**جزر و مد سیاست و اقتصاد در امپراطوری صفویه**

**باستانی پاریزی،**

بازرگانی

قبل از آنکه به ترتیب بودجه و مالیاتها و کیفیت پول دوران صفوی‏ بپردازیم،باید از یک منبع بزرگ دیگر درآمد سخن گفت و آن‏ تجارت و بازرگانی است.در تمام ادوار تاریخی،هرگاه امنیت و آسایشی درین کشور پدید آمده تجارت و بازرگانی رونق یافته و سطح درآمد مردم بالا رفته است.ما از زمان داریوش‏ آرامشی حاصل شده،وضع تجارت بآنجا رسیده که یک سیاح و نیزی بنام باربارو که در 878 هـ- به شیراز آمده-میگوید:«شیراز نفوس فراوان دارد،جمع کثیری روزگار به تجارت و دادو- ستد می‏گذرانند،از سمرقند و نیشابور وری همه نوع قماش و کالا به این شهر وارد میشود و از اینجا میگذرد،از هر گوشه انواع جواهرات و احجار کریمه و اقسار پرند و پرنیان‏ ادویه،ریواس و امثال آن به شیراز می‏آید.در شهر شیراز دویست هزار باب خانه وجود دارد بلکه بیشتر،این امر معلول امنیتی است که درین محل حکمفرما می‏باشد،چه،شخص میتواند با آرامش خاطر درین ناحیه اقامت گزیند.»1

همین سیاح در باب شهر کاشان می‏گوید:اکثر مردم این شهر به کار تهیهء پارچه‏های‏ حریر و انواع قماش پشمی روزگار می‏گذرانند.آنقدر پارچه بود که اگر شخصی‏ میخواست در عرض یک روز ده میلیون دوکا خرج کند هنوز میتوانست بقدر کفایت پارچه در بازار و دکاکین کاشان پیدا کند.

آشفتگی‏های اواخر قویونلوها و اوایل دورهء صفوی،البته به تجارت لطمهء بسیار زد، اما وقتی کار به زمان شاه عباس کشید وضع دگرگون شد.شاردن گوید:هنگامی که شاهی عادل و زیرک بر اورنگ این کشور تکیه‏زده باشد و با پیشگیری از بیدادگریهای راهزنانهء وزیران، از قوانین مراقبت به عمل آورد می‏توان گفت ایران را خوشبخت‏ترین امپراطوری‏های جهان است‏ و این امر در دورهء سلطنت شاه عباس کبیر به چشم میخورد.سپس در جای دیگر گوید:شاه‏ عباس بزرگ به تجارت سخت اشتیاق داشت و معتقد بود که بازرگانی یگانه راه ثروتمندی و آبادانی کشور است.2درواقع شاه عباس متوجه شد که علاوه بر درآمد کشاورزی و معادن و استفاده‏ از منابع طبیعی،یک عامل بزرگ اقتصادی دیگر که ارز خارجی را به کشور خواهد رساند وجود دارد و آن تجارت است،زیراآنروزها منابع مهمی مثل منابع نفت وجود نداشت و تنها (1)-ایران از نظر بیگانگان ص 7

(2)-شاردن،ج 8 ص 333 و 95

امنیت

باید دانست که توسعهء تجارت بستگی به چند عامل داشت که مهمترین‏ آن عوامل عبارت بود از سرمایه،امنیت،ارتباطات.و باید اضافه‏ کرد که وقتی امنیت و ارتباطات باشد،سرمایه خودبخود از زیر زمین‏ها و گوشهء خزانه‏ها سر بیرون می‏آورد و همینکه تق تفنگی بلند شد مثل موش به زیرزمین می‏خزد.در مرحلهء امنیت، چنانکه مختصری اشاره شد،اقدامات بسیار وسیع صورت گرفت تا جائیکه این امنیت سالها بعد از شاه عباس نیز دوام داشت،تاورنیه سیاح فرانسوی که چند سفر به ایران آمده(از آنجمله در 1048 و 1053 و 1060)در وقتی که از خاک عثمانی به خاک ایران وارد شده،گوید:دیگر از هیچ ترس و وحشت نداشتم،زیرا که داخل خاک پادشاه ایران شده‏ بودیم،درینجا در کمال امنیت مسافرت می‏نمایند.1

راهها

در مورد سهولت ارتباطات،می‏بایستی اولا راههای اساسی عبور کاروان‏ها آماده باشد،ثانیا وسایل استراحت مسافرین و بازرگانان‏ در راهها فراهم آید و این دو نظر با راهسازی و ایجاد کاروانسراها صورت عمل به خود گرفت.

امروز،هنوز راههائی که بنام«راه شاه عباسی»معروف است در بعضی نقاط کشور شناخته میشود که درواقع جانشین عنوان«راه شاهی»میراث داریوش کبیر است.

راهها و فواصل مملکت دور و اغلب بی‏آب و علوفه بود.بعضی فواصل را که در آن‏ روزگار سیاحان خارجی طی کرده‏اند،بدین شرح میتوان دید،از تبریز تا اصفهان را کاروان‏ 24 روزه می‏آمد2-از گرگان تا اصفهان 12 روزه و از بندر ریگ تا کازرون 6 روزه و از کازرون تا شیراز 5 روزه میآمدند،علیقلی خان حاکم شیراز اغلب این راه را ساخته،کوه را تراشیده و بعضی جاها بوسط یک پل دو قطعه کوه را بهم اتصال داده است که حالا میشود عبور کرد.3از شیراز تا اصفهان 9 روز راه است.از کرمان به اصفهان با اسب کمتر از 25 روز راه نیست.چیزیکه در این راه خشک بی‏آب و علف مایهء تسلی خاطر هست فقط اینست که‏ هرشب برای منزل،مسافر به یک کاروانسرا و آب انار میرسد.اغلب این منازل و راحتگاهها زمان قلیلی است که بهمت محمد علی بیگ ناظر رئیس دربار شاه و خزانه آباد شده‏اند.4از هرمز تا کرمان 27 روز راه است و بعضی جاها پیچ‏وخم‏ها دارد که راه نیم ساعتهء پیاده را باید در 4 ساعت سواره پیمود.از بندرعباس تا لار 7 تا 8 روز راه است،از سنندج تا همدان 3 روزه‏ و از همدان تا اصفهان 9 روزه با اسب و 18 روزه با کاروان باید آمد.خود شاه عباس راه اصفهان‏ تا مشهد را 28 روزه پیاده رفت و البته این راه راه تجارتی نبود.ولی بالاخره شاه هر روزی‏ حدود 6 فرسنگ(یک منزل)پیاده میرفت و راه عبور او از کویر یعنی از طبس گیلکی و ترشیز بود و 190 فرسنگ راه رفت.

سنگفرش راه

احداث راهها تنها جنبهء تجارتی نداشت بلکه از نظر جلب سیاحان‏ نیز مورد اعتنا بود از نمونهء آن راه طاهان(فرح آباد)است:این‏ راه را تا ساری«که 4 فرسنگ بود به سنگ و گچ برآوردند که گل‏ولای در عبورومرور زحمت ندهد»نتیجه این شد که استفادهء از سواحل و جنگلهای زیبای مازنداران برای طبقات‏ (1)-ترجمه سفرنامهء تاورنیه ص 308

(2)-تاورنیه ص 122

(3)-تاورنیه ص 275

(4)-تاورنیه ص 189

مرفه مسکن شد و پلاژها و ویلاها کاخ‏ها برآمد وبقول مورخان«جمیع ارکان دولت منازل‏ خوب و عمارات مرغوب بجهت خود ساختند».برای استفاده از این تأسیسات لزوم یک راه‏ مناسب کوهستانی احساس میشد و بدستور شاه عباس«راه مازندران را از ابتدای سواد کوه‏ پلهای عالی بر رودهای بزرگ بسته و تماما را به سنگ و گچ و آهک و آجر پهن ساختند» سپس شاه،خود در ناحیهء پنجهزار«عمارات عالیه ساخت و باغی چون بهشت بنا کردند و آن‏ بتدریج شهری شد و آن را«اشرف البلاد»نام کردند،و دریای مازندران و کشتیهای دریا از ان عمارت و باغ پدیدار است»1

این کارها تنها توسط شاه انجام نمیشد.حکام و فرمانداران او طبق برنامه‏ای که داشتند موظف بودند چنین کارهائی انجام دهند.ساختمان همین راههای مازندران به مباشرت میرزا تقی وزیر مازندران انجام شد.2

سنگفرش راه در چند نقطه دیگر از ایران نیز انجام شده بود و ما میدانیم که این کار چقدر خرج‏بردار است،از جمله:راه میانه و زنجان را که از رودخانه عبور میکرد،شاه‏ عباس تمام آن را سنگفرش کرد تا در رطوبت و یخ‏بندان کاروان بتواند عبور کند.از کارهای‏ جالب برای عبور شتر-که ارزانترین وسیلهء حمل‏ونقل بود-این بود که در بعضی نقاط برای اینکه شترها لیز نخورند زیر پای آنها فرش می‏انداختند3

این نوع سنگ فرش راهها-گویای تجدید خاطره عهد داریوش است که سنگ فرش‏ راه بهبهان انجام شد و بعدها رومیان از آن تقلید کردند و دربارهء آن چنین نوشته‏اند:

چون شارع مازندران از بسیاری باران غالبا گل‏ولای بود و چارپایان قوافل در آن‏ فرومیرفتند،شاه عباس به میرزا تقی وزیر مازندران حکم کرد از ابتدای حدود سواد کوه‏ پلهای عالی برروی رودهای بزرگ ببندد و تمامی راه را با سنگ و گچ و آهک و آجر بسازد و خیابان پهنی احداث کند و در دو طرف خیابان درخت غرس نممایند تا معبر قوافل و عابرین با وسعت و صفا شود و تمام مخارج راه را شاه عباس خود متحمل شد و این راه در سال 1031 با تمام رسید چنانکه تاریخ انجام آن«کار خیر»می‏باشد4.اسکندر بیک نیز نوشته است که خیابان‏ فرح آباد تا ساری را که تخمینا چهار فرسخ میشود طرح انداخته سنگ بست نموده‏اند5.

و از همین نوع ساختمانها بوده«سنگ فرش را نمکسار و سیاه کوه‏[کاشان‏]که قریب‏ ده هزار تومان تخمینا صرف شده چند فرسنگ به سنگ و آهک استحکام یافته موجب دعای خیر مترددین است.»6

کاروانسرا

مهمتر از راه‏سازی،ایجاد کاروانسراها بود.این کاروانسراها که‏ خوشبختانه هنوز نمونه‏های آن فراوان است،بهترین وسیلهء آسایش‏ (1)-روضة الصفا ج 8 ص 411

(2)-و این کار چندان اساسی و اصولی بود که‏ شتران نیز با همه اشکالاتی که در مورد عبور راههای کوهستانی دارند از آن گذشته و بقول روضة الصفا «مردم مازندران تا آن زمان شتر ندیده بودند،راه که باز شد شتران به قطار همی‏رفتند.» بنده باید اضافه کنم که این نخستین‏بار نیست که مازندرانیان شتر دیده‏اند بلکه چند قرن پیش از آن یکبار دیگر با شتران یعقوب لیث برخورد کرده بودند که البته به شکست یعقوب منتهی شد.

(3)-تاورنیهء ص 132 و شاردن ج 3 ص 22

(4)-منتظم ناصری،کار خیر-1031

(5 و 6)-عالم‏آرا ص 1111

مسافر و حفظ کالا و امنیت راه و تأمین آذوقه و ایجاد ارتباطات محسوب میشده است.

آسایش کاروان درین راهها موکول باین بود که در هر منزل کاروانسرائی مجهز و مناسب وجود داشته باشد.افسانهء اینکه گویند شاه عباس 999 کاروانسرا ساخته است،هیچ‏ استبعادی ندارد که با واقعیت تطبیق کند.امروز هم بهر طرف که میگذرید نمونه‏های این‏ کاروانسراها را که سبک صفوی دارد می‏بینید.تنها شاه نبوده که این کاروانسراها را میساخته، کلیهء امرای مقتدر او و بازرگانان و مالکان و ثروتمندان شهرستانها موظف بوده‏اند،در بین راهها کاروانسرا بسازند و چون کارها با نقشه و طرح صحیح فراهم شده بود،یکباره،در عرض مدتی‏ کوتاه در تمام ایران کاروانسراهای متعدد پدید آمد،افسانه‏ای داریم که شاه عباس خود ناشناس‏ بکرمان رفت و در بازگشت،چون متوجه شد که در کرمانشاه(نزدیک یزد)کاروانسرا نیست‏ به حاکم کرمان گنجعلی خان دستور داد کاروانسرائی مناسب درینجا بسازد1،همین گنجعلیخان‏ در دل کویر نایبند لوت کاروانسرا و آب انباری ساخته است که امروز هم بردن آجر و گچ و آب برای ساختن این بنائی معتذر و مشکل بنظر میرسد ای آب انبار هنوز به«حوض خان» معروف است.

خارجیان که از این کاروانسراها نام برده‏اند میزان اهمیت چنین بناهائی را خوب‏ دانسته‏اند،تاورنیه در باب کاروانسرای شاه صفی در تبریز مینویسد،«کاروانسرای شاه صفی در منزل اول تبریز بسیار وسیع و راحت است و یکصد مسافر با اسبها و مراکب میتوانند در آنجا منزل نمایند.در تمام خاک ایران خصوصا از تبریز تا اصفهان و از آنجا تا هرمز،هر روز در مسافت‏های معین کاروانسراهای عالی دیده میشود»2این کاروانسراها گاهی موقوفات عمده‏ نیز داشته است.شاردن گوید کاروانسرای شاهی قزوین 250 حجره و یک حوض بزرگ و درختان عظیم دارد.3

شاردن و تاورنیه از تعداد بیشماری کاروانسراهای عمده در کتاب خود نام میبرند و چون بعضی ازین کاروانسراها اکنون وجود ندارد و هم‏چنین از جهت اینکه مسیر طرق‏ مواصلاتی آن روزگار تعیین شود،بعضی از این کاروانسراها را نام میبریم.این کاروانسراها برخی در اصفهان و برخی در شهرهای مهم و اکثر آن در راهها و دهات بین راه ساخته شده‏ بوده است،از آن جمله:

کاروانسراهای جمال آباد،سرچم نیک پی(که پی‏سنگی عالی داشت)،کاروانسرای‏ زنجان که بعلت کثرت جمعیت،تاورنیه شب را ناچار شد خارج از کاروانسرا بخوابد.کاروانسرای‏ ایژا(؟)،کاروانسرای سکزاوه،کاروانسرای پاچوب،کاروانسرای کوشک،کاروانسرای دوقه، کاروانسرای شاه صفی در منزل اول تبریز که بسیار وسیع و راحت بود و یک صد نفر مسافر با اسبها و مراکب میتوانستند در آنجا منزل نمایند4کاروانسرای کاشان که قریب صد قدم مربع وسعت‏ داشت و تمام آن دو طبقه با آجر بنا شده بود5.کاروانسرای قهرود،کاروانسرای آقا کمال، کاروانسرای مورچه خورت،سه کاروانسرا از مرز تا ساوه،یک کاروانسرا در بین راه ساوه‏ (1)-رجوع شود به مقالهء نگارنده تحت عنوان گنجعلیخان در مجلهء دانشکدهء ادبیات‏ اصفهان شماره 1 و 2

(2)-تاورنیه ص 122

(3)-شاردن ج 3 ص 36

(4)(5)-تاورنیه‏ ص 122 و 145

به قم-که صحرائی خشک و ریگزار بود،کاروانسرای آب شیرین،سه کاروانسرا را در یزد کاروانسرای معروف یزد خواست،سه کاروانسرا در قزوین،کاروانسرای خواجه در یزد که‏ زیر تمام سطح کاروانسرا آب انبار ساخته شده بود و روایتی محلی هست که این کاروانسرا میتوانسته نصف سال آب یزد را تأمین کند.کاروانسرای اردبیل و...

علاوه بر این دهاتی که کاروانسرا نداشتند،معمولا مهمانخانه‏ای در آنجا بود که محل‏ پذیزائی تازه واردین بود1.از نمونهء این مهمانخانه‏ها در کوهستان پاریز محلی هست بنام‏ مهمانخانه،پیش از آنکه کاروانسرای پاریز در زمان قاجاریه ساخته شود،هرکس از آنجا عبور میکرد یک شب مهمان پاریزیها بود ولی اگر بیشتر می‏ماند مخارج خود را می‏پرداخت. در شهر اصفهان کاروانسراهای متعدد بود که هم بارانداز و هم محل تجارت بود،از آنجمله:

کاروانسرای انار فروشان،کاروانسرای لله بیک که مشحون از کالاهای هندی بود،کاروانسرای‏ میدان شاه که هر سمت آن 24 حجره داشت و حجره فوقانی هر یک دارای یک دهلیز با سرسرا و یک ایوان بود و معمولا بازرگانان با زنانشان-هنگامیکه همراهشان بودند-در آنجا سکونت‏ اختیار میکردند،پشت آن کاروانسرا اصطبل بود،این کاروانسرا به دختر عموی شاه عباس‏ ثانی تعلق داشت و سالیانه 16 هزار لیور عایدی میرساند2.کاروانسرای خراسانیان که تجار خراسانی در آنجا ساکن بودند3.11 کاروانسرا در محل بید آباد،24 کاروانسرا در محلهء عباس آباد،3 کاروانسرا در محله شیخ یوسف بنا،کاروانسرای عصار،کاوانسرای دو اشکوبه‏ شاه در بازار اصفهان که 140 اطاق داشت،کاروانسرای ملا علی بیک،کاروانسرای لاری‏ها که‏ مملو از بازرگان دارو فروش بود و کاروانسرای مولتانیان که در کنار بازار مولتانیان و مخصوص تجار هندی مولتان بحساب می‏آمد.4

کاروانسرای برنج فروشان که مسکن کسانی بود که از بابل و بغداد(عراق)آمده بودند، کاروانسرای گلپایگان،کاروانسرای حلاجان،3 کاروانسرای علی قلی خان که بنکداران و صرافان هندی آنجا بودند،کاروانسرای صفی میرزا،15 کاروانسرا در محلهء خواجو، کاروانسرای میرزا اسمعیل قهوه‏چی،کاروانسرای میرزا کوچک متولی،کاروانسرای خلیفه‏ سلطان داماد شاه عباس بزرگ،کاروانسرای اردستانی‏ها،کاروانسرای در گزینی‏ها، کاروانسرای جده و....

شاردن گوید مطابق احصائیه من،در اصفهان 1802 باب کاروانسرا بوده است.5در واقع کاروانسراداری کم‏کم در اصفهان شغل پردرآمد به حساب می‏آمد که بیشتر رجال‏ و اعیان به کاوانسراداری پرداختند،خصوصا که درآمد کاروانسراها تقریبا ثابت و دائمی بود (مثل هتل‏داری امروز که خیلی از رجال سیاسی بازنشسته نیز بدان کار دست‏زده‏اند،با اندک تفاوت).

همراه کاروان

برای اینکه نمونه‏ای از کاروانسرای‏های بین راه بدست داده شود- خصوصا که این روزها کم‏کم کاروانسراها از راه اتومبیل‏رو دور مانده‏ و در شرف از بین رفتن است-به نقل توصیفی که تاورنیه از این‏ کاروانسراها کرده است مبادرت می‏کنیم،او گوید:کاروانسراها تقریبا مثل محوطهء دیرها (1)-شاردن ج 8 ص 306

(2)-شاردن،ج 7 ص 97

(3)-ایضا ج 7 ص 169

(4)-شاردن ج 7 ص 133

(5)-ایضا ج 8 ص 121

و معمولا یک طبقه هستند،بنای دو طبقه خیلی بندرت دیده میشود.یک درب بزرگ مدخل‏ آنست و در سه ضلع دیگر،وسط،یک تالار یا یک اطاق بزرگی ساخته شده که مخصوص است برای‏ منزل محترمین.در دو طرف طالار وسط،حجرات و اطاقهای کوچک است که هرکس یکی از آنها را اختیار می‏کند.این حجرات در طول اضلاع دو سه پا از زمین حیاط مرتفع‏تر در یک‏ خط بنا شده‏اند و طویله‏ها در عقب و پشت اطاقها هستند.گاهی هم برای منزل کردن‏ براحتی اطاقها می‏شوند.اغلب مسافرین در زمستان بیشتر میل به اقامت در طویله‏ها می‏کنند بجهت اینکه گرم است.طویله‏ها هم مثل طالارها و حجرات همه طاق پوش هستند و از حجرات‏ کاروانسرا یک پنجره کوچک بطرف آخور طویله باز میشود که شخص میتواند از آنجا نگاه‏ کند و ببیند اسبش را خوب پرستاری میکنند یا خیر؟در پشت آخورهای طویله یک سکوئی بسته‏ می‏شود که سه چهار نفر می‏توانند به قطار بخوابند و اغلب نوکرها روی آن سکوها طبخ می‏کنند.

در این کاروانسراها غیر از اطاق عریان چیزی به مسافر عرضه نمیدارند،فرش و رختخواب‏ و لوازم طباخی تمام باید همراه مسافر باشد و آذوقه و ارزاق هم هرچه بخواهد از نان و روغن‏ و بره و مرغ و میوه به اقتضای فصل به قیمت خوب از کاروانسرادار یا دهاتیهای اطراف که بسر راه می‏آیند باید خریداری نماید.کاه و جو هم برای اسبها هست...در بیابان از بابت اجارهء حجرات کاروانسرا چیزی از مسافر نمیگیرد اما در شهرها وجه اجاره دریافت میدارند،ولی‏ خیلی مختصر.

معمولا کاروان داخل کاروانسرا نمیشود بجهت اینکه گنجایش اینهمه جمعیت ندارد، از مال و آدم در هر کاروانسرا بیش از یکصد سوار نمیتواند منزل نماید،همینکه وارد میشوند هرکس حق دارد برای خود یک حجره انتخاب نماید.غنی و فقیر یکسان هستند...احدی‏ احدی حق ندارد عنفا حجره‏ای را که کسی اول انتخاب کرده است ازو بگیرد.شبها کاروانسرادار در را می‏بندد و مسئول همه چیز است،بعضی مستحفظین هم در اطراف کاروانسرا مسئول کشیک‏ و پاسبانی هستند.کلیة وضع کاروانسرا در ایران بهتر از عثمانی است:هم از حیث راحت و هم از بابت علو بنا،و بفاصله‏های معین در همه جای مملکت کاروانسرائی بنا شده است،اگر این‏ ترتیب کاروانسرا برای متمولین براحتی و آسایش مهمانخانه‏های فرنگستان نباشد اما برای‏ فقرا و ضعفا راحت‏تر است برای اینکه بخوبی در کاروانسرا پذیرفته می‏شوند و در اکل وشرب‏ هم کسی مجبورشان نمی‏کند که زیادتر از قوه و استطاعت خود خرج بکنند،هرکس بهر اندازه‏ که میخواهد و میتواند آزاد و مختار است...

امن‏ترین شقوق مسافرت با کاروان است اما طولانی است زیرا که خیلی آهسته و بتأنی‏ راه میروند خاصة قافله اشتردار.راهی را که یک دسته زبده سوار در یک روز طی میکند قافله‏ قاطر دو روز و شتر در چهار روز طی مینمایند...تجار از میان خود یک رئیس اختیار می‏کنند که او را کاروان باشی مینامند.تعیین ساعت حرکت و اطراق و رفع اختلاف میان مسافران و تقریبا حکومت کاروان به عهدهء کاروان باشی است...ناتمام

مجله یغما بقیهء تحقیقات دقیق تاریخی دکتر باستانی پاریزی مدظله در عهد صفویه بسال‏ بعد افتاد چون دریغ بود مختصر شود.پس از اتمام چاپ در مجله،جداگانه نیز منتشر خواهد شد.