



Research Paper

Explaining and analyzing the economic and political effects of land routes in the Safavid era

Saba Ghasemzadeh ^a, Nasser Jadidi ^{b*}, Shokoufesadat Arabi Hashemi ^c

^a. PhD student, Department of History, Najaf Abad Branch, Islamic Azad University, Najaf Abad, Iran

^b. Assistant Professor, Department of History, Islamic Azad University, Najaf Abad Branch, Iran

^c. Assistant Professor, Department of History, Islamic Azad University, Najaf Abad Branch, Iran

ARTICLE INFO

Keywords:

Economic and political factors, land routes, Safavid period



ABSTRACT

Economic and political changes are mostly influenced by external and internal factors. Roads and transit routes were important factors during human life, which caused economic and political incidents and even severe conflicts. Therefore, in this research, the economic and political effects of land roads in the Safavid period are explained and analyzed. This research is placed in the ranks of historical research, which is done in a descriptive-analytical way, relying on library studies. The findings of the research showed that land routes had a great impact on the economic and political issues of the Safavid period, and it can be concluded that in the Safavid period, the establishment of political relations with the western world was derived from the creation of a new trade route and caused economic prosperity between Iran and the western world.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

Citation: Ghasemzadeh, S., Jadidi, N., & Arabi hashemi, S. (2023). Explaining and analyzing the economic and political effects of land routes in the Safavid period. *Geography (Regional Planning)*, 13(50), 106-117.

<http://doi.org/10.22034/jgeoq.2023.384363.4014>

*.Corresponding author (Email: Jadidi_naser@yahoo.com)

Copyright © 2023 The Authors. Published by Qeshm Institute. This is an open access article under the CC BY license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Extended Abstract

Introduction

Roads have been important throughout the history of humankind, and they have caused important changes and events. Transit and trade routes were always the attention of kings and rulers, and this issue showed itself well in the Safavid period and caused many enmities and alliances between the Safavids and other empires. The arrival of European merchants and companies as well as Armenian and Indian merchants in this era caused the birth of half-and-half of commerce in its new meaning. Some of these merchants were ordinary people who went to India for business. Some of them gradually became familiar with the trading methods, facilities, and possibilities of companies, European merchants, or Armenian and Indian merchants, and even a small number of them went to Europe for business. This last group and even one or two of the Safavid kings, led by Shah Abbas I, felt the need for new business facilities and facilities. In the Safavid era, roads had a two-way relationship with economic and political conditions. In some cases, there were roads and routes that created economic and political conditions, and in some cases, economic and political factors caused the change of trade routes and routes. Iran experienced the Safavid era with a new wave of relations with its neighbors and European countries, which were unprecedented in history. In this period, transit routes have played an important role in creating political and economic relations. This caused severe conflicts, such as the conflict between the Safavids and the Portuguese with the cooperation and support of the British. Therefore, considering the role of roads and transit routes in this research, we will try to answer the following questions:

- 1) What were the economic effects of the Safavid era land routes?
- 2) What were the consequences of the existence of land roads in the political events of the Safavid era?

Methodology

The paper is fundamental in terms of its purpose, descriptive in terms of inference

method, and qualitative in terms of the nature of the data. The method of data collection in this research is library and documentary; by referring to published first-hand works, the political and economic role of roads during the Safavid era has been explained and analyzed.

Results and discussion

By studying the history of nations and empires, it can be seen that at times political and economic factors were formed due to the existence of commercial or military communication routes and forced nations to use weapons or peace to acquire and access these routes. The Safavid era was one of these eras. In this period, roads were one of the important issues affecting policy making. Especially because of the enmity between the Iranians and the Ottomans. According to the findings of the research, it can be concluded that the formation of political relations at that time was one of the effects of communication ways and the ways played an important role in creating conflicts and political relations of that period. On the other hand, the access and cutting of some communication ways had an impact on the economy and economic prosperity of that period.

Conclusion

In this article, it can be concluded that in the Safavid period, the construction of new land roads, the repair of old roads, the creation of a series of bridges over rivers in important places, the paving of some roads, The deployment of road workers on the roads and the strengthening of the road system led to the commercial and economic growth of the country. Also, the security of roads and land routes, the increase in the network of caravanserais at different distances from the main commercial routes, rabats, and reservoirs in some of the periods of the Safavid era, especially during the time of Shah Abbas I Safavid, led to the growth and development of domestic and foreign trade and commerce. Became In this era, silk was a very important and strategic commodity and played a vital role

in foreign trade. During this period, silk was one of the export items to European countries, which was carried out through land routes, it was very profitable for the Safavid government in the harvest, and in general, foreign wars and the changes that occurred in the Safavid borders played an important role in changing the routes. In addition, left trade and commercial land routes. These wars had consequences that, in addition to commercial insecurity, made the Safavid government seek to build new transportation routes for its commercial activities.

Keywords: Economic and political factors, land routes, Safavid period

Funding

There is no funding support.

Authors' Contribution

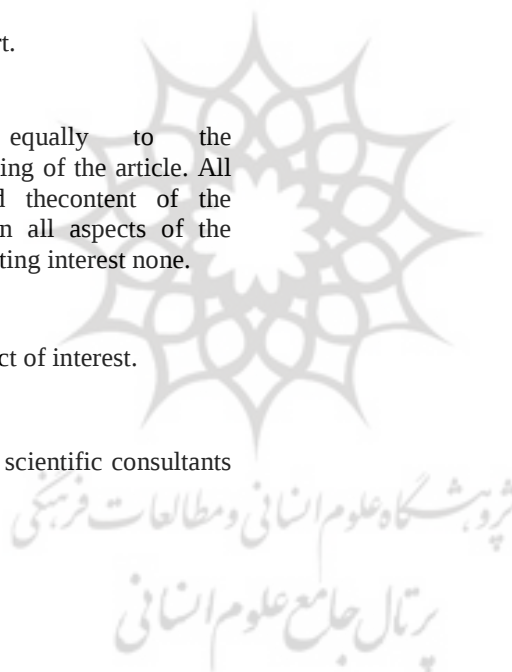
Authors contributed equally to the conceptualization and writing of the article. All of the authors approved the content of the manuscript and agreed on all aspects of the work declaration of competing interest none.

Conflict of Interest

Authors declared no conflict of interest.

Acknowledgments

We are grateful to all the scientific consultants of this paper.



تبیین و تحلیل تأثیرات اقتصادی و سیاسی راه‌های زمینی در دوره صفوی

صبا قاسم زاده- دانشجوی دکتری، گروه تاریخ، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران
ناصر جدیدی^۱ - استادیار، گروه تاریخ، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد نجف آباد، ایران
شکوه السادات اعرابی هاشمی - استادیار، گروه تاریخ، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد نجف آباد، ایران

اطلاعات مقاله

چکیده

واژگان کلیدی:

عوامل اقتصادی و سیاسی، راه‌های
زمینی، دوره صفویه

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 چه بسا 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.

استناد: قاسم زاده، صبا، جدیدی، ناصر، و اعرابی هاشمی، شکوه السادات. (۱۴۰۲). تبیین و تحلیل تأثیرات اقتصادی و سیاسی راه‌های زمینی در دوره صفوی. فصلنامه جغرافیا (برنامه ریزی منطقه ای)، ۱۳(۵۰)، ۱۱۷-۱۰۶

 <http://doi.org/10.22034/jgeoq.2023.384363.4014>

مقدمه

راه‌ها در طول تاریخ بشر دارای اهمیت بوده‌اند و چه بسا 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 به‌تدریج 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 کتاب کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان راه‌ها توسط ماکسیم سیرو (۱۳۲۸) تألیف شده و می‌توان آن را از بهترین و کامل‌ترین آثار ایران است در مورد تاریخچه و معماری کاروانسراها در ایران نوشته‌شده است نویسنده در این کتاب به‌خوبی به موقعیت جغرافیایی خاص ایران و قرار گرفتن در مسیر راه‌های ارتباطی جهان غرب و شرق، اوضاع راه‌ها و جاده‌ها و نقش آن در رشد تجارت در کشور و همچنین معرفی مهم‌ترین کاروانسراهای ایران از آغاز تا عصر قاجاریه پرداخته‌است. از دیگر محاسن این منبع ارائه نقشه‌های کاروانسراها، بررسی معماری آنها و ذکر موقعیت جغرافیایی آنها می‌باشد اما در خصوص تأثیرات فرهنگی و سیاسی کاروانسراها و نقش راه‌ها، صحبتی به میان نمی‌آورد.

باستانی پاریزی (۱۳۶۲) در کتاب سیاست و اقتصاد عصر صفوی علاوه بر مباحث اقتصادی در ارتباط با راه کاروانسراها تجارت ابریشم اطلاعات مفیدی به ما می‌دهد در فصل‌هایی به بیان تأثیر عوامل اقتصادی و تجاری در ایجاد حکومت صفوی و همچنین تأثیرات این عوامل بر زوال آن حکومت بحث می‌کند. اما در پژوهش حاضر به تأثیرات راه‌های زمینی در بعد اقتصادی و سیاسی و فرهنگی پرداخته می‌شود.

کتاب راه و رباط، تألیف کریم پیرنیا و کرامت الله افسر (۱۳۷۰) حاصل تلاشی است در زمینه راه و تأسیسات و تجهیزات مربوط به آن که در دو دوره‌ی پیش از اسلام و بعد از اسلام مورد بررسی قرار گرفته‌است. در این کتاب راجع به بسیاری از واژه‌های مربوط به راه از قبیل: رباط، ساباط، پل، چاپار، کاروانسرا، آب‌انبار و... توضیحاتی داده شده‌است. این کتاب، اشارات مختصری به راه‌ها و کاروانسراها و پل‌های احداث شده در دوره صفوی داشته و فصل مشترک کوچکی با این پژوهش دارد. اما در این پژوهش سعی خواهد شد، ضمن اشاره به وضعیت راه‌های دوره صفوی، استفاده‌ها و کاربردها و تأثیرات آنها را بر حوادث مورد تحلیل قرار گیرد.

در مقاله راهداری در روزگار صفویه و چند سند منتشر شده نوشته صادقی (۱۳۷۸)، راجع به راهداری در عصر صفوی، شیوه دریافت عوارض راهداری، و وضعیت کاروانسراها و راهدارخانه‌ها سخن به میان آمده‌است. نویسنده در این پژوهش میزان عوارض هر نوع کالا را متفاوت عنوان نموده که افزایش آن سبب بروز مشکلاتی در امر بازرگانی می‌گردید. نویسنده، راهداری را با هدف ایجاد امنیت در راه‌ها لازم می‌داند. اما منفعت‌طلبی و سودجویی متصدیان آن را عامل ضرر و زیان در تجارت صفویان عنوان می‌کند. این مقاله در بخش پرداختن به راهداری و عوارض راه در دوره صفوی، فصل مشترک کوچکی با پژوهش ما دارد، لکن به دیگر جنبه‌های راه‌های زمینی و شرایط آنها و نیز تأثیرات آنها نپرداخته است.

سیوری (۱۳۹۱) در ایران عصر صفوی یک بررسی کلی و فراگیر از تاریخ عصر صفویه به‌دست می‌دهد. از چگونگی قدرت یابی و مبانی ایدئولوژیک صفویان تا ظهور جاه‌طلبی‌ها و رقابت‌ها و اختلافات داخلی و خارجی سخن رانده‌است. همچنین به شکوفایی هنر و ساختار اجتماعی و اقتصادی در عصر صفوی اشاره داشته. وی در تألیف خویش، به وضعیت راه‌ها و شبکه کاروانسراها و راهدارخانه‌هایی که در محل‌های عبور مستقر بودند و عوارض دریافت می‌کردند، به‌طور مختصر، پرداخته‌است و رشد تجارت و رونق بازرگانی را مرهون وضعیت مناسب راه‌ها و کاروانسراها می‌داند. در کتاب سیوری، تنها به تأثیر اقتصادی راه‌ها بر شرایط اقتصادی و تجارت پرداخته شده است.

روی هم رفته، 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. چه بسا باعث درگیری‌های شدیدی شدند همانند درگیری صفویه با پرتغالی‌ها با همکاری و حمایت بریتانیایی‌ها. از این رو و 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؟

مبانی نظری

راه^۱:

الگوی راه‌ها در دوره صفوی نسبت به ادوار قبلی چندان تغییر و تحولی نیافت. مهم‌ترین وسیله حمل و نقل شتر و اسب و قاطر بود. و کاروان‌ها هم به مراتب، مواد خوراکی و آب مناطق مختلف متکی بودند. از وسایل حمل و نقل چرخ‌دار خبری نبود. آشفته‌گی‌های سیاسی امنیت راه‌ها را موقتاً از میان می‌برد. و شرایط جغرافیایی و تغییرات فصلی بر وضعیت راه‌ها تأثیر می‌گذاشت و امنیت راه‌ها تا حد زیادی قابل قبول بود و راهدارهایی مسئول حفظ سلامت مسافران و کالاهای آنها بودند و از راه‌ها محافظت می‌کردند. (سیوری و دیگران؛ ۱۳۸۹؛ ج ۶: ۲۶۷)

تجارت^۲:

منظور از تجارت، داد و ستد، بازرگانی و خرید و فروش کردن کالا است. در دوره صفویه به علت آرامش و سکونی که بعد از هجوم اعراب و استیلای مغول در ایران پیدا شد، تجارت و امور بازرگانی سر و صورتی پیدا کرد. خصوصاً از ابتدای قرن دهم هجری به تدریج قراردادهایی با همسایگان و برخی از کشورهای خارجی مثل انگلیس و فرانسه و پرتغال منعقد شد. تجارت صفویه رونق بسیار داشت و موازنه بازرگانی خارجی ایران در تعادل بود. (بدیعی، ۱۳۶۲؛ ج ۳: ۴۷۹)

سیاست:

سیاست مجموعه فعالیت‌هایی است که با تصمیم‌گیری در گروه‌ها یا اشکال دیگر روابط قدرت بین افراد، مانند توزیع منابع یا موقعیت مرتبط است. شاخه‌ای از علوم اجتماعی که به مطالعه سیاست و حکومت می‌پردازد، علوم سیاسی نامیده می‌شود. سیاست به دو شیوه وجود دارد یا به طور مثبت که همراه با یک «راه حل سیاسی» است و سازش کننده و غیر خشونت‌آمیز است، (Leftwich, 2015:68) یا به طور توصیفی به عنوان «هنر یا علم حکومت» استفاده شود، اما اغلب بار معنایی منفی دارد (Hague & Harrop, 2013:1).

روش تحقیق

تحقیق حاضر به لحاظ هدف، بنیادی، به لحاظ روش استنتاج، توصیفی و به لحاظ ماهیت داده‌ها، کیفی است. شیوه گردآوری داده‌ها در این تحقیق، کتابخانه‌ای و اسنادی است؛ به این صورت که با مراجعه به آثار دست اول انتشار یافته، اقدام به تبیین و تحلیل نقش سیاسی و اقتصادی راه‌ها در زمان صفویان شده است.

¹ Road

² business

یافته‌ها

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 می‌باشند. برای آن‌که تاجر و بازرگان با خیال آسوده بتواند کالای خود را جایجا نماید، نیاز به جاده‌های امن دارد تا از شر دزدان و راهزنان در امان باشد. در عصر صفوی گروهی از افراد به‌نام بیگلربیگی وظیفه ایجاد امنیت در نواحی تحت حکومت خود را برعهده داشتند و از راه‌های تحت نفوذ قلمرو خود محافظت می‌نمودند. در ابتدای دوره صفوی معمولاً حکمرانان را از هر درجه فقط حاکم می‌گفتند بعدها حکام ایالات بزرگ عنوان بیگلربیگی "امیرالامرا" و خیلی به‌ندرت "خانلرخان" به کار می‌بردند (رهبرن، ۱۳۸۳: ۲۹).

تعداد بیگلربیگیان در تذکره الملوک، سیزده نفر اعلام شده است. «اما بیگلربیگیان عظیم‌الشأن ایران سیزده است، اول قندهار، دوم شیروان، سوم هرات، چهارم آذربایجان، پنجم چخورسعد، ششم قراباغ، و گنجه، هفتم استرآباد، هشتم کوه‌گیلوته، نهم کرمان، دهم مروشاهی جاده، یازدهم قلمرو علی‌شکر، دوازدهم مشهد مقدس معلی، سیزدهم دارالسلطنه قزوین» (میرزا سمیع، ۱۳۳۲: ۵). شاردن در خصوص امنیت راه‌ها می‌نویسد: «... 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 می‌آید و خواه از جهت کمی مخارج که معلول کثرت تعداد عمارات عمومی مسافری در سراسر امپراطوری، در بلاد و بیابان است» (شاردن، ۱۳۳۶، ج ۴: ۱۷۱).

شاهان صفوی برای تأمین امنیت نواحی و امنیت راه‌ها و جاده‌های ارتباطی میان شهرها از حاکمان نواحی که در اصل بیگلربیگی‌ها بودند استفاده می‌نمودند. 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 آشفستگی‌های اواخر آق‌قویونلوها و اوایل دوره صفوی البته به تجارت لطمه زد اما وقتی نوبت به شاه‌عباس اول رسید وضعیت دگرگون شد (باستانی پاریزی، ۱۳۶۲: ۹۶).

اوضاع در زمان شاه‌عباس اول تثبیت شد و امنیت داخلی برقرار گردید که موجب رشد اقتصادی ایران گردید. هزینه حفظ امنیت جاده‌ها از هزینه نگهداری آنها کمتر نبود «در زمان شاه طهماسب رعیت در مهد امن، امن و آسوده‌بود. راه‌ها در اوان سلطنت او به مثابه‌ای بود که بی‌رفیق راه اطراف و جوانب ممالک محروسه، تجار و مردم بی‌دغدغه 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 شده‌بود. به فرمان شاه‌عباس، رؤسای راهزنان را دستگیر نمودند. از روی مصلحت‌اندیشی و به‌ناچار، امنیت شهر را به بعضی از آنان سپردند و به مجازات واکذار کردند و این مسئله باعث شد تا تجار از اطراف و اکناف جهان به ایران بیایند (ترکمان، ۱۳۵۰، ج ۱: ۱۱۰۴؛ 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 نهاده‌بود. 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 جایی که 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 به نام 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 شده‌است، 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 کم‌تردد فرار کند، این راهداران که در همه‌جا هستند با کمترین شکی او را به جرم این که از راه مستقیم نمی‌رود دستگیر می‌کنند» (تاورنیه، ۱۳۸۳: ۲۷۷).

ساخت و توسعه کاروانسراهای بین‌راهی

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 به‌علت کمی آب، دوری شهرها از هم و سختی راه‌ها، احداث کاروانسرا، رباط، منزل و آب‌انبار مورد توجه در همه ادوار بوده‌است. 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 می‌شود این است که از بقایای یکی از کاروانسراهای شاه‌عباس است. در این زمان راهی دیده نمی‌شد که در آن پل‌های محکمی ساخته نشده باشد. حتی در کوره‌راه‌های کوهستانی تعمیراتی برای تعویض راه‌ها یا پی‌ریزی در نقاطی که زیر راه خالی بود و سنگ‌فرش نمودن پاره‌ای از راه‌های میان صحرای انجام می‌گرفت (سیرو، ۱۳۲۸: ۲۶).

اما نکته‌ای 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 می‌شد. یا براساس نوع مالکیت، کاروانسراها به کاروانسراهای شاهی، خصوصی، وقفی خیریه، تقسیم‌بندی می‌شد که شرح جزئیات آن از این پژوهش خارج است. به هر حال عصر صفوی را دوران طلایی احداث کاروانسراهای بزرگ می‌دانند. این کاروانسراها که خوشبختانه هنوز نمونه‌های آن فراوان است، بهترین وسیله آسایش مسافر و حفظ کالا و امنیت راه‌ها و تأمین آذوقه و ایجاد ارتباطات محسوب می‌شده‌است. آسایش کاروان در این راه‌ها موکول به این بود که در هر منزلی کاروانسرای مجهز و مناسب وجود داشته‌باشد. امروز هم به هر طرف که می‌گذرید نمونه‌های این کاروانسراها را که به سبک صفوی دارد می‌بینید. باید توجه داشت تنها شاه نبود که این کاروانسراها را می‌ساخت، کلیه امرای مقتدر و بازرگانان و مالکان و ثروتمندان شهرستان‌ها موظف بوده‌اند در بین راه‌ها کاروانسرا بسازند و چون ظاهراً کارها با نقشه و طرح صحیح دنباله‌دار فراهم شده بود، یک‌باره در عرض مدت کوتاه، در تمام ایران کاروانسراهای متعدد پدید آمد. افسانه‌ای داریم که شاه‌عباس به‌شکل ناشناس به کرمان رفت و در بازگشت چون متوجه شد آنجا کاروانسرا نیست، به حاکم کرمان گنجعلی‌خان دستور داد کاروان‌سرای مناسب در این‌جا 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 آمده‌است. 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 کاروانسرایی به نام مقصود بیگ منزل کردم. روز بیست و هشتم به یزد خواست رسیدم... در کاروانسرایی 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 ایزد خواست 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 میهمان پذیر 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 بین راهی، 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 می‌شد می‌توانست بر مقوله تجارت داخلی تأثیر مستقیمی داشته باشد.

باید گفت هرچند نمی‌توان شاه عباس اول را مبدع راهداری دانست اما اندیشه‌ها و سیاست‌های او در نظم و نسق بخشیدن به راهداری‌ها 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 می‌شد. 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 می‌گردید (صادقی، ۱۳۷۸: ۸۴).

در مجموع در پایان این بخش می‌توان 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 می‌شود.

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 پرتغالی‌ها در موازنه تجارتنی جهان تغییری عمده روی داد که تجارت دولت صفویه را رونق بخشید. پرتغالی‌ها با تسلط بر خلیج فارس و منطقه تجاری آسیا از طریق سد کردن مداخل‌های سنتی، به دنبال حاکمیت بر آنجا بودند. آنها می‌خواستند 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 کشتی‌های خود حمل کنند. این امر علاوه بر تهدید تجارت ونیز بر تجارت کشورهای سواحل خلیج فارس هم تأثیر بسیاری داشت. سرانجام شاه عباس اول به کمک انگلیسی‌ها به سلطه بازرگانی پرتغالی‌ها 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 به علت 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 به ویژه ایران که به یکی از مراکز اصلی تولید ابریشم خام تبدیل شده بود، ضرورت یافته بود (اعرابی، ۱۳۷۹: ۵۲).

ابریشم مهم‌ترین کالای صادراتی ایران به شمار می‌رفته و بیشترین تولید این کالا در ایالات شمالی ایران، یعنی مازندران، گیلان، همچنین خراسان و اطراف یزد بوده‌است (فریر، ۱۳۸۰: ۲). بهترین ابریشم تولیدی ایران در خراسان به عمل می‌آمد و بیشتر به هندوستان صادر می‌شده‌است (اسمیت، ۱۳۵۶: ۳۶).

دولت صفوی برای سازماندهی و توسعه تجارت ابریشم، باید مانع مهمی را پشت سر می‌گذاشت. مقامات عثمانی که مانند پیشینیان بیزانسی خود در دوره‌ی 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 آن‌ها از طریق بنادر مدیترانه و دریای سیاه محدودیت‌های جدی وضع کرده بود. در عصر صفوی، دشمنی‌های سیاسی و مذهبی بین این دو امپراتوری، محدودیت‌های مذکور را بیش‌تر کرد. به خصوص بعد از پاتک شاه‌عباس به مناطق اشغالی ترک‌ها 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 عثمانی‌ها علیه صفویان و انگیزه‌های قدرتمند برای لشکرکشی‌های مکرر آن‌ها به شرق بود (امانت، ۱۴۰۰: ۱۱۰).

شاه‌عباس اول به منظور نظارت بیشتر بر صدور ابریشم، تجارت این کالا را در انحصار خود درآورد. فرمان انحصار و قرق ابریشم در سال ۱۰۲۸ ق / ۱۶۱۹ م توسط شاه‌عباس صادر شد. پس از صدور این فرمان اجرای آن به مزایده گذاشته شد. تاجر ارمنی برنده این مزایده شدند. بنابر قراردادی که بین ملک التجار شاه و تاجر ارمنی بسته شد، مقرر گردید تا تاجر 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 می‌شد و از آنجا توسط تجاری از ملیت‌های 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 سبب ساز آن بودند، الحق هوشیارانه عمل نمود. (کیوانی، ۱۳۹۹: ۱۷۳-۱۷۰).

امپراتوری صفویان با وجود محدودیت های 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 استان های قفقاز، خراسان بزرگ و خلیج فارس نیز به این امپراتوری ضمیمه شدند. با پایان انحصار پرتغالی ها 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 می بستند. پس از عقد قرارداد تجاری میان شاه عباس و انگلستان شاه عباس به سفیر انگلستان «سردومور کوتون» گفت: «... چون میل ندارم ابریشم ایران را از طریق عثمانی صادر کنم، بنابراین حاضرم در ژانویه هر سال ده هزار عدل ابریشم در بندر گمبرون به دولت انگلیس تحویل دهم و در برابر آن پارچه انگلیسی بگیرم» (باستانی پاریزی، ۱۳۶۲: ۱۲۰).

شاه عباس 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 جاده ها و راه ها بود. راه هایی که ابریشم ایالات شمالی را به بندر عباس برساند.

«در این سال رأی جهان آرا بدان تعلق گشت که در وسعت شوارع و همواری راه ها توجه فرموده نوعی سازند که شتران قطار به فراغ بال، بی خوف عبور کنند» (ترکمان، ۱۳۱۴، ج ۳، ۶۹۷).

ب) تأثیرات سیاسی راه های زمینی در عصر صفوی

بدون تردید، مسائل و بحران سیاسی و تغییراتی که در مرزهای کشورهای درگیر به وجود می آید، نقش مهمی در تغییر مسیرها و راه های بازرگانی و تجاری بر جای می گذارد. بهتر است برای مشخص نمودن این مسئله، به برخی از جنگ های خارجی عصر صفوی و تأثیرات سیاسی آن بر راه های تجاری پرداخته شود.

توسعه روابط سیاسی با دول غربی و شرقی

با تشکیل حکومت صفوی، منافع اقتصادی و سیاسی عثمانی به خطر افتاده و جنگ های گوناگونی میان دولتین رخ داد همچنین صفویان با ازبک ها در سه جنگ: مرو، ۹۱۶ ق، جام، ۹۳۵ ق و رباط پریان در سال ۱۰۰۷ ق درگیر شدند که شجاعت و دلاوری شاهان صفوی، در هر سه جنگ باعث پیروزی آنان در میدان گردید.

در این دوره ازبک ها به مناطق شرقی ایران به خصوص خراسان هجوم می بردند و باعث ناامنی شهرها و راه های تجاری می شدند. همچنین حکومت عثمانی بر مسیر تجاری مسلط بود که از استانبول و حلب به سمت تبریز امتداد داشت و سپس به شرق ایران منتهی می شد. بازرگانان ایرانی نیز می بایست کالاهای خود را از طریق این مسیر حمل کرده، آن را به شهرهای خراسان و هرات ببرند تا به شرق و آسیای مرکزی برسند.

راه تجاری معروف استانبول از ایالت های توقات، از روم، قارص، ایروان، نخجوان، جلفا و تبریز می گذشت و از تبریز به سوی مرکز ایران امتداد می یافت و با گذر از اردبیل، قزوین، قم و کاشان به اصفهان می رسید. حلب، در کنار دریای مدیترانه دومین ایستگاه تجاری با اروپا محسوب می شد. از راه ایالات مرکزی و غربی ایران با مراکز تجاری کشور ارتباط

برقرار می‌نمود. این شهر از دیار بکر و وان به تبریز می‌رسید و از موصل، بغداد و بصره با جزیره هرمز ارتباط داشت و از دیار بکر، اورفا و موصل به سنج و همدان می‌رسید و از آنجا به اصفهان می‌رفت (تقوی فر، ۱۳۹۷: ۲۹).

مناطق مرزی ای که این مسیر از آن‌جا عبور می‌کرد محل جنگ‌های میان اوزبک‌ها، صفویان و عثمانی‌ها بود. این جنگ‌ها پیامدهایی داشت علاوه بر ناامنی تجاری، باعث گردید حکومت صفوی به دنبال احداث راه‌های مواصلاتی جدید برای فعالیت‌های بازرگانی خود باشد.

در عصر شاه‌عباس اول (۱۰۳۸ - ۹۹۵ ق) تجارت داخلی و خارجی گسترش پیدا کرد و وی به دنبال ایجاد راه‌های جدید تجاری از شمال به جنوب ایران بود. سیاست شاه‌عباس محروم نمودن دولت‌های رقیب از مزایای راه‌ها و جاده‌های سنتی ایران و امن نمودن ساختار شبکه ارتباطی تجاری خود بود. دو مسیر تجاری راه ابریشم و راه ادویه که نقش مهمی در مسیر بازرگانی شرقی - غربی ایران داشتند به دلیل جنگ‌های متوالی صفویان با اوزبکان در این مناطق به مرور رونق تجاری خود را از دست دادند. بنابراین مسیر جدیدی که در عهد صفویه پدید آمد و تحت تأثیر جنگ‌های سیاسی صفویان با اوزبکان، عثمانی‌ها و پرتغالی‌ها رونق گرفت، مسیری بود که از طریق دریای خزر به طرف خلیج فارس و دریای عمان منتهی می‌شد. این مسیر از شهرهایی همچون هشترخان، گیلان، مازندران، اردبیل، تبریز، قزوین، کاشان، اصفهان، یزد، شیراز، کرمان، لار، هرمز و بندرعباس عبور می‌کرد (رحمتی، ۱۳۹۹: ۸۲-۸۱).

مسیر جدیدی که در عهد شاه‌عباس اول ایجاد شد، خراسان، همدان، بغداد و استانبول را از رونق انداخت و راه تجاری بندرعباس به اصفهان و قزوین را فعال نمود. این راه از قزوین دو شعبه می‌گردید یکی به رشت و گیلان و دریای مازندران می‌رفت و دیگری به تبریز و از آنجا به بنادر کنار دریای سیاه یا از طریق زمینی به مسکو می‌رفت. در مسیر قدیم، اصفهان حضور کم‌رنگی داشت و تمرکز بر خراسان، همدان و بغداد بود ولی در مسیر جدید، به جای آنها بندرعباس، یزد، اصفهان و رشت رونق داشتند (همان، ۸۲). شاه‌عباس برای تسهیل راه زمینی شمال به جنوب، اقدامات و تأسیسات رفاهی و کاروان‌سراهایی احداث نمود که باعث رشد بازرگانی در این مسیر تجاری گردید. شاید بتوان گفت اگر جنگ‌های مرزی میان صفویان و رقیبان این دولت اتفاق نمی‌افتاد، مسیرهای زمینی قدیمی همچنان به روند گذشته خود ادامه می‌دادند اما این جنگ‌ها، باعث تغییراتی در ساختار راه‌ها و جاده‌های زمینی گردید. احداث پل‌های مهم به‌ویژه در ایالات شمالی گیلان و مازندران، کاروان‌سراهای بین‌راهی و درون‌شهری، تبدیل نمودن بندرعباس به یک مرکز تجارت بین‌الملل، گسترش روابط خارجی از طریق کمپانی‌های خارجی، اسکان اقلیت‌های مذهبی، ارامنه، یهودی، زرتشتی، هندی در اصفهان برای تبادلات تجاری از اهم مواردی است که در عصر شاه‌عباس اول صفوی اتفاق افتاده است.

یکی از مهم‌ترین نقاط حساس و مهمی که همواره مورد توجه رقیبان دولت صفوی به‌خصوص اوزبکان بود، ناحیه خراسان بود. «... خراسان در دوره اعراب به چهار قسمت یعنی چهار ربع تقسیم می‌شد و هر ربع به نام یکی از چهار شهر بزرگی که در زمان‌های مختلف کرسی آن ربع یا کرسی تمام ایالت واقع گردیدند، و عبارت بودند از نیشابور، مرو، هرات و بلخ» (دسترنج، ۱۳۷۷، ۴۰۸).

اما هرات در زمره قدیمی‌ترین شهرهای مشرق‌زمین قرار می‌گیرد، در بیشتر ادوار تاریخی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین شهرهای خراسان به‌شمار می‌رفته‌است.

این شهر در زمان‌های عادی مرکز بازرگانی موفقی در جاده تجاری ما بین آسیای مرکزی و هند محسوب می‌شد. هرات سد تدافعی مشهد نیز محسوب می‌شد که دومین شهر خراسان بود. صفویان حساسیت بالایی در محافظت از هرات در برابر اوزبکان داشتند. در این خطه همیشه حکمران عضو خانواده سلطنتی و توسط امیری قزلباش که فرماندهی قوای نظامی ولایت را بر هده داشت همراهی می‌شد. (بلو، ۱۳۹۴: ۴۷).

در عصر صفوی، بازرگانی ایران از راه مشهد - هرات - کابل تا بخارا و بلخ می‌رسید و این دو شهر مانند گذشته، مرکز توزیع کالاهای ایرانی و هندی بود. البته راه مشهد - هرات - قندهار مهم‌ترین و پررونق‌ترین راه تجاری خشکی میان ایران و هند به حساب می‌آمد. (کمبریچ، ۱۳۸۹: ۲۴۰). در مجموع در خصوص تأثیر جنگ‌ها بر روند تجارت و سیاست‌های اقتصادی شاه‌عباس اول می‌توان گفت که وی برای افزایش درآمد و ثروت دولت، علاوه بر حفظ و تثبیت امنیت مرزها با پاک‌سازی مناطق اشغالی نواحی غربی و شمال‌غربی از چنگ نیروهای عثمانی و متوقف ساختن حملات اوزبکان در ناحیه خراسان همچنین برقراری امنیت داخلی، اقدامات مهمی در خصوص ساماندهی تولید و فروش ابریشم نیز انجام داد. شاه عباس مسیر تجاری شمال، نواحی ابریشم‌خیز (گیلان، مازندران، شروان، قراباغ) را به مرکز و از آن‌جا به جنوب و کرانه خلیج فارس وصل نمود و این اقدامات عمرانی در حوزه مسیرهای تجاری، باعث سهولت عبور و مرور کاروان‌های بازرگانی و رشد تجارت گردید.

توسعه روابط سیاسی با ارامنه

رفتار سیاسی شاهان صفوی با ارامنه و تأثیر آن بر امر تجارت و مسیرهای بازرگانی نیز در این راستا می‌تواند مهم تلقی گردد. به‌طور مثال رفتار شاه‌عباس نسبت به ارامنه بسیار ملایم بود زیرا آنها می‌توانستند روابط وی را با اروپاییان مسیحی مستحکم نمایند.

در تاریخ ارامنه خلفا، شاه‌عباس فرمانی مبنی بر آزادی تجارت خواهه نظر مسیحی در سال ۱۰۰۱ ق صادر کرده‌بود که خادمان دارالحکومه و دیگران هیچ حقی ندارند که دیناری اضافی بطلبند و بی‌اجازه او به مال‌التجاره وی نزدیک نشوند و مزاحمتی ایجاد نکنند و از عواقب شکایت او بر حذر باشند» (اعرابی، ۱۳۷۹: ۱۶).

لذا مدارا و ملاحظت شاه‌عباس با ارامنه باعث ارتقا سطح روابط دوستانه تجاری ایران و اروپا گردید و ابریشم این کالای مهم توسط همین تجار ارمنی از مسیرهای زمینی به اروپا صادر و به قیمت‌های خوبی فروش می‌رفت و چون صدور و فروش ابریشم در انحصار شاه‌عباس بود و وی با بازرگانان ارمنی برای فروش آن به تفاهم رسیده‌بود شاه و خزانه دولت صفوی نیز سود فراوانی به‌دست آوردند. «آنان بخش اعظم ابریشم ایران را از طریق جاده کاروانی ترکیه به‌سوی مراکز تجاری خاور نزدیک صادر می‌کردند» (شعبانی، ۱۳۸۹: ۱۱۹). درگیری‌ها بین شاه‌عباس و عثمانی‌ها باعث شد که وی ابریشم را از خاک عثمانی به اروپا صادر نکند. بنابراین تلاش نمود که پای اروپاییان را به ایران باز کند تا ابریشم را از راه خلیج فارس یا مسیر هشتراخان - مسکو صادر نماید تا ترکان عثمانی را از عوارض گمرکی این کالا محروم سازد. که البته تجار ایرانی و ارمنی بیشترین ابریشم خود را از راه زمینی عثمانی صادر می‌نمودند هر چند در ایام جنگ، فعالیت‌های تجاری آنها دچار اختلال می‌شد. ابریشم برای دولت عثمانی بسیار مهم بود. هم برای کارخانه‌های نساجی آن کشور و هم مسئله مالیات و عوارض آن کالا که در مرزها اخذ می‌نمودند لذا در مذاکرات صلح خود با ایران خواستار دریافت ابریشم می‌شدند.

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) تکلّو 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 شده‌بود، 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 راه‌های زمینی را متوقف نمایند. به‌طور 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 (نویسی، ۱۳۸۹، ۱۳۰).

نتیجه گیری

با مطالعه تاریخ ملت‌ها و امپراطوری‌ها می‌توان دریافت که در مواقعی عوامل سیاسی و اقتصادی شکل گرفته به‌خاطر وجود راه‌های ارتباطی تجاری یا نظامی بودند و ملت‌ها را مجبور استفاده از سلاح یا صلح برای کسب و دسترسی به آنها راه‌ها کرده‌است. دوره صفویه از جمله این دوران‌ها بود. در این دوره راه‌ها یکی از مسائل مهم تأثیرگذار بر سیاست‌گذاری بوده‌است. به‌ویژه به‌خاطر دشمنی که بین ایرانیان و عثمانی‌ها وجود داشت. با توجه به یافته‌های تحقیق می‌توان نتیجه گرفت که شکل‌گیری روابط سیاسی در آن زمان از جمله تأثیرات راه‌های ارتباطی بوده‌اند و راه‌ها نقش مهمی در ایجاد درگیری‌ها و روابط سیاسی آن دوره داشته‌اند. از سوی دیگر دسترسی و قطع برخی از راه‌های ارتباطی در آن زمان بر اقتصاد و رونق اقتصادی آن دوره تأثیر گذار بوده‌اند. در این مقاله به این نتیجه می‌توان رسید که در دوره صفوی، احداث راه‌های زمینی جدید، تعمیر راه‌های قدیمی، ایجاد یک سلسله از پل‌ها بر روی رودخانه‌ها در مکان‌های مهم، سنگفرش کردن برخی راه‌ها، استقرار راهداران در راه‌ها و تقویت سیستم راهداری، باعث رشد تجاری و اقتصاد کشور گردید. همچنین امنیت جاده‌ها و راه‌های زمینی، افزایش شبکه کاروانسراها در فواصل مختلف راه‌های تجاری اصلی، رباط‌ها، و آب‌انبارها 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 راه‌های زمینی انجام می‌گرفت و سود بسیار زیادی برای حکومت صفوی در برداشت و درکل، جنگ‌های خارجی و تغییراتی که در مرزهای صفویه به وجود آمد، نقش مهمی در تغییر مسیرها و راه‌های زمینی بازرگانی و تجاری بر جای گذاشت. این جنگ‌ها پیامدهایی داشت که علاوه بر ناامنی تجاری، باعث می‌گردید حکومت صفوی به دنبال احداث راه‌های مواصلاتی جدید برای فعالیت‌های بازرگانی خود باشد.

منابع

۱. امانت، عباس (۱۴۰۰) تاریخ ایران مدرن، ترجمه: م. حافظ، تهران، نشر فراگرد.
۲. باستانی پاریزی، محمدابراهیم، (۱۳۶۲) سیاست و اقتصاد عصر صفوی، تهران، انتشارات صفی علی‌شاه.
۳. پیرنیا، محمدکریم و افسر، کرامت (۱۳۷۰) راه و رباط، تهران، انتشارات آیین.
۴. تاورنیه، ژان باتیست (۱۳۸۲) سفرنامه تاورنیه، ترجمه حمید ارباب شیرانی، تهران، نیلوفر.
۵. رهبرن، کلاوس میسائیل (۱۳۸۳) نظام ایالات در دوره صفوی، ترجمه کیکاووس جهان‌داری، چاپ سوم، تهران، نشر علمی فرهنگی.
۶. سیرو، ماکسیم (۱۳۲۸) کاروان سراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان راه، ترجمه عیسی بهنام، قاهره، انتشارات انجمن فرانسوی شرق‌شناسی در قاهره.
۷. سیوری، راجر (۱۳۸۵) ایران عصر صفوی، ترجمه کامبیز عزیزی، تهران: نشر مرکز.
۸. شاردن، ژان (۱۳۳۶) سفرنامه شاردن، ترجمه محمد عباسی، جلد ۴، تهران، انتشارات امیرکبیر.
۹. فلسفی، نصرالله (۱۳۹۱) زندگانی شاه‌عباس اول، ج ۱ و ۲، تهران، انتشارات علمی.
۱۰. کیوانی، مهدی (۱۳۹۹) بازرگانی و اصناف پیشه‌ور در عهد صفوی، تهران، مرکز دائرة المعارف بزرگ اسلامی.
۱۱. میرزا سمیعا (۱۳۳۲) تذکره الملوك، تصحیح سید محمد دبیر سیاقی، تهران، انتشارات کتاب‌فروشی طهوری.
۱۲. صادقی، مقصود علی (۱۳۷۸) راهداری در روزگار صفویه و چند سند منتشر نشده، مجله زبان و ادب فارسی، شماره ۱۷، صد ۸۱-۱۱۰.

۱۳. بلو، دیوید (۱۳۹۱) شاه عباس (پادشاه سنگدلی که به افسانه تبدیل شد) ترجمه شهربانو صارمی، تهران، ققنوس.
۱۴. ترکمان، اسکندر بیگ (۱۳۱۴) تاریخ عالم آرای عباسی، ۳ جلد، تهران، دارالطباعه آقا سید مرتضی.
۱۵. دسترنج، گی (۱۳۷۷) جغرافیای تاریخی سرزمین های خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، تهران، انتشارات علمی فرهنگی.
۱۶. نوایی، عبدالحسین، غفاری فرد، عباسعلی (۱۳۸۹) تاریخ تحولات سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی ایران در دوران صفویه، تهران، سمت.
۱۷. اعرابی هاشمی، شکوه السادات (۱۳۷۹) علل پیشرفت تجارتی ارامنه جلفا نو در عصر صفوی (بر مبنای اسناد کلیسای وانک) مجله گنجینه اسناد، شماره ۳۹ و ۴۰، صص ۲۷-۱۶.
۱۸. 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، صص ۲۵-۳.
۱۹. 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- صص ۷۵-۱۰۸.
۲۰. 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).
21. Hague, R. and Harrop, M. (2013). Comparative Government and Politics: An Introduction. Macmillan International Higher Education. ISBN 978-1-137-31786-5.
22. Leftwich, A. (2015). What is politics? : the activity and its study. Polity Press. ISBN 978-0-7456-9852-6. OCLC 911200604.