

Road Construction in Azerbaijan and the Transformation of Investment in Naser al-Din Shah's Era Iran

Gholamali Pashazadeh*

Abstract

The present research seeks to investigate road construction in Azerbaijan and the issue of founding a road construction company and investing in it, suggested during the years 1306 to 1308 AH, towards the end of Naser al-Din Shah Qajar's reign. Naser al-Din Shah's advisers aimed to utilize both domestic and foreign capital and link internal roads to the Ottoman and Russian borders without relying on foreign powers. So, in examining the concepts and initiatives put forth for building roads in Azerbaijan, this research addresses how the predicted investment for road construction transformed compared to the past. This research investigates the problem using an explanatory approach, using published and unpublished documents along with historical sources.

The research findings show that the efforts to construct roads in Azerbaijan were the result of the government's guiding policy, during which attempts were made to grant concessions from the government and establish a company for road construction. By selling shares to both domestic and foreign buyers, a new strategy was introduced to simultaneously utilize domestic and foreign capital.

Keywords: Iran in Naser al-Din Shah's era, road construction, Azerbaijan, concession to establish a company, investment.

* Associate professor, Department of History, Faculty of Law and Social Sciences, University of Tabriz, Tabriz, Iran, gh_pashazadeh@yahoo.com

Date received: 01/12/2024, Date of acceptance: 08/04/2025



Introduction

During the reign of Naser al-Din Shah Qajar, the need for expanding roads and developing internal and international communication networks became increasingly evident. Particularly in the second half of his reign, the importance of creating highways to facilitate trade, improve governance, and connect internal areas to international borders became more pronounced. Azerbaijan, as one of Iran's major commercial and political hubs, was among the regions where the necessity of constructing smooth roads was deeply felt. Consequently, in the year 1306 AH, a plan was proposed to construct a carriageway from Avajiq, located on the Ottoman border, to Qazvin. A unique aspect of this project was the Naseri government's effort to attract both domestic and foreign investments by forming a company and selling shares to the public. This approach marked a significant shift in investment and road construction practices in Iran, as large-scale economic investments had previously been limited to granting concessions to foreign powers. This study seeks to examine road construction in Azerbaijan and the ideas proposed, focusing particularly on the transformations in investment methods for road building during this era.

Materials and Methods

This research employs an explanatory method and adopts a comprehensive approach to analyzing historical documents, including both published and unpublished sources. Analyses are based on textual data from newspapers, documents, and related texts from the historical period in question. Sources include official archives, memoirs of Qajar-era figures, travelogues, and contemporary analyses on the economic and political history of the Naseri period. These data enable us to study not only the administrative and executive efforts in road construction in Azerbaijan but also the Naseri government's policies and endeavors to manage domestic and foreign participation in the investment process.

Discussion and Results

Given Azerbaijan's importance as a commercial hub in northwestern Iran, the plan to construct a major highway from Avajiq to Qazvin commenced in 1306 AH. Two prominent government figures, Amir Nizam Garousi and Mirza Yousuf Khan Mostashar al-Dowleh, were appointed to oversee the project. Their efforts in promoting the idea of domestic investment in road construction, encouraging local

merchants, and attracting foreign capital laid the groundwork for a novel economic initiative in 19th-century Iran.

The project aimed to combine domestic investment by selling shares to the public with foreign investment opportunities. One of the most innovative features of this plan was the establishment of a company and the sale of shares to the public to finance the project. This approach was unprecedented in Iran and represented a new strategy for public participation in infrastructure development and other industries. The emphasis on prioritizing domestic capital through share sales and the management of the company by Iranians, alongside the involvement of foreign investors, reflected the Naseri government's creative measures to balance the use of internal and external resources.

Another significant aspect of these efforts was the participation of various social groups in the project. Merchants, religious scholars in Tabriz, and even government officials all contributed to advancing the initiative. Share sales initially received a positive response, with a substantial portion of shares sold in a short time.

However, the project faced major obstacles during its implementation. Among the challenges was the lack of economic and legal security for investors. During this period, the government was unable to ensure the safety of investments or prevent exploitation by state forces. Furthermore, the dismissal of Mirza Malkum Khan from government service and the arrest and imprisonment of Mostashar al-Dowleh led to the removal of the project's principal managers. Consequently, the initiative was abandoned and the project halted. Several years later, the concession for constructing the road from Tabriz to Jolfa was granted to the Russians.

Conclusion

The construction of the Avajiq-Qazvin carriageway represented a transformation in Naseri statesmen's approach to investment in road-building and economic infrastructure development. Efforts to form a company and involve the public through share sales, while maintaining domestic independence, signaled a fresh perspective in economic management. The use of domestic capital for road construction, combined with foreign investment, was considered an innovative strategy.

Although the project ultimately failed due to structural economic issues, administrative and political problems, and foreign interference, the ideas and efforts proposed during this endeavor left a lasting impact on approaches to investment and

infrastructure development in Iran. The Naseri government's policies to encourage public economic participation, despite encountering significant obstacles, marked the beginning of a new era of economic transformation in Iran. Although the initiative did not succeed, our knowledge of it highlights that the idea of public participation in infrastructure investment and the strategy of establishing domestic companies to manage resources originated in this historical period.

Bibliography

- Adamiyat, Fereydun. 1961. *Fikr-i āzādī va muqaddami-yi niḥdat-i mashrūṭiyat*. Tehran: Sokhan. [In Persian]
- Adamiyat, Fereydun. 1972. *Andīshi-yi taraqqī va ḥukūmat-i qānūn, 'aṣr-i Sipahsālār*. Tehran: Kharazmi. [In Persian]
- Akhtar*. 1885. 12, no. 17. Tuesday November 10, 1885. [In Persian]
- Akhtar*. 1889. 15, no. 20. Wednesday January 30, 1889. [In Persian]
- Akhtar*. 1889. 15, no. 20. Wednesday January 23, 1889. [In Persian]
- The Department of Documents and the History of Diplomacy, Ministry of Foreign Affairs. 1869. Box 13, Folder 4, Document Number: 43 (13-4-13-1286 AH). [In Persian]
- Department of Documents and the History of Diplomacy, Ministry of Foreign Affairs. 1869. Box 13, Folder 4, Document Number: 13 (13-4-13-1286 AH). [In Persian]
- Department of Documents and the History of Diplomacy, Ministry of Foreign Affairs. 1869. Box 13, Folder 4, Document Number: 3/39 (3/39-4-13-1286 AH). [In Persian]
- Ashraf, Ahmad. 1980. *Mavānī-i tārikhī-yi rushd-i sarmāyidārī dar Iran*. Tehran: Zamineh Publications. [In Persian]
- Amin al-Dawla, Ali Khan. 1976. *Khāṭirāt-i siyāsī-yi Amin al-Dawla*. Edited by Hafez Farmanfarman. Tehran: Amir Kabir. [In Persian]
- Iran*, no. 679. Thursday March 6, 1889. [In Persian]
- Pashazadeh, Gholamali. 2013. *Dar justujūyi qānūn*. Tehran: Elm Publications. [In Persian]
- Pashazadeh, Gholamali. 2016. "Kitābchi-yi imtiyāz-i favāyid-i 'amma va jāygāh-i ān dar tārikh-i iqtisādī-yi Iran-i 'aṣr-i Nāsirī." *Tārikh-i Iran* 9, no. 2 (Summer and Fall): 25-41. Doi: 20.1001.1.20087357.1395.9.2.2.1 [In Persian]
- Torabi Farsani, Soheila. 2005. *Tujjār, Mashrūṭiyat va dawlat-i mudīrn*. Tehran: Nashr-i Tārikh-i Iran. [In Persian]
- Teimoori, Ebrahim. 1942. *'Aṣr-i bikhbarī yā tārikh-i imtiyāzāt dar Iran*. Tehran: Eghbal. [In Persian]
- "Khulāṣa-yi rāpurt-i jināb Mustashār al-Dawla ki bi tārikh-i 3 Jumādī al-ūlā dar laff-i pākat-i ḥaḍrat-i ajall Amīr Nizām dādi bi Tehran firistāda shuda" [Summary of the report of His

209 Abstract

Excellency the Minister of State, which was sent to Tehran on the 3rd of Jumada al-Awwal in a sealed envelope from His Excellency Amir Nizam]. (attached document). [In Persian]

Risāli-hāyi Mīrzā Malkūm Khān Nāẓim al-Dawla. 2002. Edited by Hojjatollah Asil. Tehran: Ney Publications. [In Persian]

Seif, Ahmad. 2008. *Qarn-i gumshuda: iqtisād va jāmi'ī-yi Iran dar qarn-i nūzdahum*. Tehran: Ney Publications. [In Persian]

Ghaffari, Mohammad Ali. 1982. *Khāṭirāt va asnād-i Mohammad Ali Ghaffari*. Edited by Mansoureh Ettehadiyeh and Sirous Sadvandian. Tehran: Nashr-i Tarikh-i Iran. [In Persian]

Curzon, George N. 1994. *Iran va qāḍiyi-yi Iran*. Translated by Gholamali Vahid Mazandarani. Vol. 1. Elmi va Farhangi. [In Persian]

Mustovfi, Abdullah. 1998. *Sharh-i zindigānī-yi man (tārīkh-i ijtimā'ī va idārī-yi dawra-yi Qājāriya)*. Tehran: Zovar Publications. [In Persian]

Vazin Afzal, Mehdi and Hossein Esmaceli Nasrabadi. 2011. "Tabyīn va barrasī-yi imtiyāznāmi-yi rāh-i shūsi-yi Tehran bi Qom dar dawri-yi Naser al-Din Shah." *Muʿālīʾāt-i tārikh-i farhangī, pazhūhishnāmi-yi anjuman-i Iranī-yi tārikh* 3, no. 10 (Winter): 103-132. [In Persian]

Vazin Afzal, Mehdi, Morteza Nouraei, and Ali Akbar Jafari. 2016. "Siyāsāt-hā va chālīsh-hāyi Naser al-Dīn Shah dar tawṣī'i-yi rāh-i shūsi-yi Mazandaran." *Pazhūhīsh-hāyi tārikhī-yi Iran va Islām*, no. 19 (Fall and Winter): 235-260. Doi: 10.22111/JHR.2017.2982 [In Persian]

راهسازی در آذربایجان و تحول سرمایه‌گذاری در ایران عصر ناصری

غلامعلی پاشازاده*

چکیده

پژوهش حاضر قصد دارد راهسازی در آذربایجان و مسأله تشکیل کمپانی راهسازی و سرمایه‌گذاری در آن را بررسی کند که در سال‌های ۱۳۰۶ تا ۱۳۰۸ قمری و اواخر سلطنت ناصرالدین شاه قاجار مطرح گردید و دولتمردان ناصری تلاش کردند راهی برای استفاده همزمان از سرمایه داخلی و خارجی پیدا کنند و بدون اتکا به قدرت‌های خارجی شاهراه‌های داخلی را به مرزهای عثمانی و روسیه پیوند دهند. بنابراین در این پژوهش ضمن بررسی ایده‌ها و تلاش‌های صورت گرفته برای احداث راه در آذربایجان، به این سؤال اصلی پاسخ داده می‌شود که سرمایه‌گذاری پیش‌بینی شده برای راهسازی چه تحولی نسبت به گذشته داشته است. در پژوهش حاضر مسأله مطرح شده، با روش تبیینی و با استفاده از اسناد منتشرشده و نشده و منابع تاریخی مورد بررسی قرار گرفته است.

یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که تلاش برای احداث راه در آذربایجان نتیجه سیاست ارشادی دولت بوده و در طی آن سعی شده است با اخذ امتیاز از دولت و تشکیل کمپانی برای احداث راه و فروش سهام به خریداران داخلی و خارجی راهکاری جدید برای استفاده همزمان از سرمایه داخلی و خارجی ارایه شود.

کلیدواژه‌ها: ایران عصر ناصری، راهسازی، آذربایجان، امتیاز تشکیل کمپانی، سرمایه‌گذاری.

* دانشیار گروه تاریخ، دانشکده حقوق و علوم اجتماعی، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران،
gh_pashazadeh@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۹/۱۱، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۱/۱۹



۱. مقدمه

در نیمه دوم سلطنت ناصرالدین شاه قاجار ضرورت گسترش راه‌ها به منظور پیوند راه‌های داخلی به یکدیگر و در نهایت ارتباط با شبکه راه‌های بین‌المللی برای ارتقای اداره امور مملکت و رونق تجارت داخلی و خارجی، بیش از پیش جلوه‌گر شد و اندیشمندان و دولتمردان ایران عصر ناصری را به تأمل و اقدام در این حوزه وادار نمود. به همین منظور در سال ۱۳۰۶ ق تلاش شد با تشکیل کمپانی و استفاده از سرمایه‌های داخلی شاه‌راه عراق به آذربایجان را گسترش دهند و یک راه عراده‌رو از اوجیق در سرحد عثمانی تا قزوین احداث نمایند.

البته، هم راه و هم راه‌آهن پیش از این، مورد توجه اندیشمندان و دولتمردان ایرانی قرار گرفته بود و قدرت‌های استعماری تلاش کرده بودند امتیازاتی را در این زمینه از ناصرالدین شاه بگیرند. در واقع، احداث راه از طریق واگذاری امتیاز به دول غربی فکر غالب بود و فکر استفاده از سرمایه‌های داخلی راه به جایی نبرده بود. تلاش برای راه‌سازی و ایجاد صنایع با تشکیل کمپانی و با تشویق مؤثر دولت اقدامی نوین در عرصه راه‌سازی و سرمایه‌گذاری در ایران عصر ناصری بود. پژوهش حاضر ضمن بررسی تلاش‌ها برای راه‌سازی در آذربایجان، مسأله سرمایه‌گذاری در این خصوص و نحوه تحول آن را بررسی کرده است. لازم به ذکر است که در منابع تاریخ‌نگارانه از این طرح و تلاش‌های صورت گرفته ذکری به میان نیامده است و تنها در چند روزنامه و سند در این خصوص مطالبی وجود دارد. در میان پژوهش‌ها، از امتیاز مربوط به راه‌سازی در آذربایجان در کتاب عصر بی‌خبری از ابراهیم تیموری تحت عنوان «امتیاز کمپانی راه آذربایجان» ذکری به میان آمده است و راه عراده‌رو اوجیق به قزوین در کتاب *اندیشه ترقی و حکومت قانون* اثر فریدون آدمیت و کتاب *در جستجوی قانون* (زندگی و اندیشه میرزا یوسف‌خان مستشارالدوله) مورد توجه قرار گرفته است. آدمیت با دستیابی به سند گزارشی از میرزا یوسف‌خان مستشارالدوله، اقدامات مربوط به راه و برخی از مسایل آن را مورد بررسی قرار داده و کتاب در جستجوی قانون از نقش میرزا یوسف‌خان در این مورد صحبت کرده است. عدم دسترسی نویسندگان این کتاب‌ها به اسناد و مدارک دیگر موجب شده در ارزیابی‌هایشان در مورد این راه دچار اشتباه شوند. افزون بر کتاب‌های ذکر شده در مقاله «کتابچه امتیاز فواید عامه و جایگاه آن در تاریخ اقتصادی ایران عصر ناصری» نیز، از بخشی از مسایل مربوط به مقاله حاضر سخن به میان آمده و پیوند تألیف کتابچه توسط میرزا ملکم‌خان ناظم‌الدوله و

راه‌سازی در آذربایجان روشن شده است. در مورد راه‌سازی در آذربایجان علاوه بر سند مورد استفاده آدمیت، سند منتشر نشده سخنرانی امیرنظام در جمع علما، تجار و رجال سرشناس شهر، سند گزارش منتشر نشده از میرزا یوسف‌خان در مورد فعالیت‌های او و امیرنظام برای احداث راه، متن قرارنامه مربوط به راه اواجیق به قزوین، مطالب موجود در روزنامه اختر، روزنامه ایران و کتابچه امتیاز فوائد عامه از میرزا ملکم‌خان ناظم‌الدوله نیز بسیار سودمند هستند که در پژوهش حاضر مورد استفاده قرار گرفته‌اند.

۲. دولت ناصری و راه‌سازی در آذربایجان

ناصرالدین‌شاه در بخش عمده‌ای از سلطنت خود با راه‌سازی در ایران به دلیل تسهیل دخالت‌های بیگانگان در امور مملکت، موافق نبود ولی این سیاست او در نیمه دوم سلطنت تغییر یافت (وزین افضل، نورایی، جعفری، ۱۳۹۵: ۲۳۸) به نحوی که در سال ۱۳۰۶ق دولتمردان دولت ناصری تلاش کردند برای ترویج تجارت و افزایش درآمد مملکت شبکه راه‌ها را گسترش دهند و شاهراه عراق به آذربایجان را به عنوان بزرگ‌ترین راه داخلی ایران (روزنامه ایران، ۱۳۰۶: ۱) به راه‌های بین‌المللی پیوند دهند. برای تحقق این هدف، دولت ناصری قصد داشت راهی از اواجق در مرز عثمانی به تبریز و از آنجا به قزوین احداث نماید و با پیوند راه‌های داخلی ایران به عثمانی، تجارت با عثمانی را بهبود بخشد. بدین منظور در هماهنگی میان امین‌السلطان صدر اعظم وقت و مظفرالدین میرزا ولیعهد مقرر شد امیرنظام گروسی و میرزا یوسف‌خان مستشارالدوله مأمور به انجام کار شوند (پاشازاده، ۱۳۹۵: ضمیمه).^۱

تلاش‌های امیرنظام و میرزا یوسف‌خان مستشارالدوله در اوایل ۱۳۰۶ق در روزنامه اختر انعکاس یافت و آن روزنامه به نقل از کاغذ مورخ دوم ماه جمادی‌الاولی ۱۳۰۶ از تبریز چنین نوشت:

یکی از آثار عمده تمدن که نشانه بزرگی از اهتمامات کافی جناب مستطاب اجل اکرم آقای امیرنظام مد ظله العالی در کارهای آبادی مملکت خواهد بود تصور ساخته شدن راه شوسه از اواجیق تا چالدران سرحد ممالک محروسه عثمانی تا شهر تبریز است که از آنجا نیز تا قزوین امتداد داده خواهد شد و مخارج آن را تقریباً برآورد و تخمین کرده کتابچه لایحه نیز در آن باب تنظیم و به حضور همایون اعلاحضرت اقدس پادشاهی تقدیم شده است که پس از استحصال رخصت به عملیات آن اقدام خواهد شد. هرگاه

این مقصود بزرگ حاصل آید آثار بزرگ و نمایانی از عهد فرخنده همایونی خواهد بود (اختر، ۱۳۰۶ الف: ۱۵۸).

روزنامه اختر یک هفته بعد اطلاع داد که مخارج راه سیصد هزار تومان برآورد شده و چهل هزار تومان از سهام آن فروخته شده است. روزنامه، همچنین از اشتیاق اهالی برای خرید مابقی سهام راه نیز سخن به میان آورد و ابراز امیدواری کرد که بعد از امضای امتیاز توسط شاه مابقی سهام آن نیز به سرعت فروخته شود (اختر، ۱۳۰۶ ب: ۱۶۵).

با تلاش‌های امیرنظام و میرزا یوسف‌خان «قرارنامه راه اواجق به قزوین» تدوین و به تأیید ناصرالدین‌شاه و امین‌السلطان رسید و در ۴ رجب ۱۳۰۶ در روزنامه ایران منتشر شد و ناصرالدین‌شاه به موجب قرارنامه اجازه داد یک کمپانی برای احداث راه مذکور تشکیل دهند و سرمایه لازم برای احداث راه را «به موجب اسناد و اسهام کاغذی» فراهم بیاورند. (روزنامه ایران، ۱۳۰۶: ۱)

به موجب قرارنامه، دولت تا ۹۹ سال حبه و دیناری از کمپانی مطالبه نمی‌کرد. اسباب و آلات و مصالح لازم برای راه و اوراق اسهام معاف از مالیات بود. کمپانی حق استخدام نیروی کار متخصص و شریک از اتباع خارجه را داشت و اتباع خارجه می‌توانستند از مأموران سفارت یا کونسولگری خود بخواهند صرفاً به عنوان ناظر در محاکمات احتمالی حضور داشته باشند. همچنین کمپانی در امتیاز ساختن کارخانه قند، شمع گچی، شیشه، کاغذ و سایر کارخانه‌ها در اولویت داشت (همان: ۴-۱).

میرزا ملکم‌خان ناظم‌الدوله در لندن با اطلاع از مفاد قرارنامه در مطلبی تحت عنوان «امتیاز فوائد عامه» بازنگری و اصلاحاتی در متن آن به عمل آورد و به ایران و شهر تبریز باز فرستاد و پیشنهاد کرد برای اخذ امتیاز راه عراده‌رو و سایر امتیازاتی که بنا بوده از دولت گرفته شود یک کمپانی یا به عبارتی دیگر شرکت سهامی تاسیس شود و امتیاز راه و دیگر امتیازات به کمپانی منتقل شود. ملکم برای اینکه از گذر زمان آسیبی به امتیازها وارد نیاید، به ارسال کننده یا ارسال کنندگان پیش نویس یادآور شد که لایحه امتیاز را در زمان حضور ناصرالدین‌شاه در تبریز به هنگام عزیمت به سومین سفر به فرنگ به امضای او برسانند. اعتقاد داشت چنانچه، این فرصت و موقع گرانبها از دست داده شود، انجام آن در تهران دچار مشکل می‌شود و مردم را در داخل و خارج نسبت به انجام کار خسته و بدبین می‌کند (پاشازاده، ۱۳۹۵: ۲۹-۲۸). بنابراین خطاب به ارسال کنندگان پیش نویس تاکید می‌کند:

«پس هر چه قدرت و همت دارید، صرف نمایید که این عمل در تبریز یک روز زودتر صحیحاً قطع و تمام بشود» (رساله‌های میرزا ملکم خان ناطم‌الدوله، ۱۳۸۱: ۲۴۷-۲۴۶) با وجود تأکید ملکم اقدامی در مورد راه‌سازی در آذربایجان در زمان حضور شاه در تبریز به عمل نیامد تا این‌که در ماه رجب ۱۳۰۷ «قرارنامه امتیاز راه فی مابین تبریز و دارالخلافه و شعبات و احداث اداره حمل مال‌التجاره و مسافرین به توسط عراده و جهاز» نوشته شد و امتیاز احداث راه از تبریز به تهران، جلفا، بایزید در مرز عثمانی، بروجرد و نیز کردستان و حق بکارگیری دو فروند کشتی در دریاچه ارومیه به «کمپانی راه شوسه»^۲ اعطا شد (چند امتیازنامه عصر قاجار، ۱۳۸۰: ۱۱۷) و در اصلاحاتی در متن امتیازنامه در رجب ۱۳۰۸ به صاحب امتیاز مدت یکسال مهلت داده شد (همان: ۱۲۱).

متأسفانه در مورد سرنوشت این امتیاز و حاصل فعالیت‌های صورت گرفته هیچ‌گونه اطلاعی در دست نیست می‌توان حدس زد مشکلات اقتصادی کلان مملکت که مورد تأکید محققان اقتصادی است این پروژه را نیز ناکام گذاشته است. از نظر محققان اقتصادی، امنیت و ثبات از عوامل اصلی رشد سرمایه‌داری مستقل در قرن نوزدهم، وجود خارجی نداشت. مصادره اموال تجار، مصادره قسمتی از اموال درگذشتگان، خودداری حکام و مأموران بلندپایه دولتی از پرداخت قرضه‌های دریافتی از تجار، خودداری از پرداخت بهای کالاهای خریداری شده از تجار، غارت کاروان‌ها و بازارها از سوی شاهزادگان و قشون دولتی و چوب و فلک بستن بازرگانان و تجار از نمونه اجحافانی بود که در حق تجار و بازرگانان و صاحبان سرمایه اعمال می‌شد (اشرف، ۱۳۵۹، ص ۴۱-۳۸). فقدان حمایت‌های قانونی از اموال و دارایی‌های مردم موجب می‌شد آن‌ها مازاد پول و ثروتی را که از فعالیت‌های محدود کشاورزی و تجاری به دست می‌آوردند به صورت سرمایه درنیاورند. مازاد پول و ثروت در این دوره یا برای امور غیرضروری و تجملاتی هزینه می‌شد و یا به شکل دفینه از جریان فرایند تولید و سرمایه‌گذاری تجاری بیرون می‌رفت (سیف، ۱۳۸۷، ص ۲۳۱-۲۳۲). احتمالاً در چنین شرایطی با عزل ملکم از خدمات دولتی و بازداشت و حبس میرزا یوسف‌خان مستشارالدوله به خاطر ارتباط با ملکم، عاملان این اقدام که مردم را به سرمایه‌گذاری در این عرصه کشانده بودند از صحنه خارج شده‌اند و امتیاز به سرانجامی نرسیده و مسکوت گذاشته شده و در نهایت سال‌ها بعد امتیاز ساخت راه تبریز به جلفا به روس‌ها داده شده است.

۳. همکاری امیرنظام و مستشارالدوله

در زمان طرح راه‌سازی در آذربایجان هم امیرنظام و هم مستشارالدوله در آذربایجان حضور داشتند. امیرنظام گروسی از سال ۱۳۰۰ق، به پیشنهاد مظفرالدین میرزا متصدی پیشکاری آذربایجان شده و لقبش به «سالار لشکر» ارتقاء یافته (امین الدوله، ۱۳۵۵: ۲۲۱؛ مستوفی، ۱۳۷۷، جلد ۱: ۲۰۹؛ غفاری، ۱۳۶۱: ۹۳-۹۱) و از سال ۱۳۰۳ق با اعطای شمشیر مرصع از طرف ولیعهد به لقب امیرنظامی رسیده (غفاری، ۱۳۶۱: ۲۲۵) و مستشارالدوله هم «مامور به تحقیقات و ترتیب تدابیر ساختن راه آهن از کنار ارس به تبریز و طهران» شده بود (/ختر، ۱۳۰۳ق: ۱۳۵). انتخاب میرزا یوسف خان مستشارالدوله برای همراهی با امیرنظام انتخابی آگاهانه بود. میرزا پیش از این در سمت‌های مختلفی از طرف وزارت امور خارجه در روسیه، فرانسه و هندوستان خدمت کرده و مدتی هم با میرزا حسین خان سپهسالار در وزارت عدلیه همکاری کرده بود (برای اطلاع از زندگی مستشارالدوله ر. ک: پاشازاده، ۱۳۹۲)، اما آنچه میرزا یوسف‌خان را برای مأموریت جدید شایسته نشان می‌داد تلاش‌هایش در ارائه طرح‌های مختلف در حوزه راه آهن بود. او در اولین سال‌های حضور خود در وزارت امور خارجه راه آهن را بهترین وسیله برای ایجاد کار و نظم و ترتیب مملکت معرفی کرد (آدمیت، ۱۳۴۰: ۱۸۴-۱۸۳) و چند سال بعد، به سال ۱۲۸۶ق با آگاهی از تلاش‌های دولت ایران برای کشیدن راه آهن از تهران به قم کتابچه قرمز یا کتابچه سرخ را نوشت (استادوخ، سند شماره: ۴۳-۴-۱۳-۱۲۸۶ق) و طرحی در مورد راه آهن ارایه کرد و بعد از آن پروژه مختصر قم-تهران را به قلم آورد (همان، سند شماره: ۱۳-۴-۱۳-۱۲۸۶ق). در سال ۱۲۹۱ق، در ضمن مذاکرات با فالکن‌هاگن پروژه قم-تهران را که در زمان حضور در فرانسه آن را تدوین کرده بود تکمیل کرد و عنوان طرح را به پروژه ناصری راه آهن قم تغییر داد (همان، سند شماره: ۳۹/۳-۴-۱۳-۱۲۸۶ق) او در مقدمه طرح، ضمن صحبت از راه آهن به عنوان وسیله‌ای برای رونق صنعت، زراعت و کارخانجات، به دولت پیشنهاد کرد راه آهنی از تهران به شاه عبدالعظیم و از آنجا به قم بکشد. او با برآورد تعداد مسافران و میزان کالاهای قابل حمل از طریق راه آهن تهران قم طرح را برای دولت سودآور دانست. میرزا فتوایی هم در موافقت با طرح خود و احداث راه آهن تهران به قم از حاج ملا صادق مجتهد بزرگ قم گرفت. (آدمیت، ۱۳۸۵، ۳۲۸).

مستشارالدوله طرح دیگری نیز به سال ۱۲۹۶ق در مورد احداث راه آهن از تهران به شهر مشهد نوشت و در آن ضمن برآورد تخمینی تعداد زوار و مقدار بارها، بازهم سودآوری

طرح برای دولت را مورد تأکید قرار داد. او برای جلب اعتماد ناصرالدین شاه نسبت به سود آور بودن طرح، نوشته‌های خود را به تأیید مقامات دولتی آگاه در طول مسیر رساند و متن گواهی شش نفر از مجتهدان و مدرسان علوم دینی مشهد را در مورد تأیید منافع راه‌آهن و ضرورت اهتمام دولت به احداث آن، به طرح ضمیمه کرد (همان: ۳۲۹-۳۲۸). بنابراین برای طرح راه عراده‌رو اواجیق به قزوین هم مستشارالدوله و هم امیرنظام تجربیات مناسبی داشتند و پیش از این نیز سابقه همکاری با همدیگر را داشتند و در سال ۱۲۹۱ق به نمایندگی از دولت ایران، ماموریت مذاکره با ژنرال فالکن هاگن را که خواهان امتیاز راه‌آهن از جلفا تا تبریز بود، به سرانجام رسانده بودند (کرزن، ۱۳۷۳، ج ۱: ۷۸۲؛ آدمیت، ۱۳۸۵: ۳۷۲).

۴. تلاش‌های مستشارالدوله و امیرنظام در مورد راه‌سازی

مأموریت نوشتن لایحه مربوط به طرح و وظیفه ترغیب تجار اهل آذربایجان برای ساختن راه به مستشارالدوله محول شد. او کار خود را از اول ربیع‌الاول ۱۳۰۶ شروع نمود و با علمایی همچون میرزا یوسف مجتهد، نظام‌العلماء، شریف‌العلماء و میرزا ابوالحسن شمس‌العلماء ملاقات کرد و آنها را همراه دید. میرزا یوسف مجتهد وعده داد در صورت اقدام به راه‌سازی به قدر امکان از سهام آن خواهد خرید. تجار و اعیان شهر و تجار ارامنه نیز از مساعدت و همراهی دریغ نکردند و حاجی کاظم وکیل الرعایا با سخنانی دلنشین اهل مجلس دلایل احداث راه و فواید آن را متذکر شد. تجار ارامنه با «کمال بصیرت و آگاهی» خواهان ساخته شدن راه شدند و مقامات دولتی مانند حاجی میرزا اسحاق‌خان مستوفی خالصه‌جات و حسینی‌خان بیگلربیگی نیز مساعدت‌های لازم را به انجام رساندند.

میرزا یوسف در جلسات مختلف به سؤال‌ها و ابهامات مردم پاسخ می‌گفت. او در جواب ایراد برخی از اهل ولایت که می‌گفتند: «اگر این عمل راه نافع است دولت چرا خود اقدام نمی‌فرمایند»، چنین پاسخ داد:

شما که روزنامه اختر را می‌خوانید، می‌بینید که همه دول بزرگ اگر یک خرج و مصارف خارج‌العاده دولتی پیش آید از ملت می‌خواهند ملت هم می‌دهد. دولت علیه می‌بیند که احتیاجات زمانه، مقتضی ساخته شدن راه‌هاست، محض اینکه ملت خودش به این کارها آشنا شده منافع کثیره از این امورات ببرند به خود شماها رجوع می‌کند. (ر. ک: سند راپورت مستشارالدوله)^۳

میرزا بعد از ایجاد زمینه‌های لازم در میان تجار و اعیان شهر برای ایجاد راه از امیر نظام خواست مجلسی عمومی ترتیب دهد و در مورد فروش سهام راه سخنرانی نماید (همانجا). بنابراین، مجلسی از «اعاظم رجال و روسای دواير ملكيه و نظاميه و معارف تجار مملكت آذربايجان در روز دوشنبه بيست و هفتم ربيع الثاني هزار و سيصد شش در دارالسلطنه تبريز» تشكيل شد و در آن مجلس امير نظام ضمن تشبيه راه‌ها به رود و شريان در بدن انسان از اهميت راه‌های هموار، مسطح و ايمن در داد و ستد، و نقش داد و ستد در آبادانی مملکت و ثروت اهالی و رفع خطر قحطی و گرانی سخن به میان آورد و خاطر نشان نمود:

خاطر مبارک اعلیحضرت شاهنشاه ولی نعمت، که خاطر مبارکش مصروف به امنیت مملکت و آسودگی ملت است، این اوقات جدا و قویاً مایل این شده که تبعه صادقه خود را چنانکه از نعمت تلگراف و پسته‌خانه و راه امن شاهزاده عبدالعظیم متنعم ساخته، از منافع راه عراده‌رو نیز بهره‌مند فرماید. به توسط حضرت اسعد والا ولیعهد و جناب مستطاب اجل اکرم امین‌السلطان وزیر اعظم تلگرافاً و تحریراً غره شهر حال تأکیدات بعینه فرمودند که از سرحد مملکت عثمانی الی تبریز و از این جا الی قزوین راه عراده رو ساخته شود و اقدام به این امر نافع و تمام آن را از همت اهالی آذربایجان که در دوستی وطن و پادشاه پرستی مسلم می‌باشند خواسته‌اند. باید درست ملتفت باشید که این عطیه یک نوع آزادی است که به شما مرحمت شده، یعنی ساختن چنین راه معظم را به اختیار و بناگذاری خود شماها واگذار فرموده، و اذن و اجازه شراکت با تبعه خارجه را به شما ارزانی داشته‌اند. (پاشازاده، ۱۳۹۵: ۳۹)

امیر نظام در مورد منافع حاصل از راه برای سهامداران به میزان سهام آنها اطمینان داد و در مورد نقش دولت در انجام امتیاز هم گفت که حکومت در کار پولی دخالتی نخواهد داشت و متصدیان امور اعم از «تحویلدار نقدی و محاسب و مطلق مباشرین امور» توسط صاحبان سهام تعیین خواهند شد و حکومت فقط به انتظام امور کمک خواهد نمود. او در پایان گوشزد نمود که در صورت عدم اقدام به راه‌سازی از طریق فروش سهام ممکن است امتیاز آن به یک کمپانی خارجی واگذار شود و شرایط کمپانی با منافع تجار مملکت چندان سازگاری نداشته باشد (همانجا). امیر نظام بعد از سخنرانی، سیصد سهم از سهام راه را خرید و به دنبال او افراد دیگر، معادل بیست و یک هزار و ششصد تومان از سهام راه را خریدند و میرزا یوسف مجتهد با خرید ششصد سهم از سهام راه در راه‌سازی مشارکت نمود. (ر. ک: سند راپورت مستشارالدوله).

۵. نحوه تأمین سرمایه راه

نوآوری مهم در طرح راه عراده‌رو اواجق به قزوین، اتخاذ تدابیر برای تأمین سرمایه لازم برای احداث راه، از طریق فروش سهام به مردم بود. امیر نظام و مستشارالدوله در صدد بودند با فروش سهام از امکان سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی توأمان استفاده کنند. تا این زمان، سرمایه‌گذاری در عرصه‌های مختلف اقتصادی بیشتر با امتیازات به دول استعمارگری همچون روسیه و انگلستان تحقق یافته بود (ر. ک: ابراهیم تیموری، ۱۳۳۲: ۳۵۲). گاه نیز دولت به اقداماتی نظیر احداث راه شوسه بندر بوشهر به تهران دست یازیده و یا امتیاز احداث راه شوسه از تهران به قم را به امین‌السلطان داده بود (وزین افضل و اسماعیلی نصرآبادی، ۱۳۹۰)، اما در زمینه تشکیل شرکت و کمپانی، تجار ایرانی فقط موفق شده بودند چندین شرکت تجاری برای فعالیت در عرصه تجارت و بازرگانی تأسیس نمایند. کمپانی تریاک اصفهان، شرکت امینه، کمپانی تجارتی ایران و شرکت اتحادیه نمونه‌هایی از این نوع شرکت‌ها بودند (اشرف، ۱۳۵۹: ۷۸-۷۷؛ ترابی فارسانی، ۱۳۸۴: ۷۵-۷۴). با وجود این، فکر استفاده از سرمایه داخلی و حتی تأسیس کمپانی نیز در ایران ناشناخته نبود و پیش از این استفاده از سرمایه داخلی، در طرح‌های مختلف از جمله طرح‌های مربوط به راه‌آهن از میرزا یوسف‌خان مستشارالدوله مطرح شده بود. او در «پروژه ناصری راه‌آهن قم» و «راه‌آهن مشهد» خود را معتقد به احداث راه‌آهن با سرمایه داخلی نشان داده بود و راهکارهایی هم برای آن ارایه کرده بود.

ضرورت ایجاد کمپانی و شرکت سهامی نیز مدت‌ها قبل توسط اندیشمندان مختلف گوشزد شده بود. میرزا یعقوب خان پدر میرزا ملکم‌خان ناظم‌الدوله، «ایجاد شراکت و کمپانی» را برای ساختن راه‌ها، حمل و نقل، امنیت، ایجاد اشتغال، پست و کسب منفعت، مدت‌ها قبل از مطرح شدن راه عراده‌رو اواجق به قزوین پیشنهاد کرده بود (آدمیت، ۱۳۸۵: ۴۷) و روزنامه اختر در سال ۱۲۹۴ق و حدود ده سال قبل از این تلاش‌ها، به نقل از وقایع نگار اختر در تبریز در مورد تلاش صاحب دیوان برای ایجاد راه شوسه از آذربایجان به تهران نوشته بود که این قسم کارها از دست افراد هر چند والی و پیشکار هم باشند بر نخواهد آمد؛ چرا که،

غالباً مال دیوان را مباشرین بر خود حلال دانسته می‌خورند. گذشته از این تا این قسم کارها به طور کومپانی نباشد و اهالی شریک و سهم نگردند و امنیت تام در میان نبوده ترتیب کار هم طوری نشود که جلو معاملات خود سرانه و مستقلانه گرفته شود

حاصلی از این گونه اقدامات نمی‌توان برداشت. در ممالک دیگر همه اینها را تجربه کرده‌اند و پس از همه زحمت‌ها و ضررها راهی پیدا نموده همه چیز را راه انداخته‌اند (اختر، ۱۳۰۶ق الف: ۱۵۸).

بنابراین، فکر استفاده از سرمایه داخلی و تشکیل کمپانی و شرکت سهامی چیز جدیدی نبود، ولی، طرح آن در احداث راه‌سازی در آذربایجان از ابعادی حائز اهمیت و بدیع بود. برای اولین بار دولت در صدد برآمده بود مردم را از طریق فروش سهام وارد سرمایه‌گذاری در عرصه راه‌سازی و صنایع کند و وظیفه سیاست‌ارشدی مورد انتظار را ایفا نماید. همچنین، با توجه به کمبود سرمایه داخلی و نیز وجود بدبینی به سرمایه‌گذاری خارجی، این تدبیر اتخاذ شده بود که کمپانی با سرمایه داخلی و با مدیریت ایرانیان شروع به فعالیت کند و سپس به جلب سرمایه خارجی نیز مبادرت نماید. امیر نظام از این موضوع در سخنرانی خود برای مردم تحت عنوان «اذن و اجازه شراکت با تبعه خارجه» یاد کرده و برای ترغیب حاضران در جلسه گوشزد کرده است که در صورت عدم تمایل آنها ممکن است امتیاز راه به یک کمپانی خارجی داده شود.

میرزا ملکم‌خان هم در نظر مشورتی خود در تاکید بر استفاده توأمان از سرمایه داخلی و خارجی به بانیان راه نوشت که استفاده از سرمایه‌گذاری خارجی در احداث راه اواجب به قزوین ضرورت دارد، چون بدون اطمینان از مشارکت خارجی‌ها، تجار آذربایجان و مردم ایران تمایلی برای ورود به این کارها نشان نمی‌دهند. دولت ایران هم که به کمپانی‌های خارجی امتیازات عمده اعطا کرده و هنوز هم اعطا می‌کند، «اگر به یک کمپانی ایرانی اجازه بدهد که کمپانی‌ها و تبعه خارجه را شریک معاملات خود قرار بدهد، نه تنها هیچ کفری نخواهد بود، بلکه، موافق اصول مسلمة این عهد، بهترین تدابیر خواهد بود»؛ چرا که، امتیازاتی که به تبعه ایران داده نشود به خارجی‌ها داده خواهد شد و

قطعا امتیازات ایران به شراکت خارجه در دست تبعه ایران باشند، هزار مرتبه بهتر از آن است که تماما به دست تبعه خارجه بیفتد. و این حق شراکت خارجه از جانب دولت علیه در این قرارنامه امتیازات آذربایجان کاملاً داده شده است (رساله‌های میرزا ملکم‌خان ناظم‌الدوله، ۱۳۸۱: ۲۴۵).

جذب سرمایه خارجی از نقطه نظر امنیت نیز مهم تلقی می‌شد. یکی از ایراداتی که در زمان تلاش مستشارالدوله از طرف مردم مطرح می‌شد نبود امنیت بود (ر. ک: سند راپورت مستشارالدوله) که روزنامه اختر نیز آن را مورد تأیید قرار می‌داد (اختر، ۱۳۰۶ق الف: ۱۵۸).

در واقع، جذب سرمایه‌گذاری خارجی با توجه به حمایت دول خارجی از منافع اتباع خود می‌توانست امنیت سرمایه‌های داخلی را نیز تا حدودی تأمین کند و مردم مطمئن می‌شدند که با وجود سرمایه‌های خارجی موجودیت کمپانی به خطر نخواهد افتاد. شاید ملکم هم در گواه همان معنا می‌نویسد که بدون اطمینان از مشارکت خارجی‌ها تجار آذربایجان و مردم ایران تمایلی برای ورود به این کارها نشان نخواستند داد (رساله‌های میرزا ملکم‌خان ناظم‌الدوله، ۱۳۸۱: ۲۴۵). به خاطر همین ضرورت، تأکید بر سرمایه‌گذاری خارجی هم در قرارنامه راه اوجاق به تهران و هم در امتیازنامه متعاقب آن گنجانده شد. در فصل چهارم امتیازنامه چنین تصریح شده بود:

صاحب امتیاز برای اجرای این مقصود مجاز خواهد بود که از سرمایه‌داران خارجه کمک بخواهد یا امتیاز راه را به آنها منتقل نماید که به توسط کمپانی ساخته شود. کمک خواستن و منتقل نمودن امتیاز به دیگری باید به اطلاع و تصویب اولیای دولت باشد (چند امتیازنامه عصر قاجار، ۱۳۸۰: ۱۱۹)

در امر سرمایه‌گذاری خارجی دولت با توجه به تجربیات گذشته نگران دخالت قدرت‌های خارجی بود و به همین خاطر در قرارنامه ایجاد کمپانی حق دخالت در اختلافات را از مأموران خارجی سلب کرد و در امتیازنامه ساختن راه صرفاً به کمپانی اختصاص داد و بر اساس فصل هشتم تعداد عملیات و اجزای خارجه را به پنجاه نفر محدود نمود (همان: ۱۲۰-۱۱۹).

اصل فکر استفاده از سرمایه داخلی در کنار سرمایه‌گذاری خارجی در صنعت راه‌سازی نکته حائز اهمیت دیگر در احداث راه اوجاق به قزوین بود. همانطور که گفته شد، تا این زمان، تأسیس شرکت و تجمیع سرمایه‌های داخلی صرفاً در عرصه تجارت و بازرگانی امکان پذیر شده بود و شروع به احداث راه با تأسیس کمپانی و فروش سهام به مردم، نخستین گام برای سرمایه‌گذاری داخلی در عرصه راه‌سازی بود.

۶. نتیجه‌گیری

در اوایل قرن چهاردهم قمری دولتمردان ناصری با تجربه مشکلات سرمایه‌گذاری خارجی تلاش کردند دولت را به انجام سیاست ارشادی در حوزه اقتصاد سوق دهند و مجالی برای سرمایه‌گذاری جامعه در صنعت راه‌سازی فراهم آورند. در واقع، تلاش برای راه‌سازی در

آذربایجان با فروش سهام به مردم، در راستای سیاست ارشادی دولت رقم خورد و با استقبال افشار مختلف مردم از جمله تجار، بازرگانان، رجال دولتی و علمای سرشناس مواجه شد.

تشکیل کمپانی و استفاده همزمان از سرمایه داخلی و سرمایه خارجی نیز نشان از تحول فکر سرمایه‌گذاری در آن زمان دارد. قبل از برنامه‌ریزی برای راه‌آواحق به سرمایه‌گذاری‌های بزرگ اقتصادی عمدتاً از طریق واگذاری امتیازات به دول خارجی امکان پذیر می‌شد و فکر استفاده از سرمایه داخلی راه به جایی نمی‌برد. در ماجرای راه‌سازی در آذربایجان تلاش شد با تشکیل کمپانی و فروش سهام به مردم، اکثریت سهام و مدیریت کار در دست ایرانیان باقی بماند و در عین حال از امکان سرمایه‌گذاری خارجی هم بهره گرفته شود. این نکته تحولی نوین در فکر سرمایه‌گذاری در ایران آن عصر بود. از یک طرف امکانی فراهم می‌شد تا سرمایه‌های خارجی در ایران به کار افتند و با توجه به تعلق اکثریت سهام به ایرانیان نتایج سوء و مخرب نداشته باشند و از طرف دیگر، حضور سرمایه خارجی این نوید را می‌داد که سرمایه مردم توسط عمال دولتی و زورمندان به یغما برده نمی‌شود.

[illegible][illegible]

پی‌نوشت‌ها

۱. سند «تقریر جناب جلاتمآب اجل اکرم افخم حسنعلیخان امیر نظام در بیان محسنات و منافع ساختن راه از سرحد اواجیق الی قزوین در محضر اعظم رجال وروسای دوایر ملکیه و نظامیه و معارف تجار مملکت آذربایجان در روز دوشنبه بیست هفتم ربیع الثانی هزار و سیصد شش در دارالسلطنه تبریز» پیش از این در ضمایم مقاله ذیل انتشار یافته است (پاشازاده، ۱۳۹۵: ۴۰-۳۸).
۲. این اصطلاح در اصلاحات امتیازنامه در ص ۱۲۱ به کار رفته است.
۳. این سند با عنوان «خلاصه راپورت جناب مستشارالدوله که به تاریخ ۳ جمادی‌الاولی در لف پاکت حضرت اجل امیر نظام داده به تهران فرستاده شده» پیش از این توسط دکتر فریدون آدمیت در کتاب *اندیشه ترقی و حکومت قانون، عصر سپهسالار مورد استفاده قرار گرفته و تصویر آن در ضمیمه مقاله حاضر انتشار یافته است.*

کتاب‌نامه

- آدمیت، فریدون (۱۳۴۰). *فکر آزادی و مقدمه نهضت مشروطیت*. تهران: سخن.
- آدمیت، فریدون (۱۳۵۱). *اندیشه ترقی و حکومت قانون، عصر سپهسالار*، تهران: خوارزمی.
- /ختر (۱۳۰۳ق). سال ۱۲، شماره ۱۷، سه شنبه ۲ صفر ۱۳۰۳.
- /ختر (۱۳۰۶ ب). سال ۱۵، شماره ۲۱، چهارشنبه ۲۸ جمادی‌الاولی ۱۳۰۶.
- /ختر (۱۳۰۶ق الف). سال ۱۵، شماره ۲۰، چهارشنبه ۲۱ جمادی‌الاولی ۱۳۰۶.
- اداره اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه (استادوخ)، (۱۲۸۶ق). کارتن ۱۳، پوشه ۴، شماره سند: ۴۳ (۴۳-۴-۱۳-۱۲۸۶ق)
- اداره اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه (استادوخ)، (۱۲۸۶ق). کارتن ۱۳، پوشه ۴، شماره سند: ۱۳ (۱۳-۴-۱۳-۱۲۸۶ق)
- اداره اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه (استادوخ)، (۱۲۸۶ق). کارتن ۱۳، پوشه ۴، شماره سند: ۳۹/۳ (۳۹/۳-۴-۱۳-۱۲۸۶ق)
- اشرف، احمد (۱۳۵۹). *موانع تاریخی رشد سرمایه داری در ایران*. تهران: انتشارات زمینه.
- امین‌الدوله، علی‌خان (۱۳۵۵). *خاطرات سیاسی امین‌الدوله*، به کوشش حافظ فرمانفرمایان، تهران: امیرکبیر.
- /ایران، نمره ۶۷۹، پنجشنبه ۴ رجب ۱۳۰۶.
- پاشازاده، غلامعلی (۱۳۹۲). *در جستجوی قانون*، تهران: نشر علم.

۲۲۶ تحقیقات تاریخ اقتصادی ایران، سال ۱۴، شماره ۱، بهار و تابستان ۱۴۰۴

پاشازاده، غلامعلی (۱۳۹۵). «کتابچه امتیاز فواید عامه و جایگاه آن در تاریخ اقتصادی ایران عصر ناصری»، تاریخ ایران، دوره ۹، شماره ۲، تابستان و پاییز ۱۳۹۵، صص ۴۱-۲۵.

Doi: 20.1001.1.20087357.1395.9.2.2.1

ترابی فارسانی، سهیلا (۱۳۸۴). *تجار، مشروطیت و دولت مدرن*، تهران: نشر تاریخ ایران.
تیموری، ابراهیم (۱۳۲۱). *عصر بی خبری یا تاریخ امتیازات در ایران*، تهران: اقبال.
«خلاصه راپورت جناب مستشارالدوله که به تاریخ ۳ جمادی‌الاولی در لف پاکت حضرت اجل امیر نظام داده به تهران فرستاده شده» (سند ضمیمه)

رساله های میرزا ملکم خان ناظم الدوله (۱۳۸۱). گردآوری و مقدمه: حجت الله اصیل، تهران: نشر نی.
سیف، احمد، (۱۳۸۷). *قرن گم‌شده؛ اقتصاد و جامعه ایران در قرن نوزدهم*، تهران: نشر نی.
غفاری، محمدعلی (۱۳۶۱). *خاطرات و اسناد محمدعلی غفاری*، به کوشش منصوره اتحادیه و سیروس سعدوندیان، تهران: نشر تاریخ ایران.

کرزن، جرج. ن (۱۳۷۳). *ایران و قضیه ایران*، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، ج ۱، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

مستوفی، عبدالله (۱۳۷۷). *شرح زندگانی من (تاریخ اجتماعی و اداری دوره قاجاریه)*، تهران: انتشارات زوار.

وزین افضل، اسماعیلی نصرآبادی (۱۳۹۰). «تبیین و بررسی امتیازنامه راه شوسه تهران به قم در دوره ناصرالدین‌شاه»، مطالعات تاریخ فرهنگی، پژوهش‌نامه انجمن ایرانی تاریخ، سال سوم، شماره دهم، زمستان ۱۳۹۰، صص ۱۰۳-۱۳۲

وزین افضل، مهدی، نورایی، مرتضی، جعفری، علی‌اکبر (۱۳۹۵). «سیاست‌ها و چالش‌های ناصرالدین‌شاه در توسعه راه شوسه مازندران»، مجله پژوهش‌های تاریخی ایران و اسلام، شماره ۱۹، پاییز و زمستان ۱۳۹۵، صص ۲۶۰-۲۳۵.

Doi: 10.22111/JHR.2017.2982