

مطالعه تطبیقی راه‌های تجاری و نقش قلاع نظامی بر پیشرفت تجارت منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای شمال غرب ایران در دوره‌ی اسلامی (با مطالعه موردی شهرستان کوثر در استان اردبیل)

حمید خانعلی *

Hamid.khanali@modares.ac.ir

دانشجوی دکتری باستان‌شناسی دانشگاه تربیت مدرس

رضا رضالو

دانشیار گروه باستان‌شناسی دانشگاه محقق اردبیلی

اسماعیل همتی ازندریانی

دانشجوی دکتری باستان‌شناسی دانشگاه بوعلی‌سینا

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۰۲/۰۶، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۳/۰۵/۱۱

(از ص ۱۹۳ تا ۲۱۰)

چکیده

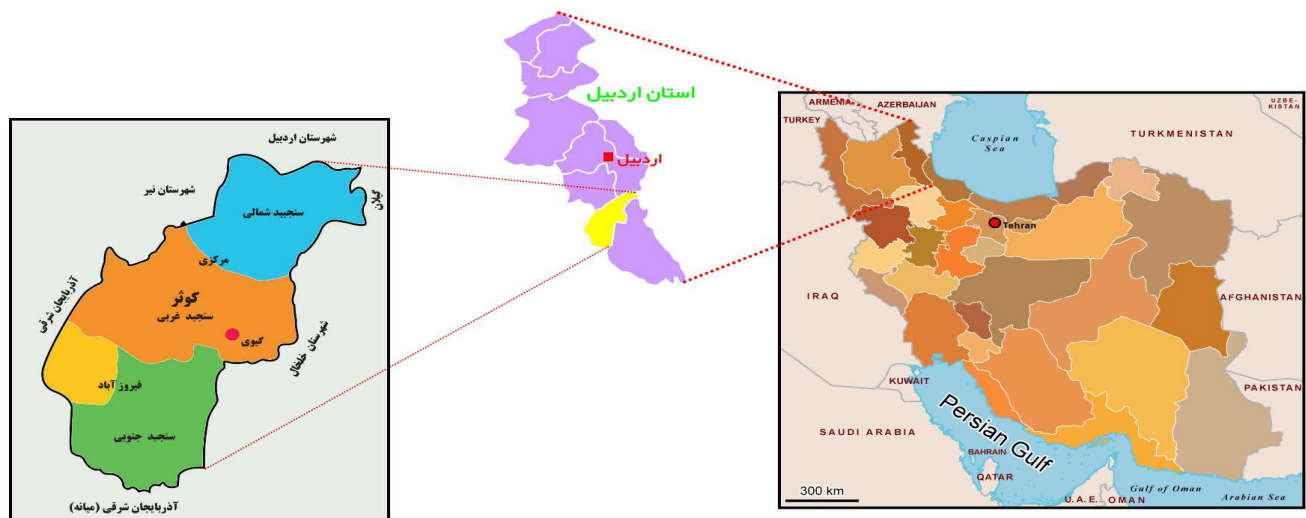
از جمله نقاط کلیدی در مطالعات باستان‌شناسی دوره اسلامی استان اردبیل، مناطق جنوبی آن شامل شهرستان‌های خلخال و کوثر است که به جهت موقعیت سوق الجیشی مناسب عامل ارتباط مناطق مرکزی ایران با دشت اردبیل، دشت مغان و منطقه‌ی قفقاز بوده است. در این راستا سؤالات متعددی مطرح است که مهم‌ترین آن‌ها شامل، (۱) چه مدارک باستان‌شناختی در زمینه‌ی اهمیت منطقه‌ی شهرستان کوثر و موقعیت مناسب ارتباطی این منطقه وجود دارد؟ (۲) تأثیر موقعیت سوق الجیشی در تشکیل راه‌های تجاری و امکانات بین‌راهی شهرستان کوثر چیست؟ روش تحقیق در این پژوهش از نوع توصیفی - تحلیلی بوده و با استفاده از پژوهش‌های میدانی (بررسی، شناسایی و مستندنگاری یافته‌های باستان‌شناسی) و مطالعات کتابخانه‌ای (به‌ویژه متون مورخان و جغرافیایان‌نویسان دوره‌ی اسلامی) بوده است. مهم‌ترین راه‌های شناسایی شده در این شهرستان، جاده‌ی فرامرزی قفقاز و دو مسیر مواصلاتی گیلان و آذربایجان می‌باشد. مطالعه‌ی متون و یافته‌های باستان‌شناسی نشان می‌دهد «قباقلق قلعہ فیروزآباد» مهم‌ترین قلعه‌ی نظامی منطقه است؛ این قلعه از یک سو با برقراری امنیت زمینه‌های لازم برای ایجاد امکانات بین‌راهی متعدد در این شهرستان را فراهم و از این طریق باعث تسهیل و افزایش ارتباطات تجاری فرامنطقه‌ای این حوزه‌ی فرهنگی شده است. مکان‌گزینی قلعه‌های استحکاماتی در مناطق با موقعیت استراتژیک، از یک طرف با اهداف حفظ مالکیت خرد (درون منطقه‌ای) و از طرف دیگر با ایجاد امنیت راه‌های تجاری باعث حفظ منافع ملی و مالکیت کلان (برون منطقه‌ای) شده است. مهم‌ترین دستاوردهای پژوهش حاضر، شناسایی یک مسیر تجاری (جاده‌ی قفقاز) و دو مسیر مواصلاتی (بین آذربایجان و گیلان) و امکانات بین‌راهی مرتبط با آن‌ها، پل قیز کورپوسی، استراحتگاه قوش قایاسی، کاروانسرای آرپاچایی، کاروانسرای شاه‌عباسی و چندین راه‌نشان در منطقه است. نتایج پژوهش حاضر، نشان می‌دهند که الگوی پراکنش آثار دوره‌ی اسلامی منطقه‌ی مورد بحث، تحت تأثیر جغرافیای محیطی همچون معابر و رودخانه‌ها، راه‌ها و حفظ حاکمیت سرزمینی خرد و کلان قرار دارد.

کلیدواژه‌گان: استان اردبیل، شهرستان کوثر، راه‌های تجاری، قلاع نظامی.

مقدمه

از دوران باستان تاکنون، تجارت و رونق اقتصادی یکی از مؤلفه‌های دوام و پایداری حکومت‌ها و دولت‌ها به‌شمار می‌رفته است. حمل و نقل کالا، خدمات و مسافران نیاز به زیرساخت‌های مهمی همچون: مراکز اقامتی در طول مسیر، جاده‌های دسترسی مناسب، و از همه مهم‌تر امنیت می‌باشد؛ از این‌رو، ساخت قلعه‌ها، پل‌ها، کاروانسراها و راه‌نشان‌ها، همواره از سوی حاکمان، مهم و جدی تلقی شده است. امروزه بحث درباره‌ی ژئوپولیتیک تاریخی، نقش جغرافیا و عوامل طبیعی بر متغیرهای تاریخی، قدرت‌ها، کنترل و مالکیت سرزمین‌ها در مقیاسی وسیع‌تر بررسی روابط قدرت و کشمکش‌های حاکمیت سرزمینی در طول تاریخ، محل چالش میان اندیشمندان علوم میان رشته‌ای نظیر باستان‌شناسی، جغرافیا و علوم اجتماعی است (بای، ۱۳۸۸: ۸).

شهرستان «کوثر»، در جنوب شهرستان اردبیل، از سمت غرب با شهرستان میانه‌ی استان آذربایجان شرقی؛ از سمت شرق با استان گیلان (شهرستان تالش)؛ و از سمت جنوب با آق‌کند زنجان، در یک منطقه با شرایط کوهستانی واقع گردیده است (نقشه ۱). موقعیت سوق‌الجیشی موجبات تعدد عبور مسیرهای تجاری و مواصلاتی و به‌تبع آن، تعدد امکانات بین‌راهی را در منطقه فراهم آورده است (نقشه ۲).



▲ نقشه ۱. موقعیت جغرافیایی شهرستان کوثر (نگارندگان ۱۳۹۲).

وجود عوارض مهم جغرافیایی مانند: کوهستان‌های منطقه، رودخانه‌ی قزل‌اوزن و سایر ویژگی‌های جغرافیایی، موجب ایجاد کشمکش‌های درون منطقه‌ای و برون منطقه‌ای در راستای کسب فضای سرزمینی، به‌عنوان رمز بقایای سیاسی گردیده و از این رهیافت، تأثیری شگرف بر شکل‌گیری سیمای نظامی منطقه برجای نهاده است. تأمین امنیت مسیر و منطقه، بنابر اذعان متون با مرکزیت «قبااق قلعه‌ی فیروزآباد» بوده است. هدف از ایجاد چنین مکان‌هایی، فرونشاندن آشوب‌های محلی و تسلط بر سرکشی‌های امرای محلی ساکن در کوهستان‌ها (مهبجوری، ۱۳۸۱: ۸۷)، در مقیاس خرد و حفظ حاکمیت ملی و تأمین امنیت راه‌های تجاری فرامنطقه‌ای و بین‌المللی در مقیاس کلان، بوده است. بعد از دوره‌ی ایلخانی و انهدام این قلعه با هجوم مغولان، مراکز قدرت به محدوده شهرستان خلخال کنونی منتقل می‌شود

(مستوفی، ۱۳۷۸: ۸۱) و مناسبات جدیدی در منطقه حاکم می‌شود که بررسی آن خارج از حوصله این مقاله است. با همه این اوصاف، بعد از این تاریخ نیز منطقه‌ی کوثر به دلیل شرایط سوق‌الجیشی همچنان اهمیت خود را حفظ می‌کند، اما هیچ‌وقت اعتبار گذشته را باز نمی‌یابد.

منابع کتب جغرافیای تاریخی، بر اهمیت این مسیرها تا دوره‌ی قاجار اذعان داشته و بررسی باستان‌شناسی منطقه منتج به شناسایی یک پل از دوره‌ی سلجوقی-ایلخانی؛ دو کاروانسرا، یکی، احتمالاً متعلق به دوره سلجوقی و دیگری، صفوی؛ یک استراحتگاه، احتمالاً سلجوقی-ایلخانی؛ یک مسیر، تقریباً یک کیلومتری مسطح شده؛ و دو بنای مقبره، به‌عنوان راه‌نشان، در محدوده‌ی این شهرستان گردید.

پرسش تحقیق

در متون جغرافیای تاریخی دوره‌ی اسلامی در ارتباط با قلعه‌ی فیروزآباد، شرایط سوق‌الجیشی شهرستان کوثر و موقعیت مناسب ارتباطی این منطقه اشارات گوناگونی وجود دارد. با توجه به اهمیت موضوع، هیچ‌گاه این منطقه، از منظر باستان‌شناسی توسط پژوهشگران و باستان‌شناسان مورد بحث و بررسی قرار نگرفته است؛ به‌همین دلیل نگارندگان در این تحقیق، سعی بر آن دارند تا به سؤالات ذیل پاسخ دهند.

- چه مدارک باستان‌شناختی در زمینه‌ی اهمیت منطقه شهرستان کوثر و موقعیت مناسب ارتباطی این منطقه وجود دارد؟

- تأثیر موقعیت سوق‌الجیشی در تشکیل راه‌های تجاری و امکانات بین‌راهی شهرستان کوثر چیست؟

- قلعه‌ی فیروزآباد مورد اشاره در متون تاریخی در کجا قرار گرفته و مکان‌گزینی آن با در نظر گرفتن چه عواملی بوده است؟

- نقش قاباق قلعه‌ی فیروزآباد در تسهیل ارتباطات تجاری منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای چیست؟

روش تحقیق

روش تحقیق در این پژوهش، با رویکرد توصیفی-تحلیلی بوده و داده‌ها براساس پژوهش‌های میدانی (بررسی، شناسایی و مستندنگاری یافته‌های باستان‌شناسی) جمع‌آوری گردیده و از مطالعات کتابخانه‌ای به‌ویژه استفاده از متون مورخان، جغرافیانویسان دوره‌ی اسلامی جهت تکمیل مطالعات استفاده گردیده است.

اهمیت و ضرورت تحقیق

با توجه به اشارات متعدد متون جغرافیای تاریخی در ارتباط با قلعه‌ی فیروزآباد و جاده‌ی قفقاز، جایابی قلعه، مسیریابی راه، شناسایی امکانات بین‌راهی موجود و نقش عوامل مذکور در الگوی پراکنش آثار دوره‌ی اسلامی منطقه ضروری بوده و همچنین پرداختن به نقش امنیت در توسعه راه‌های تجاری به صورت عمومی، تأثیر موقعیت سوق‌الجیشی در تشکیل راه‌های تجاری و امکانات بین‌راهی شهرستان کوثر و نقش قاباق قلعه‌ی فیروزآباد در تسهیل ارتباطات تجاری منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای از اهم موضوعاتی است که تاکنون مورد توجه قرار نگرفته است. پژوهش حاضر، تلاش دارد تا خلأهای مطالعاتی مذکور را مورد بررسی قرار دهند.

پیشینه‌ی پژوهش

جنوب استان اردبیل که شامل، شهرستان‌های کوثر و خلخال می‌باشد؛ به مانند دیگر نقاط استان از نظر مطالعات باستان‌شناسی کاستی‌های فراوان دارد. با توجه به این‌که مناطق یاد شده محل اتصال نواحی مهمی همچون: جنوب غرب دریای خزر (گیلان و تالش)، شمال غرب مرکز فلات ایران (منطقه‌ی زنجان) و میانه، با مراکزی همچون: اردبیل و در مرحله‌ی بعد دشت مغان و قفقاز است؛ لزوم رفع کاستی‌ها و نقایص تحقیقاتی باستان‌شناختی بیش از پیش، ضروری می‌نماید. با وجود اهمیت سوق‌الجیشی شهرستان کوثر و اشارات متعدد متون تاریخی به نقش مواصلاتی این شهرستان در دوران اسلامی، تاکنون هیچ پژوهشی در خصوص راه‌های تجاری منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، نه در سطح شهرستان و نه در سطح استان، انجام نگرفته است.

وضعیت سوق‌الجیشی منطقه‌ی مورد مطالعه در دوره‌ی اسلامی

همان‌طور که پیشتر توضیح داده شد، موقعیت استراتژیک شهرستان کوثر، مهم‌ترین عاملی است که باعث شده این منطقه از گذشته‌های دور، مهم‌ترین معبر ارتباطی گیلان و آذربایجان از یک‌طرف، و مناطق مرکزی ایران با قفقاز از طرف دیگر، مورد توجه باشد؛ همین عامل است که منجر به احداث قلعه‌ی مهم فیروزآباد در راستای تأمین امنیت راه و منطقه شده است. این قلعه با برقراری امنیت موجبات ایجاد امکانات بین‌راهی متعددی در این شهرستان را فراهم آورده و از این طریق باعث تسهیل ارتباطات تجاری فرامنطقه‌ای و افزایش اعتبار خود شده و از این رهیافت، ارتباطی دو سویه بین امنیت، اهمیت و ارتباطات تجاری در منطقه به وجود آمده است.

مکان‌گزینی قلعه‌های استحکاماتی در مناطق با موقعیت استراتژیک، از یک‌طرف، با اهداف حفظ مالکیت خُرد (درون منطقه‌ای)؛ و از طرف دیگر، با حفظ امنیت راه‌های تجاری در راستای حفظ منافع ملی و کلان (برون منطقه‌ای)، در ارتباط بوده است. در جای‌جای متون جغرافیای تاریخی، به اهمیت راه‌تجاری قفقاز (جدول ۲) و قلعه‌ی فیروزآباد اشاره شده است.

«رشیدالدین فضل‌الله»، در جامع‌التواریخ، این قلعه را متعلق به دوره‌ی سلجوقی دانسته (۱۳۶۲، ج ۲: ۳۷۴) و «یاقوت حموی»، به سال ۶۲۶ هـ.ق. در معجم‌البلدان، در توصیف منطقه‌ی خلخال^۱ به دژهای استوار این منطقه اشاره می‌کند (۱۳۸۳، ج ۲: ۳۰۵). «صفی‌الدین بغدادی»، در مراصد‌الاطلاع علی‌اسماء‌الامکنه‌ی و البقاع، به سال ۷۳۹ هـ.ق. خلخال را این‌گونه توصیف می‌کند: «خلخال، شهری است در آذربایجان، در میان کوه‌ها و اکثر روستاها و مزارع آن در کوه‌های بلند است؛ فاصله‌اش تا قزوین هفت روز و تا اردبیل دو روز است. قلعه‌های محکمی در این ولایت است که مردمان آن، هنگام حمله‌ی مغول به آن جا عزیمت نمودند؛ فیروزآباد، قلعه‌ای است در خلخال و در اطراف آن خانقاه صوفیه زیاد است» (۱۴۱۲ هـ.ق: ۱۰۵۰). «حمدالله مستوفی»، در سال ۷۴۰ هـ.ق. در نزهه‌ی القلوب، می‌نویسد: «در سابق شهر فیروزآباد نام که بر سر گریوه بردلیز بود، حاکم‌نشین آن دیار (خلخال) بوده است و حکامش را آقاجریان می‌گفتند و بعد از خرابی فیروزآباد، خلخال حاکم‌نشین شد

و اکنون آن نیز خراب است» (۱۳۷۸: ۸۱)؛ دو متن اخیر که در دوره مغول نگاشته شده‌اند، به خرابی این قلعه در این دوره اشاره دارند.

قباقل قلعه‌ی فیروزآباد، در مختصات ۳۷ درجه و ۳۴ دقیقه و ۸۵۷ ثانیه‌ی شمالی و ۴۸ درجه و ۰۹ دقیقه و ۳۱۳ ثانیه‌ی شرقی و در قسمت جنوب‌غربی روستای فیروزآباد قرار گرفته است. بالاترین ارتفاع آن از زمین‌های اطراف ۱۲۶۰ متر بوده و ارتفاع قلعه از سطح رودخانه و زمین‌های اطراف ۶۰ متر می‌باشد (تصویر ۱).

مهم‌ترین شاخصه‌های مطابقت قلعه‌ی فیروزآباد ذکر شده در متون تاریخی، با قباقل قلعه‌ی فیروزآباد، شامل موارد زیر می‌باشد: تداوم نام قلعه‌ی فیروزآباد مذکور در متون تاریخی و نامی که امروزه به خرابه‌ی باقی‌مانده از این قلعه اطلاق می‌گردد؛ وجود روستایی به‌همین نام در فاصله‌ی یک کیلومتری قلعه؛ اشاره‌ی حمدالله مستوفی، به تخریب قلعه در دوره‌ی ایلخانی و تأیید این موضوع با داده‌های باستان‌شناسی محوطه (عدم مشاهده‌ی سفال‌های دوره‌ی ایلخانی در این محوطه)؛ مکان‌گزینی و موقعیت استراتژیک قباقل قلعه که خود نشانی از اهمیت فوق‌العاده آن در دوره‌ی اسلامی است.

«قباقل»، در زبان ترکی به معنی «جلو» و «پیشین» است. قلعه‌ی مذکور، از موقعیت سوق‌الجیشی مناسب برخوردار بوده و از سه جهت ورود به قلعه با موانع طبیعی چون، صخره و رودخانه کیوی‌چای مسدود است؛ این شرایط، جنبه‌ی دفاعی قلعه را تقویت می‌نماید. مصالح به‌کار رفته در ساخت بنا، شامل قلوه‌سنگ با ملات گچ و آهک می‌باشد. بنای قلعه، متشکل از سه تراس در جهت شرقی‌غربی می‌باشد که غربی‌ترین تراس از بیشترین ارتفاع برخوردار است. بقایای یک برجک و دیوار استحکاماتی در بر جنوبی این تراس و در لبه‌ی پرتگاه قابل مشاهده می‌باشد که به‌نظر می‌رسد محل اصلی و حاکم‌نشین ارگ بوده است. در این قسمت، یک سنگ تراش‌خورده مشاهده می‌شود (خانعلی، ۱۳۹۲: ۹۵).

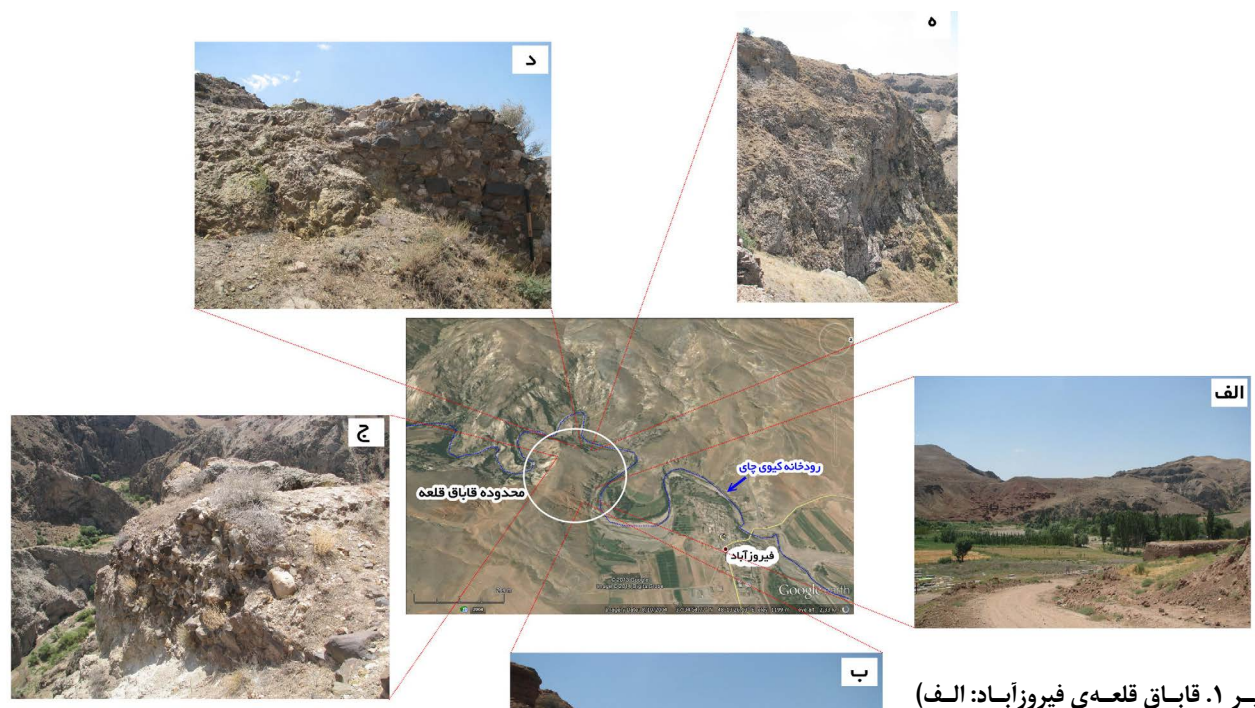
سفال‌های به‌دست آمده از این محوطه براساس مطالعات گونه‌شناختی، شامل چهار گروه: سفال‌هایی با تزیین نقاشی زیرلعب قرون اولیه اسلامی، سفال‌های محلی بدون لعاب قرون میانی اسلامی، سفال‌هایی با نقش‌کنده زیرلعب نوع «اسکرافیاتو» و «آق‌کند» متعلق به دوره‌ی سلجوقی هستند (طرح و جدول ۱) که خود موضوع پژوهشی جداگانه است که قبلاً به انجام رسیده و نتایج فوق‌الذکر حاصل گردیده است (همان).

راه‌های تجاری شهرستان کوثر و یافته‌های باستان‌شناسی آن

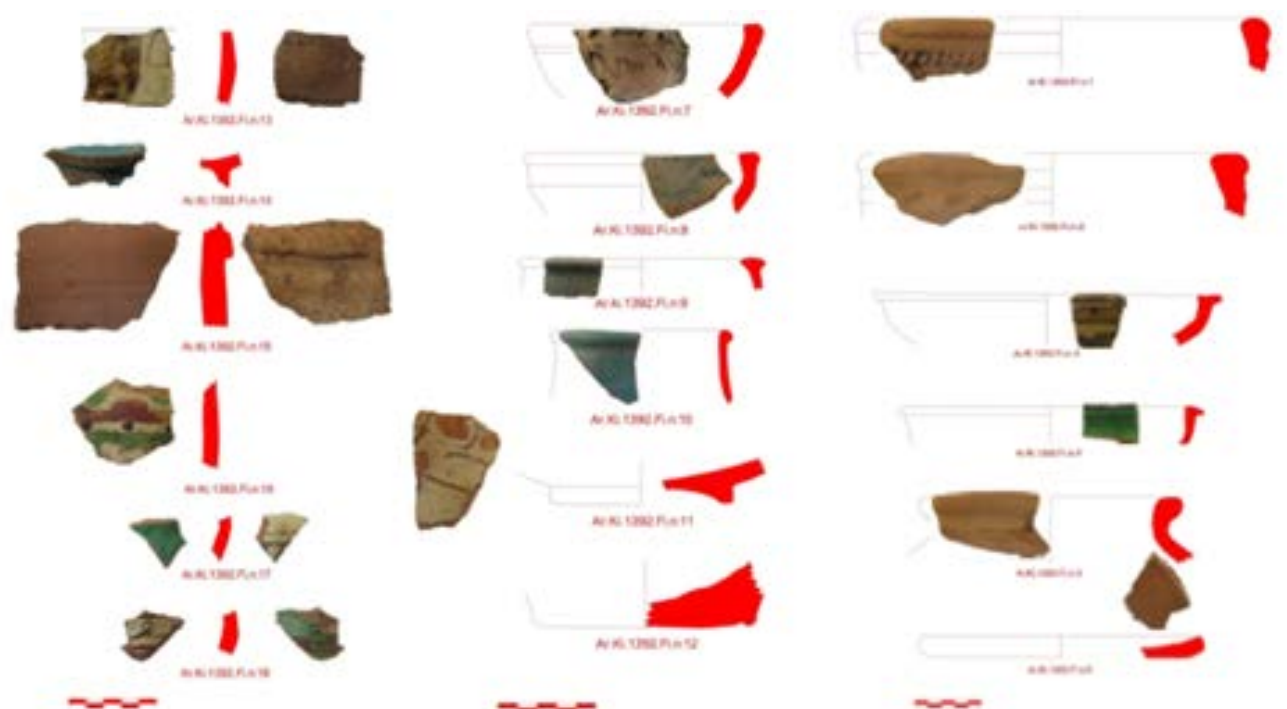
مطالعات تطبیقی منابع جغرافیای تاریخی و بررسی باستان‌شناسی منطقه، در نهایت منتج به شناسایی یک راه‌تجاری فرامرزی و دو راه مواصلاتی گیلان و آذربایجان که از نقاط مختلف شهرستان عبور می‌کند، شد که در این‌مجال مورد معرفی قرار خواهند گرفت.

۱- جاده‌ی قفقاز

این جاده، یکی از انشعابات جاده‌ی ابریشم بوده که بعد از عبور از پل «قیزکوری‌سی» میان‌ه و «قیزکوری فیروزآباد»، وارد شهرستان کوثر شده و بعد از عبور از «کوراییم»



▲ تصویر ۱. قاباق قلعه‌ی فیروزآباد: الف) دید از شمال، ب) ورودی قاباق قلعه؛ ج) بقایایی برجک در بر جنوبی قلعه، تراس یک؛ د) دیوار استحکاماتی در بر جنوبی قلعه، تراس یک؛ ه) موانع طبیعی قاباق قلعه‌ی فیروزآباد، دید از شمال شرق (نگارندگان ۱۳۹۲).



▲ طرح ۱. سفال‌های به‌دست آمده از قاباق قلعه‌ی فیروزآباد (نگارندگان ۱۳۹۲).

شماره سفال	محوطه	فرم	میزان پخت	نوع ساخت	شاموت	رنگ سطح درون	رنگ خمیره	رنگ سطح بیرون	پوشش درون	پوشش بیرون	کیفیت ساخت	تزیینات
Ar.Ki.n:۱	قباق قلعه فیروز آباد	لبه	کافی	چرخ ساز	ماسه متوسط	قهوه‌ای	قهوه‌ای	قهوه‌ای	گلی رقیق قهوه‌ای	گلی رقیق قهوه‌ای	متوسط	نقش کنده
Ar.Ki.n:۲	قباق قلعه فیروز آباد	لبه	کافی	چرخ ساز	ماسه متوسط	قهوه‌ای	قهوه‌ای	قهوه‌ای	گلی رقیق قهوه‌ای	گلی رقیق قهوه‌ای	متوسط	نقش کنده
Ar.Ki.n:۳	قباق قلعه فیروز آباد	لبه	کافی	چرخ ساز	ماسه ریز	قهوه‌ای	قهوه‌ای	قهوه‌ای	گلی رقیق نخودی	-	خوب	نقش کنده زیر لعاب
Ar.Ki.n:۴	قباق قلعه فیروز آباد	لبه	کافی	چرخ ساز	ماسه ریز	قرمز	قرمز	قرمز	-	-	خوب	نقش کنده زیر لعاب (نوع اسکرافیاتو)
Ar.Ki.n:۵	قباق قلعه فیروز آباد	لبه	کافی	چرخ ساز	ماسه متوسط	قهوه‌ای	قهوه‌ای	قهوه‌ای	گلی رقیق قهوه‌ای	گلی رقیق قهوه‌ای	متوسط	-
Ar.Ki.n:۶	قباق قلعه فیروز آباد	درپوش	کافی	چرخ ساز	ماسه متوسط	قهوه‌ای	قهوه‌ای	قهوه‌ای	گلی رقیق قهوه‌ای	گلی رقیق قهوه‌ای	متوسط	-
Ar.Ki.n:۷	قباق قلعه فیروز آباد	لبه	کافی	چرخ ساز	ماسه متوسط	قهوه‌ای	قهوه‌ای	قهوه‌ای	گلی غلیظ نخودی	گلی غلیظ نخودی	متوسط	نقش کنده
Ar.Ki.n:۸	قباق قلعه فیروز آباد	لبه	کافی	چرخ ساز	ماسه ریز	قرمز	قرمز	قرمز	-	گلی غلیظ قهوه‌ای	خوب	لعاب شیشه سبز
Ar.Ki.n:۹	قباق قلعه فیروز آباد	لبه	کافی	چرخ ساز	ماسه ریز	قهوه‌ای	قهوه‌ای	قهوه‌ای	-	-	خوب	لعاب شیشه آبی
Ar.Ki.n:۱۰	قباق قلعه فیروز آباد	لبه	کافی	چرخ ساز	ماسه متوسط	قهوه‌ای	قهوه‌ای	قهوه‌ای	-	-	ظریف	لعاب شیشه آبی
Ar.Ki.n:۱۱	قباق قلعه فیروز آباد	کف	کافی	چرخ ساز	ماسه متوسط	قرمز	قرمز	قرمز	گلی غلیظ قهوه‌ای	-	خوب	نقاشی زیر لعاب (نقوش قهوه‌ای روی زمینه کرم)
Ar.Ki.n:۱۲	قباق قلعه فیروز آباد	کف	کافی	چرخ ساز	ماسه متوسط	قهوه‌ای	قهوه‌ای	قهوه‌ای	گلی غلیظ نخودی	گلی غلیظ نخودی	متوسط	-
Ar.Ki.n:۱۳	قباق قلعه فیروز آباد	بدنه	کافی	چرخ ساز	ماسه ریز	قرمز	قرمز	قرمز	-	-	خوب	نقش کنده زیر لعاب (نوع آفکند)
Ar.Ki.n:۱۴	قباق قلعه فیروز آباد	بدنه	کافی	چرخ ساز	ماسه متوسط	قهوه‌ای	قهوه‌ای	قهوه‌ای	لعاب شیشه آبی	لعاب شیشه آبی	ظریف	لعاب شیشه آبی در سطح بیرون و درون
Ar.Ki.n:۱۵	قباق قلعه فیروز آباد	بدنه	کافی	چرخ ساز	ماسه متوسط	قهوه‌ای	قهوه‌ای	قهوه‌ای	گلی رقیق قهوه‌ای	گلی رقیق قهوه‌ای	متوسط	نقش افزوده
Ar.Ki.n:۱۶	قباق قلعه فیروز آباد	بدنه	کافی	چرخ ساز	ماسه ریز	قهوه‌ای	قهوه‌ای	قهوه‌ای	-	-	خوب	نقش کنده زیر لعاب (نوع آفکند)
Ar.Ki.n:۱۷	قباق قلعه فیروز آباد	بدنه	کافی	دست ساز	ماسه ریز	قرمز	قرمز	قرمز	لعاب شیشه سبز	-	خوب	نقش کنده زیر لعاب (نوع آفکند)
Ar.Ki.n:۱۸	قباق قلعه فیروز آباد	بدنه	کافی	چرخ ساز	ماسه ریز	قهوه‌ای	قهوه‌ای	قهوه‌ای	گلی رقیق نخودی	گلی غلیظ نخودی	خوب	نقش کنده زیر لعاب (نوع آق کند نوع دوم- لعاب پاشیده)

▲ جدول ۱. مشخصات فنی سفال‌های به‌دست آمده از قباق قلعه فیروز آباد (نگارندگان ۱۳۹۲).

به اردبیل رسیده و بعد از طی شهرهای موجود در دشت مغان وارد قفقاز می‌شود (نقشه ۶).

توصیف‌های متعددی در متون از این راه، شهرها و اقامتگاه‌های موجود در آن مسیر، مشاهده می‌شود (جدول ۲). قدیمی‌ترین تاریخی که در منابع دوره‌ی اسلامی از این مسیر نام برده شده است، مربوط به توصیف «احمد بن ابی یعقوب الیعقوبی»، در کتاب *البلدان* است (۱۳۸۳: ۴۷) که یاقوت حموی، تاریخ وفاتش را سال ۲۸۴ هـ.ق. دانسته است.

مهم‌ترین توصیف مسیر جاده‌ی قفقاز که بیشترین اطلاعات را در رابطه با ناحیه‌ی مورد بررسی، پل قیز کورپوسی و اقامتگاه یا استراحتگاه «قوش قایاسی» در اختیار می‌گذارد، مربوط به توصیف ابن حوقل، در *صوره الارض* به سال ۳۳۱ هـ.ق. (۱۳۶۶: ۹۷) و «أبو عبد الله محمد بن أحمد مقدسی»، در سال ۳۷۵ هـ.ق. در کتاب *احسن التقاسیم فی معرفه‌ی الاقالیم* است که در معرفی بخش آذربایجان و در قسمت فاصله‌ها از مسیر اردبیل به زنجان سخن گفته و از پل قیز کورپوسی با نام پل «سپیدرود» یاد می‌کنند؛ البته با توجه به این که قزل اوزن، در ادامه به سفیدرود می‌ریزد، این نام‌گذاری قزل اوزن به نام سپیدرود منطقی به نظر می‌رسد. مقدسی، می‌نویسد: «از «اردبیل» گرفته تا «میانج» دو مرحله، یا تا پل «سپیدرود» و از پل تا «سراهی» یک مرحله، سپس تا «نوی» یک مرحله، سپس تا «زنجان» یک مرحله است» (۱۳۶۱، ج ۲: ۵۷۰). در این گفتار، دو نکته‌ی اساسی مربوط به این مسیر وجود دارد؛ اول این که، مسیری را که موضوع بحث حاضر می‌باشد، معرفی شده و در این مسیر از یک پل نام برده و آن‌جا را به‌عنوان یک محل اقامت موقت معرفی کرده است. این موضوع را داده‌های باستان‌شناختی نیز تأیید می‌کنند. فاصله‌ی یک‌روزه پل سپیدرود تا اردبیل، یک‌روز ذکر شده است که با واقعیت منطبق است. به‌نظر می‌رسد، منظور از پل سپیدرود، همان است که امروزه به گفته اهالی «قیز کورپوسی فیروزآباد» و یا به نقل برخی منابع «پل پردلیس» (نقیب، ۱۳۷۹: ۲۹۷) نامیده می‌شود.

یافته‌های باستان‌شناختی جاده‌ی قفقاز در شهرستان کوثر:

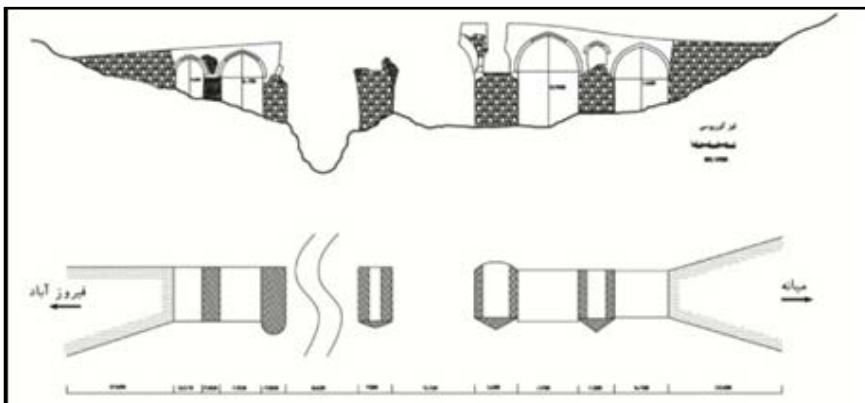
استقرارهای انسانی در دوره‌های مختلف با شرایط زیست‌محیطی ارتباط مستقیم داشته است؛ رودخانه‌ی قزل اوزن، مهم‌ترین عارضه‌ی طبیعی این منطقه بوده که از ارتفاعات زاگرس سرچشمه می‌گیرد، با جهت غربی-شرقی مسافتی طولانی را در جنوب استان‌های آذربایجان شرقی، اردبیل و شمال زنجان طی نموده و در نهایت به دریای خزر می‌ریزد. این رودخانه با این که یکی از عوامل گسترش و رشد منطقه بوده، ولی بعضاً نیز با توجه به پیچ‌وتاب‌های بسیار و دره‌های عمیق، برای جاده‌های تجاری و ارتباطی محدودیت‌هایی آفریده است. در راستای حل این معضل، پل‌های متعددی بر روی این رودخانه احداث گردیده که یکی از مهم‌ترین آن‌ها قیز کورپوسی شهرستان کوثر می‌باشد. مهم‌ترین بقایای باستان‌شناختی جاده‌ی قفقاز در شهرستان کوثر، شامل: پل قیز کورپوسی، اقامتگاه یا استراحتگاه قوش قایاسی، بقایای جاده‌ی سنگ‌فرشی بین قوش قایاسی و پل قیز کورپوسی، مقبره‌ی یتدی قارداشلار و بنای گنبد می‌باشد.

پل قیز کورپوسی: این پل، در ۴ کیلومتری جنوب‌غرب روستای «افشار»، بخش «فیروز»، شهرستان کوثر از توابع استان اردبیل و در مختصات جغرافیایی $N: 37^{\circ}29'19.07''$ و $E: 48^{\circ}06'45.47''$ ، به فاصله‌ی خط مستقیم ۳۶ کیلومتری شهر میانه، ۱۵ کیلومتری دهستان فیروزآباد و ۳۲ کیلومتری پل قیز کورپی‌سی شهرستان میانه، قرار دارد و همانند آن بر روی قزل‌اوزن احداث شده است. این پل، به تأسی از معماری سنتی ایران، با مصالح بوم‌آورد سنگ سیاه و ملات آهک ساخته شده و دقت کافی در استحکام بنا و رعایت اصول مهندسی سازه شده است. در این بنا، آجر تنها در طاق‌زنی و نمای بدنه‌ی پل به کار برده شده است. معمار، در ساخت قیز کورپی‌سی، به زیبایی و تزیین بنا، وقتی نهاده و تمام سعی خود را در استواری سازه و کیفیت مصالح مورد استفاده به کار برده است. تنها اشاره به این پل، در کتاب *پل‌های قدیمی ایران*، در قسمت لیست نام پل‌های قدیمی استان اردبیل می‌باشد که «قیز کورپی‌سی»، با نام «پل فیروزآباد» واقع در روستای فیروزآباد و متعلق به دوره‌ی ساسانی معرفی شده است (مخلصی، ۱۳۷۹: ۳۸۶)؛ البته پل دیگری در دهستان فیروزآباد، متعلق به دوره‌ی پهلوی اول وجود دارد که توسط مهندسین آلمانی ساخته شده و نباید با این پل به اشتباه گرفته شود (همان: ۲۷۱). پل قیز کورپی‌سی، به طول ۹۴ متر و ارتفاع میانگین ۱۱ متر و عرض ۷ متر در جهت شمال‌شرقی- جنوب‌غربی دارای ۶ دهانه‌ی نامتقارن با پایه‌های سنگی و بدنه‌ی آجری و دارای سه کنو، بر روی پایه‌های جنوب‌غربی، با ابعاد متفاوت می‌باشد. ساخت دهانه‌ها و پایه‌های پل، قرینه نبوده و ابعاد و اندازه‌های دهانه‌ها تنها براساس توپوگرافی زمین، میزان و شدت جریان آب و استحکام بخشی بیشتر به بنا تعیین گردیده است (نقشه ۲). طاق، دو دهانه‌ی میانی پل که مرتفع‌تر از چهار دهانه‌ی دیگر بوده، فرو ریخته، ولی طاق دهانه‌های طرفین پل، سالم باقی‌مانده است. عرض پایه‌ها با توجه به ارتفاع دهانه‌ها، شیب زمین و حجم آب ورودی به هر کدام از دهانه‌ها محاسبه و تعیین گردیده است و از شمال‌شرقی به جنوب‌غربی پایه‌های پل عریض‌تر می‌شود. در اجرای طاق، دهانه‌ها از چفت «شبدری کند»، استفاده شده که از روش‌های متداول خط پوشش‌های ایرانی است (کاشانی، ۱۳۶۶: ۵۲). سازندگان پل، طاق دهانه‌ها را با به‌کارگیری «قالب دبه» و یا «شابلون» اجرا کرده و در برخی موارد از «طاق دزد» نیز استفاده نموده‌اند. در قیز کورپی‌سی، آثار سه «کانه» بر روی پایه‌های سوم، چهارم و پنجم (از سمت شمال‌شرقی) قابل مشاهده است (نقشه ۲ و تصویر ۲). اجرای طاق کانه‌ها، متفاوت با دهانه‌ها بوده و از قوس «پنج او هفت کند»، استفاده شده است. بنا به گفته‌ی ابن حوقل، در *صورة الارض* به سال ۳۳۱ هـ.ق. (۱۳۶۶: ۹۷) و مقدسی، در سال ۳۷۵ هـ.ق. در کتاب *الحسن التقاسیم فی معرفه‌ی الاقالیم*، این پل در تاریخ مذکور موجود بوده (۱۳۶۱، ج ۲: ۵۷۰) و در دوره‌های بعد مطمئناً مورد مرمت قرار گرفته است.

قوش قایاسی: در فاصله‌ی یک کیلومتری شمال پل قیز کورپی‌سی قرار گرفته و یک بنای آجری-سنگی با پلان مستطیل شکل است که تنها بخش‌هایی از پی آن در سطح زمین قابل مشاهده است که با سنگ‌هایی از جنس سنگ‌های به‌کار رفته در پایه‌ی پل ساخته شده و قطعات آجر نیز در محل بنا به چشم



تصویر ۲. نمای قیز کورپی سی (دید از شمال شرق)، (نگارندگان ۱۳۹۲).



نقشه ۲. نما و پلان معماری پل قیزکورپوسی (نگارندگان ۱۳۹۲).

می‌خورد. آثار بُرجک یا پشت‌بندهایی در گوشه‌های بنا نمایان است. این محل، قوش قایاسی (صخره‌ی پرندگان) نامیده می‌شود و احتمالاً، به‌عنوان اقامتگاه و کاروانسرای کوچک کاربرد داشته است (تصویر ۳). همان‌طور که قبلاً ذکر شد، بنا به گفته‌ی ابن حوقل، در *صورة الارض*، به سال ۳۳۱ هـ.ق. (۱۳۶۶، ۹۷) و مقدسی، در سال ۳۷۵ هـ.ق. در کتاب *احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم*، اشاره‌ی کوتاهی به این استراحتگاه نموده است (۱۳۶۱، ج ۲: ۵۷۰)؛ البته هدف از ذکر این گفتار، تعیین گاهنگاری دقیق برای بنای قوش قایاسی نیست، این امر مستلزم همراهی کاوش باستان‌شناسی و آثار مکتوب می‌باشد. امید است مطالعات آتی با همراهی هر دو ابزار پژوهش همراه باشد.

آثار جاده‌ی سنگ‌فرش و سطح زیرسازی شده‌ی جاده: در فاصله‌ی

۳۰۰ تا ۴۰۰ متری شمال پل و بین پل قیز کورپی و قوش قایاسی، آثار جاده‌ی سنگ‌فرش و تسطیح راه نمایان است؛ در برخی قسمت‌ها که مسیر دارای شیب تند و پرتگاه مانند است، با برش‌هایی که در بستر صخره‌ای ایجاد شده، سعی در ایجاد یک مسیر امن نموده‌اند. در برخی قسمت‌ها، دو تا سه ردیف سنگ به‌صورت خشک‌چین بر روی هم قرار داده و راه مال‌رویی را ایجاد نموده‌اند، به‌طوری‌که یک ارابه، توانایی عبور از مسیر را داشته باشد (تصویر ۴). محلی که قوش قایاسی در



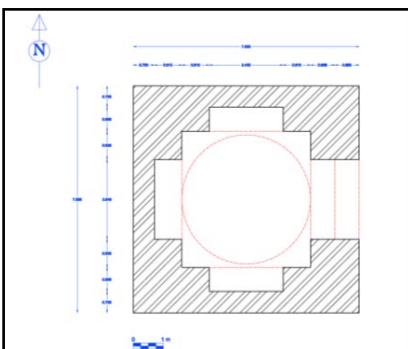
▲ تصویر ۳. آثار به جا مانده از قوش قایاسی (نگارندگان ۱۳۹۲).



▲ تصویر ۴. جاده‌ی سنگ‌فرش بین بنای قوش قایاسی و قیز کورپوسی (نگارندگان ۱۳۹۲).



▲ تصویر ۵. سطح زیرسازی شده برای مسیر بین قوش قایاسی و پل قیز کورپوسی (نگارندگان ۱۳۹۲).



▲ نقشه ۳. پلان گنبد گلین قشلاق (نگارندگان ۱۳۹۲).

آن واقع گردیده، تراسی به طول تقریبی ۵۰۰ متر می‌باشد. شواهد، حاکی از آن است که راه بین پل و بنای قوش قایاسی متشکل از یک سطح زیرسازی شده می‌باشد، گیاهانی که در طول جاده رشد کرده‌اند، به راحتی نشان‌دهنده‌ی مسیر جاده و سطح زیرسازی شده می‌باشند که با فضاهای اطراف به راحتی قابل تفکیک است (تصویر ۵).

گنبد روستای گلین قشلاق: این بنا که در موقعیت ۰۲۷۳۹۷۵ و ۴۲۰۱۰۱۸ بر اساس مختصات Utm و در ارتفاع ۱۷۹۳ قرار گرفته، در فاصله ۵۰۰ متری شرق روستای «آق‌باش» و ۸۰۰ متری روستای «هل‌آباد» و در محل قبرستان روستا واقع شده است. محل گنبد، در قبرستان روستا که بر روی یک تپه‌ی طبیعی تشکیل شده، طوری انتخاب شده است که از اطراف قابل مشاهده باشد؛ به طوری که حتی، می‌توان از آن به عنوان یک راه نشان نیز یاد کرد که در مسیر جاده قفقاز ایجاد شده است. بنا دارای ابعادی مربع شکل با اضلاع ۷/۵۰ متر از بیرون و پلانی چلیپایی از درون می‌باشد. ورودی بنا، احتمالاً از سمت جنوب بوده است. ابعاد آجرهای به کار رفته در این بنا ۲۰×۲۰×۵ سانتی‌متر به رنگ قرمز با ملات گچ و آهک و احتمالاً متعلق به دوره‌ی صفوی می‌باشد (نقشه ۳).

مقبره‌ی یئدی قارداشالار: به فاصله‌ی ۶ کیلومتری شمال شرق پل و در روستای «امیرآباد» و به فاصله ۵۰۰ متری از آن در مختصات جغرافیایی ۳۷ درجه و ۳۱ دقیقه و ۸۴۸ ثانیه‌ی شمالی و در ۴۸ درجه و ۰۸ دقیقه و ۲۱۵ ثانیه‌ی شرقی قرار گرفته است.

ارتفاع تپه از کف جاده ۱۰ متر بوده که در این مکان بقایای پی سنگی بنای مستطیل شکلی با راستای شرقی-غربی به ابعاد ۱۱×۷ متر قابل پیگردی است، اما بنابه گفته‌ی اهالی در گذشته آجرهای بنا باقی بوده که مردم برای ساخت منازل آن‌ها را برده‌اند. با توجه به این که بنا در پای جاده و در محلی قابل دید احداث گردیده است، به نظر می‌رسد این بنا، علاوه بر مدفن بودن، به عنوان راه‌نشان عمل می‌کرده است.

۲- جاده‌ی مواصلاتی گیلان به آذربایجان

برای مسافرانی که از مسیر شهرستان کوثر قصد ورود به اردبیل و آذربایجان را داشتند، دو مسیر عمده همراه با امکانات بین‌راهی، چون کاروانسرا و یک مسیر عبور عشایر وجود داشته است (نقشه ۶).

مسیر اول: این مسیر بعد از عبور از مناطق مختلف وارد «آق‌اولر» گیلان و سپس وارد حوزه‌ی شهرستان کوثر می‌شود. مهم‌ترین داده مربوط به این مسیر کاروانسرای «آرپا چایی» می‌باشد که در ادامه بیشتر توضیح داده خواهد شد. به نظر می‌رسد، در ادامه‌ی این مسیر بعد از طی مسافتی به جاده‌ی قفقاز متصل می‌شده است. احتمال دارد این کاروانسرا هم مورد استفاده مسافران مسیر جاده‌ی قفقاز و هم مسیر گیلان قرار می‌گرفته است.

کاروانسرای روستای آرپاچایی: این کاروانسرا، در فاصله‌ی تقریبی ۵۰۰ متری جنوب‌شرقی روستای آرپاچای و در مختصات ۰۲۸۴۵۴۳ و ۴۱۹۳۰۸۵ و ارتفاع ۲۴۸۲ متر بالاتر از سطح آب‌های آزاد واقع گردیده است. کاروانسرا، به کلی تخریب گردیده و فقط از روی باقی‌مانده پی بنا می‌توان نقشه‌ی اولیه بنا را استخراج نمود. برای ساخت بنا، از دو نوع مصالح استفاده گردیده است. در قسمت‌های پی بنا از سنگ‌های یک‌رو تراش، به رنگ سیاه و بوم‌آورد استفاده شده است؛ در ارتفاع‌های بالاتر از آجر به رنگ قرمز با ابعاد ۲۲×۲۲×۵ سانتی‌متر استفاده شده است. ابعاد کلی بنا، ۲۵ متر شرقی-غربی و ۱۶/۵۰ شمالی جنوبی متر می‌باشد. بنا از نوع کاروانسراهای کوهستانی، بدون حیاط مرکزی بوده و مصالح به‌کار رفته نشان می‌دهد که بنا در دو مرحله ساخته شده است (تصویر ۶).



▲ تصویر ۶. کاروانسرای شاه‌عباسی دید از شرق (نگارندگان ۱۳۹۲).

در مرحله‌ی اول، ابعاد بنا ۲۱ شرقی غربی ۱۲ متر شمالی-جنوبی بوده و شامل سه فضای عمده می‌باشد. در طرفین ورودی بنا که از سمت غرب می‌باشد دو اتاق به ابعاد تقریبی ۴×۳ متر مشاهده می‌شود. بعد از فضای دالان ورودی، یک فضای سالن به ابعاد ۱۰×۱۵ متر قرار داشته است که دور سالن متشکل از ۱۲ حجره‌ی جانبی با طاق نماها کار شده است. در قسمت میانی طاق نماها، سکویی به ابعاد ۳/۹۰× ۸/۶۰ متر تعبیه شده است. پهنای دیوارهای بنا بین ۱/۱۰ تا ۱ متر متغیر بوده و ملات به‌کار رفته در ساخت بنا، احتمالاً آهک با مخلوطی از گچ بوده است.

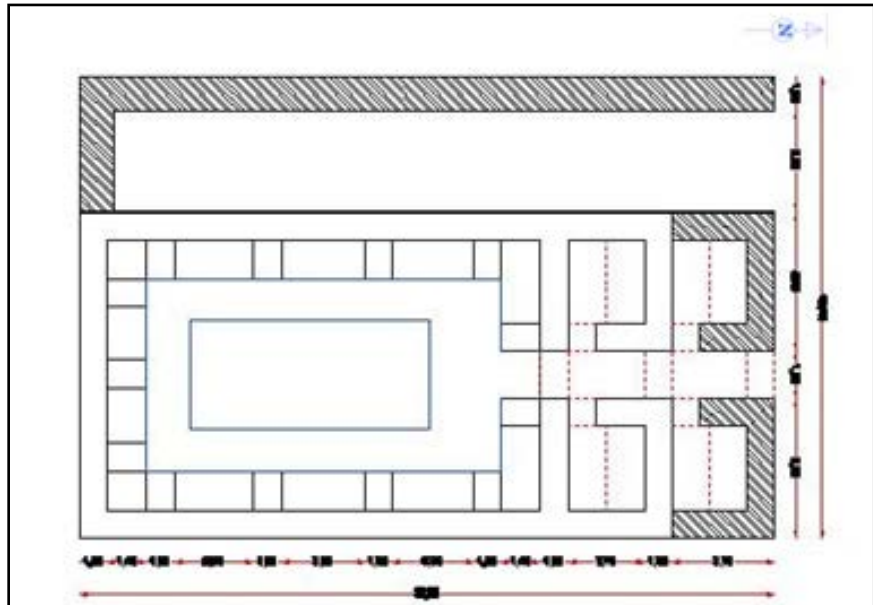
مرحله دوم، بعد از الحاقات ابعاد بنا به ۲۵ متر شرقی-غربی و ۱۶/۵۰ شمالی-جنوبی افزایش پیدا می‌کند. در این مرحله، دو اتاق از سمت غرب (موازی اتاق‌های قبلی و در طرفین ورودی) به بنا الحاق می‌شود که در نتیجه‌ی آن طول بنا از ۲۱ متر به ۲۵ متر افزایش پیدا می‌کند. ابعاد اتاق‌های جدید همانند دو اتاق قبلی به ابعاد تقریبی ۴×۳ متر می‌باشد. دومین الحاق در این مرحله، مربوط به ایجاد یک فضای اصطبل به سمت جنوب بنا می‌باشد که در نتیجه‌ی آن بنا از عرض ۱۲ متر به ۱۶/۵۰ افزایش پیدا می‌کند. مصالح به‌کار رفته در این مرحله سنگ‌های لاشه با ملات گل می‌باشد (نقشه ۴).

مسیر دوم: این مسیر نیز همانند مسیر قبلی، به آق‌اولر استان گیلان متصل می‌شده است. مهم‌ترین یافته‌ی باستان‌شناسی این مسیر، کاروانسرای شاه‌عباسی می‌باشد. همان‌طور که از نام این بنا پیداست، این کاروانسرا متعلق به دوره‌ی صفوی می‌باشد. به‌نظر می‌رسد با اهمیت یافتن اردبیل در دوره‌ی صفویه این مسیر برای نزدیکی بیشتر بین گیلان و اردبیل احداث گردیده یا بیشتر مورد توجه قرار گرفته است (نقشه ۶).

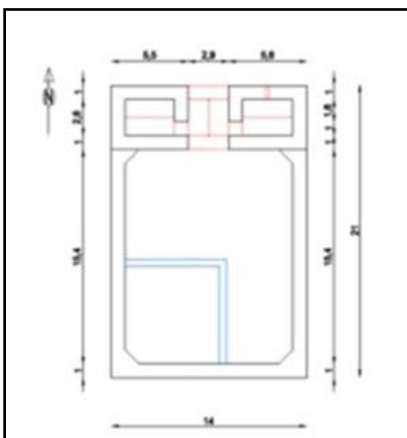
کاروانسرای شاه‌عباسی: این بنا در مختصات ۰۲۸۴۹۹۸ و ۴۱۹۹۶۴۸ و ارتفاع ۲۵۹۲ متر بالاتر از سطح دریا در محلی به‌نام «یورت گنجعلی» واقع گردیده است. بنای کاروانسرا، تا حد زیادی هنوز پابرجا بوده، اما نیازمند مرمت فوری می‌باشد. در سمت غرب کاروانسرا دشت کوچکی وجود دارد که منطقه را برای دامداری، پویا کرده است. امروزه کوچ‌نشینان از این محل به‌عنوان بیلاق استفاده کرده و از کاروانسرا به‌عنوان محلی برای نگهداری احشام استفاده می‌کنند. عشایر قسمت‌هایی از بنا

را برای منصرف کردن اداره‌ی میراث فرهنگی از تصرف، مورد تخریب قرار داده‌اند (تصویر ۷). بنای کاروانسرا، با ابعاد ۲۱×۱۴ متر به صورت بسیار ساده و بی‌تکلف و کار شده است. کل مجموعه راه، می‌توان به دو قسمت اصطبل و مسکونی تقسیم نمود. فضای اصطبل، مکانی روباز بدون سقف، به ابعاد داخلی ۱۵/۶۰ × ۱۲ متر می‌باشد. دیوارهای این قسمت، به‌طور کامل از سنگ‌های بوم‌آورد منطقه با مصالح آهک به عرض ۸۰ سانتی‌متر تا یک متر می‌باشد که تا ارتفاع متوسط ۲ متر ساخته شده است. الحاقاتی با مصالح سنگ و گل یا سنگ‌های خشک‌چین در فضای داخلی اصطبل مشاهده می‌شود، اما باید در نظر داشت در اصل فضای اصطبل یک فضای گسترده و باز بوده است. فضای مسکونی با استفاده از مصالح سنگ پی‌ریزی و تا ارتفاع یک متر کار شده است. به دلیل مشکلات دسترسی به آجر، معمار تا حد امکان از مصالح سنگ که بوم‌آورد منطقه بوده استفاده کرده

► نقشه ۴. کاروانسرای آریاچایی دید از شرق (نگارندگان ۱۳۹۲).



► تصویر ۷. کاروانسرای شاه‌عباسی دید از شرق (نگارندگان ۱۳۹۲).



▲ نقشه ۵. کاروانسرای شاه‌عباسی (نگارندگان ۱۳۹۲).





▲ نقشه ۶. مسیر راه‌ها و جاده‌های امروزی و جاده‌های باستانی شهرستان کوثر (نگارندگان ۱۳۹۲).

و از پاکار قوس‌ها به بالاتر از آجر برای مسقف کردن فضا استفاده کرده است. آجرهای به کار رفته به رنگ قرمز، با ابعاد $۲۳ \times ۲۳ \times ۵$ سانتی‌متر می‌باشد. قسمت مسکونی، در مجموع شامل دو اتاق در طرفین دالان ورودی می‌باشد. دالان ورودی، شامل یک فضای $۴/۳۰ \times ۲/۶۰$ متر می‌باشد که احتمالاً به وسیله یک طاق، مشابه طاق‌ها پوشیده شده بوده که در حال حاضر ریخته است. اتاق شرقی، شامل یک فضای مستطیل شکل به ابعاد داخلی $۲/۵۵ \times ۳/۶۰$ سانتی‌متر می‌باشد که در سمت شمال آن، یک نورگیر به ابعاد ۲۵×۴۰ سانتی‌متر مشاهده می‌شود. پوشش سقف اتاق به وسیله طاق می‌باشد، نحوه اجرای طاق تا چند ردیف بالاتر از پاکار قوس به صورت رومی بوده و در انتها، برای بستن دهانه‌ی طاق، با استفاده از روش ضربی، دهانه قوس مسدود شده است. اتاق غربی، شامل یک فضای مستطیل شکل به ابعاد داخلی $۲/۶۰ \times ۳/۵۰$ سانتی‌متر می‌باشد. پوشش سقف اتاق، به وسیله طاق می‌باشد، نحوه اجرای طاق تا چند ردیف بالاتر از پاکار قوس به صورت رومی بوده و در انتها برای بستن دهانه طاق، با استفاده از روش ضربی دهانه‌ی قوس مسدود شده است (نقشه ۵).

مسیر سوم: این مسیر، در واقع مسیر بیلاق-قشلاق عشایر منطقه بوده که تابستان را در بیلاقات بین گیلان و خلخال استقرار می‌یافته‌اند. همچنین این راه، به‌عنوان مسیر مواصلاتی بین دو منطقه نیز مورد استفاده بوده است. این مسیر، با نام مسیر «ال یولی» (راه ایل) شناخته می‌شود و با عبور از روستای کوندق و راه‌نشان‌های کوه «بابا رشید» وارد منطقه‌ی آق‌اولر تالش می‌شده است (خانعلی، ۱۳۹۲: ۷۳).

۳) جاده‌ی خلخال

منطقه‌ی فیروزآباد، محل تلاقی دو مسیر مهم ارتباطی و دادوستد منطقه بوده است؛ یکی، مسیر ارتباطی ری و قزوین-خلخال-فیروزآباد؛ و دیگری، همان مسیر معروف جاده‌ی قفقاز (سلطانیه-زنجان، فیروزآباد-اردبیل-مغان، قفقاز) که منطقه‌ی قفقاز را به شاهراه ری - زنجان - تبریز متصل می‌کرده است. از مسیر ارتباطی خلخال، داده‌های باستان‌شناسی خاصی در منطقه‌ی مورد بررسی، شناسایی نشد؛ لذا در این مبحث، فقط به مطالعه‌ی جاده، به گفتار کتب جغرافیایی قدیم و سفرنامه‌ها خواهیم پرداخت.

قدیمی‌ترین اطلاع ما از این مسیر را «نظامی گنجوی»، شاعر بزرگ و معروف قرن ششم هـ.ق. در *سُرف‌نامه‌ی* خود، در بخش لشکرکشی اسکندر مقدونی، به ری و خراسان در اختیار قرار می‌دهد. نظامی، اشاره می‌کند که اسکندر، برای دسترسی به مرکز ایران از مسیر خلخال و گیلان به ری وارد شده است. در این میان، اگر واقعیت تاریخی عبور لشکریان اسکندر مورد تردید باشد، مسیری که نظامی برای ورود به مناطق مرکزی ایران اشاره دارد، شایسته‌ی کمال توجه است:

مستوفی، در قرن هشتم هـ.ق. در مسیر حرکت خود، از آن‌چه که دیده و به‌نظر جالب می‌آمده، نام برده و شرح مختصری نیز در رابطه با آن ذکر نموده است. همین امر باعث شده، تا بتوان مسیر حرکت وی را به‌خوبی شناخته و مورد بحث قرار داد. مسیری که وی، از آن عبور کرده، دقیقاً همان مسیر مورد بحث می‌باشد؛ او، مسیر فیروزآباد، کیوی، خلخال (هروآباد)، شال (بخش شاهرود شهرستان خلخال) را توصیف کرده و به‌شرح جزئیات در این مسیر می‌پردازد (۱۳۷۸: ۸۲).

«پیترو دل‌واله»، در سال ۱۶۱۷ م. مطابق ۱۰۲۵ هـ.ق. به معیت شاه‌عباس، عازم اردبیل می‌شود. هنگام رفتن به اردبیل، از مسیر زنجان-فیروزآباد-اردبیل، گذشته و هنگام برگشت از مسیر اردبیل-فیروزآباد-خلخال-قزوین، عبور کرده است (دل‌واله، ۱۳۴۸).

نتیجه‌گیری

یافته‌های باستان‌شناسی و منابع مکتوب تاریخی، دو گروه عمده‌ی منابع مطالعات باستان‌شناختی دوران اسلامی است که باید در کنار عواملی چون: جغرافیای محیطی و شرایط سوق‌الجیشی مورد پژوهش قرار گیرند. بی‌شک هرگونه پژوهشی جز با در نظر گرفتن مجموعه عوامل ابر خواهد بود. راه‌های تجاری و مسیرهای مواصلاتی به‌عنوان شاه‌رگ‌های ارتباطی نقش مهمی در تعیین مناسبات در مناطق جغرافیایی مختلف دارند. در این میان قلاع نظامی وظیفه دارند؛ با تأمین امنیت زمینه‌های لازم برای پیشرفت راه‌های تجاری و امکانات بین‌راهی را مهیا نموده و از این رهیافت موجبات اعتبار خود و منطقه را فراهم آورند.

پژوهش حاضر نشان داد که شهرستان کوثر، در جنوب استان اردبیل، در دوران اسلامی میزبان مهم‌ترین مسیر مبادلاتی تجاری منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای استان بوده و این امر پتانسیل‌هایی مهمی در منطقه ایجاد کرده است. اهمیت مواصلاتی این شهرستان، مهم‌ترین عاملی بوده که این منطقه از دید جغرافیایان، مغفول نمانده و در کتب مختلف جغرافیایی قدیم، نامی از این منطقه - که به‌طور عموم

منبع	توضیحات خاص	نوع توصیف ارایه شده	نام نویسنده	تاریخ نگارش ه.ق.	منبع تاریخی
(۲۵۳۶ ش.: ۴۷)	پس هر کس آهنگ آذربایجان کند، از زنجان بیرون رود و چهار منزل تا شهر «اردبیل» رهسپار گردد و اردبیل نخستین شهری است که از شهرهای آذربایجان می‌بیند و...	معرفی مسیر جاده قفقاز	احمد بن ابی یعقوب الیعقوبی	۲۸۴	البلدان
(۹۷: ۱۳۶۶)	از اردبیل تا پل سفید رود یک منزل و از آنجا تا سرای یک منزل و از آنجا تا نوی یک منزل و از آنجا تا زنجان دو منزل است.	معرفی مسیر جاده قفقاز	ابن حوقل بغدادی	۳۳۱	سفرنامه ابن حوقل «صورة الارض»
(الخراج: ۱۰۱)	«...از زنجان تا مراغه، یازده چاپار. از مراغه تا میانج، دو چاپار. از میانج تا اردبیل، یازده چاپار. از اردبیل تا چاپار خانه ورثان که آخرین چاپار خانه ناحیه آذربایجان است، یازده چاپار و ...»	معرفی مسیر جاده قفقاز	ابو الفرج قدامه بن جعفر بن قدامه بن زیاد، الکاتب البغدادی	متوفای ۳۱۰ یا ۳۳۷	الخراج
(۱۳۶۱، ج ۴: ۵۷)	«از «اردبیل» گرفته تا «میانج» دو مرحله، یا تا پل «سپید رود» و از پل تا «سراة» یک مرحله، سپس تا «نوی» یک مرحله، سپس تا «زنجان» یک مرحله است»	معرفی مسیر جاده قفقاز	أبو عبد الله محمد بن أحمد مقدسی	۳۷۵	احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم
(۱۸۸۹ م.: ۱۲۰)	از دینور تا زنجان بیست و نه منزلگاه، سپس تا مراغه یازده منزل و از آنجا تا میانج (میانج)، دو منزل، سپس تا اردبیل یازده منزل و از اردبیل تا ورتان...	معرفی مسیر جاده قفقاز	ابو القاسم عبید الله بن عبد الله ابن خرداذبه	قرن سوم	المسالک و الممالک
(۱۳۸۳، ج ۱: ۱۸۳)	میان اردبیل و «سراو» دو روز، تا تبریز هفت روز، تا خلخال دو روز راه است.	معرفی مسیر جاده قفقاز و خلخال	یاقوت حموی بغدادی	۱۲۱۸ م. / ۶۱۵	معجم البلدان
(دلاواله ۱۳۴۸)	هنگام رفتن به اردبیل از مسیر زنجان - فیروز آباد - اردبیل گذشته و هنگام برگشت از مسیر اردبیل - فیروز آباد - خلخال - قزوین عبور کرده	معرفی مسیر جاده قفقاز	پیترو دلاواله	۱۶۱۷ م. مطابق با ۱۰۲۵	سفرنامه پیترو دلاواله
(۱۳۷۸: ۸۲)	---	معرفی جاده قفقاز و خلخال	حمدالله مستوفی	۸	نزهة القلوب

▲ جدول ۲. اطلاعات متون از جغرافیای تاریخی شهرستان کوثر در رابطه با راه‌های تجاری (نگارندگان ۱۳۹۲).

«خلخال» نامیده می‌شده - به‌میان آید. در این میان، قلعه‌ی فیروزآباد، در متون تاریخی، از سده‌ی ۳ ه.ق. تا دوره ایلخانی، به‌عنوان حاکم‌نشین این ولایت، نام برده شده و از چنان اعتباری برخوردار بوده که حتی، بعد از خرابی آن در حمله‌ی مغولان، همچنان مورد اشاره‌ی جغرافیایان و مسافران قرار گرفته است. جایابی این قلعه و مسیریابی راه‌های تجاری و شناسایی امکانات بین‌راهی مرتبط، از اهم موضوعاتی بود که در این مجال به آن پرداخته شد و در این میان، پل قیز کورپوسی، استراحتگاه قوش‌قایاسی، کاروانسرای آریچایی، کاروانسرای شاه‌عباسی و چندین راه‌نشان، برای نخستین‌بار، مورد معرفی قرار گرفت. مطالعه‌ی متون نشان داد «قلعه‌ی فیروزآباد»، مهم‌ترین قلعه‌ی نظامی منطقه بوده است. یافته‌های باستان‌شناسی و نام‌جای‌شناسی، نشان می‌دهد «قباقل قلعه‌ی فیروزآباد»، به‌دلایلی که توضیح داده شد، همان قلعه‌ی مذکور بوده است. این قلعه، با برقراری امنیت زمینه‌های لازم برای ایجاد امکانات بین‌راهی متعدد، در این شهرستان را فراهم و از این طریق باعث تسهیل ارتباطات تجاری فرامنطقه‌ای و منطقه‌ای این ناحیه شده است. نتایج پژوهش حاضر، نشان می‌دهند که الگوی پراکنش آثار دوره‌ی اسلامی منطقه مورد بحث، تحت‌تأثیر جغرافیای محیطی، همچون: معابر و رودخانه‌ها، راه‌ها و حفظ حاکمیت

سرزمینی خُرد و کلان قرار داشته و مکان‌گزینی قلعه‌های استحکاماتی در مناطق با موقعیت استراتژیک، از یک‌طرف با اهداف حفظ مالکیت خُرد (درون منطقه‌ای)؛ و از طرف دیگر، با ایجاد امنیت راه‌های تجاری باعث حفظ منافع ملی و مالکیت کلان (برون منطقه‌ای) شده است.

پی‌نوشت

۱. براساس منابع جغرافیای تاریخی، «خلخال» منطقه‌ی وسیعی از بخش «کاغذکنان» شهرستان «میان» و قسمتی از شهرستان «طارم» استان زنجان و شهرستان «کوثر» (کیوی) و شهرستان خلخال استان اردبیل را شامل می‌شده و امروزه شهر «هرآباد» مرکز شهرستان خلخال امروزی، به‌نام شهر «خلخال» نام‌گذاری شده است. به‌منظر می‌رسد، خلخال، نام یک منطقه بوده، نه نام یک شهر.

۲. جهاندار با صید و بارود و جام همی کرد منزل به منزل خُردم
چو گل پیچ یک روزه‌ی ماه نو به خلخال یک هفته بر شد گرو
ز پسرگار آن حلقه بر گرد سر که خوانندش امروز خلخال زر
به گیلان درآمد به کردار ابر بدن‌سان که در پیشه آید هزبر
هر آتشگهی کامد آنجا به‌دست چو یخ سرد کردش بر آتش پرست
چو بشکست بر هیرید پشت را بر انداخت آیین زردشت را
ز گیلان برون شد درآمد به ری به افکندن دشمن افکنند پی

کتابنامه

- ابن حوقل، ابوالقاسم محمد، ۱۳۶۶، *صورة الارض*، ترجمه: جعفرشعار، چاپ دوم، تهران، انتشارات امیرکبیر.
- ابن خردادبه، ابوالقاسم عبیدالله بن عبدالله ابن خردادبه، ۱۸۸۹ م، *المسالك و الممالک* (۲۸۰ هـ.ق.)، بیروت، نشر دار صادر افسست لیدن.
- ابودلف، ۱۳۴۲، *سفرنامه ابودلف*، تصحیح: مینورسکی، ترجمه: سید ابوالفضل طباطبایی، تهران، انتشارات فرهنگ ایران زمین.
- احتشامی، منوچهر، ۱۳۸۶، *پل‌های ایران*، چاپ اول، تهران، دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
- البیعوبی، احمد بن ابی یعقوب، ۲۵۳۶، *البلدان* (۲۸۴ هـ.ق.)، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- بای، یارمحمد، ۱۳۸۸، *ژئوپولیتیک تاریخی ایران*، تهران، دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
- بغدادی، صفی‌الدین عبدالمؤمن بن عبدالحق، ۱۴۱۲ هـ.ق.، *مراصد الاطلاع علی اسماء الامکنه و البقاع* (۷۳۹ هـ.ق.)، ج ۳، چاپ اول، بیروت، نشر دار الجیل.
- ترابی طباطبایی، سید جمال، ۱۳۵۵، *آثار باستانی آذربایجان*، ج ۲، چاپ اول، تبریز، انتشارات انجمن آثار ملی.
- حموی بغدادی، یاقوت، ۱۳۸۳، *معجم البلدان* (۶۲۶ هـ.ق.)، چاپ اول، تهران، نشر سازمان میراث فرهنگی کشور.
- خاماچی، بهروز، ۱۳۷۰، *فرهنگ جغرافیای آذربایجان شرقی*، تهران، انتشارات سروش.
- خانعلی، حمید، ۱۳۸۵، «گزارش ثبت آثار فرهنگی شهرستان کوثر»، همکار شرکت مهندسین مشاور کهندژ شارسن، سازمان میراث فرهنگی و اداره‌ی کل میراث

فرهنگی استان اردبیل (منتشر نشده).

- خانعلی، حمید، ۱۳۹۲، «مطالعه‌ی آثار دوره اسلامی شهرستان کوثر استان اردبیل براساس بررسی باستان‌شناختی منطقه»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، استاد راهنما: دکتر سید مهدی موسوی کوهپر، دانشگاه تربیت مدرس.
- دلاواله، پیترو، ۱۳۴۸، *سفرنامه‌ی دلاواله*، ترجمه: شعالدین شفا، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- آرشیو اداره میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان اردبیل، ۱۳۸۷، *خلخال، در اردبیل نگین گردشگری ایران*، چاپ اول، اردبیل.
- قدامه‌ی بن جعفر، ۱۳۷۰، *الخراج (۳۲۰ هـ.ق)*، چاپ اول، تهران، نشر البرز.
- کاشانی، غیاث‌الدین جمشید، ۱۳۶۶، *رساله‌ی طاق و ازج*، ترجمه و تحشیه: سید علیرضا جذبی، چاپ اول، تهران، انتشارات سروش.
- مخلصی، محمد علی، ۱۳۷۹، *پل‌های قدیمی ایران*، تهران، چاپ اول، انتشارات میراث فرهنگی.
- مستوفی، حمدالله، ۱۳۷۸، *نزهه القلوب*، به کوشش: سید محمد دبیرسیاقی، چاپ اول، تهران، انتشارات طاه‌ها.
- مقدسی، أبو عبدالله محمد بن أحمد، ۱۳۶۱، *احسن التقاسیم فی معرفه‌ی الاقالیم (قرن چهارم هـ.ق)*، ترجمه: علینقی منزوی، چاپ اول، تهران، شرکت مولفان و مترجمان.
- مالزاده، کاظم و مریم محمدی، ۱۳۷۹، *دایره‌ی المعارف بناهای تاریخی ایران در دوره‌ی اسلامی*، ج ۳، مساجد تاریخی، تهران، انتشارات حوزه هنری.
- مهجوری، اسماعیل، ۱۳۸۱، *تاریخ مازندران*، ج ۱، چاپ اول، تهران، نشر توس.
- نقیب، سید مسعود، ۱۳۷۹، *خلخال و مشاهیر*، تبریز، انتشارات مهد آزادی.
- هویدا، رحیم، ۱۳۵۱، «پل‌های تاریخی آذربایجان»، *مجله‌ی بررسی‌های تاریخی*، سال ۷، شماره ۱، فروردین.