

## Review of Abbas Eqbal's perspective on the Silk Road network in the Mongol Period

Karim Faraji Gharabaghloo <sup>1</sup> and Raziye Irandoust <sup>2</sup>

1- PhD in the history of Iran after Islam

2- Master of History of Islamic Iran

### ARTICLE INFO

**Article type:**  
Research Article

**Received:**  
2024/09/17

**Accepted:**  
2024/11/17

**pp:**  
81- 92

**Keywords:**  
Abbas Eqbal;  
The Silk Road;  
Mongol;  
Russian Researchers;  
Western Researchers.

### ABSTRACT

Several researchers have investigated the Silk Road's status during the Mongol Empire, each of which, in their own way, has occasionally criticized prejudicially on the basis of their respective vantage points and attitudes. Undoubtedly, a comparative and contrastive study of the opinions of these researchers as well as their assessment employing primary sources and historical evidence could be of paramount importance in understanding the Silk Road's status during the Mongol era. One of the eminent historians pursuing the Mongol era is René Eqbal. An examination of his approach to the status of the Silk Road in the Mongol era as a topic which has not yet been argued upon can admittedly give rise to a better identification of the Silk Road's prominence in this period. Accordingly, not only does the current study compare and evaluate Eqbal's standpoints with new investigations regarding the Silk Road's status during the Mongol Period, but it also critically analyzes his comments on the status of the Silk Road network in this era. The research method implemented in this study is based on review and comparison.

**Citation:** Faraji Gharabaghloo, K., & Irandoust, R. (2024). Review of Abbas Eqbal's perspective on the Silk Road network in the Mongol Period. *Journal of Historical Findings*, 1(2), 81- 92.



© The Author(s).

**Publisher:** Urmia University.

DOI: <https://doi.org/10.30466/jhf.2024.55577.1010>

DOR: <https://dorl.net/dor/20.1001.1.30606411.1403.1.2.6.9>

## Extended Abstract

### Introduction

Abbas Eqbal is one of the most prolific Iranian researchers who has conducted extensive studies on the Mongol era. Given the diversity, antiquity, and influence of his works, it seems essential to examine his perspectives and the intellectual and cultural paradigm that shaped his views. Among these, his approach to Mongol history, with an emphasis on the Silk Road and its multifaceted aspects during that period, can serve as a representative example and a criterion for evaluation. One of the contentious debates among scholars of Mongol studies is the assessment of the Mongol-era economy and the perspectives surrounding it. The primary question is whether the Mongol rule overall facilitated economic prosperity or disrupted the natural economic cycle, leading to stagnation and decline. For instance, some Western scholars have notably expressed satisfaction with Mongol history and governance, often highlighting the Silk Road as a key factor in the economic flourishing of the era. In contrast, Russian (leftist) historians have regarded Mongol history and governance as synonymous with economic decay and destruction. In light of this, the central question arises: What was Abbas Eqbal's perspective on the economic conditions of the Mongol era, with a particular focus on the Silk Road? Did his viewpoint align with one of the aforementioned categories, or did he possess an independent perspective of his own?

### Material & Methods

Given the nature of the subject, the research methodology in this study will be based on critique and analysis. Initially, the historical and field events will be examined based on existing realities and with reliance on primary and scholarly sources. Subsequently, the historical perspective of Abbas Iqbal, along with his views and interpretations regarding the Silk Road, will be analyzed in light of

these primary sources, as well as other evidence and corroborative materials. In this context, the accuracy of his research on the Silk Road will be assessed and evaluated through critical analysis supported by evidence. Ultimately, the key focus will be to explore the reasoning behind such an approach to the Silk Road during the Mongol era.

### Results and discussion

Since a historical period can only be understood through the study of historical sources and works, and considering that the study of history has a unique relationship with philosophy, it becomes necessary to recognize and assess the approaches and perspectives of historians. With this in mind, many researchers have been studying and investigating the Silk Road during the Mongol period for decades. A review of their work suggests that each of these studies carries specific thoughts and beliefs. In other words, each of these researchers has examined a particular aspect of the Silk Road during this period. What does Abbas Iqbal say about the Silk Road during the Mongol era? In what intellectual and historical context are his statements made? What were the historian's motivations for focusing on a particular topic within the Mongol period? These questions can help in better understanding the subject of studies from this era. Despite some scattered and superficial writings, no research has yet been conducted on Abbas Iqbal's approach and position regarding the Silk Road during the Mongol and Ilkhanid periods. Considering the above, the need and importance of addressing the approach and perspective of this historian, who had a significant impact on the studies of this period, is clear. This study critically examines the nature and rationale behind Abbas Iqbal's views on the Silk Road, with an inquisitive approach. It falls within the field of historical and critical thinking, encompassing theories regarding European

competition with the East and Islam. Therefore, the general direction of this research and its approaches are novel, containing new and original insights, grounded in a scholarly and meaningful basis. The aim of this paper is to present Abbas Iqbal's perspective and approach to one of the most important communication routes of human civilization in a specific period. Thus, the main goal of this research is to provide a deep and scholarly view of the historian's perspective on this vital route during the Mongol period, free from preconceived notions.

### Conclusion

Unlike Abbas Iqbal's view, the traditional Silk Road during the Mongol domination and under the Mongol khanates lacked prosperity and flourishing. Its route, from China to Syria, and its main and secondary roads were destroyed as a result of the Mongol invasions. All evidence indicates the stagnation of this trade route. As a result, the southern routes, which were outside the Mongol-controlled territories, experienced more prosperity, although it should not be overstated. Overall, trade along the Silk Road was minimal. Moreover, travel along this route was fraught with many difficulties. The Mongol khanates primarily used the Silk Road for military campaigns against each other. In fact, earlier sources focused more on military activities along the route. The

division of the conquered lands into four major khanates led to many conflicts along the Silk Road between Genghis Khan's descendants, so much so that these constant clashes affected the foreign policies of the khanates. Therefore, this situation called into question the political stability and focus that Iqbal emphasizes, leading to widespread insecurity along the Silk Road. In general, as the Mongol period drew to a close, the intensity of invasions and conflicts along the routes increased. Typically, in addition to external wars, each of these realms faced numerous internal problems, so much so that these crises and political instability left no opportunity for a systematic trade plan or the exploitation of the economic potentials of the historic Silk Road.

### Declarations

**Funding:** This research received no external funding.

**Authors' Contribution:** Authors contributed equally to the conceptualization and writing of the article. All of the authors approved the manuscript's content and agreed on all aspects of the work.

**Conflict of Interest:** The authors declare that they have no conflicts of interest.

**Acknowledgements:** The authors would like to thank the manuscript reviewers whose invaluable feedback improved the quality of the manuscript.



## نقد و بررسی دیدگاه عباس اقبال درباره جاده ابریشم در دوره مغول

کریم فرجی قرابلقو<sup>۱</sup> و راضیه ایران‌دوست<sup>۲</sup>

۱- دانش‌آموخته دکتری تاریخ ایران بعد از اسلام

۲- کارشناس ارشد تاریخ ایران اسلامی

چکیده	اطلاعات مقاله
<p>محققان متعددی درباره وضعیت جاده ابریشم در عصر مغول تحقیق کرده‌اند؛ هرکدام به‌زعم خود گاهی با استناد و بعضاً با پیش‌داوری و بر اساس گرایش‌ها و نگرش‌هایی به بررسی وضعیت جاده ابریشم در این دوران پرداخته‌اند. بی‌تردید بررسی مقایسه‌ای و تطبیقی آرای این محققان و سنجش آن با اسناد و مدارک دست‌اول و شواهد تاریخی می‌تواند در شناخت بهتر اوضاع جاده ابریشم و مسیرهای تجاری در دوران مغول اهمیت زیادی داشته باشد. یکی از محققان دوره مغول عباس اقبال است، بدون تردید بررسی رویکرد ایشان نسبت به وضعیت مسیرهای جاده ابریشم در عصر مغول به‌عنوان موضوعی که تاکنون بدان پرداخته نشده، می‌تواند به شناسایی بهتر ماهیت اوضاع حاکم بر جاده ابریشم در این دوره کمک کنند. براین‌اساس پژوهش حاضر ضمن مقایسه و ارزیابی دیدگاه‌های عباس اقبال با تحقیقات جدید اعم از چینی - روسی، غربی و منطقی‌های درباره وضعیت جاده ابریشم در دوره مغول به تحلیل انتقادی نظرات ایشان در مورد جایگاه جاده ابریشم در این دوره می‌پردازد. روش تحقیق در این پژوهش بر پایه نقد و مقایسه خواهد بود.</p>	<p><b>نوع مقاله:</b> مقاله پژوهشی</p> <p><b>دریافت:</b> ۱۴۰۳/۰۶/۲۷</p> <p><b>پذیرش:</b> ۱۴۰۳/۰۸/۲۷</p> <p><b>صص:</b> ۸۱-۹۲</p> <p><b>واژگان کلیدی:</b> عباس اقبال، جاده ابریشم، مغول، محققان روس، محققان غربی.</p>

**استناد:** فرجی قرابلقو، کریم؛ و ایران‌دوست، راضیه. (۱۴۰۳). نقد و بررسی دیدگاه عباس اقبال درباره جاده ابریشم در دوره مغول. *نشریه یافته‌های تاریخی*، (۲)، ۸۱-۹۲.

ناشر: دانشگاه ارومیه.

© نویسنده‌گان



DOI: <https://doi.org/10.30466/jhf.2024.55577.1010>

DOR: <https://dorl.net/dor/20.1001.1.30606411.1403.1.2.6.9>



## مقدمه

عباس اقبال یکی از پرکارترین محققان ایرانی است که تحقیقاتی در دربارهٔ دوران مغول انجام داده است. باتوجه به تعدد، قدمت و شیوع آثار وی، به نظر می‌رسد ضرورتی وجود دارد که به بررسی دیدگاه‌های عباس اقبال و پارادایم فکری و فرهنگی وی پرداخته شود. از جمله این موارد نگرش و رویکرد وی به تاریخ مغول با تأکید بر جاده ابریشم و جوانب متعدد آن در آن روزگار که می‌تواند خود نمونه و سنج‌های باشد. یکی از مناقشه‌های و مجادله‌های محققان مغول پژوه ارزیابی و نگرش آن‌ها درباره اقتصاد دوره مغول و رویکردهای آن است که آیا آن در مجموع موجبات رونق اقتصادی را فراهم نمود یا اینکه چرخه طبیعی اقتصادی را دچار رکود و قهقرا گرداند. از جمله عده‌ای از محققان غربی با خرسندی خاصی از تاریخ و حاکمیت مغول یاد کرده‌اند و در بحث از رونق اقتصادی عصر مغول یکی از مستمسک‌های آن‌ها جاده ابریشم است؛ برخلاف آن‌ها محققان روسی (چینی) تاریخ و حاکمیت مغولی را چیزی جز انحطاط و تخریب اقتصادی نشمرده‌اند. حال با این وصف، به‌راستی از این منظر نگرش و دیدگاه عباس اقبال نسبت به اوضاع اقتصادی عهد مغول با تأکید بر جاده ابریشم چیست؟ نظر وی در زمره کدامین دسته‌بندی فوق قابل طرح است؟ یا اینکه وی استقلال نظر خاص خود را داشته است؟

## جاده ابریشم: کلیات و ملاحظات

گفته شده نام جاده ابریشم را اولین بار بارون فردیناند فون ریشتوفن (۱۸۳۳ - ۱۹۰۵ میلادی) جغرافی‌دان آلمانی در میانهٔ قرن نوزدهم به کار برده است (فرانک و همکاران، ۱۳۷۶: ۱۳). ظاهراً علت این نام‌گذاری، تجارت ابریشم به‌عنوان معروف‌ترین و گران‌بهارترین کالایی بوده که طی دهه‌ها قرن از طریق این جاده از چین به غرب برده می‌شد (باستانی پاریزی، ۱۳۵۲: ۲۱۵). برخی معتقدند ارتباط تجاری بین شرق و غرب از سالیان دور به‌وسیلهٔ جادهٔ ابریشم در جریان بود (خدادادیان، ۱۳۸۳: ۱۱۸۷/۲؛ دریایی، ۱۳۸۳: ۵۸؛ Pigulevskaia, 1963: 178-81). حتی بعضی دیگر بر این باورند که از نظر دینی بسیاری از باورهای اعتقادی بین مردم آسیا از همین مسیر به دست آن‌ها رسیده است (Lui, 2007: 23). عده‌ای گفته‌اند جنگ‌هایی برای تسلط بر جاده ابریشم در دوران باستان صورت‌گرفته است (درژ و همکاران، ۱۳۷۸: ۳۲). در دوران اسلامی نیز جادهٔ ابریشم رونق زیادی داشت و بخش قابل توجهی از مناسبات تجاری جهان اسلام از این طریق انجام می‌شد. توصیف ابن خردادبه حاکی از این است که این جاده در قرن سوم هجری مسیر پر رفت‌وآمدی بوده است (ابن خردادبه، ۱۳۷۱: ۳۵-۲۲). به‌طور کلی مسیرهای جاده ابریشم بسته به اینکه از درون قلمرو ایلیخانان یا خارج از آن عبور می‌کرد را می‌توان به دو شعبهٔ شمالی و جنوبی قابل تقسیم است. شعبه شمالی جاده از بنادر کریمه، محل فعالیت تجار ژنوای و ونیزی آغاز می‌شد؛ در واقع شعبهٔ شمالی جادهٔ ابریشم به طور دقیق از «تانان» در دهانهٔ رودخانهٔ «دن» آغاز و به شهر «سرای»، پایتخت اولوس جوجی، در ساحل ولگا می‌رسید. از آن پس به سمت «اترار» در ساحل وسطای سیحون امتداد می‌یافت و سپس به «تلاس» و «بلاساغون» در غرب «ایسی گل» می‌رسید. این شعبه از ایسی گل دوشاخه می‌شد. شاخه ای از سمت شمال به‌طرف «ایمیل» و «ایرتیش» سیاه می‌رفت و از «اورونگو» گذشته به «قراقورم» می‌رسید و از آنجا به سمت «پکن» (خان بالیغ) ادامه می‌یافت. شاخهٔ دیگر از «ایسی گل» به سمت «آلمالیغ» واقع در «ایلی علیا»، «هامی» و «سوچئو» در ایالت «کانو» می‌رفت و از آنجا به سمت «تتون هوانگ» امتداد می‌یافت (گروسه، ۱۳۶۵: ۱۵-۵۱۴). و صاف فاصلهٔ شعبهٔ شمالی تا «پکن» را هشتاد روز و شعبه جنوبی که مغول‌ها آن را «یغری اول» می‌نامیدند، چهل روز آورده است (وصاف، ۱۳۳۸: ۱۲). در واقع شعبهٔ شمالی جادهٔ ابریشم به‌خاطر تجارت پوست حیواناتی همچون «سنجاب، قاقم و سمور» به جاده پوست هم معروف شده است (فرانک، ۱۳۷۶: ۳۰۵). اما آغاز شعبه جنوبی می‌توان از طرابوزان در ساحل دریای سیاه یا بندر ایاس در ارمنستان صغیر (در غرب خلیج اسکندرون) و یا شهرها و بنادر آناتولی دانست. در واقع قسمت عمده این مسیر از قلمرو ایلیخانان می‌گذشت. شاخه‌های مختلف این راه در تبریز یا سلطانیه به هم می‌پیوست، در مسیر شاهراه شرقی که

<sup>۱</sup> سوداق (سودایا، سوداک) در کرانه‌های جنوبی کریمه (شبه‌جزیره قرم)، «کافا» در سواحل دریای سیاه و «تانان» در نزدیکی «آزوف» کنونی واقع در مصب رود «دن» از مهم‌ترین پایگاهها و بنادر تجاری این دوران در این مسیر قرار داشتند. 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 به دشت قبچاق رفته‌اند. «پلانو کارینی» هم از طریق «بوهم»، «سیسیل» و «کیف» وارد این منطقه شده است (ابن بطوطه، ۱۳۷۰: ۳۸۴-۳۹۷-۴۰۰؛ بلانت، ۱۳۶۳: ۵۴-۱۵۲).

مستوفی و دیگران آن را توصیف کرده‌اند، به سمت ماوراء النهر و آسیای میانه و چین امتداد می‌یافت (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۷۳-۱۸۳؛ جوادی، ۱۳۷۸: ۱۱۱؛ اقبال، ۱۳۶۵: ۵۷۰). در واقع شاخه‌های آغازین این مسیر تا تبریز به چند طریق بود:

- از طرابوزان به ارزروم، خوناس، ملازگرد، ارجیش، خوی، مرند، تبریز.
- بندر ایاس، قیصریه، ارزنجان، ارزروم، خوناس، ملازگرد، ارجیش و ادامه در مسیر قبلی.
- بندر ایاس، سیواس، زاره، آق شهر، ارزنجان، ارزروم و مسیر قبلی.
- بندر ایاس، سیواس، کناره‌های فرات، کناره‌های ارس، قراغ (دراران، تومان اردبیل، تبریز. 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 تون هوانگ می‌رفت و یا از مرو به سمرقند، تاشکند، کاشغر، کوچا، تورفان، هامی‌وکان سوامتداد می‌یافت (گروسه، ۱۳۶۵: ۱۵-۵۱۴). باید توجه داشت که کاروان‌های تجاری می‌توانستند از راه ارتباطی قومس به مازندران و از آن طریق به خوارزم و مرو نیز بروند (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۷۶).

### نگاه کلی عباس اقبال به حمله مغول

قبل از آن که به بررسی دیدگاه اقبال در مورد اهمیت، کارکرد و وضعیت جاده ابریشم در دوره مغول پرداخته شود، لازم است که به‌صورت گذرا به نگاه وی نسبت به حمله مغول توجه شود، چرا که این موضوع می‌تواند در درک بهتر دیدگاه ایشان نسبت به وضعیت مسیرهای تجاری در دوران مغول مؤثر باشد؛ بنابراین اولین پرسشی که در ذهن متبادر می‌شود این است که دیدگاه عباس اقبال در مورد حمله مغول و پیامدهای آن برای ملل مفتوحه چگونه بوده است؟ مواضع اقبال در این مورد قدری با سردرگمی همراه است گاه به‌مانند بارتولد مفهوم‌پردازی می‌کند در مواقعی دیگر مانند سایر محققان روس به توضیح رخدادها می‌پردازد.<sup>۱</sup>

اقبال در یک موضع‌گیری نظری می‌نویسد: «وخیم‌ترین از قتل و غارت آبادی‌ها ویرانی‌ها و بلاد است که صدمه‌ای است که استیلای مغول بر تمدن اسلامی و علوم و ادبیات عربی و فارسی زد این مصیبت‌ها از جمله مصائبی بود که ظهور آثار آن یکی دو قرن طول کشید» (اقبال، ۱۳۶۴: ۱۱۶) به‌رحال این محقق ایرانی به منابع اسلامی این دوران هم توجه ویژه‌ای داشته است و در ذیل عنوان اثرات استیلای مغول به این منابع رجوع کرده است (اقبال، ۱۰۰: ۱۳۸۸-۱۰۸).<sup>۲</sup> به عبارت دیگر ایشان به مانند یک مورخ مسلمان کیفیت حمله مغول و آثار ویرانگر آن را تشریح می‌کند البته بعد از تشکیل حکومت ایلخانی نگرش عباس اقبال نسبت به آثار حمله مغول به شدت تعدیل می‌شود، به گونه‌ای که وی در همان اثر از توجه مغولان به علما و ادبا و هنرمندان سخن به میان می‌آورد (اقبال، ۱۳۶۴: ۱۷۸). این گفته اقبال در حالی است که برخی معتقدند مغولان در کشور گشایی خود بسیاری از شهرها را با خاک یکسان کردند و بسیاری از صنعتگران و هنرمندان از سر راه ایشان گریختند و به مصر و مناطق دیگر اسلامی روی آوردند (محمد حسن، ۱۳۲۸: ۳۰). باید توجه داشت که مبنای مناسبات مغولها با ملت‌های زیر سلطه بر محور نفرت بود. لذا همان گونه در ایران مردم از عنصر مغولی و همکاران بودایی آنها نفرت داشتند (اشپولر، ۱۳۷۶: ۲۱۱)، در چین و سایر ملل مفتوحه

<sup>۱</sup> از نظر بارتولد نگاه جمعی تاریخی محققان روس در ارزیابی امپراطوری چنگیز مبتنی بر وجهه منفی آن است (بارتولد، ۱۳۶۶: ۱۰۹۲/۲). به واقع این نویسنده روس نمی‌خواهد بدبینی نگاه چپ نسبت به حمله مغول و عواقب ناشی از آن را به آثار خود از جمله ترکستان نامه بکشاند. اما عکس ادعای محققان غربی؛ پژوهشگران روسی-چینی حمله مغول ها و نتایج حاصل از آن را برای سایر ملل بخصوص مسلمانان فاجعه بار می‌دانند (پتروشفسکی، ۱۳۶۶: ۴۵۶). در واقع محققان روس دولت هلاکو را از آن جهت که باعث تضاد طبقاتی در جامعه شد مورد سرزنش قرار می‌دهند (گراتوسکی و دیگران، ۱۳۵۹: ۲۲۰). آنان همین طور به فشار سنگین اخذ مالیات بدون در نظر گرفتن ملاحظات دینی اشاره می‌کنند و این شیوه را سبب تیره روزی مردم می‌دانند (پیگولوسکایا، ۱۳۵۴: ۳۶۰).

<sup>۲</sup> در واقع بررسی چگونگی بازتاب حمله مغولان به سرزمین های اسلامی در آثار مورخان مسلمان حاکی از عمق فاجعه ای است که مغولان برای سرزمین‌های اسلامی به بار آوردند. ابن‌اثیر مورخ مسلمان معاصر حمله مغول می‌نویسد: «مسلمانان در این مدت سختی‌هایی کشیدند که که هیچ‌یک از امت‌های دیگر نکشیدند» (ابن‌اثیر، ۱۳۶۸: ۱۲۴، ۱۲۵). جنایاتی که مغولان در این حملات مرتکب شدند به گونه‌ای بود که حتی عطاءالملک جوینی که یک مورخ درباری است و در برخی از موارد برای توجیه رفتار مغولها در جنگ پای تقدیر الهی را به میان می‌آورد، می‌نویسد: «اکنون بسط زمین عموماً و بلاد خراسان خصوصاً... از متجلبان جلیات علوم (دانشمندان) و متحلیان به حیلت هنر و آداب (هنرمندان) خالی شده است» (جوینی، ۱۳۸۸: ۴/۱). در واقع صدماتی که توسط مغولان بر پیکره جامعه اسلامی وارد آمد باعث شد که بیشتر مورخان مسلمان برای بیان علل بوجود آمدن چنین اوضاعی به دنبال مؤلفه‌های فرا زمینی باشند (ابرقوهی، ۱۳۴۵: ۱۵۵). جوزجانی این هجوم را با قیامت یکی دانسته است و به احادیث متعددی در این باره اشاره کرده است (جوزجانی، ۱۳۶۳: ۹۲). برخی معتقدند این دست خداوند است که از آستین چنگیزخان بیرون آمده تا مسلمانان را کفر دهد (نسوی، ۱۳۶۵: ۲۵).



نیز مردم به مغولان و متحدان آن با دیده نفرت نگاه می‌کردند.<sup>۱</sup> به عبارت دیگر در عصر وحشت ناشی از حمله مغول ابزار و ادوات و تخصص تمدنهای برای سرکوب و نابودی یکدیگری به کار گرفته می‌شد. در حقیقت یکی از دلایل موفقیت مغولان و تداوم نبردهای مغولان تکیه بر غنایم و ثروت و امکانات و استعدادهای ملتهای زیر سلطه بود. نکته قابل تأمل آن است که عباس اقبال هولاکو و لشکرش را مدعو ایرانیان می‌داند! ومی نویسد: «این قوم که عرب را خراب کننده مجدد و عظمت ایرانی قدیم و براندازنده دولت ساسانی را فراموشی نکرده بودند مغول را به بغداد کشیدند تا آخرین اثر از دولت عرب در مشرق زمین از میان بردارد» (اقبال، ۲۰۳: ۱۳۶۴). فهم این مطلب اقبال بر اساس منابع تاریخی این دوران بسیار سخت است، هیچکدام از منابع عصر که منعکس کننده حداقل بخشی از جامعه خود بوده اند، به این موضوع حتی اشاره ای ندارند. باید در نظر داشت که مغولها از ظرفیت ملل مفتوحه در جهت اهداف خود سود می‌بردند. حتی اگر حاکمان مغولی ایران به فکر احیاء میراث سلاطین گذشته در ایران هم بوده باشند، خصوصیات فرهنگ و شرایط اجتماعی به آنان اجازه تحقق این کار را نمی‌داد. به هر حال ترویج باستان گرایی عصر پهلوی در تاریخ نگری و تاریخنگاری عباس اقبال بی تأثیر نبوده است. به عبارت دیگر حس ایران دوستی اقبال در بخشهای زیادی از کتاب های وی وجود دارد و اتفاقاً چنین حسی در برخی از دیدگاههای ایشان مانع از درک بهتر وضعیت موجود در آن دوران شده است. با توجه به آنچه گفته شد این نگرش مثبت اقبال به اینجا ختم نمی‌شود وی معتقد است یکی از مهمترین آثار هجوم مغول و تشکیل حکومت مغولی در ایران، امنیت راههای تجاری و رواج بازارهای تجاری و داد و ستد بین آسیای شرقی و غربی بود! (اقبال، ۱۳۸۸: ۱۰۸). در ادامه دیدگاههای عباس اقبال در مورد آثار و نتایج حمله مغول، آیا تاثیری بر مسیرهای جاده ابریشم داشته است، مورد بررسی قرار خواهد گرفت؟

## نقد و مقایسه

### الف: پیشینه و تقسیم‌بندی ادوار جاده ابریشم

به‌طور کلی جاده ابریشم در دوران مغول برخلاف آنچه تصور می‌شود، شکوه گذشته خود را از دست داد و به یکی از ناامن‌ترین مسیرهای تجاری جهان تبدیل شد. در واقع این جاده تاریخی که تقریباً با گذر از یک‌چهارم کره زمین، از سواحل اقیانوس آرام تا سواحل مدیترانه امتداد دارد و در طول تاریخ همواره برای کشورهایی که در مسیر این جاده قرار داشتند، ثروت خیز بود، ولیکن در دوران مغول به مسیری برای لشکرکشی‌های مداوم و تخریب زیرساخت‌های شهرها و روستاهای اطرافش تبدیل شد. به نظر می‌رسد شکل‌گیری اصلی جاده ابریشم به طور منظم و با تردد و ترابری زیاد در این مقطع عصر اسلامی قبل از حمله مغول شکل گرفت (Masoud Bayat, Ali Salarishadi, ۲۰۲۰). اگر جاده ابریشمی وجود داشته باشد باید بالندگی و اوج آن، در این برهه تاریخی رقم خورده باشد. با این حال عده‌ای با طرح ادعاهایی چند در باره نقش مثبت امپراتوری مغول در روند و بالندگی جاده ابریشم قلم‌فرسایی کرده‌اند. هرچند احتمال قریب‌به‌یقین، ترقی فزاینده جاده ابریشم از اوایل قرن دوم هجری تا اوایل قرن هفتم هجری قمری (سیزدهم میلادی) بوده است (Ibid) به نظرمی‌رسد رونق دوره مذکور، با حمله مغول دچار گسست و انقطاع شد. درست است به‌ظاهر مبر اطوری جهانی مغول تشکیل شد و شاید در وهله اول به تصوری آن باعث رونق تجارت شده باشد. اما به دلایلی، سازوکار مغولان با توسعه تجارت و صنعت چندان هماهنگ نبود. از جمله بافت اجتماعی و نوع معیشت مغولان که بر پایه دامداری و کوچ‌نشینی استوار بود (یوان چائویی شه، ۱۳۵۰: ۴۹) و این خود مانع اصلی به حساب می‌آمد. عشایر مغول حاضر به دست‌کشیدن از کوچ‌نشینی نبودند؟ دیگر اینکه عامل بالندگی و رونق تجارت مربوط به شهرنشینی است. هر کس کمترین اطلاعی از حمله مغول و موارد پس از آن داشته باشد، متوجه خواهد شد که مغولان نه تنها باعث نابودی شهرنشینی در

<sup>۱</sup> مارکوپولو می‌نویسد: «اهالی ختا از حکومت خان بزرگ و زوری که مسلمانان و مغولان به آنها تحمیل می‌کردند، متنفر بودند (مارکوپولو، ۱۳۶۳: ۹۹-۹۸).

<sup>۲</sup> خود اقبال می‌نویسد: «در عهد استیلای مغول چون این طایفه و ایلخانان لطایف زبان و ادبیات فارسی را نمی‌فهمیدند و اصلاً مثل سلاطین و امرا مسلمانان عادت به شنیدن مدایح و شاعر پروری نداشتند» (اقبال، ۱۳۶۴: ۵۲۰). فرمانروایانی که زبان ملت و ادبیات ملت خود را درک نکند، چگونه می‌تواند پیوند عمیق و ریشه دار میان خود و جامعه ایجاد کنند؟! (این چند خط به متن منتقل شود)

<sup>۳</sup> حتی این نوع زندگی در نزد مغولان باعث شده بود تا سرزمینهای شکست خورده و متصرفی را یورت خود بدانند و برای ملل مغلوب و شکست خورده هیچ حق و حقوقی قائل نباشند (لمبتون، ۱۳۸۲: ۱۶۴). در واقع مغولان با کسانی که تمایل به زندگی ثابت و اشتغال به زراعت از خود نشان می‌دادند برخورد میکردند زیرا ایسای چنگیزی باصراحت مقرر می‌کرده مغولان زندگی خانه به دوشی و صحرائنشینی را حفظ کنند و از زندگی در روستاها و شهرها خودداری کنند (بطروشفسکی، ۱۳۶۶: ۱۴)

مناطق چون خراسان، ماوراءالنهر، عراق و چین شمالی شدند، بلکه پس از فروکش کردن حمله آنان، تلاشی برای بازسازی شهرها صورت نگرفت چرا که آنها توانایی آباد کردن همه آن شهرها و مناطق تخریبی را نداشتند، دیگر اینکه جمعیت شهری نابود شده بود و به سهولت قابل ترمیم نبود. مستوفی می‌نویسد: «اگر تا هزار سال دیگر، هیچ آفتی نرسد و عدل و داد باشد، جهان با آن قرار نرود که در آن وقت بود» (مستوفی، ۱۳۸۱: ۵۸۲). ناگفته پیداست که مستوفی در اواخر عصر ایلخانی می‌زیست که نشان می‌دهد که حاکمیت ایلخانی تأثیری در این فرایند ترمیم نداشته است. دیگر اینکه بافت زندگی و معیشت آنها با شهرسازی چندان همخوانی نداشت. از طرفی مغولان باعث ایجاد نوعی ناامنی پایدار شدند؛ از جمله اولوس‌های چندگانه مغولی که سر ناسازگاری با هم داشتند، تهدیدی جدی برای تجارت و توسعه بازرگانی بودند. درگیری‌های اولوس جوجی، چغتای و ایلخانان ناامنی خاصی در مسیرهای جاده ابریشم ایجاد کرد (خواندمیر، ۱۳۷۳: ۱۳۸/۳؛ قطبی، ۱۳۸۸: ۲۰۳). تمام موارد فوق و بسیار بیشتر از آنها که امکان طرح آن در این موضع نیست، نشان از آن دارد که در عصر مغولان بازرگانی و تجارت نمی‌توانست رونقی داشته باشد (جهت اطلاع بیشتر از تأثیر حمله مغول بر اوضاع اقتصادی و اجتماعی، نک: پطروشفسکی، ۱۳۶۶: ۴۵۶ به بعد، ۴۶۱ و ۴۷۰).

به‌رحال با حمله مغول جاده ابریشم دچار انحطاط شدیدی شد؛ باین‌وصف عده‌ای چون بارتولد بر توسعه بازرگانی و ترقی جاده ابریشم در عصر مغول و امپراتوری‌شان اعتقاد دارند (بارتولد، ۱۳۶۶: ۱۵۰/۱-۱۵۱). این ادعا به جد در مظان تردید و انکار است. جاده ابریشم پس از عهد مغول و در دوره‌های بعد تا حدی از رونق افتاد. تا اینکه در عصر متأخر و اکتشافات دریایی اروپاییان و رونق روزافزون راه دریایی که از آغاز قرن شانزدهم میلادی و ده هجری آغاز شد تا حد زیادی جاده ابریشم را به بوته فراموشی برد؛ چرا که دو قطب اصلی جمعیت جهان یعنی چین و اروپا از راه دریا به ادامه مناسبات و فعالیت بازرگانی پرداختند که مزایای زیادی داشت. زمانی که دو قطب اصلی یعنی دو مبدأ و مقصد مهم جاده ابریشم از این شبکه خارج شدند؛ جاده ابریشم عملاً از حیز انتفاع افتاد و برای همیشه به تاریخ پیوست. در نتیجه در طول تاریخ پر فراز و نشیب جهانی در مدت هفت قرن امپراطوری و حاکمیت‌های اسلامی اوج ترقی و عصر طلایی جاده ابریشم بود.

باتوجه به موارد فوق، می‌توان برای جاده ابریشم چند مرحله تاریخی قائل شد.

۱- عصر شکل‌گیری: به نظر می‌رسد جاده ابریشم از قرن اول میلادی شکل گرفته است. هرچند عده‌ای یک قرن قبل از میلاد را هم مطرح کرده‌اند. از قرن اول تا قرن هفتم میلادی تلاشی از دو سوی جاده یعنی چین و اروپا (روم و بیزانس) برای مناسبات بیشتر صورت گرفت، اما هر کدام با موانعی روبرو بودند و بیزانس با حکومت‌های اشکانی، سلوکی و ساسانی مواجه بودند (نظراف، ۱۳۸۷: ۹۴) و چینیان با قبایل مختلف و از جمله ترکان دست و پنجه نرم می‌کردند. هم‌پیمانی بیزانس با ترکان در همین راستا بود. تلاش خسرو انوشیروان برای تصرف یمن نیز در راستای فشردن حلقوم روم در منطقه دورتری رخ نمود. ظاهراً راهکاری برای رفع این موانع و آسیب‌ها بچشم نمی‌خورد. مایونگ محقق چینی معتقد است جاده حقیقی ابریشم در سده دوم پیش از میلاد (۱۳۹) در عصر سلسله هان و امپراطور وو ایجاد گردید. زمانی که او سردار معروف چانگ کی یین را فرستاد تا یونته-چی‌ها علیه هون‌ها متحد نماید. این سردار تا شمال افغانستان یعنی تا قلب آسیای مرکزی راه یافت. این شاید نخستین تلاش منظم بود (مایونگ، ۱۳۶۳: ۲۳). بی‌شک جاده‌ای ابریشم بسان جاده‌ها و راه‌های دیگر لحظه تولد خاصی ندارند و شکل‌گیری آنها به مرور و به کندی صورت می‌گیرد که جاده ابریشم هم استثناء نیست.

۲- دوره رونق و بالندگی: با عنایت به سطور اخیر، ظهور اسلام بیشتر موانع پیش‌گفته را از سر راه ابریشم برداشت و وحدتی خاص حداقل در بخشی از این دنیا حاکم گردید و تا حدی اغلب تجارت از سیاست را تفکیک کرد. درضمن دردنیای اسلام، دیگر محدودیت و تنگی دنیای قبل وجود نداشت، چرا که هیچ گزارشی از مزاحمت از سوی حاکمیت‌های مسلمان یا نهاد‌های اسلامی برای مقابله با تجارت در دست نیست. از طرفی تعدد و تکثر حاکمیت‌های مسلمان خود حتی در مواردی باعث رونق تجارت گردید. مضاف بر آنکه، مسلمانان تلاش زیادی برای شناخت جهان و کشف بیشتر آن انجام دادند (نک: تشنر، ۱۳۷۵: ۳۰). درضمن از آنجاییکه اسلام دینی تبلیغی بود پس به ناچار در صدد توسعه قلمرو خود به انحاء گوناگون بود، همین موجبات تلاش مسلمانان برای کشف و شناخت جهان آن روز گردید. در مجموع جاده ابریشم بنابه دلایل متعدد در عصر اسلامی - که بعداً از آن یاد خواهد شد - به جاده‌ای پر تردد تبدیل گردید و یکی از مهمترین دوره‌های رونق جاده ابریشم حداقل تا حمله مغول را رقم زد که در تاریخ جاده ابریشم بی‌نظیر است. در اینکه این مقطع عصر بالندگی و اوج جاده ابریشم است، شکی نیست. اما اینکه به



چه عاملی باز می‌گردد، محل گفتگو است. مایونگ محقق چینی اعتقاد دارد که «مبادله بین شرق و غرب در سده هفتم و هشتم به اوج خود رسید» و علت این امر عمدتاً عبارت بود از ثروت، توانایی و درجه تمدن بالای امپراطوری های سویی و تانگ (مایونگ، ۱۳۶۳: ۲۴). هر چند نقش چین قابل انکار نیست و کسی نباید آن را نادیده انگارد، اما به حق تا حدی بی انصافی می‌باشد که بالندگی جاده ابریشم را صرفاً منسوب به سلسله های سویی و تانگ شود. اگر دقت شود این دو قرن معادل با قرون نخستین اسلامی است که در صفحات پیشین گفته شد قران سعدین رخ نمود. اگر آن دو سلسله چینی بدون مزاحمت توانستند به رونق تجارتي و بازرگانی دست یابند به خاطر آن بود که امپراطوری اسلامی بستر مناسب و امنی برای ارتباط شرق و غرب را فراهم کرده بود. از طرفی رونق دنیای اسلام سطح تقاضا را در جهان بالا برد که فرصتی برای چینیان فراهم کرد بنابراین دوره اوج و بالندگی جاده ابریشم بدون نقش اسلام معنایی نداشت.

۳- دوره انحطاط و رکود جاده ابریشم: با حمله مغول جاده ابریشم دچار انحطاط و با اکتشافات دریایی و توسعه دریانوردی توسط اروپاییان از قرن شانزدهم به بعد دچار رکود و حتی تعطیلی شد. مایونگ معتقد است که جاده ابریشم از قرن پانزدهم اهمیت خود را از دست داد. او سه عامل را برای آن بر می‌شمارد ۱- کشف راههای دریایی که دیگر نیاز نبود، اروپا و چین قاره های پهناور خشکی را طی کنند؛ ۲- مرگ امیر تیمور و ناپایداری مداوم سیاسی و رکود فرهنگی و اقتصادی آسیای میانه موجب شد تا دیگر آن منطقه نتواند نقش واسطه میان شرق و غرب را ایفا کند، ۳- در سال ۱۴۲۴ میلادی امپراطور یونگل از سلسله مینگ تصمیم گرفت تا مرزهای شمال غربی چین را ببندد (مایونگ، ۱۳۶۳: ۲۴). البته علی رغم صحت گفته های این محقق، نقش اصلی در ابتدا حمله مغول و در ادامه همان کشف راههای دریایی جدید توسط اروپاییان بود، موارد دیگری که او برشمرده در زمره موضوعات فرعی باید لحاظ شود.

### ب- نقد و بررسی دیدگاه عباس اقبال به جاده ابریشم در عصر مغول

حملات مغول در رفتار و نوع ذهنیت مردمان سرزمین های مفتوحه حتی در ادوار بعدی نیز اثر گذاشته است. دستاورد اقتصادی و بازرگانی حمله مغول نیاز به بررسی دقیق و همه جانبه دارد. اقبال از آن دسته کسانی است که اعتقاد دارد حکومت چنگیزخان و مغول به امنیت و مناسبات بازرگانی میان شرق و غرب از طریق مسیر جاده ابریشم کمک فراوان نموده است (اقبال، ۱۳۸۸: ۷۱). هر چند این نوع نگاه اقبال بیشتر ناشی از مطنونات تاریخی است ولی حتی اگر چنگیزخان هدفش امنیت تجاری در مسیر جاده ابریشم بوده باشد؛ باز نمی‌توان ضرباتی که او و فرزندانش بر بیکر تمدنهای مورد هجوم واقع شده و مسیر تجاری وارد کرده را نادیده انگاشت. ناگفته نماند نگاه مثبت اندیشانه و تحسین برانگیز نسبت به ماهیت جاده ابریشم در دوره مغول تنها مختص دیدگاه اقبال نیست (گروسه، ۱۳۶۵: ۵۱۶؛ پرایس، ۱۳۶۴: ۹۶؛ Allsen, 2001: 3؛ بینون، ۱۳۶۷: ۹۴؛ بیانی، ۱۳۷۵: ۱۳/ ۱۰۲۱). حتی برخی تأثیر این ارتباط فوق العاده شرق و غرب و تردد اشخاص متعدد به دربار مغول را موجب تساهل و توسعه فرهنگی می‌دانند (مرتضوی، ۱۳۷۰: ۲۶۷).

اقبال معتقد است محترم شمردن یاسای چنگیزی در میان اولوس اربعه باعث از بین رفتن سدهای بزرگی از جمله رونق تجارت در مسیرهای بازرگانی شد (اقبال، ۱۳۸۸: ۵۶۶). این در حالی است تقسیم قلمرو با اولوس ها خودش نوعی آسیب برای تجارت بود باید در نظر داشت که ماهیت بازرگانی و تجارت بین المللی صرفاً بسته به ایجاد یک حکومت واحد جهانی نیست، بلکه زمینه و شرایط دیگری باید به وجود آید تا بازرگانی و تجارت بین المللی شکل و رونق گیرد. به هر حال مغولان عامل ناامنی و بی ثباتی و راهزنی در راهها و جادهها بودند و اغلب به زورگویی در معابر متوسل می‌شدند و در امور یامها بی نظمی ایجاد می‌کردند (رشیدالدین، ۱۳۶۲: ۱۰۵۱/۱-۱۰۵۴ و ۱۱۰، ۱۰۹۰، ۱۰۷۷-۱۰۸۵).

یکی دیگر از مؤلفه های اصلی رونق اقتصادی و تجاری در یک سرزمین وجود شهرهای آباد و پررفت و آمد است، در حالی که در عصر مغول زوال شهرها و اقتصاد شهری در اطراف جاده ابریشم و سایر مناطق تولیدکننده محصولات و صنایع به وضوح قابل اثبات است. این موضوع موجب گردید حتی برخی از تعداد کم کاروان سرا باقی مانده از دوره ایلخانی نسبت به دوره سلجوقی حیرت زده شوند و به سختی به دنبال توجیهی برای این مسئله باشند (هلین براند، ۱۳۸۷، ۳۶۹). چنین به نظر می‌رسد نگاه عباس اقبال در باره مسیرهای پر رونق شعبه شمالی جاده ابریشم توأم با اغراق است برای مثال وی یکی از مسیرهای پر تردد جاده ابریشم در دوره مغول را سمرقند می‌داند (اقبال، ۱۳۸۸: ۵۶۹) در حالی که این دیدگاه با اظهار نظر مورخان گذشته و محققان معاصر

در تضاد است. بنا به گفته ابن اثیر، مغولان تمام زیرساخت‌های شهر سمرقند را از بین بردند (ابن اثیر، ۱۳۶۸: ۲۵ / ۱۴۶، ۱۴۷). برخی معتقدند پس از حمله مغول شهر سمرقند به خرابه زار تبدیل شد و خالی از سکنه گردید (غفوروف، ۲۰۰۳: ۱۳۷۷). بارکهازون می‌نویسد: «باوجود هفتصد سال ویرانه‌های سمرقند دوباره روی آبادی ندیده است» (بارکهاوزن، ۱۳۴۶: ۱۰۵). به‌رحال شهری که در مسیر پر رونق جاده ابریشم باشد چرا باید حال و اوضاعی این‌چنین سخت و پریشان داشته باشد؟ در واقع شهرهای که در مسیر جاده ابریشم قرار داشتند در دوران مغول یا بسیار ناامن و یا متروکه بودند؛ لذا این باعث شد که مسیرهای اصلی جاده ابریشم کم‌فروغ‌تر از دوران قبل از هجوم مغولان باشند.

اقبال به کرات تشکیل حکومت واحد مغولی را باعث رونق تجارت در مسیر جاده ابریشم می‌داند (اقبال، ۱۳۸۸: ۵۶۶)، البته با توجه به اولوس‌ها و وسایر قلمروها، صحبت از حکومت واحد مغولی محلی از اعتناء و واقعیت ندارد. در کمتر دوره تاریخی مسیرهای کاروان رو جاده ابریشم در منطقه این همه پر مخاطره و پرتنش بودند بطور کلی آشفتگی و حملات پی در پی اولوس‌ها به سرزمین‌های یکدیگر وجود یک امپراطوری عظیم سیاسی را زیرسوال برده بود؛ با وجود چنین شرایطی حاکمان مغولی سرزمین‌های مذکور توان مراقبت از راه و امنیت کاروان‌ها و مسافرین نداشتند. همانگونه که پیشتر اشاره شد برخلاف نگاه اقبال وجود یک واحد سیاسی در مسیر جاده ابریشم در دوران مغول بیشتر نوعی نگاه انتزاعی است و چنین فرآیندی به هیچ وجه شکل نگرفت. اساساً زیادطلبی اولوس‌ها بر سر میراث چنگیز به خانات مغولی فرصت تفکر بر روی اقتصاد و ایجاد یک مسیرهای توأم با آرامش برای ملل زیر سلطه را نداد (شیرازی، ۱۳۳۸: ۵-۵۱؛ مستوفی، ۱۳۶۲: ۵۹۰؛ Uzun Carsili, 1970, p310). در واقع انگیزه چنگیز و فرزندانش از حمله به سرزمین‌های اسلامی هر چه باشد نتیجه این فتوحات باید مورد بحث و بررسی قرار گیرد.

هجوم مغول باعث ویرانی و تخریب شهرها و نهادها و زیر ساخت‌های اقتصادی شده به‌گونه‌ای که از نظر برخی این حمله حکم کُن فیکون داشت (جویی، ۱۳۸۸: ۱ / ۲۶). پیگولوسکایا معتقد است شهرهایی که هنگام حمله مغول ویران شده بود با تأنی و کندی فوق‌العاده احیاء می‌شدند (پیگولوسکایا، ۱۳۶۵: ۳۶۳). گروسه می‌نویسد: «بدبختی در اینجاست که مغول‌های بیابانگرد ارزش اقتصادی آبادی‌ها درک نمی‌کردند» (گروسه، ۱۳۶۵: ۴۰۸). پرسشی که در اینجا به ذهن متبادر می‌شود این است حکومتی که ارزش اقتصادی آبادی‌ها را درک نکند چگونه می‌تواند به برقراری امنیت در مسیر جاده ابریشم رونق بخشی به تجارت متعهد باشد؟! در واقع سودی از تسلط مغولان و از خون‌های که در آن قتل‌ها ریخته شد، عاید مردم سرزمین‌های چین، ترکستان، ایران و روسیه و... نشد این موضوع در حالی است که وقتی عباس اقبال به مسیرهای تجاری جاده ابریشم در این دوره می‌پردازد وحدت اداری، انتظام و امنیت راه‌های تجاری توسعه یافته جزو کلیدواژه‌های تحلیل وی می‌باشد (اقبال، ۱۳۸۸: ۵۷۱). در واقع اقبال بیشتر به صورت انتزاعی از امنیت در این دوره یاد می‌کند و مصداقی به دست نمی‌دهد. در این عصر شرایط برای تجارت بین اولوس‌های مغولی مهیا نبود. هر چند اندک مناسبات اقتصادی از طریق جاده ابریشم در این دوران وجود داشت (مستوفی، ۱۳۶۲، ۱۹۹) و حتی گاهی تجاری از اروپا در تبریز حضور داشتند (گابریل، ۱۳۸۱، ۱۳۹) و یا صنعت گران و هنرمندانی چینی همراه نظامیان مغولی از طریق جاده ابریشم به ایران آمدند (محمدحسن، ۱۳۲۸: ۳۹). این موارد ولو اندک دلالتی به وسعت بازرگانی ندارد و بیشتر نوعی تردد معمولی و مقطعی میان دربارهای البوس‌ها و بیشتر رسمی بود. در نهایت رفت‌وآمد چند بازرگان را نباید دلیلی محکمی برای رواج اقتصاد تجاری در مسیر جاده ابریشم قلمداد کرد. قبل از مغول‌ها هم این تجار در ایران فعالیت داشته‌اند (ویلتس، ۱۳۵۳: ۶۷). برخی معتقدند که تهاجم ارتش قیچاق و جغتایی به مراتب مخرب‌تر از تهاجم اول ایلخانان به ایران بود (پطروشفسکی، ۱۳۵۹: ۱۱). برخی موانع گسترش اقتصاد تجاری در دوره ایلخانان عبارت بودند از ناامنی و ویرانی راه‌های تجاری مانند غارت‌هایی که در مسیر جاده ابریشم همواره در انتظار بازرگانان بود، نابود شدن زیرساخت‌های اقتصادی از جمله زوال شهر که غالباً طبقه تجار اهل همین شهرها بودند. (George lane. 2006: 93-94) در واقع اوضاع اقتصادی حاکم بر جاده ابریشم در این دوران به شدت متأثر از مشکلات و مصائب سیاسی و تحرکات نظامی بود. رشیدالدین فضل‌الله می‌نویسد: «از راه تتبع تواریخ و راه قیاس معقول پوشیده نماند که هرگز ممالک خراب‌تر از آن که در این سال‌ها بوده نبوده ... ممالک از ده یکی آبادان نباشد و باقی تمامت خراب و در این عهدها هرگز کسی در بند آبادان کردن آن نبوده.»

<sup>۱</sup> رشیدالدین تصویر قابل تأملی از چند شهر اطراف این جاده ارائه می‌دهد «شهرهای معظم بسیار خلق ولایاتی به طول و عرض چنان قتل کردن، که به نادر کسی بماند مانند بلخ، شیورغان، طالقان، مرو، سرخس، هرات، ترکستان، ری، همدان، قم، اصفهان، مراغه، اردبیل، بردع، گنجه، بغداد، موصل، اربیل، و اکثر ولایاتی با این مواضع و بعضی بواسطه آنکه سرحد عبور لشکر بسیار، بکلی خلق در آنجا کشته شدن و ولایاتی که میان دربند و شروانست و بعضی ایستان و دیاربکرمانند حران و روجه سروج و شهرهای بسیار از آن شدند... ترکستان و ایران زمین، روم شهرهای خراب که خلق مشاهده می‌کنند زیادت از آنست که حصر توان کرد.» (رشیدالدین، ۱۳۶۲: ۳۵۰).

(رشیدالدین، ۱۳۶۲: ۲ / ۳۵۱-۳۴۹). با این خرابی و ویرانی چه جای رونق تجاری بود؟! با این وصف و تحلیل، اقبال ارتباط بین غرب و چین و ایران از طریق جاده ابریشم را نتیجه سعادت بخش برای ایران و پایتخت ایلخانان یعنی تبریز می‌داند (اقبال، ۱۳۸۸: ۵۷۱). به‌طور کلی مسیر جاده ابریشم برخلاف گذشته یک راه نظامی بود و بیشتر به مسیری برای فتوحات مغول و جنگ‌های خانان مغولی با یکدیگر تبدیل شد به عبارت دیگر این جاده بیشتر مورد استفاده در حملات ویرانگر مغول بود تا مناسبات بازرگانی بین کشورهای مفتوحه. اندک مناسبات تجاری که در این دوران وجود داشت از طریق راه‌های جنوبی بود، برای اینکه مغول‌ها نتوانستند تا جزایر خلیج فارس پیشروی کنند (اشپولر، ۱۳۷۶: ۱۵۳). کاروان‌های چینی بیشتر از هرمز به شهر شیراز می‌رفتند و سپس از آنجا به شمال می‌رفتند و بلعکس. در واقع کالاهای کشورهای اسلامی از هرمز و خلیج فارس به چین برده می‌شد. در واقع هرمز به محلی برای انتقال اتمه ایرانی، عربی، اروپای غربی، چینی، هندی تبدیل شد (بوئل، ۱۳۸۹: ۴۷۹). سعدی در جریان سیاحت خود در جزیره کیش، با تاجری برخورد می‌کند که با چین، هندوستان و اسکندریه پیوند تجاری داشت (سعدی، ۱۳۶۳: ۱۰۹). بدین ترتیب برخلاف آنچه اقبال بدان اعتقاد دارد، مسیرهای سنتی جاده ابریشم که در گذشته محل رفت‌وآمد کاروان‌های تجاری بودند با تسلط مغول‌ها، از رونق و شکوفایی افتادند و در نتیجه راه‌های کم‌فروغ گذشته که کمتر در سیطره مغول‌ها بودند از کارکرد بیشتری برخوردار شدند. جالب آنکه عباس اقبال امنیت جاده ابریشم و راه‌های تجارتی را به‌خاطر اقتدار حکومت ایلخانان می‌داند! و معتقد است با مرگ ابوسعید ایلخانی این امنیت به کلی از بین رفت (اقبال، ۱۳۸۸: ۵۷۴). به‌طور کلی با نگاهی به منابع متقدم در این دوران نیاز به تجدیدنظر در اعتبار این دیدگاه اقبال و کسانی که مانند ایشان فکر می‌کنند، احساس می‌گردد.

### نتیجه‌گیری

برخلاف دیدگاه عباس اقبال جاده سنتی ابریشم در عصر استیلای مغولان و الوسهای مغولی فاقد رونق و شکوفایی بود و مسیر آن از چین تا شام، راه‌های اصلی و فرعی آن در نتیجه حمله مغول ویران شد. همه شواهد نشان از کساد این مسیر بازرگانی دارد. در نتیجه این رویکرد راه‌های جنوبی خارج از سیطره مغولان از رونق و شکوفای بیشتری برخوردار بودند، هرچند که در این باره نیز نباید اغراق کرد. در مجموع بازرگانی در جاده ابریشم بسیار ناچیز بود. گذشته از آن مسافرت هم در این مسیر با مشکلات بسیار زیاد همراه بود. الوسهای چنگیزی از جاده ابریشم بیشتر برای حمله به یکدیگر استفاده کردند. در واقع منابع متقدم بیشتر به تحركات نظامی در این مسیر پرداختند نوع تقسیم‌بندی سرزمین‌های فتح شده به اولوسهای چهارگانه باعث برخوردها و درگیری‌های زیادی در مسیر جاده ابریشم بین نوادگان چنگیز شد، به‌گونه‌ای که این برخوردهای لاینقطع سیاست خارجی اولوسها را تحت شعاع خود قرار داده بود؛ لذا این موضوع ثبات و تمرکز سیاسی که اقبال بدان تأکید دارد را زیر سؤال برده بود و باعث ناامنی گسترده‌ای در مسیر جاده ابریشم شده بود. به‌طور کلی هر چه به پایان دوره مغول نزدیک می‌شد، شدت تهاجم و درگیری در مسیرها افزایش یافت. به طور معمول علاوه بر جنگ‌های خارجی، هر یک از این قلمروها با مشکلات زیادی در داخل مرزهای خود مواجه بودند به‌گونه‌ای که این مصائب و بی‌ثباتی سیاسی فرصتی برای ایجاد برنامه‌های منظم تجاری و استفاده از ظرفیت‌های اقتصادی مسیر تاریخی جاده ابریشم باقی نگذاشت.

### منابع

- ابرقوهی، محمد. (۱۹۴۵). مکاتبات رشیدی. تصحیح محمد شفیع. لاهور: بی‌نام.
- ابرو، حافظ. (۱۳۷۵). جغرافیای حافظ ابرو. تصحیح صادق سجادی. تهران: میراث مکتوب.
- ابن اثیر، عزالدین علی. (۱۳۶۸). الکامل. ترجمه ابوالقاسم حالت. تهران: مؤسسه مطبوعاتی علی اکبر علمی.
- ابن بطوطه. (۱۳۷۰). سفرنامه ابن بطوطه. ترجمه محمد علی موحد. تهران: آگاه.
- ابن خردادبه. (۱۳۷۱). مسالک و الممالک. ترجمه سعید خاکرند. تهران: مؤسسه مطالعات و انتشارات تاریخی.
- ابن کنیر، ابوالفدا اسماعیل. (۱۳۵۱). البدایه و النهایه فی التاریخ. دمشق: مطبعه الساده.
- اشپولر، برتولد. (۱۳۷۶). تاریخ مغول در ایران. ترجمه محمود میر آفتاب. تهران: علمی و فرهنگی.
- اقبال آشتیانی، عباس. (۱۳۶۴). تاریخ مغول. تهران: امیر کبیر.
- اقبال آشتیانی، عباس. (۱۳۸۸). تاریخ مغول تا تشکیل تیموری. تهران: امیر کبیر.
- باستانی پاریزی. (۱۳۵۲). اژدهای هفت سر. تهران: چاپخانه فیروز.

بلانت، ویلفرید. (۱۳۶۳). جاده زرین سمرقند. ترجمه رضا رضائی. تهران: جازاده.  
 بیانی، شیرین. (۱۳۷۵). دین و دولت در عهد مغول. تهران: مرکز نشر دانشگاهی.  
 بینون، لورنس و همکاران. (۱۳۶۷). سیرتاریخ نقاشی ایرانی. ترجمه ایران منش. تهران: امیرکبیر.  
 بویل، جی. ا. (۱۳۸۹). تاریخ کمبریج. ترجمه حسن انوشه. تهران: امیرکبیر.  
 پرایس، کریستین. (۱۳۶۴). تاریخ هنر اسلامی. ترجمه مسعود رجب نیا. تهران: علمی و فرهنگی.  
 پطروشفسکی و دیگران. (۱۳۵۹). ایران شناسی در شوروی. ترجمه یعقوب آژند. تهران: انتشارات نیلوفر.  
 پیگولوسکایا و دیگران. (۱۳۶۵). تاریخ ایران از دوره باستان تا سده هجدهم. ترجمه کریم کشاورز. تهران: پیام.  
 تشنر، فرانتس، مقبول احمد. (۱۳۷۵). تاریخچه جغرافیا در تمدن اسلامی. ترجمه محمدحسن گنجی. عبدالحسین آذرنگ. تهران: بنیاد دائره المعارف اسلامی.

جوادی، حسن. (۱۳۷۸). ایران از دید سیاحان اروپایی از قدیم ترین ایام تا اوایل عهد صفویه. تهران: نشر نو.  
 جوزجانی، منهج الدین سراج ابو عمر عثمان. (۱۳۶۳). طبقات ناصری. تصحیح عبدالحی حبیبی. تهران: دنیای کتاب.  
 جوینی، عبدالملک. (۱۳۸۸). تاریخ جهانگشای جوینی. به اهتمام علامه محمد قزوینی. تهران: نشر نقش قلم.  
 خدادادیان، اردشیر. (۱۳۸۳). تاریخ باستان. تهران: انتشارات سخن.  
 خواندمیر، غیاث الدین بن همام الدین. (۱۳۷۳). تاریخ حبیب السیر. تهران: نشر خیام.  
 خیراندیش، عبدالرسول. (۱۳۸۸). بررسی آماری علل بی ثباتی دولت ایلخانان. فصلنامه تاریخ ایران. شماره ۵/۶۱.  
 رویمر، هربرت. (۱۳۷۸). جانشینان تیمور تاریخ ایران در دوره تیموریان. ترجمه یعقوب آژند. تهران: جامی.  
 درژ، ژان پیر و همکاران. (۱۳۷۸). جاده ابریشم. ترجمه هرمز الهی. تهران: روزنه کار.  
 دریایی، توج. (۱۳۸۳). شاهنشاهی ساسانی. ترجمه مرتضی ثاقب فر. تهران: ققنوس.  
 سعدی. (۱۳۶۳). کلیات. به اهتمام محمد علی فروغی. تهران: امیرکبیر.  
 شبانکاره‌ای، محمد بن علی. (۱۳۷۶). مجمع الانساب. تصحیح میرهاشم محدث. تهران: امیرکبیر.  
 فرانک، آیرین و همکاران. (۱۳۷۶). جاده ابریشم. ترجمه محسن ثلاثی. تهران: سروش.  
 قطبی اهری، ابوبکر. (۱۳۸۸). تواریخ شیخ اویس. تصحیح ایرج افشار. تبریز: ستوده.  
 کاشانی (القاشانی)، ابوالقاسم عبدالله بن محمد. (۱۳۷۲). تاریخ الجایتو. به اهتمام مهین همبلی. تهران: نشر نی.  
 کلاویخو. (۱۳۶۶). سفرنامه کلاویخو. ترجمه مسعود رجب نیا. تهران: علمی و فرهنگی.  
 گروسه، رنه و همکاران. (۱۳۷۵). چهره آسیا. ترجمه غلامعلی سیار. تهران: فرزانه روز.  
 گروسه، رنه. (۱۳۶۵). امپراطوری صحرانوردان. ترجمه عبدالحسین مکیده. تهران: علمی و فرهنگی.  
 گابریل، آلفونس. (۱۳۸۱). مارکوپولو در ایران. ترجمه پرویز رجبی. انتشارات اساطیر: تهران.  
 لمبتون، ا. ک. س. (۱۳۸۲). تداوم و تحول در تاریخ میانه ایران. ترجمه یعقوب آژند. تهران: نشر نی.  
 مایونگ. (۱۳۶۳). «از ختا تا انطاکیه: جاده ابریشم از شرق تا غرب». پیام یونسکو، شماره ۱۷۰.  
 محمدحسن، زکی. (۱۳۲۸). تاریخ نقاشی در ایران. ترجمه ابوالقاسم سهاب. تهران: بی نا.  
 مستوفی، حمدالله. (۱۳۶۲). تاریخ گزیده. به اهتمام عبدالحسین نوایی. تهران: امیرکبیر.  
 مظاهری، علی. (۱۳۷۲). جاده ابریشم. تهران: مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی.  
 مرتضوی، منوچهر. (۱۳۷۰). مسائل عصرایلخانان. تهران: آگاه.

نسوی، محمد بن احمد. (۱۳۶۵). سیرت سلطان جلال الدین متکبرتی. تصحیح مجتبی مینوی. تهران: علمی و فرهنگی.  
 نظراف، حق نظر. (۱۳۸۷). نقش ایرانیان و تاجیکان در تاریخ و فرهنگ جهان. ترجمه مهین السادات صمدی. تهران: وزارت امور خارجه.  
 وصاف الحضرة، شهاب الدین عبدالله. (۱۳۳۸). تجرید الامصار و ترحیه الاعصار. اهتمام محمدمهدی اصفهانی. تهران: ابن سینا.  
 ویلتس، دوراکه. (۱۳۵۳). سفیران پاپ در دربار خانان مغول. ترجمه مسعود رجب نیا. تهران: انتشارات خوارزمی.  
 همدانی، رشیدالدین فضل الله. (۱۳۶۲). جامع التواریخ. به کوشش دکتر بهمن کریمی. تهران: انتشارات اقبال.  
 هلین براند، روبرت. (۱۳۸۷). معماری اسلامی. ترجمه باقر آیت الله زاده شیرازی. تهران: روزنه.  
 یوان چائوبی شه. (۱۳۵۰). تاریخ سری مغولان. ترجمه فارسی شیرین بیانی. تهران: دانشگاه تهران.

- Allsen, T. (2001). *Culture and Conquest in mongol Eurasia*. Cambridge (UK), Cambridge University press.  
 Lane, G. (2006). *Daily life in the mongol empire*. Greenwood press.  
 Lui, X. (2007). *Silk and religion on eaploration of material life and the thought of people*. Delhi-oxford university press.  
 Pigulevskaia (Pigulevskaya). (1963). *Economic Relations in Iran during the IV-VI Centuries A.D.* Journal of the K. R. Cama Oriental Institute 38. 60-81.  
 Scriber's sons, Charles. (1965). *the Ageless Chinese*. new yourk, library of confrence.  
 Uzun, C., Ismail, h. (1970). *Osmanli Devleti Teskilatina Medhal*. Ankara: Turk Tarih kurumu.