

ԹԱՎՐԻԶ—ՀԱԼԻՊ ԱՌԵՎՏՐԱԿԱՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀԸ XVII ԴԱՐՈՒԹ

ՎԱՆԱՆ ՓԱՓԱՋՅԱՆ

XVII դարում Սեֆյան Իրանի և Արևմտյան Եվրոպայի երկրների ավանդական առևտրական հարաբերությունները զգալի աշխուժացում են ապրում։ 1612 թ. Կոստանդնուպոլսի և հատկապես 1639 թ. Կասր-ե Շիրինի թուրք-իրանական հաշտություններից հետո մեծ չափով մեծանում է ապրանքափոխանակությունը հիշյալ երկրների միջև։ Սա արդյունք էր ոչ միայն առևտրի համար երկարատև։ Խաղաղության ընձեռած նպաստավոր պայմանների, այլև Նոր Զուլայի և հայ առևտրական ուրիշ համայնքների գործունեության ընդլայնման, արևմտաեվրոպական առևտրական կապիտալի աճող հետաքրքրության դեպի Իրանի ներքին շուկաները՝ սեփական զարգացող արդյունաբերության արտադրանքի իրացման նպատակով։

Սեֆյան Իրանի արտաքին առևտուրն իրականացվում էր երկու ճանապարհով՝ ցամաքային և ծովային։ Եվ շնայած ծովային ուղու շահագործումը զգալիորեն մեծացել էր շնորհիվ անգլիական և հոլանդական արևելա-հնդկական ընկերությունների ակտիվ գործունեությանը և շահ Արաք 1-ի հետամտած քաղաքականությանը՝ երկրի արտաքին առևտրի ուղին Օսմանյան Թուրքիայի տարածքով անցնող միջազգային տարանցիկ առևտրի ճանապարհներից տեղափոխելու դեպի Պարսից ծոցի նավահանգիստները², XVII դարում և XVIII դարի առաջին քառորդում Սեֆյան Իրանի արտաքին առևտրի մեծ մասը, նախկինի նման, կատարվում էր ցամաքային ուղիներով։ Այնուամենայնիվ, այս հարցի շուրջ տարակարծություններ դեռևս կան։ Բանն այն է, որ XV—XVI դդ. աշխարհագրական մեծ հայտնագործությունների հսկայական ներգործությունը համաշխարհային առևտրի վրա հաճախ մեքենայաբար կիրառվում է նաև Սեֆյան Իրանի և Արևմելյան Եվրոպայի երկրների միջև կատարվող առևտրի նկատմամբ։ Անառարկելի է, որ աշխարհագրական մեծ հայտնագործությունների կարևոր հետևանքներից մեկը առևտրական ուղիների տեղափոխությունն էր դեպի օվկիանոսային ճանապարհները, և Բարեհուտ Շովանդանի ու դեպի Հնդկաստան տանող օվկիանոսային ուղու հայտնագործումը իրենց ազդեցությունն ունեցան նաև իրանական արտաքին առևտրի վրա։ Այստեղ մի կարևոր իրողություն հաճախ մոռացության է տրվում։ Իրանական արտաքին առևտրի հիմնական ճյուղերն էին հում մետաքսի, քանկարծեք քարերի և համեմունքների արտահանումը։ Ըստ որում, հում մետաքսի արտահանումը զգալիորեն գերազանցում էր վերջիններիս արտահանմանը, մասնավոր, որ այն ստացվում էր Իրանի տարածքում, իսկ քարեղենի և համեմունքների խոշոր մասը, բացի Պարսից ծոցի մարգարիտից, բերվում էր Հնդկաստանից, Չինաստանից ու Ինդոնեզիայից և հետո միայն առաքվում Եվրոպա՝ Չպետք է մոռանալ նաև, որ մետաքսի ստացման վայրերը գտնվում էին Իրանի հյուսիսում (Գիլան, Մազանդարան, Ազերբայջան, Շիրվան, Արևելյան Հայաստան, Վերաստան) և հեռու էին Պարսից ծոցից։ Այնպես որ դեպի Հնդկաստան տանող ծովային ուղու հայտնագործումը իր ազդեցությունն ունեցավ հիմնականում միայն Պարսից ծոցի միջոցով կատարվող համեմունքների և քարեղենի առևտրի վրա³։ Բացի այդ, որքան էլ դա կարող է տա-

¹ Н. Н. Туманович, Европейские державы в Персидском заливе в 16—19 вв., М., 1982, с. 44—52.

² И. П. Петрушевский, Азербайджан в XVI—XVII вв. («Сборник статей по истории Азербайджана», вып. I, Баку, 1949, с. 278); Ա ռ ո տ Հ ո վ հ ա ն յ ի ս յ ա ն, Դրվադներ հայ աղաքագրական մտքի պատմություն, գիրք երկրորդ, Երևան, 1959, էջ 99։

³ Ըստ որում համեմունքների առևտուրը փաստորեն բացառապես հոլանդացիների մենաշնորհն էր և հաճախ Իրանն ինքն էր զբաղեցնում (տե՛ս L. Lockhart, The Fall of the Safavi Dynasty and the Afghan Occupation of Persia, Cambridge, 1958, p. 387).

⁴ Steensgaard, The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century, Chicago and London, 1974, p. 174, 367, 396.

բօրինակ թվալ, նոր՝ օվկիանոսային ուղիով կատարվող ապրանքային տեղափոխությունները տվելի թանկ էին, քան հին՝ ցամաքային ուղիներով կատարվող ավանդական կարավանային առևտուրը⁵:

Ինչ վերաբերում է Օսմանյան Թուրքիայի տարածքով անցնող առևտրական ճանապարհներին, ապա այս հարցում ևս տարակարծությունները քիչ չեն: Մինչև այժմ էլ դեռ կողմնակիցներ ունի այն կարծիքը, որի համաձայն 1453 թ. Կոստանդնուպոլսի և 1475 թ. Ղրիմի նվաճումից հետո, երբ Սև ծովը վերածվեց թուրքական ներքին ծովի, արևելամիջերկրական և սեփոյան առևտրական ուղիները փակվեցին⁶, Վ. Հեյդի կարծիքով, թուրքական նվաճումներից հետո, Արևելքը—Արևմուտք առևտուրն ընդհանրապես կանգնեց փակուղու առջև⁷, Իրականում օսմանցի թուրքերը բավականին շուտ հասկացան տուրանցիկ ուղևորից ստացվող եկամուտների նշանակությունը սեփական գանձարանի համար և փորձում էին զարգացնել այն ավանդական ձևերով⁸, եվ շնայած փոքր Ասիայի տարածքով անցնող առևտրական ճանապարհները լուրջ վտանգ էին սպառնում առևտրական կարավաններին⁹, ավանդական տարանցիկ առևտուրը փոքրասիական սելիներով չդադարեց նաև թուրքական նվաճումներից հետո, այլ միայն այդ առևտրում մեծացավ իրանական մետաքսի նշանակությունը, քանի որ կարավանային առևտրի համար դժվար էր չափվել ուղղակիորեն Հնդկաստանից, Չինաստանից և Ինդոնեզիայից ծովային ուղիով կատարվող համեմունքների առևտրի հետ¹⁰:

Անգլիական արևելա-հնդկական ընկերության գործակալ Ջոն Ֆրայերը հետևյալ հետաքրքիր փաստն է հաղորդում. «Անգլիական ընկերության առևտուրն այստեղ մեծ չէ (Բանդար-Ար-բասում), սակայն այս տարի (1677 թ.) մեծ քանակությամբ անգլիական կտորեղեն և անագ է բերվել Իսֆահան, ինչը, ռակայն, պիտուի ճամփորդների մոտ ժպիտ է առաջացնում, քանի որ նրանք գիտեն, որ այն շատ ավելի էժան դալիս է այլ ապրանքների հետ փոխանակությամբ Ստամբուլից, այսինքն Կոստանդնուպոլսից, Ջնյուսիայից, Իսթանբուլից և Հալեպից, և որ Իսֆահանն արդեն լի է լոնդոնի կտորեղենով»¹¹, Իսկ Իսֆահան գյու Մանը հայտնում է. «Հայերը սովորաբար անցնում էին հետևյալ ուղիով. իրենց ապրանքները տեղափոխում էին Թուրքիայով Զմյուռնիա և Հալեպ, այնուհետև Միջերկրական ծովով՝ Վենետիկ և Լիվոռնո: Այնտեղից բերում էին մաքուր արծաթ՝ ամբողջը պիաստրներով կամ ոսկի էկյուններ»¹²:

Հարկ է ասել, որ այս ճանապարհները դժբաղասելի էին ոչ միայն հայ առևտրականներին համար, որոնց դերը Սեֆյան Իրանի արտաքին առևտրում հանրահայտ է, այլև հուլանդացիների և անգլիացիների համար, ինչի մասին որոշակի տեղեկություններ կան Պետրոս I-ի դեսպան Ա. Վոլինսկու օրագրում¹³, Այս փաստն առավել ևս կարևոր է այն պատճառով, որ հենց անգլիացիներն ու հոլանդացիներն էին փորձում ամեն գնով շեղել իրանական արտաքին առևտուրը դեպի Պարսից ծոց: Հայտնի է, օրինակ, որ Անգլիական արևելա-հնդկական ընկերությունը ամեն կերպ ձգտում էր շահագրգռել չուլայացիներին՝ փոխելու ավանդական առևտրական ուղիները, աշխատելով օգտագործել վերջիններիս հետաքրքրվածությունը ծովային առևտրով¹⁴, Կնքված

⁵ Նույն տեղում, էջ 31—41, տե՛ս նաև՝ В. А. Байбуртян, Армянская колония Новой Джульфы в XVII веке, Ереван, 1969, с. 48.

⁶ Н. Н. Туманович, նշվ. աշխ., էջ 32—33:

⁷ W. Heyd, Histoire du Commerce du Levant au Moyen-Age, Amsterdam, 1967, 11, p. 258, 349.

⁸ Эвелия Челеби, Книга путешествия, вып. 3—«Земли Закавказья и сопредельных областей Малой Азии и Ирана», М., 1983; с. 95, 108, 198, 199, 202.

⁹ Տավերնիեն հայտնում է. «Ամբողջ Թուրքիան լի է ավազակներով, որոնք թրև են դալիս մեծ ավազակամբերով և դարանում առևտրականներին ճանապարհի վրա, թալանում նրանց և աճակ էլ սպանում» («Les six voyages de Jean Baptiste Tavernier», T. I, Paris, 1692, p. 2):

¹⁰ Բարենտոս հրվանդանի ճանապարհով ուղարկվող համեմունքների ծախսերը կազմում էին Հալեպով ուղարկվող համեմունքների ծախսերի 1/3-ը (տե՛ս L. Lockhart, նշվ. աշխ., էջ 368):

¹¹ John Fryer, A New Account of East India and Persia, 1672—1681, vol. 11, Nendeln, Liechtenstein, 1967, p. 164.

¹² «Etat de la Perse, en 1660, par Le P. Raphael du Mans, Paris, 1890, p. 181.

¹³ Е. Зевакин, Азербайджан в начале XVIII века, Баку, 1929, с. 7—8; տե՛ս նաև «Белены путешествия через Россию в разные Азиатские земли», СПб., 1776, с. 57.

¹⁴ R. W. Ferrier, The Agreement of the East India Company with the Armenian

պայմանագիրը (1656 թ.), սակայն, որի համաձայն շուղտյեցի խոջա Քալանթարն ու էլի մի քանի առևտրական ընտանիքներ պարտավորվում էին իրենց ապրանքներն ուղարկել Հնդկաստան, որտեղից էլ անգլիական ընկերության նավերով՝ Եվրոպա, որևէ արդյունք չտվեց, քանի որ շատ ուրաջ պարզվեց, որ ցամաքային ուղիներն ավելի գերադասելի էին¹⁵:

Նմանօրինակ տեղեկություններն ու փաստերը ցամաքային ուղիների գերակշիռ դերի վերաբերյալ բազմաթիվ են: Ինչ վերաբերում է Վոլգ-Կասպյան ուղու և Օսմանյան Թուրքիայի տարածքով անցնող տարանցիկ առևտրի մայրուղիների հարաբերակցությանը, ապա այս հարցը բավականին հանգամանորեն ուսումնասիրված է¹⁶, և բոլոր փաստերը խոսում են հօգուտ այն բանի, որ հենց փոքրասիական ավանդական ուղիներն էին շարունակում մնալ կարևորագույնը հայ առևտրականների, և ոչ միայն նրանց, համար: Ավելուցս միայն մի հետաքրքիր փաստ էս: Դևոս 1553 թ. հիմնված անգլիական Մոսկովյան ընկերության անհաջողությունների կարևոր պատճառներից մեկը, որն իր առևտուրն իրականացնում էր Վոլգ-Կասպյան ուղիով, անգլիական Առևտրական ընկերության մրցակցությունն էր¹⁷, որի սուլտանի իրացման հենակետը Հալեպն էր և որի շահութաները երբեմն եռապատիկ ավելի էին ծախսերից¹⁸:

Այսպիսով, ամբողջ XVII դարի ընթացքում և XVIII դարի առաջին քառորդում Սեֆյան իրանի արտաքին առևտրի իրացման հիմնական ուղիները շարունակում էին մնալ Թավրիդ—Ջմյուռնիս¹⁹ և Թավրիդ—Հալեպ առևտրական ճանապարհները: Տարանցիկ առևտրի այս երկու մայրուղիները մինչև XVII դարի կեսերը հավասարապես կարևոր նշանակություն ունեին Արևելք—Արևմուտք առևտրի համար: Սակայն սկսած XVII դարի կեսերից ավելի առաջատար դիրք է ստանում Թավրիդ—Ջմյուռնիս մայրուղին, ինչը պատճառ է դառնում Հալեպի դերի թուլացման համար²⁰, և Հալեպի առևտրի մի մասն սկսում է իրացնել Լաթաքիան²¹:

Հալեպ—Թավրիդ մայրուղու նկարագրությունը պահպանվել է Նոր Զուղայի առևտրական դպրոցի նշանավոր վարժապետ Կոստանդ Զուղայեցու 1685 թ. շարադրած «Աշխարհածողով» խորագիրը կրող ձեռնարկում, որը մեզ է հասել մի քանի ընդօրինակություններիով: Հայտնի ձեռագրերից առավել ամբողջականը № 8443-ի տակ գրանցված Մաշտոցի անվան մատենադարանի ձեռագիրն է, որի 244բ—248բ էջերը պարունակում են մայրուղուն վերաբերող հատվածը²²:

Կոստանդ Զուղայեցու նկարագրությունը ուղեշարական բնույթ չունի, ինչպիսին է օրինակ Զաքարիա Աղուլեցու «Օրագրության» ուղեշարական հատվածը: Նա նպատակ է ունեցել միայն

Nation (22nd June 1688). («Revue des Études Arméniennes», Nouvelle série, T. VII, 1970, Paris, 132). տե՛ս նաև «India in the 17th century (Memoirs of François Martin)», vol. 1, part II, 1674—1681, New Delhi, 1983, p. 690.

¹⁵ R. W. Ferrier, նշվ. հոդվ., էջ 438.

¹⁶ Այս ուղու համակարգի մասին, Դավադեբը հայ ազատագրական մտքի պատմության, գիրք երկրորդ, Երևան, 1959, էջ 435—453, և ուլյնի՝ Հայերի ուսական կողմնորոշման պատմությունից («Պատմա-քաղաքական հանդես», 1958, № 1, էջ 65—109), В. А. Бахбур-гян, նշվ. աշխ., էջ 50, 52, 53, 101, 105, 106, 117, 118, 119:

¹⁷ T. S. Willan, The Early History of the Russia Company (1553—1603), Manchester, 1956, p. 154. տե՛ս նաև В. А. Ахмедов, Из истории торговых сношений Англичан с государством Сефевидов (II половина XVI века), (автореф. канд. диссертации), Баку, 1967, с. 24—25.

¹⁸ W. R. Scott, The Constitution and Finance of English, Scottish and Irish Joint-stock Companies to 1720, vol. 2, Companies for Foreign Trade, Colonisation, Fishing and Mining, Cambridge, 1910, p. 85.

¹⁹ Այս մայրուղու մինչև երրորդ հատվածի մասին մանրամասն տե՛ս Վ. Փափազյան, Թավրիդ—Ջմյուռնիս առևտրական մայրուղու Թավրիդ—երրորդ հատվածն ըստ Զաքարիա Աղուլեցու «Օրագրության» (ՀՍՍՀ ԳԱ «Լրագրի հասարակական գիտություններ», 1983, № 8, էջ 61—68):

²⁰ И. М. Смилянская, Социально-экономическая структура стран Ближнего Востока на рубеже нового времени (на материалах Сирии, Ливана и Палестины), М., 1979, с. 107; տե՛ս նաև N. Steensgaard, նշվ. աշխ., էջ 186—187.

²¹ И. М. Смилянская, նշվ. աշխ., էջ 111:

²² Ընտիր ձեռագիր է նաև 10704-ը, որտեղ, սակայն, բացակայում է մեզ հետաքրքիրը հատվածը: 1887 թ. մի ալ ընդօրինակություն պահվում է Նոր Զուղայի Ս. Ամենափրկիչ վանքի ձեռագրատանը (№ 584):

երթեկոց վաճառականներին նախնական տեղեկություններ տալ այն մասին, թե այդ ճանապարհի վրա գտնվող ո՞ր կետերում ինչպիսի՞ հարկեր ու տուրքեր են գանձում, կամ ո՞ր ապրանքից ի՞նչ լափերով են մտքսային գանձումներ կատարում:

Հալեպ, Ամիդ (Դիարբեքիր), Բեթլիս, Խալաթ, Արժն (Ադիլքեազ), Բերկրի (Բանդիմահի), Խոյ, Մարանդ, Թավրիզ ուղու հնագույն նկարագրություններից մեկը պահպանվել է XI դ. մեծանուն պարսիկ բանաստեղծ և մտածող Նասեր Խոսրովի «Սաֆար-Նամեում»²³, Այստեղ նշված են միայն գլխավոր քաղաքները՝ իրենց ընդհանուր բնութագրով, որն, անշուշտ, վկայում է այդ ուղու, վաղ ժամանակներից ի վեր, առևտրական կտրաձևների բանուկ ճանապարհ լինելու մասին:

Նասեր-Խոսրովի Թավրիզ—Բեթլիս երթուղին լիովին համընկնում է Կոստանդ Ջուղայեցու նկարագրած ճանապարհին: Բեթլիսից Դիարբեքիր (Ամիդ) գնալիս, սակայն, նա անցել է ոչ թե Ղրղիով ու Հզուով, այլ այն ժամանակ ավելի շեն և խոշոր կենտրոններ հանդիսացող Արզն և Սիաֆարդին (Տիգրանակիրտ) քաղաքներով: Դիարբեքիր—Հալեպ ճանապարհն էլ անցել է Հառանով՝ առանց Ուրֆա (Իգնոսիս) քաղաքը հանդիպելու:

Համեմատությունը ցույց է տալիս, որ այդ ճանապարհը շուրջ 600 տարիների ընթացքում միշտ բանուկ է եղել: Սակայն ժամանակի պահանջներից առանձին հատվածներում գոյացել են նաև զուգահեռ կամ օժանդակ ուղիներ, որոնցից մեկն ու մեկը տվյալ ժամանակահատվածում առավել նախընտրելի է եղել:

Կոստանդ Ջուղայեցու գրքի հաղորդած տեղեկությունների մի մասը վերաբերում է ուղևորության ընթացքում առևտրական ապրանքներից գանձվող մաքսերին, պաշտոնեությունն ու վարչական մարմիններին, տարբեր անունների տակ տրվող հարկերին ու տուրքերին, ինչպես նաև ճամփորդության ընթացքում կատարվող այլ ծախսերին: Այսպես օրինակ, հայտնելով Ուրֆայում 3 մաուլի 3 թիմի բաշ (մաքս) վճարելու մասին, նա ավելացնում է, որ այդտեղ նավի համար ևս 4 թիմի ծախս է լինում: Դա վկայում է, որ Ուրֆայի մոտ գտնվող գետը անցնելիս այդ ժամանակ նավակներ են վաղձել: Նշելով Դիարբեքիրում տարբեր կտորեղենից գանձվող մաքսի քանակը, հեղինակը այնուհետև խոսում է նազդիրեն, սուրաշուն և գլումբուկյասախշուն տրվող տուրքերի մասին, ավելացնելով նաև յուրաքանչյուր բեռից գանձվող օշլանաղլասի կոշվող տուրքը: Առանց քանակը շեշտելու խոսվում է նաև զլլախին տրվող փեշքաշի մասին, որից պետք է հզրակացնել, որ քաղաքում զինվորների ձմեռանոց կամ կայազորային զորանոց է եղել, որին ևս քաղաք մտնող վաճառականները նվերի (փեշքաշ) անվան տակ հարկադիր գումար են վճարել, ինչպես նաև, ինչ-որ ճահճից (բաթլախ) անցնելիս, յուրաքանչյուր բեռան համար վրձարել են 1,5 մաուլի: Ուշագրավ է նաև տեղեկությունը այն մասին, որ Վանի փաշայության հարկը գանձվել է Բեթլիսում: Պատճառն այն էր, հավանաբար, որ կտրաձևները Բանդիմահից կամ Բերկրից, առանց Վանի մտնելու, Նուշարի վրայով գնում, անցնում էին Թուրք-իրանական սահմանը և հանգրվանում Զորսում և այսպեղից էլ, Մարանդի վրայով, գնում էին Թավրիզ²⁴:

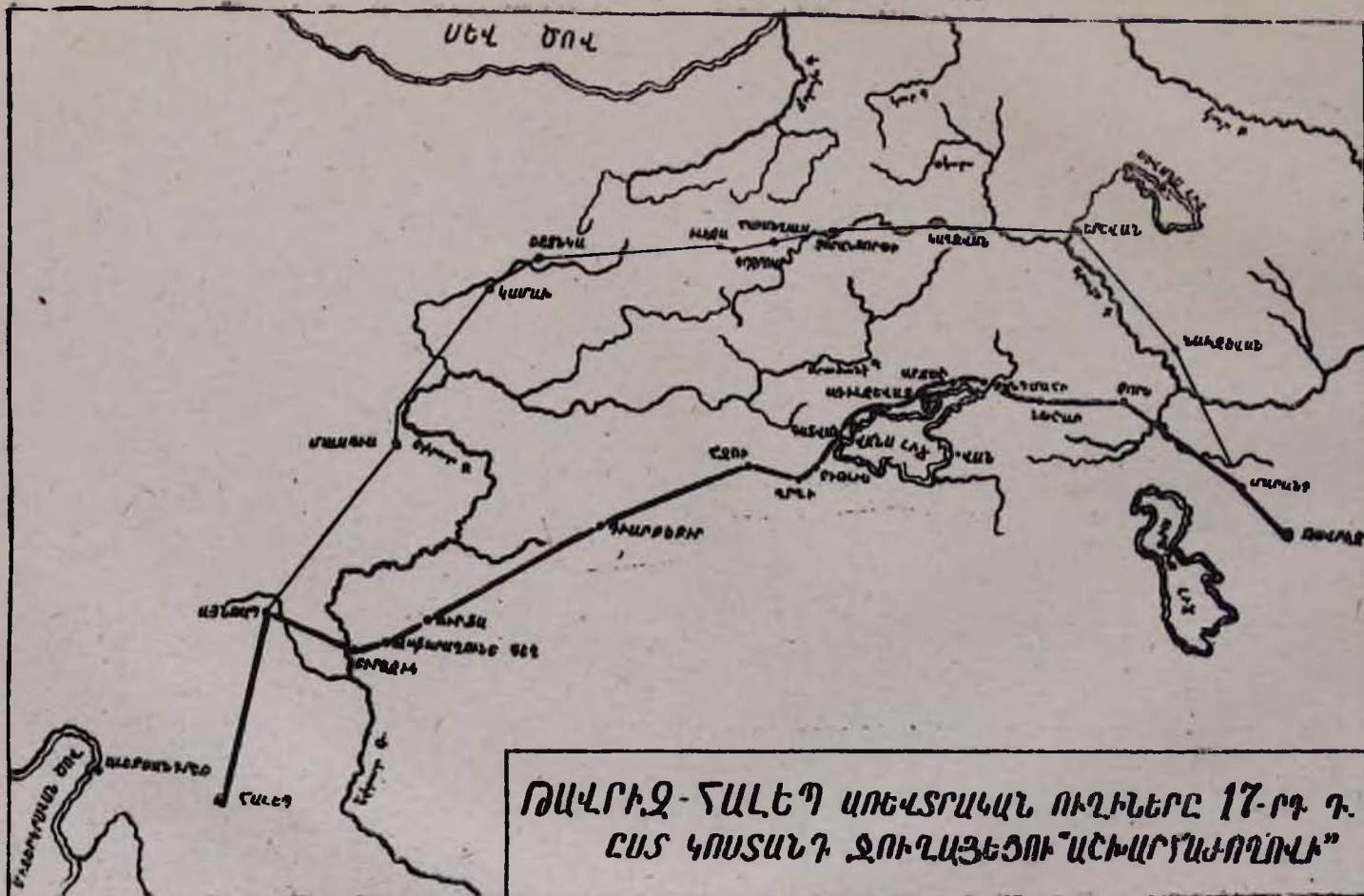
Կոստանդ Ջուղայեցին անհրաժեշտ է համարել տալ նաև Այնթապից դեպի հյուսիս շարունակվող և Մալաթիայի, Կամախի ու Երզնկայի վրայով դեպի Էրզրում, ապա՝ մինչև Թավրիզ ձգվող ճանապարհին վերաբերող տեղեկություններ. թվարկված են Մալաթիայում, Կամախում և Երզնկայում տրվող տուրքերը²⁵: Պարզվում է, ուրեմն, որ այդ ուղիով Հալեպից եկող կարավանները, անցնելով Երզնկայից, այնուհետև ճանապարհը շարունակում էին Թավրիզ—Ջալուռնիս մայրուղով, որի մանրամասն ուղեշափույթունը մեզ է հասել Զաքարիա Ազուլեցու նկարագրությամբ²⁶, իսկ Կոստանդի մոտ նշված են միայն մաքսային գանձումներ կատարվող վայ-

²³ Н а с и р - и Х у с р а у, Сафар-Наме, пер. Е. Э. Бертельса, М.—Л., 1933, с. 37—44; հմտ. Վ. Փափազյան, Նասեր Խոսրովի «Սաֆար Նամեն» Հայաստանի և Ատրպատականի պատմության ու աշխարհագրության սկզբնաղբյուր (ՀՍՍՀ ԳԱ «Լրաբեր հասարակական գիտություններ», 1981, № 3, էջ 97—102):

²⁴ Մաշտոցի անվան մատենադարան, Ընդ. № 8443, էջ 244ր—245ա:

²⁵ Նույն տեղում, էջ 245ա—245բ:

²⁶ «Ջաքարիա Ազուլեցու Օրագրությունը», Երևան, 1938, էջ 7—9, 21, 23—24: Հմտ. Վ. Փափազյան, Թավրիզ—Ջալուռնիս առևտրական մայրուղու Թավրիզ—Էրզրում հատվածներում Զաքարիա Ազուլեցու «Օրագրության» (ՀՍՍՀ ԳԱ «Լրաբեր հասարակական գիտություններ», 1983, № 8, էջ 61—68):



րերը (Իլիչա, Էրզրում, Հասանդալա, Զորան-Քյորիքի, Վաղզվան, Երևան, Նախչևան, Մարանդ, Բաղրսաբ)։ Որոշակի գիտական նկարագրություն են ներկայացնում հատկապես «Առդրում գում-րուկին թափելն ալ, որ գրած ալ այս ներքին» ենթալեռնագրի տակ տրվող ավելի քան 60 անուն ապրանքներից գանձվող մաքսաուսուրդերին վերաբերող մանրամասն տեղեկությունները, որոնք կարող են հիմք հանդիսանալ առանձին առումների վերաբերյալ։

ТОРГОВЫЙ ПУТЬ ТЕБРИЗ-АЛЕППО В XVII ВЕКЕ

ВАГАН ПАПАЗЯН

Р е з ю м е

Традиционные торговые связи Сефевидского Ирана и западноевропейских стран в XVII в. значительно оживились. Это явилось результатом не только относительно длительного мирного периода, но и активности новоджувльфинских и других армянских торговых общин, а также заинтересованности западноевропейского торгового капитала во внутренних рынках Ирана. Одним из важнейших путей, связывающих Иран с Западной Европой, была торговая магистраль Алеппо—Тебриз, значительная часть которой проходила через южные районы Армении. Следует отметить, что эта дорога, наряду с торговой магистралью Тебриз—Смирна, являлась одной из главных в целях торговых перевозок не только для армянского купечества, но и английских и голландских торговых компаний. Описание пути из Алеппо в Тебриз сохранилось в учебном пособии под названием «Ашхаражохов», написанном в 1685 г. преподавателем известной новоджувльфинской торговой школы Костандом Джугаеци. Известны три рукописи «Ашхаражохова», из которых самой полной является оригинал текста, хранящийся под номером 8443 в Матенадаране.