

## How to Cite:

डॉ. समीर कुमार वर्मा (June 2016). मध्यकालीन भारत में यातायात तथा परिवहन

*International Journal of Economic Perspectives*, 10(1), 71-78

Retrieved from: <https://ijeponline.org/index.php/journal/article>

## मध्यकालीन भारत में यातायात तथा परिवहन

डॉ. समीर कुमार वर्मा

एसोसिएट प्रोफेसर ए इतिहास विभाग

सत्यवती कॉलेज (सांध्य)दिल्ली विश्वविद्यालय

सार-यातायात एवं परिवहन किसी भी देश एवं संस्कृति के विकास का महत्वपूर्ण साधन होता है। एक अच्छी यातायात एवं परिवहन प्रणाली वस्तुओं एवं विचारों के आदान-प्रदान को सुगम बनाती है तथा अंतर-क्षेत्रीय समन्वय को बढ़ावा देने में सहायता करती है। इस प्रकार की सुविधाएं न केवल आर्थिक गतिविधियों को बढ़ावा देने का कार्य करती हैं बल्कि उनसे लाभान्वित भी होती हैं। आरंभिक समय में संचार को यातायात एवं परिवहन प्रणाली का एक प्रमुख घटक माना जाता था। प्रत्येक स्थान एवं काल में संचार और परिवहन सुविधाओं के मध्य अन्योन्याश्रयता का स्तर हमेशा उच्च होता है। दूसरे शब्दों में हम कह सकते हैं कि, बेहतर संचार एवं परिवहन सुविधाएं एक दूसरे के विकास में भी सहायता करती हैं। दीर्घकालिक समय में सांस्कृतिक आदान-प्रदान को सुनिश्चित करने के लिए भी यातायात एवं परिवहन सुविधाएं महत्वपूर्ण हैं। मध्यकालीन भारतीय अर्थव्यवस्था तथा समाज के विकास एवं विस्तार में इन्हें एक प्रमुख कारक माना जा सकता है। दिल्ली में तुर्की शासन की स्थापना को भारत राजनीतिक व्यवस्था में एक महत्वपूर्ण चरण माना जाता है। नवीन शासन पद्धति तथा ग्रामीण एवं कृषि अर्थव्यवस्था पर निर्भरता ने वाणिज्यिक गतिविधियों में वृद्धि की। इस प्रक्रिया के परिणामस्वरूप अल्प-विकसित रूप में ही सही किंतु यातायात एवं परिवहन की एक ऐसी प्रणाली का विकास हुआ जिससे सामाजिक क्रियाकलाप सघन होते चले गए। समय के साथ, आर्थिक गतिविधियों को प्रमुखता मिलने पर यातायात एवं परिवहन प्रणाली अधिक विकसित होती चली गई। विभिन्न प्रकार के अध्ययन यह प्रतिपादित करते हैं कि मध्यकालीन अर्थव्यवस्था तथा यातायात एवं परिवहन सुविधाओं का विकास घनिष्ठ रूप से अन्तर्सम्बन्धित हैं। उपर्युक्त विश्लेषण के परिप्रेक्ष्य में वर्तमान अध्ययन के अंतर्गत मध्यकालीन यातायात एवं परिवहन सुविधाओं की विकास प्रक्रिया का आकलन करने का प्रयास किया गया है। इस अध्ययन में द्वितीयक स्रोत द्वारा प्राप्त जानकारी को आधार बनाया गया है जिन्हें विभिन्न, पत्र-पत्रिकाओं तथा शोध पत्रों के माध्यम से प्राप्त किया गया है।

**बीज शब्द:** शासन पद्धति, यातायात एवं परिवहन, आर्थिक गतिविधियां, सांस्कृतिक विकास तथा अंतर-क्षेत्रीय समन्वय आदि।

## How to Cite:

डॉ. समीर कुमार वर्मा (June 2016). मध्यकालीन भारत में यातायात तथा परिवहन

*International Journal of Economic Perspectives*, 10(1), 71-78

Retrieved from: <https://ijeponline.org/index.php/journal/article>

## भूमिका

प्राचीन काल से ही भारत में कुछ प्रमुख यातायात एवं परिवहन मार्गों के अस्तित्व को देखा जा सकता है। भारतीय उपमहाद्वीप की विशिष्ट भौगोलिक स्थिति के कारण देश के सुदूर उत्तरी, उत्तर-पूर्वी तथा प्रायद्वीपीय भारत में परिवहन मार्गों का विकास करना एक दुर्लभ कार्य रहा है (विलियम मूरक्रॉफ्ट और जॉर्ज ट्रेबेक, 1837)<sup>1</sup>। यहां की यातायात एवं परिवहन सुविधाओं के विकास में धार्मिक एवं व्यापारिक गतिविधियों का सर्वाधिक योगदान देखने को मिलता है। प्राचीन समय से ही एशिया माइनर, अफ्रीका तथा चीन से आने वाले यात्रियों को भारत की सांस्कृतिक एवं शैक्षिक धरोहर ने व्यापक रूप से प्रभावित एवं आकर्षित किया। इन्हीं यात्रियों द्वारा अनेक ऐसे मार्गों की खोज की गई जिनका प्रयोग वर्तमान समय में भी किया जा रहा है। ऐतिहासिक काल खंड के विभाजन के अनुसार मध्य काल में प्रवेश करते ही कुछ विशेष प्रकार की आर्थिक प्रणालियों का विकास दिखाई देता है। इस प्रकार की प्रणालियों ने यातायात तथा परिवहन तंत्र को मजबूती प्रदान की। आर्थिक समन्वय की प्रक्रिया के परिणामस्वरूप प्राचीन मार्गों के उन्नयन के साथ अनेक नए यातायात मार्गों का भी विकास किया गया।

## मध्यकालीन यातायात तथा परिवहन मार्ग

मध्यकाल में यातायात एवं परिवहन प्रणाली कुछ तटीय क्षेत्रों को छोड़कर अनिवार्य रूप से भूमि आधारित थी। दक्षिण, पश्चिम तथा पूर्वी भारत के प्रायद्वीपीय भागों में सीमित मात्रा में बंदरगाहों का भी विकास हुआ था। इसी प्रकार, गंगा तथा नर्मदा जैसी नदियों में नौवहन सुविधाओं के विकास की जानकारी भी प्राप्त होती है। अनेक मार्गों द्वारा विभिन्न क्षेत्रों को जोड़ते हुए एक बुनियादी परिवहन नेटवर्क का निर्माण किया गया था जिनके माध्यम से वाणिज्य तथा गैर वाणिज्यिक गतिविधियां संपन्न होती थीं। सैनिक तंत्र पर आधारित शासन प्रणाली के अंतर्गत सैनिकों तथा लड़ाकू दलों के तीव्र आवागमन के लिए भी बेहतर रूप में निर्मित सड़कों की आवश्यकता थी। विभिन्न अध्ययनों के माध्यम से मध्यकालीन भारत के विभिन्न क्षेत्रों में विकसित तथा प्रयोग में आने वाले अनेक मार्गों का विवरण हमें प्राप्त होता है।

## How to Cite:

डॉ. समीर कुमार वर्मा (June 2016). मध्यकालीन भारत में यातायात तथा परिवहन

*International Journal of Economic Perspectives*, 10(1), 71-78

Retrieved from: <https://ijeponline.org/index.php/journal/article>

## (क) उत्तरी तथा पूर्वी भारत में यातायात एवं परिवहन

मध्यकाल में दिल्ली तथा आगरा प्रमुख प्रशासनिक केंद्र के रूप में विकसित हुए थे जहां से शासकों द्वारा शासन संबंधी गतिविधियों का संचालन किया जाता था। इस प्रकार, इस समय एक ऐसे कुशल यातायात तथा परिवहन तंत्र की आवश्यकता थी जो देश के दूरदराज क्षेत्रों को दिल्ली एवं आगरा से जोड़ने का कार्य करे। यही कारण है कि इस काल में विकसित होने वाले परिवहन मार्ग दिल्ली आगरा तथा अन्य प्रमुख प्रशासनिक केंद्रों से निकलकर भारतीय उपमहाद्वीप में अलग-अलग दिशाओं में विस्तारित हुए देखे जा सकते हैं। दिल्ली से उत्तर-पश्चिम की ओर एक प्रमुख यातायात एवं परिवहन मार्ग सरहिंद, लाहौर, पेशावर, काबुल और बल्ख से होकर गुजरता था। इरफान हबीब के 'एटलस ऑफ़ द मुगल एम्पायर'(1982)<sup>2</sup> में इसे स्पष्ट रूप से चित्रित किया गया है। उन्होंने यह प्रदर्शित किया है कि लाहौर में यह मार्ग सिंध में मुल्तान, भाकर और थटा जैसे महत्वपूर्ण केंद्रों को जोड़ने के लिए दक्षिण-पश्चिम दिशा में विभाजित हो जाता था।

लाहौर से आगे सियालकोट को पार करने के पश्चात इस मार्ग की एक शाखा कश्मीर में श्रीनगर तथा वहां से लेह और यारकंद और काशगर तक जाती थी। हाल ही में अपने विवरण में इरफान हबीब ने बताया है कि लेह तक जाने वाला यह मार्ग अपनी विशिष्ट पर्वतीय एवं पठारी भौगोलिक स्थिति के कारण अत्यंत कठिन था। दिल्ली एवं बल्ख के मध्य इस मार्ग पर काबुल एक महत्वपूर्ण संगम था। काबुल से निकलकर अनेक मार्ग सफ़ाविद साम्राज्य द्वारा नियंत्रित दक्षिण, दक्षिण-पश्चिम तथा पश्चिमी दिशा में हेरात, कंधार तथा फराह तक जाते थे। सिंध एवं पंजाब के साथ कंधार को जोड़ने वाले मार्गों की चर्चा जीन डेलोचे ने अपने अध्ययन *ट्रांसपोर्ट एंड कम्युनिकेशंस इन इंडिया*<sup>3</sup> के खंड-1 में विस्तार से की है। मध्यकाल में भारत के उत्तरी और उत्तर-पश्चिमी भाग में विकसित इन मार्गों पर यात्रियों की सुविधाओं के लिए अनेक सराय निर्मित की गई थीं। यहां यात्री एक निश्चित अवधि तक आराम करने के साथ अपने सामान को सुरक्षित रूप से जमा कर सकते थे।

मध्यकालीन भारत में शेरशाह सूरी द्वारा सोनारगॉंव, (ढाका के पास) को दिल्ली और अटक, (पेशावर के पास) से जोड़ने यह सड़क तंत्र दिल्ली तथा आगरा जैसे महत्वपूर्ण केंद्रों को जोड़ने वाले महत्वपूर्ण मार्ग का निर्माण किया गया था। इतिहासकारों के अनुसार यह मार्ग भारत में प्राचीन समय से ही विकसित था जिसे बाद में मध्यकालीन शासकों द्वारा नवीनीकृत

## How to Cite:

डॉ. समीर कुमार वर्मा (June 2016). मध्यकालीन भारत में यातायात तथा परिवहन

*International Journal of Economic Perspectives*, 10(1), 71-78

Retrieved from: <https://ijeponline.org/index.php/journal/article>

किया गया। मध्यकालीन शासकों द्वारा निर्मित दो प्रमुख परिवहन मार्गों में दिल्ली से राजमहल और कासिमबाजार को जोड़ने वाले मार्ग के साथ दक्षिण की ओर मथुरा, आगरा, इटावा, इलाहाबाद, वाराणसी तथा पटना जैसे महत्वपूर्ण स्थानों को जोड़ने वाला मार्ग शामिल थे (जीन डेलोचे, 1993)<sup>4</sup>। उपर्युक्त सभी केंद्र धीरे धीरे हस्तशिल्प तथा विनिर्माण केंद्रों के रूप में उभर कर सामने आए। बेहतर परिवहन मार्गों की उपलब्धता ने इन केंद्रों के विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई क्योंकि यहां उत्पादित होने वाले सामान आसानी से दूरदराज के क्षेत्रों में पहुंचाया जा सकते थे। पूर्वी तथा पश्चिमी भाग को जोड़ने वाले इन मार्गों पर उत्कृष्ट सरायों का निर्माण किया गया था जो यात्रियों को भोजन आवास तथा सुरक्षा जैसी सुविधाएं प्रदान कर दी थीं। नगर के पास स्थित अनेक सरायों में भंडारण हेतु गोदामों की व्यवस्था भी की गई थी। वर्ष 1630 से 1668 तक भारत की यात्रा पर रहने वाले फ्रांसीसी यात्री तथा व्यापारी जीन-बैटिस्ट टैवर्नियर<sup>5</sup> ने अपने उद्घरण में आगरा से बंगाल तक की यात्रा का वर्णन किया है। यात्रा वृत्त में उसने कारवांसराय, सिकंदरा, बेरूजाबाद तथा जहानाबाद जैसे महत्वपूर्ण केंद्रों की चर्चा की है।

## (ख) पश्चिमी भारत में यातायात एवं परिवहन

देश का पश्चिमी भाग जिसे गुजरात और खानदेश क्षेत्रों द्वारा निरूपित किया जाता है, मध्यकाल में बेहतर संचार मार्गों के माध्यम से आगरा एवं दिल्ली जैसे केंद्रों से जुड़ा हुआ था। इन्हीं मार्गों के माध्यम से गुजरात के सूरत तथा अन्य पश्चिमी बंदरगाहों तक वस्तुओं का परिवहन किया जाता था। दिल्ली से सूरत को जोड़ने वाले दो अलग-अलग मार्ग राजस्थान तथा मालवा एवं खानदेश से होकर गुजरते थे। विद्वानों के अनुसार, राजस्थान मार्ग दिल्ली को नारनौल, सांभर, अजमेर, अहमदाबाद, बड़ौदा, ब्रोच और सूरत जैसे केंद्रों से, तो वहीं एक अन्य शाखा फरीदाबाद, होडल और मथुरा के माध्यम से दिल्ली को आगरा से जोड़ती थी (इरफान हबीब, 1982)<sup>6</sup>। वर्ष 1608 से 1611 तक भारत में रहने वाले विलियम फिच<sup>7</sup> के यात्रा वृत्त में सूरत-आगरा मार्ग पर पड़ने वाले प्रमुख केंद्रों का विस्तृत विश्लेषण किया गया है।

मालवा और खानदेश को जाने वाला मार्ग आगरा से दक्षिण की ओर ग्वालियर, सिरोंज, भीलसा (भोपाल के पास आधुनिक विदिशा) और बुरहानपुर से होकर गुजरता था। बुरहानपुर तथा सूरत दो अलग-अलग मार्गों से जुड़े हुए थे जिनके संपर्क मार्ग क्रमशः नंदुरबार एवं औरंगाबाद से होकर जाते थे। बुरहानपुर इस मार्ग का प्रमुख केंद्र था जो दक्षिण की यात्रा

## How to Cite:

डॉ. समीर कुमार वर्मा (June 2016). मध्यकालीन भारत में यातायात तथा परिवहन

*International Journal of Economic Perspectives*, 10(1), 71-78

Retrieved from: <https://ijeponline.org/index.php/journal/article>

करने वाले यात्रियों को महत्वपूर्ण सुविधाएं प्रदान करने के साथ एक प्रमुख संपर्क केंद्र के रूप में प्रसिद्ध था। मध्यकाल में कपास तथा छींट के कपड़े का व्यापार इस क्षेत्र की प्रमुख आर्थिक गतिविधियों में शामिल था। कच्चा मार्ग होने के कारण मानसूनी ऋतु में इस मार्ग की अतिरिक्त देखभाल की आवश्यकता होती थी। उपर्युक्त वर्णित दिल्ली एवं सूरत को जोड़ने वाला राजस्थान मार्ग मालवा-खानदेश मार्ग की तुलना में छोटा था। मालवा-खानदेश मार्ग का उपयोग अधिकांश रूप में व्यापारियों द्वारा किया जाता था क्योंकि इस मार्ग के माध्यम से सूरत-स्वैली बंदरगाह पर पहुंच आसान थी। देश के अन्य मार्गों की तुलना में इस मार्ग पर सरायों की उपलब्धता कम थी और अधिकांश सराय शहरी केंद्रों के आसपास स्थित थीं। देश के पश्चिमी भाग में तांबे एवं नील उत्पादन के दो प्रमुख केंद्र क्रमशः कोटपुतली और बयाना इन्हीं मार्गों की सीमा पर स्थित थे तथा यातायात एवं परिवहन सुविधाओं का लाभ प्राप्त करते थे। विलियम फोस्टर द्वारा संपादित 'अली ट्रैवल्स इन इंडिया' नामक ग्रंथ में वर्ष 1612 से 1616 तक भारत की यात्रा पर रहने वाले निकोलस विथिंगटन के यात्रा वृत्तांत को प्रकाशित किया गया। इस वृत्तांत में निकोलस विथिंगटन<sup>8</sup> ने अहमदाबाद से थेट तक की अपनी 28 दिन की यात्रा में सरों, बड़ौदा, डेकावरा, मुगल, राधनपुर और नगर पारकर जैसे प्रमुख यात्रा केंद्रों की विस्तार से चर्चा की है।

## (ग) दक्षिणी भारत में यातायात एवं परिवहन

उपर्युक्त खंड में हमने देखा था कि मध्यकालीन समय में बुरहानपुर उत्तरी तथा दक्षिणी भारत के मध्य संपर्क स्थापित करने का एक प्रमुख केंद्र था। यह एक जंक्शन के रूप में प्रसिद्ध था जिससे अनेक शाखाएं उत्तरी तथा दक्षिणी क्षेत्र को निकलती थीं। दक्षिण भारत में एक प्रमुख मार्ग गोदावरी नदी को पार करते हुए दक्षिण की ओर बीदर से होते हुए हैदराबाद नामक केंद्र से जुड़ा हुआ था। इस क्षेत्र में हैदराबाद के एक प्रमुख प्रशासनिक एवं राजनैतिक केंद्र होने के कारण यहां से अनेक मार्गों का विस्तार पश्चिमी तथा पूर्वी भारत में देखने को मिलता है। हैदराबाद से पश्चिम की ओर एक प्रमुख मार्ग गुलबर्गा, बीजापुर, बेलगाम से होते हुए गोवा तक जाता था। व्यापारिक दृष्टिकोण से इस मार्ग का उपयोग मसालों के व्यापार (विशेषकर काली मिर्च) के लिए किया जाता था। वहीं, दूसरी तरफ पूर्वी दिशा में एक अन्य मार्ग नरसापुर एवं मछलीपट्टम को जोड़ते हुए दक्षिण में पुलिकट-मद्रास तक विस्तारित था। पूर्वी दिशा में जाने वाला मार्ग इस क्षेत्र में स्थित हीरे की खानों तथा दक्षिण भारत में छींट के कपड़े के निर्माण केंद्रों तक व्यापारियों

### How to Cite:

डॉ. समीर कुमार वर्मा (June 2016). मध्यकालीन भारत में यातायात तथा परिवहन

*International Journal of Economic Perspectives*, 10(1), 71-78

Retrieved from: <https://ijeponline.org/index.php/journal/article>

की पहुंच को आसान बनाता था। कृष्णा तथा कावेरी नदियों के मध्य के क्षेत्र में विकसित हुए यातायात एवं परिवहन सुविधाओं का विस्तृत विवरण सीमित स्रोतों में ही उपलब्ध है। इस संदर्भ में जेम्स रेनेल द्वारा लिखित 'मेमॉयर्स ऑफ ए मैप ऑफ हिंदोस्तान' अथवा 'मुगल एंपायर' तथा रॉबर्ट ओर्मे का 'हिस्टोरिकल फ्रेगमेंट्स ऑफ द मुगल एंपायर' जानकारी के प्रमुख स्रोत माने जाते हैं। जीन डेलोचे (1993)<sup>9</sup> ने उपर्युक्त स्रोतों के आधार पर ही दक्षिण भारत के संचार नेटवर्क का वर्णन करने का प्रयास किया है।

### मध्यकालीन यातायात एवं परिवहन व्यवस्था की प्रमुख विशेषताएं

- इस काल में बैलों तथा अन्य जानवरों के माध्यम से चलाई जाने वाली गाड़ियों का प्रमुखता से इस्तेमाल किया जाता था। शासक वर्ग तथा अन्य लोग अपनी यात्रा गतिविधियों को तेज करने के लिए सामान्य रूप से घोड़ों का प्रयोग करते थे। इस प्रकार द्रुतगति वाले साधनों के अभाव में मध्यकालीन परिवहन प्रणाली मानव श्रम तथा पशु आधारित थी।
- मध्यकाल में पहिए के विकास ने अपेक्षाकृत उन्नत अवस्था को प्राप्त कर लिया था। यही कारण है कि पहिए पर आधारित परिवहन सेवाएं लंबी दूरी को तय करने का प्रमुख साधन थीं। यूरोपीय इतिहासकार जीन डेलोचे मध्यकालीन भारत में विकसित विभिन्न प्रकार के पहियों की चर्चा अपने अध्ययन में की है। इनके अनुसार, व्यक्तियों तथा वस्तुओं के परिवहन में अलग-अलग प्रकार के साधनों का प्रयोग किया जाता था। इन्हें सामान्य तौर पर बैल एवं घोड़ों की सहायता से उपयोग में लिया जाता था।
- आवागमन के मार्गों के मध्य प्रवाहित होने वाली नदियों पर पुलों का निर्माण इस काल की एक विशिष्ट विशेषता थी। देश के अलग-अलग भागों में मुख्य रूप से बीम-पुल, निलंबन पुल और मेहराब पुलों का निर्माण किया गया। विद्वानों के अनुसार भारत में बीम तथा निलंबन पुलों के उदाहरण प्राचीन काल से ही मिलते हैं किंतु मेहराब पुलों का विकास तुर्की साम्राज्य की स्थापना के बाद की घटना है। इसी प्रकार के एक पुल का निर्माण राजस्थान में प्रवाहित होने वाली गंभीर नदी पर अलाउद्दीन खिलजी के शासनकाल में किया गया था।
- आरंभिक मध्यकाल में निर्मित किए गए पुल आकार में अपेक्षाकृत छोटे होते थे, जिनके आकार में समय के साथ विस्तार होता गया। इस काल में निर्मित पुलों के अन्य



## How to Cite:

डॉ. समीर कुमार वर्मा (June 2016). मध्यकालीन भारत में यातायात तथा परिवहन

*International Journal of Economic Perspectives*, 10(1), 71-78

Retrieved from: <https://ijeponline.org/index.php/journal/article>

उदाहरणों में औरंगाबाद शहर में औरंगजेब के शासन काल में निर्मित पुल तथा 17 वीं शताब्दी में वागोर नदी पर निर्मित पुल प्रमुख हैं।

- यातायात मार्गों पर सरायों का निर्माण भारत में मौर्य कालीन व्यवस्था से ही देखने को मिलता है। किंतु, मध्यकाल में इस प्रणाली को पुनर्जीवित करके व्यापक रूप से प्रसारित किया गया। शेरशाह सूरी द्वारा निर्मित ग्रांड ट्रंक रोड पर स्थित सराय तथा अबुल फजल की अकबरनामा में आगरा शहर के आसपास के मार्गों पर स्थित सरायों को इस काल की उत्कृष्ट सरायों के उदाहरण के रूप में लिया जा सकता है।

## निष्कर्ष

एक कुशल यातायात एवं परिवहन प्रणाली को किसी भी राज्य की आर्थिक उन्नति तथा प्रशासनिक एकीकरण के लिए आवश्यक पूर्वपक्ष माना जाता है। मध्यकाल में विशेषकर, 16 वीं शताब्दी के उत्तरार्ध से मुद्रीकरण तथा आर्थिक गतिविधियों के प्रभाव के कारण संपूर्ण भारतीय उपमहाद्वीप में व्यापार एवं वाणिज्य गतिविधियों को प्रोत्साहन मिला<sup>10</sup>। आरंभिक मध्य काल में यातायात एवं परिवहन व्यवस्था प्राचीन भारत में विकसित व्यवस्था का अनुसरण करती थी। आर्थिक तथा राजनीतिक गतिविधियों में वृद्धि के परिणाम स्वरूप मध्यकालीन शासन व्यवस्था में यातायात एवं परिवहन सुविधाओं के विकास में भी तीव्रता देखने को मिलती है। विज्ञान तथा तकनीकी के अभाव में मध्यकाल में विकसित परिवहन प्रणाली वर्तमान संदर्भ में उन्नत स्तर की नहीं थी किंतु यह अपने पूर्ववर्ती समय की तुलना में बेहतर स्थिति में थी। मध्य काल के अंत तक आते-आते हम देख सकते हैं कि इस समय तक भारत के लगभग सभी भागों को जोड़ने वाले यातायात एवं परिवहन मार्गों के एक मजबूत जाल का निर्माण हो चुका था। आने वाले समय में यूरोपीय शक्तियों ने यातायात की मध्यकालीन प्रणाली का व्यापक लाभ उठाया तथा आधुनिक आधार पर इन मार्गों को विकसित करके अपने साम्राज्य को विस्तारित किया। यातायात एवं परिवहन मार्गों के निकट यात्रा सुविधाओं, विश्राम स्थलों तथा नदियों पर पुलों एवं घाटों के निर्माण द्वारा इस काल की तकनीकी तथा प्रशासनिक उत्कृष्टता प्रदर्शित होती है।

**How to Cite:**

डॉ. समीर कुमार वर्मा (June 2016). मध्यकालीन भारत में यातायात तथा परिवहन

*International Journal of Economic Perspectives*, 10(1), 71-78

Retrieved from: <https://ijeponline.org/index.php/journal/article>

**Reference:**

1. William Moorcroft and George Trebeck, (1837). Travels in the Himalayan Provinces of Hindustan and Punjab, *Asiatic Society of Calcutta*, p.478.
2. Habib, Irfan, (1982). An Atlas of the Mughal Empire: Political and Economic Maps with Detailed Notes, Bibliography, and Index. *Oxford University Press, Delhi*, Sheet OB.
3. Deloche, Jean, (1993). Transport and Communication in India, Volume 1, Land Transport, *Oxford University Press, Delhi*, Vol.1., pp. 27-28.
4. Ibid, 3.
5. Jean-Baptiste Tavernier, Travels in India, Eng. tr. V.Ball, ed. William Crooke (1989). Reprinted by *Atlantic Publishers & Distributors, New Delhi*, Vol.I, p.92-93.
6. Ibid, 2.
7. William Finch's (1608-11) travel account in William Foster (ed.), (1985). Early Travels in India, Reprint, New Delhi, pp. 136,143-44,178-79.
8. Nicholas Withington's (1612-16) travel account in William Foster (ed.), (1985). Early Travels in India, Reprint, New Delhi, pp. 204-205, 209.
9. Ibid. 3 &4.
10. Kumar, Ravindra, "Some observation on Masonry Bridges in Mughal India", Art and Culture in Medieval India, Prof. Nurul Hasan Festschrift, Qaiser, A.J. and Verma, S.P. (ed.), Jaipur, 1993.