

نقش صفویان در رشد کاروانسراها

دکتر جهانبخش ثواقب

دانشیار تاریخ دانشگاه لرستان

EM: jahan_savagheb@yahoo.com

فردین نجفی علی آبادی

کارشناسی ارشد تاریخ ایران اسلامی

چکیده:

عصر صفویه در احداث کاروانسرا از نظر کمیت با دیگر دوره‌های تاریخی ایران متفاوت است به گونه‌ای که از آن دوره با عنوان عصر طلایی کاروانسرا یاد شده است. توجه خاص به ساخت کاروانسرا به هدف ایجاد تسهیلات در امر رفت‌وآمد کاروان‌های تجاری و نیز افزایش سطح رشد تجاری در کشور بوده است. صفویان با اقداماتی نظیر تأمین امنیت و ثبات سیاسی، کاهش هزینه‌های مسافرت، احداث جاده‌های مناسب و تساهل مذهبی در تعامل با اروپائیان مسیحی دیدار کننده از ایران، احداث تأسیسات اقامتی درون شهری و بین راهی برای مسافران و کاروانیان موجب افزایش رفت‌وآمد کاروان‌های تجاری به کشور شدند. افزون بر پادشاهان صفوی، حکام ایالات، ختیرین و حتی برخی مقامات محلی نیز به امر همین پادشاهان یا با تأسی از آنان، کاروانسراهای متعددی برای سکونت کاروانیان بنا کردند که از این حیث تأثیر چشمگیری در افزایش حجم مبادلات تجاری در کشور داشت. هدف اصلی این پژوهش بررسی اقداماتی است که در عصر صفویه توسط پادشاهان این سلسله در راستای رشد کاروانسراها انجام گرفته است و نشان داده است که توجه به رشد اقتصاد داخلی و بهره‌گیری از ظرفیت بازرگانی و دادوستد موجب گسترش تأسیسات رفاهی نظیر کاروانسرا برای اسکان و استراحت کاروانیان شد.

واژگان کلیدی: ایران، صفویه، شاه عباس اول، کاروانسرا، تجارت، کاروانیان.

مقدمه

احداث کاروانسرا در ایران از پیشینه‌ای دراز برخوردار است. بنابر گزارش‌های تاریخی و شواهد موجود، کشور ایران در ساخت این بنا از سایر ملل متمدن آن روزگار پیشگام‌تر بوده است. کاروانسراها یکی از بهترین نمونه‌های باارزش معماری ایران است که در ادوار تاریخی خود توسعه و گسترش تدریجی خاصی را تجربه نموده است و در هر زمان نام خاصی از جمله؛ کاربات، ساباط، خان، یام و... به خود گرفته است. کاروانسرا نوعی مهمانخانه و استراحتگاه بین راهی بود که در فواصل معین و در مسیرهای کاروان‌رو برپا می‌شد. در کشور ایران به دلیل تنوع آب و هوایی، گرمای طاقت‌فرسا و دوری مراکز شهری از یکدیگر، لزوم احداث چنین بناهایی جهت تأمین امنیت جان و مال کاروانیان اجتناب‌ناپذیر می‌نمود. با روی کار آمدن سلسله‌ی صفویه در سده دهم هجری/ شانزدهم میلادی بویژه ایام حکومت شاه عباس اول شاهد یک دوره‌ی درخشان و برجسته در عرصه‌های مختلف سیاسی، اقتصادی و نظامی در ایران هستیم. شاهان صفوی به درآمدزایی کشور بخصوص از طریق فعالیت‌های تجاری توجه خاصی داشتند. این امر باعث شد تا پادشاهانی مانند شاه عباس اول به منظور توسعه‌ی هر چه بیشتر فعالیت‌های اقتصادی دست به یک رشته اقدامات مهم زیربنایی بزنند. برقراری ثبات و امنیت سیاسی، گسترش راههای ارتباطی و کاروان‌رو، تساهل مذهبی، اعطای برخی امتیازات خاص به علاقمندان تجارت در کشور و پایین آوردن هزینه‌های مسافرت به ورود چشمگیر کاروان‌های تجاری در اقصی نقاط کشور بویژه پایتخت صفویان، اصفهان، انجامید. حضور فعالان تجاری داخلی و خارجی، لزوم ساخت اقامتگاه‌هایی مناسب در مناطق بیابانی و شهری را به منظور اسکان موقت جهت سهولت انجام معاملات تجاری فراهم نمود.

پرسش اصلی این مقاله آن است که؛ علت توجه صفویان به گسترش کاروانسراها چه بوده است؟ در پی آن، این پرسش نیز جای طرح دارد که؛ صفویان چه اقداماتی را برای رشد کاروانسراها به کار بستند؟ مفروض اصلی پژوهش آن است که رویکرد صفویان به مقوله تجارت در اقتصاد داخلی موجب توجه آنان به ایجاد تأسیسات زیربنایی نظیر کاروانسرا شد. در پی این هدف، صفویان افزون بر ایجاد ثبات سیاسی، برقراری امنیت داخلی و احداث راههای مواصلاتی، با سیاست ترغیبی و فراگیر کردن ساخت تأسیسات بین‌راهی نقش مهمی در رشد کاروانسراها داشته‌اند. درباره موضوع پژوهش، برخی آگاهی‌ها در سفرنامه‌های اروپاییان به دست داده شده که در آنها به اسامی برخی از کاروانسراها که در مسیر سیاحان بوده و در آن اقامت کرده‌اند اشاره شده و توصیفی اجمالی درباره آنها ارائه کرده‌اند. افزون بر این، سیرو (۱۳۲۸) در تألیف خود به معرفی

کاروانسراه‌های ایران و ساختمان‌های کوچک میان راهها پرداخته است. همو (۱۳۸۶) در مقاله‌ای به معرفی و توصیف برخی از کاروانسراه‌های بین راهی دوره صفوی پرداخته است. احسانی (۱۳۸۱) یادی از کاروانسراها، رباطها و کاروان‌ها در ایران کرده است. ولگرام (۱۳۸۸) نیز اشاره‌ای مختصر به کاروانسراه‌های صفوی از جنبه‌ی شکل ساخت آنها دارد. در پژوهش حاضر تأکید ویژه بر نقش صفویان در رشد کاروانسراها در این دوره است که این پژوهش را با دیگر موارد در این باره متفاوت کرده است. این پژوهش از نوع تاریخی، به روش کتابخانه‌ای و به شیوه توصیفی - تحلیلی سامان یافته است.

اقدامات صفویان در راستای رشد کاروانسراها

صفویان اقدامات گوناگونی را برای گسترش کاروانسراها در کشور انجام دادند که نتیجه آن از نظر کمی احداث شمار زیادی از این تأسیسات در مناطق مختلف به ویژه در مسیر راههای ارتباطی بود که امر رفت‌وآمد کاروان‌های تجاری را آسان می‌کرد و بر حجم مسافرت‌ها و تردد کاروان‌ها می‌افزود. برخی از این اقدامات مهم را بدین شرح می‌توان مطرح کرد.

۱. احداث شبکه راههای ارتباطی مناسب

کشور ایران از دیرباز با توجه به وسعت زیاد، دوری مراکز شهری از یکدیگر و از همه مهم‌تر، قرار گرفتن در مسیر تجاری شرق به غرب نیازمند راههای ارتباطی مناسبی جهت رفت‌وآمد بوده است. توجه به راهها نه تنها از نظر اقتصادی، بلکه به دلایل نظامی (استفاده از راهها جهت لشکرکشی‌های جنگی)، مذهبی (سهولت در امر آمدوشد کاروان‌های زیارتی)، سیاسی و اجتماعی، از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار بود. بنابراین ایجاد راههای جدید و تعمیر و مرمت راههای قدیمی، تنها به علت نیازمندی‌های اقتصادی و تجارت کاروانی نبود، بلکه این جاده‌ها در لشکرکشی‌های متعدد شاهان صفوی علیه دشمنان بویژه عثمانی‌ها و ازبکان و چه بسا ایجاد جاذبه‌های تفریحی - توریستی نیز مورد توجه بودند. طولی نکشید که جاده‌ها با ساخت ایستگاه‌هایی در آنها ضمن کنترل در امر رفت‌وآمد به داخل و خارج از کشور و نیز به سبب اخذ عوارض، به یکی از منابع مهم درآمد دولت نیز مبدل شد.

با شروع حکومت صفوی، خصوصاً در دوران سلطنت شاه عباس اول صفوی و به منظور ایجاد سهولت در امر ارتباطات و توسعه‌ی فعالیت‌های اقتصادی در کشور، یک شبکه‌ی منظم از راهها در سراسر کشور به وجود آمد، به گونه‌ای که حتی امروزه نیز از آن‌ها به راه شاه عباسی یاد می‌شود. (نوربخش، ۱۳۷۰: ۱۶۳) ایران عصر صفوی همانند ایران کنونی، حلقه‌ی ارتباطی بسیار مهمی در ترددهای بین‌المللی بود؛ دست‌کم یکی از مسیرهای جاده ابریشم از این کشور عبور می‌کرد و

در نتیجه شاه عباس به دلایل اقتصادی و نظامی دستور ساخت شبکه مترامی از جاده‌ها با کاروانسراهای متعدد را داد. (کلایس، ۱۳۸۸: ۵۳) شاه عباس که به خوبی می‌دانست یکی از عوامل و اقدامات اولیه و مهم در راستای گسترش و رونق تجارت در کشور، وجود راه‌های کاروان‌رو مناسب و احداث پل‌های ارتباطی است، از همان سال‌های ابتدایی حکومتش بر آن شد تا به این امور رسیدگی کامل کند. تمام تلاش‌های وی به این منظور بود که مسافرت در ایران برای بازرگانان بدون هیچ مشکلی صورت بگیرد و ایران به یکی از مراکز تجاری مهم آن روزگار تبدیل شود. به فرمان شاه جاده‌های طولانی و مناسبی در سراسر کشور ساخته شد که برخی از آنها از جمله جاده‌ی فرح‌آباد و جاده‌های کرانه‌ی دریای خزر را جهت بالا بردن سطح کیفی آن سنگفرش کردند. (پولاک، ۱۳۶۸: ۳۰۲-۳۰۱)

صفویان اغلب جاده‌های موجود را که گاهی باستانی بود، تکمیل می‌کردند؛ مثل تکمیل مسیر میانی و کوتاه بین تهران و قم با ساخت کاروانسراهای صدرآباد و حوض سلطان. مسیر مستقیم کاروان‌ها بین اصفهان و سکونت‌گاه‌های تابستانی صفویان در ساحل دریای خزر راهی جدید است که شاه عباس ساخت و چندین کاروانسرا و راه سنگفرش از میان دشت کویر را شامل می‌شد. راه مزبور به فرح‌آباد و دیگر قصرهای صفوی در کنار دریای خزر می‌رفت. در بزرگراه صفوی بین سمنان و دامغان و در نزدیکی گردنه آهوان، رباط سلجوقی قدیمی انوشیروانی جای خود را به کاروانسرای صفوی آهوان، واقع در مقابل رباط قدیمی داد. در بیستون که در غرب ایران است و در مسیر بین همدان و کرمانشاه قرار دارد، ساختمان قدیمی‌تر زمان شاه عباس اول جای خود را به کاروانسرای صفوی بزرگ‌تری داد که بنا به کتیبه ساختمان مربوط به دوره شاه سلیمان صفوی است. (کلایس، ۱۳۸۸: ۵۴) غیر از شخص شاه، برخی وزراء، حکام ایالات و سرداران نظامی نیز با جدیت در پی آبادانی کشور و افزایش سطح رفاه و امنیت آن بودند. یکی از مهم‌ترین این اشخاص «الله‌وردیخان» است که در زمان سلطنت شاه عباس اول، والی ایالت فارس بود. وی که یک ارمنی‌الاصل بود، موفق شد با اقداماتی مهم، زمینه‌های آبادانی ایالت مذکور را فراهم کند. دون گارسیا سفیر اعزامی کشور اسپانیا به درگاه شاه عباس اول در این مورد آورده: «دو ساعت از شب گذشته به چندین پل رسیدیم، جمعاً به طول یک ربع فرسنگ که به دستور الله‌وردیخان روی چندین باتلاق زده شده بود و بدون آن در زمستان و تابستان عبور از این باتلاق ممکن نبود». (فیگوئروا، ۱۳۶۳: ۱۶۷)

شاه عباس که مادرش اهل مازندران بود، لذا به این منطقه علاقه‌ی خاصی داشت و به منظور تسهیل رفت و آمد در آن جا دستور داد تا مسیر فرح‌آباد-ساری را که مسیری در حدود چهار فرسخ می‌شد، تماماً سنگفرش نموده تا علاقه‌مندان و سوداگران را به آن جا بکشاند. (دلاواله، ۱۳۷۰: ۱۷۱-۱۶۹) سر جان ملکم ضمن توضیح اینکه مبلغ هنگفتی صرف ساخت این جاده شد، طول آن را حدوداً سیصد میل ذکر می‌کند. (ملکم، ۱۲۵۵: ۱۸۲) در نوشته‌ای دیگر طول این جاده چیزی حدود ۲۷۰ کیلومتر برآورد شده است. (پیگولوسکایا، ۱۳۵۴: ۵۲۲)

فیگوئروا در توصیف جاده‌ی شیراز - اصفهان می‌نویسد: «جاده بسیار هموار و چنان خوب و مطبوع بود که نه پیش از آن و نه پس از آن در ایران نظیرش را ندیدیم». (فیگوئروا، ۱۳۶۳: ۱۶۶) شاردن نیز که در ایام سلطنت شاه عباس دوم و شاه سلیمان صفوی به ایران مسافرت‌هایی داشته، می‌گوید: «بر این باورم که در سراسر روی زمین برای جهانگردی جایی بهتر و مناسب‌تر از ایران نیست. زیرا در این کشور به سبب کمی جمعیت هزینه مسافرت بسیار نیست. افزون بر این بر اثر مراقبت کامل، راهها امن است و بناهای مخصوص اقامت موقت مسافران در نقاط مختلف همه راهها ساخته شده و برای سکونت سفرکنندگان و تعلیف چهارپایان کاملاً آماده است. اقامت در این ساختمان‌های مجهز رایگان است. جز اینها در سراسر کلیه‌ی راههای هموار و صاف هر جا لازم بوده پل‌های عریض و استوار ساخته شده تا مسافران برای گذشتن از رودها و مسیل‌های ژرفناک و عوارض مشابه در زحمت نباشند و آسوده خاطر بگذرند.» (شاردن، ۱۳۷۴: ۷۷۶/۲)

آنچه که بدیهی به نظر می‌رسد این است که هزینه‌های بسیاری از این اقدامات عمرانی، مستقیماً از عواید خزانه‌ی مرکزی تأمین می‌شده است. با این حال گاه پیش می‌آید که برخی بزرگان، بازرگانان، وزراء، امرا و خیرین با هر قصد و نیتی به ساخت جاده‌ها، تعمیر و مرمت و محافظت از آنها در کنار کاروانسازای می‌پرداختند که از عوامل بسیار مهم در بالا رفتن میزان مسافرت به کشور بوده است. (سیرو، ۱۳۸۶: ۸۹)

افزون بر راه‌سازی، احداث پل‌های بزرگ ارتباطی در مسیر رودخانه‌ها و اماکن در معرض سیل و آب گرفتگی از دیگر اقدامات مفید در این دوره است. به امر پادشاهان صفوی پل‌های متعددی جهت سهولت رفت و آمد مسافران و کاروانیان ساخته شد. از مهم‌ترین پل‌های ارتباطی موجود در اصفهان می‌توان به سی و سه پل و پل خواجو اشاره کرد. سی و سه پل در ایام سلطنت شاه عباس اول و توسط الله‌وردیخان ساخته شد که امروزه به شماره‌ی ۱۱۰ به ثبت تاریخی رسیده است. پل خواجو نیز از یادگارهای ساخته شده در زمان شاه عباس دوم در سال ۱۰۶۰ هجری

است که به شماره‌ی ۱۱۱ به ثبت رسیده است. (مشکوتی، ۱۳۴۹: ۵۴) غیر از اصفهان در سایر شهرهای کشور نیز پل‌های متعددی ساخته شد. پل سیاهکوه و ایوانکی در سمنان (کیانی، ۱۳۸۳: ۱۲)، پل صفوی بیستون به ثبت تاریخی ۷۶۵ در کرمانشاه (مشکوتی، ۱۳۴۹: ۱۶۷)، پل‌های طینوج و طایقان در قم، (عرب، ۱۳۸۲: ۳۳-۳۱)، پل‌های پنج‌چشمه و سه‌چشمه در اردبیل (شهام - دادفر، ۱۳۸۴: ۷۹۹)، پل‌های هراز و شاه‌عباسی در مازندران (ملازاده، ۱۳۷۹: ۱۲۹)، پل ساربان در سهراب اصفهان - فرح‌آباد (شهام، ۱۳۸۴: ۸۵) و مواردی دیگر از این نمونه است.

۲. برقراری امنیت راهها و مبارزه با راهزنی

تجربه نشان داده که هر زمان کشور از امنیت و آرامش برخوردار بوده، طولی نکشیده که پیشرفت در تمام عرصه‌ها از جمله اقتصاد و تجارت نمایان شده است. این امر نقش بسزایی در رشد تجارت و تردد کاروان‌های تجاری در کشور داشته است. ایران به لحاظ موقعیت راهبردی خاص و دیرینه‌ی خود که تا به امروز نیز از آن برخوردار است، خواه ناخواه در مسیر ارتباطی - تجاری شرق به غرب قرار گرفته و از مزیتی نسبی برخوردار بوده است. برای دستیابی به هدف مهمی چون رشد تجارت البته می‌بایست به برخی موارد خصوصاً امنیت، سرمایه و ارتباطات توجه خاص می‌شد که در این میان تأمین امنیت مالی و جانی کاروانیان بیش از هر چیز دیگری از اهمیت برخوردار بود. چرا که به محض برقراری امنیت، ارتباطات خود به خود برقرار شده و سرمایه‌ها نیز از دفینه‌ها خارج می‌شد و در چرخه‌ی اقتصادی به گردش درمی‌آمد. پس از برقراری امنیت، لازم بود تا راههای کاروان‌رو و مهم شناسایی شده و سپس وسایل و اماکن مناسبی نیز جهت اقامت مسافران در آن راهها ساخته شود.

در واقع با برقراری امنیت و ایجاد راههای مناسب و ساخت کاروانسراهای متعدد بود که کاروانیان با آرامش خاطر بیشتری به عبور و مرور در کشور پرداخته و به فعالیت‌های تجاری مشغول شدند. با این حال زمانی که ناامنی، جنگ و یا شورش‌های داخلی درمی‌گرفت، به علت بروز ناامنی، رفت و آمد با مشکلات زیادی مواجه شده و کاروان‌ها چه بسا به ناچار و برای رهایی از دست راهزنان تمام شبانه‌روز را بدون توقف به طی طریق می‌پرداختند که البته این امر به نوبه‌ی خود نیز مشکلات و تلفات جانی زیادی خصوصاً برای چهارپایان در پی داشت. (شاردن، ۱۳۷۴: ۱۳۴۷/۴-۱۳۴۵؛ تاورنیه، ۱۳۸۳: ۲۴۷ - ۲۷۹) علاوه بر این، با گماشتن افرادی موسوم به «راهدار» بر سر راههای مواصلاتی به شدت از کاروان‌ها حفاظت می‌شد. با بی‌نظمی، دزدی و راهزنی به شدت برخورد می‌شد و اینان را به بدترین نوع مجازات‌ها تنبیه می‌کردند. دولت و شخص شاه به

خوبی متوجه اهمیت موضوع بود و تلاش فراوانی جهت تأمین امنیت کاروانیان داشت. اگر در منطقه‌ای سرقتی صورت می‌گرفت، حاکم محل مسؤول رسیدگی به موضوع و شناسایی سارقان بود. در صورتی که وی در وقت مقرر موفق به کشف و تشخیص هویت این افراد نمی‌شد، می‌بایست با هزینه‌ی شخصی، غرامت مال‌باخته را پرداخت می‌کرد و سپس اقدامات لازم را برای دستگیری راهزن و کشف اموال مسروقه به عمل می‌آورد. (دلاواله، ۱۳۷۰: ۲۸؛ کارری، ۱۳۸۳: ۱۶۳-۱۶۲؛ راوندی، ۱۳۶۴: ۵/۵۷۹) به نوشته‌ی کارری در کاروانسراها اگر چیزی از مال‌التجاره گم می‌شد، کاروانسرادار مسؤول جبران آن بود. (کارری، ۱۳۸۳: ۹۹) در آن عصر برای برقراری امنیت در جامعه با راهزنان در نهایت شدت برخورد می‌شد و مجازات متداول در برابر ایجاد آشوب و بی‌نظمی از سوی اخلاص‌گران نیز، بریدن دست و پا، آویزان کردن آنها بر پشت شتران و بریدن سینه و شکم‌هایشان بود. سپس راهزنان را در تمامی محلات می‌چرخاندند تا مایه‌ی عبرت و ترس سایرین شود. (کارری، ۱۳۸۳: ۱۶۲ و ۱۶۳) از دیگر مجازات‌ها همچنین می‌توان به بریدن دماغ، گوش، گردن، فروکردن شمشیر به بدن و کشیدن پوست سر بر روی گوش مجرم‌ها و نیز به تنور انداختن، کباب کردن، تا نیمه‌ی بدن در خاک کردن و ریختن گچ در قالب‌های مخصوص بر روی بدن آنها اشاره کرد. (اولثاریوس، ۱۳۸۵: ۳۲۷؛ شاردن، ۱۳۷۴: ۴/۱۳۵۰) چنین تدابیر امنیتی شدید و ترس حکام از شاه باعث می‌شد هر کدام از مسؤولان خود به خود در میدان رقابت با یکدیگر قرار گرفته و برآن شوند تا با جلب رضایت تجار، خود را از خشم و نفرت شاه در امان نگه دارند. این‌گونه بود که تاورنیه می‌نویسد: «پلیس ایران، بهترین پلیس دنیاست.» (تاورنیه، ۱۳۸۳: ۲۷۹-۲۷۴) با اجرای چنین اقداماتی بود که نهایتاً ناامنی و راهزنی در کشور با کاهش چشمگیری مواجه شد و امنیت در شهرها و جاده‌ها برقرار شد. به امر شاه عباس افراد بسیار سخت‌گیر و کاردان بر مناصب دولتی گماشته شد تا بدین طریق آسان‌تر و بهتر به اهداف مورد نظر دست یابند. دلاواله در جریان سفر به مازندران در این مورد اشاره می‌کند که شاه تمام یاغیان را قلع و قمع کرده و امنیت کامل را در این صفحات برقرار کرده است. (دلاواله، ۱۳۷۳: ۱۶۱) این در حالی است که در دولت‌های همسایه‌ی ایران از جمله عثمانی جهانگردان و بازرگانان اروپایی در خاک این کشور به علت عدم نهادهای امنیتی مناسب و وجود سخت‌گیری‌های مذهبی، به شدت در معرض تهاجم و دستبرد و آزار و اذیت قرار داشتند. این امر باعث شد تا مسافرت در سرزمین عثمانی دائماً با بیم و ترس همراه باشد. دلاواله تأکید می‌کند که در ایران «از دستبرد و حمله‌ی دزدان که در عثمانی انسان دائماً گرفتار آن است، خبری نیست» (همان: ۲۸) تاورنیه دیگر سیاح اروپایی نیز متذکر می‌شود

که: «سراسر عثمانی پر از دزدانی است که... در راهها چشم به راه سوداگران و بازرگانان دارند. دزدان، کاروانیان را غارت و چپاول می‌کنند و اغلب رشته حیات آنان را قطع می‌کنند. اما در ایران امنیت طرق و شوارع برای مسافرین کامل است.» (تاورنیه، ۱۳۸۳: ۹۳)

افزون بر این، براساس برخی گزارش‌ها، دولت عثمانی در مقابل اروپاییان معمولاً رفتاری نامناسب و آمیخته با سخت‌گیری‌های مذهبی از خود نشان می‌داد. همچنین به منظور تأمین رفاه حال مسافران نیز تلاش‌های زیادی مانند شاهان صفوی انجام نمی‌گرفته است. تاورنیه در حین سفر از استانبول به اصفهان می‌نویسد: «در آماسیه فقط دو کاروانسرای کثیف ناراحت [کننده] دیده می‌شود.» (همان: ۲۶) وی در ادامه از سخت‌گیری‌های زیاد و بی‌مورد راهداران و اخذ باج‌های زیاد توسط آنها شکایت می‌کند. (همان: ۲۸)

اقلیت‌های مذهبی در سرزمین عثمانی ظاهراً برخلاف آنهایی که در ایران به سر می‌بردند، از موقعیت مناسبی برخوردار نبودند، به گونه‌ای که اینان نیز همانند تجار از سوی عمال دولتی مورد تعقیب و آزار و اذیت قرار می‌گرفتند. (شرلی، ۱۳۷۸: ۲۵-۲۱) این درحالی است که درباره مردم ایران و نحوه‌ی برخورد آنان با بیگانگان در سفرنامه شرلی آمده: «مردمان آن جا - ایران - خیلی خوش‌رفتار بودند و میل داشتند که به ما خدمتی کنند.» (شرلی، ۱۳۷۸: ۴۳) سربازان و قراولان مرزی ایران نیز با احترام با مسافران خارجی رفتار می‌کردند. (همان: ۴۴) کاری دیگر سیاح اروپایی نیز زمانی که وارد خاک ایران می‌شود از فرط خوشحالی می‌نویسد: «به قدری سرمست بودم که ... از سختی‌های آخرین لحظات سفر خاک عثمانی و راههای صعب‌العبور و پر خطر آن نیز کم‌ترین خاطره‌ای در ذهنم برجای نمانده بود.» (کاری، ۱۳۸۳: ۱۱)

در مورد آزار و اذیت اقلیت‌های مذهبی نیز پرمونیه در جریان سفر از روم به ترابوزان که در دست عثمانی‌ها بود، آورده: «و در روز ۱۷ اکتبر ۱۷۱۱ میلادی از شهر روم حرکت کردیم تا شب را در قارص بمانیم. چون آزارهای مذهبی در این دهکده آغاز شد، لذا من از دیدار کاتولیک‌هایمان خودداری کردم تا مبادا در معرض ناراحتی و رنج تازه‌ای از سوی دستگاه حکومتی [قرار گیرند].» (نامه‌های شگفت‌انگیز...، ۱۳۷۰: ۹) این در حالی است که در ایران با توجه به گزارش‌های موجود، راهداران، مردم و سایر کارگزاران دولتی رفتاری به مراتب بهتر و مناسب‌تر نسبت به خارجی‌ان و اقلیت‌های مذهبی داشتند. به دستور شاه، راهداران و محافظان راهها که درآمد و حقوقشان از طریق اخذ عوارض گمرکی از کاروانیان تأمین می‌شد، موظف بودند افزون بر آشنایی کافی با راهها و شناسایی مناطق پرخطر، شبانه‌روز به طور تمام‌وقت در راهها به تجسس پرداخته و

امنیت کامل را در جاده‌ها جهت عبور و مرور برقرار کنند. (کمپفر، ۱۳۶۳: ۱۶۵) سیاست عملی دیگر برای افزایش بیشتر امنیت و بالا بردن حجم ورود مسافران به داخل کشور این بود که از سوی شاه به راهزنان مشاغل دولتی داده می‌شد تا بدین طریق از پیشه‌ی سابق خود دست کشیده و به انجام خدمات عمومی و عام‌المنفعه بپردازند. نمونه‌ای از آن استفاده شاه عباس از این افراد در جریان درگیری با عثمانی بود که تهاجمات شبانه و غافلگیرانه‌ی اینان نقش بسزایی در موفقیت نظامی سپاه ایران داشت. (دل‌واله، ۱۳۷۰: ۳۹۱-۳۸۹؛ فلسفی، ۱۳۴۶: ۱۵۶/۲) نکته‌ی جالب‌تر این بود که اگر تاجری مدعی سرقت مال خود می‌شد، دولت موظف بود تا با ارزیابی ارزش کالاهای مسروقه که در دفتر بازرگانان ثبت شده بود، با قید قسم خوردن از جانب مال‌باخته، بهای آن را پرداخت کند. (تاورنیه، ۱۳۸۳: ۲۷۹) و سواس و دقت حکام ایالت در راستای انجام وظایف خود، تلاش جهت کسب رضایت بازرگانان و ترس از شکایت اینان نزد شاه، از عوامل مؤثری بود که سرمایه‌ی تجار را بیش از پیش بیمه کرده و موجب تشویق هرچه بیشتر سوداگران جهت افزایش سطح فعالیت‌های بازرگانی خود در کشور شد. (کاری، ۱۳۸۳: ۱۶۲) برقراری امنیت در این دوره خصوصاً ایام سلطنت شاه عباس اول، به گونه‌ای محسوس بود که تاورنیه در سفر خود پس از ورود به ایران می‌نویسد: «پس از پشت سر گذاشتن خاک عثمانی و ورود به ایران... دیگر از هیچ چیزی نگرانی و وحشتی نداشتیم زیرا ما داخل خاک پادشاه ایران شده بودیم و افراد در آن جا با کمال امنیت مسافرت می‌نمایند.» (تاورنیه، ۱۳۸۳: ۱۹۲)

وجود چنین شرایطی بود که بازرگانان خارجی خیلی زود متوجه اهمیت موضوع شده و آنان را در ادامه‌ی فعالیت‌های بازرگانی در داخل کشور مصمم‌تر ساخت. طولی نکشید که ایران با داشتن امنیت قابل ملاحظه، آزادی‌های مذهبی و شهرت میهمان‌نوازی، نظر تجار و سوداگران اروپایی - آسیایی را به سوی خود جلب کرد و بدین طریق سود سرشاری را عاید خزانة‌ی کشور نمود. علاوه بر احکام دولتی مبنی بر رعایت حال بازرگانان خارجی و حس مسؤولیت‌پذیری حکام، حتی خود مردم نیز رفتار مناسب و مؤدبانه‌ای با بیگانگان داشتند. شرلی ضمن ذکر برتری ایران بر عثمانی مدعی است که: «اهالی ایران خیلی مؤدب هستند و نسبت به خارجه مهربان هستند.» (شرلی، ۱۳۷۸: ۱۹۲) کاری نیز نظر شرلی را تأیید کرده و آورده: «ایرانی‌ها از لحاظ ادب و رفتار کاملاً مغایر با ترک‌ها هستند... اغلب ایرانی‌ها متمدن، خوش‌برخورد، شریف، درستکار، سخاوتمند و دشمن‌تقلب و نادرستی هستند. با خارجی‌ها - برخلاف ترک‌ها - با محبت و دوستی رفتار می‌کنند. آنان از اسم و طرز لباس عیسویان - برعکس ترکان - ابراز نفرت نمی‌کنند. اروپاییان

ساکن ایران به هرجا و به هر ترتیب که بخواهند آزادانه تردد می‌کنند و کسی متعرض آنان نمی‌شود و بر خلاف عثمانیان که نمی‌گذارند یک اروپایی در سرزمین آنها لباس سبز بپوشد، اروپاییان در ایران حق پوشیدن لباس سبز رنگ را هم دارند.» (کاری، ۱۳۸۳: ۱۶۵)

۳. اندک بودن هزینه‌های مسافرت و عوارض گمرکی - مالیاتی

از دیگر عوامل مهم و مؤثر در میزان رفت‌وآمدها به یک کشور، مناسب بودن هزینه‌های مسافرت است. ایران عصر صفوی و به ویژه ایام سلطنت شاه عباس اول به خوبی از این ویژگی و مزیت برخوردار بود. در کنار امنیت که شرط اصلی در تسریع امر مسافرت به شمار می‌رفت، کم بودن هزینه‌های مسافرت نیز از دیگر شاخصه‌های این دوره محسوب می‌شود. این امر موجب توجه و ورود سوداگران خارجی از اقصی نقاط جهان به داخل کشور شد. براساس آگاهی‌های منابع، هزینه‌های مسافرت، اقامت در کاروانسراها، که به مثابه هتل‌ها و مهمانسراهای این روزگار پذیرای مسافران بودند، و عوارض گمرکی - مالیاتی بسیار ناچیز و اندک بود و حتی در برخی موارد مشاهده شده که رفت‌وآمد به صورت کاملاً رایگان صورت می‌گرفته است. افزون بر این، هزینه‌های تأمین خوراک، پوشاک و علوفه نیز ارزان بود. به دستور شاه افرادی موسوم به محتسب وظیفه داشتند تا دائماً در بازارها و سایر اماکن عرضه‌ی کالا حضور داشته و به دقت بر امر خرید و فروش و اوزان نظارت داشته باشند و با کسانی که در این مورد مرتکب تخلف می‌شدند، به شدت برخورد می‌کردند. (کمپفر، ۱۳۵۰: ۱۰۶) همچنین افرادی معروف به «چشم و گوش شاه» به صورت مخفیانه در ولایات حضور داشتند که ولی‌نعمت خود را به بهترین نحو از اوضاع و احوال مملکت باخبر می‌ساختند. گاه شاه عباس خود شخصاً با لباس مبدل در کوچه و بازار می‌گشت و از نزدیک به بررسی امور می‌پرداخت. برخورد وی با نانوا و قصاب [سوزاندن و کباب کردن ایشان] از نمونه‌های بارز سخت‌گیری دولت در قبال کم‌فروشان و یا گران‌فروشان است. (شاردن، ۱۳۷۴: ۱۳۵/۴؛ تاورنیه، ۱۳۸۳: ۵۱۶) دلاواله در مورد ارزان بودن خواروبار و کالا در اصفهان که از بزرگ‌ترین و مهم‌ترین شهرهای آن روزگار نیز به شمار می‌رفته، می‌نویسد: «در اصفهان... در مقابل یک پیاستر سلطنتی اسپانی... می‌توان پنج الی شش مرغ بسیار خوب خریداری کرد؛ ولی... این موضوع در ایتالیا اصلاً قابل تصور هم نیست.» (دلاواله، ۱۳۷۳: ۶۰) کاری نیز در این مورد می‌نویسد: «من در اینجا متوجه شدم که مسافرت در ایران تا چه حد ارزان است. اولاً کرایه‌ی مرکب و هزینه‌ی علوفه ناچیز است،...» (کاری، ۱۳۸۳: ۶۳)

ارزانی قیمت مواد خوراکی مورد نیاز و سایر امتعه از یک سو و سهولت در امر دسترسی به آنها از سوی دیگر، از جمله عوامل مشوق مثبتی بودند که سهم ارزنده‌ای در جذب بازرگانان و جهانگردان به سوی ایران داشت. عامل مهم دیگر در این مورد، پایین بودن میزان مالیات‌های وضع شده بر تجار بود. توضیح آن که هدف یک تاجر از انجام مسافرت‌های طاقت‌فرسا در آن روزگار و با وسایل ابتدایی، صرفاً کسب پول و سود بیشتر بود. ناچیز بودن میزان مالیات‌های پرداختی از سوی این مسافران که توسط دولت مقرر شده بود نیز، خود به خود موجب افزایش سود و تداوم علاقه‌ی آنها برای ادامه‌ی فعالیت‌هایشان در کشور می‌شد. در عصر صفویه عوارض گمرکی و راهداری برای ورود و خروج کاروانیان تجاری بسیار اندک بود. شاردن سیاح فرانسوی در این مورد می‌گوید: «عایدات گمرکات که در همه‌ی کشورها [از] مهم‌ترین منابع درآمد است مقدار آن در ایران زیاد قابل توجه نیست.» (شاردن، ۱۳۷۴: ۱۲۴۹/۳) دوسرسو نیز آورده: «مالیات در ایران سبک می‌باشد و هر کس مبلغ مالیات پرداختی خود را می‌داند و به آسانی از عهده [پرداخت] آن برمی‌آید.» (دوسرسو، ۱۳۶۴: ۶۰)

شاه عباس به خوبی متوجه اهمیت موضوع بود و قصد داشت از همان لحظات آغازین ورود تجار به کشور، خاطره‌ای شیرین از ایران در اذهان آنها به جا گذارد. بدین ترتیب سعی می‌شد به شیوه‌های گوناگون رضایت بازرگانان تأمین شود. به دستور وی راهداران و مأموران گمرکی می‌بایست به نحو احسن با مسافران برخورد کرده و از هر نوع بدرفتاری یا اجحاف نسبت به بیگانگان خودداری شود. وی با نهایت اطمینان تضمین کرد که جان و مال بیگانگان حاضر در کشور در امان بوده، افراد در اجرای مراسم و برگزاری آداب و رسوم مذهبی خود آزاد بوده و هر قدر که مایل باشند می‌توانند در کشور اقامت داشته باشند. (شاردن، ۱۳۷۴: ۱۳۶۲/۴) به نوشته‌ی کارری «در سرحد ایران تشریفات گمرکی و باز کردن و تفتیش بار و بنه‌ی مسافران مرسوم نیست. ولی هر مسافری در خور شأن خود هدیه‌ای به مأموران می‌دهد. (کارری، ۱۳۸۳: ۱۲) کمپفر از این فراتر رفته می‌گوید: «اروپاییان فقط عوارض مختصری می‌پردازند.» (کمپفر، ۱۳۵۰: ۱۱۴) افزون بر این، گاه برخی افراد خاص و مورد توجه شاه به طور کامل از پرداخت عوارض و مالیات معاف می‌شدند. یک نمونه‌ی آن تاورنیه سیاح فرانسوی است که به امر شاه از پرداخت عوارض و مالیات معاف شد و متن دستورنامه‌ی آن نیز در سفرنامه‌ی وی آمده است. (تاورنیه، ۱۳۸۳: ۱۳۵-۱۶۶) همچنین شاردن در مورد برخورد مناسب مأموران گمرکی ایران می‌نویسد: «می‌توان باور کرد [که]

رفتار مؤدبانه مأموران گمرکی ایران از همه‌ی مأموران دیگر کشورها در سراسر گیتی به‌هنجارتر، سبک‌تر و موافق‌تر است.» (شاردن، ۱۳۷۴: ۱۲۴۹/۳)

تا این تسهیلات مالیاتی و هزینه‌های مالی پایین مسافرت در ایران وجود داشت، بازرگانان نیز با شور و اشتیاق هرچه بیشتر در کشور فعالیت داشتند. در ایران برخلاف کشور همسایه، عثمانی، به ندرت مشاهده شده که به تفتیش و بازرسی اموال مردم پرداخته شود. به امر شاه تمام عواید گمرکی که در نهایت دقت اخذ می‌شد، صرف اموری از جمله احداث برج‌های دیده‌بانی در فواصل جاده‌ای، محافظت از راهها و پرداخت حقوق راهداران می‌شد. در پی این اقدامات بود که کاروان‌های بزرگ تجاری در کشور به آمدوشد پرداختند که این خود نیز از عوامل مؤثر در ادامه‌ی روند کاروانسراسازی و گسترش آنها بود.

۴. تساهل مذهبی و نقش اقلیت‌های دینی در رشد تجارت

از دیگر سیاست‌های مثبت پادشاهان صفوی به منظور برقراری روابط اقتصادی و سیاسی گسترده با اروپا، نگرش مذهبی خاص آنها نسبت به اقلیت‌های دینی حاضر در کشور و اعطای برخی امتیازات ویژه به ایشان است. (دلاواله، ۱۳۷۰: ۱۷۳-۱۷۱) طولی نکشید که به علت این رفتار مناسب، بسیاری از اروپاییان وارد کشور شده و به فعالیت‌های بازرگانی، عقد قراردادهای سیاسی، تجاری، نظامی و حتی به تبلیغات مذهبی پرداختند. این درحالی است که اگر نظری کوتاه به دولت عثمانی و سیاست‌های اعمال شده از سوی زمامداران آن داشته باشیم، متوجه خواهیم شد که سلاطین عثمانی در بیشتر اوقات سر ستیزه و درگیری با مسیحیان داشته و در حد امکان از حضور آنها در سرزمین خود جلوگیری می‌کردند. با وجود این، ایرانیان که در آن زمان به عنوان «مردمانی آرام و سازگار و دارای عواطف و احساسات انسانی» (شاردن، ۱۳۷۴: ۱۵۹۴/۴) یاد شده‌اند، نه تنها سوء رفتاری نسبت به اروپاییان نداشتند، بلکه بنا به دلایل مختلف از جمله گسترش دادن روابط اقتصادی و یافتن متحدانی خوب برای خود در برابر دولت عثمانی، به برقراری روابط حسنه با دول اروپایی بسیار مشتاق و علاقه‌مند بودند. البته این حسن رفتار از همان اوان تأسیس دولت صفوی وجود نداشت. برخی گزارش‌ها حکایت از رفتارهای گاه نامناسب شاه طهماسب با سفرای اروپایی از جمله آنتونی جنکینسون دارد که از سوی شرکت مسکوی با هدف برقراری روابط تجاری به دربار وی فرستاده شده بود. شاه در پاسخ درخواست وی گفت: «ای کافر ما را به دوستی با کفار احتیاجی نیست.» (کرزن، ۱۳۵۰، ۶۳۵/۲)

این گونه بود که شاه با رفتاری به دور از متانت و دوراندیشی خواستار بازگشت وی شد. شاه عباس با کسب تجربه از این گونه وقایع و بنا به انگیزه‌های اقتصادی - سیاسی، مسیحیان اروپایی را مورد توجه و عنایت خود قرار داد. وی با این اقدام قصد داشت از یک سو به افزایش تجارت و درآمد کشور بپردازد و از سوی دیگر، متحدان اروپایی نیرومندی در برابر دشمن سرسخت و دیرینه‌ی خود، یعنی عثمانیان به دست آورد. دیری نپایید که ایران با کشورهایی مانند انگلیس، هلند، اسپانیا - پرتغال، آلمان، فرانسه، روسیه، دستگاه روحانی پاپ در روم و... به تبادل سفرا و عقد قراردادهای متعدّد تجاری، نظامی و سیاسی مبادرت ورزید. شاه به منظور رقابت با دولت عثمانی که به تعصّب و سخت‌گیری با غیرمسلمانان شهرت داشت، دستور داد که کشیشان، مبلغان مذهبی و سایر اقلیت‌های دینی داخل کشور به طور کامل در انجام امور مذهبی و اظهار عقاید خود آزاد بوده و جان و مالشان در امان است. در ایام حکومت وی عیسویان، هندیان، زرتشتیان و یهودیان در هر شهر مکان و محله‌ی خاصی جهت اقامت داشتند. هیچ یک از مسلمانان حق نداشت در امور آنان دخالت کند و حتی اگر یکی از آنها مرتکب خطا و جرمی می‌شد، از نوعی مصونیت قضایی برخوردار بود و محاکم شرعی ایران به هیچ وجه حق رسیدگی و پی‌گیری جرم او را نداشت. (تاورنیه، ۱۳۸۳: ۵۲؛ دلاواله، ۱۳۷۰: ۶۳ - ۶۲؛ ملک، ۱۳۵۵: ۱۷۶)

دلاواله در مورد اعطای آزادی‌های مذهبی در این دوره توضیح می‌دهد که در جلفای اصفهان ده کلیسا وجود دارد و در خود اصفهان نیز دو کلیسا جهت اجرای مراسم مذهبی مسیحیان ساخته شده است. (دلاواله، ۱۳۷۰: ۴۴۴ و ۴۴۷) وی در ادامه می‌نویسد: «شاه عباس تاکنون... هیچ اهانتی به مسیحیان، پادشاهان مسیحی و به خصوص رعایای خود نکرده و اگر اهانتی در کار بوده، ... برای رفتار خود دلیل کافی داشته است.» (همان: ۱۷۵-۱۷۱ و ۴۵۶ - ۴۵۴) در اسناد پادریان کرملی آمده که شاه به منظور جلب توجه مسیحیان دستور داد تا: «در دارالسلطنه صفاهان (اصفهان) کلیساء عالی در کمال رفعت و زیبایی و زینت ترتیب دهیم تا که معبد ایشان بوده باشد و... کسی نزد حضرت پاپا(پاپ) خواهیم فرستاد که یکی از کشیشان ... به دارالسلطنه مذکور فرستد که در آن کلیسا به انجام عبادت قیام نموده و طوایف مسیحیه را به طاعت و عبادت ترغیب نماید و ما نیز از ثواب آن عبادت بهره‌مند شویم.» (اسناد پادریان کرملی، ۱۳۸۳: ۱۰۵)

شاه عباس همچنین برای اینکه دولت عثمانی را از مزایای رفت و آمد کاروان‌های تجاری ایرانی - اروپایی محروم کند، خطاب به فرمانروای روسیه نوشت: «طریق تعصّب آن است که...

تجار و سوداگران از راه اُرُس (روسیه) بدین ولایت ایران تردد و آمد و شد نموده، از آن راه تردد نمایند که فایده آن جماعت را، جماعت ترک نبرند». (فیگوئروا، ۱۳۶۳: ۸۱-۸۰، ۹۱)

در نتیجه‌ی اقدامات ذکر شده و مکاتبات شاه با دربار سلاطین اروپایی بود که پاپ در جواب نوشت و متعهد شد که: «مساعدت شاهان مسیحی را نسبت به وی جلب کند و بدو امید می‌داد مادام که شاه ایران با عثمانی‌ها در جنگ است، وی شاهان اروپا را به تعرضی نیرومند علیه کشور عثمانی وادار خواهد کرد». (همان: ۲۱۹) شاه علاوه بر این، امر کرد تا از این پس ایرانیان با مسیحیان بر سر یک سفره نشستند و با یکدیگر به خوردن غذا پردازند؛ امری که به ندرت تا این زمان سابقه داشت. ایرانیان خصوصاً آن‌هایی که از تعصب مذهبی بیشتری برخوردار بودند، به شدت از این عمل اکراه داشتند، اما چون نمی‌توانستند با دستور شاه مخالفت کنند، لذا به ناچار و به رغم میل باطنی خود تن به انجام این کار دادند. منابع حکایت از آن دارند که حتی شاه خود شخصاً با اینان نشست و برخاست داشته، با ایشان به خوردن غذا می‌پرداخت و هر از چند گاهی در مراسم دینی آنها که در کلیسا انجام می‌شد، شرکت می‌کرد. (فن دریابل، ۱۳۵۱: ۶۳-۶۱) دلاواله شرح می‌دهد که: «شاه با احترام زیادی انجیل و مزامیر داود را پذیرفت که در دین آنها نیز مورد تأیید هستند. آنها را بوسید و روی سر گذاشت و دستور داد در اطاق کارش بین اشیاء نفیس قرار دهند». (دلاواله، ۱۳۸۰: ۷۴۲/۱) سفیر با مشاهده چنین صحنه‌هایی متعجب شده و در جای دیگر با تأسف می‌گوید: «مسیحیان بغداد در وضعیت رقت‌باری به سر می‌برند». (همان: ۴۵۴)

در توجیه و توضیح بیشتر اقدامات شاه عباس اول صفوی، باید گفت که وی سخت شیفته‌ی بازرگانی و کسب سود بود، از این رو یکی از اقدامات اساسی وی این بود که با اعطای آزادی‌های مذهبی به اقلیت‌های دینی مشتاق در عرصه‌ی اقتصادی کشور، آنها را جهت انجام فعالیت‌های بازرگانی هرچه بیشتر تشویق کند. این حسن سلوک و شیوه مدارا با مسیحیان تنها به دوران سلطنت شاه عباس محدود نشد. شاه عباس دوم و تا حدودی شاه سلیمان صفوی نیز با پیگیری سیاست‌های پیشین، راه شاه عباس را دنبال کردند. شاه عباس دوم که مردی جاه‌طلب و بی‌باک بود، با مسیحیان رفتار مناسبی داشت و مردم و حتی مقامات مذهبی عالی‌مقام را نیز از داشتن هرگونه سوء نیت نسبت به آنها سخت برحذر داشت. (کمپفر، ۱۳۵۰: ۳۹) شاه سلطان حسین در کنار اعتقادات مذهبی خود نسبت به اقلیت‌های دینی، به‌ویژه مسیحیان طریق مدارا و تساهل در پیش گرفت و در برخورد با آنها رفتاری عاری از تعصب و خشونت نشان می‌داد. (دوسرسو، ۱۳۶۴: ۳۹) این حسن

رفتار باعث شد تا سانسون حتی در این مورد بنویسد که: «آزادی مذهبی در ایران در نهایت است.» (سانسون، ۱۳۴۶: ۳۴)

خلاصه اینکه غیرمسلمانان در این دوره در کمال احترام و آرامش بوده و هرگونه بی‌احترامی، توهین و مصادره‌ی اموال آنها از سوی ایرانیان، به شدت محکوم و مورد رسیدگی قرار می‌گرفت. یک نمونه‌ی این امر شکایت گروهی از مسیحیان مقیم لار از حاکم شهر، ابراهیم‌خان، نزد الله‌وردیخان است که مدعی مال مصادره شده‌ی خود بودند. حاکم فارس نیز فوراً دستور استرداد اموال ایشان را صادر کرد. (منجم یزدی، ۱۳۶۶: ۲۱۲؛ فلسفی، ۱۳۴۶: ۶۷-۷۶/۳) در نتیجه‌ی این سیاست مذهبی مثبت و تحریک کننده بود که شرایط جهت سرمایه‌گذاری و انجام فعالیت‌های بازرگانی در کشور فراهم شد و طولی نکشید که هجوم کاروان‌های تجاری و هیئت‌های دینی جهت تبلیغات مذهبی، کشور را در بر گرفت. شاه و سایر دولت‌مردان نیز جهت اسکان هر چه بهتر آنان که تعدادشان روز به روز افزایش می‌یافت، کاروانسراهای متعددی بر پا کردند. افزون بر نقش مسلمانان، از بین اقلیت‌های دینی تأثیرگذار در رشد تجارت عصر صفوی می‌توان به مسیحیان به‌ویژه ارمنیان، هندیان (بانیان) و یهودیان اشاره کرد.

مجموع عواملی که ذکر شد، نقش بسزایی در ایجاد علاقه از سوی سوداگران و جهانگردان به مسافرت در ایران داشت. طولی نکشید که امنیت، رفتار مناسب ایرانیان، جاذبه‌های توریستی، آزادی مذهبی، تجارت بدون مرز و موارد دیگری از این قبیل بر تعداد مسافران بیگانه در کشور افزود. پس از آن شاه به منظور ایجاد اقامتگاه‌هایی جهت اسکان کاروانیان، در ساخت و توسعه‌ی کاروانسراها تلاش مضاعفی از خود نشان داد و پذیرای حضور آنها شد. ناگفته نماند که این اقدامات امری نوپدید نبود، چرا که در ادوار تاریخی گذشته نیز شاهد فعالیت‌های اقتصادی، ساخت کاروانسراها، توجه به امنیت و... هستیم، اما در دوره‌ی صفوی و بویژه دوران شاه عباس اول توجه بیشتری به آن شد. (سیوری و دیگران، ۱۳۸۴: ۲۴۵)

شمارش کاروانسراهای ساخته شده در عصر صفوی خود فهرست بلندی را تشکیل می‌دهد. کاروانسراهای درون شهری، کاروانسراهای دشت، کاروانسراهای کوهپایه‌ای و کوهستانی، کاروانسراهای کرانه کویر و دریا با توجه به موقعیت جغرافیایی هر ناحیه ساخته شد. هرکدام از این بناها کاربردی خاص داشته است. بدین ترتیب که بناهای خاص کالا و بناهای خاص مسافران از یکدیگر جدا بود. افزون بر این، بناهای کالا هرکدام به نوعی کالای مشخص اختصاص داشت و بناهای مسافران هرکدام متعلق به اقوام یا ایالاتی خاص بود. (سیرو، ۱۳۸۶: ۸۹) در دوره‌ی صفویه

کاروانسراهای اصفهان علاوه بر بازار یکی دیگر از مجتمع‌های اقتصادی این شهر بودند. این ساختمان‌ها محل اقامت و مکان خرید و فروش سه دسته تاجر با ملیت‌های متفاوت بوده است: ایرانی، هندی و اروپایی. آمار شاردن به سال ۸۰ - ۱۰۷۸ ق. / ۶۹ - ۱۶۶۷ م. از ساختمان‌های داخل شهر اصفهان، ۱۸۰۲ کاروانسرا شمارش شده. (شاردن، ۱۳۷۴: ۴/۱۵۸۴) شاردن اسامی و مختصات این کاروانسراها را در میحث اصفهان پایتخت ایران در خلال صفحات مختلف آورده است. (ر.ک: همان: ۱۵۸۲-۱۴۰۲) او فقط در حومه‌ی شهر ۵۵ کاروانسرا برشمرده است. (همان: صفحات مختلف. بلیک، ۱۳۸۸: ۱۲۸) پیش از وی اروج‌بیگ بیات (دون ژوان) ۶۰۰ کاروانسرا را برآورد نموده است. (بیات، ۱۳۳۸: ۵۹) این آمارها حکایت از اهمیت کاروانسراها در اقتصاد شهری دارند. از سویی بیانگر آن است که تجارت گسترده در شهر اصفهان، شاه را وادار نموده تا بسیار کاروانسرا در آن برپا کند. (اولثاریوس، ۱۳۸۵: ۲/۷۴۵) دومان در وصف تجارت بین‌الممالک حکومت شاهی صفویه اشاره می‌کند که ایران چون کاروانسرای بزرگ است که تنها دو در دارد. (بلیک، ۱۳۸۸: ۱۲۹)

این کاروانسراها هر کدام به گروهی از تاجران داخلی شهرهای مختلف کشور و یا بازرگانان بیگانه اختصاص داشته که در آن انواع محصولات و اجناس خود را انبار می‌کرده و در معرض فروش قرار می‌داده‌اند یا در آن‌ها اقامت کرده و به استراحت می‌پرداخته‌اند. از این کاروانسراها درآمد زیادی از طریق اجاره نصیب شاه می‌شد. فهرستی از این کاروانسراهای درون شهری اصفهان که در عرصه‌ی اقتصاد شهری عصر صفویه فعال بوده و به دست پادشاهان صفوی یا برخی از بزرگان این دوره ساخته شده‌اند از این قرار است: کاروانسرای شاه، کاروانسرای علی‌قلی‌خان، کاروانسرای مقصود عصار، کاروانسرای یزدی‌ها، خان زرگرباشی، کاروانسرای طویله اول، کاروانسرای طویله دوم، کاروانسرای جده، کاروانسرای حلال، کاروانسرای خراسانیان، کاروانسرای لالابگ، کاروانسرای انارفروشان، کاروانسرای محمدبیگ، کاروانسرای ساروتقی، کاروانسرای مستوفی سابق، کاروانسرای قزوینی‌ها، کاروانسرای کله‌پزان، کاروانسرای جارچی باشی، کاروانسرای فیل، کاروانسرای عرب‌ها، کاروانسرای خوانساریان، کاروانسرای نیم‌آورد، کاروانسرای مهابادیان، کاروانسرای نطنزی‌ها، کاروانسرای عباسی، کاروانسرای بناواتیان (بنواتیان)، کاروانسرای عرب بازار، کاروانسرای اردستانی‌ها، کاروانسرای سوداگران هندی. (برای شرح تفصیلی، ر.ک: بلیک، ۱۳۸۸: ۱۳۵ - ۱۲۹. الاصفهانی، ۱۳۶۸: ۷۸ - ۷۴)

کاروانسراها در آن دوره برای کاروانیان و مسافران به گونه‌ای قابل توجه راحت به شمار می‌رفتند. اتاق‌ها دارای طاقچه و بخاری دیواری بودند، در شاه‌نشین اصطبل‌ها و نیز در خوابگاه

طاقچه‌ها و بخاری دیواری برای استفادهٔ محافظان و کاروانسالارها تعبیه شده بود. آب کاروانسرا یا از نهری نزدیک یا از قنات تأمین می‌شد یا اینکه در آب‌انباری در میان حیاط یا غالباً در خارج از کاروانسرا ذخیره می‌گردید. مستراح‌ها اغلب به صورت بناهایی سبک در خارج از کاروانسرا قرار داشت. آشپزخانه وجود نداشت اما خدمتکاران غذا را در ایوان‌های کوچک که تقریباً همگی دارای بخاری دیواری بودند، تهیه می‌کردند. مسافران می‌توانستند برای گریز از گرمای شب‌های تابستان روی مهتابی بخوابند. پلکان‌هایی برای رفتن روی مهتابی وجود داشت. در بسیاری از مناطق کویری، اتاق‌هایی روی جلو خان ورودی ساخته می‌شد که بالاخانه نام داشت. این بالاخانه بسیار بادگیر و برای اقامت شبانه مناسب بودند. (سیرو، ۱۳۸۶: ۷۷)

با این حال پس از مرگ شاه عباس اول و ظهور شاهان عمدتاً نالایق و ناکارآمد وضعیت دیگری در اوضاع اجتماعی، سیاسی، اقتصادی و غیره به وجود آمد. در این دوره برخلاف گذشته نامنی در جاده‌ها شایع شد و تزلزل و بی‌ثباتی در امور دولتی راه یافت. کارری در مورد اوضاع نامناسب راه‌ها و بی‌توجهی به آنها در اواخر صفویه می‌نویسد: «در ضمن راه تبریز به قم توی چاله‌ای افتادم، تمام بار و بنه‌ام خیس شد و یکی از تپانچه‌هایم شکست». (کارری، ۱۳۸۳: ۳۸) در زمان سلطنت شاه سلطان حسین ناکارآمدی دولت در تأمین امنیت و بهبود اوضاع مشکلات بیشتری را رقم زد. در این زمان قتل و غارت، ناامنی و راهزنی نه تنها یک امر عادی و معمول شد، بلکه حتی در مواردی به شرط سهیم بودن دولت، راهزنان از سوی کارگزاران حکومتی و شخص شاه تشویق شده و از تشکیلات منظمی نیز برخوردار شدند. در این دوره همچنین از اعمال مجازات‌های سابق در حق دزدان و راهزنان خودداری شد و به علت حرص و نیازمندی روزافزون شاه جهت خوشگذرانی، شخص مجرم می‌توانست جریمه‌ی خود را نقد پرداخت کرده و بدین ترتیب از مجازات‌های بدنی رهایی یابد. این امر به خوبی از سوی شاه و اطرافیان با استقبال مواجه شد، چرا که سود سرشاری را عاید ایرانیان کرده و کشور را هر چه بیشتر به انحطاط و سقوط نزدیک می‌ساخت. شاه از آن پس بیشتر اوقات خود را در حرمسرا صرف لذت جسمانی و عیش و نوش می‌کرد و از اوضاع کشور به کلی غافل بود. (دوسرسو، ۱۳۶۴: ۶۴ - ۶۳)

در چنین شرایطی، امنیت که مهم‌ترین و باارزش‌ترین ارمغانی بود که تجار از آن بهره‌مند بودند، جای خود را به ناامنی، دزدی و آشوب داد. تجارت از رونق افتاد، رفت‌وآمد کاروان‌های تجاری برخلاف گذشته متوقف شد. در نتیجه، توجه به ساخت، توسعه و مرمت کاروانسراهای تجاری نیز رو به فراموشی سپرده شد. (سیرو، ۱۳۵۳: ۶۱) در این دوره به علت غفلت شاه نسبت به

امور دولتی، ساختارهای لشکری - کشوری رو به نابودی نهاد. شاهان دوران متأخر صفوی برخلاف افرادی مانند شاه عباس اول نه از قدرت و ثروت و نه از جسارت کافی جهت انجام اقدامات بزرگ برخوردار بودند. دستگاه حکومتی به علت فساد و هزینه‌های گزافی که صرف عیاشی و خوشگذرانی شاه می‌شد، سخت نیاز به پول داشت. تنها راه دستیابی به پول نیز افزایش میزان مالیات‌های پرداختی از سوی مردم بود. این امر موجب فقر بیش از حد مردم شد و اینان نیز ناگزیر جهت امرار معاش خود به کارهای ناشایستی مانند راهزنی و قتل و غارت کاروانیان می‌پرداختند. در این دوره با اینکه راهداران در مسیر راهها حضور داشتند اما برخلاف گذشته نه آن مسؤولیت‌پذیری سابق را داشتند و نه این که از سوی دولت بر وظایف آنها نظارت می‌شد. مأمورین راهداری به شدت گستاخ و بی پروا شده بودند و چه بسا اگر تعدادشان به حد کافی می‌رسید و از قدرت کافی نیز برخوردار بودند، حتی خود شخصاً کاروانیان را مورد تجاوز و غارت قرار می‌دادند. البته به نظر می‌رسد که این رویه بیشتر در مناطق دور از پایتخت، اصفهان، اتفاق می‌افتاد و اوضاع راهها و امنیت در مناطق مرکزی منتهی به پایتخت به مراتب از وضعیت بهتری برخوردار بوده است. (کاری، ۱۳۸۳: ۲۶)

در پی آشکار شدن نشانه‌های ضعف در دستگاه مرکزی دولت، دیگر از دقت و رسیدگی به امور مانند سابق خبری نبود. کسانی که به هر دلیل مالشان از دست رفته و یا به سرقت می‌رفت، دستگاه پلیس چون فاقد کفایت لازم بود، نمی‌توانست جبران خسارت کند. (شاردن، ۱۳۷۴: ۱۳۴۷/۴) این امر نقش مهمی در کاهش حجم ورود کاروان‌های تجاری به کشور داشت که به نوبه‌ی خود نیز موجب نقصان درآمد ملی کشور و نهایتاً بی‌میلی سوداگران و جهانگردان به ادامه‌ی فعالیت‌های خود در مقایسه با دوران پیش از این شد. کمپفر که در ایام سلطنت شاه سلیمان به ایران سفر کرده، متذکر می‌شود که در این دوره راهداران بر خلاف گذشته، حقوق و درآمدهای خود را نه از طریق دولت، بلکه به واسطه‌ی بالا بردن میزان عوارض راهداری بر کاروان‌ها تأمین می‌کردند. (کمپفر، ۱۳۶۳: ۱۱۶) در واقع پس از شاه عباس اول، درآمدهای حاصل از عوارض راهداری خود به یکی از منابع مهم درآمد شاهان صفوی تبدیل شد و روز به روز بر میزان آن نیز افزوده شد. (کمپفر، ۱۳۶۳: ۱۱۶) از آن پس کشور شاهد کاهش حجم رفت‌وآمدها، رکود تجارت و متوقف شدن فعالیت‌های گسترده‌ی تجاری بود که البته در جای خود موجبات فقر و پایین آمدن سطح رفاه عمومی شد. دیگر نشانی از تساهل مذهبی و برخورد مناسب با بیگانگان همانند گذشته نبود. کارری هنگام سفر از مسیر نخجوان به تبریز می‌نویسد: «ایرانیان راهدار می‌خواستند از من و

پردومینیک برای کاتولیک بودنمان پول بیشتری بگیرند ولی من در مقابل این بی‌حسابی و زورگویی، مجبور شدم که تپانچه خود را از کمر بیرون کشم و تهدیدشان کنم... در مقابل این مقاومت مجبور شدند به همان مقرری نفری یک عباسی قناعت کنند». (کاری، ۱۳۸۳: ۲۳) در چنین وضعیتی، دیگر به ایران و ابریشم آن نیاز زیادی احساس نمی‌شد. اروپاییان از این پس مایحتاج خود را از مستعمرات جدید خود در آمریکا، چین و ژاپن فراهم می‌کردند. ضعف حکومت مرکزی به نوبه‌ی خود موجب بروز شورش‌های داخلی زیادی نیز شد. نهایتاً هجوم افغانه به اصفهان به عمر حکومت پایان داد. پایتخت سقوط کرد و دیگر الزامی به ساخت کاروانسرا و حفظ آن نبود. تأمین امنیت و احداث کاروانسراها نیز چند صباحی پس از این و تا زمان روی کار آمدن نادرشاه افشار به فراموشی سپرده شد. (احسانی، ۱۳۸۱: ۱۱۶)

نتیجه‌گیری:

کاروانسرا ساختمانی عمومی و عام‌المنفعه بود که با هدف جا دادن کاروان‌ها در خود ساخته می‌شد. بی‌گمان عصر طلایی احداث و گسترش این بنا متعلق به دوران صفویه و به‌ویژه ایام حکومت شاه عباس اول صفوی است. این امر ریشه در عوامل متعددی از جمله برقراری امنیت، اندک بودن هزینه‌های مسافرت، راه‌سازی، تساهل مذهبی و برخورد مناسب با اقلیت‌های دینی غیرمسلمان داشت. با این اقدامات و با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران به عنوان نقطه‌ی ارتباطی آسیا و اروپا طولی نکشید که کاروان‌های تجاری گسترده‌ای وارد کشور شدند. در این شرایط به امر شاه، کاروانسراهای بسیاری جهت اقامت مسافران داخلی و خارجی در مناطق مهم ارتباطی در کشور ساخته شد که موجب سهولت در امر رفت‌وآمد تجار، کاروانیان و دسترسی آسان‌تر آنها به باراندازهای تجاری شهری گردید. بدیهی است درآمدهایی که از طریق اسکان مسافران و عوارض راهداری از آنها دریافت می‌شد به‌ویژه در اوقاتی که کشور از اوضاع سیاسی مساعدی برخوردار بود، نقش مهمی در افزایش منابع مالی حکومت صفوی داشت.

فهرستی از کاروانسراهای عصر صفویه
آذربایجان شرقی: ۱. شبلی، جاده تبریز - میانه؛ ۲. کاروانسرا، جاده تبریز - اهر؛ ۳. جم، جاده تبریز - مرند؛ ۴. جمال آباد، شرق میانه؛ ۵. امامیه، جاده ترکمنچای باستان؛ ۶. مرند، ۱۳ کیلومتری شمال مرند؛ ۷. ونیار، ۱۶ کیلومتری شمال غربی تبریز.
آذربایجان غربی: ۱. جلفا، جلفای آذربایجان؛ ۲. نره، آذربایجان؛ ۳. کاروانسرا، ۳۴ کیلومتری غرب خوی.
اصفهان: ۱. امین آباد، جاده اصفهان - شیراز؛ ۲. پرسیان، ۴۴ کیلومتری جنوب غربی اصفهان؛ ۳. شیخ علیخان، شمال غربی اصفهان؛ ۴. مهبیار، جنوب اصفهان؛ ۵. بهجت آباد، جاده اصفهان - نطنز؛ ۶. حسینیه، اصفهان - گلپایگان؛ ۷. موله، کاشان - گلپایگان؛ ۸. گز، ۱۸ کیلومتری شمال اصفهان؛ ۹. طور، جاده گلپایگان؛ ۱۰. بلاآباد، جاده نائین - اردستان؛ ۱۱. بهرام، جاده اصفهان - اردستان؛ ۱۲. آغامال پایین، جاده اصفهان - تهران؛ ۱۳. شورجستان، جاده اصفهان - شیراز؛ ۱۴. مادرشاه، شمال اصفهان؛ ۱۵. تقی آباد، جاده اصفهان شهرضا؛ ۱۶. یاغمیش، جاده اصفهان - نائین؛ ۱۷. خرگوشی، جاده اصفهان - یزد؛ ۱۸. ریواد بستان، جاده نائین - اصفهان؛ ۱۹. زوار، زواره؛ ۲۰. قهرود، جاده کاشان - اصفهان؛ ۲۱. جوگند، جاده اردستان - نائین.
تهران: ۱. دیرگچین از دوره ساسانی، جنوب تهران؛ ۲. میرزا عبدالله خان، جاده هراز؛ ۳. امامزاده هاشم، جاده آبدلی؛ ۴. گامبوت (گامبوش)، جاده هراز؛ ۵. عباسی، جاده هراز - آبدلی؛ ۶. قصر بهرام، جنوب تهران؛ ۷. پل دلاک، جاده تهران - قم؛ ۸. کرج، شهر کرج؛ ۹. عباس آباد (سیاهکوه)، جاده ری - ورامین؛ ۱۰. عین الرشید، عباس آباد سیاهکوه؛ ۱۱. کنارگرد، جاده تهران - قم؛ ۱۲. کبودگنبد، جاده ورامین - قم؛ ۱۳. بالاده پرکبود، جاده تهران - آمل؛ ۱۴. صدرآباد، جاده تهران - قم؛ ۱۵. سفیدآب، جنوب تهران.
خراسان: ۱. چشمه شتران از دوره ایلخانی، جاده طبس - یزد؛ ۲. میاندشت، جاده سبزوار - مشهد؛ ۳. چاه حوض، جاده بیرجند - طبس؛ ۴. چارگنبد، طبس؛ ۵. سن خواست، جاده خراسان؛ ۶. مزینان، ۷۰ کیلومتری سبزوار؛ ۷. دربند، جاده فردوس - راور؛ ۸. رباط صالح آباد، حومه سبزوار؛ ۹. فخر داود، خراسان؛ ۱۰. سبزوار، سبزوار؛ ۱۱. سنگ بست، جاده خراسان؛ ۱۲. طرق، جاده خراسان؛ ۱۳. شور، شمال طبس؛ ۱۴. اصفهک، جنوب طبس؛ ۱۵. شاه عباسی، تربت حیدریه؛ ۱۶. قدمگاه، ۲۴ کیلومتری نیشابور؛ ۱۷. ریوند، سبزوار؛ ۱۸. انجیله، شمال شرقی طبس؛ ۱۹. قره پیل، جاده خراسان؛ ۲۰. عباس آباد، جاده شاهرود - سبزوار؛ ۲۱. نیشابور، نیشابور؛ ۲۲. الهاک، جاده شاهرود - سبزوار؛ ۲۳. سین آباد، شمال شرق طبس؛ ۲۴. جوخواه، طبس - یزد؛ ۲۵. رباط سرپوش، سبزوار؛

۲۶. توروسخ، تربت حیدریه؛ ۲۷. مهر، جاده سبزواری - مشهد.
زنجان: نیک‌پی، جاده زنجان - تبریز.
سمنان: ۱. رباط انوشیروانی از دوره سلجوقی، جاده سمنان - دامغان؛ ۲. لاسجرد، روستای لاسجرد سمنان؛ ۳. سمنان، سمنان؛ ۴. ده‌نمک، ۴۰ کیلومتری شرق گرمسار؛ ۵. ایوان‌کی، جاده تهران - گرمسار؛ ۶. بدشت، شرق شاهرود.
دامغان: ۱. دامغان، دامغان؛ ۲. قوشه، ۷۹ کیلومتری شرق سمنان؛ ۳. آهوان، ۳۶ کیلومتری شرق سمنان؛ ۴. میامی، ۷۵ کیلومتری شرق شاهرود؛ ۵. شاه‌سلیمانی، دامغان؛ ۶. ده‌ملا، دامغان.
سیستان و بلوچستان: رباط شورگاز از دوره سلجوقی، جاده زاهدان - نصرت‌آباد.
فارس: ۱. خان‌خوره، آباده - شیراز؛ ۲. ده‌بید، جاده شیراز - نزدیک پاسارگاد؛ ۳. دو کوهک، جاده شیراز - فهلیان؛ ۴. ایزدخواست، جاده شیراز - اصفهان؛ ۵. خیرآباد، شیراز - سروستان؛ ۶. راهدار، شیراز - بوشهر؛ ۷. تنگ زنجیران، جاده کازرون.
قزوین: ۱. اقبال، تاکستان قزوین؛ ۲. ینگه امام، کرج - قزوین؛ ۳. دنک، جاده قزوین - ساوه؛ ۴. محمدآباد، جنوب قزوین؛ ۵. پل دوشان، جاده قزوین - رشت.
قم: ۱. طلب از دوره سلجوقی، قم - اراک؛ ۲. دودهک، قم - اصفهان؛ ۳. تینوش، جاده قم - همدان - تفرش.
کرمان: ۱. سنگ‌تو، جاده کرمان - سیرجان؛ ۲. خانه سرخ، جاده کرمان - سیرجان؛ ۳. ماهان، ماهان - کرمان؛ ۴. رباط دربند، کرمان - مشهد؛ ۵. باغین، جاده رفسنجان - کرمان؛ ۶. گنجعلیخان، جاده رفسنجان - کرمان؛ ۷. وکیل، کرمان؛ ۸. قلعه‌چشمه، جاده بم - زاهدان.
کرمانشاه: ۱. اسلام‌آباد غرب، اسلام‌آباد غرب، ۲. ماهیدشت، شمال شرقی ماهیدشت؛ ۳. سرپل ذهاب، کرمانشاه - سرپل ذهاب.
گیلان: ۱. تی‌تی سیاهکل، سیاهکل؛ ۲. امامزاده هاشم، جنوب رشت - رودبار.
مرکزی: آوه، جنوب جاده قم - ساوه.
هرمزگان: ۱. ینگه، بندرعباس؛ ۲. موخ احمد، بندرعباس؛ ۳. قلعه پهلوی، بندرعباس - لار.
یزد: ۱. انجیره از دوره ایلخانی، جاده یزد - طبس؛ ۲. زین‌الدین، جاده یزد - کرمان؛ ۳. چاه‌نو، یزد؛ ۴. مرنجاب، یزد - طبس؛ ۵. الله‌آباد، یزد - طبس؛ ۶. خان، یزد - طبس؛ ۷. میبد، یزد؛ ۸. قلعه مزرعه، جاده یزد - طبس؛ ۹. پشت بادام، یزد؛ ۱۰. خوروتق، یزد - طبس؛ ۱۱. شاهون، یزد - رفسنجان؛ ۱۲. سگزی، یزد - نائین؛ ۱۳. شمس، یزد - کرمان؛ ۱۴. زگند، یزد - طبس؛

برگرفته از: کیانی، ۱۳۷۹: ۲۸۸ - ۲۸۰

فهرست شاردن از کاروانسراهای درون شهر اصفهان

کاروانسرای کوی منشی‌الممالک، کاروانسرای اصفهان، کاروانسرای مقصود عصار، کاروانسرای شاه، کاروانسرای ملا علی بیگ، کاروانسرای اصطبل، کاروانسرای کاشان، کاروانسرای لارستان، کاروانسرای مولتانیان، کاروانسرای برنج‌فروشان، کاروانسرای بازار نخ‌تابان، کاروانسرای گلپایگان، کاروانسرای حلاجان، پنج تا شش کاروانسرا نزدیکی مدرسه صدر، سه کاروانسرا در بازار دست‌فروشان همگی به نام علی‌قلی خان، کاروانسرای میرزا صفی در بازار ریخته‌گران، کاروانسرای منتهی به بازار نقده‌دوزان، کاروانسرای جده، پنج کاروانسرا به نام لندره‌فروشان، کاروانسرای ماهوت‌فروشان، کاروانسرای مسگران، کاروانسرای خراسانیان، کاروانسرای حلال، کاروانسرای شاه در میدان شاه، کاروانسرای لکه‌بیگ، کاروانسرای انارفروشان، کاروانسرای ساروتقی، کاروانسرای قورچی باشی، هفت کاروانسرای برهنگان، کاروانسرای حکیم محمد، کاروانسرای مشعلدارباشی، کاروانسرای خواجه محرم، کاروانسرای میراسماعیل، کاروانسرای بیگم، کاروانسرای پایدار، کاروانسرای عباسی، کاروانسرای فیل، کاروانسرای درگزینیان، کاروانسرای میرزا اسماعیل قهوه‌چی شاه، کاروانسرای میرزا کوچک، چهار کاروانسرای دیگر همان‌جا، کاروانسرای خلیفه سلطان، کاروانسرای کوزه‌گران، کاروانسرای کمرزین، کاروانسرای بواناتیان، کاروانسرای آتیموریگ، محله خواجه پانزده باب کاروانسرای بزرگ، محله صالح‌آباد سه باب کاروانسرای بزرگ، محله عباس‌آباد ۲۴ باب کاروانسرا، شهر شیخ یوسف بنا سه باب کاروانسرا، جلفا دو باب کاروانسرای کوچک، محله طوقچی چند باب کاروانسرا، محله بیدآباد ۱۱ باب کاروانسرا. (ر.ک: شاردن، ۱۳۷۴: ۱۵۸۲/۴ - ۱۴۰۲)

منابع

- احسانی، محمدتقی، یادی از کاروانسراها، رباطها و کاروانها در ایران، تهران: انتشارات امیرکبیر، ۱۳۸۱.
- اسناد پادریان کرملی (بازمانده از عصر شاه عباس صفوی)، به کوشش منوچهر ستوده، تهران: انتشارات میراث مکتوب، ۱۳۸۳.
- اصفهانی، محمد مهدی بن محمد رضا، نصف جهان فی تعریف اصفهان، به تصحیح و تحشیه منوچهر ستوده، تهران: مؤسسه انتشارات امیرکبیر، ۱۳۶۸.
- افوشته‌ای نطنزی، محمود بن هدایت‌الله، نقاوه الآثار فی ذکر الاخیار، به اهتمام احسان اشراقی، تهران: انتشارات بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۵۰.
- اولئاریوس، آدام، سفرنامه (ایران عصر صفوی از نگاه یک آلمانی)، ترجمه احمد بهپور، تهران: انتشارات ابتکار نو، ۱۳۸۵.
- بلیک، استفان پی، نصف جهان (معماری اجتماعی اصفهان)، ترجمه محمد احمدی نژاد، اصفهان: انتشارات خاک، ۱۳۸۸.
- بیات، اروج بیگ، دون ژوان ایرانی، با حواشی و یادداشت‌های لسترنج، ترجمه مسعود رجب‌نیا، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۳۸.
- پولاک، یاکوب ادوارد، سفرنامه (ایران و ایرانیان)، ترجمه کیکاوس جهاننداری، تهران: انتشارات خوارزمی، ۱۳۶۸.
- پیگولوسکایا و دیگران، تاریخ ایران از روزگار باستان تا پایان سده هجدهم میلادی، ترجمه کریم کشاورز، تهران: انتشارات پیام، ۱۳۵۴.
- تاورنیه، ژان باپتیست، سفرنامه، ترجمه حمید ارباب شیرانی، تهران: انتشارات نیلوفر، ۱۳۸۳.
- تنوی، قاضی احمد و آصف خان قزوینی، تاریخ الفی، به کوشش علی آل داوود، تهران: انتشارات کلبه و فکر روز، ۱۳۷۸.
- خواندمیر، غیاث‌الدین بن همادالدین الحسینی، حبیب السیر فی اخبار افراد بشر، ج ۴، تهران: انتشارات کتابفروشی خیام، ۱۳۵۳.
- دلاواله، پیتر، سفرنامه، ترجمه شعاع‌الدین شفا، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۸۴.
- دلاواله، پیتر، سفرنامه، ج ۱ و ۲، ترجمه محمود بهفروزی، تهران: انتشارات قطره، ۱۳۸۰.

- دو سرسو، پر ژان آنتوان، علل سقوط شاه سلطان حسین، ترجمه ولی الله شادان، تهران: انتشارات کتابسرا، ۱۳۶۴.
- راوندی، مرتضی، تاریخ اجتماعی ایران، ج ۵، بی جا: انتشارات کتیبه، ۱۳۶۴.
- ریاض الاسلام، تاریخ روابط ایران و هند در دوره صفویه و افشاریه، ترجمه محمدباقر آرام و عباسقلی غفاری فرد، تهران: انتشارات امیرکبیر، ۱۳۷۳.
- سانسون، مارتین، سفرنامه (وضع کشور شاهنشاهی ایران در زمان شاه سلیمان صفوی)، ترجمه تقی تفضلی، تهران: بی نا، ۱۳۴۶.
- سمیعا، میرزا، تذکره الملوک، به کوشش محمد دبیرسیاقی، تهران: انتشارات امیرکبیر، ۱۳۷۸.
- سیرو، ماکسیم، کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان راهها، ترجمه عیسی بهنام، تهران: انتشارات سازمان ملی حفاظت آثار باستانی، ۱۳۲۸.
- سیرو، ماکسیم (۱۳۸۶)، «کاروانسراهای بین راهی دوره صفوی»، اصفهان در مطالعات ایرانی، ج ۲، به کوشش رناتا هولود، ترجمه محمدتقی فرامرزی و داود طبایی، تهران: فرهنگستان هنر.
- سیوری، راجر، تحقیقاتی در تاریخ ایران عصر صفوی، ترجمه عباسقلی غفاری فرد و محمدباقر آرام، تهران: انتشارات امیرکبیر، ۱۳۸۲.
- سیوری، راجر، ایران عصر صفوی، ترجمه کامبیز عزیزی، تهران: انتشارات مرکز، ۱۳۸۴.
- سیوری، راجر و دیگران، تاریخ ایران دوره صفویان، ترجمه یعقوب آژند، تهران: انتشارات جامی، ۱۳۸۴.
- شاردن، جان، سفرنامه، ج ۲، ۳ و ۴، ترجمه اقبال یغمایی، تهران: انتشارات توس، ۱۳۷۴.
- شاملو، ولی قلی بن داوودقلی، قصص الخاقانی، تصحیح حسن سادات ناصری، ج ۱، تهران: انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، ۱۳۷۱.
- شرلی، سفرنامه، ترجمه آوانس، به کوشش علی دهباشی، تهران: انتشارات به دید، ۱۳۷۸.
- شهم، افشین، هیلدا دادفر، جغرافیای جهانگردی ایران، تهران: انتشارات طراوت، ۱۳۸۴.
- عرب، کاظم، قم در آینه میراث، به کوشش محمد جهانبخش، قم: سازمان میراث فرهنگی کشور، اداره کل میراث فرهنگی استان قم، ۱۳۸۲.
- فلسفی، نصرالله، زندگانی شاه عباس اول، ج ۲ و ۳، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۶.
- فن دریابل، ژرژ تکتاندر (گابل)، ایتیرپرسیکوم (گزارش سفارتی به دربار شاه عباس اول)، ترجمه محمود تفضلی، تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۵۱.

- فیگوئروا، دون گارسیا دسیلوا، سفرنامه، ترجمه غلامرضا سمیعی، تهران: انتشارات نو، ۱۳۶۳.
- کارری، جملی، سفرنامه، ترجمه عباس نخجوانی و عبدالعلی کارنگ، تبریز: انتشارات اداره کل فرهنگ و هنر آذربایجان شرقی، ۱۳۸۳.
- کرزن، لرد، ایران و قضیه ایران، ج ۲، ترجمه ع. وحید مازندرانی، تهران: انتشارات بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۵۰.
- کروسینسکی، تادوزیودا، سفرنامه، ترجمه عبدالرزاق دنبلی، به تصحیح مریم میراحمدی، تهران: انتشارات توس، ۱۳۶۳.
- کلایس، ولفرام (۱۳۸۸)، «کاروانسراهای صفوی»، هنر و معماری صفوی، به کوشش شیلا کنبی، ترجمه مزدا موحد، چاپ دوم، تهران: مؤسسه تألیف، ترجمه و نشر آثار هنری «متن».
- کمپفر، انگلبرت، در دربار شاهنشاه ایران، ترجمه کیکاووس جهاننداری، تهران: انتشارات انجمن آثار ملی، ۱۳۵۰.
- کمپفر، انگلبرت، سفرنامه، ترجمه کیکاووس جهاننداری، تهران: انتشارات خوارزمی، ۱۳۶۳.
- کیانی، محمدیوسف، معماری ایران دوره اسلامی، تهران: انتشارات سمت، ۱۳۷۹.
- مرعشی صفوی، میرزا محمدخلیل، مجمع التواریخ، تصحیح عباس اقبال، تهران: انتشارات کتابخانه سنایی و کتابخانه طهوری، ۱۳۶۲.
- مشکوتی، نصرت‌الله، فهرست بناهای تاریخی و اماکن باستانی ایران، تهران: انتشارات سازمان ملی حفاظت آثار باستانی، ۱۳۴۹.
- ملازاده، کاظم، مریم محمدی، بناهای عام‌المنفعه (آبانبار، بازار، پل، سد، حمام)، تهران: انتشارات سازمان تبلیغات اسلامی - حوزه هنری، ۱۳۷۹.
- ملکم، سر جان، تاریخ ایران، تهران: انتشارات کتابفروشی سعدی، ۱۲۵۵ ش.
- منجم یزدی، ملاجلال‌الدین محمد، تاریخ عباسی (روزنامه ملاجلال)، به کوشش سیف‌الله وحیدنیا، تهران: انتشارات وحید، ۱۳۶۶.
- منشی، اسکندربیگ، تاریخ عالم‌آرای عباسی، ج ۲، تهران: انتشارات امیرکبیر، ۱۳۵۰.
- مهدوی، عبدالرضا هوشنگ، تاریخ روابط خارجی ایران از ابتدای دوران صفویه تا پایان جنگ جهانی دوم، تهران: انتشارات امیرکبیر، ۱۳۶۳.
- نامه‌های شگفت‌انگیز از کشیشان فرانسوی در دوران صفویه و افشاریه، ترجمه بهرام فره‌وشی، تهران: انتشارات مؤسسه علمی اندیشه جوان، ۱۳۷۰.

- نوریخس، مسعود، با کاروان تاریخ (مروری بر تاریخچه سفر و سیاحت در ایران از باستان تا امروز)، تهران: انتشارات ایرانشهر، ۱۳۷۰.
- وحید قزوینی، میرزا محمدطاهر، تاریخ جهان آرای عباسی، تصحیح سعید میرمحمدصادق، تهران: انتشارات پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، ۱۳۸۳.

