

مقدمه

اهمیت راه‌ها و طرق ارتباطی در زندگی جمعی بشر امری بدیهی است و رشد و تعالی تمدن بشری با جاده‌ها ارتباط مستقیم داشته است. اهمیت راه‌ها تا بدان حد است که سطح فرهنگی هر منطقه و میزان توسعه‌ی آن را می‌توان با توجه به دوری یا نزدیکی آن به جاده‌ها تعیین کرد. جاده‌ها تنها مسیر آمد و شد مردم عادی، قوای نظامی و یا بستری که فعالیت‌های تجاری بر روی آن‌ها انجام گیرد، نبوده‌اند؛ بلکه به عنوان مهم‌ترین وسیله‌ی ارتباط جمعی، زمینه‌های انتقال دستاوردهای فکری و فرهنگی انسان‌ها به یکدیگر را فراهم می‌کرده‌اند. زندگی جمعی انسان‌ها حاصل کنش و تعاملات جمعی است و انتقال تجارب و مهارت‌های مردم هر منطقه به دیگران زمینه‌ساز پیدایش فرهنگ‌ها و تمدن‌ها بوده است. این مناسبات میان انسان‌ها به وجود نمی‌آمد مگر این که وسیله‌ی ارتباطی که همانا جاده‌ها بودند، به وجود آمده باشد. از این روی از قدیم‌الایام جاده‌ها را که بنا به انگیزه‌های مختلف ارتباطی به وجود آمده‌اند، در زندگی انسان‌ها بسیار بااهمیت می‌بینیم. به خصوص پس از این که زندگی اجتماعی انسان در هر منطقه شکل مشخص‌تری به خود گرفت و حکومت‌ها نقش برجسته‌ای ایفا می‌کردند و زندگی انسانی قانونمند شد، ایجاد راه‌ها و حفاظت و تأمین امنیت در آن‌ها نیز ساز و کار مشخص‌تری به خود گرفت.

پس از شکل‌گیری حکومت ایلیخانان نیز به اقتضای شرایط تاریخی و ملاحظات خاصی که برای این حکومت مطرح بود، توجه به تجارت و طرق تجاری مورد اهتمام ویژه قرار گرفت و از همان ابتدای حکومت ایشان، معیشت تجاری نگاه ویژه‌ای را به خود معطوف کرد. ایلیخانان به عنوان میراث به جای مانده از سنن استپ و در راستای نیازهای خویش، به تجارت علاقمند بودند و ماهیت عمل تجار و برخورد محافظه‌کارانه آن‌ها نیز شرایط لازم را هموارتر می‌کرد. تمرکز قدرت و امنیت لازم در مسیرهای تجاری هم مزید علت بود و به موازات توجه همگانی مغول‌ها به مقوله تجارت، در ایران نیز زمینه‌های رشد و تعالی اقتصاد تجاری فراهم شد. به علاوه ایلیخانان در منطقه‌ای با ساختار حیات شهری حکومت می‌کردند و سابقه دیرین معیشت تجاری در این منطقه به رشد بیشتر تجارت کمک می‌کرد. رونق تجاری عصر ایلیخانان بدون وجود راه‌هایی که فعالیت‌های تجاری در بستر آن‌ها انجام گیرد امکان‌پذیر نبود. از این روی حکام مغول اهتمام ویژه به طرق تجاری داشتند و لذا برخی از این مسیرهای

راه‌های تجاری در عهد ایلیخانان

● دکتر سید ابوالفضل رضوی
استادیار گروه تاریخ دانشگاه لرستان

راه‌های تجاری این دوره را با توجه به کارکردی که در تجارت داخلی و یا خارجی داشته‌اند، می‌توان به دو دسته کلی راه‌های تجارتی «درون مرزی» و راه‌های تجاری «برون مرزی» تقسیم کرد. از این منظر که تجارت داخلی و خارجی در درون مرزهای مملکت مسیرهای مشترکی داشته و به طور کامل از یکدیگر جدا نبوده‌اند، نمی‌توان این تقسیم‌بندی را به صورت عام پذیرفت. منتها از این نظر که تجارت خارجی قلمرو ایلخانی رشد بیشتری داشته و جاده‌های تجاری مربوطه حیات فعال تری از خود نشان داده‌اند، می‌توان میان آن‌ها تمایز قائل شد. گذشته از این، بنابر ملاحظات اقلیمی و جغرافیایی خاص ایران، جاده‌های تجاری درون مرزی که در سطوح محلی، شهری و منطقه‌ای عمل می‌کردند، تمامی مسیری زمینی داشتند و در بهترین حالت، به بنادر و سواحل ختم می‌شدند. اما جاده‌های تجاری برون مرزی علاوه بر خشکی، در دریاها و اقیانوس‌ها نیز امتداد داشتند. این جاده‌ها که به دو دسته «زمینی» و «دریایی» تقسیم می‌شدند، پس از رسیدن به مرزها و بنادر ایرانی با مسیرهای تجاری درون مرزی یکی شده و تا رسیدن به آن سوی مرزها مسیر مشترکی داشتند. از این روی، رونق برخی از راه‌های داخلی و آبادانی مراکز شهری در امتداد آن‌ها تا حدی از این واقعیت (یکی شدن مسیرهای تجارت داخلی و خارجی) ناشی می‌شد. به مانند همیشه تاریخ ایران، استفاده از جاده‌ها، محدود به کارکرد تجاری نبود و رفت و آمدهای عادی و کارکردهای سیاسی و نظامی نیز از همین مسیرها انجام می‌گرفت. بنابراین در کنار ضروریات اقتصادی، ملاحظات سیاسی، نظامی و اجتماعی نیز در میزان رونق مسیرهای ارتباطی سهم عمده‌ای داشت. در این زمینه ماهیت نظامی حکومت ایلخانان و مشکلات مداوم آن‌ها در نواحی مرزی که با لشکرکشی‌های همیشگی و عبور و مرور سپاهان همراه بود، توجه به جاده‌ها را ضرورت بیشتری می‌بخشید. با این وصف کارکرد سیاسی - نظامی جاده‌ها با اهمیت تجاری آن‌ها درهم می‌آمیخت و به عمران جاده‌ها و رشد تجارت کمک می‌کرد. رونق خاص فعالیت‌های پستی و ارتباطی (پام) در زمان مغولان و توجه خاصی که ایلخانانی همچون غازان به اصلاح «پام» و ایجاد امنیت و ثبات در مسیرهای ارتباطی داشتند، از همین ملاحظات مختلف سیاسی، نظامی، تجاری ناشی می‌شد. با در نظر داشتن مطالب فوق، به چگونگی مسیرهای تجاری در قلمرو ایلخانان می‌پردازیم.

راه‌های تجاری درون مرزی

بر اساس مطالب «زهره القلوب» و در نظر داشتن چگونگی تقسیمات کشوری زمان ایلخانان، می‌توان مسیرهای تجاری داخلی این عهد را به صورت زیر بررسی کرد:

راه‌های تجاری عراق عجم

۱- راهی که در امتداد جاده تجاری شرق به غرب ایران قرار داشت. این راه جزئی از جاده ابریشم بود و ارتباط عراق عجم با ایالات قومنس، مازندران، خراسان و سیستان را تأمین می‌کرد. این جاده از سلطانیه آغاز می‌شد و در نوزده فرسنگی سلطانیه و چهار فرسنگی قزوین در محلی که مغول‌ها آن را «آق خواجه» می‌خواندند، دو شاخه می‌شد. یک شاخه آن به سمت قزوین و

تجاری در پناه امنیت حاصل از حاکمیت مغولان به اوج رونق رسیدند. آنچه در این مقاله مورد بررسی قرار می‌گیرد، چگونگی وضعیت مهم‌ترین راه‌هایی است که در حیات تجاری عصر ایلخانان تأثیرگذار بوده‌اند.

درآمدی بر اهمیت راه‌ها در عهد ایلخانان

اهمیتی که مغول‌ها برای تجارت و ایجاد امنیت و ثبات در مسیرهای تجاری قائل بودند، نسبت به استپ‌نشینان قبلی بیشتر، و یکی از مهمات مورد نظر چنگیز رونق بخشیدن به راه‌های بازرگانی بود. تسلط مغولان بر بخش عظیمی از آسیا، تجارت را به عنوان یکی از شیوه‌های دیر پای معیشت ساکنان آن اهمیتی دوچندان بخشید و زمینه‌های رشد و رونق آن را فراهم نمود. عملکرد غیرسیاسی بازرگانان در قلمرو منسجمی که به یمن اقتدار مغولان به وجود آمده بود، رعایت قواعد و حقوق مشترک در این قلمرو گسترده، سوابق دیرپای تجاری این مناطق و نزدیکی بیشتر شرق و غرب جهان نیز راه انجام این مقصود را هموار می‌کرد. از این روی، با وجود ماهیت نظامی امپراتوری مغول، زمینه برای رونق راه‌های تجاری فراهم بود. ضرورت مناسبات تجاری تا بدان حد بود که تجزیه‌ی امپراتوری و شکل‌گیری حکومت‌های مستقل مغولی هم نتوانست آن را تحت الشعاع قرار دهد. حتی با وجود تیرگی روابط سیاسی و برخورد‌های نظامی میان این حکومت‌ها، هیچ زمانی راه‌های تجاری میان قلمروهای آن‌ها به طور کامل مسدود نشد. تجارت زمان ایلخانان و چگونگی راه‌های تجاری در زمان آن‌ها نیز مشمول همین قاعده بود. در این زمینه با وجود درگیری‌های مداوم ایلخانان با همسایگان شمالی، غربی و شمال شرقی، راه‌های تجاری رونق زیادی داشت. نکته مهم در خصوص راه‌های تجاری عهد ایلخانی این است که عمده‌ی مسیرهای تجاری از زمان گذشته وجود داشتند اما نظر به ملاحظات اقتصادی و سیاسی این عهد، برخی مسیرها اهمیتی بیشتر و برخی رونق فوق‌العاده‌ای کسب کردند. برخی از خطوط تجاری که در گذشته استفاده محلی داشتند رو به رشد نهادند و برخی از خطوط عمده تجاری قبلی تحت تأثیر رونق بیشتر مسیرهای جدید، کم‌فروغ‌تر ظاهر شدند. نقطه توجه عمده راه‌های تجاری این زمان مناطق غربی ایران بود و مرکزیت سیاسی حکومت ایلخانان در آذربایجان و عراق عجم سهم مهمی در این موضوع داشت. ملاحظات سیاسی مورد نظر ایلخانان و همین طور دول اروپایی که به دنبال قدرت‌گیری مملوکان امکان استفاده بهینه از راه‌های تجاری معطوف به بنادر شام و مصر از آن‌ها سلب شده بود نیز در این جهت تأثیر زیادی داشت. اهمیت مسیرهای تجاری نیمه غربی ایران به حدی بود که تجارت پررونق مناطق جنوب و جنوب غربی ایران هم به این سمت معطوف بود. در این بین نقش واسطه‌ای ایران در تجارت شرق و غرب و به اصطلاح امروزین برخورداری این مناطق از مزایای تجارت «ترانزیت» نقش مهمی داشت. البته این مطلب بدان معنا نیست که تمامی درآمد تجاری مناطق غربی از راه ترانزیت به دست می‌آمد. بسیاری از شهرهای ایالاتی که در مسیر عبور جاده‌های تجاری اصلی قرار داشتند، در تولید محصولات صنعتی، معدنی و کشاورزی سهم عمده‌ای داشتند و از تجارتی، تولیدی نیز برخوردار بودند. منتها عبور مسیرهای ترانزیت نقش مهمی در رونق تجاری و ارتباطی آن‌ها ایفا می‌کرد.

شاخه دیگر به سمت ری و ورامین می‌رفت. فاصله میان سلطانیه و ورامین ۵۶ فرسنگ بود. این جاده از ورامین به طرف قومس می‌رفت و از آن جا به طرف ایالات مازندران، خراسان، سیستان و مناطق مرزی ادامه می‌یافت.^۱

۲- راهی که در امتداد مسیر تجاری عراق عجم و فارس قرار داشت. این راه از سلطانیه به ساوه، ساوه به آوه، آوه به قم، قم به کاشان و کاشان به اصفهان می‌رسید و از اصفهان به سمت شیراز و سواحل جزایر خلیج فارس ادامه می‌یافت. «مستوفی» این جاده را جزئی از شاهراه زاویه شرق و جنوب ایران آورده است.^۲ راهی که از ری به ساوه می‌آمد نیز به همین جاده می‌پیوست.^۳ «مارکوپولو» و «اودریک» راهب هم از همین راه به کاشان و سپس یزد رفته‌اند.^۴

۳- راه‌هایی که در امتداد مسیرهای تجاری عراق عجم، کرمانشاه و عراق عرب قرار داشتند

الف - راه بغداد به اصفهان: این راه از بغداد آغاز می‌شد و پس از عبور از یکی دو شهر کرمانشاه، به تومان همدان در عراق عجم می‌رسید. از همدان به سمت نهاوند می‌رفت و سپس به طرف «بروجرد» در تومان لر کوچک امتداد می‌یافت. در ادامه به کرج ابودلف می‌رسید و آنگاه از طریق تومان قم و کاشان به تومانی اصفهان می‌رسید. فاصله این راه از بغداد تا اصفهان ۱۵۷ فرسنگ بود. این جاده در حد فاصل تومان قم و کاشان تا اصفهان مسیرهای دیگری نیز داشت و از چند سوی به اصفهان می‌رفت.^۵ در هنگام حمله هولاکو به عراق عرب بخشی از سپاهیان مغول به سرکردگی «کیتبوقانویان» از قسمت‌هایی از این راه حرکت کردند و پس از تثبیت موقعیت مغولان در تومان لر کوچک از راه کردستان به طرف عراق عرب رفتند.^۶

ب - راه سلطانیه به نجف: این جاده در بیشتر مسیر با راه بغداد - اصفهان

یکی بود. این راه از تومان قزوین و سلطانیه به تومان همدان و از آنجا به سمت کرمانشاه امتداد می‌یافت. از طریق شهرهای اسد آباد، کنگاور، صهنه، چمچال، کزند، خوشان و حلوان به قصر شیرین می‌رسید و پس از عبور از شهرهای عراق عرب به بغداد و سپس نجف می‌رسید. فاصله این راه ۱۴۴ فرسنگ بود.^۷

شخص هولاکو در زمان فتح بغداد از همین راه به عراق عرب حمله کرد.^۸

۴- راه‌های ارتباطی عراق عجم با فارس و شبانکاره و کرمان خراسان از طریق یزد

نظر به اهمیت راه تجاری «هرمز» و همین طور راهی که از طریق فارس به جزایر خلیج فارس می‌رسید، بخشی از روابط عراق عجم با کرمان فارس، شبانکاره و همین طور خوزستان از این طریق بود. ارتباط عراق عجم با راه دریایی خلیج فارس (جاده ادویه) نیز از همین مسیر برقرار می‌شد. تومان یزد از یک طرف با فاصله ۲۸ فرسنگ به «برقو» که جزئی از فارس بود متصل می‌شد و از طرف دیگر با فاصله ۵۸ فرسنگ با کرمان در ارتباط بود.^۹ راه ارتباطی یزد به فارس از یزد به تفت و از تفت به ابرقو می‌رسید و در مسیر خود «مروست» و «هرات» را نیز پوشش می‌داد. در زمان الجایتو، حفاظت از راه‌های این خطه به همراه بخش دیگری از راه‌های عراق عجم که در تومان قم و کاشان قرار داشت به «شرف الدین مظفر» سپرده شد.^{۱۰} مسیر یزد به کرمان هم از یزد به «بافق»، «بهاباد»، «کوه بنان»، «زرنده» و در نهایت به کرمان می‌رسید. همین طور از یزد راهی به طرف خراسان می‌رفت. این راه از یزد به «طیس» از طیس به «ساغند» در حاشیه کویر و از آنجا به سمت شهرهای خراسان می‌رفت.^{۱۱} «رکن الدین بن براق حاجب» پس از اینکه حکومت کرمان را از «وکتای قآن» گرفت از همین راه به یزد و سپس کرمان برگشت.^{۱۲} ارتباط عراق عجم و ایالت شبانکاره نیز از همین مسیر برقرار می‌شد.



آرامگاه باغ‌مزار - گرمه - دوره‌ی ایلخانی

جاده‌ها تنها مسیر آمد و شد مردم عادی، قوای نظامی و یا بستری که فعالیت‌های تجاری بر روی آن‌ها انجام گیرد، نبوده‌اند؛ بلکه به عنوان مهم‌ترین وسیله‌ی ارتباط جمعی، زمینه‌های انتقال دستاوردهای فکری و فرهنگی انسان‌ها به یکدیگر را فراهم می‌کرده‌اند

عهد ایلخانی

عجم می‌گذشت و به تومانی اردبیل می‌رسید و شاخه دیگر از زنجان به تومانی تبریز می‌رفت. راه اخیر از تبریز به مراغه می‌رسید و آنگاه به طرف ارمنستان و روم امتداد می‌یافت. جاده اخیر از مراغه به تومانی مرند می‌رسید و در آنجا با مسیر قبلی (راه تبریز-ارزروم) یکی می‌شد.^{۱۶}

ج - راه تبریز به جزیره و شام: این راه از آذربایجان به ارمنستان می‌آمد (از طریق مسیرهای قبلی) و پس از عبور از شهرهای «آلاتاغ» و «خلاط» در این ایالت به سمت «دیاربکر» رفته و به شهرهای مختلف «جزیره» راه می‌یافت.^{۱۷} ادامه این راه به «فرات» می‌رسید و پس از عبور از «فرات» به بلاد شام راه می‌یافت. راهی که از بغداد به جزیره می‌آمد نیز پس از پیوستن به این مسیر به طرف شام ادامه می‌یافت.^{۱۸} لشکر کشی هولاکر به جزیره و شام در سال ۶۵۷ هـ. ق از همین مسیر صورت گرفت.^{۱۹}

۲- راه ارتباطی آذربایجان با اران و موغان و گرجستان

الف - راه اردبیل به اران و موغان: این راه در امتداد راهی که عراق عجم را به اردبیل وصل می‌کرد، قرار داشت. از اردبیل به سمت «باجروان» در ایالت موغان می‌رفت و با طی ۲۰ فرسنگ از آنجا به «محمود آباد گاوباری» می‌رسید. شاخه دیگر این راه از «باجروان» به طرف ارس ادامه می‌یافت و به «قرباغ» می‌رسید. این شاخه از قرباغ به سمت دیگر شهرهای «اران» می‌رفت و پس از طی کردن ۱۹ فرسنگ به شهر «بردع» که مستوفی آن را بزرگ و پرجمعیت توصیف می‌کند، می‌رسید. راه اخیر از «بردع» به سمت «گنجه» می‌رفت و از گنجه به سمت «تفلیس» در گرجستان امتداد می‌یافت.^{۲۰} شاخه دیگری از همین راه از «برزند» در موغان آغاز می‌شد و پس از عبور از رودخانه «کر» به سمت «شماخی» کرسی شیروان رسیده و از آنجا به طرف «دربند» می‌رفت.^{۲۱} میان گرجستان و ایالت روم و ارمنستان صغیر و دیگر مناطق همجوار هم راه‌های ارتباطی فعال بود و مارکوپولو تأمین معیشت آن‌ها را از راه بازرگانی ذکر کرده است.^{۲۲} روابط تجاری ایران و دشت قیچاق نیز از همین مسیر انجام می‌گرفت. با وجود اینکه «یاقوت حموی» شهر بردع را ویران توصیف می‌کند، یک قرن پس از او «مستوفی» آن را شهری بزرگ، آباد و پرجمعیت آورده است.^{۲۳} این امر از رونق حیات اقتصادی منطقه و همین‌طور مناسبات تجاری با دشت قیچاق حکایت دارد.

ب - راه تبریز به قرباغ از طریق اهر: این راه از تبریز آغاز می‌شد و با فاصله ۱۴ فرسنگ به اهر در تومانی مشکین می‌رسید. از اهر به سمت موغان می‌رفت و با عبور از «برزند» و «باجروان» به قرباغ در کنار ارس می‌رسید. بر اساس

۵- راه‌های ارتباطی عراق عجم و ایالات غربی ایران (آذربایجان، اران، ارمنستان، گرجستان، شروان و گشتاسفی و روم)

این راه از سلطانیه آغاز و پس از رسیدن به «زنجان» دو شاخه می‌شد. شاخه‌ای از طریق «کاغذ کنان»، که منطقه‌ای مغول‌نشین (مغولیه) در تومانی سلطانیه و قزوین بود، به سمت اردبیل می‌رفت و از آنجا به طرف ایالات اران، گرجستان، گشتاسفی و ارمنستان امتداد می‌یافت. مناسبات تجاری ایران و دشت قیچاق از همین مسیر تجاری صورت می‌گرفت و بسیاری از شهرهای ایالت آذربایجان از طریق همین راه به هم مربوط می‌شدند.^{۲۴} شاخه دیگر این راه از زنجان به طرف «تبریز» می‌رفت. شاخه اخیر در محلی به نام «سرچم» که در ۱۸ فرسنگی سلطانیه بود، دو قسمت می‌شد. یک شاخه از سمت چپ به طرف مراغه می‌رفت و شاخه اصلی به سمت تبریز و از آنجا به «میانه» و سپس «وچان» امتداد می‌یافت. ارتباط عراق عجم و شاهراهی تجاری که از طریق بندر دریای سیاه و مدیترانه به اروپا و سایر نقاط می‌پیوست، از این مسیر بود.^{۲۵}

راه‌های تجاری آذربایجان

علاوه بر مسیرهای ارتباطی آذربایجان با عراق عجم، که زمینه ارتباط این ایالت را با دیگر ایالت‌ها فراهم می‌کرد، مهم‌ترین مسیرهای ارتباطی این ایالت بدین قرار بود:

۱- راه ارتباطی آذربایجان با ارمنستان کبیر و روم

الف - راه تبریز به ارزنه روم: این راه از تبریز به مرند و سپس به خوی می‌رسید. از آن پس با طی ۱۴ فرسنگ به شهرهای ارمنستان کبیر (ارجیش، ملازجرد، خوناس) رسیده و به سمت «ارزروم» در ایالت روم امتداد می‌یافت. فاصله میان تبریز و ارزروم ۷۹ فرسنگ بود. این راه از ارزروم به «ارزنجان» می‌رفت و با عبور از شهرهای «آق شهر» و «زاره» به «سیواس» از مهم‌ترین شهرهای روم می‌رسید. فاصله تبریز تا سیواس ۱۵۰ فرسنگ بود. از سیواس راه‌های مختلفی این شهر تجاری را به «ترابوزان»، «بندر ایاس» در ارمنستان صغیر، «قسطنطنیه» که از دوران گذشته با «کیلکیه» ارتباط داشت، «آنقره»، بندر مهم شام همانند «علائییه» و «آنتالیه» و بندر «سامسون» و «سینوپ» در کنار دریای سیاه مربوط می‌کرد.^{۲۵}

ب - راه تبریز به روم و ارمنستان: از طریق مراغه: این راه دنباله راهی که از عراق عجم به آذربایجان می‌آمد، بود. چنانکه آمد راه ارتباطی عراق عجم به آذربایجان در نزدیکی‌های زنجان دو شاخه می‌شد. یک شاخه از شهرهای عراق

به مانند همیشه‌ی تاریخ ایران، استفاده از جاده‌ها، محدود به کارکرد تجاری نبود و رفت و آمدهای عادی و کارکردهای سیاسی و نظامی نیز از همین مسیرها انجام می‌گرفت

عهد ایلخان

جداگانه‌ای در «کازرین» به هم می‌پیوستند و مسیر واحدی طی می‌کردند.^{۲۷} در گذشته قبل از دوره مغول که «سیراف» اندک رونقی داشت، راه تجاری اخیر از «لاغر» دو شاخه می‌شد، یک قسمت به طرف سیراف و قسمت دیگر به سمت بندر هزو امتداد می‌یافت.^{۲۸}

ب- راه شیراز به خلیج فارس از طریق شبانکاره (شیراز-هرموز): این راه از شیراز به سروستان، از سروستان به فسا می‌رسید و پس از طی ۱۴ فرسنگ از فسا دو شاخه می‌شد. یک شاخه به سمت مرکز شبانکاره می‌رفت و شاخه دیگر از طریق شهرهای شبانکاره به بندر هرموز می‌رسید. مسافت شیراز تا هرموز ۹۵ فرسنگ بود.^{۲۹}

۳- راه ارتباطی فارس و کرمان

الف- راه شیراز به کرمان از طریق شهر بابک: از شهرهای مختلف فارس در کوره استخر عبور می‌کرد و بعد از طی ۶۷ فرسنگ به شهر بابک می‌رسید و از آنجا به طرف سیرجان و کرمان امتداد می‌یافت. این راه از شهرهای داریون و خرامه می‌گذشت و در نزدیکی‌های خیر و نیریز تا حدودی جهت شمالی گرفته و از طریق چاهک و هرات و بوانات و مروست به طرف شهر بابک، سیرجان و کرمان می‌رفت.^{۳۰}

ب- راه شیراز به کرمان از طریق یزد: از شیراز به زرقان، مرودشت، سیوند و ابرقو می‌رسید. از ابرقو به تفت در تومان یزد و از آنجا به سمت بافق، کوه بنان، زرنند و کرمان راه می‌یافت.^{۳۱} چنانکه پیداست قسمتی از این راه با جاده ارتباطی فارس و عراق عجم از طریق یزد و همین طور راه تابستانی اصفهان به شیراز (یزدخواست-شیراز) یکی بوده است.

ج- راه شیراز به کرمان از طریق شبانکاره: این راه به سروستان و سپس اصطهبانات می‌رفت و از آنجا به سمت سیرجان و در نهایت کرمان امتداد می‌یافت.^{۳۲}

۴- راه ارتباطی فارس و خوزستان

این راه از شهرهای کوره شاپور می‌گذشت و پس از ۲۵ فرسنگ به نوبندگان می‌رسید. از نوبندگان با طی ۳۳ فرسنگ به «ارجان» شهر مهم کوره قباد رفته و با امتداد به سمت خوزستان به رامهرمز، اهواز و در نهایت به تستر می‌رسید.^{۳۳} از این راه شاخه‌ای از راه شهرهای کوره شاپور به طرف «ریشهر» می‌رفت و روابط تجاری شیراز با بنداری همچون «ریشهر، جنابا، مهرویان و سینیز» از این طریق انجام می‌شد. بندر مهرویان که در نزدیکی‌های «عبادان» قرار داشت، در تجارت فارس، خوزستان و عراق عرب مورد استفاده مشترک بود. پس از انحطاط

گزارش مستوفی، «تاج الدین علی‌شاه» وزیر الجایتو و ابوسعید چندین رباط بر سر این راه ساخته بود. فاصله تبریز با قراباغ ۵۵ فرسنگ بود.^{۳۴}

۳- راه ارتباطی آذربایجان و کرمانشاه

این جاده از شاهراهی که از عراق عرب به سمت عراق عجم می‌رفت، جدا می‌شد. راه اخیر از کناره کوه «سن سمیره» که در شمال کرمانشاه قرار داشت آغاز می‌شد و به سمت «دینور» رفته و از آنجا به طرف آذربایجان امتداد می‌یافت. از دینور شاخه‌ای از این راه به «سیسر» و از آنجا به «برزه» در شصت مایلی دریاچه ارومیه می‌رسید. از اینجا به دو قسمت تقسیم می‌شد. شاخه اصلی از سمت راست به مراغه و سپس تبریز و در نهایت اردبیل می‌رفت و شاخه فرعی جهت غربی گرفته و در امتداد دریاچه، به ارومیه و سپس به خوی می‌رفت. از خوی هم به سمت نخجوان و ارمنستان امتداد می‌یافت.^{۳۵} در کتاب مستوفی ذکری از این جاده نرفته است.

راه‌های تجاری فارس

۱- راه‌های ارتباطی فارس و عراق عجم

الف- راه اصفهان به شیراز: از اصفهان به مهبیار، قومشه (قمشه) و یزدخواست می‌رسید. از یزدخواست دو مسیر تابستانی و زمستانی داشت و از دو سمت به سوی شیراز امتداد می‌یافت. راه زمستانی که مستوفی شرح آن را نیاورده، به طرف «بند عضدی» (در منطقه کربال در نزدیکی‌های مرودشت) می‌رفت و راه تابستانی پس از طی ۴۴ فرسنگ از یزدخواست به شیراز می‌رسید.

ب- راه یزد به شیراز: از یزد به تفت و از آنجا به ابرقو که جزئی از فارس بود می‌رسید.

۲- راه‌های ارتباطی بر و بحر فارس (راه‌های ارتباطی شیراز و خلیج فارس)

الف- راه شیراز به کیش: این جاده ۸۸ فرسنگ فاصله داشت و راه‌هایی که از خراسان، آذربایجان، عراق عجم و دیگر ایالات به فارس می‌رسید از این طریق به خلیج فارس راه می‌یافت. این راه در ۱۵ فرسنگی شیراز دو قسمت می‌شد. یک شاخه به طرف فیروز آباد جدا می‌شد و از مسیری که در گذشته به سمت «سیراف» می‌رفت به سمت خلیج فارس امتداد می‌یافت.^{۳۶} و قسمت دیگر که رونق بیشتر داشت، به طرف میمند می‌رفت و پس از عبور از مناطق مختلفی در کوره اردشیر در ساحل خلیج فارس به بندر «هزو» در مقابل جزیره کیش می‌رسید. ناگفته نماند که دو شاخه این راه پس از طی مسافت‌های



امامزاده قاسم - ازنا - دوره‌ی ایلخانی

سیراف بخشی از فعالیت‌های تجاری فارس از طریق همین بندر انجام می‌گرفت.^{۳۲} از شرح مستوفی درباره این بندر چنین برمی‌آید که در عهد ایلخانی رونق خاصی داشته‌اند.^{۳۵} علاوه بر مسیرهای ارتباطی خوزستان با فارس، روابط این ایالت با عراق عجم و کرمانشاه از طریق تومانی‌های لر بزرگ و لر کوچک برقرار می‌شد. همین‌طور از راه خشکی و دریا با عراق عرب مربوط بود.

راه‌های تجاری کرمان

۱- راه ارتباطی کرمان با فارس، عراق عجم و شبانکاره

الف - راهی که از کرمان به یزد و دیگر مناطق عراق عجم می‌پیوست. این راه از شهرهای شمالی کرمان که جزو مناطق سردسیر این ایالت محسوب می‌شد، می‌گذشت و از راه بافق به طرف یزد می‌رفت. در ادامه به راه ارتباطی شیراز-اصفهان می‌پیوست و بدین ترتیب با فارس و عراق عجم مربوط می‌شد. خاندان پولو از همین راه به کرمان و از آن طریق به هرمز رفتند.^{۳۶}

ب- راهی که از طریق شبانکاره به فارس می‌رسید. چنانکه در قسمت مربوط به راه‌های ایالت فارس آمد، این راه از دو طریق یکی از راه شهر بابک به بخشی از شبانکاره و سپس فارس می‌رسید و دیگری از راه سیرجان به اصطهبانات در شبانکاره می‌آمد و آنگاه از طریق سروستان به شیراز راه می‌یافت.

۲- راه ارتباطی کرمان با قهستان، نیمروز و زاولستان

الف - راه کرمان به قهستان: این راه مسیرهایی را که از هرموز و کرمانی می‌آمد و در شهر گرمسیری «بم» به هم می‌پیوست، به سمت ایالت‌های شرقی امتداد می‌داد. این جاده از بم به «فهرج» و از آنجا به سمت کویر می‌رفت و در نهایت به شهرهای مهم قهستان همانند «تون» و «قائن» می‌رسید. در ادامه هم به سمت شهرهای نیمروز و از آنجا به طرف زاولستان، هند و یا ماوراءالنهر می‌رفت. سفر خاندان پولو از کرمان به طرف شرق و شمال شرقی ایران از همین مسیر انجام گرفت.^{۳۷} «جلالدین خوارزمشاه» نیز پس از برگشت از هند از همین راه به کرمان رفت.^{۳۸} شاخه‌ای از این راه نیز به سمت مناطق جنوبی بلوچستان (مکران) می‌رفت و به بندر تجاری «طیس» (تیز) در حاشیه شمال شرقی دریای عمان در نزدیکی چابهار کنونی می‌رسید. این مسیر (بندر تجاری تیز) که در دوران نابسامانی پس از ضعف سلجوقیان کرمان و ناامنی موجود در مسیر تجاری هرموز، رو به رشد نهاده بود، در زمان ایلخانان هم رونق خاص خود داشت.^{۳۹} چنانکه آمد، سفر خواجه رشید به هند نیز از همین مسیر تجاری صورت گرفت.^{۴۰}

ب- راه کرمان به سیستان: این راه از کرمان به «خبیص» و از طریق کویر به سیستان می‌رفت و از آنجا به سمت ماوراءالنهر امتداد می‌یافت. اقدامات زمان سلجوقیان نقش مهمی در رونق این راه تجاری داشت و از آن زمان بخشی از مناسبات تجاری کرمان با مناطق شرقی از این مسیر انجام می‌شد.^{۴۱} «قطب الدین محمد» قراختایی برای گرفتن تأیید حکومت کرمان از اوکتای قآن در سال ۶۳۳ هـ. ق. از همین مسیر به ماوراءالنهر و سپس مغولستان رفته است.^{۴۲}

۳- راه ارتباطی کرمان و خراسان

راه‌هایی که از کرمان به قهستان و سیستان می‌آمدند، در ادامه به سمت خراسان امتداد داشتند و از دو طریق به راه‌های این ایالت می‌پیوستند. یکی

به راهی که از نیشابور به قهستان می‌آمد و در نهایت به «ترشیز»، «تون» و «قائن» می‌رسید و دیگر راهی که از نیشابور به هرات و از آنجا به شهرهای سیستان می‌رفت.^{۴۳}

۴- راه ارتباطی کرمان و خلیج فارس (راه بندر هرموز)

این راه از بندر هرموز و بعدها جزیره هرموز آغاز می‌شد و پس از عبور از مناطق گرمسیر کرمان به شهر کرمان رسیده و از طرق مختلف به تمامی ایالات ایران راه می‌رفت. خطوط عمده این راه شهرهای عراق عجم و آذربایجان بود و در ادامه به روم و ارمنستان و بندر تجاری دریای سیاه و مدیترانه ختم می‌شد.

راه‌های تجاری عراق عرب

۱- راه ارتباطی بغداد به کرمانشاه، عراق عجم و دیگر ایالات

چنانکه در قسمت مربوط به راه‌های عراق عجم آمد، این راه از طریق شهرهای ایالت کرمانشاه به تومان همدان و سپس سلطانیه می‌رسید. از سلطانیه به مسیرهای غربی و شرقی امتداد پیدا می‌کرد و به تمام نقاط ایران راه می‌یافت. مسیر دیگری از این راه پس از عبور از کرمانشاه، تومان همدان و تومان لر کوچک و دیگر نواحی عراق عجم به سمت اصفهان می‌رفت و از این طریق نیز به دیگر طرق ارتباطی وصل می‌شد.^{۴۴} ذکر این نکته الزامی است که تا قبل از دوره مغول، شاهراه حیاتی شرق و غرب معطوف به بغداد بود؛ اما در دوره ایلخانان عراق عجم و آذربایجان آن را تحت‌الشعاع قرار داد و در قسمت‌هایی از آن دگرگونی ایجاد کرد. قبل از حکومت ایلخانان این جاده از کرمانشاه به همدان می‌آمد و سپس از راه «ساوه» به ری و ورامین و قومس می‌رفت؛ اما

در زمان ایلخانان و به خصوص بعد از پایتختی سلطانیه پس از اینکه به همدان می‌رسید، به طرف شمال متمایل شده و از راه «درگزین» و «خرقان» به سلطانیه و از آن طریق پس از طی ۵۰ فرسنگ به ری می‌رسید.^{۴۵}

۲- راه ارتباطی عراق عرب و جزیره

این راه ۷۲ فرسنگ فاصله داشت و پس از عبور از شهرهای مختلف عراق همچون قادسیه، سامرا و کرخ در ساحل شرقی دجله به سمت بالا می‌آمد و از طریق تکریت به ایالت جزیره وارد می‌شد. از تکریت در امتداد ساحل چپ دجله تداوم می‌یافت و به «حدیثه» و سپس «موصل» مهم‌ترین شهر جزیره می‌رسید.^{۴۶} این راه که با جاده تبریز به جزیره یکی می‌شد، به شاخه‌های چندی تقسیم شده و ضمن ارتباط با شهرهای مختلف جزیره، برقراری ارتباط با شام را هموار می‌کرد.^{۴۷} در هنگام لشکرکشی هولاکو به بغداد، سپاهیان «بایجونیان» که در روم مستقر بودند از همین راه به عراق عرب رفتند.^{۴۸}

۳- راه ارتباطی عراق عرب و شام

این راه ۱۷۰ فرسنگ فاصله داشت. از بغداد به تل «عقرقوف» از آنجا به «انبار» و از راه بیابان «سموات» با فاصله ده روز به دمشق می‌رسید.^{۴۹} در گذشته قبل از دوره مغول قسمت عمده تجارت عراق عرب و شهرها و بنادر شام از این طریق انجام می‌شد. اگرچه در زمان فاطمیان مشکلاتی در این خصوص وجود داشت؛ اما پس از روی کار آمدن ایوبیان رونق سابق خود را بازیافته بود. با وجود مشکلات سیاسی - نظامی عهد ایلخانان، راه اخیر به طور کامل از رونق نیفتاد و بخشی از مناسبات تجاری از این طریق انجام می‌شد.^{۵۰}

۴- راه ارتباطی عراق عرب و خلیج فارس

الف راه بغداد به بحرین از طریق بصره: این راه از بغداد به واسط، واسط به بصره و از بصره به عبادان می‌رفت و پس از طی ۷۰ فرسنگ در دریا به بحرین می‌رسید. مجموع مسافت این مسیر از بغداد تا بحرین ۱۶۴ فرسنگ بود.^{۵۱}

ب- راه بصره به کیش: تمامی مسافت این راه در دریا بود. از بصره به جزیره خارک، از خارک به جزیره الان و دیگر جزایر خلیج فارس و در نهایت به کیش می‌رسید. مجموع مسافت این راه ۱۵۱ فرسنگ بود.^{۵۲} در قرون چهارم تا ششم هجری که بندر سیراف رونق داشت، بخشی از راه‌های تجاری خلیج فارس از بندر «ابله» یا بندر «بصره» به بندر «مهروبان» در نزدیکی عبادان می‌آمد و آنگاه از طریق «سینیز» و «جنابا» امتداد یافته و به سمت سیراف می‌رفت. قسمتی از همین مسیر هم از راه مهروبان و سینیز به طرف «مسقط» می‌رفت.^{۵۳}

ج- راه بغداد به خلیج فارس از راه دجله: این راه از یک طرف بغداد را به

خلیج فارس مرتبط می‌کرد و از طرف دیگر مسیر ارتباطی بغداد با موصل را هموار می‌نمود. تا قبل از دگرگونی مسیر دجله در قرن دهم هجری این راه به شهرهای «واسط» و «بصره» نیز راه داشت.^{۵۴} تلاش ارغون برای محاصره اقتصادی مملوکان در خلیج فارس و مسدود کردن راه‌های ارتباطی مصر و هند و نواحی شرقی آسیا معطوف به همین راه بود.^{۵۵}

راه‌های تجاری خراسان

۱- راه ارتباطی خراسان و طبرستان و عراق عجم

این راه در امتداد شاهراه شرقی سلطانیه به رود جیحون قرار داشت. چنانکه در قسمت مربوط به راه‌های عراق عجم آمد این جاده از ری و ورامین به سمت شهرهای قومس می‌رفت و از دو طریق از راه «جاجرم» و یا «سبزوار» به سمت نیشابور امتداد می‌یافت. راه جاجرم به نیشابور، در بسطام دو شاخه می‌شد. یک شاخه به سمت نیشابور ادامه می‌یافت و قومس و طبرستان را به خراسان وصل کرده و از نیشابور به شهرهای مختلف خراسان بسط یافته و در نهایت به جیحون می‌رسید.^{۵۶} شاخه دیگر به سمت مازندران و از آن سوی به خوارزم می‌فت.

۲- راه ارتباطی خراسان و قهستان

این ایالت از راهی که نیشابور را به شهرهای مهم قهستان همانند «ترشیز»، تون و قائن» مربوط می‌کرد، با یکدیگر ارتباط داشتند. راه‌هایی که از ایالت کرمان به قهستان می‌رسید، با این راه می‌پیوست.^{۵۷}

۳- راه ارتباطی خراسان و سیستان

این راه از نیشابور به هرات و از آنجا به شهرهای مختلف سیستان راه می‌یافت. فاصله نیشابور تا هرات ۶۸ فرسنگ و از هرات تا سیستان حدود ۷۰ فرسنگ بود.^{۵۸}

۴- راه ارتباطی خراسان و خوارزم

این راه در دنباله شاهراه غرب به شرق، به خوارزم می‌رسید. راهی که از نیشابور به هرات می‌آمد، در این شهر دو شاخه می‌شد. شاخه‌ای به سمت شهرهای سیستان می‌رفت و شاخه دیگر به سمت خوارزم امتداد داشت. از هرات به «بادغس» و از آنجا به «مرورود» و آنگاه به مرو و در ادامه به «اورگنج» راه می‌یافت. فاصله نیشابور تا «اورگنج» ۲۷۶ فرسنگ بود.^{۵۹}

راه‌های ارتباطی قومس، طبرستان، مازندران و خوارزم

با حذف حکومت خوارزمشاهی، خلافت عباسی، اسماعیلیه نزاری و تابعیت کامل حکومت‌های محلی از ایلخانان، جغرافیای سیاسی ایران منسجم و زمینه برای فعالیت‌های تجاری درون مرزی فراهم شد

می‌پیوست و از طریق «تسی ئو-تسی ئوان tsieou-tsuan» و «چانگ یه» وارد چین اصلی می‌شد و در نهایت به «چانگ نگان» (سینگان نو) و «لیویانگ» منتهی می‌شد.^{۶۲}

در دوره مغول جاده ابریشم اهمیت بیشتری کسب کرد و بخش عظیمی از تجارت میان امپراتوری مغول و اروپا از این طریق انجام می‌شد. منتها در این عهد در مسیر جاده ابریشم تغییراتی رخ داد و بسته به اینکه از درون قلمرو ایلخانان یا خارج از آن عبور می‌کرد، به دو شعبه شمالی و جنوبی قابل تقسیم بود.

ب- شاخه شمالی جاده ابریشم

این راه از بنادر کریمه که محل فعالیت تجار ژنوبی و ونیزی بود و مهم‌ترین پایگاه تجاری اروپائیان در آنجا قرار داشت، آغاز می‌شد. «سوداق» (سولدایا، سوداک) در کرانه‌های جنوبی کریمه (شبه جزیره قرم)، «کافا» در سواحل دریای سیاه و «تانان» در نزدیکی «آزوف» کنونی واقع در مصب رو «دن» از مهم‌ترین این پایگاه‌ها و بنادر در زمان مغولان محسوب می‌شدند. این بنادر از طریق دریای سیاه با بنادر سواحل جنوبی این دریا در ارتباط بودند و با ایران، بیزانس و مصر و اروپا مناسبات تجاری داشتند. خاندان «پولو» در سفر اول خود به چین و «ابن بطوطه» از همین راه، بنادر جنوبی دریای سیاه به کریمه و دشت قیجاق رفته‌اند. «پلانوکاریینی» هم از طریق «بوهم»، «سیسیل» و «کیف» وارد این منطقه شده است.^{۶۳} شاخه شمالی جاده ابریشم به طور دقیق از «تانان» در دهانه رودخانه «دن» آغاز و به شهر «سرای» پایتخت اولوس جنوبی در ساحل ولگا می‌رسید. از آن پس به سمت «اترار» در ساحل وسطای سیحون امتداد می‌یافت و سپس به «تلاس» و «بالاساغون» در غرب «ایسی گل» می‌رسید. از ایسی گل دوشاخه می‌شد. شاخه‌ای از سمت شمال به طرف «ایمیل» و «ایرتیش» سیاه می‌رفت و از «اورونگو» گذشته به «قراقرم» می‌رسید و از آنجا به سمت «پکن» (خان بالیغ) ادامه می‌یافت. شاخه دیگر از «ایسی گل» به سمت «آلمالیغ» واقع در «ایلی علیا»، «شش بالیغ»، «هامی» و «سوچتو» در ایالت «کان سو» می‌رفت و از آنجا به سمت «تئون هوانگ» امتداد می‌یافت.^{۶۴} «وصاف» فاصله شاخه شمالی تا «پکن» را هشتاد روز و شاخه جنوبی که مغول‌ها آن را «یغری اول» می‌نامیدند، چهل روز آورده است.^{۶۵} «عباس اقبال» مسیر شاخه شمالی جاده ابریشم را به این صورت ذکر کرده است: توان هوانگ، کان سو، ترکستان شرقی، بیش بالیغ، المالیغ، اترار، سمرقند، خوارزم، سرای، هشترخان، کناره‌های دن و دریای آزوف.^{۶۶} شاخه شمالی جاده

این راه در دنباله شاهراه غرب به شرق که از عراق عجم به قوس و طبرستان می‌رسید و در بسطام دو شاخه می‌شد، قرار داشت. چنانکه آمد دو شاخه راهی که از بسطام جدا می‌شد، یکی به سمت نیشابور می‌رفت و قوس و طبرستان و عراق عجم را به خراسان وصل می‌کرد. شاخه دیگر که به سمت مازندران می‌رفت، پس از عبور از شهرهای مهم این ایالت همچون «جرجان» و «دهستان» به سمت «اورگنج» امتداد می‌یافت. از بسطام تا «جرجان» کرسی مازندران ۲۳ فرسنگ و از جرجان تا اورگنج ۱۳۳ فرسنگ فاصله بود. از این روی فاصله بسطام تا اورگنج از این مسیر ۱۵۶ فرسنگ بود.^{۶۷}

راه‌های تجاری برون مرزی الف- راه‌های زمینی

۱- شاهراه تجاری چین به آناتولی و ارمنستان (جاده ابریشم)

الف- سابقه تاریخی جاده ابریشم

این همان شاهراه ارتباطی شرق و غرب آسیا موسوم به جاده ابریشم است. بر اساس شواهد تاریخی، حداقل از قرن دوم قبل از میلاد این راه تجاری رونق داشته و مناسبات میان چین و امپراتوری روم از این طریق انجام می‌گرفته است. نقش واسطه‌های ایران در این روابط تجاری بسیار مهم بود و با وجود تلاش‌هایی که از طرف امپراتوری روم و بیزانس صورت گرفت، در تمامی دوران قبل از اسلام برتری و تسلط ایران بر این جاده تجاری حفظ شد. در دوران اسلامی نیز جاده ابریشم رونق زیادی داشت و بخش قابل توجهی از مناسبات تجاری جهان اسلام از این طریق انجام می‌شد. توصیف «ابن خرداد به» از این جاده حاکی از این است که حداقل از قرن سوم هجری اهمیت دوباره خود را بازیافته است.^{۶۸} در دوره قبل از اسلام، جاده ابریشم از «نطاکیه» پایتخت سوریه‌ای رومیان در کناره فرات آغاز می‌شد و با عبور از «هیراپلیس» و «منبیج»، داخل مرزهای ایران شده و از طریق همدان و ری و دامغان و سمنان به مرو و بلخ رسیده و سپس در امتداد پامیر به کاشغر می‌رسید. از کاشغر دو مسیر «شمالی» و «جنوبی» در پیش می‌گرفت. مسیر شمالی از راه «کوچا» به «قره شهر»، لئولان Leo-lan در کنار رودخانه «لوب نور» و «یومن کوآن Yu-men-kouan» می‌رسید. مسیر جنوبی از کاشغر به «یارقند»، «ختن»، «ینا» و «میران» می‌رفت. این دوجاده بار دیگر در «توئن هوانگ» به هم

توجه همگانی مغول به امر تجارت و ضروری دانستن آن در تأمین مایحتاج، موجب می‌شد که تجارت را با نگاه غیرسیاسی نگریسته و مانع از اختلال در مسیرهای تجاری شوند

عهد ایلخانی



کجبری دوره‌ی ایلخانی

هرات نقش مهمی در این میان ایفا می‌کرد. در گذشته قبل از ویرانی بلخ، جاده ابریشم از نیشابور به سرخس، از سرخس به مرو و از مرو به سوی هرات و ماورای جیحون امتداد داشت و هرات نقش چندی در این زمینه نداشت. پس از آبادانی هرات در زمان اوکتای قآن و بعدها در سایه عملکرد خاندان «کرت» نقش تجاری بلخ در تجارت با هند به هرات محول شد و نظر به آبادانی این شهر جاده ابریشم نیز از مسیر آن عبور می‌کرد.^۱

نقش کلیدی آذربایجان در مناسبات تجاری این عهد و پیوند میان شرق و غرب از طریق این جاده که راه‌های تجاری هند از طریق خشکی و راه‌های دریایی نیز به آن می‌پیوست، بسیار تعیین‌کننده بود. آذربایجان که در یک دوره طولانی از تاریخ دوره اسلامی به خاطر مشکلات طبیعی و سیاسی از این شاهراه تجاری که پس از رسیدن به عراق عجم از طریق همدان به کرمانشاه و عراق عرب می‌رفت، دور مانده بود به یمن تحولات سیاسی این زمان مهم‌ترین نقش را در روابط تجاری شرق و غرب به دست آورد و همراه با شهرهای عراق عجم رشد فزاینده‌ای از سر گرفت.^۲ توضیح آنکه از زمان روی کار آمدن خلافت عباسی نظر بر گستردگی و انسجام قلمرو این امپراتوری که زمینه‌های رشد تجارت در خود داشت و مرکزیت سیاسی این قدرت، عراق عرب نقش اصلی را در تجارت آن روزگار بر عهده داشت. جاده‌های تجاری شرق و غرب آسیا متوجه عراق عرب و از آن طریق بنادر شام بود و بخش قابل توجهی از تجارت دریایی نیز متوجه بغداد بود. هرچند تحولات سیاسی مناطق مصر و شام همچون: روی کار آمدن فاطمیان و تلاش برای برتری اقتصادی بر بنی‌عباس، پیدایش حکومت‌های صلیبی در سواحل شام، فعالیت عمل تجار اروپایی در بنادر شام، تلاش ایوبیان برای انسجام قلمرو مصر و شام به نوعی مرکزیت تجارت بین‌المللی را از عراق به مصر و شام، انتقال داده بود، اما هنوز عراق عرب مورد

ابریشم به خاطر تجارت پوست حیواناتی همچون «سنجاب، قاقم و سمور» به جاده پوست معروف شده است.

ج - شاخه جنوبی جاده ابریشم

آغاز این جاده از ترابوزان در ساحل دریای سیاه و یا بندر ایاس در ارمنستان صغیر (در غرب خلیج اسکندرون) و یا شهرها و بنادر آناتولی بود. قسمت عمده این راه از قلمرو ایلخانان می‌گذشت. پس از اینکه شاخه‌های مختلف این راه در تبریز یا سلطانیه به هم می‌پیوست، در مسیر شاهراه شرقی که مستوفی آن را توصیف کرده، به سمت ماوراءالنهر و آسیای میانه و چین امتداد می‌یافت.

شاخه‌های آغازین این راه تا تبریز به چند طریق بود:^۳

- ۱- از ترابوران به ارزروم، خوناس، ملازگرد، ارجیش، خوی، مرند، تبریز.
- ۲- بندر ایاس، قیصریه، ارنجان، ارزروم، خوناس، ملازگرد، ارجیش و ادامه در مسیر قبلی.

۳- بندر ایاس، سیواس، زاره، آق شهر، ارنجان، ارزروم و مسیر قبلی.

۴- بندر ایاس، سیواس، کناره‌های فرات، کناره‌های ارس، قراباغ (دراران)، تومان اردبیل، تبریز.

۵- بندر ایاس، شهرهای جزیره، کناره‌های ارس، آذربایجان.

مسیرهای فوق‌الذکر پس از رسیدن به تبریز یکی می‌شدند و آنگاه به سمت زنجان، سلطانیه، ری و ورامین، سمنان، دامغان، نیشابور، هرات، مرو، بلخ، بدخشان، کاشغر، ختن، لوب نور و در نهایت به توتن هوانگ می‌رفت و یا از «مرو» به «سمرقند»، «تاشکند»، «کاشغر»، «کوچا»، «تورفان»، «هامی» و «کان سو» امتداد می‌یافت.^۴ کاروان‌های تجاری می‌توانستند از راه ارتباطی قومس به مازندران و از آن طریق به خوارزم و مرو نیز استفاده کنند.^۵ به خصوص پس از احیای هرات و تلاوم ویرانی مرو و بلخ در نتیجه حمله مغول

۲- راه زمینی به هند (مکمل جاده ابریشم)

موقعیت جغرافیایی شبه قاره هند موجب شده بود که تنها راه ارتباطی آن با دیگر مناطق آسیا (از راه زمینی) از طریق مناطق کوهستانی که در شمال غربی این شبه جزیره واقع بود صورت بگیرد. از این روی از زمان‌های گذشته، راه‌های تجاری خطه هند از این منطقه صعب العبور می‌گذشت تا به جاده ابریشم بپیوندد. تا قبل از تهاجم مغولان به سبب اهمیت و رونق اقتصادی بلخ، عمده راه‌های تجاری هند متوجه این شهر بوده و از این سمت با ترکستان، ایران و بین‌النهرین ارتباط برقرار می‌کرد. پس از حمله مغولان تا حد زیادی موقعیت تجاری بلخ ضعیف شد و در سایه این ضعف اقتصادی، شهر هرات که زمینه‌های رشد دوباره را به دست آورده بود جای آن را گرفت با وجود این بخش مهمی از تجارت هند از طریق بلخ به جاده ابریشم می‌پیوست. این راه از طریق پیشاور و کابل به بلخ می‌آمد و از بلخ یا به جاده ابریشم می‌پیوست و به سوی شرق و غرب امتداد می‌یافت و یا اینکه به طرف خوارزم می‌رفت و از طریق شاخه شمالی ابریشم به «سرای»، «هشترخان» و بنادر کریمه راه پیدا می‌کرد.^{۴۴} البته در زمان ایلخانان بیشتر تجارت سرزمین هند از طریق دریا صورت می‌گرفت و جزایر و بنادر خلیج فارس و دریای عمان نقش بیشتر در این زمینه ایفا می‌کردند. اما راه زمینی نیز فعالیت داشت و بخشی از مناسبات از آن طریق انجام می‌گرفت. شواهد تاریخی نیز رونق این مسیر را تأیید می‌کنند. سفر «خواجه رشید» به هند که در مسیر بازگشت از طریق مولتان و کابل به خراسان برگشت، برگشت جلال‌الدین خوارزمشاه از هند از راه خشکی، سفر «سید عضالدین یزدی» به هند در زمان ایلخانی ابوسعید که شبانکاره ای مدت سفر او از این مسیر را شش ماه ذکر می‌کند، برگشت «ودریک راهب» از این راه که از طریق «لهاسا» و «پیشاور» و «کابل» به خراسان برگشت^{۴۵} نمونه‌هایی از این شواهد است.

ب- راه‌های تجاری دریایی

۱- راه‌های تجاری خلیج فارس

الف- سابقه فعالیت‌های تجاری در خلیج فارس

برای آگاهی از سوابق بنادر جنوبی ایران، می‌توان دوره ساسانی را نقطه عطف روشنی در این خصوص به شمار آورد. شواهد تاریخی حاکی از تسلط ساسانیان بر راه‌های دریایی خلیج فارس، اقیانوس هند، بنادر سیلان و وجود مناسبات متقابل تجاری بازرگانان ایرانی و چینی است. نوشته‌های «کوسماس» ملاح هندی، که در قرن ششم میلادی می‌زیست و گزارش‌های «پروکوبیوس» این نفوذ و فعالیت‌های دریایی ساسانیان را اثبات می‌کند.^{۴۶} بندر تجاری معروفی که بازرگانی ایرانی در خلیج فارس از آنجا آغاز می‌شد بندر «بله» بود. این بندر که عمده‌ی راه‌های ایران و عربستان بدان ختم می‌شد، در دوران اسلامی نیز اهمیت خود را حفظ کرد و بر اساس گزارش‌های «ابن خردادبه» قسمت اعظم تجارت ایران و عمان و سند و هند و چین از طریق آن انجام می‌شده است.^{۴۷} محدودیت‌های بندر بله باعث شد که به تدریج بندر «بصره» جایگزین آن شود. اما چیزی نگذشت که در نتیجه مشکلات طبیعی، سیاسی و اقلیمی بصره نیز اهمیت خود را از دست داد و «سیراف» جای آن را گرفت.^{۴۸} سیراف به حدی

توجه بود و حداقل تجارت پر رونق ایران و بخشی از مشرق آسیا به آن‌ها روی داشت. این وضعیت تا زمان شکل‌گیری حکومت ایلخانی ادامه یافت. در حالی که در نتیجه پیدایش حکومت ایلخانی زمینه‌های گسترش تجارت فراهم شده بود، به علت مسائل سیاسی، امنیتی، اقتصادی و اقلیمی آذربایجان مورد توجه این حکومت قرار گرفت و با مرکزیت این ایالت زمینه برای دگرگونی مسیرهای تجاری فراهم شد و آذربایجان جای عراق عرب را در تجارت شرق و غرب گرفت. عوامل مهمی که در رشد تجاری ایران و جایگزینی آذربایجان به جای عراق عرب و معطوف شدن راه‌های تجاری به این خطه تأثیر گذار بودند از این قرارند:

- با حذف حکومت خوارزمشاهی، خلافت عباسی، اسماعیلیه نزاری و تابعیت کامل حکومت‌های محلی از ایلخانان، جغرافیای سیاسی ایران منسجم و زمینه برای فعالیت‌های تجاری درون مرزی فراهم شد.

- توجه همگانی مغول به امر تجارت و ضروری دانستن آن در تأمین مایحتاج، موجب می‌شد که تجارت را با نگاه غیر سیاسی نگریده و مانع از اختلال در مسیرهای تجاری شوند.

- میان حکومت‌های اروپایی و مناطق صلیبی نشین شام (تا زمانی که حیات سیاسی داشتند) و حکومت‌های مسیحی نشین شرق با قلمرو ایلخانان روابط سیاسی برقرار بود و زمینه برای رشد تجارت و رونق راه‌ها فراهم بود.

- به دنبال شکست‌های صلیبیون از ملوکان و دشمنی مشترک ایلخانان و صلیبیون با ممالیک، بنادر آناتولی و ارمنستان ضعیف مورد توجه اروپائیان قرار گرفت و این مناطق یا جزئی از قلمرو ایلخانی بود و یا با این حکومت پیوند محکم داشت.

- سقوط بغداد و الحاق عراق عرب به عنوان جزئی از قلمرو ایلخانی از طرفی و روابط تیره ایلخانان با ممالیک که راه تجارت عراق عرب به شام را با مشکل مواجه می‌کرد از طرف دیگر، کاهش کلی اعتبار عراق عرب و مورد توجه قرار گرفتن آذربایجان و آناتولی به عنوان رکن تجاری این عهد را به دنبال داشت. - ملاحظات سیاسی و استراتژیکی مورد نظر ایلخانان از طرفی و انحطاط نسبی ایالات شرقی ایران در حمله مغول از طرف دیگر، اهمیت بیشتر نواحی غربی ایران را به دنبال داشت.

- به دنبال امنیت و ثباتی که در قلمرو ایلخانان وجود داشت تجار بلاد هند ترجیح می‌دادند کالاهای خود را از راه خلیج فارس به قلمرو ایلخانان وارد کنند و از طریق عراق عجم و آذربایجان به بندر ایاس، ترابوزان و بنادر آناتولی بروند و یا از راه خشکی خود را به شاهراه تجاری شرق و غرب (شاخه جنوبی جاده ابریشم) پیوند دهند.

- رونق شاخه شمالی جاده ابریشم و بندر تجاری کریمه که از راه دریای سیاه با بنادر آناتولی ارتباط داشت نیز در توسعه تجارتی مناطق غربی ایران و معطوف کردن راه‌های اصلی تجاری به سوی خود مؤثر بود.^{۴۹}

با این اوصاف تحت تأثیر حاکمیت ایلخانان و ملاحظات سیاسی و اقتصادی مورد نظر ایشان مسیرهای اصلی تجاری به نواحی غربی و شمال غربی قلمرو آن‌ها معطوف شد و در رشد و رونق عراق عجم، فارس، آذربایجان، اران و ارمنستان و آناتولی نقش مهمی ایفا کرد.

در اوایل قرن هشتم هجری و در زمانی که «بهاءالدین ایاز» بر هرموز حکومت داشت به علت تهاجمات مغولان «نکودری» مرکزیت سیاسی و اقتصادی ملوک هرموز از این بندر به جزیره «جرون» منتقل شد، اما نام قبلی خود را به این جزیره داد.^{۸۴} مارکوپولو در سفر خویش بندر هرموز را ملاحظه کرده اما سیاحان عصر مسلمانی ایلخانان اعم از «ابن بطوطه»، «اودریک راهب» و «جوردانوس» فرانسوی به جزیره هرموز سفر کرده‌اند.^{۸۵}

در کنار رونق سیاسی - تجاری هرموز، جزیره کیش هم در سایه فعالیت ملوک «بنی قیصر» سهم عمده‌ای در مناسبات تجاری داشت. جزیره کیش که با انحطاط تدریجی سیراف، ارتقای خود را آغاز کرده بود به حدی رشد کرد که جای سیراف را در مناسبات تجاری بر و بحر فارس گرفت.^{۸۶} جزیره کیش و دیگر جزایر خلیج فارس همچون «قطیف» و مجمع الجزایر «بحرین» که بر اساس گزارش‌های «وصاف» در حد فاصل سال‌های ۶۲۸ تا ۶۴۸ هـ. ق خراجگزار اتابکان فارس شده بودند، در زمان «مستوفی» نیز جزئی از فارس به شمار می‌رفتند.^{۸۷} از زمان رونق کیش، بازرگانان خطه فارس به جای رفتن به سیراف به بندر «هزو» در مقابل جزیره کیش می‌آمدند و معاملات تجاری خود را از طریق این جزیره انجام می‌دادند.^{۸۸}

ب - شاهراه تجاری چین به خلیج فارس (جاده ادویه)

به دنبال رونق باستانی تجارت خلیج فارس، در عهد اسلامی نیز تجارت این خطه فعال بود و از قرون سوم و چهارم هجری به بعد میان مسلمانان و تجار هندی مناسبات مستقیم وجود داشت، روابط تجاری اخیر تا زمان مغول‌ها نیز ادامه داشت و در پی اهمیت بیشتر تجارت در این دوره، تجارت دریایی هم رونق به سزایی کسب کرد. البته در این زمان میان تجار ایرانی و چین مناسبات مستقیم وجود نداشت و مبادلات این دو سرزمین به طور غیر مستقیم در مجمع الجزایر «مالابار» و احياناً بندر شرقی و جنوبی هند انجام می‌گرفت. منابع این زمان که از فعالیت تجار چینی و ایرانی در این مجمع الجزایر و بندر سخن می‌گویند، اشاره‌ای به حضور بازرگانان چینی در کیش، هرمز و یا دیگر جزایر خلیج فارس ندارند.^{۸۹} تنها «سمرقندی» است که به هنگام شرح جزیره هرموز در اواسط دوره تیموری از وجود تجار چینی و ختایی و دیگر بلاد در خلیج فارس سخن می‌گوید.^{۹۰} به هر ترتیب تجار چینی و ایرانی به طور مستقیم در بلاد یکدیگر آمد و شد داشته‌اند یا خیر، میان دو قلمرو روابط تجاری دریایی بسیار گسترده وجود داشت و بخش عظیمی از تجارت غرب و شرق از این طریق انجام می‌شد.

با دقت در نقشه آسیا و در نظر داشتن خط سیر سیاحانی که در زمان ایلخانان به هند و چین رفته‌اند، می‌توان مسیر جاده «ادویه» از چین به هرموز را این چنین ترسیم کرد. این جاده از بندر «کانتون» و بندر «زیتون» در جنوب چین آغاز می‌شد و بعد از عبور از نزدیکی‌های «هونگ کونگ» امروزی، اقیانوس آرام در ساحل راست شبه جزیره «هند و چین» را ادامه داده و به شبه جزیره «مالابار» می‌رسید. پس از عبور از بندر مهم مالابار از تنگه «سنگاپور» می‌گذشت و از طریق تنگه «مالاکا» به طرف خلیج «بنگال» می‌رفت. از اینجا از طریق سواحل شرقی هند و سیلان به جنوب هند می‌رسید و پس از عبور از بندر «کالیکوت» از راه اقیانوس هند به سمت دریای عمان و خلیج فارس امتداد یافته و به جزایر

رشد کرد که در مدتی حدود سه قرن، بزرگ‌ترین بندر دریایی شرق بود و تجار اکناف و اطراف عالم رهسپار آن می‌شدند. در زمان رونق این بندر در قرون چهارم تا ششم هجری، تجارت میان ایران و چین که در زمان ساسانیان غیرمستقیم بود و در سیلان انجام می‌شد به تجارتی مستقیم تبدیل شد و تجار ایرانی و چینی در بندر دو مملکت به رفت و آمد پرداختند.^{۹۱} در این زمان دریانورد بزرگی همچون «ابوسلیمان سیرافی» از سیراف به چین رفت. خط سیر مسافرت او در سفرنامه‌ای که به وسیله «ابوزید سیرافی» نوشته شده به یادگار مانده است. بر اساس نوشته‌های وی، غالب سوداگران این خطه ایرانی بودند و سکه‌های مسی چینی در سیراف رواج عام داشته است.^{۹۲} با گذشت زمان و تحت تأثیر عواملی که خارج از محدوده بحث این نوشته است موقعیت تجاری سیراف نیز ضعیف شد و اهمیت خود را به نفع «هرمز» و «کیش» از دست داد.^{۹۳}

هرمز بندی در ۱۲۰ کیلومتری شرقی بندرعباس کنونی و در مصب رودخانه میناب و در بندر گاهی که «نابند» نامیده می‌شد قرار داشت.^{۹۴} راه‌های تجاری که از هرموز به کرمان و از این طریق به سایر مناطق و یا به فارس و از آن مسیر به شاهراه‌های تجاری می‌پیوست نقش بسیار مهمی در مناسبات تجاری غرب و شرق جهان آن روزگار ایفا می‌کرد. در بندر هرموز از زمان گذشته قبل از هجوم مغولان «ملوک هرموز» حکومت داشتند. در زمان سلجوقیان خراجگزار سلاجقه کرمان و در دوره مغول‌ها تابع قراخانیان کرمان بودند. نظر به اهمیت تجاری بندر هرموز میان ملوک آن و حکام کیش که دست نشانده‌ان اتابکان فارس و بعدها مقاطعه داران بر و بحر فارس بودند، اختلاف و درگیری وجود داشت، اما ملوک هرموز در هیچ زمانی استقلال کامل خود را از دست ندادند.^{۹۵}



کعبه مدور - مراغه - دوره‌ی ایلخانی

میان حکومت‌های اروپایی و مناطق صلیبی نشین شام (تا زمانی که حیات سیاسی داشتند) و حکومت‌های مسیحی‌نشین شرق با قلمرو ایلخانان روابط سیاسی برقرار و زمینه برای رشد تجارت و رونق راه‌ها فراهم بود

عهد ایلخانان

می‌یافت^{۱۰۱}. از «خنج»، «بال»، «لارستان» و «لاغر» عبور و از آن پس به طرف «کارزین» می‌رفت. از اینجا دو شاخه می‌شد. راه اصلی از طریق منطقه «سیمکان»، «میمند»، «رباط جمکان» (جوکان کنونی در ۶۰ کیلومتری شیراز) در «گروه زنجیران» (تنگه زنجیران در ۵۵ کیلومتری شیراز) با شاخه فرعی راه که از طریق فیروزآباد می‌آمد، یکی شده و با عبور از «کوار» به شیراز می‌رسید. این جاده که راه‌های درون مرزی ایالات خوزستان و کرمان نیز به آن می‌پیوستند، از راه «یزدخواست» به اصفهان و آنگاه کاشان، قم، آوه و سلطانیه می‌رسید و از سلطانیه به زنجان می‌رفت. در زنجان دو شاخه می‌شد و از دوسوی به آذربایجان می‌رفت و از آن طریق به سمت روم و ارمنستان امتداد می‌یافت^{۱۰۱}.

– راه هرموز از طریق شبانکاره و فارس: مسیر این راه با مسیری که امروزه شیراز را از طریق داراب به بندرعباس مرتبط می‌کند، یکی بوده است. این جاده از هرموز آغاز می‌شد و پس از عبور از «توسر» و «چاه چل» به «چنار» در سرحد لار می‌رسید و آنگاه از طریق «تارم»، «برک» (فورگ)، «رستاق» و «ه خیر» به «دارابگرد» می‌رسید. ده فرسنگ پس از دارابگرد در «دارکان»، راهی که از «یگ» کرسی شبانکاره می‌آمد، به آن می‌پیوست و به سمت فسا، سروستان و شیراز ادامه می‌یافت. در شیراز با راهی که از کیش می‌آمد، یکی می‌شد و به سمت عراق عجم و آذربایجان می‌رفت^{۱۰۲}.

– راه خلیج فارس به عراق عرب: خود این راه چند مسیر داشت. یکی راه بحرین - بغداد بود که از بحرین آغاز و پس از ۷۰ فرسنگ به عبادان و از آنجا به بصره، واسط و بغداد می‌رسید^{۱۰۳}. دیگر راه کیش - بصره بود که از جزیره کیش آغاز می‌شد و پس از طی ۱۵۱ فرسنگ از طریق جزایر «لان» و «خارک» به بصره می‌رسید. مسیر سومی خلیج فارس را از طریق دجله به عراق عرب مربوط می‌کرد.

– راه دریای عمان و بندر طیس: بندر طیس در نزدیکی چاه بهار کنونی در ساحل شمالی دریای عمان قرار داشت و بندر مکران محسوب می‌شد. اگرچه رونق اصلی این بنادر در قرن ششم هجری بود، اما همانطور که آمد شواهد تاریخی از فعالیت و رونق این بندر در عهد ایلخانی حکایت می‌کنند.

۲- راه دریای مازندران

نظر به حضور فعال تجار ایتالیایی در سواحل دریای سیاه و مشارکت گسترده آن‌ها در تجارت جاده پوست، برقراری مناسبات تجاری با ایالات شمالی ایران از طریق دریای مازندران نیز مورد توجه آن‌ها قرار گرفت. نخستین بار مارکوپولو است که از تجارت بازرگانان ایتالیایی در این دریا سخن

«کیش» و هرمز و سایر جزایر خلیج فارس بسط می‌یافت. ابن «بطوطه» حدفاصل سنگاپور تا «کولم» را با عنوان شبه جزیره «مالابار» آورده و شهرهای «فانکور»، «منگور» و «کالیکوت» را از جمله بنادر مهم آن شمرده است^{۹۱}. در مورد کالیکوت نوشته است که یکی از بزرگترین ممالک مالابار است و مردم چین و جاوه و سیلان و «مهل» (مالابار) و یمن و فارس به آنجا می‌آیند^{۹۲}. «کولم» و «کنبایه» و «هنور» بندری که بعد از تنگه مالاکا قرار داشتند، محل فعالیت تجار ایرانی بوده و ابن بطوطه اسامی معروفین آن‌ها را ذکر کرده است^{۹۳}. جزایر «مالدیو» (ذیبه المهمل) نیز رونق زیادی داشتند و بخشی از مبادلات در آن‌ها صورت می‌گرفت^{۹۴}. ابن بطوطه در هنگام شرح «عدن» مسیر تجاری اخیر را چنین توصیف می‌کند: «کشتی‌های بزرگ هندی که از کنبایت و تانه و کولم و کالیکوت و فندراینه و شالیات و منجور و هنور و سنداپور و سایر بنادر هندوستان حرکت می‌کنند به بندر عدن می‌آیند^{۹۵}. د. . . «اودریک» راهب هم پس از رسیدن به هند از طریق «سودان، پوند شیری، سیلان، مدرس، مالابار، سوماترا، جاوه، ویتنام جنوبی» به چین رفته و در بندر کانتون پیاده شده است^{۹۶}. در سفر نامه مارکوپولو هم از رونق تجاری «جاوه» سوماترا، بنادر «هندوچین»، مالابار، کنبایت (کامبات) و گجرات یاد شده و کالاهایی که میان این بلاد با یکدیگر و با خلیج فارس مبادله می‌شده‌اند، مشخص شده است^{۹۷}.

ج- راه‌های ارتباطی خلیج فارس و دیگر مناطق تجاری ایران

راه ادویه پس از رسیدن به خلیج فارس از چند طریق وارد قلمرو ایلخانان می‌شد و در عراق عجم به جاده ابریشم می‌پیوست. این طرق عبارت بودند از:
– راه هرمز از طریق کرمان: این راه از بندر و بعدها جزیره هرموز آغاز و به میناب می‌رسید و با عبور از «جغین» و «منوجان» به سمت جیرفت می‌رفت. کاروان‌های تجاری قبل از رسیدن به جیرفت در «قمادین» (قمادیر) که میدانی عظیم و بار انداز گسترده جیرفت محسوب می‌شد، می‌رسیدند و از این شهر که «مارکوپولو» آن را با عنوان «کامادی Camadi» یاد کرده و محل تلاقی تجار مختلف از اطراف و اکناف عالم بود، به سمت کرمان امتداد می‌یافت^{۹۸}. قبل از رسیدن این راه به کرمان، شاخه‌ای از آن از طریق «بیم» و «فهرج» به سمت مکران می‌رفت^{۹۹}. راه هرمز پس از رسیدن به کرمان در امتداد راه‌هایی که به فارس و عراق عجم می‌رفت، ادامه می‌یافت و پس از تلاقی با شاهراهی که از راه شیراز به عراق عجم می‌رفت، به طرف آذربایجان ره می‌پیمود.

– راه جزیره کیش: این راه از بندر «هزو» در مقابل جزیره کیش آغاز می‌شد و پس از عبور از نزدیکی هرموز کهنه به سمت مناطق گرمسیری فارس امتداد

می‌گوید^{۱۴}. ژنوتیان از مراکز تجاری خود در «آزوف» بالارفته و از طریق رود ولگا خود را به دریای مازندران می‌رساندند. می‌توان چنین گفت که تجار ژنوتیایی پس از رسیدن به این دریا به جزیره «تیممردان» که «مستوفی» آن را توصیف می‌کند، می‌آمده و از این طریق با شمال ایران به تجارت می‌پرداختند^{۱۵}. احتمالاً ژنوتیان از طریق این جزیره به «استرآباد» نیز رفت و آمد داشته و بخشی از مناسبات تجاری خود و به خصوص خرید ابریشم را با این شهر انجام می‌داده‌اند. «بوالفدا» در ذکر دریای مازندران متذکر می‌شود، بازرگانانی که از راه این دریا سفر می‌کنند از طریق شاخه‌های رود «اتل» (ولگا) راه خود را ادامه می‌دهند و پس از رسیدن به جریان اصلی رود به شهر «سرای» می‌روند^{۱۶}. بر این اساس تجار ایرانی نیز از طریق این دریا به تجارت با دشت قیجاق می‌پرداخته و فعالیت‌های تجاری منحصر به ایتالیایی‌ها نبوده است. گذشته از این‌ها راه تجاری دریای مازندران قبل از تشکیل حکومت ایلخانی نیز فعالیت داشت است. رسولان اسماعیلیان نزاری به دربار پادشاهان اروپایی که «ماتیو پاریس» از آن‌ها سخن می‌گوید، از طریق دریای مازندران و از راه روسیه به اروپا رفتند و این رونق راه‌های ارتباطی این مسیر را نشان می‌دهد^{۱۷}. البته مشخص نیست که میزان فعالیت تجاری ژنوتیان از این طریق و به خصوص مناسبات تجاری آن‌ها با شهرها و بنادر «جیلانات» که تا سال ۷۰۷ ه.ق از حکومت ایلخانان اطاعت نمی‌کردند چگونه و چه اندازه بوده است. اگر مناسباتی با نواحی گیلان وجود داشت به طور یقین با حکام محلی آن و به دور از نفوذ ایلخانان انجام می‌شده است. بخشی از تجارت دریایی مازندران هم به وسیله تجار ولایات «شروان و گشتاسفی» انجام می‌گرفت. از این روی می‌توان گفت در ادواری که برقراری مناسبات تجاری میان ایران و دشت قیجاق از طریق دربند با مشکل مواجه می‌شد، بیشتر مناسبات از طریق دریا انجام می‌شده است.

جمع‌بندی

در پرتو حکومت ایلخانی و تحت تأثیر عواملی همچون: صلح و امنیت که به دنبال پیدایش این حکومت در سراسر قلمرو به وجود آمد؛ امنیت و ثباتی که در نتیجه امپراتوری گسترده مغولان در پهنه آسیا حاکم شد؛ انسجام و تمرکزی که در پرتو این حکومت در منطقه حاصل شد؛ مدارا و تساهلی که در امور اعتقادی و اجتماعی به کار می‌گرفت؛ واگذاری اداره امور اقتصادی به عناصر و دیوانسالاران ایرانی؛ اهمیتی که به رونق تجارت و صنعت در راستای تأمین نیازهای خود داشت؛ مناسبات گسترده‌ای که با شرق دور از طرفی و جهان مسیحیت از طرف دیگر برقرار کرد؛ زمینه‌های رشد تجارت فراهم شد و فعالیت‌های گسترده‌ای در عرصه صنعت و تجارت صورت گرفت. در همین خصوص راه‌های تجاری از رونق زیادی برخوردار شدند و منافع تجاری سرشاری به همراه داشتند.

پی‌نوشت

۱. حمدالله مستوفی؛ نزه القلوب؛ تصحیح گای لسترینج؛ تهران، انتشارات ذیاب کتاب، ۱۳۶۲، صص ۷۸-۱۷۳.
۲. همان، صص ۸۵-۱۸۴.
۳. لسترینج، گای؛ جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، چ ۲، تهران، انتشارات علمی و

- فرهنگی، ۱۳۶۴، صص ۵۰-۳۴۷.
- Henry.H. Howorth. History Of Mongols From the ۹th to ۱۳th Century. PartIII. Mongols Of Persia. New York. Burt Franklin. ۱۸۸۳pp. ۶۲۸۳۰.
۵. حمدالله مستوفی، پیشین، صص ۷۳-۱۷۱.
 ۶. رشیدالدین فضل الله همدانی، جامع التواریخ، به کوشش بهمن کریمی، چ ۲، تهران، انتشارات اقبال، ۱۳۶۲، صص ۷۰۹.
 ۷. حمدالله مستوفی، پیشین، صص ۱۶۵.
 ۸. رشیدالدین فضل الله، پیشین، صص ۶۹۷-۷۱۰.
 ۹. حمدالله مستوفی، پیشین، صص ۱۸۸-۱۸۹.
 ۱۰. معین الدین جلال الدین محمد معلم یزدی، مواهب الیهی در تاریخ آل مظفر، با تصحیح و مقدمه سعید نفیسی، تهران، انتشارات اقبال، ۱۳۳۶، صص ۲۴، ۲۸.
 ۱۱. گای لسترینج، پیشین، صص ۲۰۶، ۳۵۰.
 ۱۲. ناصرالدین کرمانی، سمع الملئ للحضرة العلیة، به تصحیح عباس اقبال، چ ۲، تهران، انتشارات اساطیر، ۱۳۶۲، صص ۲۸.
 ۱۳. حمدالله مستوفی، پیشین، صص ۸۲-۱۸۰.
 ۱۴. همان، همانجا.
 ۱۵. همان، صص ۱۷۹؛ گای لسترینج، پیشین، صص ۱۵۶، صص ۳۴-۱۳۳.
 ۱۶. حمدالله مستوفی، پیشین، صص ۸۱-۱۸۰، صص ۱۰۲-۱۰۱.
 ۱۷. همان، صص ۲۶-۱۲.
 ۱۸. گای لسترینج، پیشین، صص ۳۴-۱۳۳.
 ۱۹. رشید الدین فضل الله، پیشین، صص ۷۱۸-۲۰.
 ۲۰. حمد الله مستوفی، پیشین، صص ۱۰۵، صص ۸۲-۱۸۰.
 ۲۱. گای لسترینج، پیشین، صص ۲۴۸.
 ۲۲. مارکوپولو، سفرنامه، ترجمه منصور سجادی، تهران، انتشارات گویش، ۱۳۶۳، صص ۳۵.
 ۲۳. شهاب‌الدین ابی عبدالله یاقوت الحموی؛ معجم البلدان، الجزء الاول، البیروت، دار احیاء التراث العربی، ۱۹۷۹، صص ۵۳-۳۵۱. مقایسه با حمدالله مستوفی، پیشین، صص ۱۰۵.
 ۲۴. حمدالله مستوفی، پیشین، صص ۱۸۲.
 ۲۵. گای لسترینج، پیشین، صص ۲۶۴، صص ۲۴۸.
 ۲۶. ر.ک: ابن بلخی، فارسنامه ابن بلخی، به سعی و اهتمام و تصحیح گای لسترینج و رینولد نیکلسون، چ ۲، تهران، ذیاب کتاب، ۱۳۶۲، پیشین، صص ۱۶۳.
 ۲۷. حمدالله مستوفی، پیشین، صص ۱۸۶.
 ۲۸. ر.ک: سمسار، محمدحسن؛ جغرافیای تاریخی سیراف، تهران، انتشارات انجمن آثار ملی، ۲۵۳۷، صص ۲۶۷.
 ۲۹. حمدالله مستوفی، پیشین، صص ۶۹-۱۶۷، صص ۱۸۷.
 ۳۰. همان، صص ۸۸-۱۸۷.
 ۳۱. همان، صص ۸۹-۱۸۸.
 ۳۲. همان، صص ۶۹-۱۶۷.
 ۳۳. حمدالله مستوفی، پیشین، صص ۱۸۹؛ گای لسترینج، پیشین، صص ۶۶-۲۶۴.
 ۳۴. ابن بلخی، پیشین، صص ۲۷-۱۳۶؛ گای لسترینج، پیشین، صص ۲۰-۳۱۸.
 ۳۵. حمدالله مستوفی، پیشین، صص ۵۷-۱۵۶.
 ۳۶. مارکوپولو، پیشین، صص ۵۰-۴۴.
 ۳۷. همانجا.
 ۳۸. وزیری، احمدعلی خان؛ تاریخ کرمان، تصحیح و تحشیه باستانی یاریزی، تهران، انتشارات کتابخانه ابن سینا، ۱۳۴۰، صص ۳۳۹.
 ۳۹. محمدبن ابراهیم، سلجوقیان و غز در کرمان، به اهتمام محمد ابراهیم باستانی یاریزی، تهران، انتشارات کتابفروشی طهوری، ۱۳۳۳، مقدمه، صص ۱۳-۱۲؛ عماد الدین اسماعیل ابی الفدا، المختصر فی اخذ البش، الجزء الرابع، بالمطبعة الحسینیة المصریة، ۱۳۲۵، صص ۳۳-۲۲؛ حسینیقی ستوده، تاریخ آل مظفر، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۷، چ ۲، صص ۳۳۵.

۷۱. وو. بارتولد، تاریخ ترک‌های آسیای میانه ترجمه غفار حسینی، تهران، انتشارات طوس، ۱۳۷۶، ص ۸۶.

۷۲. ر.ک: گای لسترینج، پیشین، صص ۷۱-۱۷.

۷۳. J. Boulnois: The Silk Road, translated to English by Dennis chamberlin, london, Hertford, ۱۹۶۶, P.p. ۲۰-۴۱۰.

۷۴. ر.ک: الهامه، مفتاح، جغرافیای تاریخی بلخ و جیحون و مسافتات آن، تهران، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، ۱۳۷۶، صص ۱۴۵-۱۴۵؛ عباس اقبال، پیشین، صص ۵۶.

۷۵. ر.ک: حسن جوادی، پیشین، صص ۹۹؛ وزیر، پیشین، صص ۳۶؛ محمد بن علی شیانکارای، مجمع الاتساب، به تصحیح میرهاشم محدث، ج ۲، تهران، انتشارات امیرکبیر، ۱۳۷۶، صص ۲۸۸-۲۸۸؛ حسن جوادی، پیشین صص ۱۰۵.

۷۶. ر.ک: ویلسون، پیشین، صص ۶۷.

۷۷. ابن خرداد به، پیشین، ج ۱، صص ۱۳۴، ۸۳.

۷۸. سمسار، پیشین، صص ۸۱-۸۰.

۷۹. ویلسون، پیشین، صص ۶۷.

۸۰. همان، صص ۶۷-۶۷؛ احمد اقتداری، پیشین، صص ۹۰.

۸۱. سمسار، پیشین، صص ۳۴۶-۳۴۶.

۸۲. شیانکاره ای، پیشین، صص ۲۱۵.

۸۳. وصاف، پیشین، صص ۹۸-۲۹۷.

۸۴. غفاری قزوینی، احمد؛ تاریخ جهان آرا، تهران، انتشارات کتابفروشی حافظ، ۱۳۴۳، صص ۲۱۲؛ شیانکاره ای، پیشین، صص ۲۱۵-۱۹.

۸۵. مارکوپولو، پیشین، صص ۴۵۴-۴۵۴؛ حسن جوادی، پیشین، صص ۱۰۳-۱۰۳.

۸۶. احمد اقتداری، پیشین، صص ۱۱۳-۱۱۳.

۸۷. وصاف، پیشین، صص ۱۷۵-۱۷۵؛ حمد الله مستوفی، پیشین، صص ۱۶۵.

۸۸. ر.ک: سمسار، پیشین، صص ۳۷۶؛ حمد الله مستوفی، پیشین، صص ۱۴۴، صص ۱۶۴.

۸۹. مارکوپولو، پیشین، صص ۴۹۵-۴۹۵؛ صص ۱۷۷-۱۷۷؛ صص ۲۱۱-۲۱۱؛ ابن بطوطه، پیشین، ج ۲ صص ۱۹۷-۲۰۵، صص ۳۳۳-۳۳۳.

۹۰. سمرقندی، کمال الدین عبدالرزاق سمرقندی، مطلع سمدین و مجمع بحرین، صص ۴۴۷-۴۴۷ به نقل از: ابن بطوطه، پیشین، ج ۱، یادداشت‌های مترجم، صص ۵۴۷.

۹۱. ابن بطوطه، پیشین، صص ۲۰۵-۲۰۵.

۹۲. همان، صص ۲۰۹.

۹۳. همان، صص ۱۹۵.

۹۴. همان، صص ۲۳۱-۲۳۱.

۹۵. همان، صص ۳۰۷.

۹۶. حسن جوادی، پیشین، صص ۱۰۴-۱۰۴.

۹۷. مارکوپولو، پیشین، صص ۲۱۱-۲۱۱؛ صص ۱۷۷-۱۷۷.

۹۸. همان، صص ۴۵۵-۴۵۵؛ محمد بن ابراهیم، پیشین، صص ۶۲.

۹۹. همان، مقدمه مصحح، نقشه صص ۵۷.

۱۰۰. حمد الله مستوفی، پیشین، صص ۱۸۶.

۱۰۱. همان، صص ۱۸۲-۱۸۲.

۱۰۲. همان، صص ۱۸۷.

۱۰۳. همان، همانجا.

۱۰۴. مارکوپولو، پیشین، صص ۳۶؛ حسن جوادی، پیشین، صص ۱۱۳.

۱۰۵. حمد الله مستوفی، پیشین، صص ۱۹۹.

۱۰۶. ابوالفداء، پیشین، صص ۴۷-۴۷.

۱۰۷. ویلسون، دوراکه؛ سفیران پاپ به دربار خاتان مغول، ترجمه مسعود رجب نیا، تهران، انتشارات خوارزمی، ۱۳۵۳، صص ۶۷-۶۷.

۴۰. Nizami. K. A. "Rashid al Din fazl Allah and India", In: Collected Works Of RashidAl Din Fadlallah, . University Of Tehran, Tehran, ۱۹۷۱, P.P. ۲۳۳۸.

۴۱. ابوحامد احمد بن حامد ناصر الدین افضل الدین کرمانی، تاریخ فضل، فرآورده مهدی بیانی، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۲۶، صص ۱۰۰؛ گای لسترینج، پیشین، صص ۳۵۱.

۴۲. ناصرالدین کرمانی، پیشین، صص ۲۸.

۴۳. حمدالله مستوفی، پیشین، صص ۱۷۸.

۴۴. همان، صص ۱۶۵ و صص ۱۷۱-۱۷۱.

۴۵. همان، صص ۱۷۳.

۴۶. همان، صص ۱۷۳-۱۷۳.

۴۷. گای لسترینج، پیشین، صص ۱۳۳-۱۳۳.

۴۸. رشیدالدین فضل الله، پیشین، صص ۷۰۷.

۴۹. حمدالله مستوفی، پیشین، صص ۱۷۲.

۵۰. راسمیان، استیون؛ جنگ‌های صلیبی، ترجمه منوچهر کاشف، ج ۲، تهران، نگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۶۰، صص ۳۱-۴۳.

۵۱. حمدالله مستوفی، پیشین، صص ۱۷۱.

۵۲. همانجا.

۵۳. اقتداری، احمد؛ خلیج فارس، ج ۲، تهران، انتشارات فرانکلین، ۲۵۳۶، صص ۹۳.

۵۴. ویلسون، سرآرتولد؛ خلیج فارس، ترجمه محمد سعیدی، ج ۲، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۶، صص ۷۸-۷۸.

۵۵. جوادی، حسن؛ ایران از دید سیاحان اروپایی، از قدیم ترین ایام تا اوایل عهد صفویه، تهران، نشر بوته، ۱۳۷۸، صص ۱۰۳-۱۰۳؛ بی‌ن‌رشیدو، سقوط بغداد و آغاز فراماتروایی مغولان در عراق، ترجمه اسدالله آزاد، مشهد، انتشارات آستان قدس رضوی، ۱۳۷۴، صص ۱۳۰.

۵۶. همان، صص ۱۷۴-۱۷۴.

۵۷. همان، صص ۱۷۸.

۵۸. همان، صص ۱۷۸؛ گای لسترینج، پیشین، صص ۴۵۸-۴۵۸.

۵۹. حمدالله مستوفی، پیشین، صص ۱۷۸-۱۷۸.

۶۰. همانجا.

۶۱. ابن خرداد به، مسالک و ممالک، ترجمه سعید خاکزند، تهران، مؤسسه مطالعات و انتشاراتی تاریخی، ۱۳۷۱، صص ۲۳-۲۳.

۶۲. گروسه، رنه؛ امپراتوری صحرائی، ترجمه عبدالحسین میکده، ج ۱، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۸، صص ۹۲-۹۲، صص ۱۷۹.

۶۳. ر.ک: محمدبن عبدالله ابن بطوطه، سفرنامه، ترجمه محمد علی موحد، ج ۶، تهران، انتشارات آگه، صص ۲۸۴-۲۸۴، صص ۳۹۷-۳۹۷؛ ویلفرید بلاوت، جاده زرین سمرقند، ترجمه رضاضایی، تهران، انتشارات جان زاده، ۱۳۶۳، صص ۳۳-۳۳، صص ۱۵۲-۱۵۲.

۶۴. دو شهر با عنوان سرای پایتخت اولوس جوجی بود. یکی سرای کهنه در ۷۴ مایلی هشترخان و دیگر سرای نو در ۲۳۴ مایلی آن. شهری که ابن بطوطه آن را توصیف می کند سرای نو که چند سال قبل از مسافرت او به وسیله محمد او زبک ساخته شده بود، می باشد. (ر.ک: ابن بطوطه، پیشین، ج ۱، یادداشت‌های مترجم، صص ۵۷۰).

۶۵. رنه گروسه، پیشین، صص ۱۴-۱۴.

۶۶. فضل الله بن عبدالله شیرازی، تاریخ و صاف الحضرة در احوال سلاطین مغول، باهتمام محمد مهدی اصفهانی، تهران، کتابخانه ابن سینا و کتابخانه جعفری تبریز، صص ۱۲.

۶۷. عباس اقبال، پیشین، صص ۵۶.

۶۸. حمدالله مستوفی، پیشین، ۱۷۳-۱۷۳؛ حسن جوادی، پیشین، صص ۱۱۱، عباس اقبال، تاریخ مغول، ج ۶، تهران، امیر کبیر، ۱۳۷۲، صص ۵۷۰.

۶۹. رنه گروسه، پیشین، صص ۱۴-۱۴.

۷۰. حمدالله مستوفی، پیشین، صص ۱۷۶.