

پژوهش‌های تاریخی (علمی - پژوهشی)
دانشکده ادبیات و علوم انسانی - دانشگاه اصفهان
سال پنجاهم، دوره جدید، سال ششم
شماره اول (پیاپی ۲۱)، بهار ۱۳۹۳، ص ۵۴-۳۹

تکوین راه‌های ارتباطی کردستان (اردلان) از دوره سلجوقی تا پهلوی، با تکیه بر قدرت‌گیری خاندان اردلان

صالح پرگاری * - سید برهان تفسیری **

چکیده

پدیده راه‌ها یکی از ملزومات حیات بشری بوده و هست. اجتماعات بشری هر جا که بوده‌اند طبیعتاً راه‌هایی را نیز، برای برقراری ارتباط با یکدیگر پدید آورده‌اند. مسئله راه یکی از محورهای مطالعاتی مشترک میان تاریخ و جغرافیا و به بیانی دیگر، جغرافیای تاریخی است. در تحقیق حاضر، سعی شده است با بررسی منطقه جغرافیایی استان کردستان امروزی که در گذشته، به کردستان اردلان مشهور بوده است و قابلیت‌های ارتباطی آن، در داخل خود کردستان و نیز در ارتباط با دنیای پیرامون، نگاهی اجمالی به وضعیت راه‌ها و ارتباطات در این منطقه بیان‌دازیم. سپس به این سوال پاسخ دهیم که سیر تکوین راه‌های ارتباطی این منطقه، از دوره سلجوقی به بعد، چگونه بوده و عوامل مؤثر بر آن کدام بوده است. به علاوه، تکوین راه‌ها چه اثری بر پیدایی قصبات در این مناطق گذاشته است. در این راستا، ابتدا درخصوص مبادلات برون منطقه‌ای به شاهراه بزرگ خراسان و اهمیت ارتباطی آن، برای کردستان می‌پردازیم و در راستای تبیین اهمیت این نزدیکی تلاش می‌کنیم. سپس، با عطف توجه به خود منطقه کردستان (اردلان) و با توجه به قابلیت‌های تاریخی و جغرافیایی و طبیعی درونی این منطقه، خطوط مواصلاتی آن را بررسی می‌کنیم. درکل، با نگاهی به موقعیت جغرافیایی و مکانی قصبات و بلوکات این منطقه، می‌توان گفت که راه‌های مواصلاتی امروزی کردستان در بسیاری مواقع همان خطوط مواصلاتی بلوکات گذشته بوده که تابع قابلیت‌های ارتباطی منطقه در گذشته هستند.

واژه‌های کلیدی

منطقه جبال، کردستان اردلان، جغرافیای تاریخی، راه.

* دانشیار تاریخ، دانشگاه خوارزمی. pargarisaleh@gmail.com

** دانشجوی دکتری تاریخ ایران اسلامی، دانشگاه خوارزمی (نویسنده مسؤول) std_tafsiri@khu.ac.ir

مقدمه

کردستان (اردلان) سرزمینی کوهستانی و صعب‌العبور است که این موقعیت خاص جغرافیایی، همواره مانعی ارتباطی برای این سرزمین بوده است. در این منطقه، هر قدر از جنوب و شرق به سمت شمال و غرب پیش برویم بر ارتفاع کوه‌ها افزوده می‌شود و این مسئله خود، بر راه‌های مواصلاتی و حتی بر سیر مکانی تحولات تاریخی این منطقه تأثیر گذاشته است. بنابراین توجه به جغرافیای تاریخی کردستان نه تنها مسئله‌ای مهم در جغرافیا است بلکه از این جهت نیز که جغرافیای تاریخی سرزمینی، با این اهمیت راهبردی را بررسی می‌کند دارای اهمیت فراوانی است. در بحث از مسئله راه‌ها و ارتباطات، قبل از هر موضوعی باید به این نکته توجه کرد که تمام تمدن‌ها تا اندازه‌ای، مبتنی بر تخصص و مبادله بوده‌اند. رشد شهرها در تمدن‌های پیشرو، بیانگر نیاز انسان به بازار و کارگاه‌های تخصصی است. انسان در فرآیند مبادله، در زمینه‌ای تخصص و مهارت پیدا کرده و دستاوردهای تخصصی خود را با دیگران مبادله می‌کند؛ اما مبادله نیازمند راه، به هر شکل آن است و از طریق راه است که انسان‌ها با یکدیگر مرتبط شده و در کنشی متقابل با هم‌نوعان خود، راه خود را در مسیر توسعه هموار می‌کنند. مطالعه راه‌ها برای جغرافیدانان و تاریخ‌پژوهان اهمیت بسزایی دارد و این موضوع، علاقه مشترک آن‌هاست. برای جغرافیدانان، راه‌ها در حکم ابزارهای امروزی حمل‌ونقل هستند و به عنوان ویژگی‌هایی که با طبیعت درهم تنیده‌اند، توجه آن‌ها را به خود جلب می‌کنند. اهمیت راه‌ها برای تاریخ‌پژوهان از این جهت است که ابزارهای اصلی انتشار انسان‌ها و افکارشان بوده و هستند و تمام فعالیت‌های انسانی، از همین طریق هدایت می‌شوند. حقیقتی انکارناپذیر این است که جاده در قالب‌های گوناگون خود، مسیرهای شکارچیان،

راه‌های مال‌رو، جاده‌های کوهستانی و جاده‌های مهندسی شده دوران رومیان و عصر حاضر در همه‌جا و در تمام دوره‌ها، نقشی حیاتی ایفا کرده است؛ تا جایی که گفته می‌شود بدون وجود راه‌ها، وجود جامعه سازمان‌یافته غیرممکن است. بنابراین، با توجه به اهمیت این مسئله تحقیق حاضر بر آن است که وضعیت راه‌ها در کردستان ایران (اردلان) و تأثیر آن‌ها را در سیر حوادث تاریخی این منطقه بررسی کند. همچنین با رویکردی جدید، به مسئله راه‌ها در مناطق مطالعاتی توجه می‌کنیم و با بررسی سیر تکوین راه‌های ارتباطی کردستان از دوره سلجوقی به بعد، به سوالاتی از این دست پاسخ می‌دهیم: نحوه اثرپذیری سیر تکوین راه‌ها از بافت جغرافیایی منطقه و نیز تحولات سیاسی چگونه بوده است؟ این مسئله تا چه میزان، بر پیدایی قصبه‌ها و تکوین بلوکات در منطقه تأثیرگذار بوده است؟ در این راستا فرض محقق بر این اساس استوار است که از دوره سلجوقی به بعد، با پیدایی و تکوین ایالت کردستان این منطقه در مسیر تکامل راه‌های ارتباطی داخلی و خارجی خود قرار گرفت. قدرت‌گیری خاندان اردلان و نیز کوچک‌تر شدن این منطقه، رفته‌رفته نوعی انسجام را در برقراری روابط، برای این منطقه در پی داشت؛ در نتیجه این مسئله بر پیدایی قصبات جدید در منطقه اثرگذار بوده و تغییراتی را در معادلات ارتباطی ایجاد کرده است. نیز فرض نویسنده بر این است که وضعیت جغرافیایی منطقه، در مکان‌یابی راه‌های آن و نیز بر سیر پیدایی و تکوین قصبات تأثیر بسزایی داشته و حتی راه‌های ارتباطی امروزی این منطقه نیز، تابعی از قابلیت‌ها و موانع جغرافیایی و ارتباطی منطقه است. کردستان (اردلان) مناطقی که ما امروزه با عنوان مناطق کردنشین ایران می‌شناسیم، در قرون اولیه اسلامی بخشی، از منطقه جبال بوده و جغرافیدانان اسلامی از این مناطق، با نام جبال یاد کرده‌اند؛ از این رو لازم است

که جغرافیدانان قرون اولیه اسلامی، از آن به عنوان جبال نام برده‌اند. در زمان آل‌بویه، خاندان کرد بنی‌حسنویه در دینور، واقع در شرق اردلان و شهر زول (شهر زور) در غرب اردلان امارت داشتند. مؤسس این خاندان، حسنویه بن حسین برزکانی، معاصر رکن‌الدوله دیلمی بود و پس از او پسرش بدر بن حسنویه به امارت رسید. این خاندان به مدت صدوسی سال امارت کردند و گاهی، به‌ویژه در عهد حسنویه و بدر، در معادلات سیاسی منطقه تأثیرگذار بودند (بدلیسی، ۱۳۸۴: ۳۸ تا ۴۳). قرار گرفتن دو پایگاه حکومتی این خاندان، در شرق و غرب این مناطق، برقراری ارتباط میان این مناطق را منجر می‌شد؛ همچنین اقتضا می‌کرد حاکمان این مناطق، برای اداره منطقه و حفظ قدرت خود و نیز به منظور گردآوری مالیات، در پی ایجاد راه‌هایی برآیند. این راه ارتباطی از دو مسیر ممکن بود برقرار شود: ۱. از دینور به شاهراه بزرگ، خراسان به بغداد، متصل شده و از طریق حلوان به شهر زور برود؛ ۲. از طریق شیز و گروس (بیجار امروزی) به داخل منطقه آمده و از راه سقز به مریوان و شهر زور برود. در مبحث شاهراه خراسان، به راه اولی می‌پردازیم؛ درباره راه دوم، نمی‌توان به منابع موجود اکتفا کرد و بیشتر، باید به قراین تاریخی در این خصوص توجه کرد؛ زیرا هیچ یک از منابع به این راه نپرداخته‌اند؛ اما از قراین پیداست که این راه از اهمیت خاصی برخوردار بوده است. همان‌طور که بارتولد به نقل از مقدسی می‌گوید «شهر زور را میان راه می‌گفتند زیرا در بین راه مداین، پایتخت قدیمی ساسانیان، و شیز، معبد بزرگ آذرگشنسب، قرار داشته و پادشاهان ساسانی باید هر ساله برای زیارت این معبد از شهر زور می‌گذشتند. این امر نشان از قدمت و اهمیت این منطقه دارد که طبیعتاً بر خطوط مواصلاتی و نیز مبادلات این منطقه هم تأثیرگذار بوده است» (بارتولد، ۱۳۰۸: ۲۰۱).

در اینجا توضیحی کلی درباره مناطق مهم کردنشین دهیم تا کمکی، برای درک بیشتر اهمیت جغرافیایی و تاریخی این مناطق باشد. اما، برای جلوگیری از به درازا کشیده شدن بحث از ذکر دیگر مناطق جبال صرف‌نظر می‌کنیم. مقدسی سرزمین جبال را این‌گونه توصیف می‌کند «آشامیدنی مردمانش شیر و عسل و درختانش گردو و انجیر و... هنگامی که سرزمین‌های این اقلیم را توصیف کنم ارزش آن بیشتر آشکار خواهد شد. دینور زیبا و کرمانشاهان را یاد کنم» (مقدسی، ۱۳۶۱: ۳۸۴). مورخان و جغرافیدانان قرون اولیه اسلامی، به وجود کردها در مناطقی از جبال اشاره کرده‌اند که بیشتر شامل غرب جبال می‌شود. مهم‌ترین شهرهای ایران در اقلیم جبال که کردنشین بودند، البته شاید نه تماماً کردنشین، به قرار زیر هستند: حُلوان (حَلوان)، خانقین، قصرشیرین، کرمانشاهان (قَرماسین)، بیستون، دینور (ماه کوفه)، کنگاور (کِنکُور) (یعقوبی، ۱۳۸۷: ۷۶ تا ۷۸؛ مستوفی، ۱۳۶۲: ۵۱۰). جغرافیدانان چندین شهر مهم دیگر را نیز ذیل جبال ذکر کرده‌اند که برای جلوگیری از به درازا کشیدن بحث، در اینجا از پرداختن به آن‌ها صرف‌نظر می‌کنیم. این شهرها بر سر شاهراه بزرگ خراسان به بغداد بوده‌اند که این امر، از اهمیت ارتباطی این منطقه حکایت می‌کند. برای آشنایی بیشتر با منطقه جبال و موقعیت مهم ارتباطی آن، نقشه آن را آورده‌ایم که در این نقشه راه‌های حج نیز ترسیم شده است که خود، گویای اهمیت ارتباطی منطقه جبال است. در این نقشه، ایالت کردستان مشخص نشده است؛ اما می‌توان گفت که در غرب راه ارتباطی حج، از کرمانشاه به مراغه و در جنوب خط سرحدی ایالت آذربایجان قرار گرفته است.

برگرفته از کتاب لسترنج؛ جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی: نقشه راه‌های حج در دوره عباسی. منطقه مطالعاتی این پژوهش، یعنی کردستان، جز مناطقی است

آنچه درباره اصل ایالت کردستان گفته می‌شود این است که در نیمه اول قرن ششم هجری قمری، دوازدهم میلادی، سلطان سنجر سلجوقی قسمت غربی ایالت جبال، یعنی آنچه از توابع کرمانشاه بود، جدا کرد و آن را کردستان نامید؛ سپس برادرزاده خود، سلیمان‌شاه را فرمانروای آنجا کرد. ایالت کردستان مشتمل بود بر سرزمین‌های بین آذربایجان و لرستان و قسمتی از اراضی سلسله جبال زاگرس و از همان زمان، ناحیه مذکور را در دفاتر دیوانی رسماً به نام کردستان ثبت کرده‌اند (بیات، ۱۳۶۷: ۴۰۲). حمدالله مستوفی اولین کسی است که از این ایالت، با عنوان کردستان نام می‌برد و می‌گوید کردستان در زمان سلیمان‌شاه بسیار آباد شد و عایدات آن به دو هزار هزار دینار طلا رسید که این مبلغ، ده برابر میزان درآمد این ناحیه، در دوران مغولان است. سلیمان‌شاه شهر بهار، در سیزده کیلومتری شمال همدان را مرکز خویش قرار داد و در آنجا قلعه مستحکمی بنا کرد (لسترنج، ۱۳۶۷: ۲۰۸). این ایالت در آن زمان، شامل ولایات همدان و دینور و کرمانشاهان در مشرق جبال زاگرس و شهر زور و سنجاب در مغرب آن جبال بود. از مشرق به عراق عجم، از شمال به آذربایجان، از مغرب به عراق عرب و از جنوب به خوزستان محدود بود (نیکیتین، ۱۳۶۳: ۷۴). به هنگام حمله مغولان، کردستان ایران شامل منطقه کوهستانی زاگرس بود. بهار، مرکز آن، در زمان جانشینان چنگیزخان اهمیت خود را از دست داده و جای خود را به سلطان‌آباد چمچمال داد و سلطان‌آباد مقرر حکمرانی کردستان ایران شد. درعین‌حال، عده‌ای از رؤسای محلی کرد از نوعی استقلال یا خودمختاری بهره‌مند بودند. بنا به قول ابن‌خردادبه و قدامه بن جعفر، در گذشته به جای شهر سنندج فعلی، شهری به نام سیسر وجود داشته است. به اعتقاد یاقوت حموی این کلمه در فارسی، به معنی سیسر است. مجاور سیسر محلی است به نام صدخانیه

(صدخانه) و احتمالاً به مرور زمان، این کلمه به «سنه» تغییر یافته است (بیات، ۱۳۶۷: ۴۰۵). چهار قلعه ظلم، پالنگان، میوان و حسن‌آباد به تناوب دارالملک کردستان اردلان بوده که در زمان خود، از قلاع محکم عالم بوده‌اند و هیچ یک از سلاطین روزگار، نتوانسته‌اند آنجا را به غلبه تسخیر کنند. از امرای مشهور کردستان اردلان، معاصر با شاه عباس صفوی، هلوخان^۱ و پسرش خان‌احمدخان بودند که هلوخان در ابتدا سر ناسازگاری گذاشت؛ اما بعداً روابط وی با شاه عباس بهبود یافت و کانون الطاف شاه قرار گرفت؛ تاجایی که شاه عباس خواهر خود، زرین کلاه را به خان‌احمدخان داد و فرمان حکومت کردستان، به انضمام شهرزور را برای خان‌احمدخان صادر کرد که گاه تا بغداد هم حکمفرمایی می‌کرد. بعداً در زمان شاه‌صفی، سلیمان‌خان اردلانی که سرسپرده صرف شاه بود دارالملک را از قلعه پالنگان و حسن‌آباد، به سنندج حلیه آورد و قلعه حکومتی خود را در آنجا بنا کرد. وی قلاع ظلم، پالنگان، حسن‌آباد و میوان را ویران کرد که دیگر، گریزگاهی برای حکام کردستان نباشد. از این تاریخ به بعد، شهر سنندج مسیر توسعه خود را در پیش گرفت (وقایع‌نگار، ۱۳۶۴: ۲۷ تا ۳۰) و از این زمان به بعد، راه‌های منشعب از سنندج را با وضوح بیشتری می‌توان پیگیری کرد. بررسی تاریخ خاندان اردلان (بدلیسی، ۱۳۶۴: ۱۱۷ تا ۱۲۶) در این دوران، می‌رساند که این مناطق با مراکز اداری و حکومتی همچون شهرزور، قلعه ظلم، پالنگان، سنه و حسن‌آباد رفته‌رفته به نوعی انسجام دست یافت؛ پس طبیعتاً برای حاکمان این مناطق، برقراری خطوط مواصلاتی بین نقاط مختلف و قلاع حکومتی، به علل مختلف سیاسی، امنیتی، اقتصادی و... ضرورت یافت. این امر در شکل‌گیری شهرها و بلوکات جدید، در کردستان بی‌تأثیر نبود. چنان‌که بعداً، بحث خواهد شد. در حدود قرن یازدهم هجری قمری، قرن هفدهم میلادی، یعنی در

مبنایی شد برای انسجام این منطقه، در همسایگی اردلان که طبیعتاً به عنوان مرکزی اداری، در مناسبات اقتصادی و خطوط مواصلاتی این منطقه تأثیرگذار بود؛ به طوری که از این ولایت راهی از طریق گروس (بیجار امروزی) به داخل اردلان برقرار بود و به خصوص در دوره قاجاریه، با برپایی بازار بزرگ بیجار، تأثیر ارتباطی و مواصلاتی این امر بیشتر به چشم می‌خورد. ۲. منطقه جنوبی تماماً کوهستانی و دارای معابر تنگ و گردنه‌های صعب‌العبور بود. ارتباطات و کشاورزی در این منطقه، با مشکلات و موانع طبیعی مهمی مواجه بوده که غلبه بر آن‌ها کاری بس دشوار بود. همین امر باعث می‌شد سکنه این ناحیه بیشتر، از راه دامداری امرار معاش کنند (نیکیتین، ۱۳۶۳: ۹۸). می‌توان گفت در نقاط التقاط این دو ناحیه با هم، چون موقعیت طبیعی هموارتر بود شهرهای بزرگ کردستان اردلان و بلوکات مهم این منطقه مانند سنندج، سقز، دیواندره، کامیاران، تپله‌گو، حسین‌آباد و... قرار گرفته‌اند و در بخش غربی آن که منطقه اورامانات را شامل می‌شود اگرچه جاذب جمعیت بوده و دارای روستاهای فراوانی است، تنها شهر عمده‌ی میوان قرار گرفته است (بعداً به این موضوع پرداخته خواهد شد)؛ زیرا وجود موانع ارتباطی عمده و کوه‌های صعب‌العبور در این بخش، موجب تحدید ارتباطات و در نتیجه، رشد نیافتن شهرها شده است؛ بنابراین، این مسئله بر قضیه راه‌ها در کردستان، به خصوص در بخش اورامانات تأثیر بسزایی گذاشته و طبق منابع موجود، باعث شده است که حداقل در دوران اسلامی، هیچ شاهراه ارتباطی مهمی از این مناطق عبور نکند و به تبع این امر، مطالعات راه-شناختی که از مباحث اساسی جغرافیای تاریخی است در این منطقه، با مشکلات بسیاری مواجه است.

منازل و فواصل حدود کردستان اردلان

عبدالقادر بن رستم بابانی در کتاب سیرالاکراد، به توصیف حدود کردستان اردلان پرداخته است که

دوران صفویه ایالت بزرگ کردستان، به تدریج کوچک شد؛ زیرا از یک طرف همدان و لرستان از آن جدا شد و از طرف دیگر، سرزمین‌های واقع در غرب جبال زاگرس، به تصرف عثمانی‌ها درآمد؛ تاجایی که سرانجام در ایران، نام کردستان به منطقه اردلان اطلاق و محدود شد که مرکز آن سنه سنندج بود (وقایع‌نگار، ۱۳۶۴: ۷۷). حدود جغرافیایی اردلان یا کردستان خاص ایران، تنها جایی که امروزه در تقسیمات کشوری با نام کردستان شناخته می‌شود، بدین قرار است: از شمال به جنوب دویست کیلومتر طول دارد و در شمال بین بخش‌های افشار صاین‌قلعه در آذربایجان غربی، در مغرب سلیمانیه و کرکوک، در جنوب دره دیاله و در مشرق بخش‌های گروس و همدان واقع شده است (نیکیتین، ۱۳۶۳: ۹۷)؛ البته تحدید حدود صورت گرفته توسط رزم‌آرا اختلافاتی جزئی با این دارد (رزم‌آرا، ۱۳۲۰: ۴). کردستان اردلان را از هر طرف، به جز در سمت شمال شرقی که رود قزل‌اوزن از آن می‌گذرد، کوه‌های بلند احاطه کرده است. در وسط این فضای بسته، سرزمینی نسبتاً پست قرار گرفته و در فواصل بین کوه‌های آن، رسوبات حاصلخیزی ته‌نشین شده است. جمعیت نیز بیشتر در همین بخش‌ها متمرکز است و اغلب روستاها، در این فرورفتگی مرکزی و دره‌هایی واقع شده‌اند که نهر آبی در آن‌ها جاری است. در کل می‌توان این منطقه را به دو بخش تقسیم کرد: ۱. منطقه شمالی و شرقی که فلاتی وسیع بوده و قزل‌اوزن از آن عبور می‌کرده و از غرب به کوه‌های چهل‌چشمه محدود و از شرق به گروس متصل بوده است. در اینجا ذکر یک نکته خالی از فایده نخواهد بود و آن اینکه شاه‌طهماسب اول صفوی در سال ۹۷۰ق/۱۵۶۳م، امیرالامرای همه اکراد ایران را به فردی به نام خلیل بیگ تفویض کرد و سلطانیه، زنجان، ابهر، زرین‌کمر و نواحی چندی مابین آذربایجان و عراق را به عنوان تیول به او داد. تیول او چندان پایا نبود؛ اما

ارتباط بود و کردستان اردلان می‌توانست از این تجارت به‌طور مستقیم و غیرمستقیم بهره‌مند شود (بابانی، ۱۳۷۷: ۱۹۰ تا ۱۹۳).

تبیین اهمیت تاریخی منطقه به لحاظ بازرگانی

مناطق بررسی‌شده جزئی از منطقه مهم جبال بوده است و از روی آثار به‌جای‌مانده از دوران قبل از اسلام در این مناطق، می‌توان به اهمیت ارتباطی و به تبع آن اهمیت سیاسی این منطقه پی برد. در دوران اسلامی هم بر اهمیت این منطقه افزوده شد و قرارگرفتن در کنار شاهراه ارتباطی خراسان به بغداد، به نوبه خود این مناطق را به‌طور مستقیم و غیرمستقیم تحت‌تأثیر قرار داد؛ به‌ویژه از دوره سلجوقی به بعد، با تبدیل‌شدن کردستان اردلان به یکی از ایالات و افتادن در بستر تحولات سیاسی، این منطقه در مسیر تکوین راه‌های مواصلاتی خود قرار گرفت. این سیر رفته‌رفته از دوره صفویه به بعد تکمیل شد که اهمیت این سیر را می‌توان، در پیدایی خطوط مواصلاتی امروزی این مناطق نشان داد. پولاک (pollock) در سفرنامه خود، درباره دادوستد در این منطقه می‌گوید «با وجود مصرف بسیار داخلی گوشت، باز بازار صادرات گوسفند رونق دارد که از طریق کردستان به ترکیه عثمانی و قفقاز صورت می‌گیرد» و در جایی دیگر می‌گوید: «بهترین فرش‌ها در فرهان نزدیک کرمانشاه بافته می‌شود. فرش‌های درجه دوم را چادرنشینان کردستان، همدان و میانه تهیه می‌کنند و با قیمت ارزان عرضه می‌دارند»؛ سپس از صادرات کردستان به قسطنطنیه که امروزه استانبول خواند می‌شود صحبت می‌کند (پولاک، ۱۳۶۸: ۳۳۳ و ۳۸۰). با توجه به این توصیفات، از پویایی بازرگانی گزارش‌شده از سوی سفرنامه‌نویسان و مؤرخان، می‌توان گفت که این منطقه نقش مواصلاتی غربی شرقی خود را در بازرگانی به‌خوبی ایفا کرده و در دوره‌های مختلف

توصیفات وی می‌تواند الگویی، برای ترسیم راه‌های این منطقه باشد. به همین علت، در اینجا ذکر توصیفات او دارای اهمیت است؛ پس در اینجا برای تفهیم بهتر آن‌ها را دسته‌بندی می‌کنیم: الف. حدود شرقی: از شهر همدان تا سنندج چهار منزل و بیست و چهار فرسخ است. از همدان تا صالح‌آباد سه فرسخ و تعداد خانوارشان حدود نهمصد است. از آنجا تا همه کسی سه فرسخ. از همه کسی تا اسفندآباد که ابتدای زمین اردلان است یک فرسخ. از آنجا تا دهگلان سه فرسخ، از دهگلان تا کرگ‌آباد سه فرسخ و از آنجا تا سنندج سه فرسخ. شهر سنندج حدود پنج هزار خانوار بوده و طبق سرشماری سال ۱۲۷۶ق/۱۸۸۷م، سی هزار نفر جمعیت داشته است؛ ب. حدود غربی: از سنندج تا سلیمانیه سی و شش فرسخ و شش منزل فاصله است. از سنندج تا دوویسه سه فرسخ است. از دوویسه تا جانوره هفت فرسخ. از آنجا تا اسرآباد شش فرسخ و از آنجا تا پیجویین شش فرسخ است. از آنجا به بعد خاک دولت عثمانی است؛ ج. حدود شمالی: از شهر سنندج تا قریه کُچک بیست و هفت فرسخ و پنج منزل است. از سنندج تا گزان پنج فرسخ. از آنجا تا دیواندره هفت فرسخ. از دیواندره تا باشماخ شش فرسخ. از آنجا تا سقز شش فرسخ و از سقز تا کُچک که ابتدای خاک مکرری است سه فرسخ؛ د. حدود جنوبی: از سنندج تا زمکان که انتهای زمین این مملکت است بیست و شش فرسخ معین شده که شامل پنج یا شش منزل است. از سنندج تا قریه یمینان شش فرسخ. از آنجا تا شاهینی چهار فرسخ و از شاهینی تا روانسر چهار فرسخ. از آنجا تا جوانرود سه فرسخ. از آنجا تا زلان سه فرسخ و از زلان تا زمکان چهار فرسخ و از زمکان تا زهاب دو فرسخ است. درضمن، اهمیت راه ارتباطی با سلیمانیه (عراق: کردستان بابان) برای اردلان دارای اهمیت خاصی بوده است؛ زیرا سلیمانیه با کرکوک و تجارت عثمانی در

مرزهای کردستان می‌گذشته و وارد این منطقه نمی‌شده است. با وجود این، می‌توان اهمیت نزدیکی به شاهراه بزرگ خراسان را در سیر تکامل شهرنشینی، در کردستان دنبال کرد؛ زیرا این منطقه با رساندن خود به شاهراه تجاری خراسان، در پی رفع نیازمندی‌ها و عرضه محصولات برآمده است. کاری که هر اجتماع انسانی، در صورت توان دست به آن می‌زند. در این راستا، شهر سنه (سنندج) به عنوان گلوگاه ارتباطی کردستان اردلان با این شاهراه، بیشترین نفع را برده و با توجه به موقعیت جغرافیایی خاص خود، توانسته است در مقایسه با دیگر نقاط این ناحیه، به صورت مرکز این تجارت و در نتیجه، چهارراه ارتباطی و مواصلاتی درآید؛ به طوری که سنندج، به صورت مرکز راه‌های این منطقه درآمدی است. البته بازارهای دیگری نیز، به مراتبی کمتر، در دسترس این منطقه بوده است؛ از جمله بازار تبریز که به واسطه اهمیت تجاری و سیاسی تبریز، در دوره‌های مختلف تاریخی از اهمیت اقتصادی و ارتباطی بسیاری برخوردار بوده است؛ پس این امر می‌توانست بر خطوط ارتباطی کردستان نیز تأثیرگذار باشد. چنان‌که راه ارتباطی حج از کرمانشاه به تبریز، ترسیم‌شده توسط لسترنج (G.Lestrenge)، از کردستان اردلان می‌گذشته و این امر موجب اهمیت یافتن منطقه و رشد مبادلات و در نتیجه رشد راه‌های منطقه می‌شده است.

اهمیت ارتباطی کل منطقه کردستان

از اقدامات اولیه داریوش اول، پادشاه هخامنشی، احداث راه‌های شوسه بسیار و ایجاد ارتباط بین پایتخت و بخش‌های مختلف کشور بود. راه شاهی که پایتخت ایران را به سارد، پایتخت کشور لیدیه، مربوط می‌ساخت با طولی ۱۵۰۰ مایلی، بیش از ۲۴۰۰ کیلومتر، از شاهکارهای راه‌سازی در آن دوران محسوب می‌شود

دارای کارکردهای مذهبی، تجاری، سیاسی و... بوده است. پس، این امر بر اهمیت راه‌های این منطقه می‌افزاید. اما سؤال اینجاست که چرا این شاهراه‌ها وارد منطقه کردستان (اردلان) نشدند و اگر نگوئیم این منطقه را دور زده‌اند به نوعی همیشه، برای ورود به آن ناتوان یا بی‌میل بوده‌اند. می‌توان برای این امر دو علت اقامه کرد:

۱. طبق نوشته پولاک که می‌گوید «مناطق زیر به ناامنی شهرت دارند: قسمتی از راه مشهد، حول وحوش استرآباد، نواحی کوچک واقع در جنوب غربی، بعضی از مناطق کردستان» که البته از شواهد چنان برمی‌آید که منظور پولاک از کردستان، کردستان اردلان به‌طور خاص است (پولاک، ۱۳۶۸: ۲۸۳ و ۳۱۴). این امر می‌تواند بیانگر این مسئله باشد که این منطقه دارای امنیت چندانی نبوده و با توجه به کوهستانی و صعب‌العبور بودن منطقه، تأمین امنیت کاروان‌ها کار بسیار مشکلی بوده است. به نظر می‌رسد این مسئله حتی بر ذهنیت جغرافیدانان قرون اولیه اسلامی هم تأثیر گذاشته است؛ پس آنان با همین ذهنیت، از مسافرت و پرداختن به این منطقه خاص پرهیز کرده‌اند.
۲. علت دوم برگرفته از موقعیت خاص جغرافیایی منطقه است؛ دربرگیرنده کوه‌های صعب‌العبور است به نحوی که با توجه به امکانات ارتباطی قدیم، نمی‌توان خط سیر مستقیمی را در کردستان (اردلان) ترسیم کرد که کوه‌های صعب‌العبور آن را مسدود نکرده باشد. این علل تاحدودی می‌توانند پاسخگوی این سؤال باشند کردستان که درست در کنار شاهراه بزرگ خراسان قرار داشت؛ اما چرا این شاهراه، با رسیدن به همدان راه کرمانشاه به بغداد را در پیش گرفته و از ورود به این منطقه اجتناب کرده است؟ حتی این منطقه درست بر سر راه کرمانشاهان به آذربایجان بوده است؛ اما باز هم، راه ارتباطی این دو منطقه از نزدیک همدان و تقریباً

این منطقه بوجود می‌آوردند؛ مانند کتیبه‌های پایکولی و آنوبانی‌نی در سرپل ذهاب (کیمبریج، ۱۳۸۰: ۳۱۳ و ۵۸۶). آنان به علت حساسیت منطقه، مطمئن بودند آثارشان مورد توجه و بازدید فرا خواهد گرفت و نیز این آثار به علت صعب‌العبور بودن منطقه، از قوام و دوام بیشتری برخوردار خواهند بود (کوک، ۱۳۹۰: ۳۴۷). تلاش چندانی برای کشف آثار تاریخی موجود در کردستان صورت نگرفته است؛ اما چندین نمونه از این آثار را می‌توان برشمرد که تا به امروز شناخته شده‌اند. از جمله این آثار عبارت‌اند از: ۱. خرابه‌های شهری در نزدیکی اندرکاش بدون کتیبه یا نقوشی در آن؛ ۲. خرابه‌های شهری در جنوب شرقی گردنه کاروشنیکا؛ ۳. گلکاتپه در مهاباد؛ ۴. سنگ ستونی بزرگی در گردنه کله شین از پادشاهان هالادیا (خالدی)؛ ۵. تپه تخت‌سلیمان و مقابر ارغون و غازان مغولی در افشار آذر بایجان غربی؛ ۶. خرابه‌هایی در روستای آساوکه احتمالاً از عهد ساسانی؛ ۷. دخمه‌ای از اشکانیان در اورامان (نوسود)؛ ۸. قبوری از آشوری‌ها در اورامان و بانه و سردشت؛ ۹. غار کاوات در نزدیکی پاوه؛ ۱۰. غار کرفتو با آثار حیاتی موجود در آن (محسنی، ۱۳۲۷: ۷۵) ۱۱. ناحیه سقز از اماکن مهم ایران، از نظر باستان‌شناسان. در سال‌های ۱۳۲۵ و ۱۳۲۶ ش/۱۹۴۶ و ۱۹۴۷م، آثار نفیس و جالب توجهی در زیویه، واقع در ۴۰ کیلومتری شرق سقز و همچنین آثار متعددی متعلق به دوره هخامنشی، در روستای سُنْت کشف شد که توجه باستان‌شناسان را به خود جلب کرد (بیات، ۱۳۶۷: ۴۰۷). از دیگر آثار، کتیبه وان از خشایارشا هخامنشی، کلیسای ادسا و میافارقین، طاق بستان و... بودند (تابانی، ۱۳۸۰: ۳۱۴ تا ۳۳۰). وجود این آثار در منطقه کردستان، از سابقه طولانی برقراری ارتباطات در این منطقه و وجود راه‌های ارتباطی مهم حکایت می‌کند؛ اما متأسفانه اطلاعات خاصی از راه‌های مزبور،

(تابانی، ۱۳۸۰: ۲۶۵). این راه بعد از گذشتن از حلوان و کنگاور و همدان، در کردستان راه‌های فرعی دیگری نیز از آن منشعب می‌شد که مناطق دیگری را نیز، به پایتخت وصل می‌کرد؛ از قبیل همدان به خوزستان و خلیج فارس، همدان به ری و دریای خزر. در این بین، کردستان نیز به علت موقعیت ممتاز در قرارگرفتن بر سر شاهراه‌های تجارتی ابریشم، پرسپولیس، سارد و... از روند بازرگانی شرق به غرب منتفع می‌شد. عبور این راه‌ها، از کنار کردستان مسلماً موجب دادوستد کردها، با کاروان‌های تجاری در حال عبور و مرور از این راه‌ها می‌شده است. وجود سکه‌های فراوان ساسانی در کردستان، در شکل‌ها و اندازه‌های مختلف و وفور آن‌ها علت آشکاری بر وجود حیات مبادلاتی گسترده، در این منطقه و در آن زمان است. این امر نیز به نوبه خود، می‌توانست بر مسئله راه‌ها در این مناطق تأثیر گذارد (تابانی، ۱۳۸۰: ۲۶۷).

آثار تاریخی موجود در مناطق کردنشین: از مؤلفه‌های وجود راه‌ها و اهمیت منطقه

در طول تاریخ، موقعیت ممتاز کردستان موجب می‌شد این منطقه همیشه توجه فاتحان و فرمانروایان را جلب کند. موقعیت جغرافیایی استثنایی کردستان، چه از نظر ارتباطی و چه از جهت راهبردی و نظامی که به‌ویژه دروازه ارتباطی فلات ایران و آسیای صغیر بوده دارای اهمیت فراوانی بود؛ هرچند که ویژگی‌های طبیعی منحصر به فرد کردستان، دسترسی به آن را بسیار دشوار و گاه غیرممکن می‌کرد. همین اهمیت راهبردی، کردستان را همواره به‌صورت هسته مناقشات و محور تهاجمات قدرت‌های زمانه درمی‌آورد. به علت همین اهمیت، فرمانروایان ایران و صاحبان قدرت زمانه که به موقعیت منطقه آگاه بودند بناها و آثار یادبود خود، از قبیل فتح‌نامه‌ها و تابلوهای لشکری و کشوری و... را در

بودند راه‌هایی منشعب می‌شد که به دیگر نقاط ایران می‌رفت. از حوالی کرمانشاه راهی به سمت شمال می‌رفت تا به تبریز و شهرهایی می‌رسید که در ساحل دریاچه ارومیه بودند. البته لسترنج در کتاب خود، در توصیف راه‌های حج در دوران خلافت عباسی نقشه‌ای ترسیم کرده است که نشان می‌دهد این راه از کردستان اردلان می‌گذشته و به طرف تبریز می‌رفته است (لسترنج، ۱۳۶۷: ۱۱). در دوره مغول با پدید آمدن شهر سلطانیه، در بین ابهر و زنجان، بر اهمیت اقتصادی منطقه شمال غرب ایران امروزی افزوده شد. حمدالله مستوفی از شهر سلطانیه به توصیف شاهراه‌ها پرداخت؛ به شرح زیر: «شاهراه جنوبی: راهی که به همدان و از آنجا به بغداد و مکه می‌رفت؛ شاهراه شرقی: به قزوین و ورامین و خراسان؛ شاهراه شمالی: از طریق زنجان به اردبیل و قفقاز؛ شاهراه غربی از زنجان به تبریز و آسیای صغیر و...» (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۶۳ تا ۱۷۰). مستوفی در توصیف شاهراه غربی از سلطانیه می‌گوید «از سلطانیه به قونیّه روم اقصی حد ایران سیصدویک فرسنگ، از سلطانیه تا زنجان پنج فرسنگ ازو تا رباط نیکبای که وزیر تاج‌الدین علی‌شاه می‌ساخت شش فرسنگ ازو تا سرچم هفت فرسنگ که در آنجا غیاث‌الدین محمد رشیدی و نیز برادرش جلال‌الدین هر کدام رباطی ساخته‌اند جمله باشد هجده فرسنگ. از این مرحله راهی به سمت چپ به مراغه می‌رود و... از سلطانیه تا تبریز چهل و شش فرسنگ...» (لسترنج، ۱۳۶۲: ۱۸۳).

شاهراه بزرگ خراسان و اهمیت آن برای منطقه

در زمان خلفای عباسی، بغداد مرکز راه‌ها بود و پنج شاهراه، این پایتخت سیاسی و اقتصادی را به شهرهای بصره، کوفه، انبار، تکریت و حلوان مربوط می‌ساخت (لسترنج، ۱۳۶۷: ۸۹). راه حلوان برای ما دارای اهمیت

به‌ویژه در خود کردستان اردلان، موجود نیست و در این خصوص، نمی‌توان با قاطعیت اظهار نظر کرد. امید است در آینده با کاوش‌های باستان‌شناسی، در این مناطق در این راستا گام‌هایی اساسی برداشته شود.

راه‌های بازرگانی اطراف کردستان در دوران اسلامی و اهمیت آن‌ها

بعد از اسلام، با افزایش اهمیت مناطق جبال و راه‌های ارتباطی آن، کردستان نیز تحت تأثیر قرار گرفت و به‌طور مستقیم و غیرمستقیم، به برخی راه‌های ارتباطی جبال متصل شد. یکی از مهم‌ترین این راه‌ها راه موصل به دمشق بود که از آنجا به سواحل دریای مدیترانه می‌رسید. اهمیت این راه از آن جهت بود که وحدت دینی و سیاسی موجود در نواحی مسیر، ایاب و ذهاب را در آن راه آسان‌تر می‌کرد (آشتیانی، ۱۳۷۹: ۵۷۰). از دیگر راه‌های مهم مخصوصاً در دوران مغول، راهی بود که بصره را به بغداد متصل می‌کرد و از آنجا از راه اربیل (هولیر) و کوه‌های کردستان، پس از عبور از مراغه به تبریز می‌آمد. راه ارمنستان‌صغیر نیز از طریق معابر کوهستانی کردستان یا از راه ارزنه‌الروم و سیواس یا از راه وان و دیاربکر به بندر لاژاز (Lajazzo) در خلیج اسکندرون می‌رسید که مرکز تجارت بزرگ تجار ایتالیایی و فرانسوی و اسپانیایی بود. دو مرکز ارتباطی مهم، در اطراف کردستان اردلان شاهراه بزرگ خراسان و راه‌های ارتباطی سلطانیه بودند که این منطقه نیز از ارتباط با آن‌ها بهره‌مند می‌شده است.

سلطانیه و اهمیت ارتباطی آن برای منطقه

پس از انقراض خلافت عباسیان، شهر سلطانیه رونق یافت و پایتخت ایلخانان شد؛ پس ترتیب جاده‌ها تغییر کرد؛ ولی در واقع این تغییر، در راه‌های اصلی مؤثر نبود. در اوایل فرمانروایی خلفای عباسی، از سمت راست و چپ شهرهای بزرگی که بر شاهراه خراسان واقع شده

غرب وارد می‌شد. عبور شاهراه بزرگ خراسان از منطقه جبال، در کل از اهمیت سیاسی اقتصادی منطقه و موقعیت راهبردی راه‌های مواصلاتی آن حکایت دارد؛ به‌ویژه اینکه وجود آثار تاریخی مهمی چون کتیبه بیستون و طاق بستان در این منطقه خود، گویای اهمیت خاص این راه‌هاست؛ زیرا رسم پادشاهان بر این بود که کتیبه‌ها را بر سر راه‌های بزرگ و دارای اهمیت قرار می‌دادند تا در دسترس افراد بیشتری باشد و این مسیر نیز از این منظر، به عنوان شاهراه مواصلاتی سرزمین ایران با بین‌النهرین، از اهمیت خاصی برخوردار بوده است و این مسئله، منطقه موضوع مطالعه را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد. از دیگر جنبه‌های اهمیت این راه، می‌توان به اهمیت مذهبی آن اشاره کرد. شواهد حاکی از آن است که پادشاهان در مکان‌یابی نصب کتیبه‌های مهم خود، با توجه به اهمیت کتیبه بیستون، به جنبه مذهبی آن مکان نیز توجه خاصی کرده‌اند. بارتولد به نقل از ابن‌رسته، در توصیف راه کرند می‌نویسد که در قریه آخرین که سکنه گرد داشت معبد آتش پرستان قرار گرفته بود و زوار ممالک مختلف، در این معبد جمع می‌آمدند (بارتولد، ۱۳۰۸: ۲۵۲). این امر می‌رساند که این منطقه از قداست خاصی نیز برخوردار بوده است و به همین مناسبت، این راه علاوه بر اهمیت سیاسی اقتصادی، دارای اهمیت مذهبی هم بوده است. همان‌طور که در دوران اسلامی نیز یکی از شاهراه‌های زیارتی به مکه بود و در مسیر شاهراه بزرگ خراسان قرار داشت که خط اتصال بغداد به ماوراءالنهر و شرق آسیا بود (لسترنج، ۱۳۶۷: ۱۰).

تأثیر راه‌ها بر شکل‌گیری بلوکات کردستان

شهرها نهادهای بسیار پیچیده‌ای هستند و ویژگی‌های گوناگونی دارند؛ پس ممکن است آن‌ها را به شیوه‌های مختلفی دسته‌بندی کرد؛ از قبیل شهرهای بازاری،

خاصی است. از دروازه خراسان، واقع در شرق بغداد شاهراه خراسان شروع می‌شد که از ایران عبور می‌کرد و از طریق ماوراءالنهر تا مرزهای چین امتداد می‌یافت (ابن‌رسته، ۱۳۶۵: ۱۶۳). این شاهراه ارتباطی بغداد با مشرق بود؛ بنابراین، عبور آن از مناطق کردنشین از بسیاری جهات، به نفع این مناطق بود. درباره شاهراه بزرگ خراسان شرح ابن‌رسته از همه مفصل‌تر است. وی می‌نویسد: «پس از حرکت از همدان و عبور از سلسله کوه الوند که عرب‌ها ارونند و قدما اورونت می‌گفتند وارد اسدآباد می‌شدند و یا از راه‌های دیگر به قریه خندان که اندکی جنوبی‌تر بود می‌رسیدند. بعد از دره‌های کوهستانی که ایمن از دزدان نبود گذشته به قلعه قصرالصوص که حالیه کنگاور است و از آنجا به قریه دکان و بعد به قرماسین که امروزه کرمانشاه نامیده می‌شود می‌رسیدند. در راه بین دکان و کرمانشاه از کنار کوه معروف به بیستون می‌گذشتند که مفصل‌ترین کتیبه‌های هخامنشی در آنجا نقش بسته است» (ابن‌رسته، ۱۳۶۵: ۱۶۳ تا ۱۶۷). لسترنج درباره شاهراه بزرگ خراسان می‌نویسد: «شاید این شاهراه بیش از سایر جاده‌ها از شرح و وصف جغرافیدانان برخوردار شده باشد. این جاده از دروازه خراسان در شرق بغداد شروع می‌شد و از صحرا گذشته از پل‌های مستحکمی که بر روی رودخانه‌ها ساخته بودند عبور می‌کرد تا به حلوان منتهی می‌گردید که از آنجا به کوه‌های ایران رسیده به ایالت جبال وارد می‌شد و پس از عبور از یک سربالایی تند به کرمانشاه می‌رسید. سپس ایالت جبال را با خطی مورب درنوردیده به سمت شمال شرقی می‌رفت و از همدان تا به ری می‌رسید...» (لسترنج، ۱۳۶۷: ۱۱). هدف از این تفصیلات، تبیین اهمیت این راه بود که ایالت کردستان بر سر آن قرار داشت و طبیعتاً از مزایای اقتصادی آن هم می‌توانست بهره‌مند شود و از این طریق، در مبادلات اقتصادی شرق به

سندج. بانه مشتمل بر یک قصبه و دو بیست پارچه دهات است. از غرب به ساوجبلاغ مکرری، از جنوب به خاک عثمانی، از شرق به مریوان و از شمال به سقز متصل است (وقایع‌نگار کردستانی، ۱۳۶۴: ۴۳ تا ۷۵).

۲. سقز: در شمال‌غربی سندج و در فاصله بیست و چهار فرسخی آن قرار دارد و دارای یک قصبه و سیصد و شصت پارچه آبادی است. محصول بسیاری از قبیل گندم، جو، نخود، عدس، ذرت و پنبه و توتون و... از این بلوک به دست می‌آید که به تهران و آذربایجان حمل می‌شود.

۳. اسفندآباد: در طرف شرقی شهر سندج واقع شده و مرکز آن قصلان است. دارای نود و چهار روستاست. امامزاده بزرگی، مشهور به باباگورگور در این بلوک قرار دارد.

۴. کَرَتو: در هیجده فرسخی شمال سندج واقع است. پانزده دهکده دارد و غیر از گندم و جو و دیگر غلات حاصلی ندارد. این بلوک در کل، به علت کم‌آبی جمعیت کمی دارد. دارای دشت‌های وسیع و هموار است. در این بلوک قلعه‌ای قرار دارد که درباره آن داستان‌های عجیب و غریبی ساخته شده است.

۵. تیلَه‌کُو: در هیجده فرسخی شمال‌غربی سندج واقع شده است و بیست و چهار پارچه دهات دارد.

۶. خورخوره: در هیجده فرسخی شمال‌غربی سندج واقع شده است و حدود پنجاه پارچه دهات دارد که البته در گذشته بیشتر بوده‌اند. از دهات مشهور این بلوک بست و مولاناآباد است که به علت وجود آرامگاه دو شیخ در آن‌ها از اهمیت زیارتی خاصی برخوردارند.

۷. مریوان: در غرب سندج و در مرز ایران و عثمانی قرار دارد. دریاچه زره بار یا زریوار در آن قرار دارد. در دوره ناصرالدین‌شاه قاجار هم در هزار قدمی این دریاچه قلعه وسیعی بنا شد و فرهادمیرزا معتمدالدوله و محمدعلیخان ظفرالملک نیز عماراتی در آنجا بنا کردند.

بندری، سیاسی و پایتخت‌ها، صنعتی و... ویژگی جغرافیایی و معمول یک شهر، گرگاهی بودن آن است؛ به‌طور کلی هر شهر اغلب، کانون تمرکز راه‌هایی است که امکان برقراری ارتباطات منطقه‌ای را فراهم می‌کنند. این برتری شهر بر روستا از نظر امکانات ارتباطی و حمل‌ونقلی حاصل تلاش انسانی است. مطالعه دقیق برخی از شهرها نشان می‌دهد که انتخاب محل آن‌ها به‌هیچ‌وجه اتفاقی نبوده و طی فرآیندی کاملاً منطقی صورت گرفته است. «انسان محلی را که توسط طبیعت مهیا شده انتخاب و سپس از آن بهره‌برداری می‌کند» در برخی زمان‌ها، در واقع در اکثر مواقع، اولویت اصلی با انتخاب مکانی بوده که امکانات دفاع طبیعی در آن فراهم بود و به وسیله باتلاق، کوه، آب یا گونه‌ای از عوارض طبیعی محافظت می‌شد (گوردون ایست، ۱۳۹۲: ۱۰۲ و ۱۰۳). درباره شهرهای منطقه مطالعاتی، یعنی اردلان، می‌توان گفت که با توجه به وضعیت طبیعی منطقه، وجود ناهمواری‌های بسیار و موانع طبیعی صعب‌العبور، انتخاب محل شهرها در بسیاری مواقع تحت تأثیر این الگو بوده است و این مسئله را به وضوح می‌توان مشاهده کرد؛ زیرا شهرها در جاهایی قرار گرفته‌اند که در مقایسه با سایر نقاط این منطقه، به لحاظ ارتباطی مشکلات کمتری دارند و مسئله راه‌های درونی کردستان و نحوه جهت‌گیری آن‌ها را می‌توان از قبال بررسی قابلیت‌های ارتباطی ممکن مسیریابی کرد. البته با توجه به سکوت جغرافیدانان مسلمان، درباره وضعیت ارتباطی این منطقه در دوران اسلامی، پرداختن دقیق به این مسئله بسیار دشوار بوده و مستلزم مطالعات دقیق باستان‌شناسی در این زمینه است. علی‌اصغر وقایع‌نگار کردستانی در کتاب حدیقه ناصری، بلوکات کردستان را این‌گونه برمی‌شمارد:

۱. بانه^۳: در طرف غربی شهر سندج به فاصله بیست و چهار فرسخ واقع شده است، در شمال‌غربی

وجود قرآن تاریخی منسوب به خلیفه سوم در آن، در داخل و خارج از شهرت بسزایی ایران برخوردار است. ۱۲. گره و ز: در ده فرسخی غرب سنندج واقع شده است و ساکنان آن طایفه کوماسی هستند. حدود بیست قریه دارد. از اینجا حاصل چندان چشمگیری به دست نمی‌آید و گندم و جو و ذرت تقریباً در حد کفاف اهالی آنجاست.

۱۳. زاوه رود: در چهار فرسخی جنوب سنندج واقع شده و دارای پنجاه و هشت قریه است. مسجد چندین دهات این بلوک بسیار قدیمی بوده است و به مسجد عبداللهی، منسوب به عبدالله بن عمر شهرت دارند. بیشتر محصولات این بلوکات محصولات باغی بوده و حبوبات آن فقط به قدر کفایت اهالی است.

۱۴. هوباتو (هوبه‌تو) و سارال و قراتوره: این سه محل در ده الی دوازده فرسخی شمال سنندج واقع شده‌اند و هشتاد و دو دهکده دارند.

۱۵. امیرآباد و پلنگان^۲ و بیله‌وار: در هشت فرسخی جنوب شرقی سنندج واقع شده‌اند و از محصولات آن‌ها حبوبات و انگور و گردوست. بیله‌وار در همسایگی کرمانشاه قرار دارد.

۱۶. حسن‌آباد: در یک فرسخی جنوب سنندج قرار دارد. قلعه حسن‌آباد را که شهرت خاصی دارد هلوخان اردلان، به تناوب دارالملک خود قرار می‌داد. سی و دو پارچه آبادی دارد. محصولات عمده آن غلات و انگور و گردوست. در شمال سنندج بلوک دیگری به نام حسین‌آباد قرار گرفته با سی و چهار پارچه دهات که در اصل جزو حکومت قراتوره و هوباتو و سارال است (وقایع‌نگار کردستانی، ۱۳۶۴: ۴۳ تا ۷۵). با تعمق در بلوکات هفده‌گانه کردستان (اردلان) متوجه می‌شویم که بیشتر آن‌ها، در بخش شرقی این منطقه واقع شده‌اند و جوانرود نیز، در ابتدای دشت‌های کرمانشاه قرار دارد. بنابراین در بخش غربی اردلان، تنها چند بلوک قرار

در این بلوک، برنج بسیاری به عمل می‌آید. این بلوک دارای دویست دهکده است. هر سال در فصل بهار قشون دولتی برای منع طایفه جاف به این نقطه می‌رود. ۸. اورامان‌تخت: در پانزده فرسخی جنوب غربی سنندج واقع شده است. منطقه کوهستانی و صعب‌العبوری است. از غرب به عثمانی، از شمال و مشرق به سنندج و دهات آن و از جنوب به اورامان لهن و دهات جوانرود در استان کرمانشاه متصل است. از طرف کردستان دو راه بسیار سخت و صعب‌العبور دارد که از آنجا هیچ‌قوایی نمی‌تواند عبور کند؛ به این ترتیب، بیشتر اوقات یاغی و طاغی و از دولت روی‌گردان بوده‌اند؛ البته به نظر نویسنده این مقال، همین صعب‌العبور بودن منطقه باعث شده است که مردم این منطقه به لحاظ اقتصادی تقریباً خودکفا باشند و بنا به موقعیت سخت محیطی، بیشتر مایحتاج خود را خودشان تولید کنند.

۹. جوانرود: در شانزده فرسخی جنوب سنندج واقع شده است. امان‌الله‌خان بزرگ، والی کردستان، قلعه‌ای در آنجا ساخته است. از غرب به شهر زور، از جنوب به زهاب و کرمانشاهان، از شرق به دهات سنندج و از شمال به اورامانات متصل و دارای بیش از صد روستاست. از روستاهای معتبر آن پاوه است؛ البته امروزه تبدیل به شهر شده است. محصولات عمده این بلوک گندم، جو، ذرت، نخود، عدس، هندوانه، توتون، انار و... است و گزائگین و عسل آن به خارج حمل می‌شود.

۱۰. بیلاق (لیلاخ): در هشت فرسخی شرق سنندج واقع و دارای هشتاد پارچه آبادی است. این بلوک سردسیر است دشت‌های هموار و وسیع دارد.

۱۱. کلات‌ارزان (کلاترزان): در یک فرسخی غرب سنندج واقع و دارای شصت و چهار پارچه آبادی است. روستای نگل در این بلوک قرار گرفته که به علت

بسیار اثرگذار بوده است. الگوی نسبتاً متأخری که رزم‌آرا از راه‌های شوسه کردستان ارائه کرده است و اساس راه‌های امروزی کردستان است بدین قرار است: جاده سنندج به همدان ۱۸۲ کیلومتر، سنندج به کرمانشاه ۱۵۰ کیلومتر، سنندج به مریوان ۱۲۵ کیلومتر، سنندج به سقز ۱۸۶ کیلومتر، سقز به بانه ۶۰ کیلومتر، کرمانشاه به نوسود ۱۷۲ کیلومتر. با نگاه به نقشه کردستان، متوجه می‌شویم که طبق این الگو یک شاهراه اصلی سنندج سقز کرمانشاه و سه راه فرعی سقز بانه، سنندج مریوان، و کرمانشاه نوسود مشخص است که با اختلافاتی، در بیشتر مواقع از الگوی قدیمی راه‌های کردستان تبعیت می‌کنند. در این الگو، سنندج گره مواصلاتی مهمی است که ارتباطات مهمی با اورامانات دارد (رزم‌آرا، ۱۳۲۰: ۶۶ و ۶۷).



از روی این نقشه که استان کردستان امروزی را نشان می‌دهد می‌توان بهتر قضاوت کرد. بیشتر بلوکات کردستان اردلان در مناطق کامیاران، سنندج، دیواندره، سقز و مناطقی دیگر، در شرق این استان قرار داشته‌اند. امروزه هم بزرگ‌ترین خط ارتباطی این استان از کامیاران شروع شده است و تا سقز ادامه دارد که تا حد بسیاری می‌توان گفت متأثر از همان سابقه ارتباطی این منطقه، با توجه به موقعیت ارتباطی بهتر آن است. راه‌های ارتباطی ممکن کردستان با همسایگان عبارت بودند از: از طریق بلوکات پالنگان (کامیاران امروزی) با کرمانشاه، از طریق قروه با همدان، از طریق هوباتو و گروس (بیجار) با سلطانیه و نیز

دارد و این خود، نشان از وجود موانع عمده طبیعی و ارتباطی در این بخش دارد که مردم در چنین وضعی، بنا به جبر محیطی، کمتر به مبادله روی می‌آورده‌اند؛ پس این مسئله بر راه‌های مواصلاتی اثر گذاشته و بالعکس نبود امکانات طبیعی و نبودن راه‌های مناسب در این منطقه، با این مسئله همخوانی داشته و این دو تأثیری متقابل بر یکدیگر گذاشته‌اند. در مقابل، در بخش شرقی کردستان با دنبال کردن سیر مکانی قصبات، می‌توان در ترسیم راه‌های آن به نتایجی ارزشمند دست یافت. سیری که لسترنج در کتاب خود، درباره عبور راه حج از کرمانشاه و مناطقی از کردستان، مانند دشت‌های گروس، البته نه با این عنوان، ترسیم می‌کند، گویای این واقعیت است؛ به نحوی که حتی راه‌های مواصلاتی امروزی نیز در این بخش، در بسیاری مواقع از این الگو تبعیت می‌کنند.

خطوط مواصلاتی جدید کردستان

منطقه کردستان به واسطه وضعیت طبیعی خود، یعنی کوهستانی بودن، دارای خطوط مواصلاتی و ارتباطی عمده و کافی نبوده است؛ زیرا برای عبور از یک منطقه به منطقه دیگر، می‌بایستی از کوهستان‌های صعب‌العبور و گردنه‌های تنگ درخور توجهی عبور کرد. همین امر راه‌های مواصلاتی کردستان را به‌ویژه در گذشته‌های دور و با وسایل ارتباطی ابتدایی، محدود می‌کرده و برقراری ارتباطات گسترده و منظم در داخل کردستان (اردلان) را به نوعی مانع می‌شده است؛ حداقل بر طبق منابع موجود. معابر موجود نیز اغلب، از گردنه‌های مهمی عبور می‌کردند که به همین علت تخریب و مسدود کردن این راه‌ها، به‌ویژه در دوره‌های ناامنی، کار چندان سختی نبوده و در ماه‌های زمستان اکثر این معابر به واسطه برف و یخ مسدود می‌شده است. پس برای مدتی، عبور و مرور از این معابر تعطیل می‌شده که این امر نیز به نوبه خود، بر تحدید مناسبات، به‌ویژه بیرونی،

با زنجان، از طریق سقز با مراغه و تبریز، از طریق مریوان با دولت عثمانی. با این تفصیل می‌توان شبکه‌ای از راه‌ها را ترسیم کرد که زیربنای مبادلات کردستان با همسایگان بوده‌اند؛ به‌ویژه از دوره صفویه به بعد که با قدرت‌گیری خاندان اردلان در کردستان و طبیعتاً سعی آن‌ها برای برقراری ارتباط با خارج از کردستان، به علل اقتصادی و نیز شرکت در معادلات سیاسی و نیز تلاش برای تقویت ارتباطات داخلی، حداقل برای داشتن کنترل بیشتر بر مناطق تحت سلطه، این راه‌ها در مسیر تکامل و تکوین خود قرار گرفتند.

نتیجه

با مطالعه محیط طبیعی می‌توان احتمالاتی را درباره اقتصاد گذشته یک منطقه مطرح کرد؛ از جمله اینکه موقعیت طبیعی، حمل و نقل ناحیه‌ای را در جهت خاصی، چه از راه دریا و چه از راه خشکی (ژ، ساده یا دشوار می‌کند. با دقیق شدن در منطقه کردستان و نواحی اطراف آن و توجه به راه‌های توصیف شده این مناطق در گذشته و حتی مکان‌یابی جاده‌های امروزی این منطقه، می‌توان این مسئله را به‌طور ملموسی مشاهده کرد. بنابراین تأثیر موانع طبیعی در جهت‌یابی راه‌های داخلی و خطوط مواصلاتی کردستان، با مناطق پیرامون خود را به درستی درک کرد. با بررسی شواهد متوجه می‌شویم که قرار گرفتن این منطقه در بطن تحولات تاریخی و سیاسی، از دوره سلجوقی و به‌ویژه در دوره صفویه، اثر خود را بر سیر تکوین راه‌های ارتباطی به جا گذاشته و از این به بعد، شاهد گسترش و پیدایی قصبه‌ها و بلوکات در این مناطق هستیم؛ تاجایی که در بسیاری مواقع مکان‌یابی راه‌های مواصلاتی امروز این منطقه نیز، تابعی از این سیر تکوینی است. نکته مهم دیگر اینکه مطالعه در باره پراکندگی جغرافیایی برخی شهرها و علت وجودی آن‌ها، نتیجه‌ای کلی و مهم را به‌دست می‌دهد و آن اینکه شهرها، به‌طور خاص درباره

کردستان اردلان، معمولاً در نقاط تلاقی مناطقی قرار دارند که از نظر جغرافیایی با هم متفاوت‌اند؛ یعنی تقابل کوه و دشت. پس می‌توان نتیجه گرفت که علت وجودی چنین شهرهایی، در این واقعیت جغرافیایی نهفته است که چون مردم به اندازه کافی سامان می‌یابند، به مکان‌هایی با موقعیت مناسب نیاز دارند که از طریق آن‌ها تبادل محصولات متفاوت و مکمل محیط‌های هم‌جوار امکان‌پذیر باشد. شهرهای منطقه موضوع مطالعه نیز، در بیشتر مواقع از این قاعده پیروی کرده و در نقطه تلاقی کوه و دشت واقع شده‌اند تا نیازهای مبادلاتی مردم کوه‌نشین را مرتفع کنند و هر کدام نسبت به پیرامون خود، دارای مرکزیت ارتباطی و مبادلاتی خاصی هستند.

پی‌نوشت‌ها

۱- هَلُو در زبان کردی به معنی عقاب است.
 ۲- در اینجا می‌توان به خاندان اردلان اشاره کرد. شخصی به نام بابا اردلان مدتی در میان طایفه گوران ساکن شد و در اواخر دوران سلاطین چنگیزی، بر ولایت شهرزور دست یافت و خاندان او برای چندین قرن، یعنی تا زمان ناصرالدین شاه قاجار، در این منطقه به امارت خود ادامه دادند. از امرای اردلان معاصر شاه‌تیماسب صفوی سرخاب بیگ بن مأمون بیگ بود که در ماجرای شورش القاص میرزا علیه شاه‌تیماسب، به شفاعت القاص میرزا نزد شاه پرداخت. شاه هم این امر را فوزی عظیم دانست که این امر نشان از قدرت این خاندان و توان تأثیرگذاری آن‌ها در معادلات سیاسی منطقه داشته است؛ اگرچه شاه بعداً القاص میرزا را پس از یک سال حبس در قلعه فهقه از بالای قلعه به زیر انداخت. در زمان محمدبیگ بن محمودبیگ قلعه ظلم، مرکز حکومتی این خاندان در حوالی مریوان امروزی و کرسی حکومتی شهر زور، به تصرف نیروهای عثمانی درآمد. در سال ۹۸۸ق، سنه (سنندج) و حسن‌آباد را عثمانی‌ها به پسر تیمورخان اردلان دادند. هَلُوخان اردلان، معاصر شاه‌عباسکبیر) هم در اطاعت سلاطین عثمانی بود و

- بدلیسی، میرشرف‌خان، (۱۳۶۴)، شرفنام؛ تاریخ مفصل کردستان، با مقدمه محمد عباسی، بی‌جا: علمی.

- بیات، عزیزالله، (۱۳۶۷)، کلیات جغرافیای طبیعی و تاریخی ایران، تهران: امیرکبیر.

- پولاک، یاکوب ادوارد، (۱۳۶۸)، سفرنامه؛ ایران و ایرانیان، کیکاووس جهان‌داری، تهران: خوارزمی.

- تابانی، حبیب‌الله، (۱۳۸۰)، وحدت قومی کرد و ماد، منشأ نژاد، تاریخ تمدن کردستان، تهران: گستره.

- ترکمان، اسکندربیگ، (۱۳۳۵)، تاریخ عالم‌آرای عباسی، به کوشش ایرج افشار، تهران: امیرکبیر.

- رزم‌آرا، علی، (۱۳۲۰)، جغرافیای نظامی ایران؛ کردستان، بی‌جا: بی‌نا.

- روژ بیانی، محمدجمیل، (۱۹۹۶)، تاریخ حسنویه و عیاری، بغداد: دارالحریه للطباعة.

- زکی بیگ، محمدامین، (۱۳۸۱)، زبده تاریخ کرد و کردستان، ج ۱ و ۲، یدالله روشن اردلان، تهران: توس.

- کلاویخو، (۱۳۶۶)، سفرنامه، مسعود رجب‌نیا، تهران: علمی و فرهنگی.

- کلیم، لستر، اوتیس استارکی و جوزف راسل، (۱۳۳۸)، جغرافیای اقتصادی، فتح‌الله حکیمی، تهران: امیرکبیر.

- کوک، جان مانوئل، (۱۳۹۰)، شاهنشاهی هخامنشی، ترجمه مرتضی ثاقب‌فر، تهران: ققنوس.

- کیمبریج، جمعی از نویسندگان، (۱۳۸۰)، تاریخ ایران، ج ۲ قسمت ۳، مترجم حسن انوشه، تهران: امیرکبیر.

- گلزاری، مسعود، (بی‌تا)، کرمانشاهان-کردستان، ج ۱، بی‌جا: انجمن آثار ملی.

- گوردون ایست، دبلیو، (۱۳۹۲)، تاریخ در بستر جغرافیا، حسین حاتمی‌نژاد، حمیدرضا پیغمبری، تهران: پژوهشکده تاریخ اسلام.

هم، جانب شاه‌عباس را داشت که این امر سیاستی آگاهانه از سوی وی، برای حفظ قلمرو و قدرت خود بود.

۳- آن ولایت منحصر به دو قلعه و دو ناحیه است: یکی را قلعه پیروز و ناحیه بانه و دیگری را قلعه شیوه می‌خوانند و در مابین ولایات اردلان و بابان و مکرری واقع شده است. از امرای مشهور ایشان میرزابیگ‌بن میرمحمد است که دختر بگه‌بیگ اردلان را به عقد نکاح خود درآورده و در امارت، استقلال تمام پیدا کرده بود. آن‌ها در زمان شاه‌تهماسب اول فرمان انتساب خود را از او می‌گرفتند (بدلیسی، ۱۳۶۴: ۴۱۳ تا ۴۱۵).

۴- در زمان شاه‌اسماعیل صفوی، شخصی به نام غیب‌الله‌بیگ در پالنگان امارت یافت که از ابتدا در اطاعت شاه‌اسماعیل و بعداً هم در اطاعت شاه‌تهماسب بوده و چندین قلعه حکومتی برای خود بنا کرده بود (بدلیسی، ۱۳۶۴: ۴۰۹). این امر نشان از جمعیت بسیار منطقه و وجود موانع ارتباطی، در آن بود که قلاع متعددی را برای اداره آن ایجاد می‌کرد. از این طایفه چهار نفر به امارت رسیدند؛ اما این منطقه در زمان شاه‌عباس کبیر جزو قلمرو هلوخان اردلان درآمد.

کتابنامه

الف) کتاب‌ها

- ابن حوقل، (۱۳۶۶)، سفرنامه؛ ایران در دوره الارض، جعفر شعار، تهران: امیرکبیر.

- ابن رسته، (۱۳۶۵)، اعلاق‌النفیسه، ترجمه حسین قره‌چانلو، تهران: امیرکبیر.

- اقبال آشتیانی، عباس، (۱۳۷۹)، تاریخ مغول از حمله چنگیز تا تشکیل دولت تیموری، تهران: امیرکبیر.

- بابانی، عبدالقادر بن رستم، (۱۳۷۷)، سیرالاکراد در تاریخ و جغرافیای کردستان، به اهتمام محمدرئوف توکلی، بی‌جا: گلبنگ.

- بارتولد، و، (۱۳۰۸)، تذکره جغرافیای تاریخی ایران، حمزه سردادور، تهران: اتحادیه تهران.

- لسترنج، گئی، (۱۳۶۷)، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، محمود عرفان، تهران: علمی و فرهنگی.
- محسنی، ناصر، (۱۳۲۷)، جغرافیای طبیعی، تاریخی، اقتصادی و سیاسی کردستان، ج ۱، بروجرد: بی‌نا.
- مستوفی قزوینی، حمدالله، (۱۳۶۲)، نزهة القلوب، تهران: دنیای کتاب.
- مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد، (۱۳۶۱)، احسن التقاسیم و معرفه الأقالیم، تهران: مؤلفان و مترجمان ایران.
- نیکیتین، واسیلی، (۱۳۶۳)، کرد و کردستان، محمد قاضی، تهران: نیلوفر.
- وقایع‌نگار کردستانی، علی اصغر، (۱۳۶۴)، حدیقه ناصره در تاریخ و جغرافیای کردستان، محمدرئوف توکلی، تهران: ارژنگ.
- یعقوبی، ابن واضح، (۱۳۸۷)، البلدان، محمد ابراهیم آیتی، تهران: علمی و فرهنگی.