

## بررسی نقش راه‌های زمینی در رونق اقتصادی دوره صفوی

صبا قاسم زاده

دانشجوی دکتری گروه تاریخ، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران

ناصر جدیدی (نویسنده مسئول<sup>1</sup>)

دانشیار، گروه تاریخ، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران

شکوه السادات اعرابی هاشمی

استادیار، گروه تاریخ، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران

فصلنامه علمی پژوهشی تاریخ (شاپا) ۰۲۷۱-۲۰۰۸ دوره ۲۰ شماره ۷ بهار ۱۴۰۴ صفحه ۴۵-۶۶

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۲/۴ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۶/۶

### چکیده

تغییرات اقتصادی و سیاسی در بیشتر مواقع تحت تأثیر عوامل خارجی و داخلی شکل می‌گیرد. راه‌ها و مسیرهای ترانزیتی از فاکتورهای مهمی در طول حیات بشر بودند که باعث حوادث اقتصادی و سیاسی و چه‌بسا درگیری‌های شدیدی شدند. از این رو در این تحقیق به تبیین و تحلیل تأثیرات اقتصادی و سیاسی راه‌های زمینی در دوره صفوی پرداخته می‌شود. این پژوهش در ردیف تحقیقات تاریخی قرار می‌گیرد که به شیوه توصیفی - تحلیلی و با تکیه بر مطالعات کتابخانه‌ای انجام می‌گیرد. یافته‌های تحقیق نشان داد که راه‌های زمینی تأثیرات زیادی بر روی مسائل اقتصادی و سیاسی دوره صفویه داشته‌اند و می‌توان نتیجه گرفت در دوره صفویه ایجاد رابطه سیاسی با دنیای غرب برگرفته از ایجاد راه تجارت نوین بود و باعث رونق اقتصادی بین ایران و دنیای غرب شد.

کلید واژه‌ها: رونق اقتصادی، راه‌های زمینی، دوره صفویه

---

<sup>1</sup> - Email: Jadidi\_naser@yahoo.com

## مقدمه

راه‌ها در طول تاریخ بشر دارای اهمیت بوده‌اند و چه‌بسا باعث تغییرات و رویدادهای مهمی بودند. مسیرهای ترانزیتی و تجاری همیشه مورد توجه شاهان و حکمرانان بودند و این مسئله در دوره صفویه به‌خوبی خود را نشان داد و باعث ایجاد دشمنی‌ها و هم‌پیمانی جای زیادی بین صفویه‌ها و دیگر امپراطوری‌ها شد. ورود تجار و کمپانی‌های اروپایی و نیز بازرگانان ارمنی و هندی در این عصر موجبات تولد نصف و نیمه‌ای بازرگانی را در معنای نوین آن فراهم کرد. برخی از این تجار، مردم معمولی بودند که به قصد تجارت راهی هندوستان شدند. برخی از آنان به تدریج با شیوه‌ها، تسهیلات و امکانات سوداگری کمپانی‌ها، تجار اروپایی یا بازرگانان ارمنی و هندی آشنا شدند و حتی شمار اندکی از آنان برای تجارت راهی اروپا شدند. این گروه اخیر و حتی یکی دو تن از شاهان صفوی در رأس آنان شاه‌عباس اول به امکانات و تسهیلات جدید بازرگانی احساس نیاز کردند (کیوانی، ۱۳۹۹: ۲۹۷).

در عصر صفویه راه‌ها رابطه دو جانبه‌ای با شرایط اقتصادی و سیاسی داشته‌اند. در بعضی از مواقع راه‌ها و مسیرها بودند که شرایط اقتصادی و سیاسی خلق کردند و در برخی مواقع عوامل اقتصادی و سیاسی باعث تغییر

مسیرها و راههای تجارتی شدند. ایران عصر صفویه با موج جدیدی از روابط با همسایگان و کشورهای اروپایی را تجربه کرد که در طول تاریخ بی‌سابقه بوده‌است. در این دوره مسیرهای ترانزیتی نقش مهمی در خلق روابط سیاسی و اقتصادی بازی کرده‌اند. چه‌بسا باعث درگیری‌های شدیدی شدند همانند درگیری صفویه با پرتغالی‌ها با همکاری و حمایت بریتانیایی‌ها. از این رو با توجه به نقش راه‌ها و مسیرهای ترانزیتی در این تحقیق تلاش خواهد شد به سؤال‌های زیر جواب داده شود:

۱- راههای زمینی عصر صفوی چه تأثیرات اقتصادی داشت؟

۲- پیامدهای وجود راههای زمینی در حوادث سیاسی روزگار صفوی چه بود؟

## یافته‌های تحقیق

### الف) تأثیرات اقتصادی راههای زمینی در عصر صفوی

## افزایش امنیت

راهها یکی از عوامل تأثیر گذار و مهم در تجارت و بازرگانی داخلی و خارجی می باشند. برای آن که تاجر و بازرگان با خیال آسوده بتواند کالای خود را جایجا نماید، نیاز به جاده های امن دارد تا از شر دزدان و راهزنان در امان باشد. در عصر صفوی گروهی از افراد به نام بیگلربیگی وظیفه ایجاد امنیت در نواحی تحت حکومت خود را برعهده داشتند و از راه های تحت نفوذ قلمرو خود محافظت می نمودند. در ابتدای دوره صفوی معمولاً حکمرانان را از هر درجه فقط حاکم می گفتند بعدها حکام ایالات بزرگ عنوان بیگلربیگی "امیرالامرا" و خیلی به ندرت "خانلرخان" به کار می بردند (رهبرن، ۱۳۸۳: ۲۹).

تعداد بیگلربیگیان در تذکره الملوک، سیزده نفر اعلام شده است. «اما بیگلربیگیان عظیم الشان ایران سیزده است، اول قندهار، دوم شیروان، سوم هرات، چهارم آذربایجان، پنجم چخورسعد، ششم قراباغ، و گنجه، هفتم استرآباد، هشتم کوه گیلوئه، نهم کرمان، دهم مروشاهی جاده، یازدهم قلمرو علی شکر، دوازدهم مشهد مقدس معلی، سیزدهم دارالسلطنه قزوین» (میرزا سمیعا، ۱۳۳۲: ۵).

شاردن در خصوص امنیت راهها می نویسد: «... در تمام جهان کشوری مانند ایران برای سیاحت و جهانگردی وجود ندارد، خواه از لحاظ قلت خطرات یا از لحاظ امنیت طرق که مواظبت دقیقی در این مورد به عمل می آید و خواه از جهت کمی مخارج که معلول کثرت تعداد عمارات عمومی مسافرین در سراسر امپراطوری، در بلاد و بیابان است» (شاردن، ۱۳۳۶، ج ۴: ۱۷۱).

شاهان صفوی برای تأمین امنیت نواحی و امنیت راهها و جاده های ارتباطی میان شهرها از حاکمان نواحی که در اصل بیگلربیگی ها بودند استفاده می نمودند. در واقع آرامش به وجود آمده در زیر سایه دولت صفوی و امنیت ایجاد شده توسط آنان بود که زمینه بهبود تجارت را فراهم نمود آشفستگی های اواخر آق قویونلوها و اوایل دوره صفوی البته به تجارت لطمه زد اما وقتی نوبت به شاه عباس اول رسید وضعیت دگرگون شد (باستانی پاریزی، ۱۳۶۲: ۹۶).

اوضاع در زمان شاه عباس اول تثبیت شد و امنیت داخلی برقرار گردید که موجب رشد اقتصادی ایران گردید. هزینه حفظ امنیت جاده ها از هزینه نگهداری آنها کمتر نبود «در زمان شاه طهماسب رعیت در مهد امن، امن و آسوده بود. راهها در اوان سلطنت او به مثابه ای بود که بی رفیق راه اطراف و جوانب ممالک محروسه، تجار و مردم بی دغدغه متردد بودند» (حسینی قمی، ۱۳۵۹، ج ۱: ۵۹۷).

شاهعباس در این خصوص و با توجه به هجوم تجار و کمپانی‌های اروپایی احساس مسئولیت بیشتری کرد زیرا امنیت راه‌ها در اثر هرج و مرج حاکم در زمان شاه محمد خدابنده، کاملاً مخدوش شده بود. به فرمان شاهعباس، رؤسای راهزنان را دستگیر نمودند. از روی مصلحت‌اندیشی و به‌ناچار، امنیت شهر را به بعضی از آنان سپردند و به مجازات واگذار کردند و این مسئله باعث شد تا تجار از اطراف و اکناف جهان به ایران بیایند (ترکمان، ۱۳۵۰، ج ۱: ۱۰۴؛ به نقل از: کیوانی، ۱۳۹۹: ۳۱۴). شاردن می‌نویسد: «... من با نایب الحکومه تبریز مراسم خداحافظی به عمل آوردم و برایم یک راهنما تعیین کرد. من تشکر کرده و گفتم تقاضای راهنمای دولتی به‌منظور آن است که با اطمینان کامل و فراغ خاطر مسافرت خود را دنبال نمایم. نایب الحکومه تبریز در پاسخ گفت که گذرنامه‌های شاهنشاه ضامن سلامت جان و مال شما است. اینک شما در یک سرزمین سرتاسر امنیت به سر می‌برید (شاردن، ۱۳۳۶، ج ۳: ۱۱). شاهعباس مسئولیت حفظ امنیت و جلوگیری از راهزنی را در هر یک از ولایات ایران به عهده حاکم آنجا نهاده بود. به‌طوری‌که اگر در شهری دزدی می‌شد، غرامت اشیا سرقت شده را از حاکم و مردم آنجا می‌گرفت و اگر کاروانی را راهزنان می‌زدند، خسارت اموال سوداگران را از رعایا دهکده‌های اطراف می‌گرفتند (فلسفی، ۱۳۹۱، ج ۱: ۲۷۵).

اقدامات بسیار وسیع برای امنیت صورت گرفت تا جایی‌که این امنیت سال‌ها بعد از شاهعباس نیز دوام داشت.

«در ایران برای امنیت راه‌ها، نظم فوق‌العاده خوبی اجرا می‌کنند باید دانست که در مسافت‌های معین و به‌خصوص در جاهایی که آب وجود دارد و کاروان الزماً باید از آنجا بگذرد، نگهبانانی به‌نام راهدار گماشته‌اند که به مجرد شنیدن خبر دزدی خود را می‌رسانند و از همه عابران می‌پرسند که به کجا می‌روند و از کجا می‌آیند. اگر آن‌طور که باید جواب ندهند و یا در جواب آنها ضد و نقیض باشد او را پیش نزدیک‌ترین حاکم می‌برند تا چنانچه گناه دزدی او ثابت شد او را مجازات کند. این راهداران چنان در سراسر مملکت به کار گماشته شده‌اند که برای کسب اطلاع از وضع و سرنوشت کسی که مرتکب خلاف شده است، کافی است که به محل کار آنها مراجعه شود. در واقع فرار خلافت‌کار از ایران غیرممکن است زیرا از همه معبرها به‌خوبی محافظت می‌شود و اگر کسی بکوشد تا از طریق کوهستان یا جاهای کم تردد فرار کند، این راهداران که در همه‌جا هستند با کمترین شکی او را به جرم این‌که از راه مستقیم نمی‌رود دستگیر می‌کنند» (تاورنیه، ۱۳۸۳: ۲۷۷).

### ساخت و توسعه کاروانسراهای بین راهی

در عصر صفوی به موازات تأسیس راهها و تقویت دستگاه راهداری، کاروانسراهایی نیز برای رفاه و آرامش تاجران و کاروانهای بازرگانی ساخته و احداث گردید. در سرزمین بیابانی ایران به علت کمی آب، دوری شهرها از هم و سختی راهها، احداث کاروانسرا، رباط، منزل و آب انبار مورد توجه در همه ادوار بوده است. با روی کار آمدن صفویان برای رفت و آمد کاروانها، در مسیر راهها تعداد زیادی ساختمانهای مربوط به اطراق مسافران به وجود آوردند که مثلاً امروز نخستین نظری که راجع به یک خرابه در میان راههای کشور داده می شود این است که از بقایای یکی از کاروانسراهای شاه عباس است. در این زمان راهی دیده نمی شد که در آن پل های محکمی ساخته نشده باشد. حتی در کوره راه های کوهستانی تعمیراتی برای تعویض راهها یا پی ریزی در نقاطی که زیر راه خالی بود و سنگ فرش نمودن پاره ای از راههای میان صحاری انجام می گرفت (سیرو، ۱۳۲۸: ۲۶).

اما نکته ای که نباید در مورد کاروانسراها در ایران عصر صفوی فراموش شود آن است که کاروانسراها بسته به نوع اقلیم و آب و هوا دارای انواع مختلفی بود که شامل کاروانسراهای شهری، بیابانی، کوهستانی، سواحل جنوبی دریای خزر، سواحل شمالی خلیج فارس می شد. یا براساس نوع مالکیت، کاروانسراها به کاروانسراهای شاهی، خصوصی، وقفی خیریه، تقسیم بندی می شد که شرح جزئیات آن از این پژوهش خارج است.<sup>۲</sup>

به هر حال عصر صفوی را دوران طلایی احداث کاروانسراهای بزرگ می دانند. این کاروانسراها که خوشبختانه هنوز نمونه های آن فراوان است، بهترین وسیله آسایش مسافر و حفظ کالا و امنیت راهها و تأمین آذوقه و ایجاد ارتباطات محسوب می شده است. آسایش کاروان در این راهها موکول به این بود که در هر منزلی کاروانسرای مجهز و مناسب وجود داشته باشد. امروز هم به هر طرف که می گذرید نمونه های این کاروانسراها را که به سبک صفوی دارد می بینید. باید توجه داشت تنها شاه نبود که این کاروانسراها را می ساخت، کلیه امرای مقتدر و بازرگانان و مالکان و ثروتمندان شهرستانها موظف بوده اند در بین راهها کاروانسرا بسازند و چون ظاهراً کارها با نقشه و طرح

<sup>۲</sup> - جهت اطلاعات کامل، رک: نجفی علی آبادی، فردین (۱۳۹۰)، پایان نامه کارشناسی ارشد با عنوان نقش

حکومت صفویه در گسترش کاروانسراها، دانشگاه لرستان، ۵۴ - ۴۳).

صحیح دنباله دار فراهم شده بود، یکبار در عرض مدت کوتاه، در تمام ایران کاروانسراهای متعدد پدید آمد. افسانه‌ای داریم که شاه عباس به شکل ناشناس به کرمان رفت و در بازگشت چون متوجه شد آنجا کاروانسرا نیست، به حاکم کرمان گنجعلی خان دستور داد کاروانسرای مناسبی در این جا بسازد (باستانی پاریزی، ۱۳۶۲: ۱۰۳).

در خصوص نحوه سفر و مسافرت در زمان صفویه، شکل کاروان‌ها و کاروانسراها در سفرنامه‌های جهانگردان خارجی که در آن دوره به ایران آمدند اطلاعات ارزشمندی آمده است. تا ورنیه در خصوص حرکت خودش از اصفهان به هرمز، شرح راه تا شیراز، از کاروانسراهایی که در بین راه دیده یاد می‌کند: «... بعد از ظهر از اصفهان حرکت کردم و در یک فرسخی شهر در مزرعه‌ای که بعضی از دوستان برای بدرقه‌ام به آنجا آمده بودند، توقف کردم گفتم که اسبان را آنجا آب بدهند و تا ساعت ده شب استراحت کردم... در ساعت ده صبح به روستای بزرگی به نام مهیار رسیدم که در آن کاروانسرای نسبتاً خوبی هست... روز بیست و ششم به قمشه رسیدم آنجا تعدادی کاروانسرا دارد. روز بیست و هفتم از ساعت چهار صبح تا ساعت ده در صحرای مزروعی راه پیمودم و در کاروانسرای به نام مقصود بیگ منزل کردم. روز بیست و هشتم به یزد خواست رسیدم... در کاروانسرای که در پای صخره است منزل کردم» (تاورنیه، ۱۳۸۳: ۳۲۵ - ۳۲۴).

ماکسیم سیرو از جمله کسانی است که درباره کاروانسراها و راه‌های باستانی ایران تحقیقات درخشانی نموده است، از معماری کاروانسراهای مشهور به شاه عباسی تعریف و تمجید بسیار نموده است. شوربختانه، اکثر این کاروانسراها نابود یا مثل کاروانسرای بی نظیر ایزدخواست در حال نابودی هستند. در مقابل، شماری از این جنس کاروانسراها خوشبختانه بازسازی شده‌اند مثل کاروانسرای مادر شاه، کوهپایه، سین، که امروز از هر سه به عنوان میهمان‌پذیر استفاده می‌شود. برخی چون کاروانسرای مهیار میان راه اصفهان به شهرضا هستند. این کاروانسرا متعلق به عهد شاه اسماعیل اول است. کاروانسرای طور نیز در نزدیکی گلپایگان گویا در زمان شاه طهماسب ساخته شده است (کیوانی، ۱۳۹۹: ۳۱۰).

### توسعه نظام راهداری

علاوه بر امنیت جاده‌ها و راه‌ها و ایجاد و احداث کاروانسراهای بین‌راهی، نظام راهداری نیز به امر تجارت داخلی در عصر صفویه کمک شایانی نمود. زیرا اخذ عوارض از مسافران و تاجران و

کالاهایشان که به عنوان عوارض راهداری شناخته می شد می توانست بر مقوله تجارت داخلی تأثیر مستقیمی داشته باشد.

باید گفت هرچند نمی توان شاه عباس اول را مبدع راهداری دانست اما اندیشه ها و سیاست های او در نظم و نسق بخشیدن به راهداری ها و وضع قواعد یکسان برای آن در سراسر کشور مؤثر بوده است. این قواعد بیشتر مربوط به نحوه میزان دریافت عوارض راهداری بوده است. این عوارض غیر از عوارض گمرکی است که در مبادی ورودی کشور از کالاها دریافت می شد. وضع عوارض راهداری اصولاً در ابتدا به نیت ایجاد منبع درآمد برای دولت نبوده است بلکه تنها برای تأمین حقوق مستحفظان راهها (راهداران)، وجود اندکی از مال التجاره و اشخاص مسافر در راهها دریافت می گردید (صادقی، ۱۳۷۸: ۸۴).

در مجموع در پایان این بخش می توان گفت که وجود راههای زمینی امن، مبارزه با راهزنان و داشتن حس امنیت برای تاجران و بازرگانان، وجود کاروانسراها در میان راهها و نظام راهداری که برای تأمین امنیت راهها و سهولت امر بازرگانی و تجارت برقرار شده بود، دست به دست هم داد تا تجارت داخلی در عصر شاه عباس اول رشد و توسعه نماید. اما این که این وضعیت پایدار ماند یا خیر، امری است که در طی این پژوهش بدان پرداخته می شود.

### تجارت خارجی

با فتح قسطنطنیه به وسیله سلطان محمد فاتح (۸۵۷ ه ق / ۱۴۵۳ م) و کشف راه دریایی به سوی جنوب شرقی آسیا با دور زدن دماغه امید نیک (۸۹۲ ه ق / ۱۴۸۷ م) به وسیله پرتغالی ها در موازنه تجارتی جهان تغییری عمده روی داد که تجارت دولت صفویه را رونق بخشید. پرتغالی ها با تسلط بر خلیج فارس و منطقه تجاری آسیا از طریق سد کردن مدخل های سنتی، به دنبال حاکمیت بر آنجا بودند. آنها می خواستند راههای تجاری میان اروپا و جنوب شرقی آسیا را که دریای سرخ، خلیج فارس و تنگه مالاکا بود به سوی دماغه امید نیک برگردانند و کالاها را با کشتی های خود حمل کنند. این امر علاوه بر تهدید تجارت و نیز بر تجارت کشورهای سواحل خلیج فارس هم تأثیر بسیاری داشت. سرانجام شاه عباس اول به کمک انگلیسی ها به سلطه بازرگانی پرتغالی ها در منطقه آسیا که مرکز آنها هرمز بود، پایان داد. پس از این اقدام با کشورهای انگلیس، هلند و فرانسه قرارداد تجاری منعقد نمود (نوابی، ۱۳۸۹: ۲۹۶).

پیرامون نقش راه‌ها در حیات اقتصادی عصر صفویه می‌توان گفت که ایران به لحاظ جغرافیایی از دیرباز از اهمیت والایی برخوردار بوده‌است و تجارت با فواصل دوردست از دوران قدیم جزء جدایی‌ناپذیر زندگی مردم فلات ایران بوده‌است. ایران با قرار گرفتن در میانه راه سواحل دریای مدیترانه و امپراتوری‌های شبه‌قاره هند و آسیای مرکزی همراه با عنوان مسیر تجارت و مکان مبادله حجم عظیمی از کالاهای آسیا به اروپا بوده‌است. ثبات سیاسی، تمرکزگرایی و امنیت داخلی در عصر صفوی باعث گردید که اقتصاد ایران در این دوره رشد و توسعه پیدا کند. در این دوره تجارت توسعه یافت و افراد زیادی به این حرفه روی خوش نشان دادند.

توسعه تجارت خارجی به روابط حسنه با کشورهای خارجی نیازمند است. اقدام اصلی شاه‌عباس در توسعه تجارت، ایجاد روابط بازرگانی با ممالک خارجی بود تا کالای ایران و کالای چین و هند را که از ایران می‌گذشت در کمال امنیت به آن کشورها برساند. شاه‌عباس با اقلیت مسیحی که می‌توانستند روابط او را با ممالک اروپایی به‌علت هم‌کیشی مستحکم نمایند، رفتار بسیار ملایم داشت و خصوصاً چندین هزار ارمنی را از سرحدات عثمانی و جلفا به اصفهان کوچ داد که تشکیل محله جلفا در سال ۱۰۱۵ هـ ق نتیجه این مهاجرت است. شاه‌عباس، بندر هرمز (نزدیک میناب) و بندر گمبرون را که بعدها به نام خود او بندرعباس نامیده شد، توسعه داد و امنیت آنجا را به کمک حکمرانان وفادار خود در فارس و کرمان تأمین کرد و چنان کرد که گاه بیش از سیصد کشتی از کشورهای مختلف در لنگرگاه هرمز جمع می‌شدند و همیشه چهارصد تاجر در آن شهر اقامت داشتند (باستانی پاریزی، ۱۳۶۲: ۱۱۵۰).

در عصر صفوی، ابریشم، کالای بسیار مهم و استراتژیک بود و در تجارت خارجی نقش حیاتی داشت. در این دوره ابریشم یکی از اقلام صادراتی به کشورهای اروپایی بود که تقاضای فراوانی برای آن وجود داشت. ابریشم از مناطق گرجستان، خراسان، کرمان، گیلان و مازندران به دست می‌آمد و مقدار محصول سالیانه آن بالغ بر ۲۲۰۰۰ عدل بود. هر عدل معادل ۲۸۶ لیور است و بهای محصول ابریشم متجاوز از دوازده میلیون و همه سال در افزایش بود. زیرا در اروپا تولید پارچه‌های ابریشم از چنان پیشرفتی برخوردار گردیده بود که مواد اولیه موجود در محل، کفاف نیازهای آنها را نمی‌داد و ورود آن از شرق به‌ویژه ایران که به یکی از مراکز اصلی تولید ابریشم خام تبدیل شده بود، ضرورت یافته بود (اعرابی، ۱۳۷۹: ۵۲).



ابریشم مهم ترین کالای صادراتی ایران به شمار می رفته و بیشترین تولید این کالا در ایالات شمالی ایران، یعنی مازندران، گیلان، همچنین خراسان و اطراف یزد بوده است (فریر، ۱۳۸۰: ۲). بهترین ابریشم تولیدی ایران در خراسان به عمل می آمد و بیشتر به هندوستان صادر می شده است (اسمیت، ۱۳۵۶: ۳۶).

دولت صفوی برای سازماندهی و توسعه ی تجارت ابریشم، باید مانع مهمی را پشت سر می گذاشت. مقامات عثمانی که مانند پیشینیان بیزانسی خود در دوره ی ساسانیان، درگیر رقابت با ایرانیان بودند، از قرن پانزدهم (پیش از عصر صفوی)، برای واردات ابریشم ایرانی به بازارهای ابریشم و مراکز بافت ابریشم عثمانی و همچنین برای صادرات آن ها از طریق بنادر مدیترانه و دریای سیاه محدودیت های جدی وضع کرده بود. در عصر صفوی، دشمنی های سیاسی و مذهبی بین این دو امپراتوری، محدودیت های مذکور را بیش تر کرد. به خصوص بعد از پاتک شاه عباس به مناطق اشغالی ترک ها در غرب ایران، عملاً صدور ابریشم ایران متوقف شد. دسترسی به مراکز پرورش کرم ابریشم در قفقاز و کنترل مسیرهای زمینی، یکی از عوامل همیشگی پیکارجویی عثمانی ها علیه صفویان و انگیزه های قدرتمند برای لشکرکشی های مکرر آن ها به شرق بود (امانت، ۱۴۰۰: ۱۱۰).

شاه عباس اول به منظور نظارت بیشتر بر صدور ابریشم، تجارت این کالا را در انحصار خود درآورد. فرمان انحصار و فرق ابریشم در سال ۱۰۲۸ ق / ۱۶۱۹ م توسط شاه عباس صادر شد. پس از صدور این فرمان اجرای آن به مزایده گذاشته شد. تجار ارمنی برنده این مزایده شدند. بنابر قراردادی که بین ملک التجار شاه و تجار ارمنی بسته شد، مقرر گردید تا تجار ارمنی کل ابریشم ایران را خریداری کرده و پس از فروش، بهای آن را به صورت نقدی به شاه تحویل دهند. تا آن زمان تمام ابریشم خام ایران در تبریز گردآوری می شد و از آنجا توسط تجاری از ملیت های گوناگون برای معامله و مبادله به حلب حمل می شد که در خاک امپراتوری عثمانی واقع بود. شاه عباس اول نمی خواست رگ حیاتی اقتصادی ایران در دستان عثمانی گرفتار شود. در راستای آزاد کردن تجارت خارجی ایران از دست امپراتوری ایران، محروم کردن آن امپراتوری از مزایای حق عبور و در نهایت از کار انداختن کارگاه های ابریشم بافی آنان، شاه عباس راه سنتی تجارت ابریشم را کنار گذاشته، از تبریز به اصفهان و بندرعباس راه جدیدی احداث نمود. او در حد مقدور، درباره نتایج و پیامدهای سیاست انحصار

ابریشم اندیشید و در راهی که دیگران سبب‌ساز آن بودند، الحق هوشیارانه عمل نمود. (کیوانی، ۱۳۹۹: ۱۷۳-۱۷۰).

امپراتوری صفویان با وجود محدودیت‌های اقتصادی، توانست از طریق بازرگانی رونق پیدا کند و مسیرهای جدیدی برای صادرات کالاهای بیابد. با منتقل شدن پایتخت به مرکز فلات ایران، به تدریج استان‌های قفقاز، خراسان بزرگ و خلیج فارس نیز به این امپراتوری ضمیمه شدند. با پایان انحصار پرتغالی‌ها بر خلیج فارس، روابط اقتصادی و دیپلماتیک با اروپای مدرن از طریق دریا و خشکی بهبود یافت (امانت، ۱۴۰۰: ۴۴).

کشورهای مهم در دوره صفویه قراردادهای تجاری خود را براساس مبادلات ابریشم می‌بستند. پس از عقد قرارداد تجاری میان شاه‌عباس و انگلستان شاه‌عباس به سفیر انگلستان «سردومور کوتون» گفت: «... چون میل ندارم ابریشم ایران را از طریق عثمانی صادر کنم، بنابراین حاضریم در ژانویه هر سال ده هزار عدل ابریشم در بندر گمبرون به دولت انگلیس تحویل دهیم و در برابر آن پارچه انگلیسی بگیریم» (باستانی پاریزی، ۱۳۶۲: ۱۲۰).

شاه‌عباس علاوه بر سیاست انحصار ابریشم و همکاری با ارامنه در تجارت خارجی این کالا، قدم دیگری نیز برای توسعه و رشد تجارت خارجی برداشت و آن توسعه جاده‌ها و راه‌ها بود. راه‌هایی که ابریشم ایالات شمالی را به بندر عباس برساند.

«در این سال رأی جهان‌آرا بدان تعلق گشت که در وسعت شوارع و همواری راه‌ها توجه فرموده نوعی سازند که شتران قطار به فراغ بال، بی‌خوف عبور کنند» (ترکمان، ۱۳۱۴، ج ۳، ۶۹۷).

### تشدید سرکوب شورش‌های داخلی برای جلوگیری از اختلال در تجارت

در عصر شاه طهماسب شورش‌های داخلی وجود داشت از جمله شورش ذوالفقار خان ترکمان، حاکم کلهر، شورش المه (الامه) تکلؤ حاکم آذربایجان، شورش حاکم آستارا، شورش حاکم دزفول، شورش حاکم هرات، شورش شاهزادگان صفوی مانند سام میرزا، القاص میرزا، شورش‌های مردمی نظیر شورش ترکمانان منطقه استرآباد (ترکمانان یقه) شورش‌های گیلان، شورش تبریز، شورش‌های دینی مذهبی مانند شورش محمد صالح بتک چی که در استرآباد یاغی شده بود، شورش کردها در ناحیه کردستان، خروج قوام‌الدین نوربخش. باید گفت که این شورش‌ها سرکوب شدند هر چند که باعث اختلال در روند امنیت و راه‌های بازرگانی و جاده‌ها می‌شدند اما در مجموع نتوانست روند

تجارت راه های زمینی را متوقف نمایند. به طور مثال «هنگامی که ذوالفقار خان حاکم ترکمان پس از استیلا بر بغداد، والی تمام عراق عرب شد، شاه طهماسب برای سرکوبی وی به بغداد لشکر کشید و یاران شاه پس از چند روز سر از بدن وی جدا نموده به نزد شاه طهماسب آوردند و بغداد فتح گردید (نوایی، ۱۳۸۹، ۱۳۰).

### نتیجه گیری

با مطالعه تاریخ ملت ها و امپراطوری ها می توان دریافت که در مواقعی عوامل سیاسی و اقتصادی شکل گرفته به خاطر وجود راه های ارتباطی تجاری یا نظامی بودند و ملت ها را مجبور استفاده از سلاح یا صلح برای کسب و دسترسی به آنها راه ها کرده است. دوره صفویه از جمله این دوران ها بود. در این دوره راه ها یکی از مسائل مهم تأثیرگذار بر سیاست گذاری بوده است. به ویژه به خاطر دشمنی که بین ایرانیان و عثمانی ها وجود داشت. با توجه به یافته های تحقیق می توان نتیجه گرفت که شکل گیری روابط سیاسی در آن زمان از جمله تأثیرات راه های ارتباطی بوده اند و راه ها نقش مهمی در ایجاد درگیری ها و روابط سیاسی آن دوره داشته اند. از سوی دیگر دسترسی و قطع برخی از راه های ارتباطی در آن زمان بر اقتصاد و رونق اقتصادی آن دوره تأثیر گذار بوده اند. در این مقاله به این نتیجه می توان رسید که در دوره صفوی، احداث راه های زمینی جدید، تعمیر راه های قدیمی، ایجاد یک سلسله از پل ها بر روی رودخانه ها در مکان های مهم، سنگفرش کردن برخی راه ها، استقرار راهداران در راه ها و تقویت سیستم راهداری، باعث رشد تجاری و اقتصاد کشور گردید. همچنین امنیت جاده ها و راه های زمینی، افزایش شبکه کاروانسراها در فواصل مختلف راه های تجاری اصلی، رباط ها، و آب انبارها در بخشی از ادوار عصر صفوی بخصوص در زمان شاه عباس اول صفوی باعث رشد و توسعه تجارت و بازرگانی داخلی و خارجی گردید. در این عصر، ابریشم، کالای بسیار مهم و استراتژیک بود و در تجارت خارجی نقش حیاتی داشت. در این دوره ابریشم یکی از اقلام صادراتی به کشورهای اروپایی بود که از طریق راه های زمینی انجام می گرفت و سود بسیار زیادی برای حکومت صفوی در برداشت. و در کل جنگ های خارجی و تغییراتی که در مرزهای صفویه به وجود آمد، نقش مهمی در تغییر مسیرها و راه های زمینی بازرگانی و تجاری بر جای گذاشت. این جنگ ها پیامدهایی داشت که علاوه بر ناامنی تجاری، باعث می گردید حکومت صفوی به دنبال احداث راه های مواصلاتی جدید برای فعالیت های بازرگانی خود باشد.

## منابع و مأخذ

- امانت، عباس (۱۴۰۰) تاریخ ایران مدرن، ترجمه: م. حافظ، تهران، نشر فراگرد.
- باستانی پاریزی، محمدابراهیم، (۱۳۶۲) سیاست و اقتصاد عصر صفوی، تهران، انتشارات صفی علی شاه.
- پیرنیا، محمدکریم و افسر، کرامت (۱۳۷۰) راه و رباط، تهران، انتشارات آیین.
- تاورنیه، ژان باتیست (۱۳۸۲) سفرنامه تاورنیه، ترجمه حمید ارباب شیرانی، تهران، نیلوفر.
- رهبرن، کلاوس میثائیل (۱۳۸۳) نظام ایالات در دوره صفوی، ترجمه کیکاووس جهانگیری، چاپ سوم، تهران، نشر علمی فرهنگی.
- سیرو، ماکسیم (۱۳۲۸) کاروان سراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان راه، ترجمه عیسی بهنام، قاهره، انتشارات انجمن فرانسوی شرق‌شناسی در قاهره.
- سیوری، راجر (۱۳۸۵) ایران عصر صفوی، ترجمه کامبیز عزیزی، تهران: نشر مرکز.
- شاردن، ژان (۱۳۳۶) سفرنامه شاردن، ترجمه محمد عباسی، جلد ۴، تهران، انتشارات امیرکبیر.
- فلسفی، نصرالله (۱۳۹۱) زندگانی شاه عباس اول، ج ۱ و ۲، تهران، انتشارات علمی
- کیوانی، مهدی (۱۳۹۹) بازرگانی و اصناف پیشه‌ور در عهد صفوی، تهران، مرکز دائرة المعارف بزرگ اسلامی
- میرزا سمیعا (۱۳۳۲) تذکره الملوک، تصحیح سید محمد دبیر سیاقی، تهران، انتشارات کتاب‌فروشی طهوری.
- صادقی، مقصود علی (۱۳۷۸) راه‌داری در روزگار صفویه و چند سند منتشر نشده، مجله زبان و ادب فارسی، شماره ۱۷، ص ۸۱-۱۱۰.
- بلو، دیوید (۱۳۹۱) شاه عباس (پادشاه سنگدلی که به افسانه تبدیل شد)، ترجمه شهربانو صارمی، تهران، ققنوس.
- ترکمان، اسکندر بیگ (۱۳۱۴) تاریخ عالم‌آرای عباسی، ۳ جلد، تهران، دارالطباعة آقا سید مرتضی.

دسترنج، گئی (۱۳۷۷) جغرافیای تاریخی سرزمین های خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، تهران، انتشارات علمی فرهنگی.

نوایی، عبدالحسین، غفاری فرد، عباسعلی (۱۳۸۹) تاریخ تحولات سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی ایران در دوران صفویه، تهران، سمت.

اعرابی هاشمی، شکوه السادات (۱۳۷۹) علل پیشرفت تجاری ارامنه جلفا نو در عصر صفوی (بر مبنای اسناد کلیسای وانک) مجله گنجینه اسناد، شماره ۳۹ و ۴۰، صص ۲۷-۱۶.

تقوی فر، حمید، یوسف جمالی، محمد کریم، جدیدی، ناصر (۱۳۹۹) روابط بازرگانی دولت صفویه با عثمانی از دوره شاه صفی تا سقوط صفویان (۱۰۳۹ تا ۱۱۳۵ ق/ ۱۶۲۹ تا ۱۷۲۲ م)، مجله پژوهش های تاریخی، شماره سوم، پیاپی ۳۹، پاییز ۱۳۹۷، صف ۲۵-۳.

رحمتی، اصغر، رحمتی، محسن، ثواقب، جهانبخش (۱۳۹۹) تأثیر جنگ های مرزی شاه عباس اول صفوی بر پراکندگی بازرگانان در ایران، مجله تاریخ و تمدن اسلامی، سال ۱۶، شماره ۳۲-صف ۷۵-۱۰۸

شعبانی، رضا، کاظمی راشد، منیژه، (۱۳۸۹) نقش گذرگاهی تبریز در تجارت ابریشم و آناتولی از دوره ترکمانان تا آغاز عصر شاه عباس اول صفوی، مجله مسکویه، شماره ۱۴ - صص ۹۷ - (۱۲۲).

Hague, Rod; Harrop, Martin (2013). Comparative Government and Politics: An Introduction. Macmillan International Higher Education. ISBN 978-1-137-31786-5.

Leftwich, Adrian (2015). What is politics? : the activity and its study. Polity Press. ISBN 978-0-7456-9852-6. OCLC 911200604.