمد ریاضی» «کاروانسرای دیرگچین» به سال ۱۳۷۱، «ارژمند» و «حیدری» «باغ بین‌راهی علی‌آباد قم» به سال ۱۳۸۷، «مهدی وزین فضل» و «حسین اسماعیلی نصرآبادی» نیز در ارتباط با «بنیان و تأسیس جاده جدید تهران-قم، تبیین و بررسی امتیازنامه راه شوسه تهران به قم در دوره ناصرالدین‌شاه» به سال ۱۳۹۰، و هم‌چنین «مهدی وزین فضل» و «صباح قنبری کلاشی» «تعمیر و توسعه راه تهران قم در دوره قاجار» به سال ۱۳۹۰، و در آخر می‌توان به مقاله «پژوهشی در گاهنگاری و کارکرد قلعه گلی کاج قم» «رسولی» و همکاران به سال ۱۴۰۰، اشاره نمود.

### الگوهای منظرین راه

مهم‌ترین ویژگی‌های اصلی در زمینه منظر راه تجاری، نیازمند عوامل مختلفی هم‌چون: خدمات رفاهی، حمل‌ونقل بهینه و مناسب و در پایان حفظ و نظارت دقیق بر امنیت از مسافریین و تجار

عبوری از مسیرها و جاده‌ها بوده است. به زبان دیگر، این‌که منظر راه در ایران در جهت و هم‌سویی و انطباق داشتن با ماهیت تجاری شکل گرفته و گسترش تأسیسات و توزیع خدمات در آن در همین راستا انجام می‌پذیرفت (رحمدل، ۱۳۹۵: ۵۵). برای منظرین یا منظر راه در ایران (استان تهران) می‌توان سه الگو را مدنظر گرفت.

**(۱) منظر اقامتی-رفاهی:** شامل ابنیه و سازه‌های اساسی واقع در شاهراه‌های اصلی و فرعی (استان تهران) از قبیل: کاروانسراها، ساباط، رباط‌ها، خان‌ها و آب‌انبارها که جزء محوری‌ترین آیتم‌های شکل‌دهنده در منظر اقامتی-رفاهی راه‌ها محسوب می‌شوند. شکل‌گیری منظر اقامتی-رفاهی راه‌ها در سه بُعد نیز قابل بررسی است؛ الف) با معیار قرار دادن هویت و شخصیت تجاری (راه‌های استان تهران) و عبور و مرور کاروانیان و تجار می‌توان وجود شبکه‌های وسیع و سازمان‌دهی شدن بخش‌های رفاهی-اقامتی در نظام راه‌ها را یک امری ضروری دانست. ب) ساختار و شکل جغرافیایی ایران، اهمیت شکل‌گیری منظر اقامتی-رفاهی سازمان‌یافته را واجب می‌کند؛ به زبانی دیگر، پهنه وسیع سرزمینی ایران و دور بودن شهرها و روستاهای آن از یک‌دیگر این ضرورت را در بین حکومت‌های مختلف ایرانی به وجود آورده تا دیدی مهم به این موضوع داشته باشند. ج) منظر اقامتی جدا از ابعاد عملکردی حاکم بر خود از جهت شیوه‌های طراحی نیز قابل تحلیل و توصیف بوده است.

**(۲) منظر هدایتی:** بیشتر توسط عناصری شکل می‌گیرد که در جهت هدایت و مسیریابی کاروانیان و مسافرین و عموماً در حدفاصل و مابین مناظر اقامتی تأسیس می‌گردیدند. میل و مناره‌ها از جمله اصلی‌ترین عناصر و بناهای این منظر به حساب می‌آیند که حکم راهنما را داشته‌اند.

**(۳) منظر حرکتی-امنیتی:** این منظر در سازمان راهداری ایران در طول دوره زمانی، به‌ویژه در قرون متأخر اسلامی در سه زیرگروه عملکردی قابل بررسی بوده که با دو منظر اقامتی و هدایتی نیز پیوند یافته است؛ الف) وسایل نقلیه به صورت چرخ‌دار و بی‌چرخ که اتکاء بر چارپایان یا انسان‌ها داشتند. ب) پل‌ها و معابر کوهستانی، این مؤلفه‌های راه همانند دو مؤلفه هدایتی و اقامتی نقشی چند عملکردی را داشته و ایفاء می‌کردند. به بیان دیگر، بیشتر پل‌ها وظیفه‌ای دو سویه پل-سد را برعهده خود داشته و علاوه بر نقش منظرین در منظر حرکت، عضوی از منظر بومی مناطق خود هم به حساب می‌آمدند. ج) برید و چاپارخانه‌ها. جدا از توصیف و توضیح درمورد تأسیسات وابسته در راه‌ها برای حمل‌ونقل کاروانیان، منظر حرکت راه‌ها (استان تهران) نیز دارای یک شبکه گسترده و وسیع و به هم پیوسته اطلاعاتی امنیتی بوده که از عناوین مختلفی نیز برخوردار، ولی در کل با همین عنوان برید شناخته می‌گردید (همان: ۵۶). تعریف و مفهومی کلی که می‌توان برای منظر راه در ایران (و به خصوص در استان تهران) در نظر گرفت دارای چند ویژگی از جمله: وضعیت و تنوع جغرافیایی منحصر به فرد، قدمت طولانی زیستی، کوچ‌نشینی و الزام بر تعامل و ارتباطات فرهنگی بین اقوام ایرانی و در آخر ارتباط بین مراکز زیستی که از سال‌های پیشین با مفاهیم و تدابیری که در حال حاضر از «راه» نسبت به سایر مناطق زیست‌انسانی در جهان وجود داشته، متفاوت است (طالبیان، ۱۳۹۵: ۷۲).

## وضعیت شبکه راه‌های استان تهران در قرون متأخر اسلامی با استناد بر مطالعات تاریخی و باستان‌شناسی

سرزمین کهن ایران به دلیل وسعت و گستره زیاد و واقع شدن در یک موقعیت جغرافیایی، به‌ویژه در زمینه تلاقی شاهراه‌های شمالی به جنوبی و شرقی به غربی و وجود اقوام گوناگون همواره در طول زمان در شکل‌گیری و تأسیس انواع ساختمان‌ها و اقامتگاه‌های بین‌راهی به مانند کاروانسراها و رباط‌ها پیشرو و طلایه‌دار بود؛ با توجه به همین مستندات و شواهد مختلف باستان‌شناسی،

کشور ایران هم‌چنین در ایجاد سامانه‌های ارتباطی و خبری پیش‌قدم و سرگذشتی طولانی دارد (هادی‌زاده و صالحی‌کاخکی، ۱۳۹۳: ۸). اکثر راه‌ها و مسیرهای فرعی کنونی واقع در محدوده جنوبی البرز مرکزی (استان تهران) که شهرها و روستاها و دیگر مناطق شمالی به جنوبی و بخش‌های شرقی به غربی را به سرزمین‌های خارج از مرزهای بین‌المللی متصل می‌کردند با کمی تغییرات جزئی که در دوره متأخر اسلامی رخ داده همان راه‌ها و جاده‌های کهن و قدیمی هستند که بنیاد چارچوب ساختمان طبیعی این سرزمین باستانی را رقم‌زده و از همین دوران تا عصر حاضر مورد استفاده مردمان و اقوام مختلف ساکن در این ناحیه بوده‌اند. عموماً راه‌های کاروان‌رو کهن و قدیمی در مناطقی مانند ارتفاعات مرکزی ایران (استان تهران) و در طول و امتداد حاشیه دشت کویر و نزدیکی آبگیرها و چشمه‌های طبیعی و قنات‌ها که از آب‌های باقی‌مانده باران‌ها پر آب می‌شدند، قرار داشته و هم‌چنین اغلب از کنار کاروانسراها یا پناهگاه‌هایی که از سوی حکومت‌های قرون متأخر اسلامی در این ناحیه برای رفاه حال مسافران و کاروانیان تعبیه شده بودند عبور می‌کردند. توسعه راه‌های کاروان‌رو همواره تأثیرات مفیدی را برای حکومت‌ها به دنبال داشته که یک نمونه آن «رونق اقتصادی و هم‌چنین مقاصد نظامی» که در بعضی مواقع نیز حتی منجر به «اضمحلال» راه‌های کاروان‌رو در اطراف شهرهای بزرگ هم‌چون: تهران، تبریز، قزوین، مشهد، اصفهان و قم می‌شد به این صورت که این راه‌های کاروان‌رو گاهی هم تبدیل به جاده‌های مهم ارتباطی و پر رفت و آمد می‌گردیدند (کلیس، ۱۳۶۱: ۲۸۷). شکل‌گیری راه‌ها در مناطق مختلف طی زمان‌های گذشته به طور پیوسته بود؛ به‌طورمثال، این راه‌ها عموماً برپایه مسیر و موقعیت جغرافیایی و نام و نشان در بین راه‌شناسان و راهنمانگاران شناخته می‌شدند (تکمیل‌همایون، ۱۴۰۰: ۱۱).

استان تهران خود به‌عنوان بخشی از تاریخ و تمدن پهنه بزرگ ایران و قرارگیری در یکی از موقعیت‌های استراتژیکی و جغرافیایی سرزمینی ایران در طول تاریخ همواره با دارا بودن از شهرها و راه‌های ارتباطی انبوه و متنوع جایگاه منحصربه‌فردی داشته است. به شکلی که بیشتر پادشاهان و دولت‌مردان دوران اسلامی و به‌خصوص حکومت‌های قرون متأخر اسلامی نگاه ویژه‌ای به این بخش از کشور داشتند که ثمره آن را می‌توان در توسعه راه‌ها و جاده‌ها همراه با ایجاد تأسیسات وابسته به راه و راهسازی را در آن مشاهده کرد. مهم‌ترین چیزی که اغلب حکومت‌های قرون متأخر اسلامی در منطقه جنوبی البرز مرکزی مدنظر می‌گرفتند، یکی از همان ابعاد «منظرین راه» یعنی تأمین امنیت راه‌ها و جاده‌های ارتباطی در این بخش از کشور در مقابله با راهزنان و دزدان بود. از دوره صفویه به بعد نیز توجه به ایجاد و مرمت راه‌ها، ابنیه و سازه‌های میان‌راهی به‌طور جدی در دستور کار قرار گرفت، به‌طوری‌که هرکدام از حکومت‌های این دوره با اهداف خاص و مدنظر خود تلاش می‌کردند تا بهترین شکل کشورداری و به‌ویژه کسب منافع موردنیاز در زمینه‌های مختلف: سیاسی، فرهنگی، اجتماعی و نظامی را فراهم نمایند. دولت صفویه با تکیه بر سنت‌های قدیمی، به‌طورکامل به سازماندهی دقیق، راه‌اندازی و احداث تأسیسات و تجهیزات زیرساختی توجه می‌کرد. از اهم این توجهات می‌توان به بازسازی و احیای دوباره جاده‌های بین‌قاره‌ای چون ابریشم و ادویه، احداث کاروانسراها و آب‌انبارهای میان‌راهی، برقرارکردن مکان‌ها و کانون‌های جدید زیستی (اصفهان، بهشهر، و رشت) اشاره نمود که عمدتاً دلایل سیاسی داشته‌اند (حبیبی، ۱۴۰۰: ۸۵-۸۶). در این دوره، بی‌شک گسترش و توسعه تجارت و بازرگانی، با فراهم‌سازی زمینه‌های مختلفی چون ایجاد راه‌های امن و مهم شاهراهی همراه بود. دلیل گستردگی راه‌ها در دوره صفویه که همان عامل تجارت بود، باعث شد تا ابنیه‌ی میان‌راهی بسیاری از جمله کاروانسراها شکل بگیرند؛ هم‌چنین از این راه‌ها تنها به‌منظور تجارت و بازرگانی استفاده نمی‌شد، بلکه موضوعات مهم دیگری چون: ارتباطات مذهبی، اجتماعی، نظامی و فرهنگی نیز در گسترش آن‌ها دخیل بودند (شانواز و خاقانی، ۱۳۹۴: ۴۶-۴۷). «گرانوسکی» در مورد راه‌ها در دوره صفویه در کتاب تاریخ ایران از زمان باستان

تا امروز می‌نویسد: راه‌ها در این دوره به‌طور کامل و به‌شدت آن‌هم از بُعد نظامی و اداری در حد بسیار مطلوبی محافظت و نگه‌داری می‌شد. اهمیت این موضوع زمانی مشخص گردید که یکی از اهداف اصلی دولت‌های اروپایی چون انگلیس و فرانسه از برقراری ارتباط با صفویان، تسلط داشتن بر همین شبکه راه‌ها باشد (گرانوسکی، ۱۳۵۴: ۲۰۵). «آفونس گابریل» نیز درباره اهمیت راه‌ها در دوره صفویه می‌گوید: این شبکه راه‌ها از نگاه اقتصادی به‌عنوان زیرساخت لازم در ارتباط با نقل و انتقالات کالاها و به‌ویژه ثروت شهرها و روستاها اجتناب‌پذیر و در مقوله‌های سیاسی و نظامی نیز کاربرد خاصی داشتند (گابریل، ۱۳۴۸: ۱۳۰). «التاریوس» نیز درخصوص وضعیت شبکه راه‌ها در دوره صفویه می‌نویسد: همواره آسانی ارتباطات به دو عامل آماده‌سازی راه‌های اصلی و مهیا بودن امکانات رفاهی و امنیت مسافران و کاروانیان «منظرین راه» بستگی داشته که با تکمیل راه‌سازی و احداث ابنیهی بین‌راهی تحقق می‌یافت (التاریوس، ۱۳۶۳: ۱۳۲-۱۷۲).

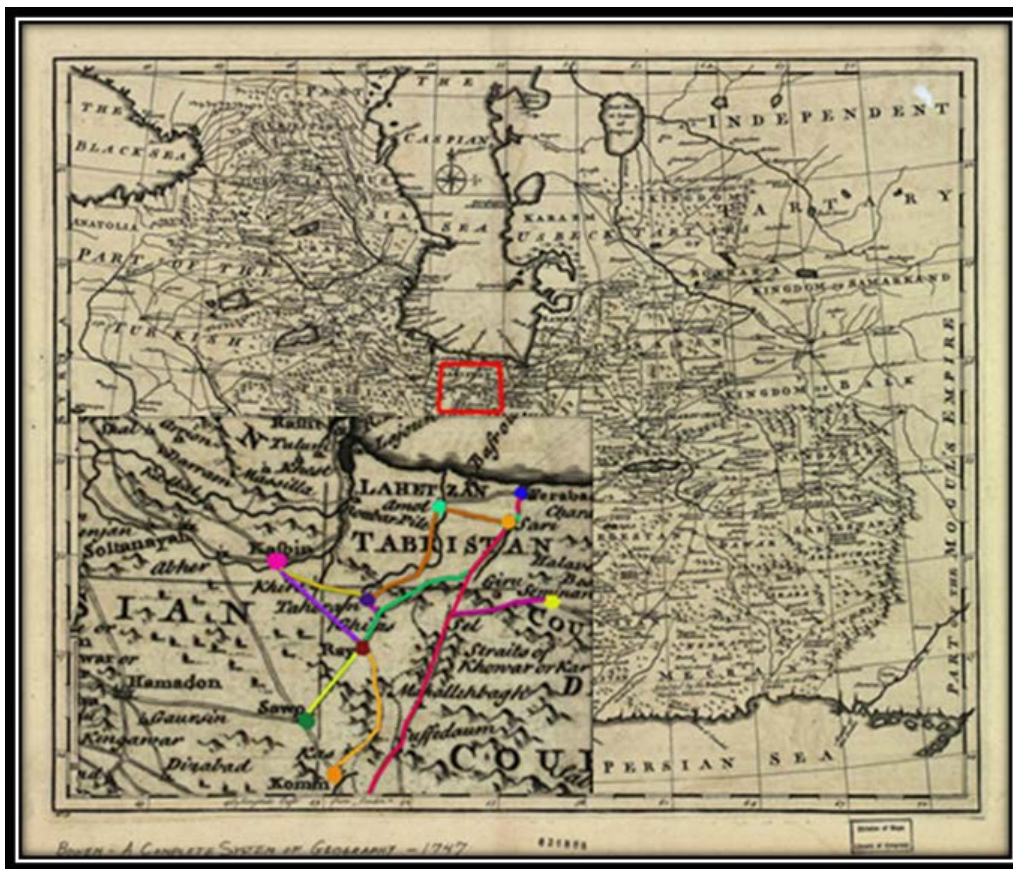
طبق گفته‌های سیاحان اروپایی و هم‌چنین شواهد باستان‌شناسی برجای‌مانده در طول مسیرهای باستانی به‌مانند: کاروانسراها، رباط‌ها، میل‌ها، پل‌ها، قلعه‌ها و چاپارخانه‌ها، راه‌ها در دوره صفویه، به‌ویژه راه‌های واقع در محدوده جنوبی البرز مرکزی (استان تهران) جدا از آن‌که از اهمیت اقتصادی برخوردار باشند از نظر سیاسی و دست‌یافتن به مناطق دوردست با هدف و انگیزه شکل‌گیری روابط فرهنگی و اجتماعی به‌وسیله این راه‌ها بسیار مهم بود. از مهم‌ترین اهداف دولت صفویه در گسترش راه‌ها، به‌ویژه در این محدوده مکانی که از نظر جغرافیایی اهمیت داشت، بُعد «فرهنگی» و گسترش آن بود؛ یعنی این‌که با برقراری روابط سیاسی با سرزمین‌های دیگر و ترویج فرهنگ اسلامی به‌خصوص مذهب شیعه با کمک و بهره‌مندی از همین راه‌ها میسر می‌شد. پس از فروپاشی دولت صفویه و هجوم افغان‌ها به خاک ایران (و به‌ویژه در محدوده جنوبی البرز مرکزی) بیشتر تأسیسات زیرساختی، شبکه راه‌ها و جاده‌ها، کاروانسراها، آبرسانی و آبیاری دچار آسیب‌های جدی قرار گرفتند، به‌شکلی که مبادله و بازرگانی و امر تجارت تا حدود زیادی انحطاط یافت. در دوره‌های افشاریه و زندیه نیز وضعیت راه‌های ایران و استان تهران و تأسیسات وابسته به آن‌ها به‌دلیل نزاع‌های خانگی و درگیری‌های گروهی توفیق‌چندانی پیدا نکرد و اکثر راه‌های موجود ارتباطی همان‌هایی بودند که از دوره صفویه مورداستفاده قرار می‌گرفتند. در این زمینه می‌توان از نقشه‌های مرتبط با اواخر دوره صفویه و دوره افشاریه نام‌برد که در آن‌ها به‌خوبی نشان داده می‌شود که راه‌های واقع در محدوده استان تهران تا قبل از دوره قاجاریه بدون تغییر مانده‌اند. «امانوئل بوئن» جغرافیادان انگلیسی نیز در سال ۱۱۲۶ هـ. ق. نقشه‌ای از قلمرو افشاریان ترسیم می‌کند، راه‌های این دوره به‌همراه اسامی شهرها، کوه‌ها، دریاها و دریاچه‌ها، جنگل‌ها و حتی رودهای کوچک نیز با مشخصات به‌خصوص خود نشان داده شده‌اند. نقشه ترسیمی «بوئن» نسبتاً از طراحی بهتری برخوردار بوده، به‌شکلی که بعضی از راه‌های واقع در محدوده جنوبی البرز مرکزی (استان تهران) به‌خوبی قابل‌مشاهده و می‌توان این تعداد از راه‌ها را که در این نقشه آمده‌اند با راه‌های کنونی استان تهران مورد تطبیق و بازشناسی قرار داد. با این تفاسیر از نظر تأمین امنیت و مقوله «منظرین راه» در دوره‌های افشاریه و زندیه برخلاف دوره صفویه که در حد بالایی بود، انجام نمی‌گرفت؛ ولی باز تا حدودی از سوی حاکمان این دوره‌ها مورد توجه قرار می‌گرفت؛ به‌عنوان مثال، «نادرشاه افشار» در راستای اهداف حکومت‌داری خود به مقوله تأمین امنیت راه و جاده‌ها که مهم‌ترین مسئله داخلی وی بود، توجه خاصی داشت (شعبانی، ۱۳۷۷: ۳۳۶-۳۴۱). «فرانکلین» نیز در کتاب خود به توجهات و اقدامات ویژه «کریم‌خان زند» اشاره می‌کند که در جهت برقراری رفاه و تأمین امنیت راه‌های ارتباطی و هم‌چنین مسئله گسترش تجارت و بازرگانی در جهت مقابله با فعالیت‌های خرابکارانه و قتل و غارت کاروانیان از سوی راهزنان، اقدامات ارزنده‌ای انجام داده است (فرانکلین، ۱۳۵۸: ۹۰). با سرکار آمدن قاجاریان بر مسند قدرت، مسئله تأمین امنیت

راه‌ها به صورت ویژه‌ای از سوی پادشاهان و حکام این حکومت در دستور کار قرار گرفت؛ با این توضیح که در برهه‌های زمانی مختلفی مقوله راه‌ها و جاده‌های ارتباطی با فراز و نشیب‌هایی همراه بود. «اولیویه» در خصوص وضعیت راه‌ها در زمان آقامحمدخان می‌گوید: به دلیل همین امنیت موجودی که در راه‌ها وجود داشته شاه و همراهان وی هرگز هراس و بیمی از راهزنان بین‌راهی به خود نمی‌دادند؛ به طوری که در بیشتر راه‌های مواصلاتی ایران (و به ویژه استان تهران) انواع ابنیه و سازه‌های میان‌راهی از قبیل کاروانسراها و پل‌ها، میل‌ها و پست‌های نگهبانی دایر می‌گردید (اولیویه، ۱۳۷۱: ۴۱).

در زمان سلطنت «فتحعلی شاه قاجار» نیز وضعیت راه‌ها از امنیت نسبی برخوردار بود، دلیل این امر در گفته‌های «تانکوانی» فرانسوی که به همراه هیأت اعزامی از سوی «ناپلئون» به ایران آمده بود، به خوبی نمایان است. او در سفرنامه خود در این رابطه می‌نویسد: در بیشتر راه‌های اصلی ایران به ندرت می‌توان دزد یا راهزنی را مشاهده کرد؛ لذا همین مسئله باعث می‌گردد تا به آسودگی خاطر در تمام نقاط این کشور به مسافرت رفت و گروهی را که از راه‌های اصلی و فرعی حفاظت می‌کنند را با عنوان راهدار معرفی می‌کند (تانکوانی، ۱۳۸۳: ۲۶۲-۲۶۳). «بروگش» نیز در مورد وضعیت راه‌های ایران و به خصوص راه‌های استان تهران این‌گونه توضیح می‌دهد: به دلیل جنگ‌های خانمان سوز و ویرانگری که از سوی دولت روسیه به ایران وارد شد، باعث گردید تا راه‌های این کشور نیز دچار ناامنی و هرج و مرج شود و حتی تجارت و بازرگانی را نیز با مشکلاتی روبه‌رو کند (بروگش، ۱۳۷۴: ۱۲۲). «جمالزاده» نیز در خصوص وضعیت راه‌های ایران و استان تهران در اواخر سلطنت «مظفردالدین شاه» می‌گوید: تنها پنج راه شوسه در این دوره وجود داشت که بیشتر آن‌ها تحت سلطه دولت‌های روسیه و انگلستان بود. راه تهران به قزوین و راه تهران به قم، جزء مهم‌ترین راه‌های شوسه‌ای کشور بودند (جمالزاده، ۱۳۳۵: ۸۷). در دوره سلطنت «ناصرالدین شاه» نیز اقدامات سخت‌گیرانه‌ای در قبال سرقت و غارت اموال مسافران و کاروانیان تجاری که از سوی راهزنان در معرض خطر بودند، انجام می‌گرفت (جعفری و سلیمانی، ۱۳۹۵: ۱)؛ با این حال به دلیل سخت‌گیری‌ها که در قبال مبارزه با سارقان و راهزنان در مسیر: تهران-ساری؛ مسیر ری-ساری؛ مسیر قم-ساری؛ مسیر ری-ساوه؛ و مسیر: تهران-قزوین؛ مسیر ری-قزوین؛ مسیر سیاه‌کوه-سمنان، گرفته می‌شد؛ ولی باز ناامنی در راه‌های ایران و به ویژه استان تهران تا زمان‌های طولانی ادامه پیدا کرد، به شکلی که در اکثر راه‌ها تا اواخر همین دوره، این وضعیت به وضوح نمایان بود و این مسئله را می‌توان به عنوان مثال، در وضعیت راه‌های رباط کریم و ورامین به عینه مشاهده کرد. «آل داوود» در کتاب خود در خصوص تأمین امنیت راه‌ها در دوره سلطنت ناصرالدین شاه می‌نویسد: در سال‌های رو به پایان این دوره، تأمین امنیت راه‌ها عموماً به حاکمان محلی اعطاء می‌شد تا در زمان وقوع حادثه، این حکام خود مسئول و سریعاً به مسائل سرقت رسیدگی می‌کردند (آل داوود، ۱۳۷۸: ۱۶۳).

### شاهراه تهران-قم از منظر سیاحان و سفرنامه‌ها

همان‌طور که گفته شد، منطقه جنوب و جنوب غرب استان تهران همواره در طول زمان از جایگاه و اهمیت خاصی برای حکومت‌های متمدنی ایران از دوران تاریخی تا اسلامی، به ویژه قرون متأخر برخوردار بود. دلیل این امر را می‌توان به خوبی در سفرنامه‌های قرون متأخر اسلامی به خصوص از دوره قاجاریه مشاهده کرد. نویسندگان این سفرنامه‌ها که برخی اروپایی و برخی ایرانی بودند؛ در همین راستا، اطلاعات مفیدی در ارتباط با منظر طبیعی و موقعیت جغرافیایی این منطقه و هم‌چنین مسافت منزلگاه‌ها، امکانات رفاهی (ابنیه و سازه‌های میان‌راهی) در اختیار پژوهشگران و باستان‌شناسان قرار می‌دهند. بر این اساس می‌توان متصور شد که از منطقه تهران به قم سه مسیر ارتباطی مهم وجود داشته است.



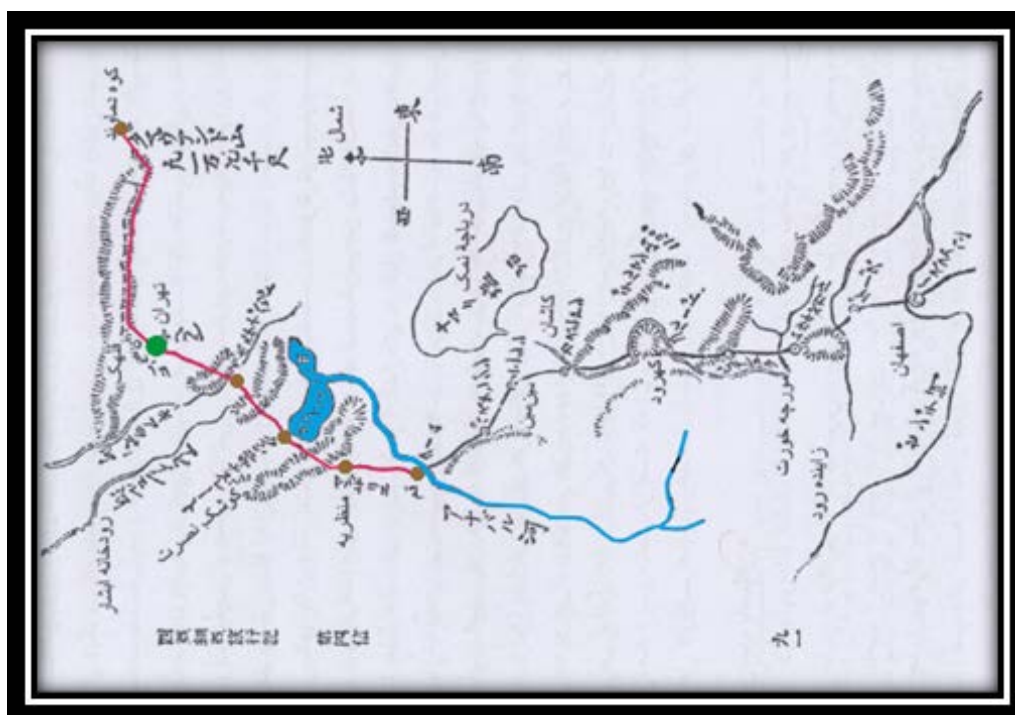
نقشه ۱: راه‌های مواصلاتی استان تهران در دوره افشاریه (امانوئل بوئن، ۱۳۸۶: گیتاشناسی؛ باز ترسیم: نگارندگان، ۱۴۰۲).  
 Map 1: Transport routes of Tehran province during Afsharid period (Emanuel Boen, 2007: Gitashenasi; redrawing: Authors, 2023).

۱) مسیر تهران-کهریزک، کنارگرد (حسن‌آباد)-دیرگچین-محمدآباد-کاج-قم.  
 ۲) مسیر تهران-کهریزک، کنارگرد (حسن‌آباد)-علی‌آباد-حوض سلطان-صدرآباد-دلاک-قم.  
 ۳) مسیر تهران-کهریزک، کنارگرد (حسن‌آباد)-علی‌آباد-کوشک نصرت-باقرآباد-منظرپه-قم.  
 «سرجان ملکم» کارمند شرکت کمپانی هند شرقی که در دوره سلطنت «فتح‌علی‌شاه قاجار» وارد ایران شد (ملکم، ۱۳۹۹: ۷-۸). درخصوص این جاده مواصلاتی مهم می‌گوید: نخستین منزلگاهی که در مسیر قم به تهران واقع شده، محلی به نام «پل دلاک» است که طبق روایات و گفته‌های اهالی بومی این ناحیه، بنیان اولیه آن در زمان صفویه و به دستور «دلاک» «شاه عباس اول» آن‌هم برای جلوگیری از غرق شدن مسافران، کاروانیان و خطر سقوط آن‌ها به رودخانه احداث گردید (همان: ۱۹۱-۱۹۴). «ژنرال سرپرسی سایکس» نیز در معرفی راه قم به تهران می‌گوید: از شهر قم به تهران حدود ۹۰ میل مسافت و ۴ روز راه نیز وجود دارد، این جاده غیر از این که یک دور نمای زیبایی از دریاچه حوض سلطان ارائه دهد، منظره قابل توجه دیگری ندارد (سایکس، ۱۳۶۳: ۱۹۰). «پیر لوتی» فرانسوی، دیگر سیاح اروپایی است که به هنگام عزیمت از شهر قم به سوی تهران درخصوص این مسیر می‌نویسد: هنگام خارج شدن از شهر قم چیزی که بسیار من را متعجب کرد جاده سنگ‌فرش شده قم به تهران بود، مسیری که به مانند راه‌های اروپا در دو سمت خود فرو رفتگی‌های ممتدی داشت. راه قم به تهران دارای خط تلگراف است (لوتی، ۱۳۷۰: ۲۵۸-۲۶۰). «یوشیدا ماساهارو» نخستین سیاح ژاپنی است که در دوره قاجاریه به مانند اغلب سیاحانی که از جنوب کشور، یعنی بنادر خلیج فارس وارد ایران می‌شدند، قدم به خاک ایران گذاشت. در

بخش‌هایی از سفرنامه یوشیدا اشاراتی نیز به مسافت‌های مابین منزلگاه‌های شاهراه تهران-قم شده است که بدین‌قرار هستند: از قم تا چاپارخانه و پل «دلاک» ۶ فرسنگ، از آنجا تا منزلگاه «حوض سلطان» ۶ فرسنگ، از این نقطه تا منزلگاه «کنارگرد» نیز ۶ فرسنگ، از کنارگرد تا تهران هم ۶ فرسنگ راه وجود دارد. او در ارتباط با مسیر فوق از نظر منظر طبیعی و تأسیسات وابسته به راه و راهداری می‌گوید: بیشتر مسیر تهران-قم از میان نمک‌زارها و کویر عبور می‌کند، کاروانسراهای مناسبی هم در طول این مسیر وجود نداشته، به طوری که منزلگاه‌ها و چاپارخانه‌ها اکثراً از نظر معماری و نقشه، تنها دارای یک چهار دیواری آجری هستند (ماساها، ۱۳۷۳: ۱۵۱). «افضل‌الملک» یکی از درباریان سرشناس دوره قاجاریه و زمان سلطنت مظفرالدین و ناصرالدین شاه در کتاب جغرافیای تاریخی قم به هنگام عزیمت به همراه همسفران خود به شهر مقدس قم به توصیف و معرفی این راه می‌پردازد و در طول سفر خود نیز به تمام شهرها و منزلگاه‌هایی که طی مسیر در آن‌ها اقامت یا عبور نموده اشاره می‌کند (افضل‌الملک، ۱۳۰۹: ۲۱). بعد از ری، شهر حسن‌آباد (فشافویه) در حدود ۵ فرسنگی ری (حرم‌العظیم) واقع و از این شهر به بعد جاده شوسه تهران به قم شروع می‌شود که بانی آن «اشرف‌امین‌السلطان» وزیر اعظم بوده با این حال این جاده بسیار بهتر از جاده‌ای است که از مشهد به سمت قوچان احداث گردید (همان: ۳۳).

«هانری رنه دالمانی» دیگر سیاح اروپایی است که در دوره سلطنت ناصرالدین شاه قاجار وارد ایران شد و به شهرهای مختلفی سفر نمود که سرآمد این گشت و گذار در پایان به تألیف کتابی تحت عنوان سفرنامه خراسان تا بختیاری انجام پذیرفت. او در طول مسافرت‌هایی که در این دوره داشت از بیشتر جاده‌ها و راه‌های اصلی ایران نیز گذر نمود که دو مورد از آن‌ها شامل شاهراه‌های تهران-خراسان و تهران-قم می‌شد که از محدوده جنوبی البرز مرکزی، یعنی استان تهران می‌گذشت. او درخصوص این شاهراه می‌گوید: این جاده توسط مهندسی یک شرکت انگلیسی شوسه شده و از نظر امکانات رفاهی در حد مطلوبی است؛ به طوری که در هر منزلگاه واقع در این مسیر انواع ساختمان‌ها و سازه‌های میان‌راهی از قبیل: کاروانسرا، چاپارخانه‌ها و پل‌ها به چشم می‌خورد (رنه دالمانی، ۱۳۷۸: ۸۳۷-۸۴۶). «لرد کرزن» در ارتباط با راه‌های ایران در کتاب خود ایران و قضیه ایران از این شاهراه با عنوان جاده بوشهر به تهران نام می‌برد و درباره آن می‌گوید: این راه، ورودی اصلی از جنوب ایران به مرکز و شمال است که اکثر مسافرانی که از هند قصد سفر به این سرزمین را داشتند بایستی از آن گذر می‌کردند. از این راه عمدتاً کالاهای تجاری حمل می‌شد و پس از عبور از شهرهای شیراز، اصفهان، کاشان و قم به تهران و حتی به شمال برده می‌شدند. در مجموع مسیر تهران به بوشهر ۷۷۰ میل است (کرزن، ۱۳۸۰: ۸۵). از بین سیاحان ژاپنی که شاهراه تهران-قم را طی کرده‌اند می‌توان از «یه‌ناگا توئیوکیچی» نام برد سیاحی که در زمان سلطنت «محمدشاه قاجار» از بندر بوشهر وارد ایران شد. یه‌ناگا درباره این شاهراه مهم می‌گوید: این مسیر کاملاً جدید در حدفاصل دو شهر تهران-قم احداث شده بود و به دلیل پهنای زیادی که داشت هم‌زمان دو درشکه در کنار هم در آن می‌توانستند حرکت کنند. در کل مسافت نهایی این شاهراه ۲۷ فرسنگ می‌شود که با اسب چاپاری و استراحت در هر چاپارخانه را در دو روز و با درشکه نیز می‌تواند در ۲۴ ساعت یا با حداکثر سرعت در ۱۸ ساعت پیمود (تویوکیچی، ۱۳۹۸: ۱۱۵). «ناکامورا نائوکیچی» دیگر ژاپنی بود که در دوره سلطنت «محمدشاه قاجار» به مانند یه‌ناگا توئیوکیچی از طریق بندر بوشهر وارد ایران و پس از رسیدن به شهر کاشان درخصوص وضعیت وسایل حمل‌ونقل واقع در راه کاشان-قم به تهران می‌گوید: این راه به دلیل آن‌که بسیار مناسب و هموار بود را می‌توان در مدت زمان معینی طی کرد. اغلب درشکه‌های مسافری در این مسیر شش اسبه یا هشت اسبه هستند که در طول حرکت خود به سمت تهران در حدود ۲۰ مسافر را می‌توانند جابه‌جا کنند. به دلیل بیابان و کویری بودن بیشتر راه نیز، در هر ۱۲ یا ۱۴ کیلومتر کمتر روستایی یا خانه‌ای قابل مشاهده است.

چاپارخانه‌های میان‌راهی در این جاده در یک فاصله معین از یک‌دیگر واقع شده‌اند که مسافران و کاروانیان می‌توانند از آن‌ها به منظور استراحت و رفع خستگی استفاده کنند (نائوکیچی، ۱۳۹۸: ۷۲). «سدیدالسلطنه» یکی دیگر از بزرگان عصر قاجاری به‌شمار می‌آید که طی سفری به جنوب ایران از راه‌های مهمی دیدن کرد. یکی از همین راه‌ها، مسیر تهران-قم بود. شاید بتوان به جرأت گفت سفرنامه سدیدالسلطنه در بین سفرنامه‌هایی که در آن‌ها درخصوص شاهراه تهران-قم، مطالبی گفته شده است؛ کامل‌ترین اطلاعات را درخصوص شاهراه تهران-قم، آن‌هم در زمینه تعداد و مسافت منزلگاه‌ها و تأسیسات وابسته به راه و راهداری ارائه می‌دهد که در (جدول ۱) شرح خلاصه مطالب او آمده است (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۲: ۱۲۶-۱۳۲).



نقشه ۲: راه تهران-قم (تویوکیچی، ۱۳۹۸: ۱۱۱؛ باز ترسیم: نگارندگان، ۱۴۰۲).

Map 2: Tehran-Qom road (Toyokichi, 2019: 111; redrawing: Authors, 2023).

جدول ۱: منزلگاه‌های واقع بر سر راه تهران-قم با استناد بر گفته‌های سدیدالسلطنه (نگارندگان، ۱۴۰۲).

Tab. 1: The places of residence located on the road between Tehran and Qom, based on the statements of Sadid al-Saltaneh (Authors, 2023).

ردیف	منزلگاه	فاصله با منزلگاه بعدی	موقعیت جغرافیایی و امکانات بین راهی
۱	قم	با منظریه ۵ فرسنگ	دروازه حضرت معصومه (س)-بازار-پل دلاک
۲	منظریه	با باغ رباط ۱ فرسنگ	پل-کاروانسرا-قلعه
۳	باغ رباط	با حوض سلطان ۲ فرسنگ	قهوه‌خانه-کاروانسرا
۴	حوض سلطان	با علی‌آباد ۲ فرسنگ	دشت خشک و دریاچه
۵	علی‌آباد	با حسن‌آباد ۸ فرسنگ	قهوه‌خانه-کاروانسرا-میل راهنما
۶	قلعه محمدعلیخان	با حسن‌آباد ۷ فرسنگ	مهمانخانه-قلعه
۷	حسن‌آباد	با کهریزک ۳ فرسنگ	چهارقلعه-مهمانخانه-کاروانسرا
۸	کهریزک	با ری ۲ فرسنگ	مهمانخانه-کاروانسرا
۹	شاه‌عبدالعظیم	با تهران ۶ فرسنگ	یک کاروانسرای دو طبقه و سایر ابنیه‌ها

## شاهراه تهران-قم از منظر مطالعات و بررسی‌های باستان‌شناسی

شاهراه‌ها و راه‌های فرعی واقع در محدوده استان تهران به عنوان شریان حیاتی و زنده این منطقه در طول تاریخ و به‌ویژه قرون متأخر اسلامی محسوب و همواره از سوی پادشاهان صفویه و قاجاریه در راستای پیشبرد اهداف تجاری، فرهنگی، سیاسی و نظامی مورد توجه قرار می‌گرفت که همین نگاه و توجهات باعث گردید تا با ایجاد ابنیه و سازه‌های میان‌راهی متعدد سهولت رفت و آمد و هم‌چنین تأمین امنیت «منظرین راه» را با بهترین شکل ممکن تا آنجایی که امکانات، بودجه و وسایل مورد نیاز مرتبط با ساخت و احداث این ابنیه و سازه‌ها وجود داشته را انجام بپذیرند. نگارندگان نیز در راستای بازشناسی و مکان‌یابی دقیق و درست راه‌های باستانی استان تهران به قم در قرون متأخر اسلامی با بهره‌مندی از اسناد و منابع مکتوب تاریخی و گزارشات باستان‌شناسی انجام‌گرفته از سوی پژوهشگران و باستان‌شناسان پیشین که در این زمینه کارهای محدودی انجام داده بودند و با تجزیه و تحلیل قرار دادن این اطلاعات و داده‌ها به کمک نقشه‌های تاریخی و هوایی در پایان سه مسیر مهم مواصلاتی را که از محدوده استان تهران به استان قم متصل می‌گردید را بازشناسی و ترتیب درست این مسیرها را همراه با توصیف و معرفی ابنیه و سازه‌ها با طرح جدولی در این بخش شرح دهند. در جنوب غربی دامنه‌های البرز مرکزی، یعنی پایین دست شهرستان‌های اسلامشهر، رباط‌کریم و بخش فشافویه مناطقی کویری و صحرایی «نمک‌زار» هم‌چون «حوض سلطان» واقع شده است که از نظر قدمت و تاریخ از حدود دو هزار پیش‌ازمیلاد باعث شده تا مسیرهای باستانی و حتی راه‌های بازرگانی ایجاد شده در قرون متأخر اسلامی تأثیرات تحمیل شده، از سوی این دریاچه و منطقه را، به دلیل نوع موقعیت جغرافیایی و آب و هوایی به خود ببینند. «ماکسیم سیرو» در طی تحقیقات باستان‌شناسی و نقشه‌برداری از کاروانسراهای واقع در منطقه کویری حوض سلطان به‌مانند کاروانسراهای علی‌آباد، سنگی، قلعه قرمز و حوض سلطان به نقش پر اهمیت این دریاچه در ارتباط با راه‌های عبوری از همجواری آن اذعان می‌کند؛ هنگامی که مشغول بررسی ابنیهی میان‌راهی واقع در این ناحیه بودم به این مسئله برخورد کردم که دو کاروانسرای حوض سلطان و علی‌آباد بر روی مسیر واحدی قرار داشتند که به احتمال زیاد می‌توان از آن به‌عنوان کوره راه یا جاده فرس شده عبوری از نزدیکی دریاچه حوض سلطان یاد کرد. «اریک اشمیت» باستان‌شناس سرشناس اروپایی هنگام عبور و بازدید از این منطقه نیز بر گفته‌های سیرو تأکید و وجود جاده سنگ فرس شده در این منطقه را تأیید می‌نماید. سیرو در ادامه توصیف منطقه حوض سلطان می‌افزاید: پوشانده نیست که از پایان قرن ۱۹م. به بعد در این ناحیه دو راه بیشتر وجود نداشته یکی برای استفاده کاروانیان در ایام تابستان که از کنار کاروانسراهای صدرآباد و حوض سلطان می‌گذشت و دیگری راه کله‌سنگ بود که از کنار کاروانسرای به‌همین نام عبور می‌کرد که بیشتر در فصل زمستان مورد استفاده قرار می‌گرفت. او نیز به راه سومی اشاره می‌کند که پس از گذشتن از روستاهای کاج، دهیر و آبباریک به ورامین می‌رسید (به احتمال زیاد مسیری که سیرو به آن اشاره نموده، همان راهی باشد که از دوره صفویه به بعد از کنار کاروانسرای دیرگچین عبور می‌کرد و بعد از گذر از روستاهای فوق به ورامین می‌رسید)، (سیرو، ۱۹۴۹: ۲۴۷-۲۵۱).

«مهدی وزین‌فضل» و «حسین اسماعیلی نصرآبادی» از دیگر پژوهشگران سال‌های پیشین هستند که طی مطالعات تاریخی و میدانی که در خصوص بنیان و تأسیس جاده جدید تهران-قم انجام داده‌اند؛ نتایج به‌دست آمده از مطالعات میدانی خود را این‌گونه شرح می‌دهند: احداث مسیری که به سال ۱۳۰۱ ه.ش. و در زمان سلطنت ناصرالدین شاه قاجار به «امین‌السلطان» واگذار گردید، نزدیک به هفت سال زمان برد. مسیری که طول آن در حدود ۱۴۴ کیلومتر و با نظارت امین‌السلطان و همراهان او ابنیه و سازه‌های میان‌راهی از جمله کاروانسراها، قلاع، چاپارخانه‌ها و پل‌ها در آن تعبیه شد. ساخت و احداث این ابنیه و سازه‌ها که بیشتر بعد منظر «حرکتی-رفاهی»

را نشانه می‌رفت و به بیانی دیگر، رضایت، آسایش و اطمینان خاطر مسافران و کاروانیان را به بیشتر به دنبال داشت. با این حال ایراداتی نیز در احداث این جاده به دست امین‌السلطان وجود داشت، اولین ایراد آن این بود که با شکستن سد ساوه باعث نابودی و متروکه شدن کامل جاده قدیم تهران به قم شد که از همجواری دریاچه حوض سلطان عبور می‌کرد، دلیلش تشکیل بیش از حد حجم آب دریاچه بود. ایراد دوم نیز شامل مواردی چون هزینه و اخذ عوارض سنگین دریافتی از مسافران و کاروانیان عبوری به همراه هزینه بالایی که باید صرف حفظ و نگه‌داری از ابنیه و سازه‌های رفاهی آن در طول مسیر بود، می‌گردید؛ لذا در امر مرمت و بازسازی این ابنیه و سازه‌های میان‌راهی شخص امین‌السلطان همواره به دلیل سوءاستفاده از موقعیت مکانی اراضی خود در این راه کم‌کاری می‌شد. بعد از چندسال امتیاز این شاهراه به کمپانی «لینچ» انگلیس واگذار گردید. این شرکت در سال ۱۳۰۸ ه.ش. پس از دریافت امتیاز شاهراه تهران-قم مسئول تعمیر و بازسازی آن شد (سالور، ۱۳۷۴: ۲۰۱) که پیامدهای مختلفی هم‌چون ایجاد شغل برای بومیان ساکن بر سر این راه‌ها، مهاجرت کبری در شروع انقلاب مشروطه، انتقال و حمل ماشین‌های صنعتی به شهر قم، سریع‌تر شدن دسترسی به مناطق جنوبی کشور همگی جزو دستاوردهای اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و سیاسی مسیر جدید شاهراه تهران-قم محسوب می‌شدند (وزین فضل و اسماعیلی نصرآبادی، ۱۳۹۰: ۱۲۴). در زمان سلطنت ناصرالدین‌شاه در زمینه راه‌سازی امتیازاتی به دولت‌های روسیه، انگلستان و بلژیک داده شد که شامل راه‌های شمال و جنوب کشور بود. همین رویکرد و امتیازات واگذار شده به دولت‌های غربی خود حاکی از این مسئله داشت که حکومت قاجاریه تا چه حد تمرکز بر موضوع راه و جاده‌سازی را در دستور کار خود قرار داده بود؛ چراکه تا دوره‌های ابتدایی سلطنت ناصرالدین‌شاه تنها هشت جاده اصلی شوسه در ایران وجود داشت (همان: ۱۰۵).

شاهراه تهران-قم از نظر اقتصادی جزو مسیرهای اصلی محسوب می‌گردید؛ به طوری که اکثر تجار، کالاهای وارداتی خود از روسیه و عثمانی را از طریق همین شاهراه انتقال می‌دادند (جمالزاده، ۱۳۳۵: ۱۸۶). با این حال، راه تهران-قم دارای معایب عمده دیگری از جمله: نبود آب آشامیدنی کافی، خراب بودن شدید جاده، حضور راهزنان و سرورس‌دهی بد کاروانسراهای واقع بر سر این مسیر به مسافران و کاروانیان عبوری بود (وزین فضل و قنبری کلاشی، ۱۳۹۰: ۱۰۶)؛ هم‌چنین در خصوص اهمیت و بازنشاسی راه‌های باستانی استان تهران به سمت قم در قرون متأخر اسلامی می‌توان به مطالعات میدانی و باستان‌شناسی انجام‌گرفته از سوی «احمد رسولی» و همکاران (۱۴۰۰)، با محوریت قلعه گلی محمدآباد قم اشاره نمود؛ ابنیه‌ای که به طور مداوم یک خط زمانی طولانی را طی نموده و از دوران بنیان خود تا دوره صفویه همواره مورد استفاده عموم و کاروانیان عبوری قرار می‌گرفت. پژوهشگران فوق‌عامل «ارتباطی» را از مقوله موقعیت مکانی، مهم‌ترین دلیل پایداری این ابنیه میان‌راهی در طول دوره بقای خود عنوان کرده‌اند و در این راستا و براساس منابع و اسناد تاریخی و جغرافیایی به کرار به این موضوع نیز اشاره دارند که راه‌های واقع مابین تهران تا قم و حتی تا منطقه سیاهکوه همواره دچار ناامنی و خطراتی می‌گردید که همین مسئله باعث می‌شد تا از سوی حکومت و دولت‌های حاکم بر این منطقه برای رفع ناامنی اقدام به ساخت چنین بناهایی شود (رسولی و همکاران، ۱۴۰۰: ۴۲). نگارندگان نیز هم‌سو با گفته‌های این پژوهشگران و پس از بررسی‌های میدانی و باستان‌شناسی توضیحات خود را این‌گونه شرح می‌دهند: موضوعی که همواره در خصوص اکثر ابنیه و سازه‌های میان‌راهی واقع در مسیرهای ارتباطی تهران-قم وجود داشته همان عامل «ارتباطی» است، به این شکل که هرچه حکومت‌های قرون متأخر اسلامی به ابزارهای جدیدی در ارتباط با مقوله راه و راه‌سازی دست می‌یافتند، تلاش می‌کردند تا در امر تجارت و دادوستد کالاها، جابه‌جایی مسافر، عبور و مرور هرچه سریع‌تر کاروانیان، کوتاهی‌زمان، امنیت و رفاه راه‌ها «منظورین راه» بهترین اقدامات ممکن را انجام دهند؛ لذا ابنیه و سازه‌هایی که بر سر

مسیرهای جدید احداث می‌شدند از اعتبار بیشتری نیز برخوردار و ابنیه و سازه‌هایی که در مسیرهای قدیمی واقع بودند اعتبار خود را از دست می‌دادند. با این توضیحات، بررسی و فعالیت‌های میدانی چندی نیز در سال‌های پیشین با رویکرد باستان‌شناسی در ارتباط با بازشناسی و مطالعات موردی درخصوص راه‌های مواصلاتی استان تهران به قم و هم‌چنین ابنیه و سازه‌های میان‌راهی واقع در آن ازسوی پژوهشگران و باستان‌شناسان مختلفی برای دستیابی به اطلاعات، داده‌ها و شواهد باستان‌شناسی صورت پذیرفت، یکی از ابنیه مهم میان‌راهی واقع در مسیرهای ارتباطی تهران به قم در قرون متأخر اسلامی مجموعه تاریخی علی‌آباد است. از نظر موقعیت مکانی در جاده قدیم تهران-ری به قم واقع است. این ابنیه نیز جزء یکی بناهای میان‌راهی منطقه جنوبی استان تهران به قم به‌شمار می‌رود که در حال حاضر از وضعیت خوبی برخوردار نبوده و هرچه زمان می‌گذرد بر ویرانی و تخریب آن افزوده می‌شود. با این تفاسیر کاروانسرای علی‌آباد که با دستور امین‌السلطان برپا شد در دوران حیات خود که مطابق با قرون متأخر اسلامی است، همواره نقش مهمی را برای رفاه حال مسافران و بازرگانان ایفاء می‌نمود؛ به طوری که کاروانیان تجاری و زائرین برای کم کردن کوتاهی بار سفر، از این مکان به عنوان یک ایستگاه اقامتی و رفاهی (منظرین راه، بعد حرکتی-رفاهی) بهره لازم را ببرند. ماکسیم سیرو به‌هنگام بازدید از این بنای میان‌راهی اقدام به بررسی میدانی از آن و طرح نقشه‌ای از منطقه علی‌آباد نمود که این داده‌های باستان‌شناسی کمک شایانی می‌تواند به بازشناسی راه‌های باستانی این منطقه از استان تهران و تطبیق دادن آن‌ها با تصاویر و نقشه‌هایی امروزی کند؛ او هم‌چنین درباره معرفی و ساختار این بنا در کتاب کاروانسراهای ایران خود می‌نویسد: در دوره قاجاریه زمانی که راه کاروانسرای حوض سلطان بر اثر سیلاب و طغیان‌های پی‌درپی مسدود می‌شود، حکمرانان این دوره به این فکر افتادند تا مسیر جدیدی برای دو شهر تهران و قم در نظر بگیرند، و این شد که جاده جدیدی برای اتصال این دو شهر احداث گردید که کاروانسرای علی‌آباد نیز بر سر راه همین مسیر قرار داشت. «ارژمند» و «حیدری» دیگر پژوهشگرانی بودند که به‌طور جامع‌تر در سال ۱۳۸۷ ه.ش. طی مطالعات باستان‌شناسی که در ارتباط با مجموعه تاریخی علی‌آباد انجام دادند در بخش‌هایی از گزارشات میدانی خود به اهمیت بالای راه‌های مواصلاتی حدفاصل دو شهر تهران و قم اشاره و در ارتباط با نتایج حاصل از این بررسی‌های میدانی می‌گویند: مجموعه احداثی علی‌آباد نشان از وجود شواهد باستان‌شناسی واقع در مسیر تازه تأسیس شاهراه تهران-قم بوده که در دوره قاجاریه به مرور زمان مراحل ساخت آن آغاز و در زمان سلطنت ناصرالدین شاه به‌طور کامل تکمیل گردید. این دو پژوهشگر در ارتباط با علل ساخت این مجموعه مهم بین‌راهی و ارتباطی با استناد بر منابع و اسناد تاریخی مکتوب؛ یکی از دلایل اصلی احداث راه جدید تهران به قم و به تبع همین مجموعه را «انگیزه‌های اقتصادی» امین‌السلطان عنوان می‌کنند که ازسوی ناصرالدین شاه موفق به دریافت امتیاز ساخت این راه جدید شده بود. دلایل دیگری را که بر اهمیت آن می‌توان افزود؛ متروکه شدن راه قدیمی حوض سلطان بود که به عمد توسط امین‌السلطان با تخریب سد ساوه انجام پذیرفت تا کاروانیان و مسافران مجبور به تردد از راه جدید گردند؛ و هم‌چنین ساختار و کالبد نظام آب، یعنی احداث و حفر قنات است که بیش از همه در ایجاد و توسعه مجموعه بین‌راهی علی‌آباد حائز اهمیت بود. وجود منابع آبی همواره باید به عنوان شرط اول در ساخت یک منزلگاه بین‌راهی مدنظر گرفته شود که در همین راستا مجموعه علی‌آباد نیز به دلیل واقع شدن در نزدیکی رودخانه فصلی و هم‌چنین کوه‌پایه‌های کم‌ارتفاع و تپه‌ماهورها، زمینه و شرایط لازم را برای حفر قنات در کنار خود ملزم می‌دید (ارژمند و حیدری، ۱۳۸۷: ۷۵-۷۹).

کاروانسرا سنگی علی‌آباد یکی دیگر از بناهای میان‌راهی واقع در مسیر ارتباطی تهران به قم است، از نظر قدمت و تاریخ بنیان آن مرتبط با دوره سلجوقی و در دوره‌های ایلخانی و صفویه به دلیل موقعیت مکانی مهمی که داشت، مرمت و بازسازی شد و حتی تا سال ۱۸۸۳ م. یعنی مقارن با دوره

قاجاریه توسط مسافران و کاروانیانی که از تهران به قم یا بالعکس از طریق مسیر حوض سلطان در تردد بودند، مورد استفاده قرار می‌گرفت (سیرو، ۱۹۴۹: ۱۰۱-۱۰۲).



مسیرهای تهران به قم: (۱) مسیر جدید، (۲) مسیر متروکه، (۳) مسیر قدیمی. مسیرهای دیگر: ■ مسیر تهران-فیروزکوه، ■ مسیر تهران-گرمسار، ■ مسیر تهران-قزوین، ■ مسیر تهران-شهریار، ■ مسیر تهران-ساوه، ■ مسیر سیاه‌کوه.

نقشه ۳: ترسیم راه‌های مواصلاتی استان تهران به قم از منطقه حوض سلطان (سیرو، ۱۹۴۹: ۹؛ باز ترسیم: نگارندگان، ۱۴۰۲).  
Map 3: Map of transportation routes from Tehran province to Qom from Hoze Sultan area (Siro, 1949: 9; redrawing: Authors, 2023).



تصاویر ۱ و ۲: وضعیت نمای غربی کاروانسرای سنگی علی‌آباد و نمای ورودی کاروانسرای سنگی علی‌آباد (نگارندگان، ۱۴۰۲).  
Fig. 1 & 2: The state of the western facade of Aliabad Caravanserai and the entrance facade of Aliabad Stone Caravanserai (Authors, 2023).

مجموعه تاریخی حوض سلطان نیز یکی دیگر از مجموعه‌های مهم بین‌راهی واقع در مسیرهای ارتباطی تهران-قم مرتبط با دوره‌های صفویه-قاجاریه بود که از نظر بخش و اجزاء، متشکل از یک کاروانسرا، قلعه، آب‌انبار و چاپارخانه می‌شد. از نظر موقعیت مکانی، ما بین آزادراه تهران-قم در دشت‌های جنوبی کوه مره واقع است. نخستین مطالعات باستان‌شناسی درخصوص این مجموعه را ماکسیم سیرو به سال ۱۹۴۹م. انجام داده است که در این باره می‌گوید: این بنا در زمان سلطنت شاه‌عباس اول در یک مسیر فرعی و کوره‌راهی احداث شده است. مسافران به‌هنگام اسکان در آن نمی‌توانستند بیشتر از یک اطاق در اختیار بگیرند. این کاروانسرا در واقع بر سر راهی قرار گرفته که اغلب مسافران و کاروانیان در ایام گرم سال، به‌ویژه تابستان‌ها از آن می‌توانستند استفاده کنند (سیرو، ۱۹۴۹: ۱۲۹-۱۳۰). سیرو در ادامه معرفی مجموعه حوض سلطان از بنای دیگری به نام «قلعه قرمز» نام می‌برد که در شمال کاروانسرای حوض سلطان واقع و از نظر مساحت در حدود ۱۱۵×۱۱۲ متر است، طبق مشاهدات میدانی انجام‌گرفته این بنا در یک زمان کوتاه و با شتاب زیادی آن‌هم به شکل ناقص و نیمه‌کاره ساخته شده است. نکته و دیدگاهی که می‌توان درخصوص قلعه قرمز متذکر شد این‌که هیچ‌کدام یک از بناهای احداثی در این دوره تا این اندازه به این حقارت و بی‌معنایی نبودند (همان: ۱۶۵).

«محمد ریاضی» نیز با بررسی‌ها و گزارشات میدانی و باستان‌شناسی خود در ارتباط با جایگاه و اهمیت راه‌های ارتباطی تهران-قم و کاروانسرای دیرگچین می‌نویسد: پس از فروپاشی حکومت صفویه به دلیل نابسامانی‌ها و اوضاع بد اقتصادی و سیاسی کشور و هم‌چنین تغییر ساختار نظام حمل‌ونقل جهانی و مبدل شدن راه‌های زمینی به راه‌های دریایی و خروج ایران از دایره «تجارت منطقه‌ای» و حتی «جهانی» و نبود کارایی لازم در امر حمل‌ونقل در ارتباط با ایران این دوره، این جاده ارتباطی که به طبع آن کاروانسرای دیرگچین نیز در آن واقع شده از اعتبار خود می‌کاهد و به‌طورکامل متروکه می‌گردد. احداث جاده جدید تهران-قم در سال ۱۲۶۴ ه.ق. در بخش غربی این مسیر قدیمی نیز دلیل دیگری بر متروکه شدن آن به حساب می‌آید (ریاضی، ۱۳۷۱: ۶۲-۶۳). «ولفرام کلایس» هم در طول مطالعات باستان‌شناسی خود در ارتباط با ابنیه و سازه‌های میان‌راهی واقع در راه‌های تهران-قم از بنایی خشتی و گلی به‌شکل یک چهاردیواری قلعه‌مانند با دیوارهایی عریض و طولانی نام می‌برد که در جهت شرقی کاروانسرای دیرگچین قرار گرفته که از نظر زمانی و دوره ساخت مقارن با عصر قاجاریه است. این بنای خشتی تنها شامل یک دروازه ورودی در جهت شمالی به سوی تهران و ورامین است. با دیوارهایی به طول ۲۴۰ و عرض ۲۲۰ متر، همراه با برج‌های نیم‌دایره در حدفاصل معین که تماماً با اهداف دفاعی ساخته شده‌اند (کلایس، ۱۳۶۴: ۱۹۵). با توجه به بررسی‌های میدانی نگارندگان و گفته‌های کلایس، دلیلی روشنی بر کارکرد اصلی این ابنیه وجود نداشته و نوع سازه و مصالح به‌کار رفته در آن بیشتر شبیه به دیگر بنای قاجاریه، یعنی قلعه قرمز است.



تصویر ۳: سردر اصلی کاروانسرای دیرگچین (نگارندگان، ۱۴۰۲).

Fig. 3: The main entrance of Deyr-e Gachin Caravanserai (Authors, 2023).



تصویر ۴: سردر ورودی قلعه گلی دیرگچین (نگارندگان، ۱۴۰۲).  
 Fig. 4: The entrance gate of Deyr-e Gachin mud castle (Authors, 2023).

اما در خصوص ابنیه و سازه‌های دیگر واقع در مسیرهای ارتباطی تهران به قم مرتبط با قرون متأخر اسلامی و باتوجه به نبود منابع کافی مطالعاتی و میدانی از نگاه باستان‌شناسی درمورد آن‌ها، نگارندگان خود در طی یک دوره زمانی معین با بررسی‌های میدانی و باستان‌شناسی به مطالعه و بازشناسی هرکدام از آن‌ها پرداخته که بدین شرح هستند: براساس آن‌چه در بخش گذشته با استناد بر منابع تاریخی و به‌ویژه سفرنامه‌ها بیان گردید، منطقه کنارگرد و به طبع کاروانسرا واقع در آن به‌عنوان اولین منزلگاه (فشافویه) بین‌راهی در شاهراه تهران-قم به‌شمار می‌آید که از نظر قدمت و دوره ساخت نیز بنیان آن مرتبط با دوره صفویه بود. این کاروانسرا در دوره سلطنت فتحعلی‌شاه قاجار نیز مجدداً مورد مرمت و بازسازی قرار گرفت. با همه این توضیحات، بنای مذکور از نظر موقعیت مکانی-جغرافیایی آن‌طورکه منابع مکتوب تاریخی و شواهد باستان‌شناسی نشان می‌دهد در منطقه‌ای قرار داشت که جدا از آن‌که مورد استفاده مسافران و کاروانیان عبوری در این شاهراه باشد، همواره پل ارتباطی با شاهراه تهران-ساوه نیز محسوب می‌گردید که دلیل این امر را می‌توان به خوبی در همجواری این کاروانسرا با کاروانسراهای قاجاقاچ و سنگی رباط کریم مشاهده نمود. کاروانسراهای باقراآباد، منظریه و عسگرآباد نیز جزء همان ابنیه میان‌راهی تازه تأسیسی بودند که توسط امین‌السلطان و زیرنظر ناصرالدین‌شاه قاجار در مسیر جدید تهران-قم (جاده قدیم کنونی) احداث گردیدند. بناهایی که هرکدام به نوبه خود که ذکر مشخصات آن‌ها در (جدول ۳) آمده است با اهداف اقتصادی، مذهبی و سیاسی ساخته شدند و با توجه به امکانات رفاهی زیادی که داشتند، همواره مورد استفاده مسافران و کاروانیان در این دوره زمانی قرار می‌گرفتند؛ اما تنها سازه میان‌راهی واقع در مسیر تازه تأسیس تهران-قم پل عسگرآباد نام دارد که بر روی رودخانه قمرود یا ساوه ساخته شد (زارعی، ۱۳۹۶: ۵۲۰). مجموعه‌های دلاک و صدرآباد نیز که هرکدام از آن‌ها به ترتیب شامل: کاروانسراها، پل، چاپارخانه و آب‌انبار می‌گردیدند و همگی بر سر راه قدیمی و متروکه تهران-حوض سلطان و قم قرار داشتند و زمانی همواره مورد استفاده کاروانیان و مسافران قرار می‌گرفتند، ولی با احداث و ساخت جاده جدید شوسه در دوره قاجاریه از شبکه راه‌های ارتباطی و حمل‌ونقل جاده‌ای ایران خارج می‌شوند و با گذر زمان بعدها متروکه و غیرقابل استفاده شدند. بناهایی که در حال حاضر بیشتر آن‌ها مخروبه و در وضعیت نامناسبی قرار دارند. از دیگر ابنیه و سازه‌های واقع در مسیرهای ارتباطی تهران-قم که درمورد آن‌ها نیز مطالعات میدانی کمی انجام گرفته می‌توان از میل صفرعلی به‌عنوان دومین برج نگهبانی این منطقه و آب‌انبار کاج نام برد که از نظر موقعیت

مکانی-جغرافیایی بر سر راه قدیمی تهران-دیرگچین و قم واقع شده‌اند و به مانند مجموعه‌های میان‌راهی دلاک و صدرآباد با تأسیس راه جدید تهران-قم از شبکه جاده‌ای مابین این دو منطقه (تهران و قم) خارج و به دلیل تردد نکردن مسافران و کاروانیان تنها استفاده محلی به خود گرفته و با گذر زمان مخروبه می‌گردند.



تصاویر ۵ و ۶: سردر اصلی کاروانسرای کنارگرد حسن‌آباد و نمای کلی کاروانسرای باقرباد قم (نگارندگان، ۱۴۰۲).

Fig. 5 & 6: The main entrance of Kenargerd Caravanserai in Hassan Abad and the general view of Bagherabad Caravanserai in Qom (Authors, 2023).



تصاویر ۷ و ۸: سردر اصلی کاروانسرا و روگذر پل عسگرآباد در همجواری جاده قدیم تهران به قم (نگارندگان، ۱۴۰۲).

Figs. 7 & 8: The main entrance of the caravanserai and Asgarabad bridge crossing next to the old road from Tehran to Qom (Authors, 2023).

### تحلیل نهایی شاهراه تهران-قم (مسیرهای ارتباطی)

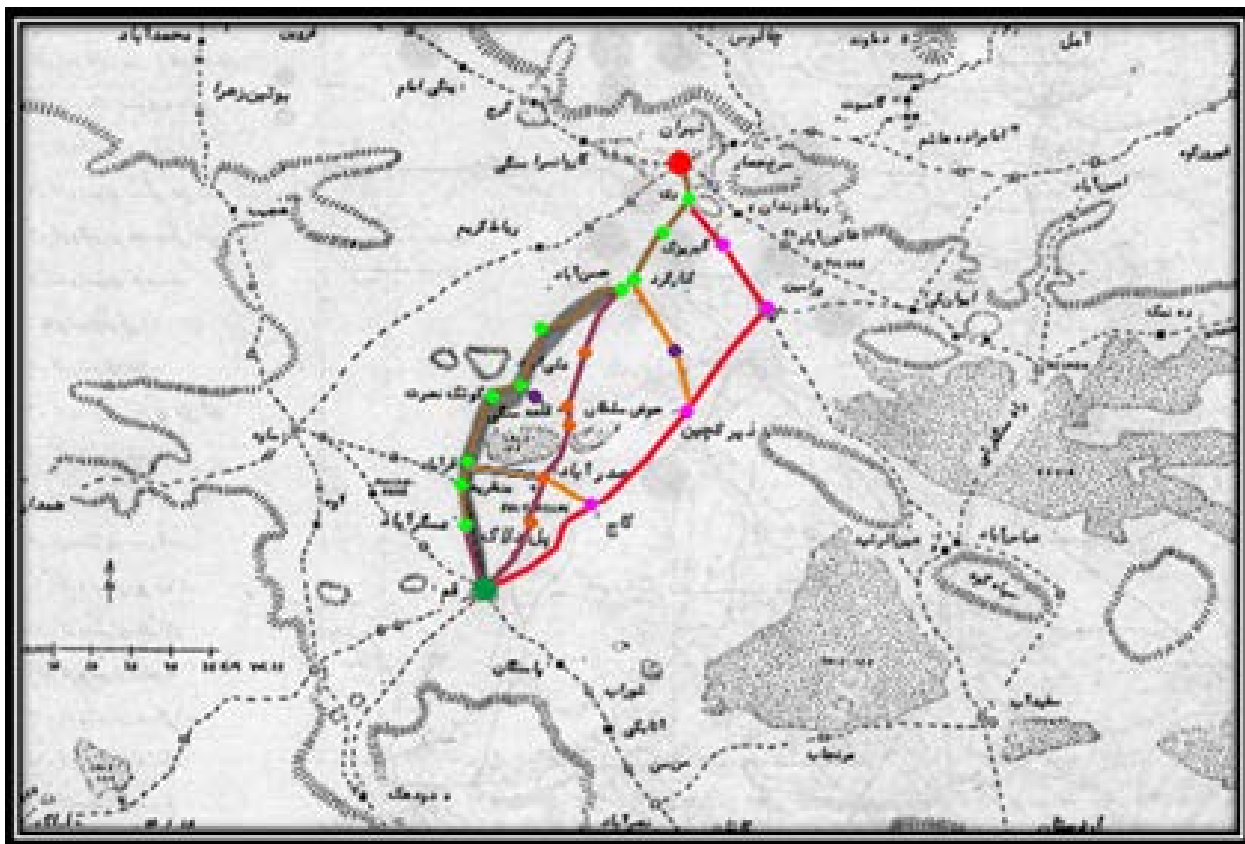
منطقه جنوب استان تهران، از جمله مناطق کلیدی از نظر استراتژیکی و جغرافیایی در طول قرون متأخر اسلامی محسوب می‌گردید. وجود ابنیه و سازه‌های میان‌راهی متعدد در سه مسیر باستانی تهران-قم، خود نشان از شواهد باستان‌شناسی و اهمیت این منطقه دارد. این شاهراه همان‌طور که گفته شده خط سیر خود را از جنوب استان تهران آغاز و با گذر از شهرها و روستاهای واقع در این ناحیه به شهر قم و از آنجا با تبدیل شدن به چند شاخه به نقاط دیگر کشور هم‌چون: اصفهان، کاشان، اراک و دیگر مناطق جنوبی متصل می‌گردید. از مهم‌ترین ویژگی‌های این شاهراه می‌توان به بُعد «فرهنگی و مذهبی» آن اشاره کرد. بُعد فرهنگی و مذهبی این خط سیر را شاید بتوان به عنوان اولین گزینه دانست که همواره از سوی حاکمان قرون متأخر اسلامی، به ویژه صفویه و قاجاریه مورد توجه قرار می‌گرفت. دلیل این اهمیت، همان وجود بارگاه مقدس حضرت معصومه (س) در شهر قم بود؛ لذا همین مسئله باعث می‌شد تا حکام قرون متأخر اسلامی برای رفاه حال این زائرین و کاروانیان تا حد امکان به ساخت و احداث ابنیه و تأسیسات میان‌راهی متعددی «منظرین راه» اقدام نمایند که تا عصر حاضر نیز بسیاری از این ابنیه پابرجا هستند. اهمیت دیگر شاهراه تهران-قم، پیوند آن با شاهراه تهران-خراسان بود که همراه با این شاهراه جزء مسیرهای فرهنگی و عتبات عالیات ایران نیز محسوب می‌شدند. سومین اهمیت استراتژیکی شاهراه تهران-قم، همان بُعد «تجاری» است به این شکل که این شاهراه در قرون متأخر اسلامی پل ارتباطی بسیار مهمی برای دادوستد کالاهای

تجاری و بازرگانی بود که از طریق بندر بوشهر به سمت تهران و شمال کشور حمل می‌شدند. از موضوعات مهم دیگری که همواره بر اهمیت شاهراه تهران-قم می‌افزاید، ابعاد «سیاسی و نظامی» بود؛ چراکه دولتمردان قرون متأخر اسلامی (صفویه و قاجاریه) برای پیشبرد اهداف خود در این زمینه‌ها و دستیابی هرچه سریع‌تر به پایتخت‌های خود و هم‌چنین آب‌های آزاد از طریق خلیج فارس و دریای عمان و در طرف دیگر دریای خزر نیاز مبرم به مسیری خوب برای رسیدن به همین اهداف داشتند که از نظر امکانات رفاهی و تأسیسات وابسته به راه در حد بالایی باشد؛ لذا وجود همین ابعاد بیان‌شده دلیل بر اهمیت ویژه و خاص منطقه جنوب استان تهران داشته است.

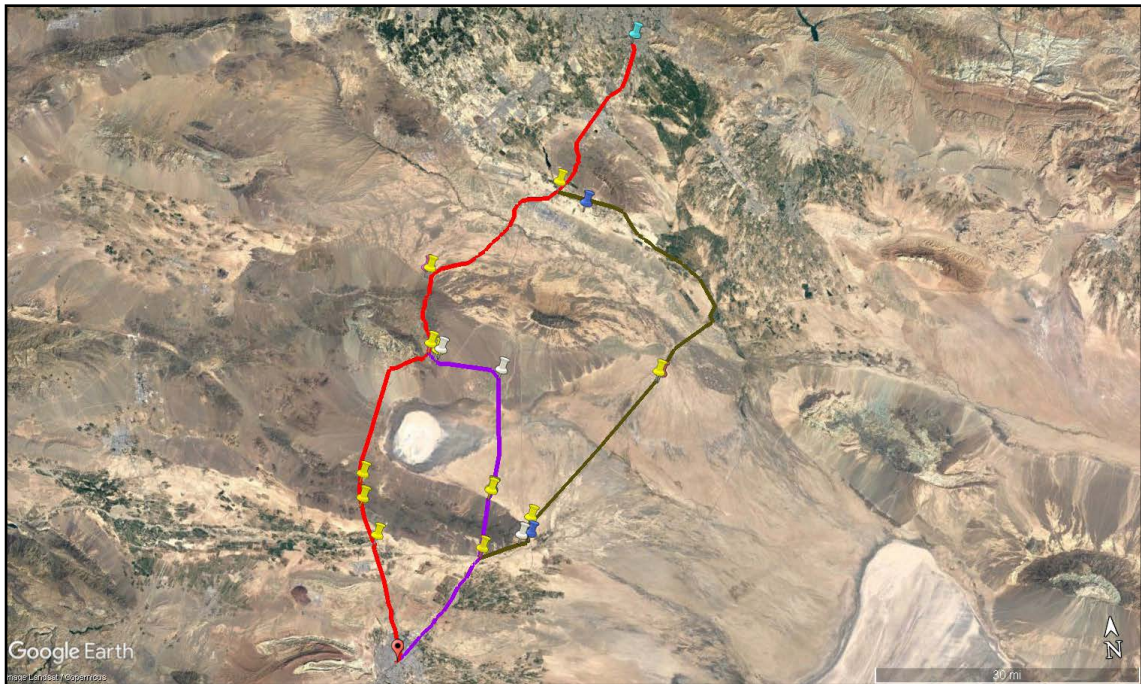
**نتیجه‌گیری**

جدول ۲: مسیرهای تهران-قم با استناد بر مطالعات باستان‌شناسی (نگارندگان، ۱۴۰۲).  
Tab 2: Tehran-Qom routes based on archaeological studies (Authors, 2023).

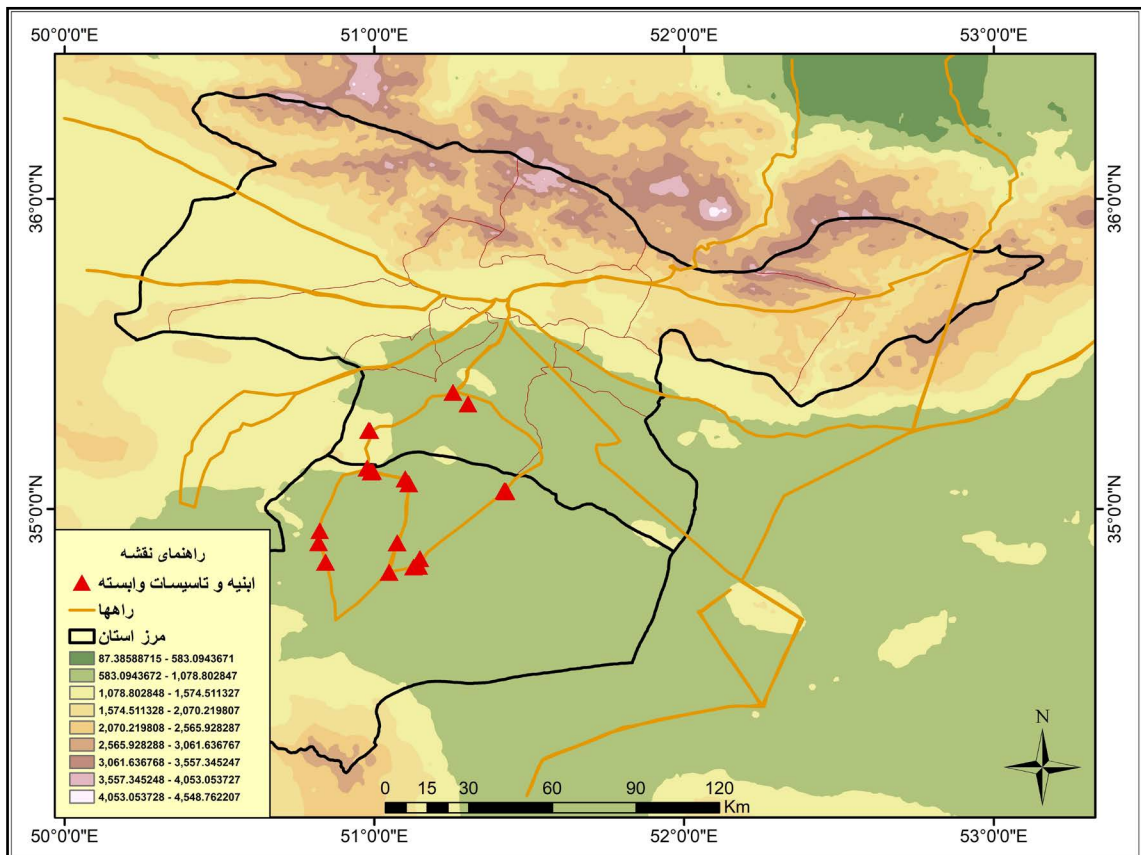
مسیر اول: دروازه عبدالعظیم ری-کهریزک-کنارگرد-دیرگچین-محمدآباد-کاج-قم.
مسیر دوم: علی‌آباد-دریاچه حوض سلطان-صدرآباد-دلاک-قم. (متروکه).
مسیر سوم: دروازه عبدالعظیم ری-کنارگرد-علی‌آباد-کوشک نصرت-باقرآباد-منظریه-عسگرآباد-قم.



نقشه ۴: ابنیه و سازه‌های واقع در مسیرهای تهران-قم (سیرو، ۱۹۴۹؛ باز ترسیم: نگارندگان، ۱۴۰۲).  
Map 4: Buildings and structures located on the Tehran-Qom route (Siro, 1949; redrawing: Authors, 2023).



تصویر ۹: مسیرهای باستانی تهران-قم براساس مختصات UTM (ماخذ: Google Earth; باز ترسیم: نگارندگان، ۱۴۰۲).  
 Fig. 9: Tehran-Qom ancient routes based on UTM coordinates (Google Earth; redrawing: Authors, 2023).



نقشه ۵: پراکندگی ابنیه و سازه‌های میان‌راهی مسیرهای ارتباطی تهران-قم در نقشه GIS (نگارندگان، ۱۴۰۲).  
 Map 5: Distribution of buildings and intermediate structures of Tehran-Qom communication routes in GIS map (Authors, 2023).

جدول ۳: ابنیه و سازه‌های واقع در سه مسیر مواصلاتی تهران-قم در قرون متأخر اسلامی (نگارندگان، ۱۴۰۲).

Tab 3: Buildings and structures located on the 3 transport routes of Tehran-Qom in the late Islamic centuries (Authors, 2023).

نام ابنیه یا سازه	دوره ساخت	پلان	تزیینات	مصالح	وضعیت بنا
* کاروانسرای کنارگرد	صفویه	چهار ایوانی	تزیینات آجری	آجر و سنگ	پابرجا
آب انبار کلین	صفویه	-	-	آجر، سنگ و خشت	پابرجا
کاروانسرای محمدعلیخان	قاجاریه	نامنظم	-	آجر و گچ	مخروبه
قلعه محمدعلیخان	قاجاریه	-	-	آجر و گچ	مخروبه
کاروانسرای علی‌آباد	قاجاریه	دو ایوانی	تزیینات متنوع	آجر، سنگ ملاط گچ	مخروبه
کاروانسرای سنگی علی‌آباد	سلجوقی / صفویه	چهار ایوانی	-	سنگ و ملاط گچ	مخروبه
میل سنگی علی‌آباد	سلجوقی / صفویه	استوانه‌ای	-	آجر، سنگ ملاط گچ	مخروبه
کاروانسرای باقرآباد	قاجاریه	-	-	آجر و سنگ	مخروبه
کاروانسرای عسگرآباد	قاجاریه	-	-	آجر و خشت	مخروبه
پل عسگرآباد	قاجاریه	-	-	آجر و سنگ	مخروبه
کاروانسرای منظریه	قاجاریه	چهار ایوانی	تزیینات کاشی	آجر، سنگ، ملاط گچ	پابرجا
* قلعه قرمز	قاجاریه	نامشخص	-	تماماً خشت خام	مخروبه
کاروانسرای حوض سلطان	صفویه / قاجاریه	دو ایوانی	تزیینات آجری	آجر و قلوه‌سنگ	پابرجا
چاپارخانه حوض سلطان	صفویه / قاجاریه	-	تزیینات آجری	آجر	مخروبه
آب انبار حوض سلطان	صفویه / قاجاریه	-	-	آجر، سنگ و خشت	مخروبه
کاروانسرای صدرآباد	صفویه / قاجاریه	دو ایوانی	تزیینات آجری	آجر	مخروبه
آب انبار صدرآباد	صفویه / قاجاریه	-	-	آجر و خشت	مخروبه
کاروانسرای دلاک	صفویه	-	تزیینات آجری	آجر، خشت و سنگ	مخروبه
چاپارخانه دلاک	صفویه	-	-	آجر، خشت و سنگ	مخروبه
پل خشتی دلاک	صفویه	-	-	آجر، خشت و سنگ	مخروبه
* کاروانسرای دیرگچین	صفویه	چهار ایوانی	تزیینات آجری	آجر، خشت، ملاط، ساروج، کاشی و گچ	پابرجا
آب انبار دیرگچین	صفویه	-	-	آجر، سنگ و خشت	پابرجا
قلعه دیرگچین	قاجاریه	-	-	آجر و خشت	مخروبه
کاروانسرای سنگی محمدآباد	سلجوقی / صفوی	-	-	آجر و خشت	مخروبه
آب انبار کاج	قاجاریه	-	-	آجر، سنگ و خشت	مخروبه
میل صفرعلی	قاجاریه	استوانه‌ای	-	آجر، سنگ و خشت	مخروبه

براساس پرسش‌ها و فرضیات مطرح‌شده و هم‌چنین به استناد منابع تاریخی، بررسی‌های باستان‌شناسی و هم‌چنین تجزیه و تحلیل این مؤلفه‌ها با یک‌دیگر می‌توان به این نتیجه دست‌یافت که منطقه جنوب استان تهران به‌دلیل جایگاه خاص فرهنگی و سیاسی که در طول قرون متأخر اسلامی به‌خود داشته همواره ازسوی حکام این دوران دارای اهمیت و ازسوی دیگر، مقولاتی چون تجارت، انتقال تجربیات فرهنگی و اجتماعی را برای مردمان ساکن در طول این شبکه‌های ارتباطی به‌همراه داشت که خود این جوامع نیز به‌نوعی بخشی از همین چرخه اقتصادی و فرهنگی محسوب می‌شدند؛ لذا وجود همین سه مسیر مهم ارتباطی: (۱) دروازه عبدالعظیم ری-کنارگرد-دیرگچین-قم، (۲) علی‌آباد-حوض سلطان-قم (متروکه)، و (۳) علی‌آباد-منظریه-قم، که از الگوهای منظرین راه نیز تبعیت می‌کردند بر اهمیت این منطقه می‌افزاید؛ به‌طوری‌که از شواهد باستان‌شناسی که شامل ابنیه و سازه‌های میان‌راهی (کاروانسراها و پل‌ها) می‌شدند به این موضوع نیز اذعان نمود که مسیرهای مورد مطالعه همواره محل تردد و عبور کاروانیان تجاری و مسافران زیادی بود؛ با این حال، می‌توان چند دلیل در زمینه شناخت، شکل‌گیری و کارکرد این راه‌های ارتباطی و ابنیه و سازه‌های میان‌راهی واقع در آن‌ها متصور شد؛ (۱) پیشینه و سابقه طولانی سرزمینی جنوب استان تهران در ایجاد راه‌ها و تأسیسات وابسته به آن‌ها. (۲) دو عامل آماده‌سازی راه‌های اصلی و مهیابودن امکانات رفاهی و امنیت مسافران و کاروانیان «منظرین راه» که با تکمیل راه‌سازی و احداث ابنیه‌ی بین‌راهی تحقق می‌یافت: الف) ایجاد کاروانسراها و چاپارخانه‌ها. ب) ایجاد سازه‌های آبی و برطرف کردن مشکلات کم‌آبی در این مسیرها (آب‌انبار و یخچال). ج) برقراری امنیت و نگهبانی از کاروانیان و مسافران. ۳) رقابت‌های مذهبی و سیاسی حکومت‌های این دوره (صفویه) با دولت‌های دیگر (عثمانی) به‌منظور تشویق مردم ایران به زیارت از عتبات عالیات. ۴) بُعد نظامی و اداری و رقابت‌های سیاسی دولت‌های غربی هم‌چون روسیه و انگلستان بود که برای تسلط یافتن بر راه‌های این منطقه در پیشبرد منافع استعماری خود قدم برمی‌داشتند. در پایان آن چیزی که می‌توان درخصوص این راه‌های باستانی گفت: این‌که آن‌ها همان شبکه‌های ارتباطی امروزی هستند که با کمی تغییرات به حیات خود ادامه داده‌اند.

### سپاسگزاری

نویسندگان این وظیفه را بر خود لازم دانسته تا از تمام کسانی که در تهیه و تدوین این مقاله همکاری صمیمانه داشته‌اند، متشکر و سپاسگزار باشند.

### مشارکت درصدی نویسندگان

تمام حقوق این مقاله برگرفته از رساله دکتری نگارنده اول است و نگارندگان بعدی در مقام استاد و مشاور در نگارش آن مشارکت فعال داشته‌اند.

### تعارض منافع

نویسندگان اعلام می‌دارند که در این پژوهش هیچ‌گونه تعارض منافی وجود ندارد و در نگارش و تدوین آن تمام اصول علمی و اخلاقی را رعایت و از هیچ ارگان دولتی یا شخص ثالثی هزینه‌ای دریافت نکرده‌اند.

### کتابنامه

- آل داوود، علی، (۱۳۷۸). دوسفرنامه از جنوب. تهران: امیرکبیر.

- ابن حوقل، ابی القاسم بن حوقل النصیبی، (۱۳۶۶). سفرنامه ابن حوقل. ترجمه جعفر افشار، تهران: امیرکبیر.
- ابن فقیه، احمد بن محمد، (۱۳۷۹). البلدان. ترجمه مختصر محمدرضا حکیمی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- ارژمند، فاطمه؛ و حیدری، وحید (۱۳۸۷). «باغ بین راهی علی آباد قم». گلستان هنر، ۴ (۲): ۷۵-۸۵. <http://golestanehonar.ir/article-1-200-fa.html>
- اصطخری ابواسحاق ابراهیم، (۱۳۴۰). مسالک و ممالک. به کوشش: افشار ایرج، تهران: بنگاه و نشر کتاب.
- امام شوشتری، محمدعلی، (۱۳۳۹). تاریخ مقیاسات و نفوذ در حکومت اسلامی. تهران: دانشسرای عالی تهران.
- افضل الملک، غلامحسین، (بی تا). سفرنامه خراسان و کرمان. به اهتمام: قدرت اله روشنی، تهران: توس.
- الثاریوس، آدام، (۱۳۶۳). سفرنامه. جلد ۲، ترجمه احمد بهپور، تهران: ابتکار نو.
- اولیویه، گیوم آنتوان، (۱۳۷۱). سفرنامه اولیویه: تاریخ اجتماعی و اقتصادی ایران در دوران آغازین عصر قاجاریه. ترجمه طاهر میرزا، چاپ اول، تهران: اطلاعات.
- بکران، محمد بن نجیب، (۱۳۴۲). جهان نامه. به کوشش: محمد امین ریاحی، تهران: کتابخانه ابن سینا.
- بروگش، هاینریش کارل، (۱۳۷۴). در سرزمین آفتاب. ترجمه مجید جلیلود، چاپ اول، تهران: نشر مرکز.
- بوئن، امانوئل، (۱۳۸۶). نقشه ایران در دوره افشاریه (سیاسی و طبیعی). تهران: گیتاشناسی.
- تکمیل همایون، ناصر، (۱۴۰۰). جاده ابریشم. تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی، چاپ چهارم.
- توویوکیچی، یه ناگا، (۱۳۹۸). سفرنامه یه ناگا توویوکیچی. ترجمه هاشم رجب‌آده، تهران: طهوری، چاپ دوم.
- حبیبی، سیدمحسن، (۱۴۰۰). از شار تا شهر. تهران: دانشگاه تهران، چاپ نوزدهم.
- جعفری، علی اکبر؛ و سلیمانی، بتول، (۱۳۹۵). «قراسواران و ناکارآمدی تأمین امنیت راه‌ها و جاده‌ها در دوره قاجار». تاریخ نامه ایران بعد از اسلام، ۸ (۱۵): ۱-۲۷. [https://journals.tabrizu.ac.ir/article\\_7174.html?lang=en](https://journals.tabrizu.ac.ir/article_7174.html?lang=en)
- جمالزاده، سیدمحمدعلی، (۱۳۳۵). گنج شایگان یا اوضاع اقتصادی ایران. برلن: کاوه.
- رحمدل، سمانه، (۱۳۹۵). «منظر راه در جغرافیای تاریخی ایران». مجله منظر، ۸ (۳۶): ۵۲-۵۷. [https://www.manzar-sj.com/article\\_44752.html](https://www.manzar-sj.com/article_44752.html)
- رسولی، احمد؛ مهرآفرین، رضا؛ و موسوی، سید رسول، (۱۴۰۰). «پژوهشی در گاهنگاری و کارکرد قلعه گلی کاج قم». مطالعات باستان‌شناسی، ۱۳ (۲): ۲۸-۴۶. <https://doi.org/10.22059/jarcs.2020.240953.142471>
- رنه دالمانی، هانری، (۱۳۷۸). از خراسان تا بختیاری. جلد ۳، ترجمه سمیعی غلامرضا، تهران: طاوس.
- ریاضی، محمد، (۱۳۷۱). «کاروانسرای دیرگچین». اثر، ۱۳ (۲۱): ۴۸-۶۵. <http://journal.richt.ir/athar/article-1-376-fa.html>
- زارعی، محمد ابراهیم، (۱۳۹۶). معماری ایران از عصر صفوی تا عصر حاضر. تهران: سمت، چاپ اول.
- سالور، قهرمان میرزا، (۱۳۷۴). روزنامه خاطرات عین السلطنه. به کوشش: مسعود سالور و ایرج افشار، تهران: اساطیر.

- سایکس، سرپرسی، (۱۳۶۳). سفرنامه ژنرال سرپرسی سایکس. ترجمه حسین سعادت نوری، تهران: لوحه، چاپ اول.
- سیرو، ماکسیم، (۱۹۴۹). کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان راه‌ها. ترجمه عیسی بهنام، قاهره: انجمن فرانسوی شرق‌شناسی در قاهره.
- شانواز، بلال؛ و خاقانی، راضیه، (۱۳۹۴). کاروانسراهای ایران زمین. تهران: پازینه، چاپ اول.
- شعبانی، رضا، (۱۳۷۷). تاریخ اجتماعی ایران در عصر افشاریه. جلد ۱، تهران: نشر قومس.
- طالبیان، محمدحسن، (۱۳۹۶). «منظر راه در ایران». منظر، ۸ (۳۶): ۷۷-۷۲. [https://www.manzar-sj.com/article\\_44755.html](https://www.manzar-sj.com/article_44755.html)
- فرانکلین، ویلیام، (۱۳۵۸). مشاهدات سفر از بنگال به ایران در سال‌های ۱۷۸۸-۱۷۸۶ میلادی. ترجمه محسن جاویدان، تهران: بنیاد فرهنگ و هنر ایران (انجمن اسلامی حکمت و فلسفه ایران)، چاپ اول.
- کاگه آکی، اوباء، (۱۳۹۹). سفرنامه ایران و ورا رود. ترجمه هاشم رجب‌زاده، تهران: طهوری، چاپ دوم.
- کلایس، ولفرام، (۱۳۶۱). «راه‌های کاروان رو در ایران». ترجمه علیرضا مهینی، اثر، ۳ (۹ و ۸ و ۷): ۲۹۰-۱۸۷. <http://journal.richt.ir/athar/article-1-444-fa.html>
- کلایس، ولفرام، (۱۳۶۴). «کاروانسرای خشتی گلی دوره قاجار در کنار کاروانسرای دیر». ترجمه علیرضا مهینی، اثر، (۱۰ و ۱۱): ۲۰۴-۱۹۵. (آرشبو کتابخانه پژوهشکده میراث فرهنگی).
- کرزن، جرج نانیل، (۱۳۸۰). ایران و قضیه ایران. جلد ۱، ترجمه علی وحید مازندرانی، تهران: علمی و فرهنگی.
- گابریل، آلفونس، (۱۳۴۸). تحقیقات جغرافیایی راجع به ایران. ترجمه فتحعلی خواجه نوری، تهران: نشر ابن سینا.
- گرانتوسکی، ا. آ، (۱۳۵۴). تاریخ ایران از زمان باستان تا به امروز. ترجمه کیخسرو کشاورزی، تهران: نشر پویش.
- لوتی، پیر، (۱۳۷۰). سفرنامه به سوی اصفهان. مترجم: بدرالدین کتابی، تهران: اقبال، چاپ اول.
- مستوفی، حمدالله، (۱۳۶۲). نزهت القلوب. به کوشش: محمد دبیر سیاقی، تهران: کتابخانه طهوری.
- ماساهاژو، یوشیدا، (۱۳۷۳). سفرنامه یوشیدا ماساهاژو. ترجمه هاشم رجب‌زاده، مشهد: آستان قدس رضوی، چاپ اول.
- مقدسی، محمد بن احمد، (۱۳۶۱). احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم. ترجمه علینقی منزوی، تهران: مؤلفان و مترجمان ایران، چاپ اول.
- ملکم، سرجان، (۱۳۹۹). نماهایی از ایران (یادداشت‌های مسافری در شرق). ترجمه شهلا طهماسب، تهران: ققنوس.
- وزین فضل، مهدی؛ و قنبری کلاشی، صباح، (۱۳۹۰). «تعمیر و توسعه راه تهران-قم در دوران قاجار، تحقیقات تاریخ اجتماعی». پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، ۱ (۲): ۱۲۳-۱۰۱. [https://socialhistory.ihcs.ac.ir/article\\_313.html](https://socialhistory.ihcs.ac.ir/article_313.html)
- وزین فضل، مهدی؛ و اسماعیلی نصرآبادی، حسین، (۱۳۹۰). «تبیین و بررسی امتیازنامه راه شوسه تهران به قم در دوره ناصرالدین شاه». مطالعات تاریخ فرهنگی، پژوهش نامه‌ی انجمن ایرانی تاریخ، ۳ (۱۰): ۱۳۲-۱۰۳. <http://chistorys.ir/article-1-315-fa.html>

- هادی‌زاده کاخکی، سعید، (۱۳۹۳). کاروانسرا در ایران. تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی، چاپ دوم.

- نائوکیجی، ناکامورا، (۱۳۹۸). سفرنامه ناکامورا نائوکیجی. ترجمه هاشم رجب‌زاده، تهران: انتشارات طهوری، چاپ دوم.

- Al-Davoud, A., (1999). *Two travelogues from the south*. Tehran: Amir Kabir.

- Afzal-ol-Molk, Gh.-H., (unpublished). *Travelogue of Khorasan and Kerman*. Edited by Qodrat-ollah Roshani, Tehran: Toos.

- Arjmand, F. & Heydari, V., (2008). "The Garden of the Crossroads of Ali Abad, Qom". *Golestan Honar*, 4 (2): 75-85. <http://golestanehonar.ir/article-1-200-fa.html> (in Persian).

- Astakhri, Abu-I. I., (1966). *Masalak va maalkam*. With the help of Afshar Iraj, Tehran: Book Publishing House.

- Bakran, M. Ibn-N., (1963). *Jahannameh*. With the efforts of Muhammad Amin Riahi. Tehran: Ibn Sina Library.

- Brugsch, K. H., (1995). *In the Land of the Sun*. Translated by: Majid Jalilvand, Tehran: Markaz Publishing House, first edition.

- Bowen, E., (2007). *Map of Iran during the Afsharid period (political and natural)*. Tehran: Gitashenas.

- Curzon, G. N., (2001). *Iran and the Iranian Case*. Vol. 1, Translated by: Ali Vahid Mazandarani, Tehran: Elmi va Farhangi.

Franklin, W., (1979). *Observations on a Journey from Bengal to Persia in the Years 1786-1788*. Translated by: Mohsen Javidan, Tehran: Iranian Culture and Art Foundation (Islamic Society of Iranian Wisdom and Philosophy), first edition.

- Gabriel, A., (1969). *Geographical Research on Iran*. Translated by: Fathali Khajeh Nouri, Tehran: Ibn Sina Publishing House.

- Grantowski, A. A., (1975). *History of Iran from Ancient Times to the Present*. Translated by: Kaykhosro Keshavarzi, Tehran: Pooyish Publishing House.

- Habibi, S. M., (2021). *From Shar to Shar*. Tehran: University of Tehran, 19th edition.

- Hadizadeh Kakhki, S., (2014). *Caravanserai in Iran*. Tehran: Cultural Research Office, second edition.

- Ibn Faqih, A. Ibn-M., (2000). *Al-Buldan*. Brief translation by Mohammad Reza Hakimi, Tehran: Iranian Cultural Foundation.

- Ibn Hawqal, Abul-Q. Ibn-H. al-N., (1987). *Ibn Hawqal's Travelogue*. Translated by: Ja'far Afshar, Tehran: Amir Kabir.

- Imam Shushtari, M. A., (1950). *History of Scales and Influence in the Islamic Government*. Tehran: Tehran University of Higher Education.

- Jafari, A. A. & Soleimani, B., (2016). "Gharasavaran and the Inefficiency of Securing Roads & Highways in the Qajar Period". *Two Quarterly Scientific-Research Journals*:

*History of Iran after Islam*, 8 (15): 1-27. [https://journals.tabrizu.ac.ir/article\\_7174.html?lang=en](https://journals.tabrizu.ac.ir/article_7174.html?lang=en) (in Persian).

- Jamalzadeh, S. M. A., (1956). *The Treasure of the Shaygan or the Economic Situation of Iran*. Berlin: Kaveh.

- Kage Aki, O., (2019). *Travelogue of Iran and Vara Rud*. Translated by: Hashem Rajabzadeh, Tehran: Tahouri, second edition.

- Klais, W., (1982). "Caravan Routes in Iran". Translated by: Alireza Mahini, *Athar*, 3(9, 8, 7): 187-290. <http://journal.richt.ir/athar/article-1-444-fa.html> (in Persian).

- Klais, W., (1985). "A mud-brick caravanserai of the Qajar period next to the Deir caravanserai". Translated by: Alireza Mahini, *Athar*, 10 & 11: 195-204. (Archives of the Library of the Cultural Heritage Research Institute).

- Loti, P., (1991). *Travelogue to Isfahan*. Translated by: Badr al-Din Ketabi, Tehran: Iqbal, first edition.

- Maghddasi, M. Ibn-A., (1982). *The best classification in the definition of regions*. Translated by: Alinaghi Manzavi, Tehran: Authors and Translators of Iran, first edition.

- Malkom, S., (2019). *Views of Iran [Traveler's Notes in the East]*. Translated by: Shahla Tahmasb, Tehran: Qoqnos.

- Mostofi, H., (1983). *Nuzhat al-Qulub. With the efforts of Mohammad Dabir Siyaghi*. Tehran: Tahori Library.

- Masaharu, Y., (1994). *Travelogue of Yoshida Masaharu*. Translated by: Hashem Rajabzadeh, Mashhad: Astan Quds Razavi, first edition.

- Olearius, A., (1984). *Travelogue*. Vol. 2, Translated by: Ahmad Behpour, Tehran: Ebtekar-e-Naw.

- Olivier, G. A., (1992). *Olivier's Travelogue*. Translated by: Taher Mirza, Tehran: Etelaat, first edition.

- Rahmdel, S., (2016). "Road Landscape in the Historical Geography of Iran". *Manzar Magazine*, 8 (36): 52-57. [https://www.manzar-sj.com/article\\_44752.html](https://www.manzar-sj.com/article_44752.html) (in Persian).

- Naokiji, N., (2019). *The Travelogue of Nakamura Naokiji*. Translated by: Hashem Rajabzadeh, Tehran: Tahouri Publications, second edition.

- Rasouli, A., Mehrafarin, R. & Mousavi, S. R., (2021). "A study on the chronology and function of the clay castle of Qom". *Archaeological Studies*, 13 (2): 28-46. <https://doi.org/10.22059/jarcs.2020.240953.142471> (in Persian).

- René Dalmani, H., (1999). *From Khorasan to Bakhtiari*. Vol. 3, Translated by: Samiei Gholamreza, Tehran: Taos.

- Riyazi, M., (1992). "The Caravanserai of Dirgchin". *Athar Magazine*, 13 (21): 48-65. <http://journal.richt.ir/athar/article-1-376-fa.html> (in Persian).

- Salour, Gh. M., (1374). *Khatarat Ein al-Saltaneh Newspaper*. edited by Masoud Salour and Iraj Afshar, Tehran: Asatir.

- Shanvaz, B. & Khaghani, R., (2015). *Caravanserai of Iran*. Tehran: Pazineh, first edition.
- Shabani, R., (1998). *Social History of Iran in the Afsharid Era*. Vol. 1, Tehran: Qoms Publishing.
- Sykes, S. M., (1984). *Travelogue of General Sergeant Major Sykes*. Translated by: Hossein Saadat Nouri, Tehran: Lohe, first edition.
- Takmil, H., N., (2021). *Silk Road*. Tehran: Cultural Research Office, fourth edition.
- Talebian, M. H., (2017). "Road View in Iran". *Manzar Magazine*, 8 (36): 72-77. [https://www.manzar-sj.com/article\\_44755.html](https://www.manzar-sj.com/article_44755.html) (in Persian).
- Toyokichi, Y. N. G., (2019). *Travelogue of Ye Naga Toyokichi*. Translated by: Hashem Rajabzadeh, Tehran: Tahouri, second edition.
- Vazin Fadl, M. & Ghanbari Kalashi, S., (2011). "Repair and Development of the Tehran-Qom Road during the Qajar Era, Social History Research". *Institute for Humanities and Cultural Studies*, 1 (2): 101-123. [https://socialhistory.ihcs.ac.ir/article\\_313.html](https://socialhistory.ihcs.ac.ir/article_313.html) (in Persian).
- Vazin Fadl, M. & Esmaili Nasrabadi, H., (2011). "Explanation and study of the concession of the Tehran-Qom highway during the reign of Naser al-Din Shah". *Cultural History Studies, Journal of the Iranian History Association*, 3 (10): 103-132. <http://chistorys.ir/article-1-315-fa.html> (in Persian).
- Zarei, M. I., (2017). *Iranian Architecture from the Safavid Era to the Present*. Tehran: Samt, First Edition.