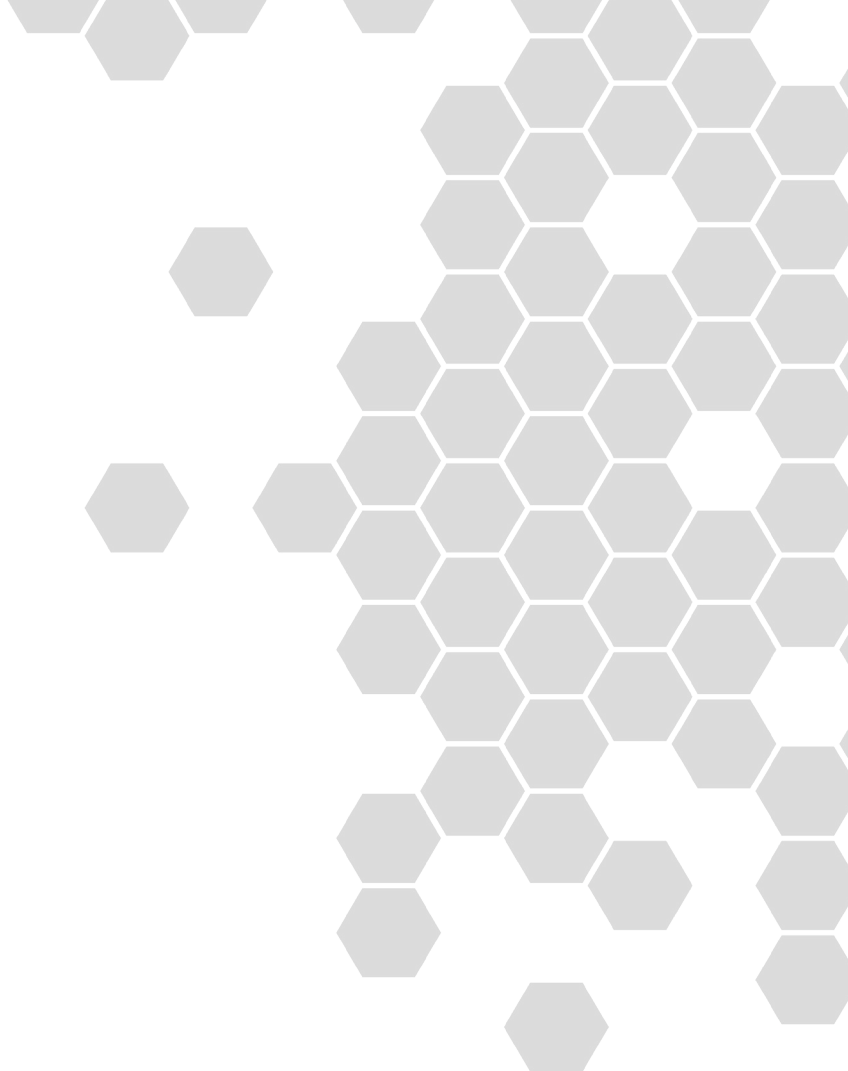




درآمدی بر جایگاه اقتصاد حمل و نقل در تمدن اسلامی (بخش اول)

سید طالب علوی^۱

چکیده

در حیات اجتماعی انسان‌ها، حمل و نقل، از الزامات زندگی روزمره محسوب می‌گردد. در تمدن اسلامی نیز، نظام حمل و نقل یا جابجایی انسان‌ها و کالاها از نقطه‌ای به نقطه‌ای دیگر، به‌عنوان یک عنصر بی‌بدیل در توسعه حیات اجتماعی اسلام نقش‌آفرینی نموده است. در این نوشتار که درآمدی است بر جایگاه اقتصاد حمل و نقل در تمدن اسلامی، شکل‌گیری نظام اقتصاد حمل و نقل در صدر اسلام مورد بررسی قرار گرفته است. یافته‌ها نشان می‌دهد که در قرآن کریم از انواع حمل و نقل دریایی یاد شده است و در برخی از رهیافت‌های تفسیری، ایجاد ابزار حمل و نقل جلوهای از تکریم الهی به انسان قلمداد شده است. همچنین، در حوزه تمدن اسلامی، اصول و قواعد عمومی حمل و نقل و تجارت در اسلام، فضا بندی و شکل‌پذیری کردارهای اقتصادی مانند رفتار بازاریان را شدیداً تحت تأثیر قرار داده است و مناسبات و فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با حمل و نقل، پیوسته با اعتقادات و باورهای دینی پیوندی پرمعنا داشته است.

واژگان کلیدی: حمل و نقل، تمدن اسلامی، بازار، راه، تجارت، جزیره‌العرب، کالا.

مقدمه

«حمل و نقل» گزاره‌ی تکوین‌یافته از اجزای گسسته «حمل» و «نقل» و متعلق به تبار دانش اقتصاد است. اقتصاد حمل و نقل، عبارت است از ارائه خدمات مرتبط با انتقال و جابجایی منابع و محصولات تولید. به تعبیر دیگر؛ حمل و نقل را می‌توان، عرضه مجموعه خدماتی که سبب جابجایی انسان‌ها و کالاها از نقطه‌ای به نقطه‌ای دیگر می‌شود، تعریف کرد.

از منظر اهمیت تاریخی، حمل و نقل یا جابجایی انسان‌ها و کالاها، از خصایص ذاتی و از الزامات روزمره حیات اجتماعی انسان‌هاست. با توجه به تحولات مرتبط با نظام حمل و نقل، می‌توان گفت سه پدیده مهم با توسعه تاریخی نظام حمل و نقل مربوطاند:

۱. توسعه اجتماعی (تمدن‌سازی)؛

۲. توسعه اقتصادی (انقلاب صنعتی)؛

۳. توسعه سیاسی (مکتب‌سازی).

در باره پدیده نخست، می‌توان به چگونگی شکل‌گیری تمدن‌های قدیمی اشاره نمود. زمانی که تحولات این تمدن‌ها را رصد می‌کنیم، این حقیقت آشکار می‌گردد که پیدایش و تکامل تمدن‌ها وام‌دار توسعه نظام حمل و نقل بوده است. به‌عنوان مثال، حمل و نقل دریایی بستر تمدن‌سازی تلقی می‌گردد و تقریباً کلیه تمدن‌های قدیمی، به‌ویژه آن‌هایی که در سرزمین‌های مدیترانه‌ای استقرار یافته بودند، توسعه تجارت و مدنیت آن‌ها مدیون حمل و نقل دریایی بوده است.

در یک نتیجه‌گیری کلی می‌توان گفت، نظام حمل و نقل هم‌پای رشد جوامع انسانی توسعه یافته و روند تکاملی خویش را پیموده و زمینه‌ساز تمدن‌سازی شده است. بسیط‌ترین شیوه حمل و نقل، باربری با تکیه بر منابع انسانی بوده که امروزه به‌جز در برخی جوامع دارای اقتصاد بسته و خودمعیشتی، به ندرت می‌توان آثار آن را یافت. با پیدایش چرخ، انسان از حدود ۲۰۰۰ ق.م، حمل و نقل را با استفاده از

چهارپایان و حیوانات رام شده آغاز نمود.

تکامل چرخ و پیدایش نیروی کشش مجزا از وسیله نقلیه مانند چرخ‌های دستی، سورت‌مه‌ها و اربه‌ها، توسعه نظام حمل و نقل را به طور اساسی دگرگون و تحولات اساسی را در بافت اجتماعی جوامع ایجاد نمود. بهره‌برداری از نیروی باد و ساخت کشتی‌های بادبانی با قدرت حمل بار سنگین تا مسافت‌های دور، به توسعه بیشتر نظام حمل و نقل یاری رساند؛ بنابراین، توسعه تدریجی وسایط حمل و نقل زمینی و دریایی، ضرورت احداث سازه‌های حمل و نقل از قبیل بنادر، راه‌ها، کاروان‌سراها، چاپارخانه‌ها و آب‌انبارها و مانند آن را آشکار ساخت و این سازه‌ها، نقش بی‌بدیل در تحولات اجتماعی ایفا نموده است.

در تمدن اسلامی نیز از سده‌های سوم و چهارم هجری، فعالیت‌های مربوط به احداث تأسیسات زیربنایی بخش حمل و نقل رشد چشم‌گیری یافت و چنانکه در ادامه مقاله خواهد آمد، جاده‌های بسیاری از قبیل جاده طولانی سراسری شمال ایران و شاه‌راه طنجه در شمال آفریقا ساخته یا بهسازی شد.

در باره پدیده دوم می‌توان گفت که به اعتقاد علمای اقتصاد، انقلاب صنعتی قرن نوزدهم را جدا از توسعه حمل و نقل نمی‌توان بررسی کرد. اختراع ماشین بخار و کاربرد آن در وسایل حمل و نقل دریایی و زمینی در طول مدت زمان نسبتاً کوتاهی پیشرفت فوق‌العاده‌ای در سرعت و عملیات حمل و نقل مناطق مختلف به وجود آورد و زمانی که حمل و نقل ریلی آغاز شد، فتح سرزمین‌های بکر با راه آهن آغاز و نفوذ به مناطق درونی قاره‌ها ممکن گردید. با کشف، استحصال و کاربرد نفت به جای ذغال سنگ، کارایی نظام حمل و نقل از پیمانانه فزون گردید و دسترسی به منابع مواد خام که از طریق ظرفیت حمل و نقل خط آهن مقدور گردیده بود، توأم با افزایش تراکم جمعیت، صنعت‌گرایی را توسعه داد. بدین سان نقش حمل و نقل در صنعت‌گرایی و بروز انقلاب صنعتی قابل کتمان نیست.

در خصوص پدیده سوم، منابع به نقش حمل و نقل در رشد مکاتب فکری

اشاره کرده است و گفته می‌شود که حمل و نقل حتی در رشد و موفقیت افکار مرکانتیلیسم نقش بی‌بدیل داشته است. چنانکه از قرن ۱۵ تا اواسط قرن ۱۸ افکار مرکانتیلیستی اساس سیاست اقتصادی دولت‌های مقتدر اروپا را تشکیل می‌داد و مرکانتی‌لیست‌ها یا سوداگرایان فلزات قیمتی، صرفاً به دلیل اعتقاد خاص آن‌ها در ثروت‌اندوزی که متکی بر حمل موادخام و برده از سرزمین‌های بکر به کشورهای متروپولیتن اروپایی بود باعث توسعه تجارت و حمل و نقل گردید و ناوگان‌های دریایی، انبوه کالاها و انسان‌های خریداری‌شده را از جایی به جای دیگر حرکت می‌دادند. بدین صورت، ضرورت‌های اقتصادی به توسعه ناوگان‌های دریایی کشورهای قدرتمند اروپا انجامید و به دنبال آن سیاست‌های توسعه استعماری کشورهای استعمارگر متروپولین اروپایی نیز عملی گشت.

در تمدن اسلامی نیز حمل و نقل جایگاه مهمی دارد و نقش نظام حمل و نقل در توسعه اجتماعی و شکوفایی تمدن اسلامی حائز اهمیت است. در آموزه‌های قرآنی ضمن اشاره به انواع حمل و نقل دریایی، بر توسعه ابزارهای حمل و نقل تاکید شده و ایجاد ابزار حمل و نقل جلوهای از تکریم الهی به انسان قلمداد شده است. توسعه اجتماعی و اقتصادی جامعه اسلامی و شکل‌گیری بازارها و قانون‌های معاملات و مبادلات تحت تأثیر اصول و قواعد عمومی حمل و نقل و تجارت در اسلام قرار داشته و مناسبات و فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با حمل و نقل، پیوسته با اعتقادات و باورهای دینی پیوندی پرمعنا داشته است. در این نوشتار تلاش می‌شود، جایگاه اقتصاد حمل و نقل در توسعه اجتماعی و تمدنی اسلام مورد بررسی قرار گیرد و نقش حمل و نقل در تجارت، بازار و مبادله در تمدن اسلام بازگو گردد.

۱. پیشینه حمل و نقل

حمل و نقل به‌مثابه یک نظام معین، مورد رغبت پژوهندگان قرار نگرفته است و درباره آن منبع مستقلى وجود ندارد، لیکن اطلاعات و گزارش‌های مرتبط با این

نظام در ضمن موضوعاتی از قبیل توسعه راه‌ها و نهادهای مرتبط با راه‌ها مانند بازار، قابل رصد و شناسایی است و دانش راه‌سازی و ایجاد تأسیسات زیربنایی مربوط به آن از منابع عمده کسب اطلاعات درباره نظام حمل و نقل در قدیم می‌باشد.

جاده زیربنایی‌ترین سازه برای بستر حمل و نقل می‌باشد که به‌دست بشر از قدیم الایام احداث گردیده است و پیوسته در حال توسعه بوده است. جاده‌ی اَبَریشَم، از معروف‌ترین سازه برای جریان حمل و نقل در قدیم می‌باشد. این جاده مجموعه‌ای از راه‌های بازرگانی و کاروان‌رو قدیمی بوده است که منطقه‌ی مدیترانه را با چین شرقی مرتبط می‌کرده و مورد بهره‌برداری تجارتی، زیارتی و سیاحتی بوده است (حداد عادل، ۱۳۸۹، ج ۱، ص ۴۳۱۸؛ دایره المعارف بزرگ اسلامی، ج ۱۷، ص ۲۵۰).

این راه بار حمل و نقل را در منطقه‌ای وسیعی به دوش می‌کشید و کالاهای بسیاری از این راه‌ها میان شرق و غرب آسیا و حوضه‌ی دریای مدیترانه مبادله می‌شد که ابریشم مهم‌ترین و گران‌بهاترین آن بود؛ از این‌رو، به جاده‌ی ابریشم شهرت یافت. راه‌های فرعی دیگری نیز از هند و جنوب ایران به جاده یادشده می‌پیوسته که به دلیل اهمیت نوع کالاهایی که در آن‌ها حمل می‌شده، نام‌های دیگری، مثل «راه ادویه»، به آن داده شده است. نخستین شهر در ابتدای جاده ابریشم در مشرق، شهر چانگ - آن، نزدیک به شهر کنونی شیآن، بود. (پیرنیا، افسر، ۱۳۷۰، ص ۸۵)

پس از آن جاده در دره رود وی امتداد می‌یافت. چینی‌ها بخشی از این راه را که بیشتر نقاط آن سنگ‌فرش بود، «شاه‌راه سلطنتی» می‌نامیدند و مأموران چینی با گرفتن عوارض از مسافران این راه، امنیت و رفاه کاروانیان را فراهم می‌آوردند. (جاده ابریشم، ص ۲۲) جاده ابریشم در علیای رود وی، به سمت شمال غربی تغییر مسیر می‌داد و پس از طی مسافتی طولانی دو شعبه می‌شد: یک راه به سوی شمال غربی می‌رفت و از شمال حوضه تاریم می‌گذشت، راه دیگر به سوی جنوب غربی امتداد می‌یافت و از جنوب این حوضه عبور می‌کرد. راه جنوبی از گذرگاه میان رشته کوه‌های کونلون که در اسطوره‌های چینی جایگاه ایزدان است و از صحرای

تا کلاهماکان رد می‌شد. امتداد این راه پس از گذشتن از پامیر شرقی، در آخرین بخش کوهستان پامیر که دو رود جیحون (آمودریا) و سیحون (سیردریا) از آن سرچشمه می‌گیرند، به منطقه‌ای می‌رسید که امروزه عموماً ترکستان غربی نامیده می‌شود. (همان، ص ۳۱، ۳۲، ۳۶) جاده شمالی به حوضه پهناور و پرآب شهر تورفان که قریب به صد متر پایین‌تر از سطح دریا قرار دارد می‌رسید و عبور از آن، به کوه تینشان یا سرزمین هفت جویبار می‌رسید. شهر کنونی تورفان و آثار بازمانده از شهر چهارگوشه مخروطیه کنونی گوچن / گائوچانگ، به وسعت ۵ ر ۱ کیلومترمربع، ساخته شده در ۶۴۰ میلادی (که از قرن سوم / نهم پایتخت اوغورها بوده است) در نزدیکی شرق تورفان، بیان‌کننده قدمت ناحیه و جاده است.

این جاده پس از گذر از دامنه‌های تینشان و پشت سر گذاشتن دروازه یشم (یومن گوان) و یک صحرای شنی و پس از گذشتن از کوهستان پامیر به کاشغر می‌رسید که غربی‌ترین نقطه حوضه تاریم بود. از کاشغر راه شمالی و جنوبی به هم می‌پیوستند. پس از کاشغر مکانی به نام برج سنگی قرار داشت که محل تلاقی کاروان‌های تجاری چین با کاروان‌هایی بود که از طرف مغرب می‌آمدند. مکان آن را خُلم (تاشقرغان) کنونی در ساحل علیای رود یارکند می‌دانند. شاخه‌ای از جاده، از کاشغر و از راه کوهستانی پامیر، به بلخ می‌رفت. بلخ تقریباً در میانه جاده ابریشم قرار داشت و پایانه جاده بزرگ هند بود.

راه دیگری نیز از طریق کوهستان، از کاشغر به فرغانه می‌رفت و از فرغانه به موازات خطی که از غرب به سوی فلات ایران کشیده می‌شد، از شهرهای سمرقند و بخارا می‌گذشت و از آنجا به مرو می‌رسید. شعبه دیگری از راه به سوی شمال می‌پیچید و به کرانه شرقی دریای خزر متصل می‌شد. سپس با قطع عرض دریای خزر، به باکو می‌رفت و در امتداد دره رود ارس ادامه می‌یافت و با گذشتن از جنوب شرقی دریای سیاه به قسطنطنیه (استانبول) می‌رسید. (همان، ص ۱۷، ۳۸، ۳۷، ۴۱، ۸۶) راه دیگری نیز به سوی شمال غربی می‌رفت و از شمال دریای خزر می‌گذشت تا به کرانه شمالی دریای سیاه برسد.

امتداد جاده از بلخ به طرف مرو و ناحیه جنوبی دریای خزر می‌آمد، شهرهای طوس و صد دروازه (نزدیک دامغان امروزی) را پشت سر می‌گذاشت، سپس به ری می‌رسید و به‌سوی اکباتان (همدان کنونی) امتداد می‌یافت و با قطع رشته کوه زاگرس به طرف بین‌النهرین و انطاکیه می‌رفت. شاخه‌ای از جاده ابریشم در مغرب ایران به سمت جنوب و سرزمین‌های پست بین‌النهرین (جایی که دجله و فرات کاملاً به هم نزدیک می‌شدند و شهرهای بزرگی چون بابل، سلوکیه، تیسفون و بغداد به ترتیب در آنجا شکل گرفته بودند) امتداد می‌یافت. راه شاهی داریوش بزرگ در قرن پنجم پیش از میلاد که شوش را به ساردیس / سارد در آسیای صغیر متصل می‌کرد، بخشی از راه ابریشم بود که از شوش به سمت شمال، کوهستان زاگرس را قطع می‌کرد و به اکباتان می‌رسید (همان، ص ۴۲، ۸۷).

منابع، طول جاده شاهی را ۴۵۰ فرسنگ با ۱۱۱ ایستگاه و مهمان‌سرا نوشته‌اند که بنابر معمول، گذر از آن ۹۳ روز ادامه می‌یافت. توسعه دیگر راه‌ها در داخل ایران به این شرح یاد شده‌اند: ۱. از تخت جمشید ۵ راه به شوش کشیده شده بود که از پری تکان (فریدن)، کرمان، بندر دیلم و هرمز در کنار خلیج فارس می‌گذشت؛ ۲. از هگمتانه (همدان)، شوش، بابل، ری، گنزک و آذربایجان؛ ۳. از شوش به بابل، هگمتانه، تخت جمشید که شاخه‌های آن تا اصفهان و بندر دیلم در خلیج فارس امتداد داشت؛ ۴. پنج راه از رگا (ری) به آذربایجان، همدان، هکاتوم پلیس (صد دروازه در جنوب غربی دامغان)، مازندران و پری تکان؛ ۵. از دامغان و کومش (قومس) ۳ راه به استراباد (زادراکرت) ری و خراسان؛ ۶. از باختر ۳ راه به دامغان، سند و سغد که با رود سیحون استراباد نیز مرتبط می‌شد؛ ۷. از کرمان ۵ راه تا تخت جمشید، پاسارگارد، هرمز، پتاله تا رود سند و باختر (باکتریا: بلخ) امتداد داشت. (دایره المعارف بزرگ اسلامی، ج ۱۷، ص ۲۵۰)

شاخه دیگر جاده ابریشم از اکباتان شروع می‌شد و به نینوا (موصل امروزی) که هاترا/الحضر (دژ پارتیان در قرن اول و دوم میلادی) در جنوب آن بود، می‌رسید و با گذر از حاشیه فلات آسیای صغیر (آناتولی)، به حلب و انطاکیه ختم می‌شد. در

بین النهرین جاده به چند شعبه تقسیم می‌شد: یک شعبه آن راه بیابانی شمال غرب به سمت شهرهای حلب و انطاکیه در منطقه شامات بود؛ یک شاخه آن از شهر دورا - ائوروپوس در کرانه فرات آغاز می‌شد و به پالمیرا (شهر نخل‌ها، در هزاره دوم پیش از میلاد معروف به تدمر) می‌رسید.

شاخه دیگری از بابل شروع می‌شد و از بیابان می‌گذشت و به شهر پترا می‌رسید که علاوه بر قرار گرفتن در مسیر یک راه بیابانی، از طریق دهانه خلیج عقبه با دریای احمر نیز ارتباط داشت و با راه بزرگ ادویه که به شرق می‌رفت، پیوند می‌خورد. جاده از پترا به سوی ساحل مدیترانه، به غزه، مصر (به ویژه به اسکندریه) و به شهرهای صور، صیدا، جبیل و بیروت می‌رفت. پترا کنار جاده عطریات نیز قرار داشت که از عربستان جنوبی به شمال و از راه دمشق و قوس غربی داخلی هلال خصیب به حلب و انطاکیه کشیده می‌شد.

شهرهای حلب و انطاکیه نه تنها پایانه جاده ابریشم بلکه پایانه جاده عطریات نیز بودند. شعبه دیگر آن از بابل شروع می‌شد و قوس درونی رود دجله را می‌پیمود و از بسیاری شهرها مثل آشور و نینوا می‌گذشت. راهی نیز از شهرهای بالای دجله و فرات به سمت پایین این رودخانه‌ها و بندرهای خلیج فارس، به راه دریایی ادویه می‌پیوست. منابع پژوهشی با ذکر این راه‌ها، نتیجه گرفته است که راه‌های فرعی یادشده با مجموعه بزرگ و اصلی راه ابریشم پیوند داشته است. (دایره المعارف بزرگ اسلامی، ج ۱۷، ص ۲۵۰)

از قدیم الایام، برقراری روابط بازرگانی در آسیای مرکزی و هند سبب توسعه حمل و نقل جاده گردید و مسیر حمل و نقل کالاها و خدمات از قبادیان بلخ تا راولپندی در شبه قاره هند گشوده شد. گنجینه‌های مکشوفه در قبادیان مؤید این نکته است. محققان برآن‌اند که راه مذکور بخارا را به راولپندی پیوند می‌داد و از تخت قباد، وخت و مسیر علیای آمودریا می‌گذشت. وجود این راه بزرگ موجب احداث راه‌های کوچک دیگری شد. به عنوان نمونه می‌توان از جاده‌ی سنگ‌فرش شوش - تخت جمشید نام برد که نمونه‌ی آن در ناحیه‌ی بهبهان موجود است.

هنوز آگاهی وسیعی درباره‌ی راه‌های فرعی عهد هخامنشی در دست نیست؛ با این وصف در یک نکته نمی‌توان تردید داشت و آن پیوستگی راه‌های فرعی در مجموعه‌ای بزرگ و اصلی راه ابریشم است. (دایره المعارف بزرگ اسلامی، ج ۱۷، ص ۲۵۰؛ حدادعادل، ۱۳۸۹، ج ۱، ص ۴۳۱۸)

جاده بخور، راه دریایی قدیمی است که از سواحل چین و هند تا جنوب عربستان امتداد داشت، از سواحل غربی و شرقی می‌گذشت و از یک سو به سرزمین‌های اطراف دریای مدیترانه و دریای سرخ ختم می‌شد و از سوی دیگر به عراق و سواحل دجله و فرات منتهی می‌شد. (حدادعادل، ۱۳۸۹، ج ۱۴، ص ۲۰۵؛ دایره المعارف بزرگ اسلامی، ج ۱۷، ص ۲۵۸)

این جاده مسیر طولانی برای نظام حمل و نقل را شکل می‌داد. آگاهی‌های مربوط به مبادله انواع کالا در این محدوده، موجبات آشنایی با مناطق جغرافیایی مبدأ و مسیر و مراکز حمل و نقل و مبادله کالا در این محدوده را فراهم می‌سازد. از فهرست کالاهایی که از اقیانوس هند به خلیج فارس و دریای سرخ حمل می‌شد، می‌توان دریافت که مبدأ ارسال کالا از یک سو هند و چین و از سوی دیگر، ایران، عربستان، سواحل آفریقا، شام، فلسطین، مصر و نواحی دیگر اطراف دریای مدیترانه بوده است؛ بنابراین این مسیر، یک شبکه گسترده‌ای از نظام حمل و نقل را به وجود می‌آورد که سه قاره را به هم پیوند می‌داد.

هرچند که این راه بازرگانی پیش از سده ۳ و ۴ م دایر بود، اما از نیمه دوم سده ۳ م و پس از آن امپراتوری روم و سپس روم شرقی خواستار گسترش روابط بازرگانی با چین و هند شدند. از آنجا که همه راه‌های بازرگانی از طریق خشکی در اختیار دولت ساسانی بود و آن دولت مانع بزرگی بر سر راه نظام حمل و نقل و مبادلات بازرگانی روم شرقی با هند و چین به‌شمار می‌رفت، روم شرقی برای خودکفایی نظام حمل و نقل خویش و عدم وابستگی آن به رقیب دیرینه‌اش، ناگزیر به راه‌های دریایی روی آورد؛ از این رو سواحل دریای سرخ در سیاست / در نظام حمل و نقل روم شرقی اهمیت یافت. در این زمان چون دولت اکسوم که در سواحل دریای

سرخ نیرو گرفته بود، روم شرقی کوشید با آن دولت روابط گسترده‌ای برقرار سازد تا از طریق بندرهای اکسوم، در سواحل دریای سرخ به سواحل جنوبی عربستان و از آن‌جا به سرزمین‌های شرقی و اقیانوس هند دست یابد. پروکوپئوس مورخ رومی از اقدام امپراتور یوستی نیانوس در اتحاد با حبشیان و حمیریان به قصد تسلط بر راه بازرگانی و در نتیجه تهدید قدرت دولت ایران ساسانی یاد کرده و دریای سرخ را وسیله‌ای برای اجرای مقاصد امپراتور روم شرقی نامیده است. (دایره المعارف برزگ اسلامی، ج ۱۷، ص ۲۵۸)

به نوشته یوستی نیانوس بهشاه حبشه و فرمانروای حمیر پیشنهاد اتحاد کرد و وعده داد که هرگاه بتوانند از هند ابریشم بخرند و با رومیان در پیکار با ایرانیان متحد شوند، از این کار سود فراوان خواهند برد و مانع از آن خواهند شد که پول رومیان نصیب دشمنان‌شان، یعنی ایرانیان شود. افزون بر آن راه‌های دریایی دیگری نیز وجود داشت که از فلسطین به سوریه و پترا (حتره) و سواحل غربی شبه جزیره عربستان می‌گذشت.

در فهرست کالاهایی که از این راه حمل می‌شد، از فولاد، عطر، الیاف، انواع فلفل با نام‌های فلفل بلند، فلفل سفید و ماده مخدر هندی و نیز سنگ‌های گران‌بها چون الماس، لعل، مروارید، زمرد و عاج دیده می‌شود که بعضی از آفریقا و برخی از خلیج فارس صادر می‌شدند. در این فهرست از ابریشم و کالاهای ابریشمی چینی، پوست تدارک شده از بابل برای پوشاک و بسیاری کالاهای دیگر یاد شده است. ناوگان رومی بنابر معمول به بندر عدن، در دریای سرخ و جنوب عربستان می‌آمدند. در این بندر کلیسایی وجود داشت و کلیسای دیگری هم از سوی رومیان در ظفار، مرکز حمیر احداث شده بود. سومین کلیسا نیز در دهانه خلیج فارس در مکانی احداث شده بود که آن را بازار پارسی یا پرسپلیسکن می‌نامیدند.

ابریشم را با کشتی‌های حبشی از هند به آدولیس (عدولیه) می‌بردند و از آن‌جا از راه دریای سرخ و سپس از راه خشکی به روم شرقی می‌فرستادند. آدولیس مهم بندر دریای سرخ در حبشه بود. این بندر به داشتن راه‌های بازرگانی، مبادله کالا،

خرید و فروش برده و عاج و نیز به سبب تدارک گونه‌ای زورق مشهور بوده است. راه بندری آدولیس از جنگل‌های درخت بخور، مجاور حضر موت آغاز می‌شد (دایره المعارف بزرگ اسلامی، ج ۱۷، ص ۲۵۹)، به مارب می‌رسید و از آن‌جا به موازات دریای سرخ از مکه و پترا می‌گذشت و پس از آن به سه راه تقسیم می‌شد: یکی از آن‌ها به فلسطین، دیگری به میان رودان و راه دیگر به مصر می‌رسید. این جاده که به بخور مشهور بود، با رواج کشتی‌رانی در دریای سرخ اهمیت خود را از دست داد. (دایره المعارف بزرگ اسلامی، ج ۱۷، ص ۲۶۰)

۲. حمل و نقل در حوزه تمدنی اسلام

در حوزه تمدنی اسلام، مواردی گفتنی است که عبارت است از: حمل و نقل در جزیره العرب پیش از اسلام، حمل و نقل در صدر اسلام، حمل و نقل در قرآن، نقش حمل و نقل در تجارت، نقش حمل و نقل در بازارها، و کالاهای مورد مبادله در نظام حمل و نقل. در ادامه، به مباحث یادشده پرداخته می‌شود:

۲-۱. حمل و نقل در جزیره العرب پیش از اسلام

حمل و نقل در جزیره العرب که خاستگاه آیین اسلام می‌باشد، از قدیم و پیش از اسلام به خاطر ویژگی جغرافیای طبیعی‌اش، نقش و کارکرد مهمی در شکل‌گیری زندگی اجتماعی و اوضاع اقتصادی این منطقه داشته است. به خاطر جغرافیای طبیعی گرم و خشک جزیره العرب و طبیعت تهی از مواهب و منابع طبیعی آن، نظام معیشت و درآمد ساکنان این جزیره وابسته به نظام به حمل و نقل کالاهای تجاری بود. مورخان می‌گویند بزرگ‌ترین امتیاز جزیره العرب از نظر جغرافیایی، واقع شدن بین سه قاره و برقراری ارتباطات حمل و نقل تجاری با آن‌ها بود. (فیاض، ۱۳۳۵، ص ۱۰-۱۲؛ صدر، ۱۳۸۷، ص ۴)

جزیره العرب به دلیل همجواری با سرحدات قلمرو امپراتوری‌های ایران و روم، از طریق راه‌های خشکی با این مناطق مراودات اقتصادی داشت که بار این معاملات اقتصادی را نظام حمل و نقل به دوش می‌کشید. علاوه بر آن، حمل و نقل

دریایی نیز شبه جزیره را از طریق دریای سرخ یا بحر قلزم به سرزمین‌های مصر و حبشه در آفریقا و نیز از مسیر دریای عمان به هندوستان پیوند می‌داد. (فیاض، ۱۳۳۵، ص ۳۵-۳۶؛ صدر، ۱۳۸۷، ص ۶)

در آستانه ظهور اسلام، سه دولت دست نشانده در شمال جزیره العرب حاکم بودند. در شمال شرقی جزیره دولت آل لخم با پایتختی شهر حیره مستقر بود. لخمیان از دولت ایران تمکین می‌کردند (فیاض، ۱۳۳۵، ص ۳۵-۳۶؛ صدر، ۱۳۸۷، ص ۶)، منبع اصلی درآمد آنان تجارت بود و بر سر راه تجاری شمال قرار داشت. سرآغاز این راه عمان و کالاهای وارداتی هند بود. نظام حمل و نقل به گونه‌ای بود که کاروان‌ها از شمال جزیره حرکت کرده و ضمن عبور از حیره، دومه الجندل، بصری و مکان‌های دیگر به مقاصد غزه، صور و ایله یعنی نقاط مرتبط با روم، مصر و فلسطین حرکت می‌کردند. (فیاض، ۱۳۳۵، ۱۱)

در شمال جزیره دولت آل غسان به پایتختی بصری مستقر بود که از دولت روم تبعیت می‌کردند این دولت نیز در مسیر راه تجاری شمال جزیره العرب قرارداد داشت و سکنه آن از طریق برقراری نظام حمل و نقل و پیشه ساختن تجارت کسب درآمد می‌کردند. دولت سوم، آل کنده بود و پایتخت آن دومه الجندل بر سر راه تجاری شمال قرار داشت. منبع درآمد آنان نیز وابسته به نظام حمل و نقل و دادوستدهای بازرگانی بود. آل کنده تحت نفوذ دولت‌های مستقر در جنوب جزیره العرب بودند. (فیاض، ۱۳۳۵، ۲۷-۴۱)

به هر صورت، هم‌جواری جزیره العرب با امپراتوری‌های ایران و روم و واقع شدن بین سه قاره، موقعیت جغرافیایی ممتاز به آن بخشید و باعث گردید که از مزایای نسبی در زمینه نظام حمل و نقل برخوردار باشد. این مهم باعث توسعه نظام حمل و نقل در جزیره العرب و منشاء اصلی کسب درآمد اقتصادی ساکنان آن گردید. به علت ستیز دائم ایران و روم، بخش عمده کالاهای تجاری از هند به مقصد روم، از راه دریا و از طریق شمال و جنوب جزیره صورت می‌گرفت. عبور از جزیره علی رغم سختی و ناامنی راه، امتیازاتی دربرداشت. خود اهالی جزیره العرب

در شمال و جنوب فن تجارت را از نیاکان خود به ارث برده بودند و بازارهای محلی و فصلی را در مسیر این دو راه تشکیل می دادند. دادوستد در این بازارها برای کاروان‌ها سود بخش بود. علاوه بر این از زمان هاشم جد پیامبر و به ابتکار وی مجدداً تجارت میان شام و یمن توسط قبیله قریش از سر گرفته شد (تاریخ یعقوبی، ۱۹۶۷، ج ۱، ص ۳۱۲؛ فیاض، ۱۳۳۵، ۵۷؛ آیتی، ۱۳۵۹، ص ۲۴ و ص ۴۰؛ صدر، ۱۳۸۷، ص ۷)

این امر تا حدی نظام حمل و نقل را در جنوب احیا کرد. در واقع بازرگانان عرب با ایجاد ارتباط تجاری با کشورهای همسایه در گسترش حمل و نقل تجاری نقش بسزایی داشتند. از این رو، پیش از ظهور اسلام و حتی پس از ولادت پیامبر اسلام و پیش از هجرت آن حضرت، بازار عکاظ که در نزدیکی مکه قرار داشت از امنیتی که در این شهر به علت حرم بودن برقرار بود، رونق گرفت. حرام بودن جنگ و ستیز در تمام جزیره العرب در طول ماه‌های حرام که زمان آمدن قبایل و کاروان‌ها را که از اسباب مهم حمل و نقل در آن زمان بود به مکه چه برای انجام مراسم حج و چه برای دادوستدهای بازرگانی تسهیل می نمود، به رونق و توسعه حمل و نقل و دادوستدهای بازرگانی در عکاظ، ذوالمجاز، مجنه و حتی خود مکه و منازلی که در امتداد مسیرهای تجاری قرار داشت می افزود. (صدر، ۱۳۸۷، ص ۷)

۲-۲. حمل و نقل در صدر اسلام

در صدر اسلام، سیاست‌های تشویقی پیامبر اسلام (ص)، نقش مهمی در شکل‌گیری و تجدید بنای ساختارها از جمله ساختار حمل و نقل داشت. به یمن سیاست‌هایی مانند تشویق کسب و تجارت، بالابردن تمکن مالی مسلمانان و نیز با از میان برداشتن انحصارات، حمل و نقل در صدر اسلام گسترش یافت. (مرتضی، ۱۹۸۹، ص ۹۳-۹۵؛ صدر، ۱۳۸۷، ص ۱۷۰)

بازرگانی از فعالیت‌های مهم صدر اسلام بود که توسعه آن بدون برقراری نظام حمل و نقل ممکن نبود. یکی از فعالیت‌هایی که به رونق فعالیت‌های مرتبط به

حمل و نقل در صدر اسلام کمک کرد، اقدامات پیامبر اسلام بود. پیامبر (ص) تهیه سرمایه لازم برای تجارت را از طریق عقد مضاربه برای مسلمانان تسهیل نمودند و نیز وسیله حمل و نقل کالا را تأمین کردند. این وسیله در آن هنگام شتر بود. با تقسیم شترهایی که در جنگ‌های متعدد به غنیمت گرفته می‌شد و تعداد آن‌ها به تدریج رو به افزایش می‌رفت، به طوری که تنها در نبرد حنین ۲۴۰۰۰ شتر به غنیمت گرفته شد، پیامبر موفق گردیدند که انحصارات قریش را بشکنند. (صدر، ۱۳۸۷، ص ۶۷)

پیامبر اکرم حتی بازرگانان غیر مسلمان را تشویق به توسعه تجارت می‌کردند و در مقابل تضمین می‌فرمودند که اگر چیزی از آنان ضایع شود جبران خواهند کرد و تا وقتی که در مدینه هستند مهمان حضرتش خواهند بود: «من حمل الینا طعاما، فهو فی ضیافتنا حتی یخرج و من ضاع له شی فانا له ضامن». (مرتضی، ۱۹۸۹، ص ۹۶؛ صدر، ۱۳۸۷، ص ۱۷۰)

این اقدامات در مجموع سبب گسترش فعالیت تجاری میان مسلمانان و غیر مسلمانان شد. نمونه‌های زیادی از فعالیت بازرگانان اهل ذمه در زمان رسول اکرم دیده می‌شود. (مرتضی، ۱۹۸۹، ص ۹۳-۹۵؛ صدر، ۱۳۸۷، ص ۱۷۰) برای نمونه بازرگانان نبطی روغن و آرد سفید به مدینه حمل می‌کردند. (آیتی، ۱۳۵۹، ص ۵۷۸؛ صدر، ۱۳۸۷، ص ۱۷۰) بنابراین دیده می‌شود که توسعه برخی فعالیت‌ها در صدر اسلام به رونق نظام حمل و نقل کمک نمود. یکی از مناطقی که فعالیت‌های مرتبط با نظام حمل و نقل در آن رواج داشت، مدینه بود. واقع بودن این شهر بر سر راه تجاری موقعیت ممتازی برای ساکنان آن ایجاد کرده بود. پس از هجرت پیامبر اسلام به مدینه و به رغم بروز جنگ‌های مسلمانان ساکن مدینه و کفار ساکن مکه، فعالیت‌های یاد شده تداوم داشت. زید بن حارثه از افرادی بود که با سرمایه‌های اهل مدینه برای تجارت به شام می‌رفت. (آیتی، ۱۳۵۹، ۴۱۸، صدر، ۱۳۸۷، ص ۷)

به زعم مسعودی، علت غزوه دومه الجندل زمامدار مسیحی این ناحیه و

دست‌نشانده هرقل، قیصر روم، بود. او سر راه مسافران و بازرگانان مدینه را می‌گرفت و بر ایشان ستم می‌کرد. پیامبر اسلام برای دفع شر او و برقراری امنیت حمل و نقل عازم دومه الجندل شدند. (آیتی، ۱۳۵۹، ۳۴۸) در دوران حکومت جانشینان پیامبر اسلام، سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی در نظام حمل و نقل مورد توجه قرار گرفت و مبالغ شایانی صرف این امر شد. به منظور تسریع حمل و نقل دریایی و کالارسانی از مصر به مدینه ترعه‌ای از فسطاط پایتخت وقت مصر به دریای احمر کشیده شد. (کتانی، بی‌تا، ج ۲، ص ۵۳-۵۴؛ صدر، ۱۳۸۷، ص ۱۵۷)

مسلمانان در دهه‌های نخستین قرن اول هجری بر بخشی از شاه‌راه مهم حمل و نقل بین‌المللی، به نام جاده ابریشم، مسلط شدند. آن‌ها بلافاصله پس از سقوط مداین در سال شانزدهم هجرت، بر کرانه دجله و سپس با سقوط نهاوند در سال نوزدهم یا بیستم هجرت، بر بخش دیگری از این راه استیلا پیدا کردند. (حداد عادل، ۱۳۸۹، ج ۱، ص ۴۳۱۸) همچنین برای توسعه مناطق و سهولت رفت و آمد با ایران دو شهر بصره و کوفه ساخته شد. (نظام الحکومه النبویه، ج ۲، ص ۳۸۲-۳۸۳؛ صدر، ۱۳۸۷، ص ۱۵۷) اَحْنَف بن قیس، در زمان عثمان (۲۳ - ۳۵) و در زمان ولایت عبدالله بن عامر در خراسان تا بلخ پیش رفت و آن را گشود و راهی طولانی را از ری و بیهق و طوس و مرو و سمرقند کاملاً در اختیار گرفت. (حداد عادل، ۱۳۸۹، ج ۱، ص ۴۳۱۸)

در عهد خلافت امیرالمؤمنین، علی (ع) نیز سیاست‌های تشویقی مربوط به فعالیت‌های مرتبط به نظام حمل و نقل ادامه یافت. حضرت امیر در نامه‌اش به مالک اشتر او را به بذل توجه نسبت به بازرگانان و تسهیل فعالیت‌های بازرگانان و پیشه‌ورران توصیه می‌نمایند و فعالیت‌های مرتبط با حمل و نقل را مایه جلب منفعت و توسعه زندگی مردم قلمداد می‌نمایند: «در باره بازرگانان و پیشه‌وران سفارش مرا بپذیر و به دیگران بسیار که با آنان نیک رفتاری کنند. این صنف مردم، چه آنان که در شهرها نشسته‌اند، چه آنان که بین شهرها با مال خود در رفت و آمدند و بعضی که کارگرند و با تلاش بدن کسب روزی می‌کنند، مایه‌های سودند

و ابزار آلات زندگانی فراهم می‌آورند و از دیار دور و نزدیک کشور تو، خشکی و دریا و سرزمین‌های همانار و کوهساران صعب‌العبور را می‌پیمایند و آن کالاها که در دسترس مردم نیست فراهم می‌آورند و جلب منفعت می‌کنند». (نهج البلاغه، نامه ۵۳، صدر، ۱۳۸۷، ص ۸۸)

در پی فتوحات گسترده مسلمانان و ایجاد حکومت بزرگ اسلامی، به‌ویژه پس از ساخته شدن و توسعه بغداد و رونق گسترده تعاملات تجاری، ایجاد و توسعه شبکه‌های ارتباطی ضرورتی روزافزون یافت. حفظ امنیت این قلمرو گسترده نیز محتاج شبکه‌های ارتباطی بود. از این رو جاده‌های بسیاری ساخته یا بهسازی شد. (حداد عادل، ۱۳۸۹، ج ۱۴، ص ۲۰۵-۲۰۶)

معروف‌ترین شاهراه دوره عباسیان (۱۳۲ - ۶۵۶)، دوره‌ای که حوزه فرمانروایی مسلمانان به بیشترین وسعت خود رسید، جاده بزرگ خراسان بود که به شرق می‌رفت و بغداد را به شهرهای ماوراءالنهر در حدود چین متصل می‌ساخت. مسیر این جاده تا حد زیادی منطبق با راهی است که جاده ابریشم نامیده می‌شود. این شاهراه از دروازه خراسان در مشرق بغداد شروع می‌شد و از دجله و صحراها می‌گذشت تا به حلوان می‌رسید، در حلوان وارد ایالت جبال می‌شد و آن را به صورت مورب طی می‌کرد و به سمت مشرق می‌رفت و پس از عبور از کرمانشاه و همدان به ری می‌رسید. آنگاه به سمت مشرق ادامه می‌یافت و از قومس می‌گذشت. این شاهراه که کوه‌های طبرستان در سمت چپ آن و کویر نمک در سمت راست آن قرار داشت، نزدیک بسطام به ایالت خراسان وارد می‌شد، از نیشابور و طوس می‌گذشت و به مرو می‌رسید. از آنجا وارد کویر می‌شد و در حدود آمل به ساحل رود جیحون می‌آمد. از آنجا بخارا و سمرقند را پشت سر می‌گذاشت و به زامین در مشرق سمرقند می‌رسید. در این محل راه دو شعبه می‌شد: راه سمت چپ به چاچ (تاشکند) می‌رفت و از آنجا به اُترار در ساحل سیحون سفلا منتهی می‌شد. راه دیگر از زامین به سمت راست منحرف می‌گردید، به ایالت فرغانه و سیحون علیا می‌رفت و پس از عبور از کرسی آن ناحیه، به اوزکند در مرز صحرای

چین منتهی می‌گردید.

اسلام به تدریج از طریق مبلغان و فقیهان از طریق همین راه به سوی شرق پیش رفت. در دوره اسلامی، شهر بلخ تقریباً نقطه پایانی جاده بزرگ چین به سمت غرب و همچنین آخرین نقطه تسلط اسلام بر این بخش از جهان بود. ابن خردادبه، جغرافیدان مسلمان قرن سوم، طول فواصل شهرها را در جاده‌های غرب به شرق تا بلخ، به فرسخ به دقت تعیین کرده و بقیه فواصل را تا شهرهای چین و مغولستان و غیره به مقیاس روز ذکر کرده است (جاهای متعدد). ناصر خسرو قبادیانی نیز در سفر هفت ساله خود (۴۳۷ تا ۴۴۴) قسمتی از جاده ابریشم را از مرو تا حلب و طرابزون و حتی تا صور و صیدا پیمود و در بازگشت، از مرو تا بلخ را نیز طی کرد و در ۴۴۴ به بلخ رسید. (حداد عادل، ۱۳۸۹، ج ۱، ص، ۴۳۱۸)

شاهراه دیگر از طنجه در شمال آفریقا شروع می‌شد و پس از عبور از شهرهای اندلس، به جنوب فرانسه و آلمان می‌رسید و سپس وارد ممالک اسلاو می‌شد و پس از عبور از ترکستان و ماوراءالنهر و بلخ، به کشمیر می‌رفت. راه دیگر از شمال اندلس شروع می‌شد و پس از گذشت از خلیج سبته، از شمال آفریقا (الجزایر و تونس و طرابلس و مصر) می‌گذشت و به جاده شام و وادی فرات و سپس به بغداد و بصره می‌رسید و یک شاخه آن از خوزستان و فارس و کرمان و بلوچستان می‌گذشت و داخل سند و هند می‌شد. (حداد عادل، ۱۳۸۹، ج ۱۴، ص ۲۰۵-۲۰۶)

در دوره اسلامی، حکومت‌های محلی ایران می‌کوشیدند بر بخش‌های از جاده اصلی ابریشم که در قلمرو آنها بود تسلط یابند. طاهریان در ۲۰۷ بر جاده‌های ری و خراسان (نیشابور)، صفاریان در ۲۶۰ بر جاده‌های نیشابور و ری، سامانیان در حدود ۲۹۰ بر جاده‌های ری و زنجان، آل بویه (دیلیمان) در ۳۵۷ بر ری، غزنویان در نیمه دوم قرن سوم بر کابل و در ۴۲۰ بر ری، سلجوقیان در ۴۲۹ بر نیشابور و سپس بر ری و همدان و غرها در ۵۸۴ بر آذربایجان و راه‌های آن استیلا داشتند. جاده ابریشم، پس از استقرار مغول در ۶۰۳، به دلیل گستردگی قلمرو و وحدت اداری و نظامی آن‌ها که امنیت و آزادی تجارت بین شرق و غرب را تضمین می‌کرد، دایر بود.

ایلخانان مغول در ۶۱۶ بر خراسان و سپس بر آذربایجان مسلط شدند و نظارت بر این بخش از جاده را در اختیار گرفتند... مارکوپولو در سفر تجاری خود به چین که از ۶۷۰ تا ۶۹۵/۱۲۷۱ - ۱۲۹۵ به طول انجامید، از ونیز و از راه دریای مدیترانه به اورشلیم و سپس از راه خشکی به طرابزون رفت و با عبور از ایران، شهرهای بلخ و کاشغر و یارکند و ختن و شاچو و سوچو و کانسو را پشت سر گذاشت و به خانبالق / خانبالیغ پایتخت قویلای قاآن، امپراتور مغول، رسید و از راه دریا به ونیز بازگشت.

در زمان مارکوپولو که مسیرهای کم ارتفاع جاده ابریشم دستخوش جنگ و درگیری شده بود، راه‌های عمده جاده ابریشم از سرزمین‌های بلند عبور می‌کرد و از شهر اکباتان که جنبه چهارراهی داشت، به سمت شمال غربی می‌رفت و از تبریز می‌گذشت. سپس از بلندی‌های ارمنستان، نزدیک دریاچه وان و کوه آراتات، از طرابزون رد می‌شد و از طریق دریای سیاه و مدیترانه به اروپا می‌رسید. گاه این راه را «جاده طلایی سمرقند» می‌نامیدند. سربداران نیز در حدود ۷۳۷ بر قسمتی از جاده، بین حوالی سبزوار و قسمتی از مازندران، تسلط داشتند. با از بین رفتن سلطه سراسری قویلای قاآن و با شکست طغایمور، آخرین امپراتور مغول، به دست چینی‌ها و مرگ او در ۷۵۴، یکپارچگی جاده ابریشم به تدریج از میان رفت و هر کدام از حکومت‌های محلی در دوره‌های مختلف تاریخی بر بخشی از آن استیلا داشتند. تیموریان در ۷۹۲ بر جاده ری و سپس از ۷۹۶ تا ۸۰۷ بر جاده‌های تبریز و موصل و شام و حلب مسلط بودند.

کلاویخو در آغاز قرن نهم (۱۴۰۳/۸۰۵) از قادس در اسپانیا به راه افتاد و پس از گذشتن از شهرهای رم و رودس از راه دریایی، به خشکی رسید و قسطنطنیه و تبریز و سلطانیه (پنج ماه توقف) و ری و جاجرم و بلخ را پشت سر گذاشت و پس از پانزده ماه وارد سمرقند پایتخت هولاکو شد. او در بازار تبریز بیش از هر کالای دیگری پارچه‌های ابریشمی و تافته و ابریشم خام دید و در سلطانیه انواع ابریشم ایرانی، از جمله ابریشم شماخی شیروان و تافته شیراز، نظرش را جلب کرد که از

گیلان و شیروان و ایالات اطراف شیراز به این شهر حمل می‌شد. بازرگانان ایران و جنووا و ونیز به آنجا می‌آمدند و کالاهای ابریشمی از آنجا به دمشق و دیگر قسمت‌های سوریه و ترکیه و کَفّه (در کریمه) صادر می‌شد. او همچنین از کارخانه ابریشم سمرقند که پرند زیتونی و زربفت و کرپ و تافته و غیره تولید می‌کرد و نیز از بازار سمرقند که مملو از پرنیان بسیار مرغوب و عالی و مخصوصاً حریر چینی بوده سخن گفته است.

در ۸۵۷/۱۴۵۳ جاده ابریشم از رونق افتاد زیرا ترکان عثمانی قسطنطنیه را تسخیر کردند و بر سواحل شرقی و جنوب شرقیِ مدیترانه و نیز بر راه‌های زمینی و دریایی قدیمی بین آسیا و اروپا مسلط شدند. به این ترتیب، راه‌های دریایی جدید بدون خطر جانشین جاده ابریشم شد. پس از تشکیل دولت صفوی (ح ۹۰۶) و بسته شدن راه ماوراءالنهر به دست ازبکان و راه آسیای صغیر به دست عثمانیان، موانع بزرگی بر سر این راه‌های تجاری پدید آمد و جاده ابریشم دیگر به صورت سابق وجود نداشت. با این همه تولید و صدور ابریشم متوقف نشد زیرا دولت صفوی، با تولید ابریشم و بافته‌های ابریشمی در ایران، رقیب چینیان شده بود. صفویان از ۹۰۷ تا ۱۱۳۴ از هرات تا بغداد را تحت سلطه داشتند. پس از آن بر اثر تغییر شرایط جهانی در امور دادوستد و حمل و نقل، وضع راه‌ها نیز به کلی تغییر کرد. (حداد عادل، ۱۳۸۹، ج ۱، ص ۴۳۱۸)

چنانچه در ادامه خواهد آمد، با گسترش تمدن اسلامی، شبکه‌ای گسترده‌ای از بستر حمل و نقل شامل راه‌های مواصلاتی و ارتباطی به وجود آمد. ضرورت شناخت این شبکه‌های گسترده‌ای از راه‌ها، پاره‌ای از اندیشمندان جغرافی‌دان اسلامی مانند ابن خردادبه و اصطخری را به تألیف آثار جغرافیایی با رویکرد راه‌شناسی وادار نمود.

۲-۳. حمل و نقل در قرآن

در قرآن کریم انواع حمل و نقل دریایی ذکر شده است (اسراء، ۷۰). بر بنیاد برخی تفسیرها، ایجاد ابزار حمل و نقل جلوه‌ای تکریم الهی به انسان قلمداد شده

است: «وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ وَحَمَلْنَاهُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ» (اسراء، ۷۰). در این رویکرد واو در «وَحَمَلْنَا» تفسیر گزاره «کرمانا» عنوان شده است (هاشمی رفسنجانی، بی‌تا، ج ۱۲، ص ۱۷۹).

همچنین در رهیافت قرآنی، خداوند منابع خدمات حمل و نقل زمینی را برای بشر مهیا نموده: «وَالَّذِي خَلَقَ الْأَزْوَاجَ كُلَّهَا وَجَعَلَ لَكُم مِّنَ الْفُلْكِ وَالْأَنْعَامِ مَا تَرْكَبُونَ» (زخرف، ۱۲)، کشتی‌هایی را در دریا به سود مردم به حرکت در آورده: «وَالْفُلْكِ الَّتِي تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِمَا يَنْفَع النَّاسَ» (بقره، ۱۶۴) و دانش ساخت کشتی را به حضرت نوح تعلیم داد: «وَاصْنَعِ الْفُلْكَ بِأَعْيُنِنَا وَوَحْيُنَا» (هود، ۳۷). حرکت کشتی‌ها بر پهنه عرش دریاها از آیات الهی قلمداد شده است: «أَلَمْ تَرَ أَنَّ الْفُلْكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِنِعْمَةِ اللَّهِ لِيُرِيَكُمْ مِنْ آيَاتِهِ إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِّكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ» (لقمان، ۳۱) همچنین به نقش بادها در حرکت کشتی‌ها و حمل و نقل دریایی اشاره می‌نماید: «هُوَ الَّذِي يَسِيرُكُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ حَتَّىٰ إِذَا كُنْتُمْ فِي الْفُلْكِ وَجَرَيْنَ بِهِم بِرِيحٍ طَيِّبَةٍ وَفَرِحُوا بِهَا» (یونس، ۲۲).

۴-۲. راه‌ها و جاده‌ها

در پی فتوحات گسترده مسلمانان و ایجاد حکومت بزرگ اسلامی، به‌ویژه پس از ساخته شدن و توسعه بغداد و رونق گسترده تعاملات تجاری، ایجاد و توسعه شبکه‌های ارتباطی ضرورتی روزافزون یافت. حفظ امنیت این قلمرو گسترده نیز محتاج شبکه‌های ارتباطی بود. از این رو جاده‌های بسیاری ساخته یا بهسازی شد. (حداد عادل، ۱۳۸۹، ج ۱۴، ص ۲۰۵-۲۰۶)

در عصر عباسیان (۱۳۲-۶۵۶) که حوزه فرمانروایی مسلمانان به بیشترین وسعت خود رسید، جاده بزرگ خراسان توسعه یافت که به شرق می‌رفت و بغداد را به شهرهای ماوراءالنهر در حدود چین متصل می‌ساخت. (حداد عادل، ۱۳۸۹، ج ۱، ص ۴۳۱۸) شاه‌راه دیگر از طَنْجَه در شمال آفریقا شروع می‌شد و پس از عبور از شهرهای اندلس، به جنوب فرانسه و آلمان می‌رسید و سپس وارد ممالک اسلاو

می‌شد و پس از عبور از ترکستان و ماوراءالنهر و بلخ، به کشمیر می‌رفت. راه دیگر از شمال اندلس شروع می‌شد و پس از گذشت از خلیج سبته، از شمال آفریقا (الجزایر و تونس و طرابلس و مصر) می‌گذشت و به جاده شام و وادی فرات و سپس به بغداد و بصره می‌رسید و یک شاخه آن از خوزستان و فارس و کرمان و بلوچستان می‌گذشت و داخل سند و هند می‌شد. (حداد عادل، ۱۳۸۹، ج ۱۴، ص ۲۰۵-۲۰۶)

به هر صورت، با گسترش تمدن اسلامی، شبکه‌ای گسترده‌ای از بستر حمل و نقل شامل راه‌های مواصلاتی و ارتباطی به وجود آمد. شناخت این شبکه‌های گسترده - که از مبرم‌ترین نیازهای حاکمان، تاجران، زائران و حتی عالمان و محدثان بود - پاره‌ای از جغرافی دانان را به تألیف آثار جغرافیایی با رویکرد راه‌شناسی واداشت. وجود واژه «مسالک» (راه‌ها) در عنوان برخی از این کتاب‌ها مانند کتاب المسالک و الممالک ابن خردادبه و کتاب مسالک الممالک اصطخری، گویای همین ضرورت و رویکرد است.

همچنین ارتباط و تداوم این جاده‌های طولانی در بسیاری از جاها مستلزم غلبه بر موانع طبیعی و ساخت و تعمیر پل و کاروان‌سرا و هر چه به بهره‌گیری آسان‌تر از راه‌ها کمک می‌کرد، بود. از این رو نظام راه‌سازی و ایجاد تأسیسات مربوط به نظام حمل و نقل در سرزمین‌های اسلامی توسعه یافت. در این راستا مسلمانان شرایط محیطی و طبیعی جغرافیایی را برای ایجاد تأسیسات حمل و نقل در نظر می‌گرفتند و به فراخور امکانات و اوضاع روزگار گذشته، ناگزیر بودند در راه‌سازی ملاحظات بکنند. از جمله آنکه الزاماً مسیرهای کوتاه‌تر و نزدیک‌تر در نظر گرفته نمی‌شد، بلکه ملاحظات چون عوامل و موانع طبیعی، به‌ویژه عامل دسترسی به آب و چشمه و چاه، در میان بود. ضرورت دسترسی به آب و اتراق موجب می‌شد جاده‌ها احیاناً مسیر نامستقیم و پیچاپیچی را طی کنند و گاه بیش از اندازه طولانی شوند. نمونه آن، شبکه راه‌های منتهی به طرابلس غرب در شمال آفریقا و نیز راهی بود که از کویر مرکزی ایران می‌گذشت.

راه‌های بسیاری از مناطق، مانند نواحی کویری، خواه به سبب کم‌استفاده بودن و

خواه به سبب به زیر طوفان ماسه و خاک رفتن، گاه کاملاً محو می‌شدند، از این رو این مسیرها بیش از مسیرهای دیگر نیازمند علامت‌گذاری بودند. در این مناطق، در کنار چاههای آب و برکه‌ها یا برفراز آن‌ها، گنبدهای کوچکی نصب می‌شد که علاوه بر راهنمایی مسافران به سوی چاه آب، آنان را در مسیر جاده پیش می‌برد. گاه نیز نشانه‌ای طبیعی راهنمای مسافران بود. لیون انگلیسی، در سفرش از طرابلس به فزان، از وجود تک‌درختی در کویر و نیز از وجود چاه‌ها به منزله علائم راهنمای مسافران یاد کرده است. همچنین وی به تل‌ها و پشته‌های سنگی که خود مسافران در مناطق صحرایی ایجاد کرده و آن‌ها را «عَلَم» نامیده بودند، اشاره کرده است.

در مواردی که این علائم وجود نداشتند یا راه‌ها چند شاخه می‌شدند، انتخاب مسیر مناسب با راهنمایی بود که همراه کاروان‌ها بودند و راه و چاه و کمینگاههای راهزنان و انتصابات قبیله‌ای آنان را نیک می‌شناختند. گاه صاحبان شتران خود از این کار آگاهی داشتند. اساساً مهم‌ترین عامل اعتبار و رونق حمل و نقل، تضمین امنیت آن از مخاطرات انسانی و طبیعی بوده است. مهم‌ترین تهدید امنیت جاده‌ها در همه دوره‌ها، حتی در زمان‌های رونق تجارت، راهزنان بودند. برای مثال، به نوشته طبری، در محرم ۲۶۹ بادی‌ه‌نشینان یکی از قافله‌های حاجیان را که متشکل از پانصد شتر و مسافران بسیار بود، بین تُوژ و سَمیراء در نزدیکی مکه غارت کردند. برای پیش‌گیری از خطر راهزنان دست‌کم دو گونه چاره‌اندیشی می‌شد: یکی اعزام نگهبانان مسلح همراه کاروان‌ها و دیگر گماشتن نگهبانان در برخی گلوگاه‌ها و مکان‌های مهم. حوادث طبیعی از قبیل سیل، بارش سنگین و مداوم برف و باران، ریزش بهمن از کوه‌ها و لغزندگی و مسدود شدن جاده‌ها و گاه حمله حیوانات نیز موجب اختلال در حمل و نقل می‌شده است. (حداد عادل، ۱۳۸۹، ج ۱۴، ص ۲۰۵-۲۰۶)

۳. نقش حمل و نقل در رونق تجارت

در قدیم، کاروان‌های تجاری نقش مهمی در سازمان‌دهی نظام حمل و نقل داشتند. کاروان‌های تجاری محصولات کشورهای حبشه، یمن و هند را از طریق راه‌های

بازرگانی که از جنوب به شمال عربستان امتداد داشت، به بازارهای شام، لبنان و نهایتاً یونان می‌رساندند. یکی از بزرگ‌ترین راه‌های بازرگانی در کرانه دریای سرخ امتداد داشت و به فلسطین، اردن و شبه جزیره سینا منتهی می‌شد و در سر راه خود از شهرهای مکه، یثرب، فدک، مداین، پترا، تدمر و غزه می‌گذشت. آبادانی این شهرها به سبب قرار گرفتن بر سر راه کاروان‌های بازرگانی و وجود بازارها (دایره المعارف بزرگ اسلامی، ج ۱۱، ص ۱۱۵) و برقراری نظام حمل و نقل زمینی بود. در عهد عتیق به وجود کاروان‌هایی از قوم سبا که کالاها را به فلسطین می‌برده‌اند، اشاره شده است. از دیرباز تجارت عربستان به دست یمنی‌ها و به‌خصوص معینی‌ها بود. حدود یک قرن قبل از ظهور اسلام با تسلط حبشه و سپس ایران بر یمن دست یمنی‌ها از حاشیه دریای سرخ کوتاه شد و مردم حجاز و به‌یژه قرشیان مکه تجارت شبه جزیره عربستان و راه‌های تجاری را به دست گرفتند و بر بازارهای منطقه اشراف یافتند و از آن پس مکه و سپس مدینه به صورت دو مرکز مهم تجاری درآمدند. بازرگانان قریش در سال دو سفر بازرگانی بزرگ داشتند. نخست «رحله الشتاء» در زمستان که کاروان‌های تجاری خود را به یمن روانه می‌کردند و دیگری «رحله الصيف» که راهی شمال می‌شدند تا کالاهای خود در بازارهای شما، غزه و سواحل مدیترانه به فروش رسانند. (دایره المعارف بزرگ اسلامی، ج ۱۱، ص ۱۱۵)

افزون براین، روابط بازرگانی عرب‌ها با ایرانیان به‌خصوص زمانی که ایرانیان در یمن نفوذ داشتند، درخور اهمیت است. کاروان‌های ایرانی از راه حجاز و یا بحرین کالاهای خود را به یمن می‌بردند و در آنجا با بازرگانان یمن، حبشه و هند دادوستد داشتند. (همان، ج ۱۱، ص ۱۱۵) بازرگانان و دریانوردان ایرانی از بنادر خلیج فارس به سواحل دریای سرخ، جزایر بوگاته، اقیانوس هند، سیلان و سواحل غربی هندوستان می‌رفتند و (هم ج ۱۱، ص ۱۱۹) کالاهایی را از ایران به آن سرزمین‌ها می‌بردند و از آن کشورها نیز کالاهایی به ایران می‌آوردند و در بازارهای کشور عرضه می‌کردند. از سیراف کشتی‌ها همه ساله ده‌ها هزار رأس اسب به

بنادر جنوب شرقی هند حمل و در بازارهای آن کشور عرضه می‌کردند. از ایران به سیلان اسب صادر می‌شد که بهای خوبی داشت و صادرکنندگان از پرداخت حق گمرک معاف بودند. (همان، ج ۱۱، ص ۱۲۰)

۴. نقش حمل و نقل در رونق بازارها

پژوهندگان، شالوده اقتصادی شکل‌پذیری و تکوین بازار به‌عنوان کانون فعالیت‌های اقتصادی- مالی را عمدتاً عبارت از نوعی سازمان بندی مبتنی بر اقتصاد خصوصی تجارت، حمل و نقل آزادانه کالا و تأمین نیازها و عرضه خدمات می‌دانند و می‌افزایند: بازار در شهرهای اسلامی کانون مرکزی تجاری-اقتصادی و هدایت مالی- اعتباری به‌شمار می‌رود. (همان، ج ۱۱، ص ۱۲۲) بنابراین، بازار به‌عنوان مرکز ثقل تجارت و حمل و نقل کالاها و خدمات، از اهمیت اساسی برخوردار بوده است. در حوزه تمدن اسلامی، فضاپذیری و شکل‌پذیری بازار در گذر زمان، شدیداً تحت تأثیر اصول و قواعد عمومی حمل و نقل و تجارت در اسلام و بر مبنای آزادی فعالیت‌های اقتصادی-تجاری قرار داشته است؛ به عبارت دیگر مناسبات و فعالیت‌های اقتصادی و نیز سیاسی و فرهنگی در خاورمیانه و شمال آفریقا پیوسته با اعتقادات و احکام مذهبی پیوندی پرمعنا داشته است. (دایره المعارف بزرگ اسلامی، ج ۱۱، ص ۱۲۳)

در بازار شهرهای اسلامی، وجود مساجد، مدارس، بیمارستان‌ها و تأسیسات تجاری از جمله انبارها، دکان‌ها و دفترها در مجاورت هم‌کلیتی متمرکز را می‌سازد که از یک سو مبتنی بر اندیشه وحدت اسلامی است و از دیگر سو متضمن منافع شهرنشینان به‌شمار می‌رود. (همان، ج ۱۱، ص ۱۲۰) لذا گفته‌اند که بازار شاخص اصلی شهرهای اسلامی و در عین حال برجسته‌ترین ویژگی آن‌ها به‌شمار می‌رود. این در حالی است که در شهرهای شرق باستان و در شهرهای کهن غربی، تجارت و مبادله کالایی اغلب در جلو دروازه‌های شهر، در بازارگاهای مجاور شهر، در بنادر و مانند آن صورت می‌گرفت. لیکن در شهرهای اسلامی سده‌های میانه بازار،

به عنوان کانون اصلی فعالیت‌های تجاری در مکانی ویژه، یعنی در مرکز و در قلب و شهر جای گرفته است. (همان، ج ۱۱، ص ۱۲۰)

اجزاء گوناگون بازار عبارت بودند از راسته‌ها، به عنوان اصلی‌ترین عنصر که از تقاطع آن‌ها چهار سو (چهارسوق) پدید می‌آمد. رسته (محل استقرار صنف)، دالان، سرا (خانه یا تجارت‌خانه)، خانیار (کالسار) به عنوان محل انبار و یا پردازش کالا، تیم یا تیمچه به عنوان محل تجمع چندین تجارت‌خانه همسان، قیصریه به عنوان محل کار صنعتگران ظریف‌کار و دکان‌های مختلف که هر دسته از آن‌ها به عرضه کالای معینی می‌پرداختند. (همان، ج ۱۱، ص ۱۲۲)

می‌توان به الگوی حمل و نقل با توجه به نوع بازارها پی برد؛ زیرا کلیت بازار از لحاظ عملکرد، بر مبنای نوعی تمرکز و مرکزیت بناها و فضاها استوار بوده است. بازارهای سرزمین‌های اسلامی از مراکش تا افغانستان و از ترکمنستان تا یمن را می‌توان از لحاظ الگو و عملکرد به چند گروه طبقه‌بندی نمود. الف. بازارهای خطی، متشکل از یک کوچه-بازار ممتد و منفرد که نمونه جالب این نوع، بازار تهران در ۱۲۶۶ ق بوده است. ب. بازارهای به هم‌ای (صفحه‌ای) متشکل از مجموعه‌ای بزرگ و سته از کوچه - بازارهای موازی که مجموعه سراها و خان‌ها را در میان می‌گرفتند؛ مانند بازار تبریز. ج. بازارهای مرکزی تک فروشی که با عملکرد خرده فروشی، از مجموعه متراکم و نسبتاً بزرگ سراها و کوچه‌ها تشکیل می‌شد؛ مانند بازار استانبول. د. بازارهای متقاطع که از دو بازار خطی که یکدیگر را قطع می‌کردند، تشکیل می‌شد مانند بازار هرات. ه. بازارچه‌ها که مختص تأمین نیازهای روزمره ساکنان محله‌های معین شهری به‌شمار می‌رفتند؛ و. بازارهای حاشیه شهره یا بازارگاه‌های که معمولاً به شکل خطی در کنار دروازه شهرها برپا می‌شدند و مختص کالاها و تولیدات روستائیان بودند. نمونه این گونه بازارها از جمله در بغداد و دمشق مشاهده می‌شوند. بازارهای زیارتگاهی مانند بازار قم و بازار صنایع دستی در ترکیه و مراکش از دیگر نمونه‌های بازاراند. (دایره المعارف بزرگ اسلامی، ج ۱۱، ص ۱۲۲)

در بافت بازار، خان‌ها، قیصریه‌ها، سراها و تیمچه‌ها به دلیل محدود بودن فضا و امکان بستن درها پس از تعطیل، از امنیتی افزون برخوردار بوده‌اند؛ در این اماکن معمولاً شخص یا اشخاصی نیز به‌عنوان سرایدار حضور داشته‌اند که افزون بر محافظت از کالاها در برابر سرقت، ملزم به هشیاری در برابر اتفاقاتی چون آتش سوزی نیز بوده‌اند. (همان، ج ۱۱، ص ۱۲۶). دروازه‌های هر شهر نقش بزرگی در محل فعالیت‌های تجاری داشته‌اند. بسیاری از تجمعه‌های دادوستد در کنار (بیرون یا داخل) دروازه‌ها شکل گرفته‌اند. از این رو، محوره‌های کاروانی درون شهری بستر مناسبی برای گسترش بازارهای خطی بوده‌اند. (همان، ج ۱۱، ص ۱۳۶)

در بازارهای اسلامی، طیف مختلف کالاها و خدمات حمل و نقل می‌گردیده است؛ چنانچه بازارهای ایران محل عرضه محصولات داخلی و نیز خارجی مانند مروارید، طلا و عاج بوده است. در مآخذ بارها از بازارهای شهرها و حومه‌های آن‌ها یاد شده است. بازار کاه‌فروشان تیسفون و بازار عمومی محصولات کشاورزی شهر آمد در مآخذ سریانی سده‌های ۵ و ۶ م شهرت بسزا داشتند. در مآخذ چینی مطالبی در باره کالاهایی که از سوی ایرانیان به فروش می‌رسید، ارائه شده است. (همان، ج ۱۱، ص ۱۲۰)

گفته می‌شود روابط بازرگانی اعراب با دیگر ملل به ویژه ایرانی‌ها، باعث پیدایش بازارهایی در شهرهای مختلف شبه جزیره عربستان شده بود. بازار عکاظ بزرگ‌ترین بازار موسمی در عصر جاهلی و بزرگ‌ترین مرکز بازرگانی جهان عرب بود که قبل از آغاز مراسم حج کاروان‌های تجاری از سراسر شبه جزیره عربستان و نیز کشورهای مجاور کالاها و اجناس خود را در آنجا عرضه می‌کردند. (دایره المعارف بزرگ اسلامی، ج ۱۱، ص ۱۱۵) در همین بازار بود که پیامبر اسلام در آغاز رسالت خود قبایل را به دین اسلام دعوت کرد. این بازار تا اواخر دوره اموی رونق داشت. (همان، ج ۱۱، ص ۱۱۶)

در کتاب پنجم از مجموعه بختشوع انواع ممکن قرارداده‌ها و معاملات میان خریدار و فروشنده و حل معضلات مربوط به معاملات طبق شرایط متعدد، از

جمله شرط رسیدن کشتی به لنگرگاه، وجود کالا در کشتی و حمل آن به بازار، دکان و محل فروش درج گردیده است. بازرگانی به میزان قابل ملاحظه‌ای توسط سازمان‌های تجاری، مجامع، اتحادها و شرکت‌ها انجام می‌گرفت. شرکت‌ها (همسایه) سازمان‌هایی آزاد بودند. (همان، ج ۱۱، ص ۱۲۰)

گذشته از اهمیت بازارها در ساخت شهرها که پژوهندگان از آن یاد می‌کنند، یکی از عناصر کالبدی بسیاری از شهرهای کوچک و بزرگ، بازارگاه‌ها و بازارچه‌های شهری است. بازارگاه‌ها معمولاً به صورت فضای باز و ساخته نشده و به عنوان محل عرضه کالاهای گوناگون توسط دست فروشان مطرح بود. اینگونه بازارگاه‌ها که در موارد به صورت فصلی بودند، از جمله در بسیاری از شهرهای کوچک و بزرگ وجود داشتند. این احتمال وجود داشت که این بازارگاه‌ها به تدریج و با گسترش بیشتر به بازارهای دائمی تبدیل شوند. برخی از این بازارگاه‌ها در برون شهرها و معمولاً در مجاورت دروازه‌ها قرار داشتند. کالاهایی که در این بازارگاه‌ها عرضه می‌شد، کالاهای روزمره و ارزان قیمت و عمدتاً محصولات کشاورزی بود. در دهه‌های اخیر، به واسطه تحولات همه جانبه، نقش عمده و کارکردهای اقتصادی پیشین بازارها نیز با دگرگونی‌های همراه شده است. از جمله به سبب تحول وسایل حمل و نقل، سراها و کاروان‌سراهای درون بازارها که زمانی کانون اصلی ورود و خرج کالایی به حساب می‌آمد، به مکان‌هایی برای صنایع دستی و یا فعالیت‌های دیگر تبدیل شده‌اند. بر اثر تجددگرایی در بخش تجاری و پدید آمدن راسته خیابان‌های امروزی، مکان‌های خرید و فروش یا الگوی غربی در شهرها به عنوان رقیب بازارهای سنتی مطرح شده‌اند و شهرهای شرق اسلامی را با نوعی دوگانگی رو به رو ساخته‌اند. (دایره المعارف بزرگ اسلامی، ج ۱۱، ص ۱۲۲)

۵. کالاهای مورد مبادله در نظام حمل و نقل

ابریشم مهم‌ترین و گران‌بهاترین متاعی بود که از قدیم در ناحیه وسیعی از شرق چین تا حوضه دریای مدیترانه حمل و نقل می‌گردید. با وجود آن که کالاهای

بسیاری در بسامدی از راه‌های بازرگانی و کاروان رو قدیمی که منطقه مدیترانه را با چین شرقی مرتبط می‌کرده است، حمل و نقل می‌گردید، اما چون ابریشم گران‌بهارترین و برجسته‌ترین متاعی بود که از این مسیرها حمل و نقل می‌شد، شهرت این راه‌ها، به خاطر حمل و نقل ابریشم بوده است که بعدها به جاده ابریشم زبانزد گردید. از این رو، این سخن گزافه نیست که رونق دادوستد ابریشم باعث توسعه نظام حمل و نقل و احداث راه‌های ارتباطی متعدد تلقی گردید. خراسان بزرگ از مراکز مهم حمل و نقل ابریشم بوده است. اصطخری آورده که سمرقند یکی از مراکز مبادله‌ی کالا در جاده‌ی ابریشم بود. (اصطخری، ۱۲۸۷، ص ۳۱۷، ۳۱۸)

بازارهای اشتیخن، کرمینه، کش و جز آن‌ها از جمله بازارهایی بودند که در آن‌ها مبادله‌ی کالا و خرید و فروش صورت می‌گرفت. اصطخری به بازار کش اشاره کرده و محل آن را در ربض نوشته است. (اصطخری، ۱۲۸۷، ص ۳۸۸) پس از تسلط ترکان آن بر آسیای مرکزی، مراکز فرهنگی این سرزمین پیشرفته در اختیار فاتحان قرار گرفت. ترکان مقادیر معتناهی ابریشم از چین به غنیمت گرفته بودند. خاقان ترک تجملات، از جمله خرگاه عظیم خود را از ابریشم چین تدارک کرده بود. سغدیان (سغد) پس از انهدام هپتالیان، توسط ترکان به صورت سرزمینی تابع خاقانات ترک درآمد. (مظاهری، ۱۳۷۲، ج ۲، ۷۶۴)

سغدیان در شرق و غرب به‌عنوان واسطه و بازرگانی چیره‌دست شناخته شده بودند. اینان در سایه‌ی نیروی ترکان، بدون احساس خطر در آسیای مرکزی رفت و آمد داشتند و به مبادله‌ی کالا می‌پرداختند. گسترش بازرگانی ابریشم به سود سغدیان و ترکان بود که در جست و جوی خریداران غنایم خود بودند. سغدیان بر سر راه بزرگی می‌زیستند که به حق نام «ابریشم» بر آن نهاده شد. هنگامی که سغدیان به صورت واسطه‌ای برای تجارت ابریشم درآمدند، کوشیدند تا به تدارک پارچه‌های ابریشمین بپردازند. آثاری که در حفاریات لوبنور (لولان)، در جنوب تورفان به‌دست آمد، نشانه‌ای از تصاویر یونانی - بودایی است. این پارچه‌ها به چین نیز ارسال می‌شد. در حفاریات آستانه (تورفان)، سکه‌های نقره‌ی عهد خسرو

انوشیروان و هرمزد چهارم (۵۷۹-۵۹۰ م) و نیز سکه‌های مسین دوران شاهان سوی ۱ (۵۸۱-۶۱۸ م) به دست آمد که نشانه‌ای از مبادلات بازرگانی در این نواحی واقع بر سر راه ابریشم است. در جریان حفاریات باستان‌شناسی معلوم شده است که در سغد، سمرقند، فرغانه، بخارا و حوضه‌ی رود تاریم (طارم) پارچه‌های ابریشمین تولید می‌شد. پارچه‌های ابریشم سغدی تا دون - هوآن نزدیک دیوار بزرگ چین معامله می‌شد. (دایره المعارف بزرگ اسلامی، ج ۱۷، ص ۲۵۵)

مسلمانان پس از سلطه بر فرارود (ماوراءالنهر) کوشیدند تا نظارت بر راه‌های کاروانی سغد را در اختیار گیرند. در دوره اسلامی، کاروانیان و بازرگانان از آزادی بیشتری برخوردار بودند. ابن فضلان در سفرنامه‌ی خود از وجود ترکان، غزان، پچناکها، باشگردها (باشقیر)، خزران و بلغارها در محدوده‌ی وسیعی از ماوراءالنهر تا سواحل رودهای ولگا و دُن خبر داده است. (ابن فضلان، ۱۳۷۹، ص ۶۹، ۱۰۰-۱۰۷) هجوم مغولان و تاتارها که تا مجارستان و قلب اروپا پیش تاخته بودند، آسیای مرکزی را به سرزمینی ناامن برای حمل کالا بدل کرده بود. در آن روزگار راه دریایی کانتن - بندر سیراف که از سواحل چینی، سوماترا، مالابار و هند تا خلیج فارس و دریای سرخ امتداد داشت، بهترین راه حمل و نقل کالا به شمار می‌رفت. این راه دریایی به جاده‌ی ارومیه و راه «زیربادات» نیز شهرت داشت. (مظاهری، ۱۳۷۲، ج ۲، ص ۹۰؛ دایره المعارف بزرگ اسلامی، ج ۱۷، ص ۲۵۸)

افزون بر ابریشم، در قلمرو وسیع اسلامی، طیف گسترده‌ای از کالاها و خدمات توسط نظام حمل و نقل، عرضه می‌گردید، چنانچه بازرگانان ایرانی از شمال مروارید و از جزایر فیلیپین طلا و عاج وارد می‌نمودند. همچنین، محصولات جماعات روستایی و املاک شخصی در بازارهای داخلی ایران عرضه می‌گردید. در این بازارها محصولاتی چون کاه و محصولاتی کشاورزی عرضه می‌گردید. (دایره المعارف بزرگ اسلامی، ج ۱۱، ص ۱۲۰).

همچنین ابن حوقل در «صورة الارض، ص ۴۶۴» به وجود ستوران بسیار

ماوراءالنهر که به قارلوق، غز و چین ارسال می‌شده، اشاره کرده است؛ بنابراین، یکی از کالاهای عمده‌ای که به چین صادر می‌شد، اسب بود. در سالهای ۱۴۵-۱۶۲ ق/۷۶۲-۷۷۹ م اویغوران سالانه ۱۰۰ هزار رأس اسب به چین صادر می‌کردند و در برابر هر یک رأس اسب ۱۰ قواره پارچه‌ی ابریشمین می‌گرفتند. در ۶۰۷ م، ۳ هزار رأس اسب در برابر ۱۳ هزار قواره پارچه‌ی ابریشم به چین فروخته شد. در سند A۵ از مجموعه‌ی اسناد به‌دست‌آمده در کوه مغ معلوم شد که بهای هر رأس اسب ۲۰۰ درهم و بهای یک قواره پارچه‌ی ابریشم ۲۰ درهم بوده است. بدین‌سان بهای هر رأس اسب معادل ۱۰ قواره پارچه‌ی ابریشم محاسبه می‌شد. طبق پیمان سمرقند نیز بهای یک قواره پارچه‌ی ابریشم ۲۸ درهم محاسبه شده بود. (دایره‌المعارف بزرگ اسلامی، ج ۱۷، ص ۲۵۲)

از دیگر کالاهای بازرگانی که فعالیت‌های مرتبط به حمل و نقل آن از مسیر جاده ابریشم چشم‌گیر بود می‌توان به کافور اشاره کرد که در عطرسازی و داروسازی کاربرد داشته است. هنگامی که تازیان تیسفون را غارت کردند، ذخایر مهمی از کافور در انبارهای ساسانیان یافتند. این واقعیت که آنان کافور را به جای نمک گرفتند، می‌نمایاند که در اوایل سده‌ی ۷ م این فراورده هنوز برای تازیان شناخته نبود. دارچین که عربها به آن نام دارصینی داده‌اند، از نام دارچینی عهد ساسانی گرفته شده که به معنای داروی چینی است. واژه‌ی دار به جز معنای درخت و گیاه، به معنای دارو نیز بوده است. (مظاهری، ۱۳۷۲، ج ۲، ص ۷۷۸-۷۷۹) زرچوبه، زنجبیل و ریوند چینی از دیگر کالاهایی بود که دادوستد می‌شد. (مظاهری، ۱۳۷۲، ج ۲، ص ۸۳۲، ۸۵۰ و ۸۹۰)

همچنین چینی‌ها به خرید و سمه بسیار علاقمند بودند که وسیله‌ای برای آرایش زنان درباری و اشراف بود. ملکه‌ی چین همه ساله مقادیر قابل ملاحظه‌ای از این کالای گران‌بها را می‌خرید. از دیگر کالاهایی که به چین صادر می‌شد، رنگ، قالی و قالیچه‌های آسیای مرکزی، ایرانی و بابلی، سنگ‌های قیمتی و مروارید بود. منسوجات شام و مصر و مواد مخدر آسیای مقدم از ایران به چین صادر می‌شد.

از سمرقند طلا، نوشادر، مروارید، قالی و پارچه‌های پشمینه به چین صادر می‌شد و پارچه‌های نخی آسیای میانه که پنبه یکی از محصولات عمده‌ی آن بود، به چین فرستاده می‌شد. پای‌کند یکی از واحه‌های بخارا از مراکز مهم حمل و نقل بود. یکی از دروازه‌های متعدد بخارا، دروازه‌ی مشک‌فروشان بود که محصول آن به چین صادر می‌شد. (دایره المعارف بزرگ اسلامی، ج ۱۷، ص ۲۵۲)

نتیجه‌گیری

در صدر اسلام، سیاست‌های تشویقی، نقش مهمی در شکل‌گیری و توسعه ساختار حمل و نقل داشت. برای اجرای سیاست‌های تشویقی در حوزه حمل و نقل در تمدن اسلام از ابزارهای مختلفی استفاده شده است. یکی از مهم‌ترین ابزارهای توسعه حمل و نقل در صدر اسلام، تشویق تجارت و بازرگانی می‌باشد. بازرگانی از فعالیت‌های مهم صدر اسلام بود که توسعه آن بدون برقراری نظام حمل و نقل ممکن نبود. از این رو، توسعه نظام حمل و نقل در تمدن اسلام در نتیجه تشویق کسب کار و تجارت بوده است.

مسلمانان برای رونق کسب و کار و افزایش تجارت به تأسیس نظام حمل و نقل و توسعه راه‌های مبادلاتی و مواصلاتی اهمیت زیادی نشان می‌دادند. همچنین بالابردن تمکن مالی مسلمانان و نیز با آن میان برداشتن انحصارات، به گسترش اقتصاد حمل و نقل به پیمان‌های زیادی کمک نمود. یکی دیگر از ابزارهایی که به رونق فعالیت‌های مرتبط به حمل و نقل در صدر اسلام کمک کرد، فعالیت‌های مالی پیامبر اسلام (ص) از قبیل تهیه سرمایه لازم برای تجارت از طریق عقد مضاربه و نیز تهیه وسیله حمل و نقل کالا بود. مجموع اقداماتی که سبب گسترش فعالیت تجاری مسلمانان شد نقش بی‌بدیلی در توسعه اقتصاد حمل و نقل در تمدن اسلامی داشته است. افزون بر این، سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی مسلمانان در نظام حمل و نقل و توسعه شبکه‌ای از راه‌ها و تأسیسات مرتبط با آن باعث توسعه بیشتر این نظام در گستره تمدن اسلامی گردید.

منابع:

۱. آیتی، محمد ابراهیم، آیتی، به کوشش ابوالقاسم گرجی، تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۵۹.
۲. ابراهیم بن محمد اصطخری، اصطخری، چاپ دخویه، لیدن، ۱۲۸۷.
۳. ابن حوقل، کتاب صورة الارض، چاپ کرامرس، لیدن ۱۹۶۷.
۴. احمد ابن فضلان، رساله، به کوشش سامی دهان، دمشق ۱۳۷۹ ق؛ چاپ عکسی استانبول مم ۱۹۳۵.
۵. بنیاد دائره المعارف اسلامی، حداد عادل، زیر نظر غلامعلی حداد عادل، ج ۱۴، تهران: بنیاد دائره المعارف اسلامی، چاپ اول، ۱۳۸۹.
۶. احمد بن اسحاق یعقوبی، کتاب البلدان، چاپ دخویه، لیدن ۱۹۶۷.
۷. محمد کریم پیرنیا و کرامت الله افسر، راه و رباط، تهران ۱۳۷۰.
۸. بیهقی، ابوالفضل، تاریخ، به کوشش قاسم غنی و علی اکبر فیاض، تهران، ۱۳۶۲.
۹. صدر، کاظم، صدر، تهران: انتشارات دانشگاه شهید بهشتی، مرکز چاپ و انتشارات، ۱۳۸۷.
۱۰. علی اکبر مظاهری، جاده ابریشم، ترجمه ملک ناصر نوبان، تهران ۱۳۷۲.
۱۱. فیاض، علی اکبر، فیاض، تهران: دانشگاه تهران، چاپ دوم، ۱۳۳۵.
۱۲. کتانی، عبدالحی، نظام الحکومه النبویه، المسمى التراتیب الادویه، بیروت: داراحیاء التراث العربی، بی تا.
۱۳. مرتضی، جعفر، مرتضی، فی ظل الدوله الاسلامیه، بیروت: الدار الاسلامیه، ۱۹۸۸.
۱۴. مرکز دایره المعارف بزرگ اسلامی، دایره المعارف بزرگ اسلامی، ج ۷، تهران: مرکز دایره المعارف بزرگ اسلامی.
۱۵. هاشمی رفسنجانی، اکبر و جمعی از محققان، مرکز فرهنگ و معارف قرآن، فرهنگ قرآن، قم: بوستان کتاب قم.