

فصلنامه علمی - پژوهشی تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء (س)
سال بیست و هشتم، دوره جدید، شماره ۳۸، پیاپی ۱۲۸، تابستان ۱۳۹۷

بررسی کارکرد تجاری راه‌سازی عصر ناصری در ایالت مازندران^۱

علی رستم‌نژاد نشلی^۲

اصغر منتظرالقائم^۳

ابوالحسن فیاض انوش^۴

تاریخ دریافت: ۹۶/۴/۲۴

تاریخ پذیرش: ۹۶/۹/۴

چکیده

در عصر قاجار مازندران از حیث تجاری برای حاکمیت دارای اهمیتی دوگانه بود: اول، نزدیک‌ترین ایالت غنی در تولید مواد غذایی به پایتخت بود. دوم، نزدیک‌ترین راه ارتباطی دارالخلافه تهران با دریای مازندران - که مسیر تجارت ایران با عمده‌ترین شریک تجاری ایران یعنی روسیه بود - از این ایالت می‌گذشت. علاوه بر این، مازندران دارای مزیت نسبی

۱. شناسه دیجیتال (DOI): 10.22051/hii.2017.10703.1168

۲. دانش آموخته دکترای تاریخ محلی دانشگاه اصفهان؛ AR.arghavan@gmail.com (این مقاله مستخرج از پایان نامه مقطع دکتری نویسنده با عنوان «تبیین تحولات تجاری مازندران (۱۳۲۰-۱۲۰۶.ش/۱۹۴۱-۱۸۲۸.م)» است).

۳. استاد تاریخ دانشگاه اصفهان؛ Montazr@ltr.ui.ac.ir

۴. دانشیار تاریخ دانشگاه اصفهان؛ A.fayaz@ltr.ui.ac.ir

در تولید برخی اقلام خام صادراتی و ارزآوری چون برنج، پنبه، ابریشم و چوب بود. به همین دلایل توسعه راه‌های مازندران متغیر مهمی در توسعه اقتصاد محلی، منطقه‌ای و ملی به حساب می‌آمد.

در دوره ناصرالدین‌شاه علی‌رغم چالش‌های سیاسی، اقتصادی و جغرافیایی در توسعه راه‌های مازندران، پس از یک رشته مطالعات مقدماتی توسط مهندسان راه‌سازی از بین سه راه موجود هزارچم، لاریجان و سوادکوه، حکومت با ملاحظه حفظ امنیت سیاسی و اقتصادی پایتخت تصمیم به توسعه و ترمیم راه لاریجان گرفت و هزینه سنگینی صرف این کار نمود.

این پژوهش با روش توصیفی تحلیلی، براساس داده‌های آماری و با ترمیم نمودارها به بررسی تأثیر سیاست‌های راه‌سازی ناصرالدین‌شاه بر تجارت مازندران می‌پردازد. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد پس از پایان اقدامات راه‌سازی، میزان واردات و صادرات ایالت مازندران افزایش یافت. از دیگر پیامدهای سیاست‌های راه‌سازی این دوره بر تحولات تجاری مازندران، افزایش تعداد کاروانسراهای تجاری، رشد و توسعه بازار شهرهای بارفروش، ساری و اشرف بود.

واژه‌های کلیدی: ناصرالدین‌شاه، مازندران، راه‌سازی، راه لاریجان، تجارت.

۱. مقدمه

راه یکی از شاخص‌های توسعه اقتصادی و عنصر مهمی در مناسبات اجتماعی و فرهنگی بین جوامع در طول تاریخ بوده‌است. بنابراین، نبود راه ارتباطی، سبب رکود اقتصادی می‌شد و زمینه‌ای برای ایستایی و نازایی فرهنگی را فراهم می‌کرد. با وجود اینکه مازندران در عصر قاجار به علت دارا بودن مزیت‌های نسبی در تولید انواع محصولات کشاورزی اعم از برنج، پنبه و نیشکر می‌توانست در توسعه اقتصاد محلی و ملی نقش مهمی داشته باشد اما نداشتن راه‌های مناسب، به صورت مانع عمده‌ای در صدور تولیدات به مناطق همجوار یا به صورت صادرات به کشورهای دیگر در آمد.

چالش راه‌سازی در مناطق شمالی ایران عبارت بود از تهدید پایتخت از جانب روسیه و ایلات. راه اراپه‌رو با قابلیت استفاده نظامی، امکان تهدید پایتخت توسط روس‌ها را فراهم می‌کرد. این وضعیت با تحریک قبایل ترکمن استرآباد، شدت پیدا می‌کرد. البته دولت مرکزی از بابت ایلات مازندران نگرانی چندانی نداشت زیرا پیوندهای مستحکمی بین حکومت قاجار با اعیان، زمین‌داران، صاحبان تیول و رؤسای ایلات وجود داشت.

در عصر ناصری به دلیل سفرهای پی‌درپی شاه به مازندران، دوره‌ای از امنیت و آرامش حاکم شد. علاوه بر این، علایق زمین‌داری شاه و اعیان در توسعه نسبی مازندران تأثیرگذار بود. طی چند مرحله بررسی توسط مهندسان، دولت‌مردان به ساخت راه لاریجان به تهران توجه کردند. بررسی آماری میزان صادرات و واردات مازندران در دوره پیش و پس از سیاست‌های راه‌سازی عصر ناصری برای سنجش میزان تأثیر راه‌سازی در توسعه تجارت به دلیل قلت داده‌های آماری مشکل است. با وجود این، مقایسه وضعیت بازار شهرهای مازندران، براساس اسناد و گزارش‌های برجای مانده از سفرنامه‌نویسان، راه‌گشای مناسبی برای پاسخ به پرسش‌های اساسی این پژوهش است. در عصر ناصری چه اقداماتی برای توسعه راه مازندران صورت گرفت؟ راه‌سازی چه نقشی در رشد تجارت ایالت داشت؟

پیشینه تحقیق: تاکنون در دو نوشتار به مسئله راه‌سازی مازندران در عصر قاجار پرداخته شد اما بررسی کارکردهای تجاری راه‌های مازندران موضوع هیچ یک از دو پژوهش نبوده است. کاظم بیکی (۲۰۰۳) به توصیف وضعیت و شرایط راه‌های مازندران در عصر قاجار پرداخت. ویژگی این اثر استفاده از گزارش‌های کنسولی آرشیو وزارت خارجه بریتانیاست. وزین افضل (۱۳۹۴) علاوه بر بررسی وضعیت راه‌های مازندران پیش از عصر ناصری به بحث در باب اقدامات صورت گرفته دوره ناصری در راه مازندران همت گماشت.

۲. جغرافیای تاریخی راه‌های مازندران پیش از ناصرالدین شاه

مازندران از شرق به ایالت استرآباد محدود بود. در سرحد کلباد - بلوک مرزی مازندران - برای مقابله با ترکمن‌ها، خندقی از کوه تا دریا حفر نمودند که به جر کلباد معروف بود (Fraser, 1826: 17) و این مرز از عصر شاه عباس اول تا پایان عصر قاجار حفظ شد. از جر

گلباد تا رود سرخانی در غربی‌ترین نقطه مازندران، یعنی سرحد گیلان، ۵۳ فرسخ^۱ فاصله بود (میرزا ابراهیم، ۲۵۳۵: ۷۸). مازندران از شمال به دریای مازندران محدود می‌شد و در جنوب کوه‌های البرز مازندران را از سمنان و تهران جدا می‌کرد.

مازندران از طریق سه راه به پایتخت متصل می‌شد: راه سوادکوه معروف به جاده فیروزکوه، راه لاریجان معروف به جاده هراز و راه چالوس معروف به هزارچم. این راه‌ها نزدیک‌ترین راه دسترسی تهران به دریای مازندران و بازارهای بزرگ‌ترین شریک تجارت خارجی ایران یعنی روسیه بود. بنابراین توسعه این راه‌ها مساوی بود با گسترش تجارت با روسیه و انتقال تولیدات فلات داخلی ایران به بازارهای آن کشور و همچنین انتقال ارزان‌تر تولیدات روسیه به بازارهای داخلی ایران. روششوار فرانسوی که در دهه هفتاد قرن نوزده به جمع‌آوری اطلاعات می‌پرداخت به چند نکته مهم در باب عدم توسعه تجارت مازندران در مقایسه با گیلان اشاره نمود: ۱- بنادر مازندران آباد و بزرگ نیستند. ۲- راه ارتباطی با تهران مناسب نیست به خصوص در فصل سرما. ۳- میزان ابریشم مازندران کمتر است. ۴- پنبه آن مرغوب ولی مقدار آن کم است. ۵- برنج محصول عمده آن در داخل ایران مصرف می‌شود (روششوار، ۱۳۷۸: ۱۷۶).

بررسی وضعیت این راه‌ها پیش از اقدامات راه‌سازی در عصر ناصری برای درکی عینی از اهمیت اقدامات صورت گرفته ضروری است.

۱-۲. جاده سوادکوه

مسافران عصر قاجار، مسیر تهران - ساری از جاده سوادکوه را در هشت روز طی می‌کردند. اولین منزل این جاده پس از خروج از تهران جاجرود بود. کاروان‌ها پس از عبور از بومهن، رودهن، دماوند، آئینه‌ورزان، آبسرد و جابان به فیروزکوه می‌رسیدند. «پس از یک راه‌پیمایی طولانی روز چهارم رسیدیم به فیروزکوه» (وامبری، ۱۳۸۷: ۴۷). از تهران تا ابتدای مرز مازندران راه برای عبور کالسکه و توپخانه مناسب بود (دارسی‌تاد، ۱۳۸۸: ۵۴) اما پس از

۱. هر فرسخ معادل ۶۰۰۰ ذرع محاسبه می‌شد. و هر ذرع معادل ۱۰۴ سانتی متر بود. به عبارت دیگر هر فرسخ معادل ۶۲۴۰ متر است (جمال‌زاده، ۱۳۳۵: ۱۶۸).

گردنه گدو ک در سه فرسخی فیروز کوه، جاده صعب‌العبور سواد کوه آغاز می‌شد. این راه تا علی‌آباد^۱ از کنار رود تالار می‌گذشت.

منزل پنجم در شش فرسخی فیروز کوه، سرخ‌رباط نام داشت. گزارش داری در مورد بخشی از این راه قابل توجه است: «آن جانب پل [پل سفید] به سبب خرابی خیابان، بسیار جا هست که مال سواری و باری بسیار بد و به دشواری می‌گذرد، چنانکه مترددین شاخ درخت بریده با برگ فرسوده می‌گذرند عرض خیابان ۴ ذرع است [...] باز اگر کسی قدمی خارج از خیابان بگذارد البته در گل و آب غرق خواهد شد» (داری تاد، ۱۳۸۸: ۶۵). کاروان‌ها پس از عبور از مناطق کوهستانی پل سفید، زیر آب و شیرگاه وارد علی‌آباد و سپس ساری می‌شدند.

محمد میرزا، مهندس راه‌سازی در سال ۱۲۹۹ق. / ۱۸۸۲م. عبور از این راه به هنگام بارندگی و زمستان را گذشتن از جان‌توصیف نمود. عبور از رودخانه تالار از مشکلات عابری بود. «باید در کمال خوف و خطر که تا کفل اسب میان آب است عبور نمود [...] در بهار قطعاً مال و بار را آب می‌برد» (محمد میرزا، ۱۳۹۰: ۴۱۹). تنها اقدامی که برای تسهیل رفت و آمد صورت گرفت، احداث پل خارخُن در سال ۱۲۹۶ق. بر روی یکی از شاخه‌های رود تالار بود (محمد میرزا، ۱۳۹۰: ۴۱۹).

۲-۲. جاده لاریجان

راه لاریجان، آمل را به تهران متصل می‌ساخت. منزلگاه‌های این مسیر عبارت بودند از پُرسب، کهرود، رینه، دشت مَشا، بومهن و جاجرود. برخی مسافران که به هوای سیاحت از این مسیر عبور می‌کردند، اغلب مسیر شمالی شهر تهران را برمی‌گزیدند. بنابراین منزلگاه‌های شبانه آنان از سمت تهران شامل، افجه، لار، رینه، بایجان، شاهزید و آمل می‌شد (Stack, 1882: 191).

در سال ۱۲۴۹ق. / ۱۸۳۴م. فریزر از این راه عبور نمود. «در بعضی جاها مجبور بودیم قسمت بیشتر بار را برداریم تا چارپایان قادر به عبور باشند. بیش از آنکه سواره طی کنیم پیاده رفتیم» (فریزر، ۱۳۶۴: ۲-۵۳۱). وجود کاروانسرا در این مسیر گزارش نشده است.

۱. نام این شهر در بهمن ۱۳۱۰ به شاهی تغییر یافت و پس از انقلاب اسلامی به قائم‌شهر تبدیل شد.

«منزل پرسم^۱ [Parasm] یک خرابه است [...] در منزل دوم به نام قارو [که رود] هیچ منزلگه و آبادی نبود. مسافر باید در غار کوه بخوابد» (دارسی تاد، ۱۳۸۸: ۸۹ و ۹۰). ابوت در ذی‌حجه ۱۲۶۳/ نوامبر ۱۸۴۷ - اواخر پاییز- نوشت: «در برخی موارد برای عبور یک قاطر با بار فضای کافی وجود ندارد. زمانی که کاروان‌ها به تنگه‌ها می‌رسند ناچار یکی در گذرگاه وسیع‌تر توقف می‌کند. چارواداران مجبور بودند برخی بارها را بر دوش خود حمل کنند» (Abbott, 1984: 18).

دوازده سال پس از ابوت در سال ۱۲۷۵ق. / ۱۸۵۹م. در مورد مسیر آمل به اسک طی مدت ۳۵ ساعت گزارشی در دست است. «راهی است بسیار صعب که در میان سنگ‌ها تراشیده شده‌است به طوری که یک قاطر به صعوبت تمام عبور می‌کند و اگر بارش قدری بزرگ‌تر باشد خالی از خطر نیست» (برونیار، ۱۳۸۸: ۲۸۳). علی‌رغم همه مشقت‌هایی که این راه برای عبور کاروان داشت، باز هم در فصل بهار و تابستان میزان عبور کاروان‌ها و مسافران از این جاده بیش از جاده سواد کوه بود (Stuart, 1854: 282).

۲-۳. راه جلگه

مهم‌ترین راه ارتباطی بین شهرهای مازندران، راه شاه عباسی معروف به «خیابان» بود (Ousely, 1823: 221) که در زمان شاه عباس اول به مباشرت ساروتقی وزیر مازندران در سال ۱۰۳۱ق. ساخته شد (وحید قزوینی، ۱۳۸۳: ۸۷۲؛ اسکندری‌گک ترکمان، ۱۳۵۰، ۹۸۹/۳؛ شاردن، ۱۳۷۲: ۱۸۳۴). این جاده سنگ‌فرش در سراسر ساحل دریا از استرآباد تا کسکر در گیلان امتداد داشت و از شهرهای اشرف، ساری، بارفروش و آمل عبور می‌کرد (ستوده، ۴، ۱۳۶۶/ ۷۳۸؛ Hanway, 1753: 291). دلاواله هم‌زمان با اقدامات عمرانی این راه به مازندران سفر نمود. «جاده‌ای که همواره گل‌آلود بود و اسب‌ها تا زانو در آن فرو می‌رفتند، به دستور شاه آن را سنگ‌فرش کردند. جاده‌ای بسیار مسطح و عریض و زیباست که با یک نظر می‌توان آن را یافت» (دلاواله، ۱۳۸۰، جلد ۱: ۵۸۸).

از گزارش‌های سفرنامه‌نویسان اروپایی در عصر قاجار مشخص می‌شود که کیفیت «خیابان» به اندازه عصر صفویه نبود. مازندران پس از صفویه عرصه نزاع‌های مکرر افشاریه

۱. روستایی در چند فرسخی آمل که در برخی منابع پرسب هم آمده است.

و زندیه با قاجار بود. بنابراین توسعه زیرساخت‌ها کمتر مورد توجه حاکمان محلی و یا حاکمان منصوب افشاری و زندی قرار گرفت. بنیانگذار سلسله قاجار، پیش از به تخت نشستن در تهران، به مدت هفت سال بر مازندران حکومت کرد (ساروی، ۱۳۷۱: ۷۰). در این دوره اقدامات مقطعی از جمله احداث یا تعمیر پل‌ها صورت گرفت اما کار اساسی صورت نگرفت. بخش عمده هزینه‌های جنگ قاجار، از مالیات مازندران تأمین شد. مالیات به‌جای توسعه زیرساخت‌ها، صرف جنگ شد یا برای روز مبادا دفن گردید. «در سنواتی که در ولایات مازندران و استرآباد بود به قدر یکصد و پنجاه هزار تومان تنخواه نقد از مالیات دو ولایت و مصادرات اهالی جمع آوری نموده به کوه قراپه دفن نمود» (خاوری، ۱۳۸۰، جلد اول: ۶۶). این گنجینه در زمان فتحعلی شاه به دارالخلافه حمل شد.

فریزر در سال ۱۲۴۹ ق. / ۱۸۳۴ م. گزارش داد: «راهی که ساخته باشند وجود ندارد مگر سنگفرشی که شاه عباس ساخته است که تقریباً ناپدید شده و برای یافتنش راهنما لازم است. حتی اگر پیدا شود از لحاظ نظامی بی‌فایده است» (فریزر، ۱۳۶۵: ۵۵۳). فریزر راه ساحلی مشهدسر به شرق را این‌گونه توصیف نمود: «راهی مارپیچ مانند ماری که از میان بوته‌ها بگذرد [...] ده‌الی دوازده آنم‌ای طبیعی و عمیق راه را قطع می‌کند و اسب تو باید با تقلا و دست و پا زدن از میان گل و لای و آب بگذرد یا از روی پل خطرناکی که با شاخه‌های درخت ساخته‌اند عبور کند [...] به طوری که تو تا کمر در گل و خاک فرو می‌روی» (فریزر، ۱۳۶۵: ۵۵۶). این بهترین راهی بود که با همراهی راهنما از آن عبور می‌کردند و حداکثر مسافتی که مسافر در طول یک روز طی می‌کرد ۴۰ الی ۴۸ کیلومتر بود.

با وجود این، جاده سنگ‌فرش شاه عباسی، بهترین راه برای عبور بود. «به غیر از جاده سنگ‌فرش که توسط شاه عباس ساخته شد و اکنون بسیار خراب است بقیه جاها بیشتر شبیه گذارهای میان مزارع برنج بود. خوشبختانه مسافرین می‌توانند از ساحل دریا عبور کنند. گاه اسبان از ماسه‌های نرم با اشکال می‌گذرند» (مکنزی، ۱۳۵۹: ۱۰۸).

ملگونوف مسافر روسی، به فراست دریافت که مهم‌ترین عامل عدم توسعه تجارت مازندران، نبود زیرساخت‌های ارتباطی بود. «رفت و آمد بین تهران و شهرهای ساحلی به علت جنگل‌های غیرقابل عبور، باتلاق‌ها و پرتگاه‌های خطرناک بسیار دشوار است. [...] از آن‌جا که ایالت‌های ناحیه خزر نیازمندی‌های تهران و عراق [عجم] را در زمینه فرآورده‌های

کشور و کالاهای وارداتی از حاجی طرحان تأمین می‌کنند، با ایجاد راه‌های جدید تهیه کالاها سریع‌تر و بیشتر شده و با کاهش هزینه حمل و نقل، قیمت‌ها نیز تنزل می‌کنند» (ملگونوف، ۱۳۷۶: ۶۴). حتی عمده‌ترین علت عدم توسعه زیرساخت‌های صنعتی مازندران مرتبط با تولید کشاورزی فقدان راه مناسب بود. در دهه ۶۰ و ۷۰ قرن سیزدهم، به دلیل افزایش مصرف شکر در تهران، کارخانه شکرسازی در بارفروش با هزینه دولت تأسیس شد. به دلیل نامناسب بودن راه، امکان حمل نیشکر از مزارع به کارخانه میسر نبود در نتیجه کارخانه مزبور پس از یک دهه فعالیت ورشکسته و تعطیل شد (کاظم‌بیک، ۱۳۷۷: ۲۰۱).

راه ساری به استرآباد هم مناسب نبود. «از ساری به استرآباد شاه عباس راهی ساخته‌بود که عرض آن حدود ۸ زرع بود. که عبور اراده به طریق سهولت در آن می‌شد ولی این اوقات به کلی خراب [...] از ساری الی قریه نکا و از کردمحلّه الی استرآباد قدری خوب است» (بهلر، ۱۳۹۰: ۶۴). در سال ۱۲۹۲ق. ناصرالدین‌شاه، راه نکا تا ساری را به سختی طی نمود. «از باریدن باران گل زیاد شد و لباس‌های مردم تا کلاه گلی شد» (ناصرالدین‌شاه، ۱۳۹۰: ۲۵۸). راه چنان بد شده بود که کالسکه شاه هم نتوانست از این مسیر عبور کند.

با استقرار در گزارش‌های مربوط به راه‌های مازندران، چنین برداشت می‌شود که پیش از توسعه و تعمیر در عصر ناصری، راه‌ها چنان نامناسب بود که انتقال تولیدات کشاورزی به سختی صورت می‌گرفت. در نتیجه هزینه‌های حمل و نقل بالا بود. حتی با تأسیس کارخانه‌های صنعتی، عدم انتقال آسان و ارزان مواد اولیه، هزینه تولید بالا بود. تجارت داخلی و خارجی نیز با حجمی کمتر از شرایط روبه‌رشد بازار جهانی صورت می‌گرفت، بنابراین تولید نیز متناسب با استعداد و توانایی منطقه نبود. این در حالی است که روس‌ها به‌عنوان تنها شریک تجارت خارجی مازندران در همین ایام به توسعه راه‌های زمینی و دریایی تا مرز ایران پرداختند. این امر لزوم توسعه راه‌های زمینی در ایران را دوچندان نمود. روس‌ها راه آهن ماوراء قفقاز را در سال ۱۲۸۶ق. / ۱۸۷۰م. ایجاد کردند (عیسوی، ۱۳۶۲: ۲۱۸). راه آهن شرق دریای مازندران نیز در شعبان ۱۳۰۵/ مه ۱۸۸۸م. به سمرقند و تاشکند رسید (Dobson, 1890: 52). ارزش راه آهن در جابه‌جایی کالا و مسافر براساس گزارش‌های میرزا سراج‌الدین قابل توجه است. وی در سال ۱۹۰۳م. از بخارا تا بندر کراسنودسک را

که به قول وی ۱۰۷۰ ورست یا ۱۵۰ فرسخ - امروزه فاصله این مسیر از راه آهن عشق آباد ۱۳۲۹ کیلومتر است - بوده است، را در دو شبانه روز با استفاده از راه آهن طی نمود (میرزا سراج الدین، ۱۳۶۹: ۶۰). در حالی که اورسل در سال ۱۳۰۰ ق. فاصله ۲۳۰ کیلومتری بین مشهدسر و تهران را از مسیر لاریجان در پنج شبانه روز طی نمود. هم زمان با راه های زمینی، روس ها به توسعه راه دریایی از طریق افزایش تعداد کشتی های بخار و تأسیس شرکت های تجاری و دریانوردی پرداختند. روس ها حتی پیش از عهدنامه ترکمانچای، بر راه های دریای مازندران مسلط شدند (Forster, 1808: 229). پس از عهدنامه گلستان که انحصار کشتیرانی دریای مازندران در اختیار روسیه قرار گرفت، تعداد کشتی های آنان افزایش یافت و از تعداد کشتی های ایرانی کاسته شد. در سال ۱۲۶۶ ق. / ۱۸۴۹ م. تعداد کشتی های ایرانی از ۳۰ فروند تجاوز نمی کرد که تحت نظارت شدید کشتی های جنگی روس بودند (تصویر شماره ۱). در سال ۱۲۷۷ ق. / ۱۸۶۰ م. تنها ۲۰ کشتی بادبانی ایرانی به حمل کالا و مسافر می پرداختند (ملگونوف، ۱۳۷۶: ۱۳۶).



نگاره ۱: کشتی بادبانی ایرانی در بندر مشهدسر، سال ۱۲۷۷ ق. / ۱۸۶۰ م.

تصویر شماره (۱) کشتی بادبانی ایرانی. مشهدسر - عصر ناصری
(آرشیو اسناد تصویری کاخ گلستان، آلبوم شماره ۲۲۰: عکس شماره ۴۲)

روس‌ها در سال ۱۲۷۸ق. / ۱۸۶۱م. شرکت تجاری قفقاز مرکوری را تأسیس کردند. این شرکت و شرکت‌های دیگری که توسط تجار روس تأسیس شدند از حمایت سیاسی سن پترزبورگ برخوردار بودند (Volodarsky, 1983: 78). در همین زمان جایگزینی نفت به جای زغال‌سنگ برای تأمین سوخت، سرعت کشتی‌های بخار روس را افزایش داد (Benjamin, 1887: 19).

کشتی‌های بخار شرکت قفقاز مرکوری (تصویر شماره ۲) مسیر بندرگز تا مشهدسر را در سال ۱۳۰۴ق. یک‌شبه طی می‌کردند. «ساعت ۱۲ شب کشتی بخار الکساندر تسارویچ از خلیج میانکاله حرکت کرده و در صبح ۶ نوامبر ما را به مشهدسر رسانید» (سیاحت‌نامه یک نفر روسی، نسخه خطی: برگ ۵).



تصویر شماره (۲) کشتی بخار روسی با چند کرجی ایرانی - عصر ناصرالدین شاه
(آرشیو اسناد تصویری کاخ گلستان، آلبوم شماره ۲۹۸: عکس شماره ۴۷)

توسعه راه‌های زمینی مازندران، مکمل اقدامات روس‌ها در راه‌های دریایی بود. به این ترتیب سرمایه‌ای که در مبادی تولیدی به کار گرفته می‌شد طی یک روند تجاری مجدداً به مبدأ بازمی‌گشت و زمینه توسعه اقتصادی محلی را فراهم می‌کرد. در صورت نامناسب بودن

راه‌های ارتباطی، تولید در حد مصرف محلی باقی می‌ماند. نتیجه طبیعی چنین امری کاهش قیمت محصولات تولیدی و بی‌انگیزگی تولیدکنندگان بود. «بسیار اتفاق می‌افتاد که در یک منطقه وضعیتی شبیه به قحطی وجود داشت و در منطقه‌ای دیگر تولیدکنندگان برای فروش محصولات خویش مشکل داشتند» (سیف، ۱۳۸۷: ۳۱۵). بنابراین دولت قاجار برای توسعه اقتصادی ملزم شد راه‌های زمینی را گسترش دهد.

۳. سیاست‌های راه‌سازی در عصر ناصری

مازندران از نظر محصولات کشاورزی و دامی غنی بود و تهران به واسطه همجواری با مازندران از پشتوانه مطمئنی برخوردار بود. مناطق اطراف تهران از جمله قزوین، قم و اراک نمی‌توانستند به اندازه مازندران شکوفایی اقتصادی پایتخت را تأمین نمایند. بارها در دوره قاجار، تهران دچار قحطی شد و مازندران تا حدودی تهران را نجات داد.

مطالعات مقدماتی در باب انتخاب بهترین راه از بین راه لاریجان و سوادکوه صورت گرفت. برونیار (Brongniar) افسر فرانسوی و مهندس مستشاری ایران، در سال ۱۲۷۵ ق. مأمور نقشه‌برداری از راه مازندران شد. او در گزارشی به شاه، به مزایای ساخت جاده اراک و اشاره کرد. «هیچ مملکتی را به این وفور نعمت و ارزانی نخواهم دید [...] می‌تواند راه را طوری بسازند که علی‌الاصول از اینها حمل و نقل کرده همه جا متلذذ شوند و خریدار و فروشنده نیز یک در سه منفعت کنند» (برونیار، ۱۳۸۸: ۲۸۷).

توصیه‌های برونیار برای ساخت راهی اساسی و مستحکم در این مسیر، مورد توجه قرار نگرفت. «هرگاه راه را به طوری بسازند که سطح آن زمین در هر ۱۰۰ ذرع^۱ طول بیشتر از سه ذرع پست و بلند نباشد با یک اسب یا یک قاطری که بتواند ۵۰ من بار ببرد می‌تواند که همان مال را به عراده ببندند و ۲۰۰ من حمل کنند» (همان: ۲۷۹). این توصیه به معنی ساخت راهی با شیبی کمتر از دو درجه بود. در مطلوب‌ترین حالت از نظر برونیار احداث راهی به قدر عبور دو ارابه پیشنهاد شد (همان: ۲۸۰).

برونیار مسیر آمل تا قریه بومهن را از راه لاریجان در ۴۰ ساعت پیمود و ساری تا بومهن را از راه سوادکوه در مدت ۴۸ ساعت، اما معتقد بود مسیر لاریجان به دلیل سنگلاخ‌ها،

۱. هر ذرع مساوی ۱۰۴ سانتی متر بود (جمال‌زاده، ۱۳۳۵: ۱۶۸).

کوه‌های مرتفع، پرتگاه‌های عمیق برای ساخت راه اراپه‌رو مناسب نیست. مزایای ساخت راه سوادکوه عبارت بودند از: وجود مصالح فراوان به خصوص چوب و الوار برای تهیه زغال، توسعه روستاها یا ساخت روستاهای جدید (همان: ۲۸۷).

پیشنهاد برونبار برای تأمین هزینه راه، دریافت عوارض بود. «چون ساکنین آن‌جا جمیع مایحتاج خود را بدون معطلی می‌توانند ببرند و محصولات خود را نیز به خوبی به فروش رسانیده منتفع گردند، اگر باج جزئی بدهند خلاف عدالت نخواهد بود» (همان: ۲۸۸). اگرچه توصیه‌های کلی برونبار به دولت در باب ساخت راه نادیده گرفته شد اما گزارش وی یکی از کارشناسانه‌ترین نوشته‌های عصر قاجار در مورد اهمیت تأسیس راه اراپه‌رو مازندران و مزایای اقتصادی آن است.

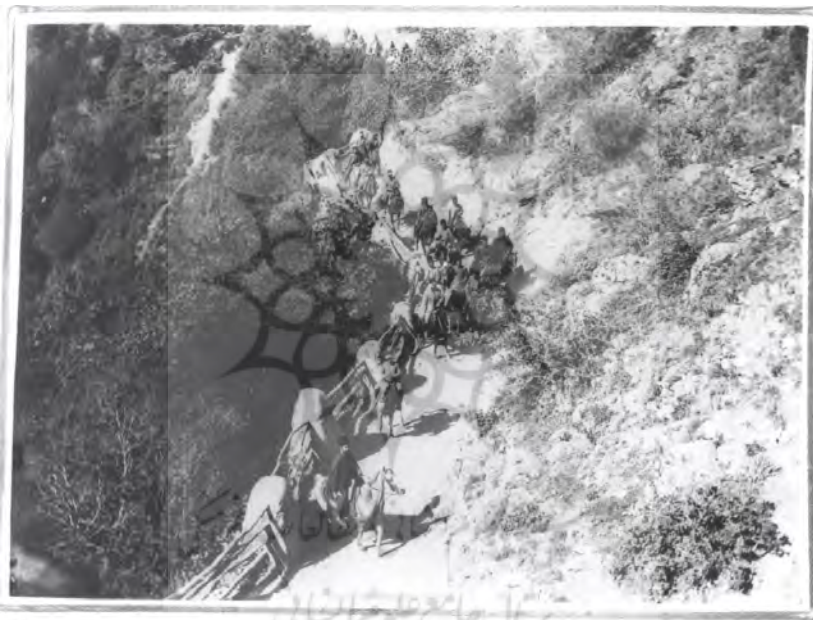
۳-۱. ساخت راه چالوس (هزارچم)

با وجود گزارش‌هایی که برونبار در مورد اهمیت ساخت راه مازندران در مسیر سوادکوه داده‌است، مشخص نیست که چرا ناصرالدین شاه اقدام به ساخت راه در مسیر کوهستانی هزارچم گرفت. این راه تهران را به ولایات غربی مازندران متصل می‌ساخت در حالی که غرب مازندران، اهمیت تجاری کمتری نسبت به مناطق مرکزی مازندران داشت. برخی بر این عقیده‌اند واهمه از تهدید پایتخت توسط روس‌ها، انگیزه اصلی این اقدام شاه بود (وزین‌افضل، ۱۳۹۴: ۲۴؛ Kazembeyki, 2003: 73). کرزن درباره اهمیت نظامی مازندران و راه‌های آن متذکر شد: «می‌توان گفت که از لحاظ تهاجم و یا مقاومت در برابر دشمن مسلح سرزمینی مشکل‌تر از آن‌جا در هیچ نقطه دیگر دنیا نیست» (کرزن، ۱۳۸۰، ج ۱: ۵۰۹).

کاستگرخان مهندس اتریشی در مدت سه سال و با به‌کارگیری ۱۶۰۰ کارگر تا سال ۱۲۸۲ق. / ۱۸۶۵م، راه هزارچم را تعمیر و تسطیح کرد (کاستگرخان، نسخه خطی: برگ ۳-۲۹؛ Gasteiger, 1862, 341-56). حاجی میرزا یحیی خان نایب بلده نور و کجور مأمور کمک به وی بود (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷: ۱۴۸۷/۳).

در سفرنامه ناصرالدین شاه در مورد گردنه هزارچم آمده‌است: «زیر هزارچم سوار شدیم اما چه سربالایی! چه راهی! از بالا که ملاحظه می‌شد به اردو، آدمی به کوچکی موری از

دور به نظر می آمد. راه از همه جا چهارپنج ذرع بلکه بیشتر عرض دارد. بسیار خوب و محکم ساخته شده است» (ناصرالدین شاه، ۱۳۹۰: ۱۸۳). در سفرنامه افضل الملک به کلاردشت در سال ۱۳۰۱ق. به همراه اردوی شاهانه آمده است: «هیچ راهی بدین سختی و صعوبت نیست. به قدر دو ساعت سوار و پیاده به جهت بند آمدن راه ایستاده بودند. به مکان پرتگاهی رسیدیم که به حکم همایون در محل خطر چوب بست قرار دادند [تصویر شماره ۳] امروز دو شتر و یک قاطر پرت شد و اثری از آن‌ها پدید نگشت» (افضل الملک، ۱۳۹۰: ۴۸۹).



در راه هزارچم از نذران است شترهای مبارک عبور کنید

تصویر شماره (۳) جاده هزار چم در زمان مسافرت ناصرالدین شاه

آرشیو اسناد تصویری کاخ گلستان، آلبوم شماره ۸۹۴: عکس شماره ۴۶

بنابر گزارش رابینو در سال ۱۳۲۷ق. / ۱۹۰۸م. این راه در تابستان در چهار منزل به تهران منتهی می شد: بابوده، الامل، شهرستانک، تهران؛ اما در زمستان در شش یا هفت منزل شامل توار، ولی آباد، گچسور، شهرستانک، آهار، اوشان و تهران (رابینو، ۱۳۶۵: ۵۹). راه

ساخته شده اهمیت چندانی به لحاظ تجاری نداشت. اگرچه برخی فرآورده‌های مناطق غربی مازندران به‌ویژه برنج به تهران منتقل می‌شد ولی به دلیل نبود تأسیسات بندری در غرب مازندران، قابلیت استفاده ترانزیت کالا بین فلات مرکزی ایران و روسیه برای این راه متصور نبود. این راه بیش از آنکه اهمیت سیاسی یا اقتصادی داشته باشد مورد استفاده شاه و درباریان برای مناطق تفریحی کلاردشت بود.

۳-۲. راه لاریجان

مهم‌ترین اقدام راه‌سازی عصر ناصری که نقش مهمی در رشد تجارت مازندران برجای گذاشت، ساخت راه شوسه لاریجان بود. بعد از ساخت راه هزارچم، نظر ناصرالدین شاه به راه لاریجان معطوف شد. در سال ۱۲۸۸ ق. / ۱۸۷۱ م، امیر حسن علی خان نظام گروسی، پیشکار آذربایجان و عباسقلی خان لاریجانی، حاکم لاریجان مأمور شدند با همکاری کاستگرخان، راه لاریجان را بسازند (اعتمادالسلطنه، ۱۳۵۶، جلد ۱: ۱۱۵؛ موزر، ۲۵۳۶: ۲۴۹). «در مدت دو سال، در تسویه و تسطیح این راه اهمات لازم به عمل آورده و راهی که عبور پیاده نیز در آن جا به دشواری بود، به‌طوری که کالسکه و عراده با کمال سهولت حرکت نماید، ساخته و آراسته گردانیدند» (امیر نظام گروسی، نسخه خطی: برگ ۸). امیر نظام با تقسیم راه به چند قسمت، قراردادهای متعددی برای ساخت راه با برخی افراد بست که اغلب آن‌ها از شخصیت‌های برجسته و متنفذ محلی بودند (اسناد مکمل، ۱۳۸۵: جلد ۱۰۳/۵۷). علاوه بر مهندس اتریشی، میرزا نظام‌الدین غفاری مهندس الممالک نیز که به تازگی از تحصیل در معدن و هندسه از فرانسه برگشته بود در راه لاریجان به خدمت گرفته شد. وی در اغلب طرح‌های راه‌سازی عصر ناصری در کنار امین‌السلطان و حسن علی خان گروسی بود. مجدالاسلام کرمانی در مورد این گروه و حیف و میل بودجه‌های راه‌سازی نوشت: «وقتی که شاه اراده نمود راه قم را شوسه نماید میرزا علی اصغر خان به‌دست او جاری نمود و مبلغ گزافی باهم خوردند» (مجدالاسلام کرمانی، بی‌تا: ۸۳). شاه شخصاً از عملیات راه‌سازی لاریجان حمایت و پشتیبانی می‌کرد (ساکما، دستخط ناصرالدین شاه به علاءالدوله: لزوم ارسال مخارج راه آمل لاریجان به وزیر فواید عامه، شماره بازیابی ۲۹۶۰۱۵۶۶).

مبلغ شصت هزار تومان برای جاده لاریجان از گردنه امامزاده هاشم تا روستای پرسب در نزدیکی آمل هزینه شد. در کتابچه جمع و خرج یا سند بودجه مازندران، درآمد نقدی مالیات مازندران در سال ۱۳۹۰ق. ۹۲۴۷۶ تومان محاسبه شده بود (کتابچه جمع و خرج مازندران در سال ۱۲۹۰ق.، مرکز اسناد آستان قدس: شماره ثبت ۱۲۲۸۱). تقریباً ۶۵٪ درآمد یک سال مازندران صرف راه لاریجان گردید.

از نگاه منتقدان به اندازه این هزینه، راه ساخته نشد (Lovett, 1883: 65)؛ اعتمادالسلطنه، ۱۳۵۶: ۵۱/۱). میرزا محمد مهندس، سازنده دو فرسخ از این راه پانزده فرسخ نوشت: «پانزده فرسخ راه از مشاء تا آمل هفتاد هزار تومان هزینه شد در حالی که دو فرسخ و نیم راه سخت پلور تا اسک و سپس رینه را این بنده با دوهزار تومان طی دو ماه، در سال ۱۲۹۰ق. به انجام رسانید» (محمد میرزا مهندس، ۱۳۹۰: ۴۲۲).

برخی معتقدند امین السلطان نقش مهمی در توجه شاه به راه لاریجان داشت. وی پیش از این املاک زیادی از شاه در مشهدسر و روستاهای اطراف آن از جمله پازوار دریافت داشت (رونوشت فرمان ناصرالدین شاه مبنی بر واگذاری خالصه‌های مشهدسر به امین السلطان، ساکما: ۲۸۵/۰۰۰۰۲۴). برخی از درباریان در مازندران دارای املاک بودند. توسعه راه مازندران علاوه بر افزایش قیمت، دسترسی و نظارت بر نحوه اداره املاک را آسان تر کرد. علاوه بر این، تولیدات زمین‌های کشاورزی با سرعت بیشتری وارد بازارهای محلی یا بازار پایتخت می‌شد.

بر اساس گزارش کارلاسرنا در ۱۲۹۴ق. / ۱۸۷۷م.، راه فاقد امکانات اقامتی بود. «هیچ چاپارخانه‌ای در وسط راه نیست. مسافران شب‌ها را در دخمه‌هایی که در دل تخته‌سنگ‌ها ساخته شده است یا زیر سقف‌های بی‌دروپیکری که از چهارطرف باز است و به آن‌ها اسم پرطمطراق کاروانسرا را داده‌اند، می‌گذرانند» (سرنا، ۱۳۶۲: ۴۷). در سال ۱۳۱۰ق. احتشام السلطنه در مورد امکانات اقامتی آن اطلاعات قابل تأملی را در سفرنامه‌اش ثبت نمود: «از رینه مرکز لاریجان در میان برف و سرما و با زحمت زیاد خود را به پلور رساندیم. در پلور شب را در تنها قهوه‌خانه مخروبه قریه بیتوته کردیم» (احتشام السلطنه، ۱۳۶۷: ۲۱۴). اورسل در اواخر آبان سال ۱۳۰۰ق. / ۱۸۸۲م. از لاریجان عبور نمود. «به کاروانسرای که آن را در میان صخره‌ها حفر کرده بودند، رسیدیم [از ترس حشرات موذی]

رختخواب‌ها را زیر بامی که روی چهار تیر کلفت ساخته‌بودند و اطراف آن بازبود، پهن کردیم، یخبندان شدیدی بود. آتش زیادی که چاروادارها روشن کرده بودند، به زحمت ما را گرم می‌کرد» (اورسل، ۱۳۵۳: ۳۱۱).

یکی از مشکلات این راه که هیچ‌گاه در عصر قاجار برطرف نگردید عبور از رود هراز بود. ساخت پل بر روی هراز با طغیان‌های سنگین سالیانه در توانایی مهندسان پل‌سازی ناصری نبود. «به دره عجیبی وارد گشتیم که رود هراز با صدای مهیبی در آن جاری بود. زمانی که داخل این آب شدیم آب رودخانه تا شکم اسب مرا فراگرفت» (سیاحت‌نامه یک‌نفر روسی، نسخه خطی: برگ ۷).

گزارش‌هایی نیز وجود دارد که راه را خوب ارزیابی کرده‌اند. یکی از اهداف سفر ۱۲۹۲ق. ناصرالدین‌شاه به مازندران بازدید از همین راه تازه‌ساخت لاریجان بود (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۸، جلد ۳: ۱۹۵۷). در سفرنامه شاه آمده‌است: «از هلامه سر^۱ ابتدای راه جدید است. از دو سال قبل تا به حال به صرف جیب خودمان با مخارج گزاف حکم کردیم بسازند. بعضی جاها که بغله کوه افتاده کوه‌بری و سنگ‌چین کرده‌اند به‌طوری که سواره و شتر با بار بسیار خوب و راحت می‌گذرد [...] با اینکه بنه زیادی در جلو بود به‌واسطه خوبی و وسعت راه با کمال سهولت عبور شد» (ناصرالدین‌شاه، ۲۵۳۶: ۲۴۹). اعتضادالسلطنه در سال ۱۲۹۷ق. آن را «به عرض پنج ذرع به قسمی که عراده از آن می‌تواند همه جا حرکت کند» مشاهده نمود (اعتضادالسلطنه، ۱۳۹۰: ۳۲۶). استاک از جمله مسافران اروپایی این راه در سال ۱۲۹۸ق. ۱۸۸۱م. آن را عالی برای عبور و مرور مشاهده کرد (Stack, 1882: 191). مهندس راه‌سازی، حسینقلی قاجار نوشت: «به‌واسطه تعمیر و مرمت این خیابان ناصری به‌درجه‌ای راه عبور سهل شده‌است که در کمال امنیت اهالی مازندران عبور می‌نمایند. در واقع پس از ساختن این خیابان اغلب عبور و مرور به مازندران منحصر به همین جاده شده‌است» (حسینقلی قاجار، نسخه خطی: برگ ۵).

اهمیت دیگر راه ساخته‌شده، قابلیت تردد شتر بود. گویا پیش از این کاروان‌های تجاری نمی‌توانستند از شتر برای حمل مالالتجاره به مازندران استفاده کنند. پس از ساخت راه

۱. روستایی در سه کیلومتری شهر آمل.

لاریجان این مانع مرتفع شد. ناصرالدین شاه در سفرنامه‌اش در این باب نوشت: «مردم ساری از دو چیز زیاد تعجب داشتند: شتر و کالسکه» (ناصرالدین شاه، ۱۳۹۰: ۱۳۰).

با همه کاستی‌هایی که راه لاریجان داشت، باز هم به اندازه‌ای مهم و تأثیرگذار بود که پس از تأسیس راه شوسه ماشین‌رو توسط روس‌ها بین رشت و قزوین در سال ۱۳۱۷ق. / ۱۸۹۹م. به علت زیاد بودن باج راه مذکور، برخی از بازرگانان راه کوهستانی مشهدسرا ترجیح می‌دادند (انتتر، ۱۳۶۹: ۹۵). رایینو در سال ۱۳۲۷ق. / ۱۹۰۹م. نوشت: «راه معمولی بین آمل و طهران شاهراه تجارتی بین پایتخت و مشهدسراست» (رایینو، ۱۳۶۵: ۷۵).



نقشه راه‌های مازندران در سال ۱۳۱۲ق. / ۱۹۸۵م.

(Rabino, 1928: Appendix). اسامی جغرافیایی با الفبای فارسی توسط نگارنده اضافه شده است.

جاده تهران - مشهدسرا از راه لاریجان نیز پررنگ شد.

مشکل اساسی راه لاریجان، که هیچ‌گاه حل نشد، کوهستانی بودن آن بود که در ایام سرد سال عبور مرور در آن به سختی انجام می‌شد. راه چاره دولت برای تداوم حرکت کاروان‌ها در زمستان استفاده از یک مسیر فرعی بود. راه فرعی پس از منزل دوم (شاه زید)

از نقطه‌ای به نام پنجو (Panjū) از راه اصلی جدا می‌شد و در مسیر شرق پس از عبور از روستاهای آهنسر، تیران، اندوار، نشل و ورزنه به روستای لزور در فیروزکوه منتهی می‌شد. کاروان‌ها این راه را در دو منزل طی می‌کردند. در میانه این راه در نزدیکی روستای نشل کاروانسرای بزرگی بنام سییر (sīyar) احداث شده بود. از آنجایی که این راه از مسیر کناره نشلرود و دره آن می‌گذشت زمستان‌های سخت و برف‌گیر نداشت و فقط در نقطه انتهایی در مرز فیروزکوه دارای گردنه‌ای سخت بود. برای آسایش کاروان‌ها در فاصله‌های کمتر از یک کیلومتر در دوسوی گردنه و در بالای آن، سه کاروانسرای سنگی احداث شد. اهالی منطقه این سه کاروانسرا را با نام رباط می‌شناسند و به ترتیب به نام‌های کتوزون (Katūwazūn)، وردو (wardū) و جام پوش (Jāmpūsh) معروف شده‌اند. بقایای این کاروانسراهای ویران طی تحقیقات میدانی به رویت نگارنده رسیده است (تصویر شماره ۴).



تصویر شماره (۴) کاروانسرای سنگی کتوزون
(عکس از نگارنده)

در سال ۱۲۹۶ق. حسینقلی قاجار مهندس مأمور برآورد هزینه، ادامه راه ارابه‌رو از روستای هلامه‌سر تا مشهدسر و مخارج ترمیم راه ساخته‌شده قبلی گردید. طبق بررسی‌های وی اغلب مصالح راه‌سازی در مسیر لاریجان موجود بود. از طرفی بیشتر مسیر در کوه واقع شده بود و تنها با بریده‌شدن کوه خیابان مستحکمی به دست می‌آمد (حسینقلی قاجار، نسخه

خطی: برگ ۳). سخت‌ترین قسمت راه آن هم در فصل زمستان مسیر ۴ فرسخی از گردنه امامزاده هاشم تا قریه رینه بود. راه‌حل مهندس قاجاری ساده بود: «با ساختن کاروانسراهای متعدد و نزدیک به هم اقلأ در هر یک فرسخ یک کاروانسرا برای محل اقامت و توقف قوافل می‌توان علاج نمود» (حسینقلی قاجار، نسخه خطی: برگ ۴). البته این توصیه مهم وی مورد توجه سازندگان راه قرار نگرفت.

در طول سال‌های بعد برای ترمیم و حفظ راه قراردادهای متعددی با افراد مختلف بسته شد. در ۱۳۰۲ق. بین امین‌السلطان و سیف‌الملک قراردادی در ۵ ماده منعقد شد که به امضای شاه نیز رسید (ساکما، قرارداد واگذاری تعمیر و نگهداری راه لاریجان به سیف‌الملک از طرف ناصرالدین شاه، شماره بازیابی ۲۹۶۰۰۱۸۴۸). متن قرارداد و تعهدات سیف‌الملک نشان می‌دهد حفظ امنیت و سالم‌بودن راه برای حکومت بسیار مهم بود. در ازای مبلغ سالانه ششصد تومان، سیف‌الملک متعهد به حفظ امنیت راه و ترمیم هر نوع خرابی وارده گردید (همان).

بررسی میزان تأثیر سیاست‌های راه‌سازی بر تجارت با تکیه بر داده‌های کمی و ترسیم نمودار روند توسعه تجارت، راه‌گشای مناسبی برای پاسخ به مسئله پژوهش می‌باشد. جدول شماره (۱) میزان صادرات و واردات مازندران را در سال‌های پیش و پس از اقدامات راه‌سازی نشان می‌دهد. این داده‌ها براساس گزارش‌های کنسولی تنظیم شده‌است.

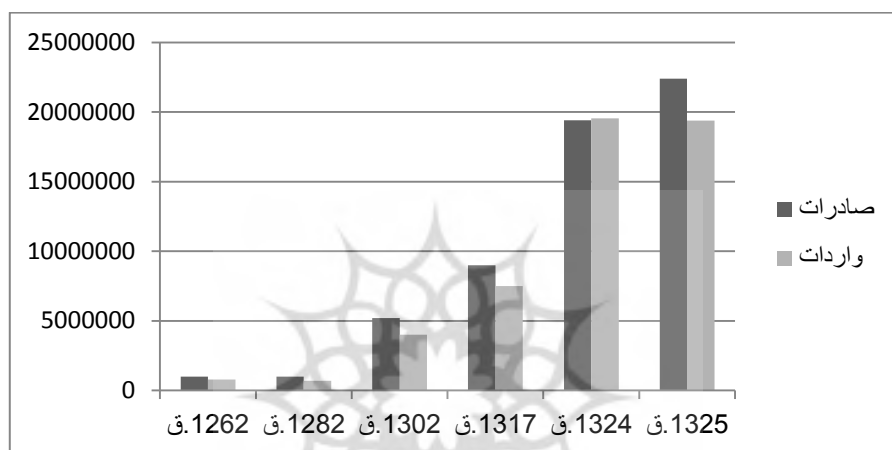
جدول شماره (۱) صادرات و واردات مازندران (به قران)

۱۳۲۵ق.	۱۳۲۴ق.	۱۳۱۷ق.	۱۳۰۲ق.	۱۲۸۲ق.	۱۲۶۲ق.	
۲۲۴۰۲۴۵۳	۱۹۴۱۱۵۱۳	۹۰۰۰۰۰۰	۵۲۰۰۰۰۰	۱۰۰۰۰۰۰	۱۰۰۰۰۰۰	صادرات
۱۹۳۷۶۳۱۷	۱۹۵۴۰۹۵۰	۷۵۰۰۰۰۰	۴۰۰۰۰۰۰	۷۰۰۰۰۰۰	۸۰۰۰۰۰۰	واردات

(کازم‌بیکی، ۱۳۷۷: ۱۹۴، ۱۰۹: Kazembeyki, 2003)

نمودار شماره (۱) براساس جدول شماره (۱) تنظیم شده‌است. این نمودار روند توسعه تجارت مازندران را در دو مقطع پیش و پس از اقدامات راه‌سازی عصر ناصری نشان می‌دهد. براساس نمودار، تجارت مازندران طی دو دهه پس از سیاست‌های راه‌سازی رشد قابل توجهی یافت. یک دهه پس از ساخت راه لاریجان میزان صادرات ایالت نسبت به

یک دهه پیش از طرح راه‌سازی به رشد ۵/۲ برابری رسید. همچنین واردات به میزان ۵/۷ برابر افزایش یافت. به عبارت دیگر، صادرات حدود ۵۲۰٪ و واردات حدود ۵۷۰٪ رشد یافت. این در حالی است که پیش از طرح راه‌سازی حداقل به مدت ۲۰ سال (از ۱۲۶۲ تا ۱۲۸۲ ق.) میزان تجارت ایالت روند یکسانی را طی نمود و افزایش نیافت و حتی میزان واردات ۱/۱۴٪ کاهش یافت.



نمودار شماره (۱) روند توسعه تجارت مازندران
(ترسیم از نگارنده)

۴. تحولات بازار

علت توجه به بازارها در این نوشتار یک نکته مهم در مورد نقش تجارت در توسعه متوازن اقتصاد محلی می‌باشد. توسعه متوازن در عرصه تجارت شامل دو شاخص مهم است: اول، افزایش کمی صادرات که نتیجه طبیعی آن ارزآوری و حفظ ارزش پول ملی است. دوم، بازگشت سرمایه به مبدأ تولیدی هم برای انباشت سرمایه و هم به‌عنوان دستمایه‌ای برای افزایش تولید و ارتقاء ابزار تولیدی. بازگشت سرمایه به مبدأ تولیدی یعنی واحدهای روستایی و زمین به‌عنوان عامل اصلی تولید در دوره و منطقه مورد نظر این جستار کمتر صورت می‌گرفت. پرداختن به تمامی جوانب این امر از حوصله این نوشتار خارج است اما توجه به دو مسئله ضروری است: اول، نوع نظام مالکیت زمین که اغلب زمین‌های کشاورزی متعلق به طبقه بالای جامعه و وابستگان هیئت حاکمه بود. در نتیجه تولیدکنندگان

اصلی به عنوان رعیت بهره‌ناچیزی از واحد تولیدی را در اختیار می‌گرفتند. دوم، بیشترین سود حاصل از صادرات توسط واسطه‌ها و تجار جذب می‌شد نه تولیدکننده اصلی. به همین دلیل رشد مبادلات تجاری منجر به توسعه مناطق تجاری گردید. بنابراین تحلیل و بررسی نقش راه‌سازی در رشد تجارت مستلزم بررسی و تبیین تحولات نظام بازار می‌باشد.

مجموعه بازار در نظام مبادله‌ای مازندران شامل بازارهای ثابت شهرها، بازارهای هفتگی و بازارهای سالیانه بود. این مجموعه به همراه کاروانسراهای شهرها سیستم مبادله را تشکیل می‌دادند. از حیث زیرساخت‌های تجاری اعم از بازار و کاروانسرا، گزارش‌های قابل اعتمادی از هر دو دوره پیش و پس از اقدامات راه‌سازی در دست است. مقایسه این زیرساخت‌ها در شهرهای تجاری مازندران - بارفروش، ساری و اشرف - راه‌گشای مناسبی برای درک میزان تأثیر سیاست‌های راه‌سازی عصر ناصری در توسعه اقتصادی مازندران است.

۴-۱. بازار بارفروش

دارسی تاد در سال ۱۲۵۱ق. / ۱۸۳۶م. درباره بازار مهم‌ترین شهر تجاری مازندران نوشت: «در این شهر تجارت بسیار می‌شود از اقمشه روس و فرنگک [...] کاروانسرای خوبی دارد که بانی آن مرحوم میرزا شفیع صدراعظم است. شنیدم که چند کاروانسرای دیگر هست» (دارسی تاد، ۱۳۸۸: ۸۲). ابوت در سال ۱۲۵۹ق. / ۱۸۴۴م. درباره بارفروش نوشت: «بازار در بارفروش نه گسترده است و نه زیبا، و شامل ۴۰۰ تا ۵۰۰ مغازه است که حدوداً ۷۰ مغازه محصولات اروپایی و پارچه‌های پنبه‌ای و پشمی ایرانی و اروپایی می‌فروشند. تعداد تجار به‌طور کلی حدوداً ۱۰۰ نفر است که تنها ۴ یا ۵ تایش تجار عمده‌اند که با مقیاس کشورهای دیگر می‌توان گفت تجار خرده‌پا هستند. حدوداً ۲۵ تاجر هم درگیر تجارت با استراکان هستند. در شهر ۱۲ کاروانسرا وجود دارد که ۴ تا در بازار قرار دارد» (ابوت، بی‌تا: ۹). بارفروش در آن سال‌ها به مصرف‌کننده پارچه‌های پنبه‌ای انگلیس تبدیل شد. ابوت در سال ۱۸۴۸/۱۲۶۵ گزارش داد: «به تخمین من هر ماه ۴۰ بار اسب و سالیانه ۴۸۰ بار اسب به ارزش تقریبی ۲۴۰۰۰ پوند، پارچه انگلیسی وارد بارفروش می‌شود» (Abbott, 1984: 18). ده سال بعد، در سال ۱۲۷۵ق. / ۱۸۵۸م. مکنزی درباره شهر بارفروش و بازار آن نوشت: «در

بارفروش ۲۵ محله وجود دارد. شش مدرسه، ۴ کاروانسرا، ۱۴ حمام، ۱۴ مسجد، ۴۰۶ باب دکان، و ۸۶۵ خانوار. طبق گزارش حاکم جمعیت آن ۳۸،۵۶۹ نفر است» (مکنزی، ۱۳۵۹: ۸۳). به نظر مکنزی شغل اکثر مردم بارفروش تجارت بود. دکان‌های متعدد با کوچه‌های کثیف و شلوغ و خیابان‌های سنگ‌فرش نشده در شهری که به نظر وی مرکز عمده ترانزیت کالاهای روسی به خراسان و تهران و یزد و کرمان بود، باعث تعجب مکنزی شد. وضعیت نامناسب بازار بارفروش در سفرنامه ملگونوف نیز توصیف شده است: «بازار در انتهای جنوبی شهر است و دکان‌ها را که در امتداد آن قرار دارند طاقی به یکدیگر وصل می‌کند. عبور از این بازار نسبتاً دشوار است زیرا همواره باید مواظب بود که پا در سوراخ‌ها و جوی‌هایی که برای جریان آب کنده شده فرو نرود» (ملگونوف، ۱۳۷۶: ۲۲۲).

ناصرالدین شاه در سفر اولش به مازندران در سال ۱۲۸۲ ق. / ۱۸۶۶ م. درباره بازار بارفروش نوشت: «محل عبور از بازار طولانی و تاریک بود که سقفش از چوب شیروانی پوش ساخته‌اند. سنگ‌فرش نبود و در فصل زمستان و باران کوچه‌ها بسیار گل می‌شود. عبور صعوبتی دارد» (ناصرالدین شاه، ۱۳۹۰: ۱۶۳). اگرچه گزارشی در باب دستور شاه برای تغییر شرایط بازار و ترمیم خرابی‌های آن به دست نیامد اما از گزارش سفر دوم شاه که ده سال بعد صورت گرفت، مشخص می‌شود بازار بارفروش مورد توجه قرار گرفت. «شهر بارفروش بسیار آباد است. تمام کوچه‌ها سنگ‌فرش و تمیز و خوب است. از بناهای خوب که امروز دیدم خانه میرزا علی نقی ملک‌التجار است» (ناصرالدین شاه، ۲۵۳۶: ۲۳۳). از این گزارش آخر وی در باب خانه اعیانی ملک‌التجار مشخص می‌شود که طبقه تجار بارفروش آنچنان متمول شده‌اند که خانه اعیانی آن‌ها مورد توجه شاه قرار گرفت.

به دلیل موقعیت خاص تجاری و نزدیکی به بزرگ‌ترین بندر مازندران، بارفروش بیش از شهرهای دیگر رشد یافت. این امر بیش از همه مدیون شرایط تجاری حاکم بر شهر بود. گزارش رابینو در باب وضعیت عمومی شهر و تجارت آن دلیل مدعای فوق است: «شهر ۹۱۲۳ خانوار و ۲۵ هزار سکنه دارد. ۳۱ کاروانسرا برای تجار و ۱۳ کاروانسرا برای کاروان. ۱۴۷۱ دکان دارد. در ظرف ۵۰ سال اخیر شهر خیلی آباد شده و توسعه یافت» (رابینو، ۱۳۶۵: ۸۳). میرزا سراج‌الدین گزارش جالب توجهی از رونق بازار بارفروش بر جای نهاد: «کوچه‌ها و بازار آن آباد و معمور است. مغازه‌ها به طرح جدید، کاروانسراهای قشنگ،

تجارت خانه‌ها، بانک و ادارات تجارتخانه در بارفروش زیاد است. کوچه‌های آن سنگفرش است. عمارات تجارتخانه‌ها، ماشین خانه‌های پنبه‌کشی و ادارات محلی آن به وضع بسیار خوبی است» (میرزا سراج‌الدین، ۱۳۶۹: ۳۳۳). دو گزارش اخیر - راینو و میرزا سراج - مربوط به پس از دوره ناصری است. مقایسه این دو گزارش با دیگر گزارش‌های در دسترس حاکی از آن است که به تدریج طی دو دهه پس از اقدامات راه‌سازی، تجارت در شهر اصلی بازرگانی مازندران رشد قابل توجهی یافت. جدول شماره (۲) روند این رشد را نشان می‌دهد.

۴-۲. بازار ساری

اولین گزارش از وضعیت بازار و تجارت ساری در عصر قاجار، توسط جان مکدونالد کینر (John Macdonald Kinner) معاون سیاسی سرجان ملکم در سال ۱۲۲۴ ق. / ۱۸۱۰ م. به هنگام جنگ‌های دوره اول ایران و روس در دست است: «ساری شهری است کوچک [...] عده‌ای بازرگان در این شهر به کار اشتغال دارند که مال‌التجاره‌های خود را به استراخان صادر و از آنجا اجناس دیگری به داخله کشور وارد می‌نمایند» (کینر، ۱۳۶۹: ۳۴۵). دوازده سال بعد، در سال ۱۲۳۷ ق. / ۱۸۲۲ م. فریزر به مازندران سفر کرد. گزارش وی نشان می‌دهد که تجارت ساری از مصایب جنگ‌های ایران و روس رها نشده بود: «بازار که همه اصناف در آن گرد آمده‌اند بی‌نهایت تیره‌روز می‌باشد که شامل دو ردیف دوتایی از مغازه‌هاست که تعداد اندکی از آن‌ها بهتر از یک کلبه می‌باشند. مغازه‌ها به وسیله سایبان ساخته شده از چوب، سفال و کاهگل در برابر آفتاب و باران محافظت می‌شوند» (Fraser, 1826: 40). علاوه بر جنگ، بیماری‌های همه‌گیر ضربه‌ای سنگین به حیات اقتصادی ایالت وارد نمود. دو سال پس از پایان جنگ‌های دوم ایران و روس، طاعون گیلان و مازندران را در سال ۱۲۴۵ ق. / ۱۸۳۰ م. فراگرفت و بخش بزرگی از نیروی کار در اثر طاعون نابود شد: «ساری به شکل وحشت‌انگیزی از طاعون سال گذشته آسیب دید. جمعیت آن حداکثر ۳۰۰ نفر می‌باشد» (Burnes, 1839: 101) در حالی که یک دهه پیش، فریزر از جمعیت شهر این‌گونه گزارش داد: «تخمیناً شهر دارای ۳۰۰۰ تا ۴۰۰۰ باب خانه است و از آنجایی که حاکم‌نشین است و محل اقامت چندتن از رؤسای ایلات، برخی از خانه‌ها دارای ۲۰ تا ۱۰۰

تن جمعیت می‌باشند. احتمالاً جمعیت متوسط شهر بین سی هزار تا چهل هزار نفر باشد» (Fraser, 1826: 46).

بازار ساری شانزده سال پس از جنگ در سال ۱۲۵۹ق. / ۱۸۴۴م. نیز تغییر چندانی نکرد: «تجارت این منطقه چندان قابل توجه نیست، اگرچه خیلی شلوغ و پرسروصداست. ساری ۴ کاروانسرا دارد که تنها یکی از آن‌ها به وسیله تجار مورد استفاده قرار می‌گیرد و حدوداً ۵۰ تاجر بزرگ و کوچک در آنجا فعالیت می‌کنند» (ابوت، بی تا: ۱۴).

چهارده سال پس از ابوت، مکنزی در مورد بازار ساری نوشت: «ساری دارای ۴ کاروانسرا و ۴۱۰ باب دکان است. ۱۷۰۰ خانه و ۸۰۰۰ نفر جمعیت دارد» (مکنزی، ۱۳۵۹: ۱۲۴). افزایش تعداد مغازه‌های ساری و ساخت کاروانسرای مناسب نشانه رشد مبادلات تجاری است. آماري که مکنزی ارائه داد توسط دو تن از سفرنامه‌نویسانی که هم‌زمان با وی به سیاحت در مازندران می‌پرداختند، تأیید شده است (بنگرید: میرزا ابراهیم، ۲۵۳۵: ۹۵؛ ملگونوف، ۱۳۷۶: ۲۰۸).

پس از عملی شدن سیاست‌های راه‌سازی ناصری به تدریج تجارت ساری رونق گرفت. در سال ۱۳۲۷ق. / ۱۹۰۹م. تعداد کاروانسراهای شهر به ۱۷ باب افزایش یافت (رابینو، ۱۳۶۵: ۹۴). افزایش تعداد کاروانسرا در یک شهر به معنی بالا رفتن حجم مبادله کالایی بود. اما تجارت ساری به اندازه تجارت بارفروش رونق نداشت. یکی از علل این تفاوت نزدیکی بارفروش به تأسیسات بندری مشهدسر بود. در حالی که فرح آباد، به عنوان نزدیک‌ترین بندر به ساری، از دوران باشکوه گذشته‌اش در عهد صفویه فاصله گرفته بود. میرزا سراج‌الدین به عنوان تاجری مطلع از اوضاع تجارت جهانی که مدت‌ها در قفقاز، آسیای میانه، اروپا و هند مشغول تجارت بود در مورد تجار ساری نوشت: «تاجران ساری بسیار بی‌علم و از فن تجارت بی‌بهره‌اند. با وجود وفور نعمت، به جز گذران یومیه خود زیاده انتفاع برده نمی‌توانند. این نیست مگر از بی‌علمی و تنبلی آنها» (میرزا سراج‌الدین، ۱۳۶۹: ۳۳۰).

۳-۴. بازار اشرف

این شهر در سال ۱۲۷۶ق. / ۱۸۶۰م. دارای ۵ مسجد، ۴ مدرسه، ۴ تکیه، ۵ حمام و ۲ کاروانسرا و هفتاد دکان بود (میرزا ابراهیم، ۲۵۳۵: ۸۱). اشرف از طریق راه سنگ‌فرش نه

چندان مناسب شاه عباسی به بندر کوچک شاه کیله^۱ در خلیج میانکاله متصل می‌شد که در آن قایق‌های بزرگ به نام گتکا و کرجی‌ها به حمل بار و مسافر تا بندرگز می‌پرداختند. این لنگرگاه کوچک در سال ۱۳۲۷ق. / ۱۹۰۹ دارای ۵۰ خانوار بود (رایینو، ۱۳۶۵: ۱۰۸). تجارت اشرف پس از توسعه و ترمیم راه‌های مازندران رشد قابل توجهی یافت. رایینو وضعیت این شهر را نسبت به ۵۰ سال قبل از مسافرتش مقایسه نمود: «اشرف در ۱۸۵۹ [زمان مسافرت مکزی] ۸۴۵ خانوار، ۷۰ دکان و ۴ محله داشت. اکنون [۱۹۰۹] ۷ محله، ۱۰۰۰ خانوار، سه بازار، ۱۵۰ دکان، ۴ کاروانسرا، ۶ حمام و ۱۰ مسجد دارد» (رایینو، ۱۳۶۵: ۱۰۷).

از مقایسه گزارش‌های مربوط به زیرساخت‌های تجاری پیش از سیاست‌های راه‌سازی با گزارش‌هایی که پس از آن آمده‌است می‌توان میزان تأثیر راه‌سازی عصر ناصری بر تجارت مازندران را به صورت کمی نشان داد. جدول شماره (۲) براساس گزارش‌های ملگونوف و رایینو ترسیم شده‌است. ملگونوف در سال ۱۲۷۷ق. / ۱۸۶۰م. و رایینو در سال ۱۳۲۷ق. / ۱۹۰۹م. به مازندران مسافرت نمود. این جدول روند رشد کمی زیرساخت‌های شهرهای عمده مازندران را طی یک دوره نیم‌قرنی نشان می‌دهد. آمار ملگونوف مربوط به ۱۵ سال پیش از اقدامات راه‌سازی عصر ناصری است و آماری که رایینو جمع‌آوری نمود، مربوط به سه دهه پس از آن. طی این مدت تعداد کاروانسراهای شهرهای اصلی ایالت مازندران به رشد ۳۴۷ درصدی - حدود ۳/۵ برابر - و تعداد مغازه‌ها به رشد ۲۶۲ درصدی - بیش از ۲/۵ برابر - رسیدند.

جدول شماره (۲) تحول زیرساخت‌های تجاری مازندران طی ۵۰ سال

۱۳۲۷		۱۲۷۷		
تعداد دکان	تعداد کاروانسرا	تعداد دکان	تعداد کاروانسرا	
۱۹۰	۸	۱۰۰	۴	آمل
۱۴۷۱	۴۴	۴۱۴	۱۱	بارفروش
۸۰۰	۱۷	۴۱۰	۴	ساری
۱۵۰	۴	۷۰	۲	اشرف
۲۶۱۱	۷۳	۹۹۴	۲۱	جمع

۱. امروزه نام این روستای ساحلی به امام‌ده تغییر یافته است.

۵. نتیجه

حکومت قاجار پس از غلبه بر ترس از تهدید پایتخت توسط روس‌ها، بالاخره در اوایل دهه هشتاد تصمیم گرفت راه‌های بین پایتخت و دریای مازندران را توسعه دهد. نزدیک‌ترین راه دسترسی به دریای مازندران، از ایالت مازندران عبور می‌کرد. از طرفی در صورت بروز قحطی، مازندران به عنوان ایالت همجوار تهران با قابلیت تولید مواد غذایی نقطه اتکای مهمی برای پایتخت به حساب می‌آمد. پس از یک سلسله مطالعات میدانی در نهایت تصمیم به توسعه راه لاریجان گرفته شد و هزینه‌ای سنگین صرف این کار گردید. راه نوساخته به عرض ۵ ذرع و طول ۱۵ فرسخ (۹۳/۵ کیلومتر) در سخت‌ترین مسیر ۲۵ فرسخی آمل- تهران ساخته شد. بنابر گزارش سفرنامه‌نویسان ایرانی و غیرایرانی، این راه کالسکه‌رو پرتدد، به مسیر اصلی تجاری مازندران- تهران تبدیل شد و حتی با وجود احداث راه رشت- قزوین از اهمیت راه لاریجان کاسته نشد. ویژگی این راه نسبت به راه رشت مسافت اندک و هزینه پایین عوارض راهداری آن بود.

نتایج پژوهش انجام‌شده حاکی از آن است که یک دهه پس از ساخت راه لاریجان میزان صادرات ایالت نسبت به یک دهه پیش از طرح راه‌سازی به رشد ۵/۲ برابری رسید. همچنین واردات به میزان ۵/۷ برابر افزایش یافت. به عبارت دیگر، صادرات حدود ۵۲۰٪ و واردات حدود ۵۷۰٪ رشد یافت. در زمینه زیرساخت‌های تجاری نیز با مقایسه آمار ۱۵ سال پیش از اقدامات راه‌سازی با آماری که سه دهه پس از اقدامات مزبور در اختیار می‌باشد، تعداد کاروانسراهای شهرهای اصلی ایالت مازندران به رشد ۳۴۷ درصدی (حدود ۳/۵ برابر) و تعداد مغازه‌ها به رشد ۲۶۲ درصدی (بیش از ۲/۵ برابر) رسیدند.

منابع و مأخذ

الف) اسناد آرشیوی

- آرشیو اسناد تصویری کاخ گلستان: (آلبوم شماره ۲۲۰: عکس شماره ۴۲)؛ (آلبوم شماره ۲۹۸: عکس شماره ۴۷)؛ (آلبوم شماره ۸۹۴: عکس شماره ۴۶)
- ساکما (سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران): (قرارداد واگذاری تعمیر و نگهداری راه لاریجان به سیف‌الملک از طرف ناصرالدین شاه، شماره بازبایی ۰۱۸۴۸/۲۹۶۰)؛ (رونوشت فرمان ناصرالدین شاه مبنی بر واگذاری خالصه‌های مشهدسر به امین‌السلطان، شماره بازبایی

۲۸۵۰۰۰۲۴۰)؛ (دستخط ناصرالدین شاه به علاءالدوله: لزوم ارسال مخارج راه آمل لاریجان به وزیر فوائد عامه، شماره بازیابی ۱۵۶۶-۲۹۶۰۰).

ب) نسخ خطی

- کاستگرخان مهندس باشی «قانون مشق نظامی»، سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، شماره بازیابی ۲۵۹۱۱-۶.
- کتابچه جمع و خرج مازندران در سال ۱۲۹۰ق، مرکز اسناد آستان قدس: شماره ثبت ۱۲۲۲۸۱.
- «سیاحت نامه یک نفر روسی»، ترجمه عبدالله مترجم، ۱۳۰۶ قمری، سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، شماره بازیابی ۱۰۸۸۸-۵.
- حسینقلی قاجار مهندس، «برآورد مخارج راهسازی مازندران»، سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، شماره بازیابی ۱۰۸۱۲-۵.
- امیر نظام گروسی، «منشآت»، سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، شماره بازیابی ۲۵۱۹۵-۵.

ج) کتابها

- ابوت، کیت ادوارد (بی تا). **روایت سفر از تبریز به تهران از طریق سواحل بحر خزر در ۱۸۴۴-۱۸۴۳**. ترجمه احمد سیف. بی جا: بی نا.
- احتشام السلطنه، محمود (۱۳۶۷). **خاطرات**. به کوشش سید محمد مهدی موسوی. تهران: زوار.
- اسکندر بیگ ترکمان (۱۳۵۰). **تاریخ عالم آرای عباسی**. تصحیح ایرج افشار. تهران: امیر کبیر.
- **اسناد مکمل قاجاریه** (۱۳۸۵). به کوشش محمدحسن کاووسی عراقی. تهران: مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت خارجه.
- اعتضادالسلطنه، علی قلی میرزا (۱۳۹۰). **سفرنامه به لاریجان. مندرج در نامه مازندران سفرنامه های عصر ناصرالدین شاه**. به کوشش مصطفی نوری. تهران: البرز.
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان (۱۳۵۶). **المآثر والاثار**. تعلیقات حسین محبوبی اردکانی. تصحیح ایرج افشار. تهران: اساطیر.
- _____ (۱۳۶۷). **موات البلدان**. به کوشش عبدالحسین نوائی و میرهاشم محدث. تهران: دانشگاه تهران.

- _____ (۱۳۶۸). **تاریخ منتظم ناصری**، مصحح: محمداسماعیل رضوانی. تهران: دنیای کتاب.
- افضل الملک (۱۳۹۰). سفرنامه. [مندرج در] نامه مازندران سفرنامه‌های عصر ناصرالدین شاه. به کوشش مصطفی نوری. تهران: البرز.
- انتر، مروین ل (۱۳۶۹). **روابط بازرگانی روس و ایران (۱۸۲۸-۱۹۱۴م)**. ترجمه احمد توکلی. تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار.
- اورسل، ارنست (۱۳۵۳). **سفرنامه اورسل**. ترجمه علی اصغر سعیدی. تهران: چاپخانه بیست و پنج شه‌ریور.
- برونیار، کنل (۱۳۸۸). **سفرنامه مازندران. سفرنامه‌های خطی فارسی**. تصحیح و پژوهش هارون وهومن. تهران: اختران.
- بهلر (۱۳۹۰)، **سفرنامه، مندرج در نامه مازندران سفرنامه‌های عصر ناصرالدین شاه**، به کوشش مصطفی نوری، تهران: البرز.
- جمالزاده، سید محمدعلی (۱۳۳۵). **گنج شایگان یا اوضاع اقتصادی ایران**. تهران: کتاب تهران.
- خاوری، میرزا فضل‌الله (۱۳۸۰). **تاریخ ذوالقرنین**. مصحح ناصر افشار. تهران: کتابخانه، موزه و مرکز اسناد مجلس.
- داری تاد، البوت (۱۳۸۸). **سفرنامه مازندران. سفرنامه‌های خطی فارسی**. تصحیح و پژوهش هارون وهومن. تهران: اختران.
- دلاواله، پیترو (۱۳۸۰). **سفرنامه**. ترجمه محمود بهروزی. تهران: قطره.
- رایینو، ه. ل (۱۳۶۵). **مازندران و استرآباد**. ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی. تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
- روششوار. ژولین دو (۱۳۷۸). **خاطرات سفر ایران**. ترجمه مه‌ران توکلی. تهران: نی.
- ساروی، محمدفتح‌الله (۱۳۷۱). **تاریخ محمدی یا احسن‌التواریخ**. مصحح غلامرضا طباطبایی مجد. تهران: امیر کبیر.
- ستوده، منوچهر (۱۳۶۶). **از آستارا تا استرآباد**. تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- سرنا، کارلا (۱۳۶۲). **سفرنامه مادام سرنا. آدم‌ها و آیین‌ها در ایران**. ترجمه علی اصغر سعیدی. تهران: زوار.

- سیف، احمد (۱۳۸۷). **قرن گمشده. اقتصاد و جامعه ایران در قرن نوزدهم**. تهران: نشر نی.
- شاردن (۱۳۷۲). سفرنامه. **ترجمه اقبال یغمایی**. تهران: توس.
- عیسوی، چارلز (۱۳۶۲). **تاریخ اقتصادی ایران**. ترجمه یعقوب آژند. تهران: گستره.
- فریزر، جیمز بیلی (۱۳۶۴). **سفرنامه فریزر معروف به سفر زمستانی**. ترجمه و حواشی منوچهر امیری. تهران: توس.
- کاظم بیگی، محمدعلی (۱۳۷۷). «موانع توسعه اقتصادی در ایران عصر قاجار: پژوهشی در تولید شکر در مازندران». **مجله علوم انسانی دانشگاه الزهرا**. شماره ۲۶ و ۲۷.
- کرزن جورج ناتانیل (۱۳۸۰). **ایران و قضیه ایران**. ترجمه غلام علی وحید مازندرانی. تهران: علمی و فرهنگی.
- کینر، ماکدونالد (۱۳۶۹). **سفرنامه. موقعیت جغرافیایی امپراتوری ایران**. [مندرج] در ده سفرنامه. ترجمه مهرباب امیری. تهران: وحید.
- مجدالاسلام کرمانی، احمد (بی تا). **سفرنامه کلات**. مصحح محمد خلیل پور. اصفهان: دانشگاه اصفهان.
- محمد میرزا مهندس (۱۳۹۰). **سفرنامه مازندران**. [مندرج در] **نامه مازندران سفرنامه های عصر ناصرالدین شاه**. به کوشش مصطفی نوری. تهران: البرز.
- مکنزی، چارلز فرانسیس (۱۳۵۹). **سفرنامه شمال**. ترجمه منصوره اتحادیه. تهران: گستره.
- ملگونوف، گریگوری (۱۳۷۶). **کرانه های جنوبی دریای خزر**. ترجمه امیر هوشنگ امینی. تهران: کتابسرا.
- موزر، هنری (۲۵۳۶). **سفرنامه ایران و ترکستان**. به کوشش محمد گلبن. تهران: سحر.
- میرزا ابراهیم (۲۵۳۵). **سفرنامه استرآباد و مازندران و گیلان**. به کوشش مسعود گلزاری. تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- میرزا سراج الدین (۱۳۶۹). **تحف اهل بخارا**. مقدمه دکتر محمد اسدیان. تهران: ابوعلی سینا.
- ناصرالدین شاه (۱۳۹۰). **سفرنامه**. [مندرج در] **نامه مازندران سفرنامه های عصر ناصرالدین شاه**. به کوشش مصطفی نوری. تهران: البرز.
- _____ (۲۵۳۶). **روزنامه سفر مازندران**. مصحح ایرج افشار. تهران: انتشارات فرهنگ ایران زمین.

- وامبری، آرمینیوس (۱۳۸۷). *سیاحت درویشی درونین در خانات آسیای میانه*. ترجمه فتحعلی خواجه نوریان. تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
- وحید قزوینی، میرزا محمد طاهر (۱۳۸۳). *تاریخ جهان آرای عباسی*. مصحح سید سعید میرمحمدصادق. تهران: ناشر: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- وزین افضل، مهدی (۱۳۹۴). *تحلیلی تاریخی از سیاست گذاری‌ها. چالش‌ها و کارکردهای توسعه راهسازی شوسه در نیمه دوم قاجار با تکیه بر اسناد (۱۲۶۴ تا ۱۳۴۴ ق.)*. پایان‌نامه دکتری. گروه تاریخ دانشگاه اصفهان.

Archived documents

- **Photo Archive Gulistān Palace** : (*Album 220: Photo42; Album 298: Photo 47; Album220: Photo42*).
- (**Qarārdād wāguzārī ta'mir wa Nigahdarī rāhī lārīdjān bih Siyfulmulk az tarafi Nāšir-al-Dīn Shāh, N.294001848**); (**Rūnīvishti Farmāni Nāšir-al-Dīn Shāh Mabnī bar wāguzārī khālisihāyi Mashhadsar bih Amīn al-Sultān, N.240000285**), (**Dastkhaṭi Nāšir-al-Dīn Shāh bih Alā' al-Dulih: luzūmi Irsāli Makhāridj rāhī Āmul lārīdjān bih Wazīri Fawāidi 'Āmmih, N.296001566**). National Library and Archives of Iran.

Manuscripts

- Amīr Nizāmi Garūsī. "*Munshiāt*". *Sāzmāni Asnād wa Kitābkhānih Milī: No.5-25195*.
- Gāstager *Khān Muhandis Bāshī. Kānōni Mashki Nizāmī. Sāzmāni Asnād wa kitābkhānih Milī: No.6-25911*.
- Ḥusiyān Ḥulī Qādjar Muhandis. *Barāwurdī Makhāridj Rāhsāzī Māzandarān*". *Sāzmāni Asnād wa Kitābkhānih Milī: No.5-10821*.
- *Kitābchih Djām'u Khardji Māzandarān dar Sāli 1290 A.H*, Markazi Asnādi Āstāni Quds: No. 122281.
- "*Syāhat Nāmihi Yik Nafar Rōst*". Translated by: Abdullāhi Mutardjim, 1306, *Sāzmāni Asnād wa kitābkhānih Milī: No.5-10888*.

Books

- Abbott K. E. *Rivāyati Safar az Tabriz bih Tehrān az Ṭarīqi Sawahili Bahri Khazar dar 1843-1844*. Translated by Ahmadi Siyf. (n.p); (n.d).
- _____. Report by Consul Abbott of his Journey to the Coast of the Caspian Sea, 1847-1848, in *Cities and Trade*, ed, A, Amanat, Oxford; 1984
- Afzalu al-Mulk. *Safarnāmi Mundaridj dar Nāmiyi Māzandarāni Safarnāmiyhāyi 'Asri Nāšir-al-Dīn Shāh* Ed. Mustafā Nūrī. Tehrān: Alburz; 2011.

- _____. *Rōznāmih Safari Māzandarā. Ed: Ī. Afshār*: Farhangi Iran Zamīn Publication; 1977.
- *Asnādi Mukamili Qādjarīyih*. Ed. Muḥammad Hasani Kāwūsī 'Araḳī. Tehrān: Makazi Asnād va Tārīkhi Dīplumāsī Wizārati Khāridjih; 2006.
- Benjamin, S.G. *Persian and the Persians*. London: John Murray ; 1887
- *Bohler. Safarnāma Mundaridj dar Nāmiyi Māzandarāni Safarnāmihāyi 'Asri Nāšir-al-Dīn Shāh*. Ed. Mustafā Nūrī. Tehrān: Alburz; 2010.
- Brongniart .C. *Safarnāma Māzandarān. Safarnāmihāyi Khaḩūih Fārsī*. Ed. Hārūn Wahuman. Tehrān: Akhtarān; 2009.
- Burnes, Alexander. *Travels into Bokhara during 1832-1833*, London: Kindle; 1839
- Curzon J N. *Iran wa Qazīyi Iran*. Translated by: GH W Māzandarānī. Tehrān: 'Imī wa Farhangī; 2001.
- Darcy Todd E. *Safarnāma Māzandarān*. Ed. Ed. Hārūn Wahuman. Tehrān: Akhtarān; 2009.
- Della Valle P. *Safarnāma*. Translated by: Mahmūdī Bihrūzī. Tehrān: Ḵatra; 2001.
- Enter M L. *Rawabiḩi Bāzargānī Rūs wa Iran)(1828-1914)*: Translated by: Ahmad Tavakuli. Tehrān: Bunadī Muqūfāti Afshāri; 1990
- E'timād al-Salṩana Mḩ. *al-Ma'āḩir wa'l-āḩḩār*. Comments by ḩ. Maḩbūbī Ardakānī ed. Ī. Afshār. Tehrān: Asāḩir; 1977.
- _____. *Mir'āt al-Buldān*. Ed: 'A.-ḩ. Navā'i & M.H Muḩidh. Tehran: Tehran University; 1989.
- _____. *Tārīkhi Muntazami Naširī*. Ed. Muḥammad Ismāīlī Rizvanī. Tehran: Duniāi kitāb; 1990.
- Forster, G. *Journey from Bengal to England*, London; 1808
- Fraser JB. *Safarnāma Fraser Marōf bi Safari Zimistānī*. Translated by: M Amīrī. Tehrān: Tūs; 1985.
- _____. *Travels and Advantures in The Persian Provinces on the Southern Bank of the Caspian Sea*, London: Paternoster; 1826
- Gasteiger, A. J. *Über die Handelsverhältnisse Persiens*, Vienna; 1862
- *Hanway, J. An historical Account of the British Trade over the Caspian Sea, London; 1753*
- *Iḩtishāmu al-Salṩanih M. Khāḩirāt*. Compiled by: Siyyid Muḥammad Mahdī Mōsawī. Tehran: Zawār Publication; 1988.
- I'sawī Ch. *Tārīkhi Iḩṩisādī Iran*. Trans. Yaqūbī Āzḩand. Tehrān: Gustariḩ; 1983.
- *Iskandar Biyg T. Tārīkhi 'Alam Ārāyi 'Abāsī*. Editor: Īraḩi Afshār. Tehran: Amīr Kabīr Publication; 1971.
- *I'tizād al-Salṩanih 'A Ḵ M. Safarnāmi bi Lārīdjān, Mundaridj dar Nāmiyi Māzandarāni Safarnāmihāyi 'Asri Nāšir-al-Dīn Shāh*. Ed. Mustafā Nūrī. Tehrān: Alburz; 2011.
- Jamālzādih MA. *Gandji Shayigān*. Tehrān: Ktabi Tehrān; 1956.
- Kazimbeyki, M. A. *Mawānī'i Tūsi'i iḩṩisādī dar īrān A'sri qājār: Pazḩūhishī Dar Tūlḩi Shikar Dar Māzandarān*. 'ulūmi Insānī . Al-zāhrā UN. No.26&27.
- _____. (2003). *Society, Politics and Economics in Māzandarān, Iran, 1848-1914*, London: Routledge Curzon.

- Khāwarī MM. *Tārīkhi Dhū Al-qarnayn*. Ed. Nāşiri Afshār. Tehrān: kitābkhāna Majlis; 2009.
- Kinner J M. *Safarnāma Muḳīyati Djuḡhrāfiyāūth Impirāṭōrī Iran*. Translated by: M Amīrī. Tehrān: Wahīd; 1990.
- Kirmānī M I. *Safarnāma Kalāt*. Ed. M Khalīlpūr. Isfahān: Isfahān University; (n.d.).
- Lovett, Bersford . *Itinerary notes of rout surveys in Northern Persia in 1881 and 1882*, London: Royal Geographical Society; 1883
- Machenzi Ch F. *Safarnāmiyi Shumāl*. Translated by: Mansūri Itihādīh. Tehran: Gustarih; 1980.
- Melgunev G V. *Karānihāyi Djunūbū Daryāi Khazar*. Trans. A.H Amīnī. Tehrān: kitābsara; 1977.
- Mīrzā Ibrāhīm. *Safarnāma Istarābād wa Māzandarān wa Gilān*. Att. M Gulzārī. Tehrān: Bunadi Farhangī Iran; 1976.
- Mīrzā Sirāj Al-dīn. *Tuḡafi Ahli Bukhārā*. Ed: M Asadīān. Tehran: Abūalīsīnā; 1990.
- Mūzir H. *Safarnāma Iran wa Turkistān*. Ed. M. Gulbun. Tehrān: Saḡar; 1977.
- Orsolle E. *Safarnāmihi Orsolle*. Translated by: Ali Aşḡari Sa'īdī. Tehrān: Bīstu Pandji Shahrīwar; 1974.
- Ousely, Sir .W.*Travel in Various Countries of the East more Particularly Persia*, London; 1823
- Rabino H.L. *Māzandarān wa Astarābād*. Translated by: GH W Māzandarānī. Tehrān: 'Imī wa Farhangī; 1986.
- Rabino, H.L. *Mazandaran and Astarabad*, London: Luzac & Co.; 1928.
- Rochechouart J de. *Khātīrāti Safari Iran*. Translated by: M Tawakulī. Tehrān: Niy; 1999.
- Sārāwi MF. *Tārīkhi Muḡammadī ya Aḡsan al-Tawārīkh*. Ed. GH R Ṭabāṭabāī. Tehrān: Amīr kabīr; 1992.
- Sayf A. *Ḳarni Gum Shudih. Iḳtişād wa Djāmi'ī dar Iran Ḳarni 19*. Tehrān: Nay; 1998.
- Serna C. *Ādamhā wa Ā'īnhā dar Iran*. Translated by: A.A Sa'īdī. Tehrān: Zawār; 1983.
- Shārdan. *Safarnāma*. Translated by: Iqbālī Yaghmāī. Tehrān: Tūs; 1993.
- Stack,E, *Six month in Persia*, London: Gilbert. 1882
- Sutūdih M. *Az Āstārā tā Astarābād*. Tehrān: Wizārati Farhang wa Irshādī Islāmi; 1987.
- Stuart, C. *Journal of a Residence in Northern Persia*, London; 1854
- Vambry A. *Sīḡhati Darwīshi Durūḡhīn dar Khānāti Āsīyī Mīāni*. Trans. F. Khājih Nūrīān. Tehrān: 'Imī wa Farhangī; 2008.
- Volodarsky, M. *Persia and the Great Power 1859-1869*, Middle Eastern Studies, No 19. (1983)
- Waḡīd Ḳazwīnī. *Tārīkhi Djahān Ārāyi A'bbāsī*. Ed. S. Mīrmuḡammad. Tehrān: Institute for Humanities and Cultural Studies; 2004.
- Wazīn Afḡal M. *Tahlīlī Tārīkhī az Sīāsātguzārīhā wa Čālīshhā wa kārkindhāyi Tūsi'ī Rāhsāzī Shūsih dar Nīmih Dūwumi Ḳādjar bā Tikhī bar Asnād (1264-1344)* PhD. Thesis: Isfahān University; 2015.