

تبیین موقعیت تجاری بغداد در دوره اول خلافت عباسی (۱۳۲-۲۳۲ق)

ابوالفضل سلمانی‌گواری^۱، ابوذر خسروی^۲

(دریافت مقاله: ۱۴۰۰/۱۰/۰۷، پذیرش نهایی: ۱۴۰۱/۰۱/۱۶)

چکیده

باظهور حاکمیت عباسیان در بین‌النهرین و بنای بغداد به عنوان دارالخلافه، اهمیت سیاسی و اقتصادی آن منطقه به طور محسوسی رشد یافت. این شهر از اواسط سده دوم ق به یکی از مراکز عمده تحولات اقتصادی جهان اسلام تبدیل شد و با توجه به موقعیت جغرافیایی خاص (مرز اتصال بین دو جهان شرق و غرب) جایگاه ممتازی در عرصه تجارت و بازرگانی کسب کرد. سؤال اصلی پژوهش این است که چه دلایل و زمینه‌هایی سبب گسترش و رشد تجارت بغداد در دوره اول خلافت عباسی شد؟ این تحقیق به روش تاریخی، در تحلیل و تبیین چگونگی برآمدن بغداد به عنوان یکی از کانون‌های مهم تجارت در این دوره می‌پردازد. یافته‌های پژوهش حاکی است که نقش موقعیت جغرافیایی و سیاسی بغداد و عبور راه‌های تجاری (خشکی و دریایی) شرق و غرب جهان اسلام از بین‌النهرین با مرکزیت آن و ایجاد امنیت و تأسیسات رفاهی سبب رشد و شکوفایی تجاری آن شهر شد. با توجه به کارکرد تجاری - بازرگانی بغداد، این شهر نقش مهمی در گستره تمدن دوره اسلامی در عرصه‌های کشاورزی، صنعت، آموزش و علوم ایفا کرد.

واژگان کلیدی: بغداد، تجارت، موقعیت، دوره اول خلافت عباسی.

۱. دانش آموخته دکتری تاریخ اسلام، دانشگاه تهران، af.soleymani@ut.ac.ir

۲. استادیار گروه شهرسازی، دانشگاه سلمان فارسی کازرون، abozarkhosravi@gmail.com

۱. دانش آموخته دکتری تاریخ اسلام، دانشگاه تهران،

۲. استادیار گروه شهرسازی، دانشگاه سلمان فارسی کازرون،

درآمد

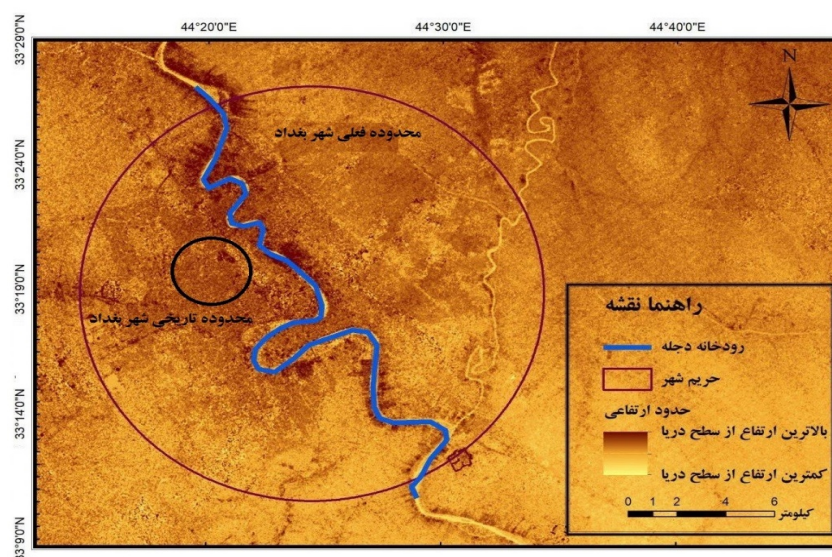
از اواسط سده دوم ق، تجارت در توسعه اقتصادی جامعه اسلامی افزایش یافت و به تدریج در سرزمین‌های اسلامی تأثیر چشمگیری بر جای نهاد. عوامل مؤثر در پیشرفت و گسترش آن را می‌توان به گستردگی قلمرو اسلامی و سلطه بر راه‌های تجاری زمینی- دریایی، روابط با سرزمین‌های دیگر، جمعیت و تولیدات، شکل‌گیری بازارها و اصناف، ضرب سکه و ایجاد شراکت‌های تجاری دانست. با کاهش روند فتوحات، سقوط حاکمیت اموی و تشکیل خلافت عباسی، کسب و کار رونق و فعالیت‌های تجاری در مناطق و شهرهای اسلامی توسعه یافت. در این میان، ساختار تجاری بغداد به عنوان مرکز خلافت، رشد روزافزونی داشت.

دوره اول عباسی با خلافت ابوالعباس سفاح آغاز می‌شود و با خلافت المتوکل پایان می‌یابد؛ دوره‌ای که به نظر می‌رسد نظام‌های سیاسی و اقتصادی اندک اندک آرامش گرفته و موقعیت شهر تازه بنیاد بغداد به ثبات نسبی رسیده است. شهر به سمت وسوی امنیت و انباشت سرمایه‌رفته و تغییرات چشمگیری در ساختار و زیرساخت‌های اقتصادی خود داشته است. در منابع اصلی مقارن روزگار عصر اول خلافت عباسی، مانند تاریخ طبری، تاریخ یعقوبی اشاره‌هایی به وضعیت اقتصادی و تجارت بغداد تا حدودی به صورت پراکنده هست. با این وجود، در پژوهش‌های معاصر بررسی موقعیت اقتصادی بغداد، بیشتر در جنبه‌های کلان اقتصادی، توجه محققان را برانگیخته است؛ چنانکه بلیایف، در مقاله خود اوضاع ساختار اقتصادی خلافت عباسی را به صورت کلی مورد ارزیابی قرار داده است. کبیری نیز ضمن توجه به جغرافیای طبیعی و اقتصادی بغداد، بازار، تجارت و اصناف مختلف را در ایجاد بحران‌های اقتصادی، اجتماعی و مذهبی بغداد بررسی کرده است، با این وجود در پژوهش او نیز بیشتر به بحران‌ها و نه جزئیات اقتصادی توجه شده است. از این رو، در پژوهش حاضر با بررسی منابع و شواهد اولیه و روش تاریخی به صورت خرد در پی پاسخ بر این سوال هستیم که موقعیت تجاری بغداد در دوره اول عباسی در چه وضعیتی قرار داشته و چه عواملی در رشد و رونق آن مؤثر بوده است؟

۱. موقعیت بغداد

موقعیت منطقه‌ای بین‌النهرین، کارکرد ویژه‌ای در تجارت، ساخت و بنای بغداد به عنوان پایتخت در دوره عباسیان داشته است. بغداد در فاصله نسبی برابر بین بصره و موصل

(شمال - جنوب) در مرکز قرار گرفته است (طبری، ۶۱۴/۷). جایگاه آن، در میان مناطق شمالی - جنوبی بین‌النهرین، بغداد را همچون بازاری برای محصولات مختلف از مناطق پیرامون، به کانون مهم اقتصادی تبدیل کرده بود. بغداد مرکز مبادلاتی بود که اکثر کاروان‌های تجاری (زمینی - دریایی) از آن عبور می‌کردند (یعقوبی، البلدان، ۷-۴). انواع کالاها و لوازم تجاری داد و ستد، از مناطق هندوستان، آسیای صغیر، چین، دیلم، خزر و حبشه وارد آن می‌شده است (ابن فقیه، ۲۷۸). محلی که بخش اعظمی از ثروت جهان در آنجا جمع شده بود و نعمت‌های بسیاری در آنجا وجود داشت (یعقوبی، البلدان، ۱۸-۱۹). بدین ترتیب، موقعیت جغرافیایی از لحاظ بازرگانی و تجارت (خشکی - دریایی) آن را با همه مراکز اقتصادی آن روزگار مرتبط می‌ساخت: کشتی‌های بازرگانی از رودخانه‌ی دجله به‌طرف بصره و خلیج فارس می‌رفتند و از آنجا به اقیانوس هند و بنادر شرقی عزیمت می‌کردند (مقدسی، ۱۷۹/۱).



شکل ۱. موقعیت جغرافیایی بنای اولیه بغداد (ترسیم نگارنده)

شاید بتوان جمله معروف هرودت را که مصر را هدیه بزرگ نیل به مصر دانسته است به بین‌النهرین نیز تعمیم داد: دجله و فرات نیز هدیه‌ای به سرزمین بین‌النهرین است (مجیدزاده، ۳/۱). رودها با ارزش‌ترین بخش بغداد محسوب می‌شدند که حیات اقتصادی آن در گذشته، مرهون وجود آنها بوده و به نوشته مقدسی نه‌هایش از بهشت است

(مقدسی، ۱۵۷/۱-۱۵۹). آب که در اغلب نقاط جاری بود، نقش عمده ای در انتقال کالا و بارگیری داشت (یعقوبی، البلدان، ۷-۱۰). پل‌ها نیز تأثیر به سزایی در ساختار اقتصادی داشتند. به نظر می‌رسد کارکرد حمل‌ونقل و مواصلاتی آن‌ها در ایجاد پیوند از عوامل اصلی اقدام حکومت‌ها در تأسیس و بازسازی آن‌هاست. از نمونه‌های پل‌سازی و مرمت پل‌های به‌جای مانده از ساسانی در دوره اول عباسی می‌توان به پلی بر روی نهر نهروان اشاره کرد (همان، ۲۵). در کنار سازه‌های به‌جای مانده از دوره ساسانیان، خلفای عباسی نیز به ساخت انواع پل اهتمام داشتند؛ از جمله مهم‌ترین آن می‌توان به پل پوران در زمان خلافت مامون اشاره کرد که بنا به دستور زوجه مامون احداث شد (ابن‌رسته، ۵۳) و پل وصیف بر نهری منشعب از دجله که به همت وصیف فرمانده قراولان خاصه المعتمد عباسی (۲۱۸) بنا گردید (لسترنج، بلدان‌الخلافة‌الشرقیه، ۷۳). از جمله سازه‌های تعبیه شده دیگر، پل کوئی بر نهر ملک بود، برای کسانی که از بغداد به سوی کوفه در حرکت بودند (یعقوبی، البلدان، ۱۳-۱۶). پل دُما بر نهر عیسی، که ساحل فرات را به دهکده فلوچه متصل می‌کرد (حافظ ابرو، ۱/ ۱۵۲) و نهر صرصر که راه کوفه از آن می‌گذشت (ادریسی، ۶۸۸/۲؛ لسترنج، بلدان‌الخلافة‌الشرقیه، ۹۳). همچنین می‌توان به پل قامغان بر نهر سورا و پل رومیان بر نهر گرخایا که از فرات منشعب می‌شد، اشاره کرد (یعقوبی، البلدان، ۱۶)؛ همگی این سازه‌ها در ایجاد زمینه‌های رفاه و سرعت در ارتباطات جایگاه برجسته‌ای داشتند. در کنار نهرها و شعب متعدد آن، احداث سد و آب‌بند به‌عنوان سازه‌های مکمل نهرها، بخش دیگری از سیاست عمرانی خلفای عباسی بود (ابن‌خلدون، ۷۹/۱-۸۰) و بنای آنها نقش بارزی در کنترل و هدایت جریان آب و رونق شهرنشینی در نواحی مختلف بغداد ایفا می‌کرد، زیرا تأسیسات آب‌رسانی به گسترش شهرنشینی و در نهایت، شکوفایی روابط تجاری می‌شد.

۲. شبکه‌های ارتباطی در ساختار اقتصادی بغداد

شبکه‌های ارتباطی و جاده‌ها بخش مهمی از سرمایه‌های اقتصادی هر منطقه‌ای محسوب می‌شود که به سبب اهمیتی که در حیات سیاسی و اقتصادی جوامع دارند، حاکمیت‌های متمرکز در طول تاریخ توجه خاصی در باب توسعه، نگهداری و تجهیز آنها نشان داده‌اند. با انتقال مرکز خلافت جهان اسلام از شام به بغداد و تثبیت پایه‌های خلافت عباسیان، باتوجه به قرارگیری شهر در مسیر ارتباطی شرق و غرب، نگاه ویژه به کارکرد راه‌ها شد.

اکنون به اهمیت و تأثیر راه و جاده‌های بغداد و نقش آنها در تغییرات و تحولات اقتصادی، به ساخت و بنای شهر در دوره منصور عباسی در سال ۱۴۵ ق می‌پردازیم. به نظر می‌رسد که یکی از علل انتخاب مکان بنای شهر، موقعیت اقتصادی آن بود: پس از درگیری‌های منصور با راوندیان در شهر هاشمیه (دینوری، ۴۲۴؛ بلعمی، ۱۰۹۴/۴)، وی به مکانی نزدیک بغداد امروزی آمد و بطریقانی را که در آن نواحی می‌زیستند، فراخواند و در این‌باره از آنان نظر خواست. آنان در اشاره به همین منطقه گفتند: اگر در اینجا باشی با کشتی‌ها خواروبار از شام، رقه، مصر، مغرب، هند، چین، بصره، واسط، جزیره، روم و موصل از راه دجله بدان‌جا می‌آیند و از ارمینیه از راه تا‌مرا تا زاب و آن سرزمین‌ها که بدان پیوسته است (طبری، ۶۵۰/۷-۶۵۲؛ ابن‌خلدون، ۳۶۰/۲). تو میان چند رودخانه هستی که جز از طریق پل‌ها از آن نتوان گذشت و این‌ها همچون خندق‌هایی هستند که چون مسیر پل‌ها را قطع کنی، دشمن طمع دست‌یافتن به تو را ندارد؛ همچنین نزدیک دریا و خشکی خواهی بود (اصطخری، ۵۶-۵۹). به‌منظور نظارت بر شهر و تسهیل ارتباط در داخل و مراقبت از راه‌های کاروان‌رو، شهر به چهار بخش مساوی تقسیم و هر بخش را نیز دو راه که از دروازه‌های متساوی آن آغاز می‌شد، تقسیم شده بود. این چهار دروازه به نام‌های دروازه خراسان، شام، کوفه و بصره معروف بودند که رو به ولایت مجاور قرار داشت. بغداد این سبب که بر سر چهارراهی بین ایران، خلیج‌فارس، بین‌النهرین علیا و شام قرار داشت از موقعیتی عالی برخوردار شده بود (ابن‌حوقل، ۲۲/۱-۲۴).



شکل ۲: ساختار شهری بغداد در دوره اول خلافت عباسی (۱۵۰ - ۳۰۰) (ترسیم نگارنده)

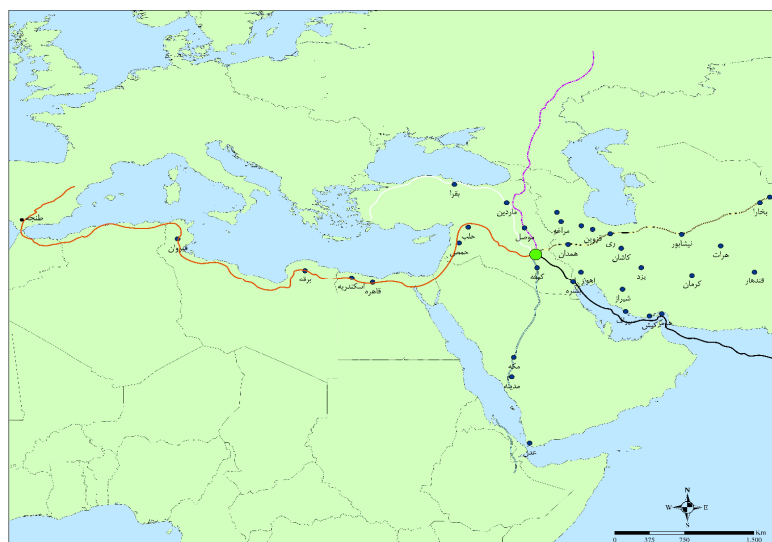
۲-۱. راه‌های تجاری خشکی بغداد

الف. راه خشکی بغداد - شام - شمال آفریقا: این راه با خروج از بغداد از کناره غرب دجله شروع شده، سپس از بردان، عکبرا، باحشا، قادسیه، سامراء، جیلتا، سودقانیه، بارما، سن، حدیثه و بنی طمیان به موصل می‌رسید (ابن خردادبه، ۷۰؛ مسری، ۲۲۳ - ۲۴). ادامه این راه از موصل به سنجار، نصیبین، رقه، منبج و حلب و سپس در جهت جنوب به حماه، حمص، بعلبک، دمشق، طبریه، رمله و از آنجا به مصر می‌رفت (اصطخری، ۵۸ - ۶۰؛ کاتب‌بغدادی، ۱۰۳ - ۱۰۴)، اما راهی که به اسکندریه منتهی می‌شد با ادامه یافتن راه و بعد از عبور از مراکز مهم تجاری مثل برقه و افریقیه (تونس) به سوی مغرب الاقصی و از آنجا به اندلس ادامه یافته تا به سرزمین فرانسه (بندر مارس) می‌رسید (ابن حوقل، ۲ / ۳۵۸ - ۳۶۰).

ب: راه خشکی بلغار یا سرزمین صقالبه و روس: این راه از بغداد در مسیر نهروان، دسکره، حلوان، قرمیسین (کرمانشاه)، همدان، ساوه، ری، سمنان، دامغان، نیشابور، سرخس، مرو، قشمهان، آمل، جیحون، بیکنند، بخارا و خوارزم امتداد داشته است (ابن فضلان، ۱۱۹/۱).

ج: راه خشکی شرقی (بغداد تا اواسط آسیا): این راه از بغداد شروع شده، نهروان،

حلوان، همدان، قزوین و ری می‌گذشت تا به نیشابور می‌رسید. از آنجا به مرو می‌رفت که به راه خراسان یا راه ابریشم معروف بود و از مرو به سوی بیکنند از مراکز مهم تجاری در بخارا که به شهر تجار معروف گشته بود، امتداد داشت. از آنجا به سمرقند و زامین رفته و در این مکان راه به دو شاخه تقسیم شده، یک راه در جهت شمالی به خوارزم و دیگری در جهت شرقی به چاچ و بلاد ترک و سپس فرغانه و از آنجا به کاشغر و بعد به سمت چین می‌رفت (ابن خردادبه، ۲۲۳؛ مسری، ۱۸۱ - ۸۲؛ ابن‌رسته، ۱۰۸ - ۹). این جاده مهم‌ترین جاده تجارت جهان در سده‌های نخستین اسلامی بود و انواع کالاها و محصولات که از طریق بغداد، بین جنوب و جنوب شرق آسیا و دریای مدیترانه و اروپا پیوند برقرار می‌کرد (Nikita Elisiev, 292). اما راه خشکی به سمت هند از بصره شروع شده و با عبور از اهواز، کرمان، مکران به سند و از آنجا به هند می‌رسید (دوری، ۱۵۳). د. راه خشکی به سوی جزیره العرب: این راه از بغداد شروع می‌شد و سپس به کوفه و بعد عبور از فرات به قادسیه و عذیب و واقصه و سپس به ثعلبیه (مسری، ۱۸۲) و از آنجا به اجفر و فید که در نیمه راه واقع بود می‌رفت و بازارهایی در آنجا قرار داشت (ابن خردادبه، ۱۰۲؛ مقدسی، ۱۶۵/۱-۱۶۹). بعد از آنجا راه از فید به سوی معدن قرشی (معدن نقره) ادامه می‌یافت؛ سپس راه به سمت ضریه، جدیله، فلجه، دفینه، قبا، اوطاس، ذات عرق سپس به بستان ابن‌عمر و از آنجا به مکه امتداد می‌یافت (کاتب بغدادی، ۱۷ - ۱۸).



شکل ۳: راه‌های تجاری بغداد در دوره اول عباسی (ترسیم نگارنده)

۲-۲. راه‌های تجاری آبی بغداد

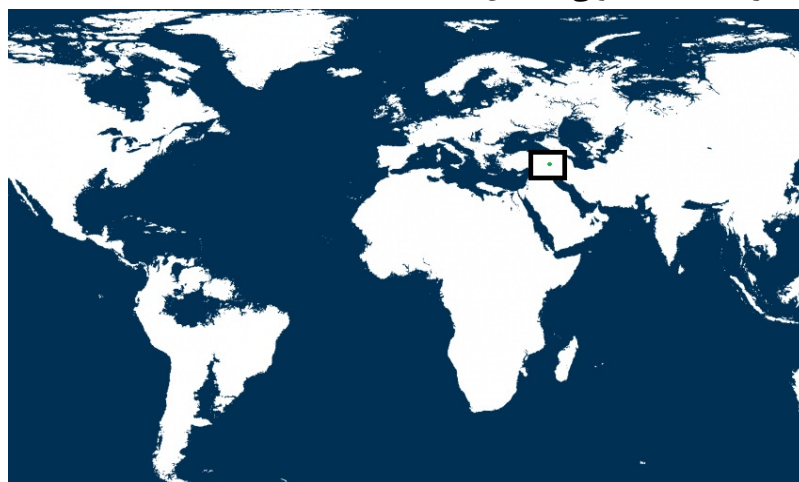
علاوه بر راه‌های خشکی، مسیر دریایی در هر سرزمینی برای آن مزیت مهمی به حساب می‌آید، زیرا به ساخت، نگهداری، تعمیر و تجهیز نیازی نیست و یکی از ارزان‌ترین طرق حمل‌ونقل محسوب می‌شود. محل قرارگیری بغداد به گونه‌ای بود که ارتباط آبی با آن تسهیل بود، بنابراین، امکان موجب برقراری پیوند میان سرزمین‌های دیگر را فراهم می‌آورد: الف) راه دجله و فرات: مسیرهای دریایی جهان اسلام در مقایسه با راه‌های زمینی اندک بوده است. در واقع رفت و آمد منظم فقط در جیحون، نیل، فرات و دجله به‌ویژه در ناحیه اروندرود انجام می‌شد (ابن‌فقیه، ۸۲). دجله در شرق و فرات در غرب بغداد جاری بودند. دجله شریان حیاتی به‌شمار می‌آمد و پل‌های آن در سراسر شبانه روز، محل رفت و آمد مسافران، سپاهیان و کاروان‌های بازرگانی بود و بر روی دجله زورق‌های تجاری، تفریحی و مسافربری در تردد بوده‌اند (مقدسی، ۱۷۲/۱؛ دمشقی، ۱۳۹). کشتی‌ها از سوی چین، یمامه، هند و سرزمین‌های آن سوی این مناطق به‌سوی بغداد می‌آمدند. از رود فرات نیز قایق‌ها از ارمنستان، باب‌الابواب، روم، شام، مغرب، مصر و سرزمین‌هایی که آن سوی آنهاست، به بغداد می‌رسیدند (یعقوبی، البلدان، ۱۲-۱۵). نهر عیسی این دو رود را به هم وصل می‌کرد: نهر عیسی از میان بخش غربی بغداد می‌گذشت و به دجله می‌ریخت (ابوالفدا، ۷۱؛ ابن‌حوقل، ۳۵۸/۲ - ۳۵۹).



شکل ۴: شبیه سازی بارگیری کالا در دجله (ترسیم نگارنده)

ب) راه دریایی هند- چین: این راه از رود دجله شروع می‌شد و با عبور از دریای عمان، سواحل شرقی خلیج فارس و اقیانوس هند به دریای چین می‌رسید و با اینکه حاکمیت سیاسی مسلمانان در مرزهای سند به پایان می‌رسید، سیطره بازرگانی آنان از این حدود گذشته تا شرق دور امتداد می‌یافت. این راه از شهرهای ساحلی بصره، لاوان، ابرون (ابن بلخی، ۴۲۰)، خین، کیس (ابن خردادبه، ۶۷)، ارموز، دَیْبِل (ابوالفدا، ۳۹۷)، مهران (مسعودی، ۱۵۹)، اوتکین، بلین و از آنجا تا سمندر (ابن خردادبه، ۶۸)، اورنشین و ایینه تداوم داشت. راه دیگر به سرانندیب (سیرافی، ۴۴، ۴۸، ۱۵۶) و از آنجا به سوی چین می‌رفت و با عبور از جزایر نکبالوس (همان، ۵۲)، گله (همان، ۲۷)، جاوه (جزیره معروف به زابج) و ماهیت به بندر کانتون (بندر بزرگ چین) می‌رسید (مقدسی، ۱۶۵/۱-۱۶۷). از طریق این مسیر، تجارت جهانی سامان گرفت و به جزایر ژاپن (واق رسید (سیرافی، ۴۶). کالاهای چین، هند، آفریقا، ایران و بین‌النهرین از این مسیر جابه‌جا می‌شد (رالف کاوتس، ۱۴۵). این راه نماد تسلط مسلمانان بر اقیانوس هند نیز بود (ابن خردادبه، ۴۶-۵۵؛ Abdul Rahman Hemida، ۴۹). در همین حال شمار بسیاری از کشتی‌های چینی، اقیانوس را طی می‌کردند تا به بصره وارد شوند. مسلمانان عمدتاً در بندر کانتون (خانگو) در چین سکونت داشتند و بسیاری از کشتی‌های چینی را ناخداها ی مسلمان هدایت و راهبری می‌کردند (مقدسی، ۱۶۵/۱-۱۶۹). بنابر برخی منابع، بازرگانان بصره در طول حکومت خلیفه ابوجعفر منصور به چین رسیده‌اند (ابن خردادبه، ۷۸-۷۹؛ قزوینی، ۳۱۸-۳۱۳). بنابر منابع چینی، برخی از تاجار عرب پیش از اسلام، از شبه جزیره عربی، اسب به امپراتوری برده‌اند. این منابع افزوده‌اند که تاجری عرب به نام ابراهیم که ناخدای کشتی تجاری بود، به‌خاطر اقامت طولانی مدت در چین معروف شده بود. در سال بعد، ابراهیم ناخدای مسلمان دیگری را به‌عنوان نماینده به‌دربار امپراتور چین فرستاد (Lee Tieh Tsing: 2-4). همچنین بنابر شواهدی که کراچوفسکی به دست می‌دهد، مسلمانان به بندر کانتون در چین رسیده بودند (Kratchkoniski, 138, Broomhall, 35). ج) راه دریایی سرخ: این دریا پس از گسترش حوزه اسلام در مرکز جهان اسلامی قرار گرفت و گذرگاه مصر و حجاز، مسیر حاجیان و راه انتقال گندم از مصر به‌جده گردید. در دوره اول خلافت عباسی، اهمیت تجاری خلیج فارس از دریای سرخ بیشتر بود، اما پس از شورش زنگیان، قرمطیان و افزایش راهزنی‌های دریایی در آنجا و به ویژه روی کارآمدن فاطمیان در مصر، دوباره نگاه‌ها متوجه دریای سرخ شد (قزوینی، ۳۱۸-۳۱۳؛ کلودکاهن، ۱۴۹).

د) راه دریایی مدیترانه: پیش از سده دوم ق مدیترانه، زیر سیطره یهودیان بود، اما بعد از آن به صورت منطقه‌ای اسلامی درآمد. در دوره اول عباسی، تجار مسلمان در بندرهای واقع در ساحل این دریا از جمله اسکندریه، غزه و عسقلان فعالیت چشمگیر داشتند؛ چنان‌که هزار کشتی در بندر طرابلس پهلو می‌گرفت و صور بندر جنگی در روبرویی با بیزانس به شمار می‌رفت. صیدا نیز چنین بود، مگر طرابلس غرب و قابس که وضعیت دیگری داشت (یعقوبی، البلدان، ۱۰۷ - ۹).



شکل ۵: موقعیت جغرافیایی بغداد در تلاقی سه قاره (ترسیم نگارنده)

۳. علل گسترش و رونق تجاری بغداد در دوره اول عباسی

تجارت به‌عنوان دومین منبع تامین معیشت از منظر سیاسی و اقتصادی، نقش برجسته‌ای در رشد و توسعه زندگی اقوام و حاکمیت‌ها ایفا کرده است. بغداد نیز به‌عنوان مقر اصلی خلفای عباسی به‌سبب موقعیت سیاسی و اقتصادی خود در تجارت محصولات و کالاهای مختلف تجاری، رونق چشمگیر یافت، به‌طوری که ارتباط هر شهری از شهرهای بین‌النهرین با آن موجب رشد تجارت بغداد شده بود، در این میان به‌مهم‌ترین دلایل رشد و گسترش تجارت بغداد اشاره خواهیم کرد:

الف. سیاست‌ها و اقدامات تجاری خلفا

علاقه خلفا در دوره اول عباسی به‌کار بازرگانی و توجه آن‌ها در گشودن و نگاهداری

امنیت راه‌های خشکی و دریا در پیشرفت و گسترش تجارت اثر چشمگیر داشت؛ توجه منصور به راه‌ها و تأمین امنیت برای تجار در بنای بغداد کاملاً لحاظ شده بود (طبری، ۶۵۳-۶۵۲). تشویق خلفا به تجارت و اعتبار دارالخلافه، شهر را به‌صورت مرکز عمده بازرگانی درآورد (خطیب‌بغدادی، ۷۹/۱). بازرگانان با برخورداری از امنیت در اجتماع و بدون نگرانی از آسیب‌ها و تهدیدات، به‌گونه‌ای رفاه اجتماعی و امنیت سیاسی را به هم بریزد، پای در مرکز خلافت نهاده و ثروت‌های فراوانی را از اقصی نقاط دنیا به آنجا آوردند. بدین گونه آزادی، امنیت و تسامح نسبی ابزاری کارآمد بود تا آن‌ها را در سایه اقتدار اسلامی حفظ کند و علاوه بر مسلمانان، یهودیان، مسیحیان و زرتشتیان نیز در قلمرو اسلامی بتوانند به تجارت بپردازند (حتی، ۴۳۷). توجه خلفا نسبت به امور بازار و تجارت سبب شد تا برای هر صنف، بازاری جداگانه لحاظ گردد. محله کرخ به دستور منصور خلیفه عباسی ساخته شد تا منطقه ویژه تجاری پایتخت عباسیان باشد (طبری، ۶۵۴-۶۵۷). هم‌زمان با گسترش شهر، بازرگانانی از خراسان، ماوراءالنهر، مرو، بلخ، بخارا و خوارزم به بغداد آمدند و در محله حریبه بازاریایی را تشکیل دادند و هر گروه از این بازرگانان رهبر و رئیسی داشت (یعقوبی، البلدان، ۱۶-۱۸). دستگاه خلافت همچنین نگاهبانان و مأمورانی را برای حفظ امور شرعی بازارها و صحت شرعی معاملات گماشته بود. منصور، عاصم بن سلیمان الأحول را بر حسبه و نگهبان کیل‌ها و اوزان شهر (ابن‌سعد، ۱۳۱/۷) و ابوزکریا یحیی بن عبدالله را بر بازارهای بغداد گمارده بود (طبری، ۶۵۷/۷). دستگاه خلافت، گاه بازاریان و صاحبان مشاغل را به‌عنوان جاسوس و چشم‌های حاکمیت بر امور بازار می‌گماشت (همان، ۶۵۶/۷). بدین‌گونه، کوشش آن‌ها در رونق نسبی تجارت مؤثر افتاد و کاروان‌های بازرگانی در سراسر قلمرو در رفت و آمد بودند و کشتی‌ها سینه دریا را می‌شکافتند. وقتی بغداد در ساحل دجله آباد شد، کانالی از فرات جدا کردند که در آن کشتی‌ها به همه بین‌النهرین می‌رفتند و به آنجا می‌رسیدند (حسن‌ابراهیم‌حسن، ۹۵۳/۱). خزائن بغداد انباشته شده و آن اموالی که بدان‌جا می‌رسید، بی‌دریغ خرج می‌شد. رونق مالی حاکمیت مایه رفاه عموم بود و نرخ‌ها ارزانی گرفت. خلفای عباسی به‌طور غیر مستقیم تجارت را تشویق می‌کردند (ابن‌فقیه، ۳۵۹؛ ابن‌خلدون، ۷۹۸/۲)؛ بنابراین حاکمیت بزرگ‌ترین حامی بازار و تجار به‌شمار می‌رفت.

در این میان، از آنجا که عباسیان با رومیان و امویان اندلس دشمنی داشتند، به مخالفان اروپایی ایشان نزدیک شدند، شارلمانی با هارون‌الرشید روابط دوستانه‌ای برقرار

کرد و هیئتی را به بغداد فرستاد تا راه زیارت بیت‌المقدس را بگشایند و تجارت میان دو حکومت را رواج دهند (آدام متز، ۵۷۷). اهمیت حکومت در روابط تجاری به‌اندازه‌ای بود که گاهی برخی افراد در روابط با سرزمین‌های دیگر خود را نماینده حاکمیت و حکومت معرفی می‌کردند (ا.آ.بلیایف، ۷۸). به نوشته اشپولر: «شرکت‌های تجارتی علاقه‌مند بودند که در سرزمین‌های بیگانه، خود را به‌عنوان فرستادگان رسمی قلمداد کنند، چنان‌که مثلاً در چین همواره این‌طور رفتار می‌کردند» (اشپولر، ۲۲۱/۲). این حرکت بزرگ که اموال را در شرق و غرب عالم جابه‌جا نماید، نیازمند وسایل و امکاناتی بود که امنیت این امر خطیر را تأمین کند. علاقه‌مندی خلفای عباسی به امر تجارت باعث شده بود که برای رفاه تجار در جاده‌های تجاری، اهتمام به اقامت بازرگانان و امنیت کاروان‌ها، فراهم کردن آب و ساخت رباط‌ها، سازمان‌دهی برید مجهز به اسب و سواره در مسافت‌های معین از ۳ تا ۶ مایل، امنیت جانی و مالی کاروان‌های تجاری را تضمین کنند (مکی و سپهری، ۲۹۷). قلمرو تمدن اسلامی به‌مثابه حلقه اتصال میان شرق و غرب به مسلمانان امکان می‌داد تا راهشان را به‌سوی دوردست‌ترین نقاط تجاری بگشایند. روابط بازرگانی با قطب‌های تجاری دنیا یعنی هندوستان، چین و آفریقا برقرار بود و روزبه‌روز افزایش می‌یافت که تأثیر به‌سزایی در رونق نسبی ساختار اقتصادی بغداد داشت.

ب. رشد و توسعه ساختارهای رفاهی بغداد

توسعه ساختارهای رفاهی در رونق و رشد اقتصادی بغداد نقش به‌سزایی داشته است. دلایل و انگیزه‌های قوی چون کسب تجارت پرسود، بازار و امکانات رفاهی بازرگانان بسیاری را به‌سوی شهرها سوق داد. بسیاری از صنعتگران و بازرگانان از شهرهای دیگر به بغداد مهاجرت کردند و از جانب خلیفه وعده دادند که به آنها از لحاظ پرداخت خراج و مالیات تخفیف‌هایی داده خواهد شد (یعقوبی، تاریخ یعقوبی، ۳۷۱/۲-۳۷۲؛ دینوری، ۴۲۴). موقعیت جغرافیایی، تشویق حاکمیت به تجارت و اعتبار خلافت، به‌زودی بغداد را به‌صورت مرکز عمده بازرگانی درآورد. بازارها در رصافه به‌ویژه در کرخ، شاخص اصلی رفاه زندگی شهری شده بودند (یعقوبی، البلدان، ۵۶-۵۸). اصناف و بازاریان در این عصر چندان اهمیت داشتند که هارون خلیفه قدرتمند عباسی از بازاریان و اصناف برای ولیعهدی مأمون پس از امین در سال (۱۸۳ق) بیعت گرفت (ابن‌فقیه، ۴۱۲). از جمله مهم‌ترین بازارها در بغداد می‌توان به قطع الکلا، باب الجامع و سوق الثلاثا (ابوالفدا،

۳۲۳) اشاره کرد که در واقع جایگاه بزازان بود و تاجرانی از بلاد فارس در آن جا رفت و آمد داشتند (سلیمان دخیل، ۸/۱؛ شیخلی، ۵۹)؛ یا بازارهای واسط، دسکره، زرگرها در کوفه، خرمافروشان بصره (مقدسی، ۱/۱۶۴). رشد و گسترش تجارت، رونق بازارها را در پی داشت که در عصر تاسیس بغداد، بنا شدند و گسترش بازرگانی بر رونق و آبادانی آن‌ها می‌افزود و در گذر زمان از بی‌نظیرترین بازارها شدند (یاقوت حموی، ۳/۲۸۴). در این زمان بازارها بر مبنای قومیت‌ها و قبایل و یا اصناف نام‌گذاری شده بودند (ثقفی، ۴۴). منصور، بازار کرخ را به این منظور ساخت تا هر تاجر و تجارتي در راسته و جایگاه معلوم تجارت کند (اصطخری، ۸۵) تا دسته‌ای با دسته دیگر و تاجری با تاجر دیگر و صنفی با صنفی دیگر در نیامیزد (صابی، ۲۸)؛ از این روی برای هر دروازه‌ای از شهر رئیسی بود که حاکمیت را در شناخت ویژگی‌های گوناگون محله‌ها، آمار فقرا و شناخت مرتکبین جرائم یاری می‌داد. افزون بر آن سنخیت مشاغل، مقامات و ثروت موجب می‌شد تا به همدیگر یاری برسانند (ابن‌سعد، ۳/۲۱).

تحول جامعه اسلامی، اقتدار حاکمیت، حکمرانی گسترده و وسیع آنان تجارت و بازرگانی را رونق بخشید. به بیان ابن خلدون، در صورت وجود امنیت بود که شمار صادرکنندگان افزایش پیدا می‌کرد و در نتیجه کالا به حد وفور در دسترس مردم قرار می‌گرفت و با بهای ارزان پخش می‌شد (ابن‌خلدون، ۲/۷۸۲). با ایجاد امنیت در راه‌ها، کالاهای متنوعی از اقصی نقاط جهان به بغداد وارد و در بازارهای آن عرضه می‌گشت. علاوه بر این پل سازی خلفا نیز در این رونق تأثیر گذار بود. پل‌هایی هم که میان بخش شرقی و غربی تأسیس گردید برای سهولت عبور و مرور و رونق تجارت تأثیر تمام داشت (طبری، ۶۱۴/۷-۶۱۷؛ کبیری، ۱۴۹). همچنین منصور سه پل دیگر نیز ساخت یکی از آن‌ها مخصوص عوام یا زنان دربار خودش و دو پل دیگر را نزدیک باب البستان برای خود و خدمتکارانش معین کرد (خطیب‌بغدادی، ۱/۱۱۶). هارون الرشید در نزدیک باب الشماسیه دو پل ساخت (ابن‌فقیه، ۳۰۶) که روی آن بازارهایی برپا شد و در آنجا بازرگانان به تجارت کالا مشغول بودند (لسترنج، بغداد: فی‌عهدالخلافة العباسیه، ۷۶؛ خطیب‌بغدادی، ۱/۱۱۶). در نزدیک بغداد که عرض دجله دویست و سی متر است با قایق‌ها پلی روی آن ساخته بودند و در روی آن تجارت جریان داشت، اعراب هم در کار انتقال کالا با سود ناچیز از تولیدکننده با مسیحیان و یهودیان همدست شدند و حمل‌ونقل، معامله و دادوستد در بغداد فراوان شد (قلقشندی، ۴/۳۳۳) بدین‌گونه مرکز

خلافت، یکی از بزرگ‌ترین مراکز تجاری در شرق گردید و چند سال پس از بنای آن، خبرهای ارزانی و کاهش قیمت‌ها و دوران رفاه روایت می‌شد: «در دورهٔ ابوجعفر قیمت‌ها ارزان گردید» (جهشیاری، ۱۸۳). از دیگر پیامدهای گسترش و رونق تجارت، همکاری بازرگانان با یکدیگر بود، به‌گونه‌ای که علی‌رغم اختلافات نژادی بین عرب و عجم و اختلافات دینی مسلمین و اهل ذمه، هرگاه یکی از آنان ورشکسته می‌شد، گروهی از تجار برای او مال جدیدی فراهم می‌آوردند و او را از ورشکستگی نجات می‌دادند (یعقوبی، البلدان، ۵۶-۵۸).

ج. ارائهٔ تسهیلات پولی - مالی

در این دوره، به‌سبب افزایش معاملات تجاری و مشقت حمل‌ونقل‌های مسکوکات، نظام مالی در قالبی خاص عرضه می‌شد: حواله و سفته. عباسیان برای رفع مشکلات ناشی از حمل‌ونقل به‌ویژه زر و سیم‌های بسیار و سنگین در تجارت، به‌روش پرداختی ایمن، سبک، راحت و سهل‌الوصول نیاز داشتند؛ بنابراین کاربرد حواله‌وسفته، با وزن کم و قابلیت جابه‌جایی بسیار آسان که از ابزارهای سپرده‌گذاری و حوالهٔ مالی در سیاست‌های گردش پولی بود، در حاکمیت عباسی گسترش یافت. مستندات تاریخی حاکی از افزایش و پیشرفت فعالیت‌های مالی در قالب حواله و سفته است که موجب شکل‌گیری شیوهٔ نظارتی جدید و هم‌چنین گسترش نهادی به نام صرافی بود و در معاملات به روش جدید، نقش مهمی داشت (صابی، ۴۵۲). تجار به علل گوناگون و ازجمله ایمن نبودن انتقال مسکوکات طلا و نقره از محلی به محل دیگر، آن‌ها را نزد شخصی به نام صراف به امانت می‌گذاشتند. این تجار در قبال سپردن مسکوکات از صراف سفته‌ای دریافت می‌کردند و با تحویل سفته به صراف در شهری دیگر که قابل‌اعتماد صراف اول بود، یا به شعبه‌ای که خود صراف در آن شهر داشت، مسکوکات طلا و نقره دریافت می‌کردند (صابی، ۱۸۶). این امر موجب پیدایش اتاق‌های بازرگانی، شرکت‌های امانت‌داری و صرافی‌ها گردید (ربانی‌زاده، ۴۴)؛ به‌گونه‌ای که گاهی بزرگان، حتی وزرا و خلفا اموال خویش را به آن‌ها می‌سپردند (صابی، ۸۴ - ۸۵). در دورهٔ هارون، فضل بن یحیی برمکی از خلیفه خواست مبلغ بیست هزار درهم به محمد بن ابراهیم امام داده شود. خلیفه با این تقاضا موافقت کرد و فضل خلیفه را سپاس گفت (جهشیاری، ۲۹۰). آنگاه فضل از هارون‌الرشید خواست تا با خط خود حواله‌ای به نام محمد بن ابراهیم امام بنویسد (خوله‌شاکردجیلی، ۱۶۲). از موارد دیگر اینکه، هارون پس از مصادرهٔ اموال محمد بن

سلیمان، دستور داد تا حواله‌هایی برای ندیمان تدارک دیده و برای نغمه‌گران حواله‌هایی نوشته شود تا در دیوان مالی محاسبه نگردد (طبری، ۲۳۷/۸). مبالغی که در حواله‌ها قید شده بود، به حاملان تحویل داده شد (ابن‌مسکویه، ۵۰۶/۳). بدین ترتیب، همراه نظام پولی، نظام بانکداری و اعتباری پدید آمد که بازرگانان ثروتمند همچون بانکداران عمل می‌کردند، وثیقه گرفته و وام می‌دادند. اعتبارنامه یا حواله را در وجه مشتریان در مکان‌های دور دست صادر می‌کردند که در نوع خود بدیع بود.

د. تسهیل روند واردات و صادرات

اساساً واردات و صادرات جزئی از ارکان اصلی تجارت است و بررسی روند آن در بغداد به‌عنوان قطبی ترانزیتی اهمیت خاص دارد. بی‌گمان در این روند، بنادر و مراکز بازرگانی نقش بسیار فعالی در ایجاد خطوط ارتباطی داشته‌اند. از جمله مهم‌ترین بنادر اصلی که در چگونگی واردات و صادرات‌ها جایگاه مهمی داشت، می‌توان به بندر بصره (دروازه تجاری بغداد) اشاره کرد که در آنجا بنابر تدبیر خلفای عباسی برای کالاهای ورودی عوارض و مالیات بیشتری وضع می‌گردید و صادرات تولیدات کشاورزی و برخی از کالاهای صنعتی بیشتر شد. علاوه بر آن کالاهای تجملی نیز از جمله پوست، ادویه، فلزات کمیاب برای طبقه مرفه و ثروتمند به میزان محدودی وارد می‌گردید (یعقوبی، تاریخ یعقوبی، ۳۷۶/۲-۳۷۷؛ مقدسی، ۱۸۹/۱). کوفه از دیگر شهرهای تجاری مهم نیز در جریان تجارت بود، هر چند که میزان واردات در ابتدای تأسیس و بنای شهر بیشتر از صادرات بود، اما به تدریج با تدبیر حکومت این نسبت جهت معکوس یا برابر یافت. از جمله کالاهایی که آنجا وارد می‌گردید می‌توان به خرما، خز، گلاب، حنا، لباس‌های کتان از بصره، زیتون، صابون، انواع قلم از رقه، انواع عسل و پنبه از حران، لؤلؤ از عمان (اصطخری، ۳۲)، قاطر و انواع لباس از مصر، انواع مس از اندلس در مقابل به‌صورت انواع خرما، روسری، چغیه، روغن بنفشه و عمامه‌های خز که به یمن، چین و هند صادر می‌شد، اشاره کرد (قزوینی، ۳۲۳/۱). چنین به نظر می‌رسد که کالاهای ممتاز خاور دور از راه دجله و فرات به بیزانس باختر مسیحی صادر می‌شد. بازرگانان مسلمان خرما، شکر، اشیای فولادی، کالاهای پشمی، پنبه‌ای صادر می‌کردند و ابریشم، ادویه، کافور، صمغ‌های خوشبو، عاج آبنوس، بردگان سیاه نیز از آفریقا بنا به دستور ابوجعفر منصور و سایر خلفای عباسی وارد می‌کردند (رالف‌کاوتس، ۴۷-۱۴۴). سیاست خلفا و

حمایت‌هایشان در رونق تجارت قابل اغماض نیست. ایجاد بازارهای کرخ بنابر تدبیر منصور عباسی، تشویق و دستور معتصم به آوردن بازرگانان و تاجران و صنعتگران به سامرا (یعقوبی، *البلدان*، ۵۶-۵۸) خود نشانه‌ای از توجه به امور تجاری و صنعتی بود و می‌توان نوعی رابطه مستقیم میان شکوفایی تجارت و تدابیر سیاسی خلافت در بغداد و در مقابل رکود تجارت و صنعت، با بی‌کفایتی خلفا در ادامه خلافت در نظر گرفت.

هـ تسهیلات کشتیرانی و راه‌های آبی

در بین‌النهرین سفلی هر منطقه‌ای که در آن جریان آبی وسیعی وجود داشته، کشتیرانی پیشرفت کرد و مسیر حرکت کشتی‌ها و قایق‌های تجاری از کانال‌های مختلف افزایش یافت. به‌طور ویژه دجله و فرات راه‌های مهم آبرسانی را از جانب شمال به جنوب تشکیل می‌دادند و از کانال‌های بزرگ‌تر منشعب از دو رود نیز به‌عنوان راه‌های آبی میان نواحی استفاده می‌گردید (مقدسی، ۱۶۵/۱). علاوه بر راه‌های آبی داخلی، در خارج از آن نیز در مسیر جهت انجام روابط تجاری به سمت غرب احداث گردید که یکی از آن دو به‌جانب شام و دیگری به مدیترانه امتداد می‌یافت؛ مسیر نخست که دشواری‌هایی چون عبور از بیابان و حملات بادیه‌نشینان را در خود داشت از سیپار آغاز و در کرانه فرات به‌جانب شمال امتداد یافته و در نهایت به حمص می‌رسید و از آنجا به بنادر فینیقیه، دمشق و یا فلسطین منتهی می‌گردید (رالف کاوتس، ۱۰۱)؛ اما راه دوم که از دشواری‌های مسیر اول فارغ بوده و از دجله در نینوا آغاز و به راه اول ترجیح داده می‌شد، هرچند که در جریان طبیعی نهرها و رودها نقش چشمگیری در گسترش حمل و نقل و ارتباطات ایفا می‌کردند، اما نمی‌توان خطراتی که قایق‌ها و کشتی‌ها را تهدید می‌کرد، نادیده گرفت (ابن‌خردادبه، ۲۱۸). بنابر گزارش جغرافیدانان متقدم در اشاره به نهر ابله که به دجله می‌ریخت و گرداب خطرناک آن، یکی از زنان خاندان عباسی و بنابر اقوالی زبیده، خطر آن گرداب را با پر کردن چندکشتی از سنگ و قرار دادن در آن گرداب بر طرف کرد ابن‌حوقل، ۲۳۷/۱). علاوه بر نهر ابله نهرهای مهم دیگری در بغداد با قابلیت کشتیرانی امکان تشکیل فعالیت‌های تجاری را به‌وجود آوردند. از مهم‌ترین نهرها و انشعابات می‌توان به نهر معقل در بصره که کشتی‌ها در آن از بغداد به بصره در حرکت بودند، نهر نو در جانب شرقی شط‌العرب که کشتی‌ها از اهواز به بصره در آن حرکت می‌کردند، نهر عیسی که در محلی با عنوان قنطرة الصراة از کشتی‌ها بارگیری می‌کرد (دمشقی، ۱۳۳) و صدها جوی تعبیه شده اشاره کرد. انواع کشتی‌ها با

کارکردهای مختلف نظامی یا حمل و نقل تجاری و باعناوین مخصوص به خود از جمله کرب، زیب، میری، طیاره و انواع زورق در این مسیرهای آبی در حرکت بوده‌اند، نام برد (ادریسی، ۳۸۵/۱). به‌طور کلی انشعابات و سازه‌های مختلف آنها علاوه بر رونق اقتصادی ناشی از رشد کشاورزی، در گسترش حمل‌ونقل دریایی و در نهایت شکوفایی تجارت و بازرگانی جایگاه ویژه‌ای داشتند.

نتیجه

موقعیت جغرافیایی و سیاسی بغداد در دوره نخست خلافت‌عباسی این شهر را به یکی از مهم‌ترین مراکز اقتصادی شرق و غرب جهان اسلام تبدیل کرد؛ رشد مناسبات تجاری شرق و غرب در پیوند با بغداد و همچنین احیای مراکز تولیدی و صنعتی نقش تأثیرگذاری در این کارکرد تجاری داشت. با انتخاب بغداد به‌عنوان پایتخت خلافت عباسی، امکانات بالقوه منطقه بین‌النهرین که از دوره باستان محل تلاقی تمدن‌ها و فرهنگ‌ها بود، دوباره احیاء شد. سیاست‌ها و اقدامات خلفای عباسی به نوع ساخت شهری بغداد و اهمیت امنیت و رفاه و توسعه راه‌های ارتباطی، ارائه تسهیلات مالی، گسترش بازارها، تسهیل روند واردات و صادرات نقش بسزایی در رشد روزافزون بازرگانی در این دوره داشت. مسیرهایی که موجبات پیشرفت اقتصادی این شهر را فراهم آوردند، موجب شد تا دامنه این رونق و شکوفایی بر سایر شهرهای پیرامون نیز اثر بگذارد و در مسیر راه‌های تجاری زمینه‌ساز مبادلات فکری، تمدنی، فرهنگی در قلمرو خلافت عباسی گردد. از این رو، بغداد، نه تنها به‌عنوان کانون اقتصادی مهم، در مسیر شاهراه تجاری قرار گرفت، بلکه در رشد فرهنگ و تمدن اسلامی و تعاملات این تمدن با سایر فرهنگ‌ها هم نقش چشمگیری داشت.

منابع

- ابن بلخی، فارس‌نامه، شیراز: بنیاد فارس‌شناسی، ۱۳۷۴ ش.
 ابن حوقل، صورة الأرض، بیروت: دارالصادر، ۱۹۳۸ م.
 ابن خردادبه، مسالك وممالك، بیروت: دارالصادر، ۱۹۹۲ م.
 ابن رسته، احمد بن عمر، الاعلاق النفیسه، لیدن: مطبعه بریل، ۱۴۱۲ ق.
 ابن سعد، طبقات، مترجم: محمود مهدوی دامغانی، تهران: فرهنگ و اندیشه، ۱۳۷۴ ش.
 ابن فضلان، احمد، رحلة ابن فضلان الى بلاد الترك و الروس و الصقالبة، ابوظبی: دارالسويدي للنشر و التوزيع، ۲۰۰۳ م.

- ابن فقیه، البلدان، مصحح: یوسف الهادی، بیروت: عالم الکتب، ۱۴۱۶ق.
- ابن خلدون، تاریخ ابن خلدون (العبر و دیوان المبتدا)، بیروت: دارالکتب العلمیه، ۱۹۹۲م.
- ابن مسکویه، تجارب الامم، مترجم، ابوالقاسم امامی، تهران: سروش (صدا و سیما)، ۱۳۶۹ش.
- ابوالفداء، اسماعیل بن علی، تقویم البلدان، قاهره: مکتبه الثقافه الدینیّه، ۱۴۲۷ق.
- ا.آ.بلیایف، «اوضاع اقتصادی قلمرو خلافت عباسی» معارف اسلامی (سازمان اوقاف) مترجم، رضا عنایت الله، شماره ۱۰ (۱ آذر ۱۳۴۸ش)، ۷۰-۷۷.
- ادریسی، محمد بن محمد، نزهه المشتاق فی اختراق الافاق، بیروت: عالم الکتب، ۱۴۰۹ق.
- اشپولر، برتولد، تاریخ ایران در قرون نخستین اسلامی، مترجم: جواد فلاطوری و مریم میراحمدی، تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۶۹ش.
- اصطخری، ابراهیم بن محمد، المسالك و الممالك، بیروت: دار الصادر، بی تا.
- بلعمی، تاریخنامه طبری، مصحح: محمد روشن، تهران: سروش، ۱۳۸۰ش.
- ثقفی، ابراهیم بن محمد، الغارات، مترجم: عبدالمحمد آیتی، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، ۱۳۷۱ش.
- جهشیاری، محمد بن عبدوس، الوزرآ و الکتاب، مصحح: مصطفی سقا، ابراهیم ابیاری، عبدالحفیظ شلبی، قاهره: شرکت مکتبه و مطبعه مصطفی البابی الجلی و اولاده بمصر، ۱۴۰۱ق.
- حافظ ابرو، جغرافیای حافظ ابرو، تهران: مرکز پژوهشی میراث مکتوب، ۱۳۷۵ش.
- حسن، حسن ابراهیم، تاریخ سیاسی اسلام، مترجم: ابوالقاسم پاینده، تهران: جاویدان، ۱۳۷۶ش.
- خطیب بغدادی، احمد بن علی، تاریخ بغداد او مدینه السلام، قاهره: مکتبه الخانجی، ۱۳۴۹ق.
- خوله شاکر دجیلی، بیت المال: پیدایش و تحولات آن، مشهد: بنیاد پژوهشهای اسلامی، ۱۳۷۹ش.
- دمشقی، محمد بن ابیطالب، نخبة الدهر فی عجائب البر و البحر، ترجمه: آگوست فردیناند سید حمید، تهران: اساطیر، ۱۳۸۲ش.
- دوری، عبدالعزیز، تاریخ العراق الاقتصادي فی القرن الرابع الهجری، بیروت: مرکز دراسات الوحده العربیه، ۱۹۹۵م.
- دینوری، ابوحنیفه، اخبار الطوال، ترجمه: محمود مهدوی دامغانی، تهران: نی، ۱۳۷۱ش.
- رالف کاوتس، چشم اندازهایی از جاده ابریشم از خلیج فارس تا دریای شرقی چین، ترجمه: محمد باقر وثوقی، تهران: پژوهشکده تاریخ اسلام، ۱۳۹۲ش.
- ربانی زاده، سیدمحمد رحیم، «گردش نظام پولی خلافت عباسی در قالب چک و سفته»، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی (با همکاری انجمن ایرانی تاریخ)، شماره ۱ (۱۳۹۱ش): ۴۷-۶۲.
- سلیمان دخیل عذب، الفوز بالمراد فی تاریخ بغداد، قاهره: دار الآفاق العربیه، ۱۴۲۳ه.
- سیرافی، سلیمان، سلسله التواریخ (اخبار الصین و الهند)، ترجمه: حسین قرچانلو، تهران: اساطیر، ۱۳۸۱ش.
- شیخلی، صباح ابراهیم سعید، اصناف در عصر عباسی، ترجمه: هادی عالم زاده، تهران: مرکز دانشگاهی، ۱۳۶۲ش.

طبری، تاریخ طبری (تاریخ الرسل و الملوك)، ترجمه: ابوالقاسم پاینده، تهران: اساطیر، ۱۳۵۳ ش.
قزوینی، زکریا بن محمد، ترجمه آثار البلاد و اخبار العباد، ترجمه: محمدمیرزا جهانگیر قاجار، تهران: امیر کبیر، ۱۳۷۳ ش.

قلقشندی، احمد بن علی، صبح الأعشى فی صناعة الإنشاء، بیروت: دار الکتب العلمیه، بی تا.
کاتب بغدادی، قدامه بن جعفر، الخراج، ترجمه: حسین قرچانلو، تهران: البرز، ۱۳۷۰ ش.
کبیری، حمدان عبدالمجید، اسواق بغداد حتی بدایة العصر البویه، بغداد: دارالعربیة للطباعة، ۱۹۷۹ م.
کاهن، کلود، تاریخ العرب و الشعوب الاسلامیه، بیروت: دارالحقیقه، بی تا.
فیلیپ خوری حتی، تاریخ عرب، مترجم: ابوالقاسم پاینده، تهران: آگاه، ۱۳۸۰ ش.
قرهچانلو، حسین، جغرافیای تاریخی کشورهای اسلامی، تهران: سمت، ۱۳۸۳ ش.
متز، آدام، تمدن اسلامی در سده چهارم هجری، مترجم: علیرضا ذکاوتی قراگزلو، تهران: امیرکبیر، ۱۳۶۲ ش.

لسترنج، کای، بلدان الخلافة الشرقيه، بغداد: مکتبه الحیدریه، ۱۴۲۷ ه.
لسترنج، کای، بغداد: فی عهد الخلافة العباسیه، بغداد: مکتبه الحیدریه، بی تا.
مجید زاده، یوسف، تاریخ و تمدن بین النهرین، تهران: مرکز دانشگاهی، ۱۳۷۶ ش.
مسری، حسین علی، تجاره العراق فی العصر العباسی، کویت: جامعه الکویت، ۱۴۰۲ ق.
مقدسی، محمدبن احمد، احسن التباسیم فی معرفة الاقالیم، ترجمه: علینقی منزوی، تهران: شرکت مولفان و مترجمان، ۱۳۶۱ ش.
یاقوت حموی، خطط بغداد فی معجم البلدان، مصحح: موفق سالم نوری، بغداد: المجمع العلمی، ۱۴۲۲ ق.

یعقوبی، احمدبن اسحاق، البلدان، مترجم: محمدابراهیم آیتی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۵۶.
یعقوبی، احمد بن اسحاق، تاریخ یعقوبی، مترجم: محمد ابراهیم آیتی، تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۷۱ ش.

Nikita Elisiev, *The Middle East in the Middle Ages*, Translated by Mansour Abul Hassan, Beirut, 1986.

Antony Natang, *the Arabs, their victories and Islam glories*, Translated by Dr. Rashed Al-Barawi, The Anglo-Egyptian library, 1974.

Abdul Rahman Hemida, *Aalam Al-Goghrafiyen Al-Arab*, Damscus, 1969.

Broomhall, *Islam in China*, London, 1910.

Lee Tieh Tsing, *The Historical relations between the Arabs and China*, Published by the Chinese commissioner office in Baghdad on Al-Rashid Printing House, Baghdad, 1945.

Kratchkoniski, *the history of the Arab geographical literature*, Translated by Salahuddin Othman Hashim, First part, Cairo, 1963.

