

## مجله مطالعات ایرانی

دانشکده ادبیات و علوم انسانی

دانشگاه شهید باهنر کرمان

سال چهاردهم، شماره بیست و هشتم، پاییز و زمستان ۱۳۹۴

### بررسی جایگاه راه ابریشم در دوره‌های تاریخی ایران باستان\*

دکتر بهروز افخمی

عضو هیأت علمی گروه باستان‌شناسی دانشگاه محقق اردبیلی

#### چکیده

امروزه درباره نام و اهمیت «راه ابریشم» توافق جهانی وجود دارد. سازمان جهانی یونسکو مسیر باستانی شرق دور و خاورمیانه را به این نام می‌شناسد. بنا بر اسناد سازمان‌های جهانی، موجودیت آن با شروع تجارت راه ابریشم در این مسیر گره خورده است و آن را سازمان یونسکو از دوره اشکانی به بعد تا اواخر دوره صفویه مشخص کرده است. از نظر یونسکو راه ابریشم زمینه‌های مطالعاتی چندگانه‌ای دارد که جامعیت داشتن و میان‌دانشی بودن و چند دانشی بودن از جمله ویژگی‌های آن است. پیشینه درازمدت راه در ایران و موجودیت آن در دوره‌های مختلف تاریخی و اهمیت آن از جنبه‌های مختلف، اعم از فرهنگی، ژئوپولیتیک و اقتصادی، پدیده میراثی بودن آن را بسیار قوی و مشخص کرده است. با وجود این، در ایران شناخت ابعاد راه باستانی ابریشم کمتر صورت گرفته است. این مقاله می‌کوشد، تحولات راه ابریشم را با تأکید بر تجارت در گذشته ترسیم و موجودیت آن را در دوره‌های تاریخی ایران تبیین نماید. شیوه گردآوری مقاله از نوع اسنادی و به روش کتابخانه‌ای بوده و چنین نتیجه گرفته است که جاده ابریشم در طی دو

تاریخ پذیرش نهایی مقاله: ۱۳۹۴/۹/۲۹

\* تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۴/۲/۱

bafkhami@uma.ac.ir

نشانی پست الکترونیک نویسنده:

هزار سال مسیر یکپارچگی، مبادله و گفتگوی کشورهای شرقی و غربی بوده است که در رشد و توسعه مشترک بشریت، سهم بسزایی داشته است. در ایران اهمیت و موجودیت آن به پایداری حکومت‌ها در دوره‌های تاریخی ایران باستان کمک کرده و اهمیت جهانی آن نیز با اقدام، جهت ثبت در فهرست میراث جهانی یونسکو بازتاب یافته است.

**واژه‌های کلیدی:** راه ابریشم، دوره‌های تاریخی ایران، پدیده میراثی، تعاملات فرهنگی و گفتگو، میراث جهانی یونسکو.

## ۱. مقدمه

کاشف آلمانی، فردیناندریختوفن (Richthofen Ferdinand von) واژه «راه ابریشم» (Silk Road) را در اواخر قرن نوزدهم میلادی ابداع کرد. وی شبکه راه ابریشم را مجموعه راه‌های تجاری که حوزه مدیترانه را به چین، از طریق آسیای مرکزی وصل می‌کرد، حداقل از قرن دوم قبل از میلاد، قلمداد کرد. هرچند مدارک باستان‌شناختی پیشنهاد کرده‌اند که مهاجرت‌های انسانی در این کریدور شرقی-غربی به زمانی بسیار دورتر؛ بیشتر از چهار هزار سال قبل و یا بیشتر می‌رسد. همانند مهاجرت‌های پیش از تاریخی هندواروپایی‌ها، که از استپ‌های آسیای مرکزی برخاسته‌اند، در این دوره زمانی توسط این کریدور صورت گرفته است (foltez, 2013:489). امروزه درباره این عنوان «راه ابریشم» در دنیا توافق بین المللی وجود دارد و سازمان‌های جهانی از جمله یونسکو، مسیر باستانی شرق دور و خاورمیانه را با این نام می‌شناسند. بنا بر اسناد سازمان‌های جهانی موجودیت آن با شروع تجارت راه ابریشم در این مسیر گره خورده است و موجودیت آن را سازمان یونسکو از زمان دوره اشکانی به بعد تا اواخر دوره صفویه مشخص کرده است (UNWTO, 2015)؛ با وجود این، توافقی مابین پژوهشگران مسلمان درباره نام «راه ابریشم» وجود ندارد. عده‌ای نام آن را مجعول و گروهی دیگر خود راه را غیر قابل دسترس می‌دانند؛ به علت اینکه جاده‌هایی با نام «ابریشم» در آثار تاریخی و جغرافیایی مسلمانان دیده نمی‌شود (تکمیل همایون، ۱۳۷۶: ۴۱). بنا بر یافته‌های باستان‌شناختی، راه‌ها و امر تجارت در دوره‌های پیش از تاریخی وجود داشته و در فواصل دور تبادلات صورت می‌گرفته است، اما شناخت ابعاد راه‌های باستانی به‌ویژه راه ابریشم کمتر صورت گرفته و به باستان‌شناسی و شناخت آثار تاریخی آن حداقل با محوریت و مرکزیت راه ابریشم کمتر همّت گماشته شده است. به نظر می‌رسد عدم درک و

توجه کافی به راه ابریشم، امکان بهره‌برداری‌های مختلف اعم از علمی، اجتماعی، اقتصادی و حتی سیاسی آن را محدودتر کرده‌است. از نظر سازمان یونسکو، راه ابریشم زمینه‌های مطالعاتی چندگانه‌ای دارد که جامعیت داشتن و میان‌دانشی بودن و چند دانشی بودن از جمله ویژگی‌های آن است (تکمیل همایون، ۱۳۷۶: ۴۳). در این میان نقش دانش باستان‌شناسی برای شناسایی آثار تاریخی اعم از: کاروانسراها، قلعه‌ها، شهرها، خندق‌ها، پل‌ها، اماکن مقدس و به مفهوم عام‌تر میراث مادی و معنوی برجسته و تعیین‌کننده‌است. این تحقیق به دنبال تبیین اهمیت و تأثیرگذاری راه ابریشم در طول دوره‌های تاریخی ایران است. هدف این تحقیق ارائه تصویری از راه ابریشم و موجودیت آن در طول دوره‌های تاریخی ایران، ماد، هخامنشی، سلوکی، اشکانی و ساسانی، با استفاده از اسناد کتابخانه‌ای برگرفته از متون تاریخی و گزارش‌های موجود باستان‌شناسی می‌باشد و این واقعیت را می‌خواهد به چالش بکشد که به رغم اهمیت سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی راه ابریشم در طول زمان‌های گذشته و به‌ویژه عصر حاضر، مطالعات میدانی باستان‌شناختی در زمینه باستان‌شناسی راه ابریشم تقریباً صورت نگرفته‌است.

#### ۱-۱. بیان مسئله

راه‌های باستانی به‌ویژه راه ابریشم، به جهت عامل ارتباطی دنیای شرق و غرب در یک بستر زمانی طولانی‌مدت، میراث فرهنگی مادی و معنوی بسیاری را در طول دوره‌های تاریخی خلق، ایجاد یا متأثر کرده‌است؛ به همین جهت تبیین موجودیت راه ابریشم و شناخت اهمیت آن در طول دوره‌های تاریخی بسیار مهم می‌باشد. راه‌ها به منظور تجارت و معیشت در ایران دارای پیشینه بسیار کهنی است، اما موجودیت راه ابریشم را سازمان جهانی یونسکو از دوره اشکانی به بعد ترسیم کرده‌است. امروز اهمیت این راه برای جهانیان به‌ویژه برای کشورهای واقع در مسیر، به شکل دیگری تجلی یافته که مهم‌ترین آن را می‌توان در حوزه فرهنگی و اقتصادی به‌ویژه گردشگری مشاهده نمود؛ بنابراین برای نشان دادن اهمیت این راه و جایگاه آن در دوره‌های تاریخی ایران باستان، لازم و ضروری است پژوهش‌هایی از زوایای مختلف در این زمینه انجام شود.

#### ۱-۲. ضرورت و اهمیت پژوهش

میراث و ارزش‌های کهن، به‌ویژه ارزش‌های مادی و ساختارهای میراث فرهنگی ملموس، پایه و اساس دانش باستان‌شناسی و علوم فرهنگی و تاریخی مرتبط است. کما اینکه فهم موجودیت و سیر تحول و جایگاه آن در دوره‌های

تاریخی یکی از روش‌های مؤثر برای حصول به همین هدف است. راه‌های باستانی به ویژه راه ابریشم به جهت عامل ارتباطی دنیای شرق و غرب در یک بستر زمانی طولانی مدت، میراث فرهنگی مادی و معنوی بسیاری را در طول دوره‌های تاریخی خلق و ایجاد یا متأثر کرده‌است؛ به همین جهت تبیین موجودیت راه ابریشم و شناخت اهمیت آن برای حکومت‌های ایران باستان و اهمیت حال حاضر آن از ضرورت‌ها به شمار می‌آید. بررسی اهمیت آن در دوره‌های تاریخی مختلف (ماد، هخامنشی، اشکانی و ساسانی) و همچنین طرح مسئله به صورت علمی برای انجام گام‌های پژوهشی بیشتر مابین دانشجویان، استادان و طرح آن به عنوان یک ضرورت پژوهشی است. تفاوت پژوهش حاضر در نوع نگاه به راه ابریشم و بررسی ابعاد وجودی و شناسایی موجودیت این راه در ایران به تفکیک در دوره‌های تاریخی ایران باستان، و اهمیت آن برای دولت‌های دوره تاریخی ایران بویژه در دوره‌های اشکانی و ساسانی می‌باشد.

### ۱-۳. پیشینه پژوهش

فعالیت‌های علمی و اجرایی انجام‌شده در مورد راه ابریشم در ایران قابل مقایسه با رویکردها و فعالیت‌های جهانی نمی‌باشد. با وجود این، فعالیت‌هایی اجرایی کم و بیش که عمدتاً ناظر بر گردشگری بوده، صورت گرفته‌است؛ از جمله آن، برگزاری دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم ۲ تا ۴ اردیبهشت ۱۳۷۶ در تهران می‌باشد که علی اصغر شعر دوست مجموعه مقالات این گردهمایی را منتشر کرده‌است. فعالیت‌های علمی - پژوهشی دیگر در این زمینه، انتشار کتاب مهمی با عنوان «راه ابریشم» تألیف لوس بولنوا و ترجمه ملک ناصر نوبان می‌باشد که توسط پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی در سال ۱۳۸۳ منتشر شده است. این کتاب در نوزده فصل تنظیم شده و اطاعات جامع و مبسوطی را در زمینه دیار ابریشم، افسانه‌های مربوط به آن در چین، گشایش جاده‌ها و ایجاد کاروان‌ها با نقاط دور دست از جمله بین‌النهرین باستان و آسیای مرکزی و ایران، و تا جنگ‌های صلیبی و سفرهای مارکوپولو و فصل آخر کتاب را به سرنوشت امروز راه ابریشم با عنوان «کدام جاده‌های ابریشم» پیوند داده و کتاب را به اتمام رسانده است؛ همچنین کتاب دیگری با عنوان «جاده ابریشم» تألیف ادوراد شوارد نادره (۱۳۸۰) توسط انتشارات وزارت امور خارجه صورت گرفته است. مقالات متعددی هم در زمینه‌ها و ابعاد مختلف راه ابریشم منتشر شده است از جمله: پارتیان و تجارت ابریشم، توسط احمد حاجی بابایی (۱۳۸۰)؛ اهمیت جاده ابریشم در هنر ایران، مهتاب مبینی و همکاران (۱۳۹۱)، تأثیرات متقابل نیشابور و راه ابریشم در

دوره ساسانی، میثم لباف خانیکی (۱۳۹۳) و مقالات و منابع فارسی و غیر فارسی که در مقاله به مواردی استناد شده است.

## ۲. بحث

### ۲-۱. اهمیت مطالعات راه ابریشم

راه‌های باستانی بویژه راه ابریشم، به جهت عامل ارتباطی دنیای شرق و غرب در یک بستر زمانی طولانی مدت، میراث فرهنگی مادی و معنوی بسیاری را در طول دوره‌های تاریخی خلق، ایجاد و یا متأثر کرده است؛ به همین جهت تبیین و تحلیل شکل‌گیری باورها، آداب و سنن و یا آثار انسان ساخت در بستر زمان، شناخت علمی ریشه‌ها و تبیین و تفسیر نمادهای برجای مانده از حرکت نوع انسان، نیازمند کارهای عمیق علمی و کل‌نگر است. قدمت تاریخی راه ابریشم به آن، جنبه میراثی بخشیده و ارزش مطالعات باستان‌شناختی و تاریخی آن را مضاعف کرده است. باستان‌شناسان قدمت مجموعه راه‌هایی را که امروزه موسوم به «ابریشم» است، حداقل ۲۰۰۰ قبل از میلاد می‌دانند. آقای دیوید کریستین (David Christian) به نقل از فرانک و براون استون (Frank and Brown stone) در مقاله‌ای با عنوان «راه‌های ابریشم یا راه‌های استپی» اشاره کرده است که این صحرائشینان بوده‌اند که اقلامی همچون مس، قلع و فیروزه را از ایران، طلا از کوه‌های آلتای مغولستان، سنگ لاجورد و یاقوت از افغانستان، بخوردان از عربستان، پشم از هند و محصولات خودشان مانند پشم و چرم را به شهرها و مراکز جمعیتی از راه‌های اصلی که امروزه راه ابریشم می‌نامیم برای تبادل کالا آوردند (Christian, 2000: 3). شروع رسمی راه ابریشم در کشور چین درباره مسیری است که چانگ-کی ین از پایتخت چین تا فرغانه را طی کرد (بولنوا، ۱۳۸۳: ۱۶). راه ابریشم هر چند در آغاز به منظور توسعه تجارت ایجاد و خلق شد، اما تماس‌های منظم مابین تمدن‌های پیشرفته ناگزیر به ایجاد تبادلهایی در همه زمینه‌ها گردید که تبادل ادیان از جمله آن است. در این میان کشور ایران به عنوان چهارراه ارتباطی چین، آسیای میانه و اروپا (روم) و بالعکس عمل می‌کرد (بولنوا، ۱۳۸۳: ۱۰۹). سازمان جهانی گردشگری، موجودیت آن را از دوره تاریخی سلسله اشکانی به بعد ترسیم کرده و نقش استراتژیک مجموعه راه‌های ابریشم را مسلم دانسته است. به دلیل اهمیت استراتژیک در دوره اشکانی میان این حکومت و دولت روم برای گرفتن کنترل راه ابریشم همواره رقابت بی‌پایان بوده است (بولنوا، ۱۳۸۳: ۱۵۱). اهمیت این راه تجاری برای دولت اشکانی چنان بود که بعد از

کنترل راه ابریشم توسط حکومت کوشانی در شرق، سلسله اشکانی پشتوانه مالی خود را از دست داد و سقوط کرد (Kevin, 1997: 119؛ chin, 2013: 195). امروز اهمیت این راه برای جهانیان به ویژه برای کشورهای واقع در مسیر راه ابریشم به شکل دیگری تجلی یافته که مهمترین آن را می توان در حوزه فرهنگی و اقتصادی به ویژه گردشگری و حتی پیمان ها و معاهده های سیاسی مشاهده نمود (بولنوا، ۱۳۸۳: ۳۲۹). چگونگی استفاده از ظرفیت عظیم راه ابریشم در معرفی و بازسازی محوطه ها و آثار یادمانی بازتاب یافته است که راه های باستانی کاروانسراها و قلعه های کهن جزئی از آن هستند. دامنه پژوهش ها و فعالیت هایی که در ارتباط با میراث راه ابریشم در ایران صورت گرفته، چندان روشن نیست. به همان اندازه که کشور ایران در زمینه مطالعات باستان شناختی مربوط به راه ابریشم مغفول مانده و کار میدانی چندان صورت نداده است. از طرف دیگر کشورهای حوزه راه ابریشم همانند ترکمنستان، تاجیکستان و... با همراهی سازمان جهانی گردشگری، گام های استواری در این زمینه برداشته اند. در این مورد سازمان جهانی گردشگری در مجمع عمومی این سازمان، در سال ۱۹۹۳ م که در کشور اندونزی برگزار شد تصمیم گرفت که پروژه طولانی و با اهمیت گردشگری راه ابریشم را برای توسعه گردشگری در راه ابریشم و کشورهای واقع در مسیر ایجاد کند. به همین منظور برای خلق کار ماندگار و تاریخی، در بیانیه سمرقند نیز گردشگری راه ابریشم در سال ۱۹۹۴ م به وسیله ۱۹ کشور مشارکت کننده مورد قبول واقع شده، به صورت رسمی با هدف توسعه گردشگری پایدار در طول راه های باستانی ابریشم شروع شد و به اطلاع گردشگران و مردمان محلی واقع در مسیر در کشورهای مختلف رسید (Road program, UNWTO, Silk, 2015).

## ۲-۲. راه ها و شواهدی از تجارت در دوره های تاریخی

تجارت برای معیشت عامل اصلی حرکت انسان به نقاط دوردست از محل مسکونی بوده است. شواهدی از اسناد باستان شناختی شاهد این مدعا است. در گنج تپه در لایه D که مربوط به هزاره هشتم قبل از میلاد است، صدف مربوط به شکم پای (Olive) که از خلیج فارس یا اقیانوس هند وارد شده است به دست آمده است (Smith, 1975: 179). در تپه علی کش دهلران که مربوط به هزاره هفتم قبل از میلاد است وجود مهره های مس نشان می دهد که از منطقه انارک یزد تجارت می شده است (Hole, F. Flanery & Neely, 1969: 422). همچنین پراکندگی سنگ لاجورد در نقاط مختلف جهان باستان، سند مهمی برای درک

ابعاد تحرّکی بازرگانان دنیای کهن فراهم آورده است، زیرا کوه‌های بدخشان در شرقی‌ترین نقطه فلات ایران (افغانستان کنونی) تنها سرچشمه کاوش سنگ لاجورد در جهان باستان بوده است و از این نوع سنگ در گورهای مصر و بین‌النهرین که متعلق به هزاره دوم و سوم پیش از میلاد می‌باشد نیز پیدا شده است. احتمالاً روابط تجاری از مصر تا مرزهای ترکستان در این دوره وجود داشته و لاجورد به مصر و بین‌النهرین تجارت شده است (فرای، ۱۳۷۳: ۷۶؛ مجیدزاده، ۱۳۶۶: ۱۲). هندیان نیز در هزاره سوم ق م با ایران، بین‌النهرین و جنوب شبه قاره روابط گسترده بازرگانی داشتند. در زمان سارگن امپراتور اکد (۲۳۵۰ ق.م) کالاهای متنوعی از قبیل سفالینه‌ها، مهرها، مهره‌های تسیح و اشیای کوچک دیگر از دره سند و احتمالاً از طریق شهر سوخته و بحرین و خلیج فارس به شهرهای بین‌النهرین می‌رسیده است. چین نیز در هزاره سوم قبل از میلاد، روابط تجاری پراکنده‌ای از طریق راه ابریشم با غرب و به خصوص ایران داشته است. در واقع شواهد بسیار نشان می‌دهد که جاده ابریشم در هزاره سوم ق.م احداث گردیده است (دانیل، ۱۳۶۳: ۱۱۲). هر چند شواهد باستان‌شناختی بیانگر این است که پیله کرم ابریشم و پارچه‌های ابریشمی از ۵۰۰۰ سال قبل وجود داشته است، باستان‌شناسان چینی در سال ۱۹۲۶ م در ایالت شان سی (Chan-Si) در بین‌اشیای به‌جامانده از عصر حجر، یک پیله کرم ابریشم کشف کردند و همچنین در سال ۱۹۵۸ م در ایالت چه کیانگ (Tche-Kiang) در بین آثار نوسنگی پارچه‌های ابریشمی‌ای به نمایش گذاشتند (بولنوا، ۱۳۸۳: ۲). یکی از دلایل این امر ارتباط چین و خاور نزدیک در هزاره سوم ق.م، معمای فن برنزکاری است که منشأ اولیه در چین نداشته و به ناگهان در سطح کاملاً عالی در چین ظهور کرده است و به نظر می‌رسد فن برنزکاری از تمدنی پیشرفته‌تر به چین منتقل شده باشد. وجود اولین نمونه‌های برنز در شمال چین و در انتهای شرقی راه ابریشم ثابت می‌کند که این صنعت از طریق راه ابریشم و از ایران به چین راه یافته است (دانیل، ۱۳۶۳: ۱۵۴).

قدمت مواد ابریشمی که اخیراً در مقبره‌هایی در مصر، آلمان و یونان یافت شده بین ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ ق.م تاریخ‌گذاری شده‌اند، اما پارچه در غرب در هر مقداری تا قبل از قرن اول پیش از میلاد در دسترس نبوده است. رومیان و سپس رومی‌های شرقی، گران‌ترین و پرهزینه‌ترین مواد چینی (کرم ابریشم) که تا قرن ششم میلادی، کرم‌های ابریشم به غرب قاچاق می‌شد خریداری می‌کردند. آن پارچه‌های ظریف، روشن، براق و کیفیت‌های رنگی باعث شدند ابریشم تأثیر

قابل توجهی بر روی کدهای لباس سنتی بگذارد؛ برای مثال، سنکا (Seneca) ادعا می کند که غیرممکن است که در پوشیدن لباس ابریشم اعتدال وجود داشته باشد که پلینی (Pliny) در سخنانش به گران بودنش اشاره می کند و یادداشت های تاسیتوس (Tacitus) اذعان دارند که تقاضا برای پارچه های ابریشم آن قدر زیاد می شود که مجلس سنا پوشیدن آن را توسط مردان ممنوع می کند. همچنین ارتباطات با جاهای جذاب و دور دیگر در واقع از مأموریت های سیاسی در هر دو جهت، از چین و از روم در قرون دوم و سوم میلادی آشکار شده است و این فعالیت منافع فرهنگی و فنی را نشان می دهد. جاده ای که این فعالیت را ممکن ساخته بود به طور تدریجی از بخش های اصلی که در خدمت اهداف مختلف منطقه ای بودند، رشد کرد. به طور مثال، جاده شاهی پارسی که شوش را به ساتراپی های غربی با پایانه آن در سارد متصل می کرد و بعد از آن در دوره پادشاهی سلوکی و باختری، با گسترش آن به مناطق شرقی دور دنبال شد. در طول این مسیر یونان به طور مؤثری آن را به بین النهرین، آسیای مرکزی و شمال هند گسترش داد. پیوند نهایی در این جاده، الان در جمهوری چین، از ترکستان شرقی، سین کیانگ یا منطقه خودمختار شرق به چانگان باستان، که امروزه در شهر شیان با جمعیت ۳ میلیون گسترش یافته، وجود داشته است. اولین امپراتوری چین، شین شی هوانگ، (۲۲۱ تا ۲۰۱ ق.م) و سلسله فاتح و جانشین آن هان، به دنبال کنترل و محافظت از سین کیانگ، به منظور جلوگیری از تهاجمات سیونگ نو یا هون های سفید و برای به دست آوردن اسبان سریع و سخت منطقه بودند، اما همچنین این منطقه ی مرزی برای کاروان های غربی، سپس جنوب به هند و در جهت مغرب به آسیای مرکزی، ایران، بین النهرین، سوریه و سرانجام حوزه مدیترانه نقطه خروجی بود (Kevin, 1997: 119).

### ۲-۳. جاده در دوره ماد

در دوره پادشاهی ماد جاده مهمی در امتداد خط کنونی راه ابریشم وجود داشته است. این راه کاروان رو به آسیای میانه از این ناحیه تقریباً از شهرهای سمنان و دامغان کنونی می گذشته است (دیاکونوف، ۲۵۳۷: ۸۹). اسناد مهم در این خصوص، الواحی است که متعلق به نیمه اول هزاره اول ق م و دوره حکومت تیگلات پلر سوم پادشاه آشور می باشد. برابر اسناد ذکر شده، این پادشاه در سده هفتم ق.م به مناطق مرکزی ایران حمله کرده و ده تن سنگ لاجورد و ۶۵ هزار اسیر با خود به نینوا پایتخت آشور برده است. اهمیت این کالا به حدی بود که مدت ها قسمت مهمی از راه ابریشم «راه لاجورد» نامیده می شده است. در آن



دوران شهرهای بزرگی در ایران مثل همدان، ری و نینوا پایتخت آشور و بعضی شهرهای اورارتو در حکم انبار سنگ لاجورد بودند. کالاهای سنگ که از شرق می‌رسید در این مناطق انبار می‌شد و سپس بین شهرهای خریدار توزیع می‌گشت (باستانی پاریزی، ۱۳۶۳: ۱۹۹). در شهر سوخته سیستان نیز مقادیر زیادی سنگ لاجورد به دست آمده است (دوما و دیگران، ۱۳۷۸: ۲۶۰). همزمان با حکومت ماد در ایران، اسناد دیگر در این دوره نشانگر آن است که علاوه بر کالاهای تجاری، فرهنگ‌ها و مذاکرات نیز تبادل می‌شده است. نامه‌های رد و بدل شده مابین فرعون مصر آخنفون (Akhenafon) و پادشاه بابلی نشان می‌دهد که فرمانروایان در این دوره به شدت درگیر مذاکرات تجاری بوده‌اند (Hanks presly, 2005).

#### ۲-۴. جاده در دوره هخامنشی

میراث مادی منقول و غیرمنقول پیدا شده در ایران زمان هخامنشی، نشانگر تجارت و تبادلات گسترده است. پیدایش فرش پارسیک با نقش و موتیف‌های هخامنشی در سبیری، دورتر از مرکز حکومت هخامنشیان، شاهد این مدعا است. در دوره هخامنشیان از تمامی جاده‌ها مراقبت به عمل می‌آمد؛ همچنین در مسیر جاده‌ها قلعه‌های بزرگ و مستحکمی برای استقرار سربازان احداث شده بود. منزلگاه‌هایی با اصطبل‌های مجهز به پیک و اسب به منظور سرعت دادن در امور چپاری و توزیع نامه‌های خصوصی و دولتی ایجاد شده بودند. راه شاهی که از شوش تا سارد در آسیای صغیر احداث شده بود، ۱۲ متر عرض داشته و مخصوص عبور ارابه‌ها بوده است (دوما و دیگران، ۱۳۷۸: ۱۵۹). بنابر اسناد باستان‌شناختی، جاده شاهی ۲۴۰۰ کیلومتر طول داشته است که معمولاً در طول ۹۰ روز طی مسافت می‌شده است. لوح‌های کشف شده از خزانه تخت جمشید، بیانگر جیره روزانه مسافران اداری و ایستگاه‌های مابین پایتخت‌های شوش و پرسپولیس است. وسعت جاده‌ها در میان ساتراپی‌های تابع امپراتوری هخامنشی است. هرودت به موجودیت راه ارتباطی مابین ایران و یونان در زمان هخامنشی اشاره دارد. در آرشیوهای کاخ‌های آشور نو در نینوا (Nineveh) و نیمرود (Nimrud) به ایستگاه‌های پستی تحت عنوان «*bit mardiate*» اشاره شده است. پارس‌ها احتمالاً از واژه آرامی «*Igerah*» و سازمان‌های آشوریان اقدام به ایجاد جاده شاهی نموده‌اند (Graf, 2013: 5968). همگام با ایجاد جاده‌ها و شاهراه‌ها، به توسعه امور دریانوردی و تجارت از طریق دریا نیز توجه شد که مهم‌ترین آن، حفر کانال

سوئز در زمان داریوش هخامنشی و توسعه تجارت دریایی است که تا آن زمان سابقه نداشته است. در منابع یونانی قدرت هخامنشیان بر مبنای تسلط آنان بر خلیج فارس و دریای عمان و تجارت از طریق این آبراهها تبیین شده است. هر چند تجارت در این راههای دریایی به دوره سومری برمی گردد (Daryae, 2003).

## ۲-۵. جاده در دوره سلوکیان

اسکندر مقدونی، داریوش سوم هخامنشی را در سال ۳۳۱ ق.م شکست داده و به قدرت شرق باستان رسید. اشاره مسعودی در قرن سوم هجری قمری نشان می دهد که احتمالاً اسکندر از مسیر شناخته شده راه ابریشم به سوی ایران و بین النهرین لشکرکشی کرده است: «آنگاه اسکندر به سوی چین و تبت رفت و شاهان آنجا اطاعت او کردند ... از راه بیابانهای ترک عزیمت خراسان کرد» (مسعودی، ۱۳۷۴: ۲۸۲). این سند نشانگر موجودیت و بازبودن راه ابریشم در این دوره تاریخی است. با مرگ زود هنگام اسکندر، بخش وسیعی از امپراتوری او به سلوکوس رسید (پیرنیا، ۱۳۴۵: ۲۰۵۵). سلوکیان با احداث شهرهای جدید و توسعه شهرهای قدیمی ایران به عنوان مثال انطاکیه، آنها را به مرکز واردات مواد اولیه و کالاها تبدیل نمودند (مسعودی، ۱۳۷۴: ۲۹۶).

بازرگانی و تجارت، حیات اقتصادی دولت سلوکی را تشکیل می داد؛ به همین دلیل آنها راههایی به جامانده از دوره هخامنشی را احیا نمودند و همچنین در احداث راههای کاروانرو جدید، همچون راه آسیای صغیر به سلوکیه، دمشق و بیروت و انطاکیه همت نمودند. در دوره سلوکی راه ابریشم که از چین می آمد از ترکستان و بخارا و یا از کوههای آرال و دریای سیاه می گذشت. راههایی که از هند می آمدند از خراسان و ایران به سلوکیه و یا از عربستان به پترا (Petra)، پالمیرا (Palmyra)، اورشلیم، دمشق و یا از اقیانوس هند به عدن سپس از دریای سرخ به سوئز و بالأخره به اسکندریه در مصر می رفت (بولنوا، ۱۳۸۳: ۵۰). به طور مثال در شهر مذهبی - تجاری هترا (Hatra) در اطراف یک حیاط بزرگ اتاقهایی برای ذخیره کالاها و اقلام تجاری تعبیه شده و در دیوارها تصاویر شتر نقش شده است که نشان دهنده اهمیت این حیوان برای کاروانهای تجاری است؛ همچنان که مجسمه های کوچک از شتر نیز در پترا و پالمیر کشف شده اند (Freyberger, 2013: 3077). به خاطر تسلط بر این دو راه آخری بود که سلوکی ها با خاندان بطالسه که در مصر حکومت می کردند بارها جنگیدند و همین جنگ ها در نهایت موجب ضعف هر دو دولت و سقوط آنها بوسیله ایرانیان و رومی ها گشت (مشکور، ۱۳۶۷: ۹۰ و ۹۱). دولت های سلوکی به دقت راه های اصلی بازرگانی را در

ایران زیر نظر داشتند و عملاً هم قدرت امنیتی آنها، جز پیرامون این راه‌ها و شهرهای اصلی، عمق بیشتری را در بر نمی‌گرفت. راه اصلی در این دوره تاریخی راه مشرق به مغرب بود و آن را در قسمت‌های مختلف به نام راه بزرگ خراسان یا راه ابریشم به چین و یا به نام‌های دیگر می‌خواندند (فرای، ۱۳۷۳: ۱۲). یکی از کارکردهای راه ابریشم در دوره سلوکی انتقال مذهب بودایی از طریق فلات ایران به ترکستان و چین بود (رضایی، ۱۳۶۸: ۲۱۴).

## ۲-۶. راه ابریشم در دوره اشکانیان

مورخان عموماً اعتقاد دارند که راه ابریشم توسط امپراطور وودی (wudi) از سلسله هان در سال ۱۰۴ قبل از میلاد با اعزام سفیری از چین برای به دست آوردن اسب‌های بارکش از دره فرغانه (Ferghana)، در منطقه آسیای مرکزی که امروزه با نام سغد در ازبکستان امروزی شناخته می‌شود، شروع شده است (بولنوا، ۱۳۸۳: ۱۶؛ foltez, 2013:490). در سراسر حیات و دوره اوج و شکوفایی راه ابریشم، تا حمله اعراب در قرن هفتم میلادی زبان سغدی (Sogdian) یکی از زبان‌های شناخته شده شرق ایران به عنوان زبان مشترک و بین‌المللی در میان کاروان‌های تجاری ایران و چین رایج بوده که در قرن دهم میلادی جای خود را به زبان ترکی داده است (foltez, 2013:491). نخستین فردی که نام «جاده ابریشم» یا «راه ابریشم» را در سال ۱۸۷۷م به مسیرهای شناخته شده تبادل کالا و فرهنگ که از استان‌های شرقی چین آغاز و بعد از عبور از ایران به اروپا می‌رفت، انتخاب کرد، «فردیناند ریختوفن» جغرافی‌دان آلمانی بود (foltez, Chritian, 2000:3; 2013:489). پیچیدگی‌های راه ابریشم زمانی آشکارتر می‌شود که با شبکه‌راه‌های مختلفی در دوره‌های حکومتی و قرون متوالی مواجه می‌شویم. نبود آثار مشخص و فراوان از راه، نظیر کف‌فرش‌ها، افزوده‌ها و شواهد باستان‌شناختی، معرفی راه‌های واقعاً موجود از گذشته را با تردیدهای جدی مواجه ساخته است (Quintanilla, 2005:195)؛ هرچند که رویکردهای سال‌های اخیر یونسکو و بیان زمان شروع راه ابریشم از دوره حکومت اشکانی ایران و سلسله هان چین و اطلاق عنوان «شاهراه تمدن‌ها» تردیدها را از میان برده است.

مدت حکومت پادشاهان سلوکی در ایران بسیار کوتاه بود (پیرنیا، ۱۳۴۴: ۲۱۷۲). پارت‌ها از شمال شرقی ایران، یعنی تقریباً از همان مدخلی که «راه ابریشم» فلات ایران را به سمت ترکستان و چین ترک می‌کند، ظهور کردند و از همان ابتدا به اهمیت و موضع استراتژیک خود بر سر راه ابریشم واقف بودند؛ بنابراین پایتخت خودشان؛ یعنی شهر «صدروازه» را به خاطر حفاظت از این شاه‌راه

جهانی، جایی نزدیک به دامغان امروزی بر سر راه ابریشم قرار دادند. تقریباً در تمام دوران حکومت اشکانی این دولت و دولت روم در زمینه تجارت و در دست گرفتن راه های بازرگانی به ویژه راه ابریشم رقابت می کردند. بازرگانی ترانزیتی از طریق راه ابریشم که منافع هنگفتی برای ایران دوره اشکانی به همراه داشت از دیدگاه سیاست خارجی مورد توجه خاص بود. پارچه های ابریشمی در روم خریداران بسیار داشت و تهیه ابریشم از بازرگانان ایرانی مستلزم پذیرفتن شرایط معینی از جانب دولت روم بود که برای این دولت چندان خوش آیند به نظر نمی رسید. علاوه بر ابریشم و صادرات مجدد کالاها، محصولات کشاورزی ایران نیز مانند شراب، میوه، گردو، رنگ و گیاهان مخصوص رنگرزی از قبیل روناس، حنا و پوست انار به روم صادر می شد؛ از طرف دیگر در بخش شرقی راه ابریشم و چین نیز پارچه ها و محصولات فلزی ایران و روم بازار وسیعی داشت و چینی ها به طور مستقیم به بازارهای روم دسترسی نداشتند.

راه دریایی به هند و جزایر سرانندیب که از دریای سرخ و حبشه می گذشت عامل دیگری در بازرگانی پر جنب و جوش بین کشورهای خاورمیانه و خاور نزدیک بود. راه کاروان روی قدیمی که از سواحل سوریه تا جنوب عربستان و حضرموت امتداد داشت و «راه عطریات» نامیده می شد، یکی از راه های مورد اختلاف دو دولت ایران و روم به شمار می رفت. رابطه ایران با شمال هندوستان از نظر باستان شناسی مورد تأیید قرار گرفته است. در بغرام، یکی از شهرهای باستانی هند، کالاهایی از آبگینه کشف شده که منشأ ساخت آنها سوریه بوده است (پیگولوسکایا، ۱۳۶۷: ۳۵۵). مطالعات سکه شناسی نیز بهبود وضعیت اقتصادی این دوره را نشان می دهد (مشکور، ۱۳۶۷: ۱۵۰). قرار گرفتن دو پایتخت دولت اشکانی بر سر راه ابریشم، صددروازه در شرق و تیسفون در غرب نشان از اهمیت فوق العاده راه ابریشم برای دولت اشکانی است. همچنین شهرهای مهم تجاری دیگر بر سر راه ابریشم، شهرهایی مانند همدان و ری بودند. شهر ری یکی از منزل گاه های مهم راه ابریشم و اقامتگاه دربار اشکانی در فصل بهار بوده است. شاید به همین دلیل اعراب این شهر را «ارشکیه» می نامیدند. مهرداد دوم، پادشاه معروف اشکانی، اهمیت بسیار زیادی برای رواج بازرگانی در راه ابریشم قائل بود و به گسترش ارتباط با دولت روم پرداخت و از طرف دیگر نخستین سفیر چینی را که از طرف امپراتور آن کشور به ایران فرستاده شده بود، به دربار خود پذیرفت (مشکور، ۱۳۶۷: ۳۹۹). شرح منزلگاه ها و کاروانسراهای اشکانی را «ایزیدور خاراکسی» در کتاب چاپارخانه های پارتی در حدود سال های ۷۰ نوشته است

(Daryee, 2003:3). این نویسنده ما را از انطاکیه تا فرات و سپس تا جنوب شرقی؛ یعنی سلوکیه و بعد به سوی شمال شرقی تا همدان، ری، نسا و مرو می‌برد. از آنجا به سمت جنوب پیچیده، به شرح راه هند می‌پردازد. مبادلات سیاسی و اسناد اعم از: چینی، ایرانی، پالمیری و رومی، وجود ارتباطات مداوم و امنیت را در قلمرو دولت اشکانی اثبات می‌کند. وسعت راه‌های اصلی و فرعی در دوره اشکانی و کشف آثار باستان‌شناختی در پالمیر، هترا (Hatra)، مرو، شوش، سلوکیه و آشور، نساء و... نشان از رونق تجارت در مسیر راه‌های ابریشم در این دوره می‌باشد. بی‌دلیل نیست که سازمان جهانی یونسکو، موجودیت راه ابریشم را به صورت رسمی از این دوره به بعد قلمداد می‌کند (Freyberger, 2013:3078). کشورهای مسلط بر راه ابریشم را می‌توان در سده‌های اول پیش از میلاد، به ترتیب از شرق: چین، دولت‌های سکائی ساکن در آسیای مرکزی و در غرب حکومت اشکانی و روم دانست (پیرنیا، ۱۳۴۴: ۱۸۶). منازعات سیاسی بر سر تسلط بر راه ابریشم تا آخرین سال‌های حکومت اشکانی ادامه داشت؛ به طوری که یکی از دلایل سقوط دولت اشکانی استیلای کوشانیان بر راه ابریشم در شرق می‌باشد.

## ۲-۷. راه ابریشم در دوره ساسانیان

اردشیر اول ساسانی در سال ۲۲۶م با غلبه بر نظام ملوک‌الطوایفی اشکانی، حکومت ساسانی را بنیان گذاشت (پیگولوسکایا، ۱۳۶۷: ۲۵۲) و توانست شرایط رشد صنعتی و تجاری ایران را با وحدت دینی و حکومتی فراهم آورد. در این دوره شاه‌راه بزرگ ابریشم از تیسفون پایتخت، در کنار دجله شروع می‌شد و از حلوان و کنگاور به همدان می‌رسید، در همدان منشعب شده، یکی به سمت جنوب از خوزستان و فارس به خلیج فارس می‌پیوست و دیگری به ری می‌رفت. امتداد شرقی راه ابریشم نیز از طریق خراسان و دره کابل به هندوستان اتصال می‌یافت. راه اصلی نیز از ترکستان به چین می‌پیوست. جریان حمل کالا در طول جاده ابریشم یک جریان دو طرفه بود و کاروان‌هایی که از چین کالا به غرب حمل می‌کردند، در بازگشت نیز کالاهای غربی را برای عرضه در بازار چین به همراه می‌بردند. عمده‌ترین کالاهایی که در دوره ساسانی از ایران به چین صادر می‌شده‌است؛ عبارت بودند از: وسمه معروف ایرانی، قالی‌های ایرانی، سنگ‌های قیمتی، سمره و مرجان و مروارید بحر احمر و خلیج فارس و منسوجات ایرانی، شامی و مصری و مواد مخدر نیز از دیگر اقلامی بودند که از ایران به چین صادر می‌شدند. ارتباط تجاری با دولت روم نیز وجود داشت. شهر نصیبین (Nasibiyeen) مرکز مهم تجاری مابین دو طرف بود. تجارت دریای با

اعراب نیز اهمیت خاصی داشت. محصولات هند و جزیره سرانندیب را کشتی های حبشه برای رومیان حمل می کردند. در راه های زمینی مهم ترین کالایی که به صورت ترانزیت از ایران می گذشت، ابریشم بود (کریستین سن، ۱۹۱: ۱۳۶۸). در این دوره همسایگان شرقی ایران، یعنی ترک ها و کوشانی ها به تحریک اتباع سعیدی خود که بازرگانان متبحری محسوب می شدند، کوشش کردند تا از خسرو اول (انوشیروان) اجازه عبور دادن ابریشم خود را از خاک ایران حاصل کنند، اما به نتیجه نرسیدند و دولت ساسانی هرگز راضی به از دست دادن حقوق ترانزیتی حاصل از عبور کاروان ها از ایران نمی شد؛ چراکه این بزرگ ترین منبع تحصیل درآمد برای این دولت بود. در قرن شش میلادی، رومی ها با غرس درخت توت و تربیت کرم ابریشم تا اندازه ای از وارد کردن ابریشم از ایران بی نیاز گردیدند، همین امر یکی از علل کم شدن درآمد دولت ساسانی و افول اقتصادی این دولت و در نهایت سقوط آن بود. مسعودی مورخ قرن سوم قمری اطلاعات جالبی از روابط تجاری دولت ساسانی با سایر ممالک واقع در راه ابریشم در دوره خسروانوشیروان، به دست داده است (مسعودی، ۱۳۷۴: ۲۶۰-۲۶۱). گردیزی، مورخ قرن چهارم قمری، نیز مطالبی در مورد گسترش مناسبات تجاری با ملل راه ابریشم در دوره خسروانوشیروان ذکر کرده است (گردیزی، ۱۳۶۳: ۸۴). از مفاد گزارش های مسعودی و گردیزی چنین استنباط می شود که پادشاهان ساسانی، روابط سیاسی و تجاری گسترده ای با روم، ترکستان و چین داشته اند؛ یعنی کشورهایی که در مسیر راه ابریشم قرار دارند. یکی از مراکز اصلی انتقال کالا از راه ابریشم به کشورهای غربی در دوره ساسانی، بندرهای سوریه در ساحل مدیترانه بود. در این زمان در بندرهای تجاری ایتالیا، گروه های عظیمی از سوری ها ساکن بودند. این نفوذ تجاری در سرزمین های روم غربی تا سده ششم میلادی و اواخر سلطنت پادشاهان ساسانی ادامه داشت (بهار، ۱۳۸۸: ۲۴۵). همچنان که پیشتر ذکر شد، راه ابریشم راه تبادل ادیان هم بوده است. در دوره ساسانی، انتقال مذهب مسیحیت از طریق این راه، از روم به ترکستان و چین صورت گرفت (بهار، ۱۳۸۸، ۱۰۵). انتقال مذهب مانی نیز از ایران به ترکستان و چین، از طریق راه ابریشم انجام شد. میرخواند در «روضه الصفا» در این باب آورده است: «گویند شاپور نخست از مانی پیروی کرد و بعد از او برگشت و او ترسید و از راه کشمیر به هندوستان رفت و از آنجا متوجه ترکستان و ختا (چین شمالی) شد. دین او در هندوستان و ختا رواج دارد (شاه بلخی، ۱۳۷۵: ۱۶۸). در دوره ساسانی شهرهای مرتبط با راه ابریشم توسعه یافته، منجر به شکل گیری

شهرهای جدید شد. یکی از این شهرها، شهر نیشابور در خراسان است. این شهر که به سرعت به یکی از مهم‌ترین ایستگاه‌های راه ابریشم تبدیل شد، به وسیله شاپور اول بنا گردید (پیگولوسکایا، ۱۳۷۶: ۲۲۷). قدرت و اقتدار سلسله ساسانی با راه ابریشم، ارتباط معناداری داشته است. سلسله ساسانی در اثر مناسبات تولیدی و بازرگانی که ارتباط مستقیم با راه ابریشم داشت به قدرت رسید و حدود چهارصد سال بعد نیز دفتر سرنوشت آخرین پادشاه ساسانی در همین جاده بسته شد. بلعمی (مورخ قرن سوم و چهارم) در شرح استمداد یزدگرد از پادشاه چین به منظور مقابله با اعراب آورده است: «یزدگرد به بلخ شد و به خاقان ملک ترک کسی را فرستاد و از وی سپاه خواست. ملک چین و خاقان سپاه بفرستادند و از پس آن، یزدگرد با خاقان از رود جیحون بگذشت و به فرغانه شد با اهل بیت خویش و آن جا بیستاد تا همه ایام عمر رضی الله عنه بشد و به ایام عثمان باز آمد و هلاک شد» (تاریخ نامه طبری، ۱۳۶۸: ۵۳۶). راه‌های دریایی ابریشم نیز در این دوره بسیار پر رونق بود. بنادر زیادی در دوره ساسانی بدین منظور تأسیس شدند. از جمله کالاهای صادراتی در این دوره علاوه بر کتان، پشم، عطریات و مهرهای تزئینی، فرش و مروارید بود که عمدتاً به چین صادر می‌شد. تسلط بر راه‌های اصلی دریایی و صیانت از آنها از جمله دل مشغولی بزرگ حکومت ساسانی بوده است (Daryaei, 2003: 3).

### ۳. نتیجه گیری

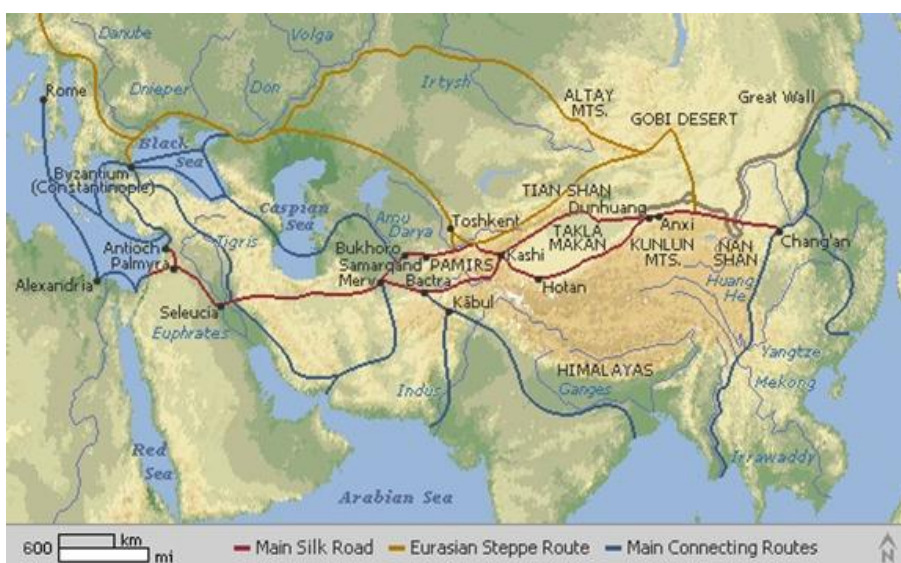
برای تبیین عناصر میراث ناگزیر به تبیین موجودی و اصالت «راه‌ها» در گذشته هستیم. میراث ملموس و ناملموس به‌جامانده از نوع بشر، همواره با راه‌ها در ارتباط بوده است. از این نظر و همچنین بر مبنای نگرش جامع (Holistic approach) تبیین درست یافته‌های باستان‌شناختی و مدارک تاریخی با موجودیت راه و ارتباطات گره خورده است. راه‌ها و ایجاد آن در طبیعت از جمله نخستین تبادل و تعامل انسان با محیط زیست بوده و آثار باستان‌شناختی نشان می‌دهد در پیش از تاریخ برخی از کالاها از نقاط دوردست تبادل شده است. قدمت آن به نه‌هزار سال قبل برمی‌گردد. شواهد تاریخی نشان می‌دهد در دوره‌های تاریخی ایران باستان، راه‌ها اهمیت حیاتی و استراتژیک برای حکومت‌ها داشته است. اوج اقدامات صورت گرفته در مورد اهمیت راه‌ها را می‌توان دوره هخامنشی به شمار آورد. گسترش تجارت در دوره اشکانی، شبکه منظمی از راه‌ها را به وجود آورد که در دنیای معاصر با توجه به اهمیت تجارت ابریشم و رازداری در خصوص تولید آن

در گذشته، به «راه ابریشم» موسوم شده است. راه‌ها برای حکومت‌های ایران باستان همواره مهم و حیاتی تلقی می‌شدند. به‌ویژه در زمان رونق تجارت و گرفتن حق گمرک، اهمیت آن‌ها مضاعف می‌شد. هر وقت حکومت‌ها استیلا و کنترل راه‌ها را از دست می‌دادند به شدت متزلزل می‌شدند؛ کم‌اینکه یکی از علل مهم سقوط دولت اشکانی، کنترل راه ابریشم توسط کوشانی‌ها ذکر شده است. امروزه سازمان جهانی یونسکو بر مبنای نگرش جامع، راه‌ها به‌ویژه راه‌های مهم دنیای باستان که تمدن‌های بزرگ تاریخ را به همدیگر ارتباط می‌داده است و موجب پایداری تمامی عناصر میراثی اعم از میراث مادی همانند بناها، کاروانسراها، پل‌ها و... و میراث معنوی، مانند نوع زبان محاوره‌ای در تجارت، نحوه دیالوگ‌ها و عادات و رسوم و... شده است، مورد توجه جهانی قرار داده است. موجودیت درازمدت راه، تأثیرات و تبدلات تمدنی در سطح وسیع مابین کشورهای آسیایی و اروپایی، خاورمیانه، خاور دور و شرق نزدیک و مشخص شدن ارزش‌های برجسته جهانی راه ابریشم منجر به اهمیت توافق جهانی آن شده که همین امر منجر به پیشنهاد راه ابریشم برای ثبت در فهرست میراث جهانی یونسکو شده است. برگزاری کارگاه‌های مختلف منطقه‌ای در کشورهای مختلف، اعم از: چین و قزاقستان و صدور بیانیه و همچنین شیوه مبانی عمل در خصوص ثبت مجموعه راه‌های ابریشم از جمله این موارد است. از سوی دیگر راه ابریشم، به عنوان مقوله‌ای که در جهان به رسمیت شناخته شده، برای کشورهای واقع در مسیر آن، فرصتی محسوب می‌شود که امکان مبادلات هرچه بیشتر کشورها را در محورهای فرهنگی، اقتصادی، سیاسی و اجتماعی فراهم سازد. راه ابریشم مسیر یکپارچگی، مبادله و گفتگوی کشورهای شرقی و غربی است. جاده ابریشم از «چانگان» چین آغاز می‌شده و در نهایت آسیای شرقی و سپس کشورهای مدیترانه واقع در غرب، ادامه می‌یافته و وارد شبه قاره هند می‌شده است. این جاده مبادلات دو طرفه بین قاره‌ای را به وجود آورده است. دادوستد در این جاده، تمدن‌های مختلف را به یکدیگر پیوند می‌داده و در طول قرن‌ها تداوم داشته است. سازمان جهانی یونسکو موجودیت و حیات راه ابریشم در ایران باستان را از دوره اشکانی تا اواخر دوره صفوی مشخص کرده که همواره از طریق سیستمی از کاروانسراها و سکونت‌گاه‌های تجاری تداوم یافته است. راه ابریشم راه تبادل تمدن‌ها نیز است. ادیانی همانند بودایی، یهودی، اسلام، نسطوری، مسیحیت، زرتشتی و مانوی نیز از طریق این راه تبلیغ، ترویج و گسترده شده است. اصالت راه و حوزه‌های گسترده مرتبط با راه ابریشم، اعم از کاروانسراها، مهمان‌خانه‌ها، استحکامات، پل‌ها، سیستم‌های آبیاری و... و همچنین



صنایع دستی و در کل میراث ملموس و ناملموس از اجزای لاینفک و مهم این راه می‌باشد که کارکردهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و به‌ویژه سیاسی را توأم دارد. موضوع راه ابریشم در دوره‌های تاریخی ایران باستان نیاز به بحث و بررسی و مطالعات میدانی بیشتری دارد. متأسفانه با وجود ادبیات گسترده و چشمگیر در مورد راه ابریشم، تئوری و نظریات کمتری در این رابطه وجود دارد. تبیین اهمیت راه ابریشم، نیازمند تجزیه و تحلیل موضوع در سطح بسیار وسیع و با کیفیت بالا بر مبنای رهیافت کل‌نگرانه و نگرش جامع است. به نظر می‌رسد نقش باستان‌شناسی تاریخی می‌تواند در این زمینه پررنگ باشد. با توجه به مستندات و شواهد تاریخی، سهم ایران در تحولات راه ابریشم بسیار برجسته بوده است.

بنابراین برای نشان دادن اهمیت راه ابریشم که تداعی‌کننده سابقه تاریخی نیز باشد لازم و ضروری است همگام با رویکردها و رهیافت‌های جهانی در این زمینه گام برداشته شود.



مسیر اصلی راه ابریشم (UNWTO/ Silk Road programme 2015)

### کتابنامه

۱. اومستد، ا.ت. (۱۳۷۲). **تاریخ شاهنشاهی هخامنشی**. ترجمه محمد مقدم. چاپ سوم. تهران: مؤسسه انتشارات امیرکبیر.
۲. دیاکونوف، ا.م. (۲۵۳۷). **تاریخ ماد**. کریم کشاورز. چاپ دوم. تهران: پیام.
۳. احتشام، مرتضی. (۱۳۳۵). **ایران در زمان هخامنشیان**. چاپ اول. تهران: انتشارات شرکت سهامی کتاب های جیبی.
۴. باستانی پاریزی، محمدابراهیم. (۱۳۶۳). **اژدهای هفت سر**. چاپ دوم. تهران: دنیای کتاب.
۵. بلعمی، ابوعلی. (۱۳۶۸). **تاریخ نامه طبری**. تصحیح محمد روشن. چاپ دوم. تهران: سروش.
۶. بهار، مهرداد و ابوالقاسم اسماعیل پور. (۱۳۸۹). **ادیان آسیایی**. تهران: نشر چشمه.
۷. بولنوا، لوس. (۱۳۸۳). **راه ابریشم**. ملک ناصر نوبان. تهران: انتشارات پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
۸. پیرنیا، حسن. (۱۳۴۵). **سلوکی ها**. چاپ چهارم. تهران: انتشارات ابن سینا.
۹. \_\_\_\_\_ (۱۳۴۴). **اشکانیان**. چاپ چهارم. انتشارات ابن سینا.
۱۰. پیگولوسکایا. (۱۳۶۷). **شهرهای ایران در روزگار پارتیان و ساسانیان**. عنایت الله رضا. تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
۱۱. پیگولوسکایا، یاکوبوسکی؛ آ.یو و دیگران. (۱۳۵۴). **تاریخ ایران از دوره باستان تا پایان سده هجدهم میلادی**. کریم کشاورز. چاپ چهارم. تهران: انتشارات پیام.
۱۲. تکمیل همایون، ناصر. (۱۳۷۶). **نقش علمی و فرهنگی یونسکو در پژوهش راه های تاریخی ابریشم**. دومین اجلاس بین المللی جاده ابریشم. تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
۱۳. حاجی بابایی، احمد. (۱۳۸۰). «**پارتیان و تجارت ابریشم**». مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران. شماره ۱۵۸ و ۱۵۹. صص: ۲۴۵ تا ۲۶۲.
۱۴. خانیکی، لباف. (۱۳۹۳). «**تأثیرات متقابل نیشابور و راه ابریشم در دوره ساسانی**». مطالعات باستان شناسی. دوره ۶. شماره ۱. صص: ۹۸ تا ۸۷.
۱۵. دانیل، گلین. (۱۳۶۳). **تمدن های اولیه و باستانشناسی خاستگاه آن**. هایدن معیری. چاپ اول. نشر مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی.
۱۶. دوما، موریس و دیگران. (۱۳۷۸). **تاریخ صنعت و اختراع**. ترجمه عبدالله ارگانی. تهران: امیر کبیر.

۱۷. رضایی، عبدالعظیم. (۱۳۸۶). **اصل و نسب و دین‌های ایرانیان باستان**. تهران: انتشارت رضایی.
۱۸. فرای، ریچارد. (۱۳۷۳). **میراث باستانی ایران**. مسعود رجب‌نیا. چاپ چهارم. تهران: علمی و فرهنگی.
۱۹. زرین کوب، عبدالحسین. (۱۳۷۳). **تاریخ مردم ایران/۱**. (ایران قبل از اسلام) چاپ چهارم، تهران: امیرکبیر.
۲۰. شاه بلخی، محمد بن خاوند. (۱۳۷۵). **روضه‌الصفاء**. تذهیب و تلخیص از عباس زریاب، چاپ دوم. تهران: علمی و فرهنگی.
۲۱. شعر دوست، علی‌اصغر. (۱۳۷۶). **مجموعه مقالات دومین اجلاس بین‌المللی جاده ابریشم**. تهران: وزارت امور خارجه.
۲۲. شوارندادزه، ادوارد. (۱۳۸۰). **جاده بزرگ ابریشم**. وزارت امور خارجه. تهران.
۲۳. کریستن سن، آرتو. (۱۳۶۸). **ایران در زمان ساسانیان**. رشید یاسمی. چ ششم. تهران: انتشارات دنیای کتاب.
۲۴. \_\_\_\_\_ (۱۳۷۷). **نخستین انسان و نخستین شهریار در تاریخ افسانه‌ای ایرانیان**. ترجمه ژاله آموزگار و احمد تفضلی. تهران: نشر چشمه.
۲۵. گردیزی، ابوسعید عبدالملک بن ضحاک بن محمود. (۱۳۶۳). **تاریخ گردیزی**. تصحیح عبد الحی حبیبی. تهران: دنیای کتاب.
۲۶. مبینی، مهتاب؛ فرزام ابراهیم‌زاده و دیگران. (۱۳۹۱). «اهمیت جاده ابریشم در هنر ایران». *مجله هنر*. شماره ۶۵ و ۶۶. صص: ۷۹ تا ۹۰.
۲۷. مجیدزاده، یوسف. (۱۳۶۶). «سنگ لاجورد و جاده بزرگ خراسان». *مجله باستان‌شناسی و تاریخ*. شماره ۲.
۲۸. مسعودی، ابوالحسن علی بن حسین. (۱۳۷۴). **مروج‌الذهب/۱**. ترجمه ابوالقاسم پاینده. چاپ پنجم. تهران: علمی و فرهنگی.
۲۹. مشکور، محمدجواد و مسعود رجب‌نیا. (۱۳۶۷). **تاریخ سیاسی و اجتماعی اشکانیان - پارسیان**. چاپ دوم. تهران: انتشارات دنیای کتاب.

30. Hanks Presly (2005); "Art" **In Encyclopedia of World Trade**

**From Ancient Times to the Present**, Retrieved from

<http://library.gbcnv.edu:2048/login?qurl=http://www.credoreference.com/http%3A%2F%2Fwww.credoreference.com/entry/sharpewt/>

31. **History of Civilization in Central Asia**(1996); Volume 2, published by UNESCO, Second impression, Paris.
32. Hole, F., Flannery, K. and Neely (1969); **Prehistory and Human ecology of the Dehloran plain**, Ann Arbor, p 424.
33. Quintanilla, Sonya Rhie (2000); **"Silk Roads art and Archaeology"** Vol. 6: papers in Honour of Francine Tissot, Journal of American oriental society 1, retrieved 02 Mar.2015 from [http:// elibrary.bigchalk.com](http://elibrary.bigchalk.com)
34. Smith, P.E.L.; (1975) **Ganj dare Tepe**: Iran XIII, P179.
35. Chin, Tamara (2013); **the invention of the silk road**, critical Inquiry, vol.40.no.1.
36. Christian, David (2000); **"Silk Roads or steppe roads"** Journal of world History 11, retrieved 02 Mar.2015 [http:// elibrary.bigchalk.com](http://elibrary.bigchalk.com).
37. Daryee, Touraj (2003); **"the Persian Gulf trade in late antiquity"** Journal of world History 1, retrieved 02 Mar.2015 [http:// elibrary.bigchalk.com](http://elibrary.bigchalk.com).
38. Foltz, Richard (2013); **"Silk Road and migration"**, *The Encyclopedia of Global Human Migration*, Edited by Immanuel Ness, Blackwell Publishing, USA.
39. Graf, David F. (2013); **"Royal roads"**, *The Encyclopedia of Ancient History*, First Edition, Edited by Roger S. Bagnall, Kai Brodersen, Craige B. Champion, Andrew Erskine, and Sabine R. Huebner, print page 5968.
40. Kevin, Herbert (1997); **the silk road: the link between the classical worlds and ancient China**; the classical Bulletin, 73.2.
41. Freyberger, Klaus (2013); **"Hatra"** *The Encyclopedia of Ancient History*, First Edition. Edited by Roger S. Bagnall, Kai Brodersen, Craige B. Champion, Andrew Erskine, and Sabine R. Huebner, print pages 3075–3077, Published 2013 by Blackwell Publishing Ltd.
42. UNWTO (2015); **UNWTO Silk Road programme**: <http://silkroad.unwto.org/en>, accessed: june 25/ 2015.