

بررسی جغرافیای تاریخی راه ابریشم و نقش برجسته ایران در شکل‌گیری آن^۱

دکتر ایرج افشار (سیستانی)^۲

چکیده

راه ابریشم گذرگاه صلح، بازرگانی جهانی و کانال جابه‌جایی ایده‌ها، اندیشه‌ها، آگاهی‌ها، باورها و یکی از بزرگترین راه‌های بازرگانی جهان است. این راه با گذشتن از چندین کشور بزرگ و گسترده، با ارزش‌ترین پل میان مردمان و سرزمین‌های آن روزگاران بوده و حوزه‌های تمدن ایران، چین، هندوستان، میان‌رودان و ورا رودان را به هم پیوند داده و سده‌هایی چند، این بار سنگین تاریخی را بر دوش داشته است. امروزه گرچه کشورهای بزرگ باستان را مرزهای تحمیل شده پاره پاره کرده است، اما فرهنگ و آیین مردمان این سرزمین‌های نوین، از یک سرچشمه سیراب میشود. انگیزه این یگانگی را باید در پیوندهای تاریخی، سیاسی، اجتماعی و اقتصادی این ملت‌ها جستجو کرد. در این جستار از چین تا ایران و از ایران تا روم، داده‌ها و ستاده‌ها به چند کالای مادی بسنده نمیشده است، بلکه آنچه اندیشه و دست مردمان فراهم می‌آورده، پراکنده میگردد است. از فرآورده‌های طبیعی و صنعتی گرفته تا دست‌آفریده‌های بومی و آیین‌های ملی و آسمانی این همه نشانگر ارزش بزرگ راهی است، که خاور را به باختر پیوند میداد. امروزه بیش از هر زمان دیگری در دوران معاصر، همگرایی میان کشورهای هر منطقه از جهان ضروری است و هرگونه تلاشی در راستای پیوندهای گوناگون، میتواند بار دیگر زمینه‌ساز گشایش بزرگ راهی باشد که پیوند میان ملت‌ها را استوارتر سازد.

۱. سخنرانی ۱۱ بهمن ۱۳۸۹ / ۳۱ ژانویه ۲۰۱۱ م. در سمینار بین‌المللی جاده ابریشم، موزه ملی هندوستان، دهلی نو، ۳۱ ژانویه - ۲ فوریه ۲۰۱۱ / ۱۱-۱۳ بهمن ۱۳۸۹، بعنوان نماینده ایران.
۲. نویسنده و پژوهشگر ایران‌شناس؛ afsharsistani@yahoo.com

کلید واژگان

راه ابریشم؛ چین؛ هندوستان؛ میان‌رودان؛ اوراسیا؛ خلیج فارس؛ دریای مدیترانه؛ آسیای مرکزی؛ فلات ایران؛ آسیای صغیر؛ افغانستان؛ راه ادویه

مقدمه

راه ابریشم گذرگاه صلح، بازرگانی بین‌المللی و کانال جابجایی ایده‌ها، اندیشه‌ها، آگاهی‌ها، باورها و یکی از بزرگترین راه‌های بازرگانی جهان، با گذشتن از چندین کشور بزرگ و گسترده، با ارزش‌ترین پل میان مردمان و سرزمین‌های آن روزگاران بوده است و حوزه‌های تمدن ایران، هندوستان، چین، و را رودان (ماوراءالنهر) و میان‌رودان (بین‌النهرین) را به هم گره می‌زد و سده‌هایی چند، این بار سنگین را بر دوش داشته است.

بزرگ راه تاریخی فرهنگی ابریشم از «چانگ - آن» پایتخت باستانی چین، آغاز می‌شد و به سوی شمال باختری در درازای دیوار بزرگ چین ادامه می‌یافت، سپس دو شاخه می‌شد و از کناره بیابان تا کلامان می‌گذشت، آن‌گاه با گذشتن از چندین گردنه بلند، از ستیغ‌های رشته‌کوه پامیر (بام جهان) عبور می‌کرد. این راه پس از طی سرزمین‌های افغانستان و ایران تا دریای مدیترانه ادامه می‌یافت. راه ابریشم بعضی از شهرهای بزرگ باستانی، مانند: نیشابور، ری، قزوین و تبریز را در فلات ایران به هم پیوند می‌داد. برخی از پایتخت‌های بزرگ ایران، از جمله صد دروازه (دامغان)، اکباتان (همدان)، قزوین، ری و ... نیز از زمان امپراتوری‌های میانه در سده هفتم پیش از میلاد، در درازای این راه قرار می‌گرفتند.

این راه استراتژیک در پیمایش تاریخ، راه ابریشم، شاهراه ابریشم، گذرگاه صلح، جاده طلایی سمرقند، راه خاوری - باختری ایرانی، شاهراه پیوند تمدن‌های جهان و ... نامیده شده است. راه ابریشم از طریق گذرگاه اصلی و ده‌ها شاخه فرعی، سرزمین‌های چندی را، با آیین‌ها و فرهنگ‌های بسیار به هم پیوند می‌داد. افزون بر نقش آن در داد و ستد کالاهای تولیدی مردمان گوناگون، در زمینه جابه‌جایی فرهنگ و هنر نیز، سهمی بزرگ داشت و نقش پیوندهای جهانی را بر عهده داشت. از برجسته‌ترین ویژگی‌های راه ابریشم، نقشی است که این رشته پیوند جهانی در جابه‌جایی دست‌آفریده‌های کشورهای گوناگون داشته است. هنرمندان و صنعتگران هر سرزمین پس از آشنایی با دستاوردهای هنری دیگران، در راه شکوفایی و برتری هنر خویش می‌کوشیدند.

ایران با داشتن جایگاه ویژه جغرافیایی و استراتژیک، از روزگاران کهن تا امروز، توانایی‌های

بسیاری در زمینه حمل و نقل کالا و مسافر داشته است. راه‌سازی در آن ارزشمند بوده و دولت‌ها برای اداره و نگهداری امپراتوری ایران، راه‌های بسیاری ایجاد کرده‌اند. به همین رو، ایران در شکل‌گیری راه ابریشم نقش برجسته‌ای داشته و در بازرگانی جهان با فرهنگ آن روز، به میانجی‌گری خود ادامه می‌داد.

ایران از گذشته دور پل پیوندی میان خاور و باختر جهان بوده است و به انگیزه قرار گرفتن بر سر راه‌های جاده تاریخی ابریشم و امکان دسترسی کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های گرم خلیج فارس از راه ایران، ایران را در جایگاه ویژه‌ای از دید راهبردی قرار داده است.

راه‌های آسیای مرکزی در پیوند با راه‌های درونی فلات ایران به طور طبیعی - انسانی از هزاران سال پیش پدید آمده و مورد بهره‌گیری مردمان منطقه بوده است، امروز نیز با وجود فن‌آوری پیشرفته، در بسیاری از جاها در همان گذرگاه‌های گذشته حمل و نقل کالا و مسافر صورت می‌گیرد.

راه ابریشم و پیشینه تاریخی کشورهای قرار گرفته در این گذرگاه، انگیزه شده است تا اثرگذاری فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی و ... این راه، بار دیگر مورد نگرش قرار گیرد. امروزه کشورهایی مانند چین و ژاپن، که هر کدام آغاز این راه را از کشور خود می‌دانند، در تلاش هستند تا با بهره‌گیری از چنین پیشینه تاریخی، بهره‌بایسته را از دیدگاه‌های گوناگون، از آن کشور خود کنند. جایگاه ویژه ایران در راه ابریشم به عنوان یکی از اصلی‌ترین گذرگاه‌های آمد و شد و بهره بردن از اثرهای آن، انگیزه شد تا در اوایل زمستان ۱۳۸۶ ش، «مرکز مطالعات راه ابریشم» در پژوهشگاه سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، راه‌اندازی شود.

جاده شناختی

برای آشنایی با راه ابریشم، نخست باید راه‌های پیشین ایران را که زیربنای راه ابریشم است، شناخت. راه‌های ایران پیشین و ایران امروز برابر الگوی طبیعت آب و خاک شکل گرفته‌اند و در تاریخ کشور جاده‌های پیوندی با ارزشی چون راه‌های شاهی، مروارید، ابریشم، ادویه، چای و خراسان نقش پایه‌ای در اقتصاد ایران و کشورهای همجوار داشته است (ماهانامه مناطق آزاد، ۱۳۸۱: ۴۶).

به نظر می‌رسد لشکرکشی‌ها و کشورگشایی‌های هخامنشیان، نخستین گام‌ها در گشوده شدن بخشی از راه‌های بازرگانی، زیارتی و جهانگردی بوده که امروز آن را «راه ابریشم» می‌نامند. داریوش هخامنشی (۵۲۱-۴۸۵ پ.م) در بند ۳ سنگ‌نوشته‌های خود در نقش رستم و شوش، افزون بر

پارس، از کشورهایایی که آنها را گشوده و مردمانی که بر آنها حکمرانی کرده است، نام می‌برد، بدین قرار: از پارس به سوی خاور: ماد، پارت، هرات، بلخ، سغد، خوارزم (سایت بنیاد دایرةالمعارف اسلامی، ۱۳۸۸: ۳).

کهن‌ترین راه بزرگ ایران «راه شاهی» است، که در دوران هخامنشی ساخته شده بود و از پرسپولیس آغاز می‌شد و با گذشتن از رامهرمز، شوش، تنگنای زاگرس، همدان (اکباتانا) به کرمانشاه می‌رسید و از آنجا به اربیل، جزیره لیدی، سارد و افوس در کرانه شمالی دریای مدیترانه می‌انجامید. این راه از روزگار باستان، اصلی‌ترین راه پیوند میان خاور و باختر بوده است. ترتیب، راه ابریشم، راهی نو بنیان نیست، بلکه همان گذرگاه پیشین است، که در پیمایش زمان از آسیای مرکزی به چین پیوسته و سرازیر شدن کاروان‌های ابریشم بر شکوفایی آن افزوده است (رضا، ۱۳۶۳: ۵۹۵). بزرگ راه تاریخی - فرهنگی ابریشم از کشور چین آغاز می‌شد، از فلات ایران می‌گذشت و پس از گذشتن از میان‌رودان و شام (سوریه)، به انطاکیه در کنار دریای مدیترانه می‌پیوست. این راه به درازای یازده هزار کیلومتر، افغانستان، آسیای مرکزی، قفقاز و ایران را به هم پیوند می‌داد (بولنوا، ۱۳۸۳: ۶۷). راه ابریشم از شهر «لویانگ»^۱ چین در جنوب رود هوانگ هو^۲ آغاز می‌شده است. کاروان‌ها پس از حرکت از این شهر، به شهر «چانگ - آن»^۳ (سی - آن امروز) پایتخت کهن امپراتوری چین بود، می‌رسیدند و پس از گذر از «لانگ چئو»^۴ و «وووی»^۵، چانگ یه که در ایالت کانسو قرار گرفته گذشته به «دون هوانگ» می‌رسیدند (فرانک، ۱۳۷۶: ۱۸-۲۵).

بخش بعدی راه ابریشم از فلات تاریخیم در شمال باختری چین که یکی از سخت‌گذرترین جاهای جهان و بخشی از ایالت خود مختار «سین کیانگ او یغور» است، می‌گذشت. در میانه فلات تاریخیم بیابان «تاکلامان» است. هنگامی که راه ابریشم به بیابان تاکلامان می‌رسید، دوشاخه می‌شد، یکی از شمال و دیگری از جنوب آن می‌گذشت (استراترن، ۱۳۷۶: ۱۲-۱۳). از راه جنوبی شاخه‌هایی جدا می‌شد، که با گذشتن از کوهستان قراقوروم به ختن و هند می‌رسید. اما گذرگاه شمالی و اصلی به سوی تیان‌شان، تورفان و شهر «کاشغر» بود، که در آنجا دو راه شمالی و جنوبی بار دیگر به هم می‌پیوستند (مظاهری، ۱۳۷۳: ۶۱۳-۶۱۴).

1. Loyang

2. Hwang-Ho

3. Chang-An

4. Lang - Chou

5. Wuwei

کاروان‌ها پس از گذشتن از فرغانه، سمرقند و بخارا به مرو می‌رسیدند. سپس وارد فلات ایران می‌شدند و پس از گذشتن از سرخس، رباط شرف، رباط ماهی، رباط چاهک، توس، نوغان، طرق، شریف‌آباد، دیزباد به نیشابور می‌رسیدند (مروارید، ۱۳۷۶: ۲۱-۲۳). پس از گذر از نیشابور و شهرهای کاروانی ارزشمندی چون جوین، شاهرود، صد دروازه (هکاتوم پیلوس)، پایتخت اشکانیان، نزدیک دامغان امروزی، خوار، آفریدن (آپرین امروزی) به ری، قزوین همدان (اکباتانا) و کرمانشاه می‌رسیده‌اند و پس از آن، از حوزه فلات ایران گذشته و از تیسفون به پالمیر و سرانجام به انطاکیه در کرانه دریای مدیترانه می‌رسیده است (دفتر اطلاعات و روابط عمومی وزارت راه، ۱۳۵۰: ۱۹).

در این میان، نقش راه‌های دریایی ابریشم، ادویه یا راه فلفل و زنجفیل یا راه هندوستان، و راه زمینی چای را نیز نباید ندیده گرفت، زیرا این راه‌ها از روزگاران کهن برای داد و ستد کالا در میان گروه‌های انسانی، به ویژه در خاور نزدیک روان بوده و نقش ارزشمندی را نیز در پیوند میان خاور و باختر جهان باستان داشته‌اند. راه چای میان پکن و مسکو در شمال راه ابریشم قرار گرفته بود (مظاهری، ۱۳۷۲: ۱۰). راه ادویه نامی است که بر شبکه‌ای از راه‌های دریایی که خاور را به باختر پیوند می‌دهد نهاده شده است. این راه‌ها از کرانه‌های باختری ژاپن و چین آغاز می‌گردیدند و پس از گذشتن از جزیره‌های اندونزی و دور زدن هندوستان تا سرزمین‌های خاور نزدیک ادامه می‌یافتند و از آنجا از مدیترانه به اروپا می‌پیوستند. درازای این راه حدود پانزده هزار کیلومتر بوده است (رید، ۱۳۷۶: ۱۰).

راه ابریشم بعضی از شهرهای بزرگ باستانی، مانند: نیشابور، ری، قزوین و تبریز را در فلات ایران به هم پیوند می‌داد. برخی از پایتخت‌های بزرگ ایران نیز از زمان امپراتوری‌های میانه در سده ۷ پ.م، در درازای این جاده قرار گرفته بودند. از میان آنها «صد دروازه» (دامغان)، «اکباتان» (همدان)، قزوین، ری و ... قابل یادآوری‌اند (خیرآبادی، ۱۳۷۶: ۶۱).

نام راه

گفته‌اند که این شاهراه بزرگ تاریخی، فرهنگی و کهن را، از آن رو «راه ابریشم» خوانده‌اند، که ابریشم کشور چین، یعنی ارزشمندترین کالایی که در این گذرگاه برده می‌شد، از این رهگذر به باختر زمین رسیده است.

بعضی گفته‌اند واژه راه ابریشم برای نخستین بار توسط بازرگانی مقدونی به نام «ماییس تیتانوس»^۱

که در شام بازرگانی داشت، نهاده شده است (تفویضی، ۱۳۸۴: ۷۶).

برخی نیز آغاز نام‌گذاری آن را از روزگار مارکوپولو دانسته‌اند، بعضی نیز بر این باورند که «ریت هوفن» (۱۸۳۳-۱۹۰۵ م.) دانشمند آلمانی، نخستین کسی است که این راه را بدین نام خوانده، اما این راه از دوران باستان به همین نام خوانده می‌شده است. ابریشمی هم که در این راه در آمد و شد بود، برخلاف پندار برخی از پژوهشگران، تنها ویژه کشور چین نبوده است، بلکه سرزمین‌های پیرامون چین و حتی ایران نیز، ابریشم بسیاری فرامی‌آوردند و از این راه به کشورهای باختر زمین می‌فرستادند (مروارید، ۱۳۷۶: ۱۳). گاه این راه را «جاده طلایی سمرقند» می‌نامیدند (فرانک، ۱۳۷۶: ۴۶).

از آنجا که بخش بزرگ هر دو گذرگاه شمالی و جنوبی راه ابریشم از گسترده ایران بزرگ می‌گذشت و از توانش‌های گوناگون و پیشرفته‌ی حکومت‌های ایرانی، چه پیش از اسلام و چه پس از اسلام، از جمله امنیت کامل، راههای برخوردار از ستون‌های راهنما، کاروانسراها، رباط‌ها، تأسیسات راهداری، انبارهای علوفه و آب، اصطبل و پایگاه‌های نظامی در نواحی حساس نیز برخوردار بوده، درست این است که راه ابریشم «راه خاوری-باختری ایرانی» نامیده شود. ایران پیوند دهنده واقعی اروپا و خاور دور از طریق جاده ابریشم بود.

به بیانی ساده‌تر، چون تا ۵۵۰ سال پیش، آسیای صغیر و تا حدود ۱۸۵ سال پیش، سرتاسر ماوراءالنهر (ورارودان) و قفقاز در مالکیت ایران و در قلمرو حکومت‌های آن بود، بیش از یک سوم درازای راه ابریشم از سرزمین ایران می‌گذشت و مسافران آن، در زیر سایه امنیت موجود، از خوان خدمات بی‌ریای ایرانیان بهره‌مند می‌شدند.

تبادل فرهنگ

راه ابریشم گذرگاه سازش، انتقال ایده‌ها، اندیشه‌ها، فرهنگ‌ها و هنرها بود. این راه استراتژیک، حوزه‌های تمدن ایران، هند، چین و میان‌رودان را به هم گره می‌زد و نقش پیوندهای جهانی را از سده ۲ م. تا سال ۵۷۶ م. بر عهده داشت.

زائران، جهانگردان، هنرمندان، صنعتگران، دانشمندان، رسانندگان مسیحی، نقاشان و معماران با بهره‌گیری از این راه به داد و ستد اندیشه و آگاهی‌ها پرداختند (تفویضی، ۱۳۸۴: ۷۶).

۲. ابریشم به خاطر نرم بودنش و به لحاظ آن‌که رشته‌ای صد در صد طبیعی است و تولید آن به طور مستقیم و بی‌واسطه، از توان انسان بیرون است و تنها به وسیله حشره‌ای صورت می‌گیرد، در تمام درازای تاریخ مادی، ارزشمند و حتی در نزد برخی قوم‌های باستانی «مقدس» به شمار می‌آمده و همیشه گران‌بها و عزیز بوده است.

راه ابریشم از طریق گذرگاه اصلی و ده‌ها شاخه فرعی، سرزمین‌های چندی را، با آیین‌ها و فرهنگ‌های بسیار، به هم پیوند می‌داد. افزون بر نقش آن در داد و ستد کالای تولیدی مردمان گوناگون، در زمینه جابه‌جایی فرهنگ و هنر نیز سهمی بزرگ داشت. برای انتقال فرهنگ و هنر به دیگران، راهبردهای گوناگونی وجود دارد، از جمله پیوند انسان‌ها با یکدیگر، بهره‌گیری از رسانه‌های نوشتاری، فرستادن فرآورده‌های فرهنگی ملی و دست‌آفریده‌های هنری و ...

راه ابریشم، همه این ویژگی‌ها را در خود داشت و بدین‌سان، مسافران راه ابریشم با داد و ستد کالاهای تولیدی سرزمین‌های گوناگون، فرهنگ، هنر و آیین مردمان هر کشور را به دیگر سو می‌بردند، به همین رو، جاده ابریشم کهن‌ترین شاهراه پیوندی فرهنگ‌های جهان، سهمی ارزنده در داد و ستد فرهنگی و اجتماعی انسان داشته است. در این میان، فرهنگ و تمدن ایران از سرآغاز پیدایش راه ابریشم، دارای جایگاه ویژه و با ارزشی بوده است (نجفی برزگر، ۱۳۸۸: ۲). راه ابریشم برای جابه‌جایی فرهنگ‌ها و در خلال آن، انگیزه‌ای برای تولید سرمایه که خود، رشد فرهنگ‌ها و تمدن‌ها را در پی داشت، بود. در این گذرگاه‌ها، بندرها و شهرهایی همانند حلقه‌های یک زنجیر پدید آمدند. در بازارهای این شهرها ملیت‌های گوناگون با یکدیگر دیدار می‌کردند. این فرهنگ‌ها شاید در طراحی، شکل، رنگ و یا نحوه زندگی آنان، پوشاکی که پوشیده بودند، خوراکی که می‌خوردند و آیینی که باور داشتند به خوبی تجسم یافته بود. این خود، انگیزه انتقال دانش، پیشه، نحوه کار، هنر معماری و زندگی جامعه‌های گوناگون در راه‌های ابریشم و ادویه می‌شد. به بیان دیگر، فرهنگ‌ها و هنرهای اینان در پیمایش زمان در هم آمیخته و گسترش یافته است (رید، ۱۳۷۵: ۱۱). در همه دوره‌هایی که این چنبره پیوندی خاور و باختر شکوفا بود، همواره رسانندگان آیین‌های گوناگون می‌کوشیدند که با بهره‌گیری از این شبکه گسترده، آیین و دین خویش را در دورترین سرزمین‌ها بگسترانند.

از برجسته‌ترین ویژگی‌های راه ابریشم، نقشی است، که این رشته پیوند جهانی در انتقال دست‌آفریده‌های کشورهای گوناگون داشته است. هنرمندان و صنعتگران هر سرزمین، پس از آشنایی با دستاوردهای هنری دیگران، در راه شکوفایی و برتری هنر خویش می‌کوشیدند. به همین رو، افزون بر کوششی که صاحبان هر فرهنگ در عرضه هنرهای سنتی خود می‌نمودند، بازرگانان راه ابریشم نیز تشویق شدند که دست‌آفرینه‌های مردم کشورهای مسیر کاروان خود را به جاهای دیگر ببرند (مروارید، ۱۳۷۶: ۴۱، ۴۹).

نقش ایران در شکل‌گیری راه

ایران با داشتن جایگاه ویژه جغرافیایی و استراتژیک، از روزگاران کهن تا امروز، توانایی‌های بسیاری در زمینه حمل و نقل کالا و مسافر داشته است. راه سازی در آن، ارزشمند بوده و دولت‌ها برای اداره و نگه داری امپراتوری ایران، راه‌های بسیاری ایجاد کرده‌اند (امام شوشتری، ۱۳۵۰: ۳۲۰). راه ابریشم که از چین به ایران و از ایران تا شهر انطاکیه به کناره دریای مدیترانه می‌رفت، به واسطه بازرگانی ابریشم، افزون بر داد و ستد فرهنگی، هنری و یکی از پر سودترین گذرگاه‌های بازرگانی آسیا بوده است (وایت هاوس، ۱۳۵۵: ۸).

در دوران اشکانی همانند دوران هخامنشی، گسترش راه‌ها و ایجاد ایستگاه‌های میان راه و پشتیبانی از کاروانیان، ارزش بسیاری یافت و در گذرگاه بیشتر راه‌ها، به ویژه در گذرگاه راه ابریشم، ساختمان‌هایی مانند کاروانسراها ایجاد گردید (کلایس، ۱۳۷۳: ۲).

در این دوران با شکل گرفتن حکومت‌های ایالتی و ولایتی در شهرها، توجه حکمرانان به کار بازرگانی و شکوفایی آن، ایجاد راه‌های کاروانی و دریایی را به دنبال داشت. کاروان‌های بازرگانی و رفت و آمد آنان در گذرگاه‌های درازی چون راه ابریشم، انگیزه ایجاد شهرهای تازه شد (کیانی، ۱۳۷۴؛ ۲۳۸).

در دوران ساسانی، بازرگانی کالاهای گوناگون، به ویژه ابریشم، در دست ایرانیان بوده و به همین رو، برای بهبود وضع راه‌ها، کوشش بسیار کردند و برای فراهم کردن هزینه نگهداری راه‌ها مالیات‌هایی از کالاهای بازرگانی می‌گرفتند، که از سرچشمه‌های با ارزش در آمد دولت بوده است. بدین‌گونه ایران در شکل‌گیری راه ابریشم نقش برجسته‌ای داشته و در بازرگانی جهان با فرهنگ آن روز، به وظیفه میانجی‌گری خود، ادامه می‌داد (پیرنیا، ۱۳۵۰: ۸۱-۸۲).

ایران از دیرباز پل پیوندی میان خاور و باختر جهان بوده است و به انگیزه قرار گرفتن بر سر راه‌های جاده تاریخی و فرهنگی ابریشم و امکان دسترسی کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های گرم خلیج فارس از راه ایران، کشورمان را در جایگاه ویژه‌ای از دید راهبردی قرار داده است. قاره آسیا گاهواره امپراتوری‌های بزرگی چون ایران و چین بوده و دوران گذشته هنگامی که اروپاییان چشم به سوی آسیا داشتند، ایران چهارراه بزرگ شمال به جنوب و هم‌چنین خاور به باختر بوده و یکی از ارزشمندترین راه‌های پیوندی به شمار می‌آمده است (منظری، ۱۳۸۴: ۶۴). بر پایه پژوهش‌های انجام شده، نقشه‌های پیشین موجود، ارزشمندترین ابزار مورد بهره‌گیری در پررنگ‌تر کردن نقش ایران بوده و با کنار نهادن بسیاری از نقشه‌ها، دیده شده که در بیشتر آنها

ایران نه تنها مرکز بوده، بلکه به عنوان سرزمینی ویژه مورد نگرش بوده است. نقشه‌های باستانی حاضر که بیشتر از سوی کارشناسان غیر ایرانی تهیه شده‌اند، نشان دهنده حقیقتی است که در راه ابریشم نیز مصداق می‌یابد. بر پایه مستندات تاریخی به دلیل قرار گرفتن دو دریا در شمال و جنوب فلات، ایران گذرگاهی اصلی در راه ابریشم به شمار می‌رفته و به عنوان یکی از اصلی‌ترین سرگروه‌ها، کشورهای بسیاری را در آسیای مرکزی از دیدگاه فرهنگی زیر تأثیر خود قرار داده است.

افزون بر موردهای گفته شده، هدف‌های دیگری نیز در نظر گرفته شده‌اند، که از آن جمله می‌توان به بررسی توانایی‌ها و جاذبه‌های فرهنگی، گردشگری و هنری در راه ابریشم، پژوهش شیوه‌های زیستی ساکنان آن در دوره‌های گوناگون تاریخی تا دوره حاضر، تعیین نقش راه در دگرگونی‌های سیاسی، اجتماعی و نیز بالیدن هویت فرهنگی اشاره کرد.

نتیجه کاوش‌های باستان‌شناسی و بهره‌گیری از دستاوردهای پژوهش‌های منطقه‌ای تعریف شده در گذشته، تأثیر بسیاری در روند پژوهش‌ها داشته است. با چنین دستاوردهایی نسبت رفتارهای تاریخی راه ابریشم و مدیریت ایرانیان بر این راه و به طور کلی نقش شایسته ایران به اثبات خواهد رسید (فرهنگی، ۱۳۸۷: ۸).

ایران از دیدگاه ژئوپولیتیک، جایگاه بسیار خوبی دارد و توانایی پل پیوندی اروپا و کشورهای آسیای مرکزی و خاور آسیا را دارد (ماهنامه مناطق آزاد، ۱۳۸۱: ۱۷).

به دنبال تغییرات اقتصادی، سیاسی و اجتماعی سال‌های اخیر و با توجه به پهنه و جایگاه ویژه جغرافیایی، ایران به عنوان یک چهار راه اصلی و پل پیوندی در خاورمیانه نیز مطرح و مورد نگرش قرار گرفته است (تفویضی، ۱۳۸۴: ۶۴).

نتیجه‌گیری

ایران، هندوستان، چین و ورارودان، که از نخستین خاستگاه‌های تمدن جهان و کانون شکفتی‌های اندیشه‌های انسانی می‌باشند، از روزگار باستان با مجموعه‌ای از راه‌هایی که توسط مردمان گوناگون برای برقراری پیوند با یکدیگر ساخته شده بود، آشنا هستند. دیرینگی این راه‌ها به دیرینگی تمدن‌های تاریخی این مناطق است. از آنجا که این سرزمین‌ها، به ویژه ایران در مرکز جغرافیایی تمدن‌ها و فرهنگ‌های کهن بوده، تمامی راه‌های پیوندی که تمدن‌های باستانی را در خاور و باختر جهان به هم می‌پیوست، از این مناطق گذشته و انگیزه می‌شد که این راه‌ها، به ویژه راه

ابریشم، افزون بر ارزش منطقه‌ای و قومی، از دیدگاه جهانی نیز نقش بسیاری داشته باشد. راه‌های پدید آمده در تاریخ این سرزمین‌ها، نشانگر پیوند نسبی همه کانون‌های تمدنی است. با اینکه دانش و صنعت جدید توان تغییر گذرگاه‌های گذشته را داشته است، ولی جایگاه خاک و آب و هوای مناطق گوناگون، راه‌های جدید را بیشتر در همان گذرگاه‌های پیشین نگاه داشته است و برتری و نوآوری در آن، تنها در رفع پاره‌ای دشواری‌های گذشته و کوتاه کردن برخی پیچ‌ها و فنی‌تر کردن راه‌ها بوده و بر روی هم جهت آنها با راه‌های باستانی هماهنگی دارد. وجود شهرهای تاریخی و تپه‌های باستانی در گذرگاه راه‌های جدید، بیانگر این است که این راه‌ها در همان گذرگاه راه‌های کهن ساخته شده‌اند. راه‌های تاریخی چین، هندوستان، ایران و ورارودان از یک سو و ایران، سوریه و آسیای صغیر از سوی دیگر و نیز راه‌های «شاهی» که پایتخت‌ها و شهرهای بزرگ هخامنشیان را به یکدیگر پیوند می‌داد، از دوران باستان شهرت جهانی داشته‌اند. همچنین می‌توان به گذرگاه‌های بازرگانی ارزشمندی چون «راه ابریشم» و «راه ادویه» نیز اشاره داشت که خاور و باختر را از طریق ایران و ماوراءالنهر به هم پیوند می‌داد. هرودوت، گزنفون و استرابون در روزگار کهن و بسیاری از تاریخ‌نگاران، جغرافی‌دانان و جهانگردانی که در سده‌های بعد به بیان چگونگی اجتماعی و اقتصادی خاور زمین پرداخته‌اند، به این راه‌ها و ارزش و نقش پیوندی آنها نگرش ویژه‌ای داشته‌اند. گذرگاه راه‌های کهن در این سرزمین‌ها که در بسیاری از نوشته‌های جغرافیایی و منابع ایرانی و اسلامی و بررسی‌های خاورشناسان به آنها اشاره شده با همه اختلاف دیدگاه‌ها، بیانگر این نکته است که راه‌های این منطقه یکی از سازه‌های اصلی شکل دهنده به جغرافیای انسانی تمدن آسیایی بوده است. راه‌های آسیای مرکزی در پیوند با راه‌های درونی فلات ایران به طور طبیعی انسانی از هزاران سال پیش پدید آمده و مورد بهره‌گیری مردمان منطقه بوده است؛ امروزه نیز با وجود فناوری پیشرفته، در بسیاری از جاها در همان گذرگاه‌های گذشته حمل و نقل کالا و مسافر انجام می‌شود (موسوی، ۱۳۷۵: ۵-۶).

راه ابریشم و پیشینه تاریخی کشورهای قرار گرفته در این گذرگاه، انگیزه شده است تا اثرگذاری فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی و ... این راه، بار دیگر مورد نگرش قرار گیرد. امروزه کشورهایمانند چین و ژاپن، که هر کدام آغاز این راه را از کشور خود می‌دانند در تلاش هستند تا با بهره‌گیری از چنین پیشینه تاریخی، بهره‌بایسته را از دیدگاه‌های گوناگون، از آن کشورشان کنند. تا پیش از سال ۲۰۰۸م، چین و پنج کشور تاجیکستان، ازبکستان، قزاقستان، قرقیزستان و ترکمنستان از آسیای مرکزی تصور می‌کردند که بدون انبازی دیگر کشورهای حوزه راه ابریشم و ایران می‌توانند

پرونده راه ابریشم را به ثبت برسانند، اما «سازمان ثبت جهانی آثار» با این موضوع موافقت نکرد، زیرا بخش بزرگ این راه در ایران قرار دارد (خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۸: ۱). جایگاه ویژه ایران در راه ابریشم به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین گذرگاه‌های آمد و شد و بهره بردن از اثرهای آن، انگیزه شد تا در اوایل زمستان ۱۳۸۶ ش، «مرکز مطالعات راه ابریشم» در پژوهشگاه سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری راه‌اندازی شود (فرهنگی، ۱۳۸۷: ۸). با نگرش به دیرینگی تاریخی ترانزیت در ایران، که راه ابریشم یکی از نمودهای آشکار آن است. در سال‌های اخیر نسبت به ارزش بهره‌گیری از این امکان، بی‌توجهی صورت گرفته است (ماهنامه مناطق آزاد، ۱۳۸۱: ۱۷).

منابع فارسی

- استراترن، پل؛ راه‌های ابریشم و ادویه، اکتشاف از طریق زمین، ترجمه محمدجواد امیدوارنیا، تهران: دفتر نشر فرهنگ اسلامی و یونسکو، ۱۳۷۶.
- افشار (سیستانی)، ایرج؛ چشم‌انداز مناسبات ایران و آسیای مرکزی، مجله علوم انسانی دانشگاه سیستان و بلوچستان، سال ۶، شماره ۱۰، خرداد ۱۳۷۹.
- امام شوشتری، محمدعلی؛ تاریخ شهریار در شاهنشاهی ایران، تهران: وزارت فرهنگ و هنر، ۱۳۵۰.
- بولنوا، لوس؛ راه ابریشم، ترجمه ملک‌ناصر نوبان، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، ۱۳۸۳.
- پایگاه اینترنتی مرکز دایرةالمعارف اسلامی، راه ابریشم، تهران: بنیاد دایرةالمعارف اسلامی، ۱۳۸۸؛
- پیرنیا، محمدکریم؛ افسر، کرامت؛ راه و رباط، تهران: سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران، ۱۳۵۰.
- تفویضی، جواد؛ مسیر صلح، ماهنامه پیام دریا، سال ۱۳، شماره ۱۳۹، تیر ۱۳۸۴.
- خیرآبادی، مسعود؛ شهرهای ایران، ترجمه عزت‌الله مافی، مشهد: نشر نیکا، ۱۳۷۶.
- دفتر اطلاعات و روابط عمومی وزارت راه، راه و راه‌سازی از دوره هخامنشی تا عصر سلطنت پهلوی، تهران: وزارت راه، ۱۳۵۰.
- رضا، عنایت‌الله؛ دو جاده بزرگ جهانی در روزگار باستان، راه و بار، جلد اول، دفتر پنجم، تهران: شرکت تحقیق و انتشار مسایل حمل و نقل دریایی، جلد اول، دفتر پنجم، دی ۱۳۶۳.

- رید، استرون؛ راه‌های ابریشم و ادویه، اکتشاف از طریق دریا، ترجمه صادق ملک‌شهمیرزادی، تهران: دفتر نشر فرهنگ اسلامی و یونسکو، ۱۳۷۶.
- _____؛ راه‌های ابریشم و ادویه، ابداعات و بازرگانی، ترجمه سیامک کاظمی، تهران: دفتر نشر فرهنگ اسلامی و یونسکو، ۱۳۷۶.
- _____؛ راه‌های ابریشم و ادویه، فرهنگ‌ها و تمدن‌ها، ترجمه عباس ملکی، تهران: دفتر نشر فرهنگ اسلامی و یونسکو، ۱۳۷۷.
- فرانک، آیرین؛ براونستون، دیوید؛ جاده ابریشم، ترجمه محسن ثلاثی، تهران: انتشارات سروش، ۱۳۷۶.
- فرهنگی، عادل؛ راه ابریشم در انتظار ثبت جهانی، پارسه، سال ۳، شماره ۱۵۱، ۱۳۸۷.
- کلاویس، ولفرام؛ کیانی، محمدیوسف؛ کاروانسراهای ایران، تهران: سازمان میراث فرهنگی، ۱۳۷۳.
- کیانی، محمد یوسف؛ پایتخت‌های ایران، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور، ۱۳۷۴.
- ماهنامه مناطق آزاد، بررسی جایگاه و وضعیت ترانزیت ایران، سال ۱۱، شماره ۱۳۱، خرداد ۱۳۸۱.
- مروارید، محمدرضا؛ راه ابریشم، مشهد: آستان قدس رضوی، ۱۳۷۶.
- مظاهری، علی؛ جاده ابریشم، ترجمه ملک‌ناصر نوبان، تهران: مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی، جلد اول، ۱۳۷۲.
- _____؛ جاده ابریشم، ترجمه ملک‌ناصر نوبان، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، جلد دوم، ۱۳۷۳.
- منطری، علیرضا؛ ایران پل ارتباطی غرب و شرق، ماهنامه پیام دریا، سال ۱۳، شماره ۱۳۹، تهران: تیر ۱۳۸۴.
- موسوی، رسول؛ احیای راه ابریشم، فصلنامه مطالعات آسیایی مرکزی و قفقاز، سال ۵، شماره ۱۴، تابستان ۱۳۷۵.
- نجفی بزرگر، کریم؛ فراخوان همایش جاده ابریشم، دهلی نو: رایزنی فرهنگی سفارت جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۸.
- وایت‌هاوس، دیوید؛ ویلیامسن، آندرو؛ بازرگانی دریایی ساسانی، تهران: کشتیرانی ملی آریا، ۱۳۵۵.
- منبع اینترنتی: