

راه‌های تجاری درون مرزی در عصر ایلخانان

دکتر سید ابوالفضل رضوی^۱

چکیده

پس از شکل‌گیری حکومت ایلخانان، به اقتضای شرایط تاریخی و ملاحظات خاصی که برای این حکومت مطرح بود، توجه به تجارت و طرق تجاری مورد اهتمام ویژه‌ای قرار گرفت و از همان ابتدای حکومت ایشان، معیشت تجاری نگاه ویژه‌ای را به خود معطوف کرد. ایلخانان به عنوان میراث به جای مانده‌ای از سنن استپ و در راستای نیازهای خویش به تجارت علاقه‌مند بودند و ماهیت عمل تجار و برخورد محافظه کارانه آنان نیز شرایط لازم را در این راستا فراهم می‌کرد. تمرکز قدرت و امنیت لازم در مسیرهای تجاری هم مزید بر علت بود و به موازات توجه همگانی مغول‌ها به مقوله تجارت، در ایران نیز زمینه‌های رشد و توسعه اقتصاد تجاری فراهم شد. به علاوه، ایلخانان در منطقه‌ای با ساختار حیات شهری حکومت می‌کردند و سابقه دیرین معیشت تجاری در این منطقه، به رشد بیشتر تجارت کمک می‌نمود. رونق تجاری عصر ایلخانان بدون وجود راه‌هایی که فعالیت‌های تجاری در بستر آنها انجام گیرد، امکان‌پذیر نبود. از این روی، حکام مغولی اهتمام ویژه‌ای به طرق تجاری داشتند، و لذا برخی از این مسیرهای تجاری در پناه امنیت حاصل از حاکمیت مغول‌ها به اوج رونق رسیدند. آنچه در این مقاله مورد بررسی قرار می‌گیرد، مسیرهای تجاری است که در درون مرزهای قلمرو ایلخانی مورد استفاده قرار می‌گرفته و با اتصال به راه‌های تجاری برون مرزی به رونق تجارت و فرهنگ و اقتصاد این عصر کمک می‌کرده است.

واژه‌های کلیدی: ایلخانان، راه‌های تجاری، تجارت، تجارت ترانزیت.

۱. استادیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد شهرری

مقدمه

اهمیتی که مغول‌ها برای تجارت و ایجاد امنیت و ثبات در مسیرهای تجاری قائل می‌شدند، نسبت به استپ نشینان قبلی بیشتر، و یکی از مهمات مورد نظر چنگیز، رونق بخشیدن به راه‌های بازرگانی بود. تسلط مغول‌ها بر بخش عظیمی از آسیا، تجارت را به عنوان یکی از شیوه‌های دیر پای معیشت ساکنان آن، اهمیتی دو چندان بخشید و زمینه‌های رشد و رونق آن را فراهم نمود. عمل‌کرد غیر سیاسی بازرگانان در قلمرو منسجمی که در سایه اقتدار مغول‌ها 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 تجزیه امپراتوری و شکل‌گیری حکومت‌های مستقل مغولی هم نتوانست آن را تحت‌الشعاع 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 این عهد، نیز مشمول همین قاعده بود. در این خصوص، با وجود درگیری‌های مداوم ایلخانان با همسایگان شمالی، غربی و شمال شرقی، راه‌های تجاری رونق زیادی داشت و مناسبات فرهنگی و سیاسی و نظامی آنان نیز از همین طرق انجام می‌شد. نظر به اهمیت طرق ارتباطی در این عهد، آنچه این مقاله به آن می‌پردازد، چگونگی مسیرهای تجاری درون مرزی است. در نظر داشته باشیم که راه‌های تجاری برون مرزی، پس از اینکه به قلمرو ایلخانان می‌رسیدند، با راه‌های درون مرزی یکی می‌شدند و به همین سبب، جاده‌های درون مرزی نیز به نوعی در خدمت اهداف برون مرزی قرار می‌گرفت و کارکرد گسترده تری پیدا می‌کرد. در این بین، اهمیت شاخه جنوبی جاده ابریشم، که بخش مهمی از فعالیت‌های تجاری را به خود معطوف کرده بود، و تمامی مسیر آن (از بندر ترابوزان در قلمرو ایلخانی و یا از بندر ایاس در ارمنستان صغیر-حکومت متحد و به

نوعی تابع ایلخانان- تا ماوراءالنهر) در قلمرو ایلخانی قرار داشت، و لذا جزئی از راه‌های درون مرزی به حساب می‌آمد، از همه مهم‌تر بود.

پیش درآمدی بر راه‌های تجاری در عصر ایلخانان

عمده مسیره‌های تجاری عصر ایلخانان از زمان گذشته وجود داشتند؛ اما نظر به ملاحظات اقتصادی و سیاسی این عهد، برخی راه‌ها 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 مسیره‌های جدید کم فروغ‌تر ظاهر شدند. کانون 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 دول اروپایی، که به دنبال قدرت‌گیری مملوکان، امکان استفاده بهینه از راه‌های تجاری و بنادر مربوط به شام و مصر از آنها سلب شده بود، نیز در این راستا تأثیر زیادی داشت. اهمیت مسیره‌های تجاری نیمه غربی ایران به حدی بود که تجارت پر رونق 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 امروزیین برخورداری این مناطق از مزایای تجارت ترانزیت نیز نقش مهمی داشت. البته، این مطلب بدان معنا نیست که تمامی درآمد تجاری مناطق غربی از راه ترانزیت به دست می‌آمد؛ چرا که بسیاری از شهرهای ایالت‌هایی که در مسیر عبور جاده‌های تجاری اصلی واقع بودند، در تولید محصولات صنعتی، معدنی و کشاورزی سهم عمده‌ای داشتند و از تجارتی تولیدی نیز برخوردار بودند. با این حال، عبور مسیره‌های ترانزیت نقش مهمی در رونق تجاری و ارتباطی آنها ایفا می‌کرد.

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. اما از این نظر که تجارت خارجی قلمرو ایلخانی رشد بیشتری داشته و جاده‌های تجاری آن حیات فعال‌تری 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، همه 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 می‌شدند 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 روند همیشگی تاریخ ایران، استفاده از جاده‌ها، محدود به کارکرد تجاری نبود، و رفت و آمدهای عادی و کارکردهای سیاسی و نظامی و فرهنگی نیز از همین مسیرها انجام می‌گرفت. بنابراین، در کنار ضرورت‌های 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 آنان در نواحی مرزی، که با لشکرکشی‌های همیشگی و عبور و مرور سپاهیان 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 می‌نمود. رونق خاص فعالیت‌های پستی و ارتباطی (یام) در زمان مغول‌ها و توجه خاصی که ایلخانانی همچون غازان به اصلاح «یام» و ایجاد امنیت و ثبات در مسیرهای ارتباطی داشتند، از همین ملاحظات مختلف سیاسی، نظامی و تجاری ناشی می‌شد.

راه‌های تجاری درون مرزی

بر اساس داده‌های منابع و در نظر داشتن چگونگی تقسیمات کشوری عصر ایلخانان، می‌توان مسیرهای تجاری داخلی این عهد را به صورت زیر بررسی کرد.

الف) 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 ایالت‌های قومس، مازندران، خراسان و سیستان را تأمین می‌کرد. این جاده از سلطانیه آغاز می‌شد و درنورده 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 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 آنجا به طرف ایالت‌های مازندران، خراسان، سیستان و مناطق مرزی ادامه می‌یافت. (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۷۳-۱۷۸).

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 و جزایر خلیج فارس ادامه می‌یافت. مستوفی این جاده را جزئی از شاه‌راه زاویه شرق و جنوب ایران آورده است. (همان: ۱۸۵-۱۸۴). راهی که از ری به ساوه می‌آمد نیز به همین جاده می‌پیوست. (لسترنج، ۱۳۶۴: ۲۵۰-۲۴۷). مارکوپولو و اودریک راهب، از همین راه به کاشان و سپس یزد رفته‌اند. (Howorth, 1888:628-630).

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 ایالت کرمانشاه، به تومان همدان در عراق عجم می‌رسید. از همدان به سمت

نهایند 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 تومانیان 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. (مستوفی، همان: ۱۷۳-۱۷۱). در هنگام حمله هولاکو به عراق عرب، بخشی از سپاهیان مغول به سرکردگی «کیتبوقانیان»، از قسمت‌هایی از این راه حرکت کردند و پس از تثبیت موقعیت مغول‌ها در تومان لر کوچک، از راه کردستان به طرف عراق عرب رفتند. (رشیدالدین فضل‌الله همدانی، ۱۳۶۲: ۷۰۹).

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، و از طریق شهرهای اسدآباد، کنگاور، صحنه، چمچمال، کردند، خوشان و حلوان به قصر شیرین می‌رسید و پس از عبور از شهرهای عراق عرب، به بغداد، و سپس به نجف می‌رسید. فاصله این راه ۱۴۴ فرسنگ بود. (مستوفی، همان: ۱۶۵). شخص هولاکو در زمان فتح بغداد از همین راه به عراق عرب حمله کرد. (رشیدالدین فضل‌الله همدانی، همان: ۷۱۰-۶۹۷)

۴. راه‌های ارتباطی عراق عجم با فارس و شبانکاره و کرمان و خراسان از طریق یزد: نظر به اهمیت راه تجاری هرمز و نیز راهی که از طریق فارس به جزایر خلیج فارس می‌رسید، بخشی از روابط عراق عجم با کرمان، فارس، شبانکاره و 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 به کرمان می‌پیوست. (مستوفی، همان: ۱۸۹-۱۸۸). راه ارتباطی یزد به فارس، از یزد به تفت و از تفت به برقو 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 شرف‌الدین مظفر سپرده شد. (جلال‌الدین محمد معلم یزدی، ۱۳۲۶: ۳۴ و ۳۸). مسیر یزد به کرمان هم از یزد به بافق، بهاباد، کوه بنان، زرنند و در نهایت به کرمان می‌رسید. همچنین، از یزد راهی به طرف خراسان می‌رفت. این راه از یزد به طبس، از طبس به ساغند در حاشیه کویر، و از آنجا به سمت شهرهای خراسان می‌رفت (لسترنج، همان: ۳۰۶ و ۳۵۰). رکن‌الدین بن براق حاجب، پس از اینکه حکومت کرمان را از اوکتای قآن گرفت، از همین راه به یزد، و سپس کرمان برگشت (کرمانی، ۱۳۶۲: ۲۸). ارتباط عراق عجم و ایالت شبانکاره نیز از همین مسیر برقرار می‌شد.

۵. راه‌های ارتباطی عراق عجم و ایالت‌های غربی ایران (آذربایجان، اران، ارمنستان، گرجستان، شروان و گشتاسفی و روم):
این راه از سلطانیه آغاز می‌شد و پس از رسیدن به «زنجان» دو شاخه می‌گشت. شاخه‌ای از طریق کاغذکنان، که منطقه‌ای مغول‌نشین (مغولیه) در تومان سلطانیه و قزوین بود، به سمت اردبیل می‌رفت و از آنجا به طرف ایالت‌های اران، گرجستان، گشتاسفی و ارمنستان امتداد می‌یافت. مناسبات تجاری ایران و دشت قبیچاق از همین مسیر تجاری صورت می‌گرفت و بسیاری از شهرهای ایالت آذربایجان از طریق همین راه به هم مربوط می‌شدند (مستوفی، همان: ۱۸۱-۱۸۰). 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 اوجان، امتداد می‌یافت. ارتباط عراق عجم و شاه‌راهی تجاری که از طریق بنادر دریای سیاه و مدیترانه به اروپا و سایر نقاط می‌پیوست، از این مسیر بود (همان جا).

ب) 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 الروم. 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) می‌رسید 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 کیلیکه ارتباط داشت، آنقره، بنادر مهم شام همانند علائیه و آنتالیه و بنادر سامسون و سینوپ، در کنار دریای سیاه، مربوط می‌کرد. (همان: ۱۷۹؛ لسترنج، همان: ۱۳۴-۱۳۳).

ب) راه تبریز به روم و ارمنستان، از طریق مراغه. این راه دنباله راهی بود که از عراق عجم به آذربایجان می‌آمد. چنانکه گفتیم، راه ارتباطی عراق عجم به آذربایجان در نزدیکی‌های زنجان دو شاخه می‌شد. یک شاخه از شهرهای عراق عجم می‌گذشت و به تومان اردبیل می‌رسید، و شاخه دیگر از زنجان به تومان تبریز می‌رفت. راه اخیر از تبریز به مراغه می‌رسید و آن‌گاه به طرف ارمنستان و روم امتداد می‌یافت. جاده اخیر از مراغه به تومان مرند می‌رسید و در آنجا با مسیر قبلی (راه تبریز- ارزروم) یکی می‌شد (مستوفی، همان: ۱۸۱-۱۸۰ و ۱۰۲-۱۰۰).

ج) راه تبریز به جزیره و شام. این راه از طریق مسیرهای قبلی از آذربایجان به ارمنستان می‌آمد و پس از عبور از شهرهای آلاتاغ و اخلاط، در این ایالت به سمت دیاربکر می‌رفت و به شهرهای مختلف جزیره راه می‌یافت (همان: ۱۲۶-۱۲۰). ادامه این راه به فرات می‌رسید و پس از عبور از آن به بلاد شام راه می‌یافت. راهی که از بغداد به

جزیره می‌آمد نیز پس از پیوستن به این مسیر، به طرف شام ادامه می‌یافت (لسترنج، همان: ۱۳۴-۱۳۳). لشکرکشی هولاکو به جزیره و شام در سال ۶۵۷ هـ.ق از همین مسیر صورت گرفت (رشیدالدین فضل الله، همان: ۷۲۰-۷۱۸).

۲. راه ارتباطی آذربایجان با اران و موغان و گرجستان

الف) راه اردبیل به اران و موغان. این راه در امتداد راهی قرار داشت که عراق عجم را به اردبیل وصل می‌کرد. 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 قراباغ می‌رسید. این شاخه از قراباغ به سمت دیگر شهرهای اران می‌رفت، و پس از طی کردن ۱۹ فرسنگ، به شهر بردع می‌رسید، که مستوفی آن را بزرگ و پرجمعیت توصیف می‌کند. راه اخیر از بردع به سمت گنجه می‌رفت و از گنجه به سمت تفلیس در گرجستان امتداد می‌یافت (مستوفی، همان: ۱۰۵ و ۱۸۲-۱۸۰). شاخه دیگری از همین راه از برزند در موغان آغاز می‌شد و پس از عبور از رودخانه کُر به سمت شماخی، کرسی شیروان، می‌رسید و از آنجا به طرف دربند می‌رفت (لسترنج، همان: ۲۴۸). میان گرجستان و ایالت روم و ارمنستان صغیر و دیگر مناطق همجوار نیز راه‌های ارتباطی فعال بود و مارکوپولو تأمین معیشت آنها را از راه بازرگانی ذکر کرده است (مارکوپولو، ۱۳۶۳: ۲۵). روابط تجاری ایران و دشت قبیچاق 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 پر جمعیت می‌داند (حموی، ۱۹۷۹: ۴۵۳-۴۵۱؛ مستوفی، همان: ۱۰۵). این امر از رونق حیات اقتصادی منطقه و مناسبات تجاری با دشت قبیچاق حکایت دارد.

ب) راه تبریز به قراباغ از طریق اهر. این راه از تبریز آغاز می‌شد و با فاصله ۱۴ فرسنگ به اهر در تومان مشکین می‌رسید. از اهر به سمت موغان می‌رفت و با عبور از برزند و باجروان، به قراباغ در کنار ارس می‌رسید. بر اساس گزارش مستوفی، تاج الدین

علی‌شاه، وزیر الجایتو و ابوسعید، چندین رباط بر سر این راه ساخته بود. فاصله تبریز تا قراباغ ۵۵ فرسنگ بود (مستوفی، همان: ۱۸۲).

۳. راه ارتباطی آذربایجان و کرمانشاه

این جاده از شاه‌راهی جدا می‌شد که از عراق عرب به سمت عراق عجم می‌رفت. راه اخیر از کناره کوه «سن سمیره»، که در شمال کرمانشاه قرار داشت، آغاز می‌شد و به سمت دینور می‌رفت 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 در جهت غربی و در امتداد دریاچه، به ارومیه و سپس به خوی می‌رفت. از خوی هم به سمت نخجوان و ارمنستان امتداد می‌یافت (لسترنج، همان: ۲۴۸ و ۲۶۴). در کتاب مستوفی ذکری از این جاده نرفته است.

ج) راه‌های تجاری فارس

۱. راه‌های ارتباطی فارس و عراق عجم

الف) راه اصفهان به شیراز. از اصفهان به مهیار، 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 می‌رسید که جزیی از فارس

بود.

۲. راه‌های ارتباطی بری و بحری فارس (راه‌های ارتباطی شیراز و خلیج فارس)

الف) راه شیراز به کیش. این جاده ۸۸ فرسنگ مسافت داشت و راه‌هایی که از خراسان، آذربایجان، عراق عجم و دیگر ایالت‌های به فارس می‌رسید، از این طریق به

خلیج فارس می‌پیوست. این راه در ۱۵ فرسنگی شیراز دو قسمت می‌شد: یک شاخه به طرف فیروز آباد می‌رفت، و از مسیری که در گذشته به سمت سیراف می‌رسید، به سمت خلیج فارس امتداد می‌یافت (ابن بلخی، ۱۳۶۲: ۱۶۳)، 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 جداگانه‌ای در «کازرین» به هم می‌پیوستند و مسیر واحدی طی می‌کردند (مستوفی، همان: ۱۸۶). 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 (سمسار، ۲۵۳۷: ۲۶۷).

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 (مستوفی، همان: ۱۶۹-۱۶۷ و ۱۸۷).

۳. راه ارتباطی فارس و کرمان

الف) راه شیراز به کرمان از طریق شهر بابک. این راه 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 به خود می‌گرفت و از طریق چاهک و هرات و بوانات و مروست به طرف شهر بابک، سیرجان و کرمان می‌رفت (همان: ۱۸۸-۱۸۷).

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، زرند و کرمان راه می‌یافت (همان: ۱۸۹-۱۸۸). چنان‌که پیداست، قسمتی از این راه با جاده ارتباطی

فارس و عراق عجم از طریق یزد و نیز 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 (همان: ۱۶۹-۱۶۷).

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، می‌رفت و با امتداد به سمت خوزستان، به رامهرمز، اهواز و در نهایت به تستر می‌رسید (مستوفی، همان: ۱۸۹؛ لسترنج، همان: ۲۶۶-۲۶۴). از این راه شاخه‌ای از راه شهرهای کوره شاپور به طرف ریشهر می‌رفت و روابط تجاری شیراز با بنادری همچون ریشهر، جنابا، مهروبان و سینیز، از این طریق انجام می‌شد. بندر مهروبان، که در نزدیکی‌های عبّادان قرار داشت، در تجارت فارس، خوزستان و عراق عرب مورد استفاده مشترک بود. پس از انحطاط سیراف، بخشی از فعالیت‌های تجاری فارس از طریق همین بنادر انجام می‌گرفت (ابن بلخی، همان: ۱۳۷-۱۳۶؛ لسترنج، همان: ۳۲۰-۳۱۸). از شرح مستوفی درباره این بنادر چنین بر می‌آید که در عهد ایلخانی رونق خاصی داشته‌اند (مستوفی، همان: ۱۵۷-۱۵۶). علاوه بر مسیرهای ارتباطی خوزستان با فارس، روابط این ایالت با عراق عجم و کرمانشاه از طریق تومان‌های لر بزرگ و لر کوچک برقرار می‌شد. همین طور از راه خشکی و دریا با عراق عرب مربوط بود.

د) راه‌های تجاری کرمان

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

الف) راهی که از کرمان و یزد و دیگر مناطق به عراق عجم می‌پیوست. این راه از شهرهای شمالی کرمان می‌گذشت، که جزو مناطق سردسیر این ایالت بود، و از راه بافق

به طرف یزد می‌رفت. در ادامه به راه ارتباطی شیراز- اصفهان می‌رسید و بدین ترتیب با فارس و عراق عجم مربوط می‌شد. خاندان پولو از همین راه به کرمان و از آن طریق به هرمز رفتند (مارکوپولو، همان: ۴۵-۴۴).

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 کرمان 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 (همان جا). جلال الدین خوارزمشاه نیز، پس از برگشت از هند، از همین راه به کرمان رفت (وزیری، ۱۳۴۰: ۳۳۹). 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 نا امنی موجود در مسیر تجاری هرموز، رو به رشد نهاده بود، در زمان ایلخانان هم رونق خاص خود را داشت (ابن‌ابراهیم، ۱۳۴۳: ۱۳-۱۲؛ ابی الفدا، ۱۳۲۵: ۳۳-۳۲؛ ستوده، ۱۳۴۷: ۲۳۵). سفر خواجه رشید به هند در زمان ارغون نیز از همین مسیر تجاری صورت گرفت (Nizami, 1971:44-48).

ب) راه کرمان به سیستان. این راه از کرمان به خیص، 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 (افضل‌الدین کرمانی، ۱۳۲۶: ۱۰۰؛ لسترنج، همان: ۳۵۱). قطب‌الدین محمد قراختایی برای گرفتن تأیید حکومت کرمان از اوکتای قاآن در سال ۶۳۳ هـ.ق از همین مسیر به ماوراءالنهر و سپس مغولستان رفت (همان: ۲۸).

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 (مستوفی، همان، ۱۷۸).

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 می‌رسید، و از طرق مختلف به تمامی ایالت‌های ایران راه می‌رفت. خطوط عمده این راه، شهرهای عراق عجم و آذربایجان بود، و در ادامه به روم و ارمنستان و بنادر تجاری دریای سیاه و مدیترانه ختم می‌شد.

ه) راه‌های تجاری عراق عرب

۱. راه ارتباطی بغداد به کرمانشاه، عراق عجم و دیگر ایالت‌ها

چنان‌که در قسمت مربوط به راه‌های عراق عجم آمد، این راه از طریق شهرهای ایالت کرمانشاه به تومان همدان و سپس سلطانیه می‌رسید. سپس، از سلطانیه در 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 (همان: ۱۶۵ و ۱۷۳-۱۷۱). 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 تحت الشعاع 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 قومن می‌رفت، اما در زمان ایلخانان، و به خصوص بعد از پایتختی سلطانیه، پس از اینکه به همدان می‌رسید، به طرف شمال متمایل می‌شد و از راه درگزین و خرقان به سلطانیه و از آن طریق، پس از طی ۵۰ فرسنگ، به ری می‌رسید (همان: ۱۷۳).

۲. راه ارتباطی عراق عرب و جزیره

این راه ۷۲ فرسنگ فاصله داشت و پس از عبور از شهرهای مختلف عراق، همچون قادیسیه، 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 (همان: ۱۷۳-۱۷۲). این راه، که با جاده تبریز به جزیره یکی می‌شد، به شاخه‌های چندی تقسیم می‌گشت و ضمن ارتباط با شهرهای مختلف جزیره، برقراری ارتباط با شام را هموار می‌کرد (لسترنج، همان: ۱۳۴-۱۳۳). در هنگام لشکرکشی هولاکو به بغداد، سپاهیان بایجونویان، که در روم مستقر بودند، از همین راه به عراق عرب رفتند (رشیدالدین فضل‌الله، همان: ۷۰۷).

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 (مستوفی، همان: ۱۷۲). در گذشته، قبل از دوره مغول، قسمت عمده تجارت عراق عرب و شهرها و بنادر شام از این طریق انجام می‌شد. اگر چه 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 می‌گرفت (رانسیمان، ۱۳۶۰: ۴۳۱-۴۳۰).

۴. راه ارتباطی عراق عرب و خلیج فارس

الف) راه بغداد به بحرین از طریق بصره. این راه از بغداد به واسط، از واسط به بصره، و از بصره به عبادان می‌پیوست، و پس از طی ۷۰ فرسنگ در دریا، به بحرین می‌رسید. مجموع مسافت این مسیر از بغداد تا بحرین ۱۶۴ فرسنگ بود (مستوفی، همان: ۱۷۱).

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 (همان جا). 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 جنوباً امتداد می‌یافت و به سمت سیراف می‌رفت. قسمتی از همین مسیر هم از راه مهروبان و سینیز به طرف مسقط می‌رفت (اقتداری، ۲۵۳۶: ۹۳).

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 (ویلسون، ۱۳۶۶: ۷۹-۷۸). 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. (جوادی، ۱۳۷۸: ۱۰۳-۱۰۲؛ رشیدو، ۱۳۷۴: ۱۳۰).

و) راه‌های تجاری خراسان

۱. راه ارتباطی خراسان و طبرستان و عراق عجم

این راه در امتداد شاه‌راه شرقی سلطانیته 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 می‌کرد، و از نیشابور به شهرهای مختلف خراسان بسط می‌یافت، و در نهایت به جیحون می‌رسید (همان: ۱۷۶-۱۷۴). شاخه دیگر به سمت مازندران و از آن سو به خوارزم می‌رفت.

۲. راه ارتباطی خراسان و قهستان

این ایالت از راهی که نیشابور را به شهرهای مهم قهستان، همانند ترشیز، تون و قائن، مربوط می‌کرد، به هم پیوسته بود. راه‌هایی که از ایالت کرمان به قهستان می‌رسید، به این راه می‌پیوستند (همان: ۱۷۸).

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 (همان‌جا؛ لسترنج، همان: ۴۵۹-۴۵۸).

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 بادغیس، و از آنجا به مروالرو، و آن‌گاه به مرو، و در ادامه به اورگنج راه می‌یافت. فاصله نیشابور تا اورگنج ۲۷۶ فرسنگ بود (مستوفی، همان: ۱۸۰-۱۷۸).

ز) راه‌های ارتباطی قومس، طبرستان، مازندران و خوارزم

این راه در دنباله شاهراه غرب به شرق، که از عراق عجم به قومس و طبرستان می‌رسید، و در بسطام دو شاخه می‌شد، قرار داشت. دو شاخه راهی که از بسطام جدا می‌شد، یکی به سمت نیشابور می‌رفت و قومس 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 رو، فاصله بسطام تا اورگنج از این مسیر ۱۵۶ فرسنگ بود (همان جا).

نتیجه‌گیری

در پرتو حکومت ایلخانی و تحت تأثیر عواملی همچون صلح، و امنیتی که به دنبال پیدایش این حکومت در سراسر قلمرو مذکور به وجود آمد، امنیت و ثباتی که در نتیجهٔ امپراتوری گستردهٔ مغولان در پهنهٔ آسیا حاکم شد، انسجام و تمرکزی که در پرتو این حکومت در منطقه به وجود آمد، مدارا و تساهلی که در امور اعتقادی و اجتماعی به کار می‌گرفت، واگذاری ادارهٔ امور اقتصادی به عناصر و دیوانسالاران ایرانی، اهتمامی 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 عرصهٔ صنعت و تجارت صورت گرفت. در همین راستا، راه‌های تجاری از رونق زیادی برخوردار شدند و منافع تجاری سرشاری به همراه آوردند. اگرچه راه‌های تجاری برون مرزی نقش مؤثرتری در این رونق تجاری داشتند، اما راه‌های درون مرزی نیز، به عنوان حلقهٔ واسطهٔ مسیرهای تجارت خارجی، نقش مهمی ایفا کردند و در انسجام قلمرو ایلخانی و پویایی جامعه، اقتصاد و حکومت این عصر، سهم زیادی داشتند.

کتابنامه

۱. ابن ابراهیم، محمد. ۱۳۴۳، *سلجوقیان و غزنویان در کرمان*، به اهتمام محمد ابراهیم باستانی پاریزی، تهران، طهوری.
۲. ابن بطوطه، محمد بن عبدالله. ۱۳۷۶، *سفرنامه*، ترجمه محمد علی موحد، چ ۶، تهران، آگه.
۳. ابن بلخی. ۱۳۶۲، *فارسنامه*، به سعی و اهتمام و تصحیح گای لسترنج و رینولد نیکلسون، چ ۲، تهران، دنیای کتاب.
۴. ابی الفدا، عماد الدین اسماعیل. ۱۳۲۵، *المختصر فی اخبار البشر، الجزء الرابع*، بالمطبعه الحسينیه المصریه.
۵. افضل الدین کرمانی، ابو حامد احمد بن حامد ناصرالدین. ۱۳۲۶، *تاریخ افضل*، فرآورده مهدی بیانی، تهران، دانشگاه تهران.
۶. اقتداری، احمد. *خلیج فارس*، ۲۵۳۶، چ ۲، تهران، فرانکلین.
۷. الحموی، شهاب الدین ابی عبدالله یاقوت. ۱۹۷۹، *معجم البلدان*، بیروت، دار احیاء التراث العربی.
۸. پولو، مارکو. ۱۳۶۳، *سفرنامه*، ترجمه منصور سجادی، تهران، گویش.
۹. جوادی، حسن. ۱۳۷۸، *ایران از دید سیاحان اروپایی*، از قدیم ترین ایام تا اوایل عهد صفویه، تهران، بوته.
۱۰. حمدالله مستوفی. ۱۳۶۲، *نزه القلوب*، تصحیح گای لسترنج، تهران، دنیای کتاب.
۱۱. رانسیمان، استیون. ۱۳۶۰، *تاریخ جنگهای صلیبی*، ترجمه منوچهر کاشف، چ ۳، چ ۲، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
۱۲. رشیدوو، پی. نن. ۱۳۷۰، *سقوط بغداد و آغاز فرمانروایی مغولان در عراق*، ترجمه اسدالله آزاد، مشهد، آستان قدس رضوی.
۱۳. سمسار، محمد حسن. ۲۵۳۷، *جغرافیای تاریخی سیراف*، تهران، انجمن آثار ملی.
۱۴. کرمانی، ناصرالدین. ۱۳۶۲، *سمط العلی للحضرة العلیا*، به تصحیح عباس اقبال، چ ۲، تهران، اساطیر.
۱۵. لسترنج، گای. ۱۳۶۴، *جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی*، ترجمه محمود عرفان، چ ۲، تهران، علمی و فرهنگی.

۱۶. وزیری، احمد علی خان. ۱۳۴۰، *تاریخ کرمان*، تصحیح و تحشیه باستانی پاریزی، تهران، ابن سینا.
۱۷. ویلسون، سرآرنولد. ۱۳۶۶، *خلیج فارس*، ترجمه محمد سعیدی، چ ۲، تهران، علمی و فرهنگی.
۱۸. همدانی، رشیدالدین فضل الله. ۱۳۶۲، *جامع التواریخ*، به کوشش بهمن کریمی، چ ۲، تهران، اقبال.
۱۹. یزدی، معین الدین جلال الدین محمد معلم. ۱۳۲۶، *مواهب الهی در تاریخ آل مظفر*، با تصحیح و مقدمه سعید نفیسی، تهران، اقبال.

20. Howorth. Henry. 1888, H. *History Of Mongols From the 9th to 19th Century*, Part, III, The Mongols Of Persia. New York. Burt Franklin.
21. Nizami. K. A. 1971, "Rashid al Din fazl Allah and India," in: *Collected Works Of Rashid-Al- Din Fadlallah*, Tehran. University Of Tehran.

