

## جایگاه اقتصادی یزد در مسیر تجارت بین‌المللی جاده ابریشم در عصر ایلخانان

عاطفه زنجیر جمال‌آبادی<sup>۱</sup>

### چکیده

در عصر ایلخانی و پس از آن، هم‌زمان با به‌وجود آمدن سلسله‌های محلی، شهر یزد از امنیت نسبی برخوردار بود. سلسله‌های محلی اتابکان و آل مظفر در طول دوره ایلخانی، با توجه به دوری یزد از مراکز تحول‌خیز، نقش موصلاتی آن و وفور ابریشم و تولیدات نساجی توانستند با گسترش حیات شهری، برقراری امنیت جاده‌ها، ساخت رباط‌ها، کاروانسراها و ایجاد بازار به رشد اقتصادی یزد کمک شایان توجهی کنند. پژوهش حاضر با روش تاریخی، به‌شیوه توصیفی-تحلیلی و با تکیه بر مطالعات و بررسی‌های کتابخانه‌ای می‌کوشد که نقش و اهمیت یزد در قرون هفتم و هشتم هجری قمری به‌عنوان چهارراه اقتصادی مهم و معتبر در مسیر تجارت بین‌المللی جاده ابریشم و راه ادویه و همچنین علل رونق اقتصادی آن شهر در این دوره را بررسی کند. نتایج حاصل از پژوهش نشان می‌دهد که جغرافیای اقتصادی یزد در اتصال تجارت از دریای سیاه به خلیج فارس و از آنجا به بندرهای هند و چین، باعث رشد صادرات، دادوستد و حضور بازرگانان در مسیر جنوبی جاده ابریشم گردید و وجود بازارها و کاروانسراهای متعدد درون و برون‌شهری باعث رونق اقتصادی یزد شده بود.

### واژگان کلیدی:

ایران، ایلخانان، یزد، جایگاه اقتصادی، جاده ابریشم، تجارت بین‌المللی.

درجه مقاله: علمی- ترویجی

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۰/۱۲/۲۵

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۰/۱۰/۲۵

<sup>۱</sup> دانشجوی دکتری رشته تاریخ دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات، تهران- ایران. Iranshenas8892@gmail.com

## مقدمه

تهاجم و حاکمیت مغولان، دوران جدیدی را در تاریخ ایران آغاز کرد. با تصرف کامل ایران به دست هلاکو و آغاز حکومت ایلخانان در کشور ثبات برقرار شد؛ اما با تخریب‌های مغولان، جامعه شهری و روستایی ایران آسیب جدی دید و کاهش جمعیت، مشکلات بسیاری پدید آورد. ایلخانان با بهره‌گیری از دیوانسالاران ایرانی، روند جدیدی را آغاز کردند. توقف فتوحات و خزانه خالی باعث شد که از موقعیت طبیعی و مناسب ایران بر سر راه‌های مهم تجاری همچون جاده ابریشم به دو طریق استفاده کنند: یکی گسترش تجارت و دیگری وضع مالیات‌های سنگین. تولیدکنندگان شهری و روستایی در بخش‌های کشاورزی، صنایع دستی و نساجی کالاهای مرغوبی تولید می‌کردند. تجار، محصولات تولیدی پیشه‌وران را به بازارهای داخلی یا خارجی صادر می‌کردند و در نهایت، حکومت از طریق اخذ مالیات از کشاورزان، پیشه‌وران، تجار و کاروان‌های تجاری، درآمد زیادی به دست می‌آورد. سود عاید از تجارت، بیشتر به خزانه دولت واریز می‌شد و بیشترین سهم از آن به امرا، شاهزادگان و اربابان می‌رسید؛ زیرا با کسب مالیات تمغا و همچنین نوعی معامله به نام «طرح»، تجار خرده‌پا و همچنین کشاورزان و پیشه‌وران در وضعیت نابسامانی بودند. یکسان‌نبودن اوزان، مقادیر و فقدان پول واحد، مشکلات اقتصادی را بیشتر کرده بود. وضعیت اقتصادی فقط در زمان غازان خان به ثبات رسید که آن اصلاحات هم در زمان‌های بعدی ادامه پیدا نکرد. وجود کاروانسراهای درون و برون شهری و ایجاد راه‌ها در مسیرهای تجاری از جمله عوامل امنیت برای تجار و بازرگانان بودند. با توسعه تجارت، شهرها و اقتصاد ایران تا حدودی رونق گرفتند که سبب آن، سیاست‌های حمایتی فرمانروایان ایلخانی بود. یزد به عنوان چهارراه اقتصادی مهم، به علت قرار گرفتن بر سر راه‌های تجاری در مرکز ایران و منطقه فعال بازرگانی در قسمت جنوبی جاده ابریشم، در زمان ایلخانان بسیار پراهمیت بود. رشد شهر یزد از زمان پیش از ایلخانان یعنی آل کاکویه و اتابکان به آرامی شروع شد و تا دوره مظفری که با امتیاز راه‌های تجاری از سوی ایلخانان به حکومت رسیدند، ادامه یافت. اظهار انقیاد در زمان حملات مغولان از سوی اتابکان، روند رشد یزد را متوقف نساخت؛ بلکه از تخریب شهر نیز جلوگیری کرد. مشکلات اقتصادی زمان ایلخانان از جمله رکود کشاورزی، کاهش جمعیت و مالیات‌های گوناگون هم در این شهر وجود داشت؛ اما یزد از روزگار قدیم، محل تولید پارچه‌های ابریشمی بود و نساجی آن شهرت جهانی داشت، همچنین مردم با سخت‌کوشی کشاورزان و تهیه آب از طریق قنوات روزگار را سپری می‌کردند. وجود شخصیت‌های برجسته همچون سید رکن‌الدین و پسرش سید شمس‌الدین و توجه بزرگان

حکومت مرکزی از جمله خواجه رشیدالدین فضل‌الله باعث شد که پیوند راه‌ها، ساخت رباط‌ها و کاروانسراها، بازارها، ایجاد محلات و در کل توسعه یزد صورت بگیرد. وقف بناهای عام‌المنفعه و استفاده از عایدات آن در نگهداری بناها علاوه بر اهداف سیاسی به اقتصاد شهر کمک کرد. چنانکه از متن سفرنامه‌های داخلی و خارجی همچون سفرنامه ابن بطوطه و مارکوپولو برمی‌آید، یزد در زمان ایلخانان بازارهای محلی فعال داشت و محل رفت‌وآمد بازرگانان در جهت خریدوفروش ابریشم بود، همچنین قرارگرفتن در مسیر «راه ادویه» به سمت جنوب کشور و هند سبب افزایش صادرات یزد شده بود.

تواریخ محلی بیشتر به اوضاع اجتماعی و سیاسی پرداخته‌اند و شهر یزد هم از این نکته مستثنا نیست. یزد از زمان اتابکان تا پس از حاکمیت ایلخانان، با تدبیر حاکمان محلی در برپایی بناهای عام‌المنفعه، بازار، کاروانسرا و خانقاه رونق گرفت. مقاله‌ها و کتاب‌های گوناگون، بیشتر معماری بناها و وضعیت سیاسی و فرهنگی این دوران در یزد را بررسی کرده‌اند و کمتر به وضعیت اقتصادی آن پرداخته‌اند؛ خاصه در موضوع ابریشم و کالاهایی که در مسیر جاده ابریشم به نقاط مختلف دنیا ارسال می‌شدند؛ از این رو، اهمیت پژوهش حاضر در بررسی تاریخ محلی یزد، وضعیت اقتصادی و ارتباط آن با بازارهای جهانی در دوران مذکور است.

پژوهش حاضر با تکیه بر منابع دست‌اول، سفرنامه‌ها، تواریخ یزد و مآخذ گردآوری شده است. منابع مورد استفاده مربوط به تاریخ یزد عبارتند از: تاریخ یزد از عبدالحسین آیتی (۱۳۱۷)، تاریخ جدید یزد اثر کاتب (۱۳۸۶)، تاریخ یزد نوشته جعفری (۱۳۳۸)، جامع مفیدی از مستوفی بافقی (۱۳۸۵). در مورد وقفیات سید رکن‌الدین که از افراد تأثیرگذار در رونق اقتصادی یزد بود، از کتاب جامع‌الخیرات استفاده شد؛ اما این منابع نتوانستند تمام اطلاعات لازم جهت ارزیابی موضوع موردنظر را در اختیار قرار دهند. به همین دلیل، برای شناخت اوضاع اقتصادی دوران ایلخانی، جاده ابریشم و همین‌طور شهر یزد به این منابع رجوع شد: جامع‌التواریخ اثر رشیدالدین فضل‌الله (۱۳۷۳)، تاریخ آل مظفر اثر محمود کتبی (۱۳۶۴)، مواهب الهی اثر معلم‌یزدی (۱۳۲۶)، نزهه‌القلوب اثر حمدالله مستوفی (۱۳۶۲)، مجمع‌الانساب شبانکاره‌ای (۱۳۶۳)، جغرافیای تاریخی اثر حافظ ابرو (۱۳۷۸) و دیگر منابع دست‌اول.

برای بررسی‌های بیشتر، از مآخذی چون تاریخ مغول در ایران اثر اشیپولر (۱۳۵۱)، امپراتوری صحرانوردان از رنه گروسه (۱۳۸۷)، تاریخ اجتماعی - اقتصادی ایران در دوره مغول از پطروشفسکی (۱۳۶۶) و برای تکمیل پژوهش از مقالاتی چند بهره گرفته شده است؛ بنابر این، قسمت اصلی موضوع حاضر، حاصل مطالعات جدیدی است که در این پژوهش بررسی خواهد شد.

### جغرافیا و پیشینه تاریخی یزد

یزد با مساحت تقریبی ۷۴ هزار کیلومتر مربع در حاشیه کویر نمک در مرکز ایران قرار گرفته است. این استان از طریق دو محور مورد توجه است: اول، محور یزد به بافق که با گذر از مسجد کهن فهرج در حاشیه کویر تا بافق ادامه می‌یابد؛ دوم، محور یزد-خرانق، بیاضه تا خور و بیابانک که در این مسیر، تپه‌های گنبدی شکل شنی پوشیده شده از تاق، بوته‌های صحرایی و کویری و رباط‌های متعدد قرار گرفته‌اند (زنده‌دل، ۱۳۹۰: ۷۹-۷۸). اخبار تاریخ یزد در دوره‌های اسلامی، عمدتاً متکی به منقولات جعفری و احمد کاتب در قرن نهم هجری قمری هستند و اطلاعات مربوط به ادوار پیش از اسلام نیز اساساً در محدوده روایت‌های افسانه‌واری مانده است که در همان متون آورده‌اند (پویا، ۱۳۶۸: ۱۲).

از نویسندگان اروپائی، بارتولد در توصیف یزد نوشته است: «ولایت یزد متعلق به فارس بود. راه شیراز به یزد مثل همین دوره معاصر از اصطخر و دهبید و ابرقو مثل ولایت کرمان غالب اینیه از گل و دارای گنبد بودند، یعنی بواسطه نقصان جنگل چوب استعمال نمی‌کردند.» (بارتولد، ۱۳۵۸: ۱۸) از منابع موجود چنین برمی‌آید که تا اوایل قرن هفتم هجری قمری، کثه جزئی از یزد و خود یزد در حوزه اصطخر بوده، چنانکه مستوفی در کتاب *نزهة القلوب* هم به این مطلب اشاره کرده است (مستوفی، ۱۳۶۲: ۷۴).

دوران طلایی و شکوفایی یزد طی سه مقطع آل کاکویه (۵۳۶-۴۴۳ق.)، اتابکان (۷۳۵-۵۳۶ق.) و آل مظفر (۷۹۵-۷۳۵ق.) اتفاق افتاد. تعامل حکومت مرکزی با حاکمان محلی، دوری این منطقه از مراکز تحول خیز و انتقال قدرت با کمترین درگیری، از عوامل مهم امنیت نسبی در این دوران بوده است. پس از آل کاکویه در اواخر سده ششم هجری قمری/دوازدهم میلادی تا زمان غازان خان، اتابکان در یزد حکومت داشتند و رکن‌الدین سام نخستین امیر اتابکان بود. مصادف با اواخر عهد ایلخانی، حاجی‌شاه (۷۱۹-۶۹۰ق.) به حکومت رسید که شحنگان مغول آشوبی در منطقه به‌وجود آوردند. وضعیت به‌گونه‌ای بود که ایلچیان برای استراحت، منازل مردم را تصرف می‌کردند و مردم یزد برای متعرض نشدن آنها، در خانه‌های خود را گل می‌گرفتند<sup>۱</sup> (همدانی، ۱۳۷۳: ۱۵۳۴/۲). اتابکان برای آبادی یزد کوشش‌های

۱. در کتاب *خواجه رشیدالدین فضل‌الله آمده است که اقامت شحنگان و مغولانی که از شهرها می‌گذشتند، در خانه‌های مردم چنان طولانی می‌شد که گاه تا چهار ماه هم می‌رسید و مردم می‌بایست تمام هزینه‌ها را پرداخت کنند. اوضاع چنان وخیم شده بود که بعضی از مردم یزد به‌محض نزدیک شدن این امرا به دیگر مردم شهر اطلاع می‌دادند و آنها محل زندگی خود را ترک می‌کردند تا در این مصیبت شریک نشوند. (همدانی، ۱۳۷۳: ۱۴۳۱/۲) به‌دلیل اینکه یزد محل رفت‌وآمد بازرگانان شده بود، این وضع زیاد دوام نیاورد و مغولان اوضاع را برای تجارتهی که برایشان پرسود بود، تغییر دادند (فرانک و براونستون، ۱۳۸۷: ۳۱۳).*

بسیاری کردند. پس از حکومت اتابکان که در ۷۱۸ق. به دست امیر مبارزالدین برچیده شدند، آل مظفر یکی از خاندان‌های قدرتمند ناحیه یزد به حکومت رسیدند (آیتی، ۱۳۱۷: ۱۲۹).

سرسلسله آل مظفر، محمد بن مظفر بود. امیر مظفر، از نوادگان غیاث‌الدین خراسانی بود که وارد دربار مغول شد و به حکومت میبد دست یافت. پس از او، پسرش امیر مبارزالدین محمد در اوایل حکومت ابوسعید بهادر خان به حکومت میبد و راهداری یزد رسید. بدین ترتیب، خاندان آل مظفر از راهداری یزد و میبد به حکومت رسیدند و مناطق جنوبی کشور را در دست گرفتند.

به نظر می‌رسد قبول تابعیت ایلخانان از طرف آل مظفر با توجه به هرج‌ومرج داخلی کشور منطقی بود و آنچه در عهد مظفریان، یزد را ناآرام می‌کرد، اختلافات داخلی امیران و شاهزادگان مظفری بود. یزد در این دوران، مرکز اصلی حکومت شد و افرادی از این سلسله، موجب آبادانی‌های متعدد در این شهر و اطراف آن شدند (افشار، ۱۳۵۴: ۲۹۷؛ کتبی، ۱۳۶۴: ۲۷).

بنا بر منابع تاریخ یزد، قرون هفتم و هشتم هجری قمری/ سیزدهم و چهاردهم میلادی دوران عظمت یزد بوده است. بزرگانی چون رشیدالدین فضل‌الله، سید رکن‌الدین محمد و پسرش سید شمس‌الدین محمد و داماد آنها سید معین‌الدین اشرف و عده‌ای دیگر از خواجگان، ابنیه زیبایی با حمایت ایلخانان و درآمدهای دیوانی ساختند و تأسیساتی چون مدارس رکنیه، کمالیه، شمسیه، حسینیان، ضیائیه و دارالشفای صاحبی را به‌وجود آوردند (افشار، ۱۳۷۷: ۲۰/۱).

### رونق اقتصادی یزد در زمان آل کاکویه و اتابکان

شهر یزد به‌واسطه بازارها و عناصر عملکردی آن، محلات اطراف بازار و ضرب سکه، به‌آرامی در کنار جاده ابریشم رشد کرد که این رشد در قرن پنجم و ششم هجری قمری در حاکمیت آل کاکویه و اتابکان پیشرفت داشت. در زمان آل کاکویه در کنار شهر، تعدادی روستا و قنوات احداث شدند. در دوره اتابکان، بازارهایی از سوی اتابک عزالدین و بازاری توسط مریم‌ترکان<sup>۱</sup>، مادر ابومنصور اسفہسالار در بیرون دروازه شهر بنا شدند (جعفری، ۱۳۳۸: ۶۲).

<sup>۱</sup> مریم ترکان، روستای مریم‌آباد را ساخت.



تصویر ۱: بارو و دروازه‌های یزد در دوره حاکمیت آل کاکویه (بهره و نادری، ۱۳۹۹: ۲۶۴)



تصویر ۲: توسعه بارو و دروازه‌های یزد در دوره حاکمیت اتابکان<sup>۱</sup> (همان: ۲۶۶)

<sup>۱</sup> تغییراتی که در این تصاویر، در دوره حکومت آل کاکویه و اتابکان در شهر یزد رخ داد، بیانگر آن است که بناها، دروازه‌ها و ساختار شهر از نظر رشد شهری دچار تغییراتی شدند؛ بنابر این، در منابع از آنها نام برده شده است و اگر امروز اثری از آن استحکامات نیست و یا به‌ندرت باقی‌مانده، به‌دلیل تغییرات حکومتی و یا آسیب‌هایی ناشی از سیل و موارد دیگر است.

وجود بازار یزد خارج از دروازه شهر و ایجاد محلات در اطراف آن، باعث رشد شهر شد. بازار و در کنار آن کاروانسرا، از عناصر کالبدی شهر یزد در زمان اولجایتو و ابوسعید بود که پویایی بازار را حفظ می‌کرد و نمونه آن بازار کاغذیان یزد (سرائی، ۱۳۸۹: ۲۸) در کنار مدرسه رشیدیه از موقوفات این مدرسه بود. در قرن هشتم هجری قمری، تعداد درخور توجهی کاروانسرا و حجره در یزد وجود داشت. در این قرن، بازارهای متعددی توسط تجار و حکام یزد ساخته شدند که از نام آنها می‌توان به مشاغل آن زمان هم پی برد؛ مثلاً: بازار کاغذیان، بازار دلالان، بازار صرافان، بازار صحافان، بازار کفش‌دوزان، بازار کلاه‌دوزان، بازار قصاب‌ها، بازار کبابی‌ها و بازار حلاج‌ها. ابن بطوطه هم از بازارهای یزد یاد کرده است: «این شهر بسیار نیکو و پاکیزه و دارای بازارهای عجیب و جویبارهای فراوان و درختان سرسبز است. مردم آن غالباً بازرگان و شافعی مذهب‌اند» (ابن بطوطه، ۱۳۷۰: ۲۵۷/۱). هسته اصلی بازار، بیشتر در مسیر کاروان‌ها بود که موجب توسعه آن هم می‌شد (Bonine, 2009: 2).

از بُعد ساختاری، پیشرفت چشمگیری در احداث بازار در یزد صورت گرفت. در ۷۷۶ق. محمد بن مظفر در دروازه سعادت خانقاه، بازاری احداث کرد (مستوفی بافقی، ۱۳۸۵: ۷۳۸/۳). شاه یحیی، گنبدی چهارسو با چهل دکان معتبر ساخت و آن را بازار گنبد نام نهاد. بازار شاهی از بقایای بازار گنبد است، مادر شاه یحیی نزدیک مسجد جمعه شهر، بازار کفش‌دوزان را احداث کرد<sup>۱</sup>، وزیر شاه یحیی به نام سید رکن‌الدین در میان شهر، بازاری به نام بازار دلالان ساخت (کاتب، ۱۳۸۶: ۸۲-۸۱). همچنین وی در آستانه دروازه کوشکنو، دو حمام ساخت و در کنار آن خانقاه و بازار بنا کرد (همان: ۱۱۷). خواهرزاده شاه یحیی هم بازاری مشهور به بازار سلطان ابراهیم تأسیس کرد (جعفری، ۱۳۳۸: ۳۸-۳۷). از آثار مهم سید شمس‌الدین در محله چهار منار یزد، مجموعه‌ای از مدرسه، حمام، آب‌انبار و بازار بود که در حال حاضر مدفون هستند (افشار، ۱۳۷۴: ۵۹۱/۲-۵۹۰)؛ ایجاد بازار در یزد زمان ایلخانان، نشان‌دهنده رونق اقتصادی بود.

۱. جعفری در کتاب تاریخ یزد، نام بازار مادر شاه یحیی را بازار خاتون ذکر کرده است که مشتمل بر شصت دکان و بر بالای هر دکان حجره‌ای بود و محل احداث آن را بر در مسجد جمعه شهر نوشته است. (جعفری، ۱۳۳۸: ۳۶)



تصویر ۳: برج و باروی کوشکنو با دید به مناره‌های مسجد جامع

(Image Archive Of Yazd Historic City World Heritage Base Documentation Center, 2018, Yazd)

تبریز در این زمان، پایتخت حکومت ایلخانان بود و در مسیر اصلی تجارت شرق و غرب قرار داشت. رونق بازرگانی و ارتباطات وسیع آن شهر در مبادلات کالا با یزد، (سرائی، ۱۳۸۹: ۳۵) نشان‌دهنده حجم دادوستد، پویایی اقتصادی، امنیت راه‌ها و شهرت جهانی کالاهای تولیدی یزد به خصوص پارچه‌های ابریشمی آن است. طبق سفرنامه‌های موجود، بازار شهر تبریز در این دوره، بازار اطلس و پارچه‌های زربفت یزد بود (اقبال، ۱۳۸۴: ۵۷۱).

برای بررسی دیگر دلایل رشد اقتصادی شهر یزد، ابتدا گذری به وضعیت تجارت عصر ایلخانی در جاده ابریشم می‌کنیم و سپس جایگاه ابریشم یزد و راه‌ها و کاروانسراهای آن را در مسیر جاده ابریشم بررسی خواهیم کرد.

### وضعیت تجارت در عصر ایلخانان

تجارت نقش حیاتی در اقتصاد جوامع از جمله ایران دارد. در گذشته، مردمان خریدوفروش را با مبادله کالابه کالا شروع کردند و سپس به سمت تجارت سوق یافتند تا اقتصاد منطقه خود را ارتقا بخشند. با اکتشافات باستان‌شناسی می‌توان تجارت ایران را حتی تا هزاره هفتم قبل از میلاد هم رساند، یعنی زمانی که مهره‌های مس مربوط به آن را در تپه علی‌کش دهلران مربوط به منطقه انارک یزد یافتند (Hole & Others, 1969: 422). موقعیت طبیعی ایران در تجارت بین‌المللی نقش به‌سزایی داشت. اهداف اقتصادی اقوام بیگانه همچون مغولان در هجوم به این سرزمین، به دلیل نقش اتصال‌دهنده راه‌های دریایی شمال - جنوب یعنی دریای سیاه به خلیج فارس بود که آثار تحول‌سازی در تجارت آن زمان داشت. در دوره مغولان، ایران واسطه تجارت بین مرکز و شرق آسیا یعنی هند، چین، شرق و همین‌طور ممالک ساحلی مدیترانه، مصر و



اروپا بود که قسمت شرقی تجارت در دست تجار مسلمان و قسمت غربی یعنی سواحل مدیترانه و اروپا در دست بازرگانان ونیزی و دیگران بود (اقبال، ۱۳۸۴: ۵۷۱). ایلخانان دریای سیاه را به دو راه مهم باستانی شرق و غرب پیوند دادند (گروسه، ۱۳۸۷: ۵۱۶-۵۱۴). با شروع پیشروی‌های چنگیز خان، یکی از راه‌هایی که حملات مغولان را تسهیل می‌بخشید، جاده ابریشم بود. هدف چنگیز از فتوحات، بازکردن راه تجارتهای میان مغولستان و آسیای غربی و همچنین برقراری روابط با پاپ‌ها و سلاطین عیسوی اروپا و لشکرکشی به شام و مصر بود. گسترش تجارت و برقراری ارتباط شرق و غرب که تا آن زمان بی‌سابقه بود، با فتح ممالک آسیای مرکزی و غربی توسط چنگیز آغاز شد (همان: ۵۶۷). فروش محصولات عشیره‌ای و خرید مایحتاج خود اعم از غلات و حبوبات، دیگر اهداف مغولان در گسترش تجارت بود (شرقی، ۱۳۷۹: ۷۹۴/۲-۷۹۳). گسترش مسیرهای کاروانی از زمان چنگیز و نوادگانش از طرابوزان در دریای سیاه تا کیش و هرمز در خلیج فارس در اواخر قرون وسطا، آنها را تبدیل به یکی از تجار بزرگ دریایی کرد. با استقرار حاکمیت ایلخانان، شاخه‌ای از جاده ابریشم که از آسیای مرکزی به سمت غرب از طریق ایران در جنوب دریای خزر حرکت می‌کرد، به دست آنها افتاد و با راه تجاری که از قلمرو اردوی زرین می‌گذشت، رقابت می‌کرد.

راه‌های جنوبی در مناسبات تجاری ایران و چین نقش بسیار مهم ایفا کردند؛ زیرا مغولان در مناطق و جزایر حوزه خلیج فارس پیشروی نکردند؛ به همین دلیل، حکومت‌های محلی این مناطق اقتصاد بهتری داشتند (اشپولر، ۱۳۵۱: ۱۵۳) و توانستند به مراکز تجارت بین‌المللی تبدیل شوند. مغولان با تخریب‌هایی که بر جای گذاشتند، عملاً اقتصاد ایران را نابود کردند. هلاکو با تشکیل حکومت، انسجامی را آغاز کرد. در این زمان خزانه خالی بود و ایلخانان برای تأمین منابع مالی به منظور اداره امور کشوری و لشکری نیازمند اتخاذ سیاست‌های جدیدی بودند. از آنجا که آنها با تمدن و شهرنشینی پیوندی نداشتند، استفاده از دیوانسالاران ایرانی را در دستور کار قرار دارند و تمرکز خود را بر تجارت و اخذ مالیات‌های گوناگون گذاشتند. ایلخانان بخش‌هایی مهم از جهان آن روز را در اختیار داشتند و راه تجارت از چین تا دریای مدیترانه، خلیج فارس، اقیانوس هند و اروپا باز شد.

سلطنت مغولان با چهار جامعه متمدن و بزرگ آن روزگار یعنی چین، هندوستان، ایران و بیزانس تماس داشت (ساندرز، ۱۳۶۳: ۳۷). در زمان قویلای، تجارت دریایی و زمینی رشد کرد و در همین دوره، مارکوپولو به چین سفر کرد. آنها راه‌ها را تجهیز کردند و برای حمل آسان‌تر اجناس، شروع به ساخت کشتی کردند. کالاهایی چون ابریشم، ظروف چینی، مروارید،

شکر و برنج از طریق ناوگان دریایی برای فروش به سراسر جنوب آسیا و خلیج فارس ارسال می شدند و از ایران کالاهایی چون اسلحه، قالی و تولیدات چرمی به اروپا می رسیدند (Rossabi, 1993: 357- 358؛ Prawdin, 1967: 350)

در دوره ارغون (۶۹۰-۶۸۳ ق. / ۱۲۹۱-۱۲۸۴ م.) تجارت با شهروندان جنوایی اروپا به مدت نیم قرن از راه ابریشم و راه ادویه و از طریق دریای سیاه به مدیترانه از سر گرفته شد (Ciociltan, 2012: 95). در دوران اولجایتو و ابوسعید، روابط بازرگانی مطلوبی میان ایران و اروپا فراهم شد. در فعالیت های اقتصادی ایلخانان علاوه بر تجارت، بخش تولید هم پیش از تجارت اهمیت به سزایی داشت. شهرهای کوچک و متوسط که بازارهای محلی محدودی داشتند، در سیر تولید، صادرات و واردات نقشی مهم ایفا می کردند.

در دو بخش تولید و تجارت می توان اهل بازار را به سه دسته تجار، پیشه‌وران و محترفه تقسیم کرد. تجار یا بازرگانان کسانی بودند که به تجارت برون شهری مشغول بودند، پیشه‌وران کسانی بودند که تجارت درون شهری را برعهده داشتند و منظور از محترفه کسانی بودند که کالا و محصولات صنعتی را برای پاسخ گویی به تجارت درون شهری و یا برون شهری تولید می کردند (رضوی، ۱۳۸۸: ۵۲). علاوه بر اقتصاد تجاری، اقتصاد شهری نیز در عصر مغولان مورد توجه بود؛ اما در برابر سیاست های مالی مغولان از امنیت چشمگیری بهره مند نبود.

تشکیلات اصناف، بخشی از اقتصاد شهری بود (همان، ۱۳۸۹: ۴۷). آنها نقشی مهم در تداوم ساختار حیات شهری، اقتصاد و آرامش شهر در زمان های مختلف داشتند. با هجوم مغولان و تخریب های زیاد و کاهش جمعیت، ساختار گذشته زندگی شهری تحت تأثیر قرار گرفت. اهل بازار سعی کردند ثبات خود را حفظ نمایند. مهم ترین تحولی که میان ارتباط اصناف و بازاریان با حکومت مرکزی پیش آمد، زمان گیخاتو و اعلام استفاده از پول کاغذی چاو (۶۹۴ ق. / ۱۲۹۶ م.) در معاملات بود که بازاریان و پیشه‌وران عکس العمل نشان دادند و خواستار لغو آن شدند (همدانی، ۱۳۷۳: ۱۱۹۹/۲-۱۱۹۷). موقعیت پیشه‌وران در دوره ایلخانان در دو مرحله تغییراتی داشت: یکی قبل از مسلمان شدن ایلخانان که فشارهای زیادی بر آنها وارد آمد و دیگری، پس از مسلمان شدن ایلخانان به خصوص غازان خان که روابط با حکومت مرکزی بهبود یافت (سیفی هروی، ۱۳۵۲: ۱۵۹)؛ این امر، بیانگر تأثیر ارتباط بازاریان و کارکرد آن بر فعالیت های سیاسی است.

در این زمان، شهرهای کوچک و متوسط مثل یزد که از مراکز صنایع دستی و دارای بازارهای محلی کوچکی بودند، توسعه یافتند و کالاهایی چون پارچه های کتانی، ابریشم و قالی

جهت صادرات تولید می‌کردند (کریمی و رضائی، ۱۳۹۲: ۵۵)؛ اما توسعه یزد پیش از ایلخانان یعنی از زمان حکومت آل کاکویه و اتابکان شروع شده بود.

### جایگاه ابریشم یزد در تجارت جاده ابریشم

یکی از دلایل افزایش صادرات و گسترش تجارت خارجی، انحصار تجارت ابریشم بود. ابریشم از دیرباز، جایگاهی مهم در اقتصاد ایران داشته است (سلطانیان، ۱۳۹۰: ۸۵-۸۴). در عصر ایلخانان، ابریشم یکی از مال‌التجاره‌های مهم شرق بود و تجار غربی برای خرید آن تلاش می‌کردند (اقبال، ۱۳۸۴: ۵۶۰-۵۵۹)؛ به خصوص که صادرات انواع ابریشم ایران به دولت‌شهرهای ایتالیایی انجام می‌شد (بیانی، ۱۳۸۹: ۳۵۷). اهمیت ابریشم به قدری بود که قسمتی از مالیات کالای ولایاتی چون یزد و نیز خراج پرداختی به مؤدیان، ابریشم بود.

تولید ابریشم یزد در سده هفتم و هشتم هجری قمری افزایش یافت و تشکیلات آن به سبب اینکه ابریشم‌تالی شغل بیشتر مردم بود، به صورت منظم اداره می‌شد. نوع ویژه‌ای از درخت توت سفید برای تولید پيله ابریشم مورد استفاده بود. این درخت برگ‌های زیادی داشت، «چرا که یک درم تخمه کرم ۵۰۰ من برگ توت می‌خورد و یک من ابریشم تولید می‌کرد». هر درخت توت «۵۰۰ من برگ و یک من ابریشم خام» تولید می‌کرد و در بعضی مناطق «۵-۴ درم» پيله ابریشم فراهم می‌شد (پطروشفسکی و دیگران، ۱۳۶۶: ۳۰). حافظ ابرو در مورد تولیدات ابریشمی یزد نوشته است: «در یزد درخت توت فراوان است، ابریشم خوب حاصل می‌شود، پارچه ابریشمی خوبی که در این شهر تولید می‌شود، به اکثر سرزمین‌ها ارسال می‌گردد و بازرگانان بسیاری برای خرید این کالا به یزد می‌آیند» (حافظ ابرو، ۱۳۷۸: ۱۱۰/۳). یزدیان در صنعت نساجی و بافت انواع پارچه‌های ترمه، ابریشم و حریر ماهر بودند. پارچه‌های یزدی معروفیت جهانی داشتند و در بازارهای داخلی و خارجی به فروش می‌رسیدند (میرحسینی، ۱۳۷۲: ۲۸۶؛ اشپولر، ۱۳۵۱: ۴۳۵). رونق ابریشم و بافت پارچه‌های ابریشمی در یزد چنان رونق گرفته بود که حتی بعد از ایلخانان در ۸۴۴ق. بازرگانان روم و شیروان به معاملات ابریشم می‌پرداختند و یزدیان مقداری از پارچه‌های خود را به هند، جغتای، چین و ماچین، بورسا و ترکستان صادر می‌کردند (باربارو و دیگران، ۱۳۴۹: ۷۰). از پارچه‌های بافت یزد، والاد، تافته ابریشمین، ایباده، شمسیه و عین‌البقر خود رنگ بودند و در اواخر دوره مغول، بازرگانان یزدی به‌ویژه یهودیان یزد، اجناس را از این شهر به آذربایجان می‌بردند. پارچه‌های یزد مرغوبیت زیادی داشتند، چنانکه پادشاهان، آنها را به‌عنوان تحفه و هدیه به سفرا و میهمانان گرامی خود می‌دادند.

طی قرن هشتم هجری قمری در کاشان و یزد «نساجان از سنگ و قالب و نعلک (اطو)» استفاده می‌کردند. پارچه‌های مخملی تولید کاشان و یزد نسبت به نوع چینی خود خشن بودند و بیشتر قطعات ابریشمین مزین به کارهای سیمین و زرین تولید می‌شدند (مظاهری، ۱۳۷۲: ۴۳۳/۱). زمانی که جاده ابریشم رونق یافته بود، محور کاشان- یزد در جغرافیای مرکزی ایران، موقعیت استراتژیک فوق‌العاده پراهمیتی داشت (غلامی و پناهی، [بی‌تا]: ۴). در سفرنامه ونیزیان آمده است که اواخر قرن نهم هجری قمری عده زیادی از کاروان بازرگانان تاتار طی مسافرت به ایران، پارچه‌های ابریشمی یزدی و پارچه فاستونی می‌خریدند و در مسکو با خز، لگام اسب، شمشیر و سایر لوازم معاوضه می‌کردند (باربارو و دیگران، ۱۳۴۹: ۷۲).

علاوه بر منسوجات، دیگر محصولات کشاورزی یزد مرغوب بودند. اودوریک از وفور انواع خوراکی‌ها از جمله انجیر، کشمش و انگور در یزد خبر داده و آن را یکی از سه شهر اصلی در تمام امپراتوری پارس معرفی کرده است (Odoric, 1937: 215)؛ زیرا یزد از مراکز مهم شهری در عهد ایلخانان بود. در نزهه‌القلوب به پنبه، غله، میوه انار و ابریشم یزد اشاره شده و از سخت‌کوشی پیشه‌وران سخن گفته شده است (مستوفی، ۱۳۶۲: ۷۴). بارتولد هم در کتاب خود، به حاصلخیزی زمین‌های اطراف یزد و اینکه همیشه یکی از نقاط مهم تجارت ترانزیتی ایران بوده، اشاره کرده است (بارتولد، ۱۳۵۸: ۱۸۵). یزد همیشه از مراکز کوچک، اما دارای کشاورزی بود. اراضی کشاورزی و آب در یزد بسیار محدود بودند و مردم با تلاش بسیار، آب تأمین می‌کردند. کمبود زمین و آب مانع مهم در مقابل توسعه کشاورزی یزد بود (لمبتن، ۱۳۷۲: ۱۸۸). غازان خان و وزیرش خواجه رشیدالدین توجه زیادی به پیشرفت کشاورزی داشتند (همان: ۱۹۷-۱۹۶) و خواجه رشیدالدین در ۷۰۷ق. به یزد توجه کرد و با سرمایه‌گذاری در این شهر باعث رونق آن شد. با این حال، در اواخر قرن هشتم هجری قمری به‌دلیل ضعف دولت مرکزی، تجارت، بازرگانی، موقعیت کارکردی یزد و حجم مبادلات تا حدودی متزلزل شد و کارگاه‌های نساجی رو به تعطیلی گذاشتند و تولید پارچه‌های ابریشمی و زری کاهش یافت (سرائی، ۱۳۸۹: ۲۷). در مورد تشکیلات، نحوه اداره کارگاه‌های نساجی و وابستگی به دولت یا فعالیت به‌صورت مقاطعه‌کاری اطلاعات زیادی در دست نیست (لمبتن، ۱۳۷۲: ۳۵۷). با کاهش مبادلات و تجارت در اواخر عصر ایلخانان به‌دلیل منازعات و کشمکش‌های داخلی و خارجی، اصلاحات غازان خان به فراموشی سپرده شد و برای پرکردن خزانه به دریافت انواع مالیات‌های گوناگون از تجار خرده‌پا، پیشه‌وران و مردم دست زدند و پیشه‌وران مجبور بودند بخشی از ساخته‌های خود را به‌جای باج پرداخت کنند (کارپن، ۱۳۶۳: ۷۷). نارضایتی مردم زیاد شد و به‌سبب تأمین‌نشدن نیازهای آنها در امر کشاورزی،

مهاجرت از روستا به شهر فزونی گرفت. سودخواهی امیران کشوری و لشکری در تجارت هم باعث دگرگونی وضعیت کشور شد. به نظر می‌رسد با کاهش جمعیت در اثر حملات مغول، کشاورزی نیز رو به افول گذاشت و به جای کشت غلات، محصولات از قبیل پنبه جایگزین شدند، همچنین به دلیل تقاضای اروپا، کشت پنبه افزایش یافت.

اوضاع اقتصادی یزد در دوره آل مظفر، متأثر از مالیات‌های سنگین و تخریب‌های مغولان بود؛ اما کشاورزی به‌طور نسبی رشد پیدا کرد. عبدالرزاق سمرقندی از قحطی غله در یزد طی این عصر سخن گفته است که در فصل سرد سال رخ داده و اطراف شهر به‌واسطه حمله لشکر بیگانه تخریب شده بود (سمرقندی، ۱۳۵۳: ۲۴۱) و مردم بیشتر به سمت کشت پنبه، درخت توت و دیگر محصولات کشاورزی روی آوردند. پنجاه مکان در ایران کشت پنبه داشتند که یزد نیز جزو آنها بود (پتروشفسکی و دیگران، ۱۳۶۶: ۲۶). در پایان قرن هشتم هجری قمری، بسیاری از روستاها خالی از سکنه و زمین‌های کشاورزی بی‌استفاده ماندند و بر اثر سقوط کشاورزی به سبب سیاست مالیاتی ایلخانان، شهرها از بازار طبیعی محروم شدند.

به‌طور کلی، سیاست ایلخانان بر پایه کسب درآمد از مردم محلی بود. بدین سبب، بهره‌کشی از روستاییان به مراتب شدیدتر بود و از آنها نزدیک به سی نوع مالیات و بیغار<sup>۱</sup> گرفته می‌شد. رسم طرح هم نوعی فشار اقتصادی بر روستاییان، صنعتگران و تجار بود که روستاییان محصولات خود را به بهایی نازل‌تر از بازار به خزانه می‌دادند و دولت این محصولات را گران‌تر از بازار با تجار و صنعتگران معامله می‌کرد. اعیان، روحانیان، مأموران و افرادی که نمایندگان خان‌ها، شاهزادگان و امیران از اعضای شرکت‌های بزرگ بازرگانی بودند، بیشترین علاقه و سهم را در تجارت عصر ایلخانی داشتند (پیگولوسکایا و دیگران، ۱۳۶۳: ۳۶۴-۳۶۰). بیشترین سود عاید از تجارت مخصوص درباریان و وابستگان به دربار بود. این اشخاص در پرداخت مالیات بر تجارت از تسهیلات بزرگی برخوردار بودند و مالیات بر دوش صنعتکاران و تجار خرده‌پا بود. مالیات بر تجارت از دریافتی‌های مهم خزانه بود و تمغا، مالیات مربوط به تجارت و صنایع بود که از تجار و پیشه‌وران گرفته می‌شد. وضع مالیات تمغا نشان‌دهنده اهمیت تجارت و منافع حاصل از آن در میان مغولان است و با این حال، نرخ تمغا مشخص نبود؛ اما نرخ آن ده درصد ارزش هر معامله بازرگانی بود (پتروشفسکی و دیگران، ۱۳۶۶: ۶۲). در هر ولایتی هم به میزان دلخواه، مالیات‌های سنگینی اخذ می‌شد و به دلیل توقف فتوحات ایلخانان و فقدان غنایم، فشار اقتصادی بر مردم وارد می‌شد. تنها در دوره غازان خان، مردم، پیشه‌وران و تجار بزرگ و

۱. کار اجباری برای احیاء و تنقیه قنوات، ساختمان، قلاع، کاخ‌ها و احداث جاده‌ها که بار سنگینی بود.

کوچک آرامش نسبی را تجربه کردند. غازان خان در اصلاحات خود به زیان‌های اقتصادی که حاکمان پیش از او بر مردم وارد ساخته بودند، توجه کرد.

غازان عوارضی را که شاهزادگان و عمال حکومتی به زور دریافت می‌کردند، منع کرد. همچنین وی تمغا را در بسیاری از شهرها لغو و در بعضی مناطق میزان تمغا را تا نصف برای صنعتکاران و بازرگانان خرد کاهش داد (پیگولوسکایا و دیگران، ۱۳۶۳: ۳۷۲). حقوق دیوانی یزد به صورت تمغا دریافت می‌شد و نرخ آن در شهر یزد و ولایات اطراف ۲۵ تومان و ۱ هزار دینار مقرر شده بود (مستوفی، ۱۳۶۲: ۷۴).

### گسترش کاروانسراها و رباط‌های یزد در مسیر جاده ابریشم

ایلخانان با حمایت از تاجران و ایجاد امنیت در شهرها و راه‌های بازرگانی ایران، از خلیج فارس تا دریای سیاه و دریای خزر به اقتصاد و تجارت کمک زیادی کردند و با تاجران که از ملیت‌ها و مذاهب مختلف بودند، سیاست مدارای مذهبی در پیش گرفتند. ایلخانان و نیز اروپائیان اهداف تجاری خود را در پشت سیاست مذهبی قرار داده بودند (Howorth, 1880: 2). یکی از دلایل برقراری امنیت در جاده ابریشم توسط مغولان، سوددهی تجارت برای آنان بود، به همین دلیل با قراردادن چهارپایان، ساخت رباط، راه‌ها و دژها تا حدی به تجارت کمک کردند. از وظایف هر دولتی، مقابله با راهزنان و ایجاد امنیت در راه‌های تجاری و پیشرفت و رونق شهری و کشوری بوده است که در نتیجه، رفاه عمومی، رضایت‌مندی مردم، کاهش فاصله میان مردم و حکومت، تسهیل در برقراری ارتباط با تجار خارجی، حمل‌ونقل مسافران و کالا را در پی دارد. در زمان ابوسعید ایلخانی، جاده‌سازی و تعمیر راه‌ها برای مناسبات تجاری میان ایلخانان و مملوکان صورت گرفت. ساخت و گسترش کاروانسراها اغلب به دستور شاهان، حکام محلی و تجار به دلایل مختلفی از جمله اقتصادی، اجتماعی و مذهبی بود و عوایدی از مسافران دریافت می‌شد که برای آنها منفعت داشت. ایلخانان عوارض سنگینی از کاروانیان دریافت می‌کردند و این یکی از محل‌های کسب درآمد آنها بود. آنها در هر منزل از هر عدل بار، یک آقچه عوارض می‌گرفتند. به دستور رشیدالدین فضل‌الله در مناطق مختلف، دارالمسافرین، رباط و کاروانسراهایی مستحکم با امکانات رفاهی همچون چاه آب فراهم و ساخته شد.

پس از انتقال پایتخت توسط ایلخانان به تبریز، جاده‌های یزد از رونق تجاری خالی شدند؛ اما به دلیل شناخت ایلخانان از اهمیت یزد و کالاهای تولیدی آن، برای رساندن کالا به تبریز، یزد نیازمند راه‌های تجاری بود. پس مسیر جدید، از راه یزد به نائین و از آنجا به اردستان و

سپس قم و کاشان می‌گذشت. سید رکن‌الدین و پسرش سید شمس‌الدین برای تشویق کاروانیان و تجار، وسایل رفاهی آنها را در این مسیر فراهم ساختند. رباط و خانقاه‌هایی جهت ایمن‌سازی جاده‌ها ایجاد کردند و موقوفات زیادی جهت مخارج و تعمیرات این اماکن در نظر گرفتند (میرحسینی، ۱۳۸۴: ۱۷۹). پیش از سید رکن‌الدین، خاندان رکنیه در کنار کاروانسراها و رباط‌ها در مسیر تجاری، خانقاه‌هایی بنا کردند؛ از جمله: روستای ایرندآباد در ۱۲ کیلومتری شهر یزد، مجومرد یا اسفنجرد (رضوان شهر فعلی) در ۲۵ کیلومتری یزد، چفت در ۸۰ کیلومتری یزد بر سر جاده یزد-نائین، هفتاد در ۹۰ کیلومتری یزد بر سر جاده یزد-نائین، عقدا در ۱۰۰ کیلومتری یزد بر سر جاده یزد-نائین، نه‌گنبد در ۱۲ کیلومتری نائین، نیستان از دهات حوالی نائین، ظفرقند در ۳۰ کیلومتری اردستان بر سر جاده نائین به اردستان تا حوالی قم (تشکری بافقی، ۱۳۹۱: ۶۹).

قدیمی‌ترین کاروانسرای استان یزد، کاروانسرای سنگی انجیره اردکان مربوط به دوره ایلخانی است. کاربری آن تجاری بود و به رشد تجارت یزد افزود. در ساخت کاروانسرای سنگی انجیره اردکان که در بیابان انجیره، مجاور راه قدیم یزد به ساغند در فاصله تقریبی ۵۰۰ متر از کاروانسرای آجری انجیره قرار گرفته، از سنگ و در بعضی از قسمت‌های آن از آجر استفاده شده است. پلان آن هشت‌ضلعی نامنظم بوده و به شماره ثبتی ۲۴۴۹ در فهرست آثار ملی کشور به ثبت رسیده است. قریه مجومرد هم با توجه به موقعیت جغرافیایی خود، ایستگاهی کاروانی بود که از یک سو به یزد، کرمان، سیستان و از سوی دیگر به میبد، عقدا، نائین، اصفهان، کاشان و ری و از سمتی دیگر به خراسان بزرگ می‌رسیده است. در قرن هشتم هجری قمری، کمتر شهری به اندازه یزد کاروانسرا و بازار داشت<sup>۱</sup> و وجود این مراکز تجاری نشان‌دهنده فعالیت زیاد بازرگانی این ایالت است.

علاوه بر کاروانسراهای برون‌شهری، رباط نوعی کاروانسرای درون‌شهری بود که بیشتر، بارانداز کاروانیان محسوب می‌شد و در آنجا افراد با فرهنگ‌ها و رسوم یکدیگر نیز آشنا می‌شدند. برخی از کاروانسراها جزئی از بافت بازار بودند که تاجرنشین نام داشتند و به‌عنوان فضای تجاری مطرح بودند (افشار، ۱۳۷۴: ۷۶۸/۲-۷۶۷). سید رکن‌الدین، چهار رباط و پسرش هفت رباط احداث کردند. رباط‌های سید رکن‌الدین عبارت بودند از: رباط واقع در کاشان، رباطی در قریه ابوزید از توابع شهر کاشان و واقع در شارع عمومی، رباطی در اردستان (از جمله آبادی‌های نطنز) و رباطی در داخل شهر نائین در محلی به نام باغ سعید جنب خانقاه (سید رکن‌الدین محمد، ۱۳۴۵: ۹).

<sup>۱</sup> هیلن براند تعداد کاروانسراهای باقی‌مانده دوره ایلخانی را کمتر از دوره سلجوقی می‌داند (براند، ۱۳۸۷: ۳۶۹).

رباط‌های سید شمس‌الدین عبارت بودند از: رباط قریه مجومرد، رباط قریه ابرندآباد، رباط عقدا، رباطی در صحرای نه‌گنبد<sup>۱</sup>، رباط نیستانه واقع در قریه نائین، رباط قریه زبرقند (جوگند) در نزدیکی نطنز و رباط قم که بر سر راه شهر قم و آوه واقع بوده است<sup>۲</sup> (همان: ۱۲-۱۱). علاوه بر یزد، در مسیر تجاری جاده ابریشم، کاروانسراهایی احداث شدند و غازان خان کاروانیان را از وجود راهزنان پاک‌سازی کرد (همدانی، ۱۳۷۳: ۱۴۵۶/۲-۱۴۵۲) جاده ابریشم با کارکرد اقتصادی-تجاری رونق یافت؛ اما همین دلیل آن را از رونق انداخت (Majidi, 2014: 7-8). اهمیت ایران دوره ایلخانی در گسترش تجارت بین‌المللی در حوزه مدیترانه، اقیانوس هند و دریای چین است که پس از ایلخانان رو به کاهش گذاشت. پس از مرگ ابوسعید، آخرین ایلخان و جنگ‌های متعدد میان آل چوپان، آل جلایر و آل مظفر، امنیت در راه‌های تجاری از بین رفت.

### ایجاد و گسترش راه‌های یزد در مسیر تجارت جاده ابریشم

نکته مهم در تجارت، وجود راه‌ها است. پیشینه راه در دوره‌های مختلف تاریخی ایران با توجه به اهمیت فرهنگی، ژئوپلیتیک و اقتصادی آن مانند جاده ابریشم و توجه به اهمیت آن از نظر بین‌المللی به ثبات و تثبیت دوره‌های مختلف تاریخی ایران کمک کرده است. امروزه پیدایش مکان‌هایی چون کاروانسرا، قلعه، رباط و شهرها در تداوم جاده ابریشم به میراثی مادی و معنوی بدل گشته است (افخمی، ۱۳۹۴: ۱۹-۱۷). این راه، متشکل از جاده‌های مختلف از مناطق گوناگون بوده که جاده ابریشم نام گرفته است (Thubron, 2009: 3).

به‌طور کلی، در دوره مغولان به‌دلیل فزونی تجارت، تبادلات فرهنگی، هنری و علمی فراوانی صورت گرفت که در ایران تأثیر به‌سزایی داشت (هال، ۱۳۸۰: ۱۲۵-۱۱۷). مبلغان و بازرگانان اروپا با سفر به امپراتوری مغولان، اطلاعاتی در باره جغرافیا و فرهنگ آسیا کسب کردند (همان: ۱۱). گزارش مورخان و مسافرانی که در دوره ایلخانان به ایران، هند و چین سفر کرده بودند، حاکی از رونق و آبادی شهرهایی است که در مسیر راه کاروانی دریای سیاه-خلیج فارس قرار داشتند. آنچه از سفرنامه جهانگردان و بازرگانان برمی‌آید، شهر یزد از لحاظ گستره دادوستد و ویژگی‌های اقتصادی و فرهنگی از گذشته تا اکنون، جزو مراکز مهم و معتبر جاده ابریشم بوده است. یزد به‌عنوان چهارراه فرهنگی-اقتصادی مهم و معتبر در طول تاریخ، محل

۱. منطقه نه‌گنبد، محلی بی‌سکنه و مخوف بود که به‌دلیل ساخت این رباط و عبورومرور کاروانیان، مردم شروع به خانه‌سازی کردند و تبدیل به آبادی امن شد.

۲. این منطقه نیز مخوف و بی‌آب‌وعلف بود که در سایه ایجاد این رباط به محلی سکونت‌پذیر و امن تبدیل شد.



تقاطع شاهراه‌های باستانی بوده است، همچنین به دلیل قرار گرفتن در مسیر جنوبی جاده ابریشم و ادویه و نیز فعال بودن به‌عنوان مرکز بازرگانی بر رونق جاده ابریشم می‌افزود. چنانکه مارکوپولو در بازدید از یزد در ۱۲۷۲م. نوشت: «یزد شهر بزرگی است و از لحاظ تجارت و رفت‌وآمد نقطه مهمی به‌شمار می‌رود» (مارکوپولو، ۱۳۵۰: ۳۷). یزد جزو جاده‌های تجاری درون‌مرزی در مسیرهای زمینی بود که در نهایت به بندرها و سواحل ختم می‌شدند (رضوی، ۱۳۸۸: ۲۳).

در سایه امنیت یزد در این عصر، بازرگانی و مبادله کالاهای مختلف رونق یافت و به دلیل اینکه ایالات جنوبی ایران تحت حاکمیت مغولان قرار گرفته بودند، کالاهای یزدی تا آن سوی آب‌های جنوبی ایران، خاصه هندوستان صادر می‌شدند و تنها مشکل، حفظ و حراست راه‌های منتهی به بازار فروش بود. در اوایل قرن هشتم هجری قمری، مغولان به شبکه راه‌های منتهی به یزد و امنیت آن توجه کردند. در عهد اتابک رکن‌الدین یوسف شاه، از هلاکو تا اباقا و ارغون نظر مثبتی به یزد داشتند (شبانکاره‌ای، ۱۳۶۳: ۲۱۲) و با سقوط حکومت اتابکان، راه‌های یزد ناامن شدند. به سبب موقعیت یزد در کنار بیابان، راه‌ها رعب‌آور بودند و تا قبل از مغولان امنیت کمتری داشتند. با روی کار آمدن ایلخانان، راه‌های یزد را به شرف‌الدین مظفر پدر امیر مبارزالدین محمد واگذار کردند که وی با تمام نیروی خود به دفع راهزنان پرداخت؛ از جمله نکودریان (معلم‌یزدی، ۱۳۲۶: ۵۹؛ جعفری، ۱۳۳۸: ۳۲) و اعراب فولادی که از فارس به شهربابک، هرات و مروست یزد حملاتی داشتند، همچنین نه مرتبه هجوم امیر شیخ ابواسحاق را با تحمیل بیشترین خسارت‌ها دفع کرد (تشکری بافقی، ۱۳۹۱: ۶۵). چنانکه در بعضی از متون آمده است که وی در راه، کیسه‌های زر و سیم می‌گذاشت و چون امنیت برقرار بود، کسی جرئت دستبرد نداشت (شبانکاره‌ای، ۱۳۶۳: ۲۱۴)؛ البته این مدعا ابهاماتی دارد. در همان زمان، سید شمس‌الدین که در تبریز نزد ابوسعید بهادر خان و وزیرش، جاه‌ومقام ویژه‌ای داشت، به گسترش راه‌های یزد کمک درخور توجهی کرد. اوضاع یزد در زمان مغولان تغییراتی پذیرفت؛ از جمله نگهداری راه‌ها که اغلب به امرا و بزرگان واگذار می‌شد و در اوایل قرن هشتم هر دو جنبه یعنی گسترش شبکه راه‌های منتهی به یزد و امنیت آن حاصل شد که باعث توسعه بازرگانی و در نهایت شکوفایی اقتصادی و اجتماعی این شهر گردید.

نظام راهداری منظم یزد حرکت دسته‌های نظامی و تجارت را تسهیل کرده بود و شهر بغداد را به خراسان وصل می‌کرد. این راه پس از عبور از کرمانشاه، همدان، ری، نیشابور و مرو به شهرهای مرزی جیحون ختم می‌شد. این جاده، شاخه‌های متعددی داشت؛ از جمله جاده‌ای که از بغداد به جنوب شرق و بصره منتهی می‌شد، از آنجا راهی به طرف اهواز و شیراز داشت و

در این نقطه جاده‌هایی از اصفهان، ری، یزد و نیشابور و از سیرجان و کرمان و سیستان با یکدیگر تلاقی پیدا می‌کردند (لمبتن، ۱۳۶۲: ۲۹). حمدالله مستوفی در نزهةالقلوب، یزد را از ولایات جنوبی بین کرمان و سیستان معرفی کرده است (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۴۱).

چنانکه گذشت، یزد چهارراهی بر سر جاده ابریشم و محل تلاقی راه‌های گوناگون بود و تجارت شمال به جنوب ایران را تسهیل می‌کرد که در ادامه بیان خواهد شد: تبریز از سه طریق به خلیج فارس مربوط می‌شد که راه هرمز، کرمان و یزد از مرکز به جنوب متصل می‌شد (اقبال، ۱۳۸۴: ۵۷۰).

راه ری- اصفهان- یزد: این راه از ری به سوی جنوب می‌رفت، از قم و کاشان می‌گذشت و به اصفهان می‌رسید. در آنجا شعبه‌ای از آن، از راه یزد به کرمان و از کرمان باز شعبه‌ای به سیستان، سند و کرانه‌های دریای مکران (دریای عمان) می‌پیوست.

راه یزد- سیستان: از سیستان تا یزد راهی وجود داشت که کویر را در دورافتاده‌ترین بخش‌ها یعنی میان ده سلم و گدارباروت میانبر می‌کرد.

راه یزد به خراسان: این راه، ایستگاه‌های بسیار داشت، از یزد به سوی آنجیره و خزانه می‌رفت، از تل سیاه و ساغند و پشت‌بادام می‌گذشت و به رباط محمد می‌رسید، از آنجا به ریگ و مهلب و رباط طرابوزان و جاهای دیگر می‌رفت و سرانجام به ترشیز (کاشمر) و از آنجا به نیشابور می‌پیوست.

راه‌های ارتباطی عراق عجم، فارس، شبانکاره، کرمان و خراسان از طریق یزد به هرمز و خلیج فارس می‌رسیدند. یزد از یک طرف با فاصله ۲۸ فرسنگ به ابرقو که جزئی از فارس بود، متصل می‌شد و از طرف دیگر با فاصله ۵۸ فرسنگ با کرمان در ارتباط بود (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۸۹-۱۸۸). راه ارتباطی یزد به فارس از یزد به تفت و از تفت به ابرقو می‌رسید و در مسیر خود، مروست و هرات را نیز پوشش می‌داد. در زمان اولجایتو، حفاظت از راه‌های این خطه به‌همراه بخش دیگری از راه‌های عراق عجم که در تومان<sup>۱</sup> قم و کاشان قرار داشت، به شرف‌الدین مظفر سپرده شدند (معلم‌یزدی، ۱۳۲۶: ۳۸، ۳۴).

راه ارتباطی فارس و کرمان: این راه 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، کوه‌بنان، زرنند و کرمان راه می‌یافت (لسترینج، ۱۳۶۴: ۳۵۰ و ۳۰۶) و همین‌طور راه تابستانی اصفهان به شیراز (یزدخواست- شیراز) یکی بود. رکن‌الدین بن براق حاجب پس از اینکه حکومت کرمان را از

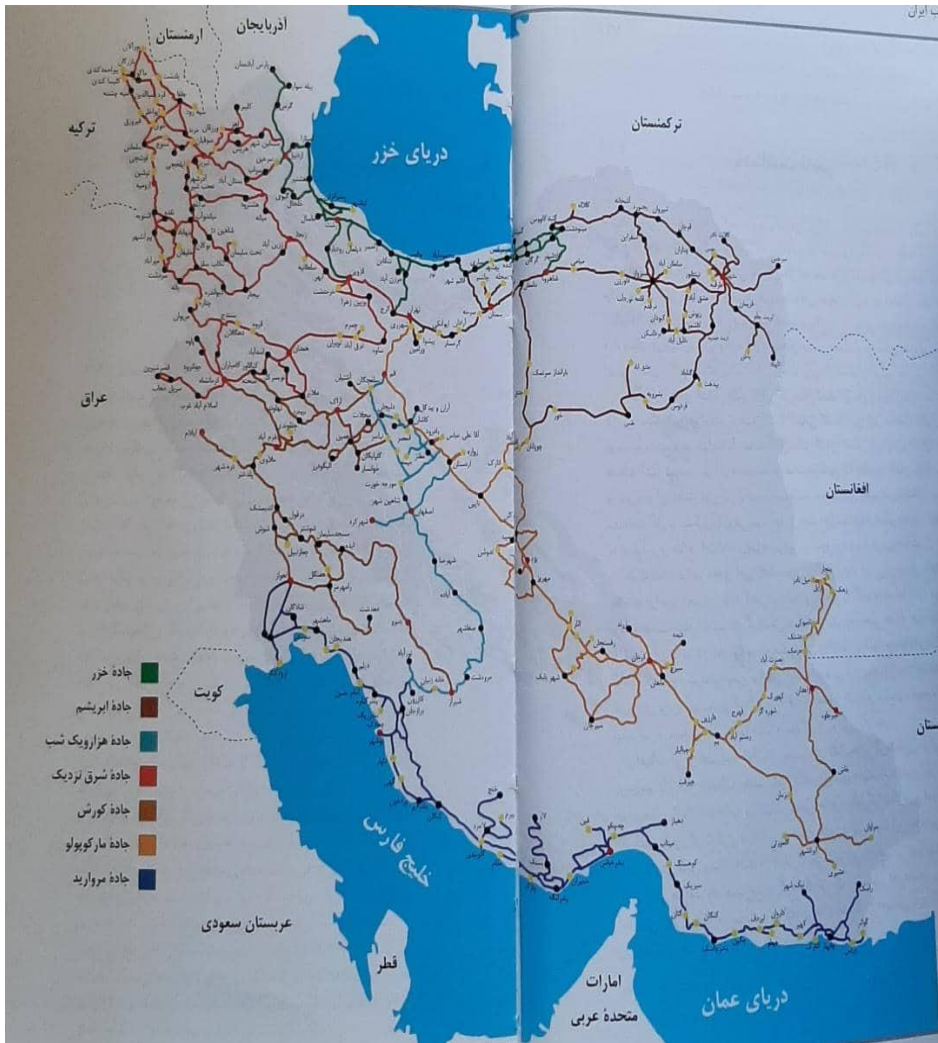
۱. واحد تقسیمات کشوری در دوره ایلخانان

اوکتای قآن گرفت، از همین راه به یزد و سپس کرمان برگشت (کرمانی، ۱۳۶۲: ۲۸). همچنین ارتباط عراق عجم و ایالت شبانکاره از همین راه میسر بود (رضوی، ۱۳۸۸: ۲۴). راهی که در امتداد مسیر تجاری عراق عجم و فارس قرار داشت، راه سلطانیه، آوه، قم، کاشان، اصفهان و در نهایت جزایر خلیج فارس بود که در این مسیر به یزد هم می‌رسید. در دوره رونق جاده ابریشم، یزد در مسیر جنوبی جاده ابریشم و ابرکوه به‌عنوان چهارراه بر سر راه‌هایی قرار داشت که از مرکز کشور به جنوب می‌رسیدند و در آن منسوجات مختلفی تولید می‌شدند که مواد اولیه آنها از نقاطی مانند استرآباد، گیلان و مرو می‌آمد. اودوریک پس از یزد به هرمز رفت و سپس به هند اعزام شد (Odoric, 1937: 216) که این امر نشان می‌دهد، یزد در مسیرهای اصلی تجارت جنوب قرار داشت و امنیت راه‌ها برقرار بود.

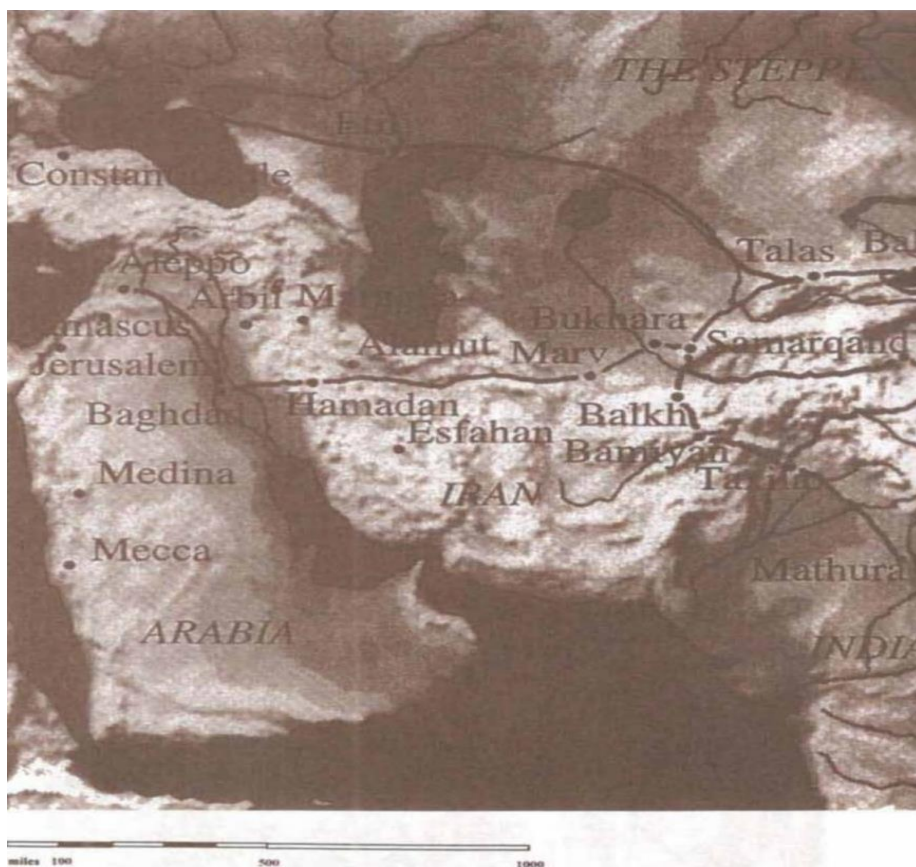
### نتیجه‌گیری

خطه یزد از اوایل قرن پنجم هجری قمری تا حکومت آل مظفر، علاوه بر اینکه کمتر دچار فرازونشیب‌های اجتماعی و حملات اقوام بیگانه شد، با تدبیر حاکمان محلی و سخت‌کوشی مردمان آن همواره رشد صعودی داشت. اتابکان یزد با قبول فرمانروایی ایلخانان بر سرزمین ایران و با حمایت‌های غازان خان تا ابوسعید و همچنین خواجه رشیدالدین فضل‌الله از حوادث مختلف دور ماندند. قرارگیری یزد به‌عنوان چهارراه اقتصادی- فرهنگی در کشور بر سر راه‌های حیاتی تجاری به‌خصوص راه ابریشم و ادویه، توجه بازرگانان را به خود جلب کرده بود و پیشرفت در نساجی و تولید میوه‌های مرغوب، بازارهای یزد را پررونق ساخته بود. رونق تجارت و عواید حاصل از آن در این دوره، پیامدهای تجاری و اقتصادی مطلوبی برای شهر یزد و مناطق روستایی آن به همراه داشت و موجب افزایش تولیدات کشاورزی شد. همچنین رونق بازارها به کسب‌وکار پیشه‌وران یزدی در بخش تولیدات داخلی و خرید اجناس توسط بازرگانان و صادرات آنها به خارج از مرزهای ایران بهبود بخشید؛ در نتیجه، افزایش درآمد برای شهرنشینان و روستاییان یزدی فراهم شد. گرچه در تمام کشور، سیاست مالیاتی سنگین اعمال می‌شد، اما با تدبیر حاکمان محلی همچون آل مظفر در تأمین امنیت راه‌ها و گسترش آنها و همچنین جلب توجه بزرگان حکومت مرکزی مانند رشیدالدین توسط سید رکن‌الدین از بزرگان یزد و پسرش، ثروت زیادی به سمت یزد آمد که در ضمن آن، فضای شهری با ایجاد بناهای عام‌المنفعه مانند بازارها، کاروانسراها، رباط‌ها و خانقاه‌های بسیار در مسیرهای تجاری و شهری توسعه یافت. حضور بازاریان در فعالیتهای سیاسی و اجتماعی از عوامل رشد اقتصادی

یزد در آن دوران بود. همه این عوامل، نتیجه وسعت قلمروی ایلخانان و نقش آن در اتصال تجارت شرق و غرب و جغرافیای اقتصادی یزد در سرزمین ایران بود که با قراردادن در مرکز کشور به پویایی اقتصادی یزد و دیگر استان‌های همجوار کمک کرد.



نقشه ۱: مسیرهای جاده ابریشم در ایران (کرمی، ۱۳۸۹: ۹-۸)



نقشه ۲: مسیر جاده ابریشم در ایران (فولتس، ۱۳۸۵: ۱۹)



نقشه ۳: نقشه مارکوپولو (کرمی، ۱۳۸۹: ۶۶)

## منابع و مآخذ

### فارسی:

- آیتی، عبدالحسین، ۱۳۱۷، *تاریخ یزد (آتشکده یزدان)*، یزد: گلبهار.
- ابن بطوطه، ۱۳۷۰، *سفرنامه ابن بطوطه*، ج ۱، ترجمه: محمدعلی موحد، تهران: آگاه.
- اشپولر، برتولد، ۱۳۵۱، *تاریخ مغول در ایران*، ترجمه: محسن میرآفتاب، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- افخمی، بهروز، ۱۳۹۴، «بررسی جایگاه راه ابریشم در دوره‌های تاریخی ایران باستان»، *مجله مطالعات تاریخی*، س ۱۴، ش ۲۸، ص ۳۶-۱۷.
- افشار، ایرج، ۱۳۵۴، *بیاض سفر*، تهران: توس.
- ، ۱۳۷۴، *یادگارهای یزد*، ج ۲، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی - خانه کتاب یزد.
- ، ۱۳۷۷، *یزدنامه*، ج ۱ و ۲، تهران: جداگانه.
- اقبال، عباس، ۱۳۸۴، *تاریخ مغول از حمله چنگیز تا تشکیل دولت تیموری*، تهران: امیرکبیر.
- باربارو و دیگران، ۱۳۴۹، *سفرنامه‌های ونیزیان در ایران*، ترجمه: منوچهر امیری، تهران: خوارزمی.
- بارتولد، و.، ۱۳۵۸، *تذکره جغرافیای تاریخی ایران*، ترجمه: حمزه سردادور، تهران: توس.
- بهره، بهاره و نجمه نادری، ۱۳۹۹، «تبیین تحولات ساختار کالبدی باروی شهر تاریخی یزد از آغاز تا دوره تیموری»، *فصلنامه علمی اثر*، دوره ۴۱، ش ۳، ص ۲۷۸-۲۵۸.
- بیانی، شیرین، ۱۳۸۹، *مغولان و حکومت ایلخانی در ایران*، تهران: سمت.
- پطروشفسکی، ا. پ. و دیگران، ۱۳۶۶، *تاریخ اجتماعی - اقتصادی ایران در دوره مغول*، ترجمه: یعقوب آژند، تهران: اطلاعات.
- پویا، سید عبدالعظیم، ۱۳۶۸، *زندان اسکندر از نگاهی دیگر*، یزد: اداره کل فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- پیگولوسکایا، ن. و. و دیگران، ۱۳۶۳، *تاریخ ایران از دوران باستان تا پایان سده هیجدهم میلادی*، ترجمه: کریم کشاورز، تهران: پیام.
- تشکری بافقی، علی اکبر، ۱۳۹۱، «تصوف خانقاهی در یزد به روزگار ایلخانان و آل مظفر»، *پژوهش‌های ایران‌شناسی*، س ۲، ش ۱، ص ۸۱-۵۹.
- جعفری، جعفر بن محمد بن حسن، ۱۳۳۸، *تاریخ یزد*، به کوشش: ایرج افشار، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- خوافی، شهاب‌الدین عبدالله (حافظ ابرو)، ۱۳۷۸، *جغرافیای تاریخی*، ج ۳، مقدمه، تصحیح و تحقیق: صادق سجادی، تهران: آینه میراث.
- رضوی، ابوالفضل، ۱۳۸۸، «جایگاه بازاریان در اقتصاد و جامعه عصر ایلخانان»، *پژوهش‌های تاریخی*، ش ۱، ص ۶۶-۵۱.
- ، ۱۳۸۸، «راه‌های تجاری در عهد ایلخانی»، *مجله کتاب ماه تاریخ و جغرافیا*، ش ۱۳۷، ص ۳۵-۲۲.
- ، ۱۳۸۹، «تشکیلات پیشه‌وری در عهد ایلخانان»، *تاریخ‌نامه ایران بعد از اسلام*، س ۱، ش ۱، ص ۶۷-۴۳.

- زندمدل، حسن، محرم نوروزی و زهره سلیمی ۱۳۹۰، *راهنمای گردشگری ایران: استان یزد*، تهران (جلد ۳۱) کاروان جهانگردان ساندرز، ج. ج.، ۱۳۶۳، *تاریخ فتوحات مغول*، ترجمه: ابوالقاسم حالت، تهران: امیرکبیر.
- سرائی، محمدحسین، ۱۳۸۹، «تحولات بازارهای ایرانی-اسلامی (مطالعه موردی بازار یزد)»، *فصلنامه مطالعات شهر ایرانی اسلامی*، ش ۲، ص ۳۹-۲۵.
- سلطانیان، ابوطالب، ۱۳۹۰، «کارکرد ابریشم و نقش بازرگانان ارمنی در اقتصاد و سیاست صفویان (از دوره شاه عباس یکم تا پایان حکومت صفویان)»، *پژوهشنامه تاریخ تمدن اسلامی*، س ۴۴، ش ۲، ص ۱۰۱-۷۹.
- سمرقندی، کمال‌الدین عبدالرزاق، ۱۳۵۳، *مطلع سعدین و مجمع بحرین*، به‌اهتمام: عبدالحسین نوائی تهران: کتابخانه طهوری.
- سید رکن‌الدین محمد، ۱۳۴۵، *جامع‌الخیرات*، به‌اهتمام: سید محمد غضبان، یزد: اداره کل اوقاف یزد.
- سیفی‌هروی، محمد بن یعقوب، ۱۳۵۲، *تاریخ‌نامه هرات*، به‌تصحیح: محمد الزبیر الصدیقی، تهران: کتابفروشی خیام.
- شبانکاره‌ای، محمد بن علی بن محمد، ۱۳۶۳، *مجمع‌الانساب*، به‌تصحیح: میرهاشم محدث، تهران: امیرکبیر.
- شرقی، مسعود، ۱۳۷۹، «تجارت در عهد ایلخانان مغول»، ج ۲، *مجموعه مقالات اولین سمینار تاریخی هجوم مغول به ایران و پیامدهای آن*، تهران: سازمان چاپ و انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- غلامی، علی و لیدا پناهی، [بی‌تا]، «راهکارهای احیاء کاروانسراهای تاریخی و تبدیل آن‌ها به اقامتگاه‌های زنجیره‌ای گردشگری با برند کاروانسرا، کاروانسراهای جاده ابریشم در کاشان- یزد»، *همایش بین‌المللی افق‌های نوین در مهندسی عمران معماری و شهرسازی و مدیریت فرهنگی شهرها*.
- فرانک، آیرین و دیوید براونستون، ۱۳۸۷، *جاده ابریشم*، ترجمه: محسن ثلاثی، تهران: سروش.
- فولتس، ریچارد، ۱۳۸۵، *دین‌های جاده ابریشم (تجارت ببری و دادوستد فرهنگی از آغاز تا قرن پانزدهم)*، ترجمه: ع. پاشایی، تهران: فراروان.
- کاتب، احمد بن حسین بن علی، ۱۳۸۶، *تاریخ جدید یزد*، به‌کوشش: ایرج افشار، تهران: امیرکبیر.
- کارپن، پلان، ۱۳۶۳، *سفرنامه پلان‌کارپن (نخستین سفیر واتیکان در دربار مغول در سال ۱۲۴۵ میلادی)*، ترجمه: ولی‌الله شادمان، تهران: یساولی (فرهنگسرا).
- کتبی، محمود، ۱۳۶۴، *تاریخ آل مظفر*، به‌اهتمام و تحشیه: عبدالحسین نوائی، تهران: امیرکبیر.
- کرمانی، ناصرالدین، ۱۳۶۲، *سمط‌العلی للحضره العلیا*، به‌تصحیح: عباس اقبال، تهران: اساطیر.
- کریمی، ناصر، ۱۳۸۹، *راه‌یاب ایران*، ج ۳، تهران: فرهنگ معاصر.
- کریمی، علیرضا و محمد رضائی، ۱۳۹۲، «روابط تجاری ایران و جنوا در دوره ایلخانان»، *تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء (س)*، س ۲۳، ش ۱۸، ص ۶۸-۵۱.
- گروسه، رنه، ۱۳۸۷، *امپراطوری صحرائوردان*، ترجمه: عبدالحسین میکده، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
- لسترینج، گای، ۱۳۶۴، *جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی*، ترجمه: محمود عرفان، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- لمبتن، آن کاترین سواين فورد، ۱۳۶۲، *مالک و زارع در ایران*، ترجمه: منوچهر امیری، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- ، ۱۳۷۲، *تداوم و تحول در تاریخ میانه ایران*، ترجمه: یعقوب آژند، تهران: نی.
- مارکوپولو، ۱۳۵۰، *سفرنامه مارکوپولو*، با مقدمه جان ماسفیلد، ترجمه: حبیب‌الله صحیحی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.



## جایگاه اقتصادی یزد در مسیر تجارت بین‌المللی جاده ابریشم در عصر ایلخانان □ ۷۵

مستوفی، حمدالله، ۱۳۶۲، *نزهه/قلوب*، به‌اهتمام و تصحیح: گای لسترنج، تهران: دنیای کتاب.

مستوفی بافقی، محمد مفید بن محمود، ۱۳۸۵، *جامع مفیدی*، ج ۳ بخش ۲، به‌کوشش: ایرج افشار تهران: اساطیر.

مظاهری، علی، ۱۳۷۲، *جاده ابریشم*، ج ۱، ترجمه: ملک‌ناصر نوبان، تهران: مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی (پژوهشگاه).

معلم‌یزدی، معین‌الدین بن جلال‌الدین محمد، ۱۳۲۶، *مواهب‌الهی*، به‌تصحیح: سعید نفیسی، تهران: اقبال.

میرحسینی، محمدحسن، ۱۳۷۲، *یزد از ظهور تا سقوط آل مظفر*، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران: دانشکده ادبیات.

-----، ۱۳۸۴، «نکته‌یابی از وقف‌نامه جامع‌الخیرات»، فرهنگ، ش ۴، ص ۱۸۴-۱۶۳.

هال، مری، ۱۳۸۰، *امپراتوری مغول*، ترجمه: نادر میرسعیدی، تهران: ققنوس.

همدانی، رشیدالدین فضل‌الله، ۱۳۷۳، *جامع‌التواریخ*، ج ۲، به‌تصحیح و تحشیه: محمد روشن و مصطفی موسوی، تهران: البرز.

هیلن براند، رابرت، ۱۳۸۷، *معماری اسلامی*، ترجمه: باقر آیت‌الله‌زاده شیرازی، تهران: روزنه.

## لاتین:

- Bonine, Michael E., 2009, "Waqf and its Influence on the Built Environment in the Medina of the Islamic Middle Eastern City", In: *Urban Space in the Middle Ages and the Early Modern Age*, edited by: Albrecht Classen, Berlin: Walter de Gruyter.
- Ciociltan, Virgil, 2012, *The Mongols and the Black Sea Trade in the Thirteenth and Fourteenth Centuries*, Translated by: Samuel Willcocks, Leiden: Boston.
- Hole, F. & Others, 1969, *Prehistory and Human Ecology of the Dehloran plain, An Early Village Sequence from Khuzistan, Iran*, Ann Arbor: The University of Michigan Press.
- Howorth, Henry H. 1880, *History of the Mongols from the 9<sup>th</sup> to the 19<sup>th</sup> Century, Part II, The So-Called Tartars of Russia and Central Asia*. Division 1, London: Longmans, Green, and Co.
- Image Archive Of Yazd Historic City World Heritage Base Documentation Center, 2018, Yazd.
- Majidi, Mohammad Reza, 2014, *The Role of the Silk Road in the Rapprochement of Cultures*, Tehran: Elmi-Farhangi Publishing Company.
- Odoric of Pordenone, 1937, "The journal of Friar Odoric [1318-1330]" in: *Contemporary of Marco polo (Consisting of the Travel Records to the Eastern Parts of the World) William of Rubruck [1253-1255]; The Journey John of Pian de Carpini [1245-1247]; The journal of Friar Odoric [1318-1330] & 'The Oriental Travels of Rabbi Benjamin Tudela [1160-1173]*. Edited by: Manuel Komroff, New York: Liveirght Publishing Corp. 212-250.
- Prawdin, Michael, 1967, *The Mongol Empire its Rise and Legacy*, Translated by: Eden and Cedar Paul, London: George Allen and Unwin. Ltd.
- Rossabi, Morris, 1993, "The Decline of the Central Asian Caravan Trade" in: *The Rise of Merchant Empires Longo-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*. Edited by: James D. Tracy, Cambridge University Press, 351-370.
- Thubron, Colin, 2009, *Shadow of the Silk Road*, New York: Harper Collins Publishers.

