

**دکتر ابوالفضل رضوی**

استادیار گروه تاریخ

دانشگاه آزاد اسلامی شهر ری

Razavi\_edu@yahoo.com

## راه‌های تجاری در عهد ایلخانان<sup>۱</sup>

### چکیده:

در پی تمرکز قدرت، امنیت و انسجامی که ایلخانان به وجود آوردند، زمینه‌های رونق تجاری فراهم شد و اقتصاد شهری در بخش‌های مهمی از قلمرو ایشان رو به رشد نهاد. رشد تجاری عهد ایلخانان که با اقتدار مغول‌ها در امپراتوری گسترده آنها ارتباط مستقیم داشت، رونق جاده‌های تجاری این عصر را در خود داشت. فعالیت‌های تجاری این عصر چه در مسیرهای زمینی و چه دریایی رشد چشمگیری داشت و بخش عمده فعالیت‌های تجاری در دو مسیر «جاده ابریشم» و «جاده ادویه» انجام می‌گرفت. مغول‌ها اهتمام ویژه‌ای به طرق تجاری داشتند و نظر به اهمیتی که برای تجارت قائل بودند در برقراری امنیت در مسیرهای تجاری می‌کوشیدند. بیش از یک چهارم درآمد حکومت ایلخانی از راه مالیات‌های تجاری به دست می‌آمد و لذا طبیعی بود که در رونق بیشتر مسیرهای تجاری تلاش کند. آن چه که این مقاله به آن می‌پردازد، بررسی وضعیت بخشی از راه‌های تجاری عصر ایلخانان است که زمینه‌های برقراری مناسبات تجاری با ممالک خارج از قلمرو ایشان را هموار می‌کردند.

### کلید واژه‌ها:

تجارت، راه‌های تجاری، جاده ابریشم، جاده ادویه، خلیج فارس.

---

<sup>۱</sup> این مقاله مأخوذ از طرح پژوهشی با عنوان: «تجارت و راه‌های تجاری در عصر ایلخانان» است که در دانشگاه آزاد واحد شهر ری انجام گرفته است

## مقدمه

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 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 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 مغولان به اوج رونق رسیدند. آن چه در این مقاله مورد بررسی قرار می‌گیرد چگونگی وضعیت مهمترین راه‌هایی است که در رشد و رونق تجارت عصر ایلخانان تأثیرگذار بوده‌اند. در این میان وضعیت راه‌های تجاری برون مرزی یعنی آن بخش از طرقی که امکان برقراری مناسبات تجاری عهد ایلخانی با ممالک خارج از قلمرو ایشان را فراهم می‌کرده‌اند بررسی شده و چگونگی وضعیت مسیرهای تجاری درون مرزی مورد بررسی قرار نگرفته است.

## اهمیت و جایگاه راه‌ها در حیات بشری

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 توسعه 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 وسیله 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 زمینه ساز پیدایش فرهنگ‌ها و تمدن‌ها بوده است. این مناسبات میان انسان‌ها به وجود نمی‌آمد مگر این که وسیله 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 با اهمیت می‌بینیم. به خصوص پس از این که زندگی اجتماعی انسان در هر منطقه شکل مشخص‌تری به خود گرفت و زندگی انسانی قانونمند شد ایجاد راه‌ها و حفاظت و تأمین امنیت در آنها نیز ساز و کار مشخص‌تری به خود گرفت. به ویژه راههای ارتباطی برون مرزی که امکان برقراری مناسبات سیاسی، اقتصادی و فرهنگی ملل مختلف را فراهم می‌کردند اهمیت بیشتری یافتند. در عهد ایلخانان (۷۳۶-۶۵۴هـ.ق) نیز این جاده‌های برون مرزی کارکردهای مختلفی داشتند اما نظر به اهتمام خاص مغولها به تجارت کارکرد تجاری راهها بیشتر بود و سایر کارکردها در پرتو آن انجام می‌گرفت.

#### الف- راههای زمینی

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

##### الف- سابقه تاریخی جاده ابریشم

شاهراه ارتباطی که شرق و غرب آسیا را به هم می‌پیوست به جاده ابریشم موسوم شده است. بر اساس شواهد تاریخی حداقل از قرن دوم قبل از میلاد این راه تجاری رونق داشته و مناسبات تجاری مناطق حدفاصل چین تا امپراتوری روم از این طریق انجام می‌گرفته است. نقش واسطه‌ای 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 محفوظ ماند. 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.<sup>۱</sup> در دوره قبل از اسلام جاده ابریشم از «انطاکیه» پایتخت سوریه‌ای رومیان در کناره فرات آغاز می‌شد و با عبور از «هیراپلیس» و «منبیج»، داخل مرزهای ایران می‌گردید و از طریق همدان و ری و دامغان و سمنان به مرو و بلخ می‌رسید و سپس در امتداد پامیر به سمت کاشغر می‌رفت. از کاشغر دو مسیر «شمالی» و «جنوبی» در پیش می‌گرفت. مسیر شمالی از راه «کوچا» به «قره شهر» و «لئولان» در کنار رودخانه «لوب نور» و «یومن کوان» (Yu-mn-kouan) می‌رسید. مسیر جنوبی از کاشغر به «بارقند»، «ختن»، «ینا» و «میران» می‌رفت. این دو جاده بار دیگر در «توئن هوانگ» به هم می‌پیوست و از طریق «تسی ئو-تسی ئوان» (tsieou-tsuuan) و «چانگ یه» وارد چین اصلی می‌شد و در نهایت به «چانگ نگان» (سینگان نو) و «لیویانگ» منتهی می‌شد.<sup>۲</sup>

در دوره مغول جاده ابریشم اهمیت بیشتری کسب کرد و بخش عظیمی از تجارت میان امپراتوری مغول و اروپا از این طریق انجام می‌شد. با این حال 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 تقسیم می‌شد.

#### ب- شاخه شمالی جاده ابریشم

این جاده از بنادر کریمه آغاز می‌شد که محل فعالیت تجار ژنوبی و ونیزی بود و مهمترین پایگاههای تجاری اروپائیان در آنجا قرار داشت. «سوداق» (سولدایا، سوداک) در کرانه‌های جنوبی کریمه (شبه جزیره قرم)، «کافا» در سواحل دریای سیاه و «تانان» در نزدیکی «آزوف» کنونی واقع در مصب رود «دن» از مهمترین این پایگاه‌ها و بنادر در زمان مغول‌ها 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. «پلانوکارپینی» هم از طریق «بوهم»، «سیسیل» و «کیف» وارد این منطقه شده است.<sup>۳</sup>

شاخه شمالی جاده ابریشم به طور دقیق از «تانا» در دهانه رودخانه «دن» آغاز و به شهر «سرای»<sup>۴</sup> پایتخت «اولوس جوجی» در ساحل ولگا می‌رسید. از آن پس به سمت «آترار» در ساحل وسطای سیحون امتداد می‌یافت و سپس به «تلاس» و «بلاساغون» در غرب «ایسی گل» می‌رسید. از ایسی گل دوشاخه می‌شد. شاخه ای 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 «سوچئو» در ایالت «کان سو» می‌رفت و از آنجا به سمت «تئون هوانگ» امتداد می‌یافت.<sup>۵</sup> «وصاف» فاصله شاخه شمالی تا «پکن» را هشتاد روز و شاخه جنوبی که مغولها آن را «یغری اول» می‌نامیدند چهل روز آورده است.<sup>۶</sup> «عباس اقبال» مسیر شاخه شمالی جاده ابریشم را به این صورت ذکر می‌کند: توان هوانگ، کان سو، ترکستان شرقی، بیش بالیغ، المالیغ، اترار، سمرقند، خوارزم، سرای، هشترخان، کناره‌های دن و دریای آزوف<sup>۷</sup> شاخه شمالی جاده 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 ایلیخانان می‌گذشت. پس از این که شاخه‌های مختلف این راه در تبریز یا سلطانیه به هم می‌پیوست، در مسیر شاهراه شرقی که مستوفی آن را توصیف کرده است به سمت ماوراءالنهر و آسیای میانه و چین امتداد می‌یافت.

شاخه‌های آغازین این راه تا تبریز به طریق زیر بود.<sup>۸</sup>

۱- از ترابوزان به ارزروم، خوناس، ملازگرد، ارجیش، خوی، مرند، تبریز.

- ۲- بندر ایاس، قیصریه، ارزنجان، ارزروم، خوناس، ملازگرد، ارجیش و ادامه در مسیر قبلی.
- ۳- بندر ایاس، سیواس، زاره، آق شهر، ارزنجان، 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، ورامین، سمنان، دامغان، نیشابور، هرات، مرو، بلخ، بدخشان، کاشغر، ختن، لوب‌نور و در نهایت به تونن هوانگ می‌رفت و یا از مرو به سمرقند، تاشکند، کاشغر، کوچا، تورفان، هامی و کان سو امتداد می‌یافت.<sup>۹</sup> کاروانهای تجاری می‌توانستند از راه ارتباطی قومس به مازندران و از آن طریق به خوارزم و مرو نیز استفاده کنند.<sup>۱۰</sup> به خصوص پس از احیای هرات و تداوم ویرانی مرو و بلخ در نتیجه حمله مغول، 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 بلخ 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.<sup>۱۱</sup>

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 را از سر گرفت.<sup>۱۲</sup> توضیح آن که از زمان روی کار آمدن خلافت عباسی نظر بر گسترده‌گی و انسجام قلمرو این امپراتوری که زمینه‌های رشد

تجارت را در خود داشت و مرکزیت سیاسی این قدرت، عراق عرب نقش اصلی را در تجارت آن روزگار ایفا می‌کرد. جاده‌های تجاری شرق و غرب آسیا متوجه عراق عرب و از آن طریق بنادر شام بودند و بخش قابل توجهی از تجارت دریایی نیز متوجه بغداد بود. هر چند 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 عملی 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 توجه بود و حداقل تجارت پر رونق ایران و بخشی از مشرق آسیا به آنجا 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، تحت تأثیر شرایط 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 نگریسته 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 مملوکان و دشمنی مشترک ایلخانان و صلیبیون با ممالیک، بنادر آناتولی و ارمنستان صغیر مورد توجه اروپائیان قرار گرفتند و این مناطق یا جزئی از قلمرو ایلخانی بودند و یا با این حکومت پیوند محکم داشتند.

- سقوط بغداد و الحاق عراق عرب به عنوان جزئی از قلمرو ایلخانی از طرفی و روابط تیره ایلخانان با ممالیک که راه تجاری عراق عرب با 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 و تمرکز بیشتر فعالیت‌های تجاری در این مناطق 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 بنادر تجاری کریمه که از راه دریای سیاه با بنادر آناتولی ارتباط داشت نیز در توسعه تجاری مناطق غربی ایران و معطوف کردن راههای اصلی تجاری به سوی خود مؤثر بود.<sup>۱۳</sup>

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.

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 پیوندد. تا قبل از تهاجم مغولها، به سبب اهمیت و رونق اقتصادی بلخ، عمده راههای تجاری هند متوجه این شهر بود و از این سمت با ترکستان، ایران و بین‌النهرین ارتباط برقرار می‌کرد. پس از حمله مغولها 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 این که به طرف خوارزم می‌رفت و از طریق شاخه شمالی ابریشم به «سرای»، «هشترخان» و بنادر کریمه راه پیدا می‌کرد.<sup>۱۴</sup> البته در زمان ایلخانان بیشتر تجارت سرزمین هند از طریق دریا صورت می‌گرفت و جزایر و بنادر خلیج فارس و دریای عمان نقش بیشتری 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 جلال الدین خوارزمشاه از هند از راه خشکی، سفر «سید عضدالدین یزدی» به هند در زمان ایلخانی ابوسعید که شبانکاره‌ای مدت سفر او از این مسیر را شش ماه ذکر می‌کند، برگشت «اودریک راهب» از این راه که از طریق «لهاسا» و «پیشاور» و «کابل» به خراسان برگشت<sup>۱۵</sup> نمونه هایی از این شواهد است.

## ب- راههای تجاری دریایی

## ۱- راههای تجاری خلیج فارس و دریای عمان

## 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.<sup>۱۶</sup> بندر تجاری معروفی که بازرگانی ایرانی در خلیج فارس از آنجا آغاز می‌شد بندر «اُبله» بود. این بندر که عمده 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.<sup>۱۷</sup> محدودیت‌های بندر اُبله 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.<sup>۱۸</sup> سیراف به حدی 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 غیر مستقیم بود و در سیلان انجام می‌شد به تجارتی مستقیم تبدیل شد و تجار ایرانی و چینی در بنادر دو مملکت به رفت و آمد پرداختند.<sup>۱۹</sup> در این زمان دریانورد بزرگی همچون «ابوسلیمان سیرافی» از سیراف به چین رفته و 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 بوده و سکه‌های مسی چینی در سیراف رواج عام داشته است.<sup>۲۰</sup> 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 «هرموز» و «کیش» از دست داد.<sup>۲۱</sup>

هرموز بندی در ۱۲۰ کیلومتری شرقی بندر عباس کنونی و در مصب رودخانه میناب و در بندرگاهی که «نابند» نامیده می‌شد، قرار داشت.<sup>۲۲</sup> 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 قراختائیان کرمان بودند. نظر به اهمیت تجاری بندر هرموز میان ملوک آن و حکام کیش که دست نشانندگان اتابکان فارس و بعدها تابع مقاطعه داران برّ و بحر فارس بودند اختلاف و درگیری وجود داشت، اما ملوک هرموز در هیچ زمانی استقلال کامل خود را از دست ندادند.<sup>۲۳</sup> 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.<sup>۲۴</sup> 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.<sup>۲۵</sup>

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 برّ و بحر فارس گرفت.<sup>۲۶</sup> جزیره کیش و دیگر جزایر خلیج فارس همچون «قطیف» و مجمع‌الجزایر «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.<sup>۲۷</sup> از زمان رونق کیش، بازرگانان خطه فارس به جای رفتن به سیراف به بندر «هزو» در مقابل جزیره کیش می‌آمدند و معادلات تجاری خود را از طریق این جزیره انجام می‌دادند.<sup>۲۸</sup>

ب- شاهراه تجاری چین به ایران (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 غیرمستقیم در مجمع‌الجزایر «مالابار» و احیاناً بنادر شرقی و جنوبی هند انجام می‌گرفت. منابع این زمان که از فعالیت تجار چینی و ایرانی در این مجمع‌الجزایر و بنادر سخن می‌گویند اشاره‌ای به حضور بازرگانان چینی در کیش، هرمز و یا دیگر جزایر خلیج فارس ندارند.<sup>۲۹</sup> 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.<sup>۳۰</sup> به هر ترتیب تجار چینی و ایرانی به طور مستقیم در بلاد یکدیگر آمد و شد داشتند 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 «هنگ کنگ» امروزی، اقیانوس آرام در ساحل راست شبه جزیره «هند و چین» را ادامه می‌داد و به شبه جزیره «مالابار» می‌رسید. پس از عبور از بنادر مهم مالابار از تنگه «سنگاپور» می‌گذشت و از طریق تنگه «مالاکا» به طرف خلیج «بنگال» می‌رفت. در 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 می‌یافت و به طرف جزایر «کیش»، هرمز و سایر جزایر خلیج فارس بسط می‌یافت. «ابن بطوطه» حد فاصل سنگاپور تا «کولم» را با عنوان شبه جزیره «مالابار» آورده و شهرهای «فاکنور»، «منگور» و «کالیکوت» را از جمله بنادر مهم آن برشمرده است.<sup>۳۱</sup> 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.<sup>۳۲</sup> «کولم» و «کنبایه» و «هنور» بنادری که بعد از تنگه مالاکا قرار داشتند، محل فعالیت تجار ایرانی بوده و ابن بطوطه اسامی معروفین آنها را ذکر کرده است.<sup>۳۳</sup> جزایر «مالدیو» (ذیبه المهمل) نیز رونق زیادی داشتند و بخشی از مبادلات در آنجا صورت می‌گرفت.<sup>۳۴</sup> 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 منجرور و هنور و سنداپور و سایر بنادر هندوستان حرکت می‌کنند به بندر عدن می‌آیند...»<sup>۳۵</sup> «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.<sup>۳۶</sup> در سفرنامه 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 می‌شده اند، مشخص شده است.<sup>۳۷</sup>

جاده 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 به «قمادین» (قمادیر) می‌رسیدند که میدانی عظیم بود و بار انداز

گسترده جیرفت محسوب می‌شد. 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.<sup>۳۸</sup> قبل از رسیدن این راه به کرمان، شاخه‌ای از آن از طریق «بم» و

«فهرج» به سمت مکران می‌رفت.<sup>۳۹</sup> راه هرمز پس از رسیدن به کرمان در امتداد راه‌هایی که

به فارس و عراق عجم می‌رفت ادامه می‌یافت و پس از تلاقی با شاه راهی که از راه شیراز

به عراق عجم می‌رفت به طرف آذربایجان امتداد می‌یافت.

- 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 می‌یافت.<sup>۴۰</sup> 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 «گریوه زنجیران» (تنگه زنجیران در ۵۵ کیلومتری شیراز) با شاخه فرعی راه که از طریق فیروز آباد 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 «یزد خواست» 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.<sup>۴۱</sup>

- راه هرموز از طریق شبانکاره و فارس: مسیر این راه با مسیری که امروزه شیراز را از طریق داراب به بندر عباس مرتبط می‌کند، یکی بوده است. این جاده از هرموز آغاز می‌شد و پس از عبور از «توسر» و «چاه چل» به «چنار» در سر حد لار می‌رسید و آنگاه از طریق «تارم»، «برک» (فورگ)، «رستاق» و «ده خیر» به «دارابگرد» می‌رسید. ده فرسنگ پس از دارابگرد در «دارکان»، راهی که از «ایگ» 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.<sup>۴۲</sup>

- 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.<sup>۴۳</sup> دیگر راه کیش-بصره بود که از جزیره کیش آغاز می‌شد و پس از طی ۱۵۱ فرسنگ از طریق جزایر «الان» 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 (تیز) در نزدیکی چاه بهار کنونی در ساحل شمالی دریای عمان قرار داشت و بندر مکران محسوب می‌شد. اگر چه رونق اصلی

این بنادر در قرن ششم هجری بود، اما شواهد تاریخی حاکی از آنند که در عهد ایلخانی نیز پر رونق بوده است.

## 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 می‌گوید.<sup>۴۴</sup> ژنوائیان از مراکز تجاری خود در «آزوف» بالارفته و از طریق رود ولگا خود را به دریای مازندران می‌رساندند. می‌توان چنین گفت که تجار ژنوائیان پس از رسیدن به این دریا به جزیره «نیم مردان» که «مستوفی» آن را توصیف می‌کند، می‌آمده و از این طریق با شمال ایران به تجارت می‌پرداختند.<sup>۴۵</sup> احتمالاً ژنوائیان از طریق این جزیره با «استرآباد» نیز رفت و آمد داشته و بخشی از مناسبات تجاری خود و به خصوص خرید ابریشم را با این شهر انجام می‌داده‌اند. «ابوالفدا» 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.<sup>۴۶</sup> بر این اساس تجار ایرانی نیز از طریق این دریا به تجارت با دشت قبیچاق می‌پرداخته و فعالیت‌های تجاری منحصر به ایتالیایی‌ها نبوده است. گذشته از اینها راه تجاری دریای مازندران قبل از تشکیل حکومت ایلخانی نیز فعالیت داشته 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 از رونق راههای ارتباطی این مسیر حکایت می‌کند.<sup>۴۷</sup> البته مشخص نیست که میزان فعالیت تجاری ژنوائیان 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 تا چه اندازه بوده است. اگر مناسباتی با نواحی گیلان وجود داشته 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 قباچاق از طریق دربند با مشکل مواجه می‌شد، بیشتر مناسبات از طریق دریای مازندران انجام می‌شده است.

### نتیجه‌گیری

در پرتو حکومت ایلخانی و تحت تأثیر عواملی همچون: صلح و امنیتی 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؛ 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 عرصه صنعت و تجارت صورت گرفت. راه‌های تجاری از رونق زیادی برخوردار شدند و منافع تجاری سرشاری به همراه داشتند. راه دریایی خلیج فارس پر رونق بود و جزایر «کیش» و «هرمز» فعالیت چشمگیری داشتند. قسمتی از جاده ابریشم نیز از قلمرو ایلخانان می‌گذشت و صرف نظر از مناسبات دریایی ایران و چین، بخش مهمی از تجارت با شرق دور از این طریق انجام می‌شد. این دو مسیر عمده تجاری با عبور از شهرهای مختلف ایران به بنادر «ترابوزان» و «ایاس» می‌رسید و از طریق دریای سیاه یا مدیترانه به بازارهای اروپایی می‌پیوست. راه دریای مازندران نیز پررونق بود و در پناه این تجارت رو به رشد که می‌توان آن را تجارت «ترانزیت» نام نهاد، صنعت و تجارت داخلی نیز مجال رشد یافت و بسته به شرایط زمانی روبه گسترش نهاد.



**پی نوشتها:**

- ۱- ابن خرداد به: مسالک و ممالک، ترجمه سعید خاگرد، تهران، مؤسسه مطالعات و انتشاراتی تاریخی، ۱۳۷۱، صص ۲۲-۳۵.
- ۲- رنه گروسه: امپراتوری صحرانوردان، ترجمه عبدالحسین میکده، چ ۳، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۸، صص ۹۲-۹۳، ص ۱۷۹.
- ۳- ر.ک، محمد بن عبد الله بن بطوطه: سفرنامه، ترجمه محمد علی موحد، چ ۶، تهران، انتشارات آگه، ۱۳۷۶، صص ۹۰-۳۸۴، صص ۴۰۰-۳۹۷؛ ویلفرید بلانت: جاده زرین سمرقند، ترجمه رضا رضایی، تهران، انتشارات جان زاده، ۱۳۶۳، صص ۳۳-۱۳۰، صص ۵۴-۱۵۲.
- ۴- دو شهر با عنوان سرای پایتخت اولوس جوجی بود. یکی سرای کهنه در ۷۴ مایلی هشرخان و دیگر سرای نو در ۲۲۴ 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، ص ۵۷۰)
- ۵- گروسه: پیشین، صص ۱۵-۵۱۴.
- ۶- فضل الله بن عبدالله شیرازی: تاریخ و صاف الحضرة، باهتمام محمد مهدی اصفهانی، تهران، کتابخانه ابن سینا و کتابخانه جعفری تبریز، ۱۳۳۸، ص ۱۲.
- ۷- عباس اقبال: تاریخ مغول، چ ۶، تهران، انتشارات امیر کبیر، ۱۳۷۲، ص ۵۶۸.
- ۸- حمد الله مستوفی: نزهة القلوب، تصحیح گای لسترنج، تهران، انتشارات دنیای کتاب، ۱۳۶۲، ۸۳-۱۷۳؛ حسن جوادی: ایران از دید سیاحان اروپایی، از قدیم ترین ایام تا اوایل عهد صفویه، تهران، نشر بوتاه، ۱۳۷۸، ص ۱۱۱؛ عباس اقبال، تاریخ مغول، ص ۵۷۰.
- ۹- گروسه: پیشین، صص ۱۵-۵۱۴.
- ۱۰- حمد الله مستوفی: پیشین، ص ۱۷۶.

- ۱۱- و.و. بارتولد: تذکره جغرافیای تاریخی ایران، ترجمه حمزه سردادور، چ ۳، تهران، انتشارات توس، ۱۳۷۲، ص ۸۶.
- ۱۲ - ر.ک، لسترنج: تذکره جغرافیای تاریخی ایران، ترجمه حمزه سردادور، چ ۳، تهران، انتشارات توس، ۱۳۷۲، صص ۷۱-۱۷۰.
- 13- L. Boulnois, "The Silk Road, translated to English by Dennis chamberlin, london, Hertford, 1966. P.P.204-10.
- ۱۴- ر.ک، الهامه، مفتاح: جغرافیای تاریخی بلخ و جیحون و مضافات آن، تهران، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، ۱۳۷۶، صص ۵۰-۱۴۹؛ اقبال، پیشین، ص ۵۶۹.
- ۱۵- ر.ک: جوادی: پیشین، ص ۹۹؛ وزیری: پیشین، ص ۳۳۹؛ محمد بن علی شبانکاره ای: مجمع الانساب، به تصحیح میرهاشم محدث، چ ۲، تهران، انتشارات امیرکبیر، ۱۳۷۶، صص ۸۹-۲۸۸؛ جوادی، پیشین ص ۱۰۵.
- ۱۶ - ر.ک: سرآرنولد ویلسون: خلیج فارس، ترجمه محمد سعیدی، چ ۲، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۶، ص ۶۷.
- ۱۷- ابن خردادبه: پیشین، چ ۱، ۱۳۴، ص ۸۳.
- ۱۸- محمد حسن سمسار، جغرافیای تاریخی سیراف، تهران، انتشارات انجمن آثار ملی، ۲۵۳۷، صص ۸۱-۱۸۰.
- ۱۹ - ویلسون: پیشین، ص ۶۷.
- ۲۰- همان: صص ۷۰-۶۹؛ احمد اقتداری: خلیج فارس، چ ۲، تهران، انتشارات فرانکلین، ۲۵۳۶، ص ۹۰.
- ۲۱- سمسار: پیشین، صص ۶۶-۲۴۷.
- ۲۲- شبانکاره ای: پیشین، ص ۲۱۵.
- ۲۳ - و صاف: پیشین، صص ۹۸-۲۹۷.
- ۲۴- احمد غفاری قزوینی: تاریخ جهان آرا، تهران، انتشارات کتابفروشی حافظ، ۱۳۴۳، ص ۲۱۲؛ شبانکاره ای: پیشین، صص ۱۹-۲۱۵.

- ۲۵- مارکوپولو: سفرنامه، ترجمه منصور سجادی، تهران، انتشارات گویش، ۱۳۶۳صص ۴۹-  
 ۴۵؛ جوادی: پیشین، صص ۱۰۳-۱۰۲.
- ۲۶- اقتداری: پیشین، صص ۱۴-۱۱۳.
- ۲۷- وصاف: پیشین، صص ۷۹-۱۷۵؛ حمد الله مستوفی: پیشین، ص ۱۶۵.
- ۲۸- ر.ک، سمسار: پیشین، صص ۲۷۶؛ حمد الله مستوفی: پیشین، صص ۱۴۴، ص ۱۶۴.
- ۲۹- مارکوپولو: پیشین، صص ۵۰-۴۹، صص ۹۱-۱۷۷، صص ۱۴-۲۱۱؛ ابن بطوطه، پیشین،  
 ج ۲ صص ۲۰۵-۱۹۷، صص ۳۳-۲۲۳، ص ۳۰۷، صص ۳۶-۳۳۳.
- ۳۰- سمرقندی: مطلع السعدین و مجمع البحرین، ج ۲، صص ۴۹-۴۷ به نقل از ابن بطوطه،  
 پیشین، ج ۱، یادداشتهای مترجم، ص ۵۴۷.
- ۳۱- ابن بطوطه: پیشین، صص ۲۰۶-۲۰۵.
- ۳۲- همان، ص ۲۰۹.
- ۳۳- همان، ص ۱۹۵.
- ۳۴- همان، صص ۲۲-۲۲۱.
- ۳۵- همان، ص ۳۰۷.
- ۳۶- جوادی: پیشین، صص ۱۰۵-۱۰۴.
- ۳۷- مارکوپولو: پیشین، صص ۱۴-۲۱۱، صص ۹۱-۱۷۷.
- ۳۸- همان، صص ۵۰-۴۵، محمد بن ابراهیم: تاریخ سلجوقیان و غز در کرمان، به اهتمام  
 باستانی پاریزی، تهران، انتشارات کورش، ۱۳۷۳، ص ۶۲.
- ۳۹- همان، مقدمه مصحح، نقشه ص ۵۷.
- ۴۰- حمد الله مستوفی: پیشین، ص ۱۸۶.
- ۴۱- همان، صص ۸۵-۱۸۲.
- ۴۲- همان، ص ۱۸۷.
- ۴۳- همان، همانجا.
- ۴۴- مارکوپولو: پیشین، ص ۳۶؛ جوادی، پیشین، ص ۱۱۳.

- ۴۵- حمد الله مستوفی: پیشین، ص ۱۹۹.
- ۴۶- ابوالفدا: تقویم البلدان، ترجمه عبدالمحمد آیتی، تهران، انتشارات بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۹، صص ۴۸-۴۷.
- ۴۷ - دوراکه ویلتس: سفیران پاپ در بار خانان مغول، ترجمه مسعود رجب نیا، تهران، انتشارات خوارزمی، ۱۳۵۳، صص ۶۸-۶۷.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی