

Waqf as a tool of economic and security governance in the Safavid era (Investigating the function of moqufeh caravansaries in stabilizing and developing the security of trade routes)

Maryam Goli*
Hamid Asadpour*

Abstract

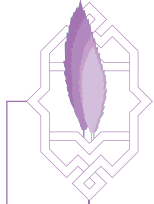
Trade is considered one of the vital pillars of every civilized society and is rooted in human civilization. In Iran during the Islamic era, one of the components of civilization was how people traded with other places. In this regard, commercial and economic security was the main driver of trade. The government and the people have taken different measures to ensure security, and one of the most important measures to ensure economic security in societies has been the creation and construction of caravanserais. The creation and construction of caravanserais in Islamic civilization was not simply an economic matter, because in Islamic teachings, securing a livelihood and earning a living and trade are considered among the most important religious characteristics and hence we see that both the government and benefactors played a role in the construction of caravanserais and benefited from the institution of waqf, which is considered one of the most important religious institutions in Islam. How to benefit from the waqf institution and its function in the construction of caravanserais and its feedback is a topic that is addressed in this article. Among the important results of this research, which was conducted using a descriptive-analytical method and using library and document resources; this is because although the construction and establishment of caravanserais has a long history in Iranian-Islamic civilization, its peak of prosperity was during the Safavid period, and the manifestation of waqf in the construction of these buildings is very visible during this period.

Department of History, Faculty of Literature and Humanities, Persian Gulf University, Bushehr, Iran.

m.g70esf@gmail.com

Associate Professor, Department of History, Faculty of Literature and Humanities, Persian Gulf University, Bushehr, Iran.

asadpour22@gmail.com



الوقف كأداة للحكم الاقتصادي والأمني في العصر الصفوي (دراسة وظيفة خانات الوقف في استقرار وتنمية أمن طرق التجارة)

مریم گلی *
حمید اسد بور **

الخلاصة

تُعتبر التجارة من الركائز الأساسية لأي مجتمع متحضر، ولها جذورها في الحضارة الإنسانية. في إيران خلال العصر الإسلامي، كان أحد أركان الحضارة هو كيفية تعامل الناس مع الآخرين. وفي الوقت نفسه، يُعدّ الأمن التجاري والاقتصادي المحرك الرئيسي لقضية التجارة.

لقد اتخذت الحكومة والشعب تدابير مختلفة لضمان الأمن، وكان أحد أهم التدابير لضمان الأمن الاقتصادي في المجتمعات هو إنشاء وبناء أماكن ضيافة القوافل.

لم يكن إنشاء وبناء مضافات القوافل في الحضارة الإسلامية مسألة اقتصادية فحسب، إذ يُعدّ تأمين الرزق والتجارة من أهم السمات الدينية في التعاليم الإسلامية. ولذلك، نرى أن كلاً من الحكومة والمحسنين لعبوا دورًا في بناء الخانات و المضافات، واستفادوا من مؤسسة الوقف، التي تُعتبر من أهم المؤسسات الدينية في الإسلام.

كيفية الاستفادة من مؤسسة الوقف ودورها في بناء المضافات وانعكاساتها، هو موضوع تناولته هذه المقالة. ومن أهم نتائج هذا البحث، الذي أُجري باستخدام المنهج الوصفي التحليلي والمصادر المكتبية والوثائقية، أنه على الرغم من أن بناء المضافات وتأسيسها له تاريخ عريق في الحضارة الإيرانية الإسلامية، إلا أن ذروة ازدهارها كان في العصر الصفوي، وكان تجسيد الوقف في بناء هذه المباني جلياً في هذه الفترة.

الكلمات المفتاحية: الاقتصاد، الخان، الوقف، الموقوفة، إيران، العصر الصفوي.

* طالب دكتوراه في التاريخ، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة الخليج الفارسي، بوشهر، إيران.

m.g70esf@gmail.com

** أستاذ مشارك، قسم التاريخ، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة الخليج الفارسي، بوشهر، إيران.

asadpour22@gmail.com

وقف به مثابه ابزار حکمرانی اقتصادی و امنیتی در عصر صفوی (بررسی کارکرد کاروان‌سراهای موقوفه در تثبیت و توسعه امنیت مسیرهای تجاری)



مریم گلی*

حمید اسد پور**

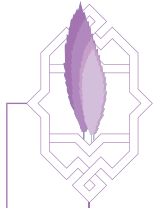
چکیده

تجارت یکی از ارکان حیاتی هر جامعه متمدنی به‌شمار می‌رود و ریشه در تمدن بشری دارد. در ایران دوران اسلامی نیز یکی از مؤلفه‌های تمدنی، چگونگی تجارت مردم با دیگر نقاط به‌شمار می‌رود. در این بین، امنیت تجاری و اقتصادی محرک اصلی مسئله تجارت می‌باشد. حکومت و مردم برای تأمین امنیت، راه‌کارهای متفاوتی در پیش گرفتند و یکی از مهم‌ترین اقدامات در راستای تأمین امنیت اقتصادی در جوامع، ایجاد و احداث کاروان‌سراها بوده است. ایجاد و احداث کاروان‌سرا در تمدن اسلامی، صرفاً یک امر اقتصادی به‌شمار نمی‌آمد چراکه در آموزه‌های اسلامی، تأمین معیشت و کسب روزی و تجارت از مهمترین شاخصه‌های دینی به‌شمار می‌رود و از این رو شاهدیم که هم حکومت و هم خیرین در احداث کاروان‌سراها نقش داشتند و از نهاد وقف، که یکی از مهم‌ترین نهادهای مذهبی در اسلام به‌شمار می‌رود بهره برده‌اند. چگونگی بهره‌مندی از نهاد وقف و کارکرد آن در ساخت کاروان‌سراها و بازخورد آن موضوعی است که در این مقاله به آن پرداخته شده است. از نتایج مهم این پژوهش که به روش توصیفی-تحلیلی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و اسنادی انجام شده است آن است که اگرچه ساخت و ایجاد کاروان‌سرا در تمدن ایرانی اسلامی سببه طولانی دارد، ولی اوج دوران شکوفایی آن در دوره صفوی است و تجلی وقف در ساخت این ابنیه در این دوره بسیار نمایان است.

واژگان کلیدی: اقتصاد، کاروان‌سرا، وقف، موقوفه، ایران، صفویه.

*. دانشجوی دکتری تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه خلیج فارس، بوشهر، ایران.
m.g70esf@gmail.com

** دانشیار گروه تاریخ دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه خلیج فارس، بوشهر، ایران.
asadpour22@gmail.com



مقدمه

وقف یکی از نهادهای ریشه‌دار و تأثیرگذار در تمدن اسلامی، به‌ویژه تاریخ ایران بوده است، به گونه‌ای که کارکرد آن همواره فراتر از تأمین نیازهای مذهبی و خیریه‌ای ظاهر شده و نقش‌های بنیادین در سازمان‌یابی اجتماعی، اقتصادی و حتی حفظ و توسعه امنیت عمومی ایفا کرده است. در این بستر، مطالعه نسبت میان وقف و ابعاد حکمرانی اقتصادی و امنیتی، به‌ویژه در کشورهایی چون ایران با پیشینه عمیق نهاد وقف، چشم‌اندازهای نوینی از پیوند سنت‌های دینی با مقوله‌های حکمرانی نوین را به دست می‌دهد.

عصر صفوی (۹۰۷ - ۱۱۳۵ ه.ق / ۱۵۰۱ - ۱۷۲۲ میلادی) یکی از نقاط عطف در تاریخ ایران محسوب می‌شود؛ عصری که طی آن دولت مرکزی با تکیه بر الگوهای حکمرانی مبتنی بر مذهب تشیع و با به‌کارگیری راهبردهای نهادی، موفق به تثبیت قلمرو سیاسی و توسعه اقتصادی خود شد. در این دوره، توسعه تجارت و گسترش مناسبات اقتصادی داخلی و خارجی، ضرورت تأمین امنیت در مسیرهای تجاری و ایجاد زیرساخت‌های مورد نیاز کاروان‌ها و بازرگانان را دوچندان ساخت. کاروان‌سرا، به عنوان یکی از کلیدی‌ترین اجزای این زیرساخت، نه تنها به تسهیل سفر و بازرگانی کمک می‌کردند، بلکه امنیت مسافران، کالاها و دارایی‌ها را در مسیرهای پرخطر بر عهده داشتند.

نهاد وقف، درون این بستر، به ابزاری کارآمد برای دولت و جامعه بدل شد تا بدون نیاز به هزینه‌های مستقیم دولتی و با جلب مشارکت طبقات مختلف جامعه، به توسعه و نگهداری کاروان‌سرا مبادرت ورزد. کاروان‌سرای موقوفه، غالباً نه تنها به لحاظ معماری و کیفیت ساخت بر نمونه‌های غیرموقوفه برتری داشتند، بلکه نظام اداری و مالی خاصی پشتوانه عملکرد مداوم و موفق آنها بود که مبتنی بر وقف‌نامه‌ها و مقررات وقفی سامان می‌یافت. این امر موجب پایداری خدمات‌رسانی کاروان‌سرا و کاهش آسیب‌پذیری آنها در برابر تغییرات سیاسی و اقتصادی می‌شد.

در عین حال، نقش امنیتی کاروان‌سرای وقف‌شده در خدمات‌دهی چند وجه داشته است: اول، ایجاد نقاط امن و معتبر در مسیرهای پرتردد، که مأمونی مطمئن برای کاروان‌ها و بازرگانان فراهم می‌کرد و بدین ترتیب از مخاطراتی چون راهزنی، غارت، و ناامنی کاسته می‌شد؛

دوم، کارکرد اطلاع‌رسانی و جمع‌آوری اخبار و اطلاعات مهم تجاری و سیاسی از طریق تجمع کاروانیان در این مکان‌ها، که در مواقع بحران یا تهدید، اطلاعات حیاتی را در اختیار مسئولان امنیتی قرار می‌داد؛ سوم، ایجاد فضاهای اجتماعی و اقتصادی برای تبادل کالا و سرمایه و حتی جذب نیروی کار محلی، که خود لایه دیگری از امنیت اقتصادی و اجتماعی در بافت روستایی و شهری پیرامون این بناها فراهم می‌ساخت.

دیدگاه‌های جدید درباره حکمرانی اقتصادی و امنیتی در جوامع پیشامدرن، بر این نکته تأکید دارد که دولت‌ها همواره ضرورت مواجهه با چالش فقدان منابع مالی کافی، بی‌ثباتی سیاسی-نظامی و دشواری مدیریت سرزمین‌های پهناور را داشته‌اند. در این میان، ابزارهایی مانند وقف، کارکردی شبه‌دولتی و مکمل ساختار دیوان‌سالاری رسمی پیدا می‌کردند. در ایران صفوی، حکمرانی مبتنی بر سنت وقف این امکان را به دولت می‌داد که ضمن افزایش سرمایه‌های اجتماعی و مذهبی، به صورت غیرمستقیم بر مدیریت زیرساخت‌های کلیدی مانند کاروان‌سراها و شبکه حمل‌ونقل کنترل داشته باشد. بر همین اساس، بسیاری از کاروان‌سرای اصلی در راه‌های مهم کشور، به همت شاهان، شاهزادگان، وزرا و ثروتمندان و با تأکید بر وقف و سنت‌های وقفی ساخته شده‌اند و مدیریت و نگهداری آنها نیز از طریق درآمد‌های وقفی تضمین می‌شده است.

پیوند میان امنیت مسیرهای تجاری و توسعه اقتصادی در عصر صفوی، به وضوح در اسناد تاریخی و سفرنامه‌ها منعکس شده است؛ جهانگردان و بازرگانانی چون ژان شاردن، سیاح فرانسوی، و ژان باپتیست تاورنیه، بارها به اهمیت و تأثیرگذاری کاروان‌سرای امن و باکیفیت اشاره کرده‌اند و آنها را عامل مهمی در رونق تجارت، مهاجرت، و حتی نشر اخبار و ایده‌ها دانسته‌اند. نمونه‌های موردی کاروان‌سرای موقوفه در مسیرهای استراتژیک کاروان، از حیث ابعاد معماری، نظام مالی و اداری، و میزان اثرگذاری اجتماعی-اقتصادی، گواه روشنی بر کارکرد مؤثر وقف در توسعه و تحکیم امنیت مسیرهای تجاری است.

افزون بر ابعاد تاریخی، تفسیر وقفیات عصر صفوی با رویکرد میان‌رشته‌ای، می‌تواند ابعاد پنهان و چندلایه سیاست‌گذاری اقتصادی و امنیتی دولت صفوی را نمایان کند؛ به عبارت دیگر، وقف نه فقط در معنای سنتی یک کنش دینی، بلکه همچون ابزار سیاست‌گذاری عمومی، ابزاری برای دوزدن موانع قانونی یا اداری، افزایش چسبندگی اجتماعی نخبگان به دولت مرکزی و حتی رقابت و مشروعیت‌بخشی خاندان‌ها و گروه‌های مؤثر در حکمرانی - نقش‌آفرین بوده است.

درواقع، بازخوانی کارکرد وقف و کاروان‌سرای موقوفه در دوران صفوی، افق‌های نوینی برای تحلیل تعامل سنت‌های دینی و ساختار حکمرانی، مشارکت بخش غیردولتی در توسعه زیربنای اقتصادی، و راهبردهای غیرمستقیم تأمین و ارتقاء امنیت در تاریخ اقتصادی ایران می‌گشاید؛ تحلیلی که می‌تواند ضمن غنابخشی پژوهش‌های تاریخی، حتی در طراحی سیاست‌های توسعه زیرساختی و امنیتی جهان معاصر الهام‌بخش باشد.



۱. تبیین مفاهیم و موضوع

۱-۱. وقف، حکمرانی اقتصادی و امنیتی

نهاد وقف در تاریخ اجتماعی و اقتصادی ایران، به‌ویژه در عصر صفوی، نقشی بنیادین در ساختار حکمرانی و توسعه زیرساخت‌های عمومی ایفا کرده است. با تثبیت قدرت مرکزی در دوره شاه عباس اول و گسترش مبادلات تجاری، دولت صفوی با ترویج و سازماندهی نهاد وقف، عملاً آن را به ابزاری برای توسعه و تثبیت امنیت راه‌های تجاری بدل ساخت (سیوری، ۱۳۹۲: ۱۹۹-۲۰۱). کاروان‌سرای موقوفه که در مسیرهای تجاری احداث شدند، نه تنها به امور حمل‌ونقل و تسهیل بازرگانی کمک شایانی کردند، بلکه نقطه اتکایی برای ایجاد و حفظ امنیت کاروان‌ها و مسافران از خطر راهزنان بودند (اسکندر بیگ ترکمان، ۱۳۵۰، ج ۱: ۳۱۰؛ سیوری، ۱۳۹۲: ۲۰۴).

در «عالم‌آرای عباسی» آمده است که ساخت کاروان‌سرای بزرگ، یکی از محورهای سیاست شاه عباس برای کنترل جاده‌های کشور بود؛ بسیاری از این کاروان‌سراها با درآمد اوقاف محلی و گاه با مباشرت شاه تأسیس می‌شدند (اسکندر بیگ ترکمان، ۱۳۵۰، ج ۲: ۸۶۷-۸۶۹). این سیاست موجب شکل‌گیری شبکه وسیعی از کاروان‌سراها در سراسر ایران شد، به‌ویژه در مسیرهای اصفهان-خراسان و اصفهان-بغداد که از مهم‌ترین شریان‌های تجاری آن روز بودند (سیوری، ۱۳۹۲: ۱۹۴).

مطالعه اسناد موقوفات عصر صفوی در ارتباط با کاروان‌سراها نشان می‌دهد که وقف‌نامه‌های این عصر، فراتر از جنبه دینی، به وضوح «حراست و تأمین امنیت کاروانیان» را هدف قرار داده و برای آن متولیان خاص و منابع مالی اختصاص داده شده است. همین امر نقش نهاد وقف را به مثابه ابزار حکمرانی اقتصادی و امنیتی در ایران صفوی پررنگ می‌کند؛ چراکه دولت بدون تحمیل هزینه سنگین به خزانه، با اتکا به اعتماد و همت واقفان، زیرساخت‌هایی برای تجارت امن و پررونق فراهم کرد (سیوری، ۱۳۹۲: ۲۰۵).

این رویکرد متکی به وقف، نه تنها موجب رونق تجارت داخلی و بین‌المللی و تقویت اقتدار دولت شد، بلکه الگویی برای ترکیب مشروعیت مذهبی، منافع اقتصادی و سیاست‌های امنیتی صفوی تلقی می‌شود. اهمیت این سیاست‌ها در وقف‌نامه‌ها و متون تاریخی بازتاب یافته و تا امروز الهام‌بخش پژوهش‌های میان‌رشته‌ای درباره پیوند وقف و امنیت اقتصادی ایران بوده است.

۲. پیشینه پژوهش

با موضوع این مقاله کمتر رساله و مقاله‌ای به نگارش درآمده و بیشتر تألیفاتی که در رابطه با تجارت در دوران صفوی است یا در رابطه با سیاست صفویان است و یا در رابطه با نقش راه‌ها و مسیرها و

کمتز به تأثیر نهاد وقف در ایجاد و مداومت این مراکز پرداخته شده است. به عنوان مثال زهرا حسینی و همکاران (۱۴۰۳) در مقاله‌ای با عنوان «تأثیر تغییرمسیرهای تجاری دوره صفویه بر دگرگونی ساختار کاروان سراهای مرکز و جنوب ایران» به چگونگی تغییرات در ساخت و ایجاد کاروان سراها در مسیر تجارت ایران منتهی به آب‌های آزاد را بررسی کرده و اصلاً به نقش نهاد وقف اشاره‌ای نکرده‌است. از همین نویسندگان (۱۴۰۳) مقاله‌ای دیگر با عنوان «تبیین مدل تحلیل پویایی تاریخی سفرهای تجاری با تمرکز بر کاروان سراهای دوره صفویه» منتشر شده که به بررسی نقش کاروان سرا در پویایی سفرهای تجاری پرداخته و به نهاد وقف توجه‌ای نداشته است با آنکه می‌توان گفت یکی از دلایل مهم پویایی کاروان سراهای عهد صفوی وقف بودن آنهاست.

دسته‌ای دیگر از پژوهش‌ها موجود است که صرفاً به معماری کاروان سرا پرداخته است و در این بین کمتر از نقش نهاد وقف صحبت به میان آمده است. از جمله این گونه پژوهش‌ها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد.

مجتبی کاویان و همکاران (۱۳۹۵) مقاله‌ای با عنوان «بررسی سیر تحول معماری کاروان سرای حیاط دار مرکز ایران» در شماره ۷۵ مجله اثر منتشر کرده‌اند؛ مهدی باصولی و همکاران (۱۴۰۰) مقاله‌ای دیگر در همین مجله با عنوان «بررسی کارکردهای کاروان سرای ایرانی با رویکردی منظرین» منتشر کرده‌اند؛ این مقالات نیز صرفاً به معماری این اماکن پرداخته و به نقش نهاد وقف در آن هیچ اشاره‌ای نداشته است. دسته دیگر از پژوهش‌ها نیز به سیر تاریخی تجارت و شکل‌گیری کاروان سرا پرداخته که باز هم از لحاظ محتوا با پژوهش حاضر تفاوت بنیادین دارد. آرش صبوری زالوآبی (۱۳۹۲) مقاله‌ای با عنوان «تاریخچه کاروان سرا» به قلم تحریر درآورده که در آن به سیر تاریخی ساخت کاروان سرا پرداخته است. همچنین صفورا ترک لادانی و دکتر علی اکبر کجیاف (۱۳۸۹) نیز مقاله‌ای با عنوان «کاروان و سیر کاروان‌های تجاری در ایران عهد صفوی» در نشریه پژوهش‌های تاریخی ایران و اسلام منتشر کرده‌اند که رویکرد هر دو مقاله سیاسی است و به امر نهاد وقف در این باره اشاره‌ای نشده است.

۳. تاریخچه کاروان سرا

از مهم‌ترین و باسابقه‌ترین ابنیه‌های تجاری ایران که از دوران باستان تا همین قرون اخیر مورد توجه بوده و کارکردهای آن در تأمین امنیت تجاری کاروان‌ها بسیار حائز اهمیت بوده است، کاروان سرا می‌باشد.

کشور ایران به دلیل قرار گرفتن در شاهراه تجارت شرقی-غربی، یعنی از چین تا دریای مدیترانه و توسعه گسترده این سرزمین، حکومت‌ها از دیرباز در ایجاد و ساخت راه‌های تجاری-نظامی اقدامات



مهمی داشته‌اند که ایجاد کاروان‌سرا و ساخت آن از مهمترین این گونه فعالیت‌ها به شمار می‌آید. اگر چاپارخانه‌ها را شکل اولیه کاروان‌سرا بدانیم، سابقه ساخت این بناها به دوران هخامنشیان می‌رسد آنجا که به گفته هرودت صد و یازده چاپارخانه در سرزمین‌های تحت سیطره حکومت هخامنشی یعنی مابین پاسارگارد و سارد وجود داشت که کاروانیان بتوانند این مسیر ۲۵۰۰ کیلومتری سه ماهه را در امنیت سفر کنند. (کیانی، ۱۳۶۲: ۳).

روند ساخت کاروان‌سرا در دوران اشکانی نیز وجود داشت و در دوران ساسانی نیز به دلیل اهمیت امنیت تجاری، این اماکن همچنان پویا و فعال بوده است ولی به گفته ماکسیم سیرو با هجوم اعراب به ایران و آغاز حکومت‌های مستقل و نیمه مستقل محلی، از شکوه و اعتبار سابق این ابنیه‌ها به دلیل کم رونق شدن تجارت کاسته شد (سیرو، ۱۹۴۹: ۱۴-۱۵). تا آنکه همزمان با شروع حکومت سلجوقیان و یکپارچه شدن دوباره ایران اسلامی و رونق تجارت، بار دیگر شاهد فعالیت‌های کاروان‌سرا در پهنه ایران اسلامی هستیم. هرچند برخی از حکومت‌های شرق و شمال شرق ایران پیش از سلجوقیان اقدام به ساخت کاروان‌سرا کردند ولی شکوه و یکپارچگی این ابنیه‌ها همزمان با عظمت دوران سلجوقی اتفاق افتاد.

تفاوت فاحش ساخت و ایجاد کاروان‌سرا در دوران ایران اسلامی نسبت به دوران باستان، رنگ و بوی مذهبی بخشیدن به این اماکن بود به گونه‌ای که در آئین اسلامی حفظ جان و مال مردم بسیار حائز اهمیت بود و از طرفی امنیت مسیرها و کاروانیان صرفاً بحث تجارت نبود بلکه همزمان با تجارت این مسیرها، مسیر زیارت اماکن مقدس نیز به‌شمار می‌آمد. به همین دلیل حکومت اسلامی در ساخت این اماکن دیدگاه مذهبی نیز داشت و برای تجلی این دیدگاه نیز از نهاد وقف استفاده می‌کرد به گونه‌ای که گزارش ابن تغزی، عبدالله بن طاهر از حاکمان طاهریان ایران در قلمرو خود کاروان‌سرای بسیاری ساخت و برای حفظ و نگهداری آن موقوفات فراوانی اختصاص داد. (ابن تغزی بردی، ۱۹۶۳: ۲۰۱).

اگرچه حمله مغول‌ها باعث تخریب اماکن و ناامنی فراوان در ایران اسلامی گردید و همین امر باعث شد حداقل به مدت ۱۰۰ سال دوران رکود در ایران به وجود بیاید ولی با تشکیل حکومت ایلخانان و گرویدن پادشاهان این حکومت به آئین اسلامی، بار دیگر روند تجارت رونق گرفت به گونه‌ای که در دوران غازان خان علاوه بر بناهای عمومی دیگر، ۲۴ کاروان‌سرا در کنار راه‌ها احداث گردید و همچنین سلطان الجایتو و سلطان ابوسعید ایلخانی نیز همین اقدامات را انجام دادند (احسانی، ۱۳۸۰: ۴۲-۴۳). ولی با این حال نباید نقش وزاری مقتدر این دوران همچون خواجه فضل الله همدانی را در این امر نادیده گرفت. در دوران تیموریان نیز روند ساخت کاروان‌سرا همچنان پیگیری شد چنانچه کلاویخو بیان می‌دارد، تیمور خود شخصاً دستور ساخت کاروان‌سراهای متعددی در سراسر کشور را داد تا به

صورت شبانه‌روزی به خدمت پردازند همچنین در مسیرهای پر اهمیت مانند تبریز به سفرنگاز، برخی از کاروان‌سرا به امکانات متعدد نظیر اصطبل و مهمان‌خانه مجهز بودند (کلاویخو، ۱۳۶۶: ۴۶۶).

۴. کاروان‌سراهای موقوفه عصر صفوی

همیشه در عرصه جامعه بشری، افزایش حجم تجارت در یک مسیر خاص با رشد زیربنایی آن ارتباط تنگاتنگی داشته است به گونه‌ای که با تأسیس و بازسازی کاروان‌سرا و ایجاد امنیت در مسیر کاروان‌ها، تجارت از رونق چشم‌گیری برخوردار می‌شد (ترک لادانی؛ کجیاف، ۱۳۸۹: ۳۶). این مسیرهای تجارتي که اکثراً نیز با مسیرهای زیارتي یکی بود باعث شده بود که خیرین و واقفان جهت تسهیل رفت و آمد و همچنین جهت رونق زیارت اعتاب مقدس اقدام به ایجاد و به‌سازی این مسیرها و همچنین ایجاد کاروان‌سرا جهت استراحت تجار و زائران بنمایند. شاردن که از سیاحان دوران صفوی است درباره چگونگی ساخت این کاروان‌سراها می‌نویسد: «این اماکن عمومی را دولتمندان نیکوکار و بزرگان و پادشاهان خیر ساخته‌اند و موقوفاتی جهت تعمیر عمارت و مزد کاروان‌سراداران برقرار کرده‌اند» (شاردن، ۱۳۷۲، ج: ۱: ۳۹۲). این امر نشان می‌دهد که هم دولت مردان و هم مردان نیکوکار، تسهیل در امر تجارت و زیارت را نیز از مهمات جامعه دانسته‌اند و برای این منظور سعی داشته‌اند موقوفات ویژه‌ای اختصاص دهند به گونه‌ای که امروزه بسیاری از کاروان‌سراهایی که از دوران صفویه به جا مانده است دارای موقوفه بوده و شاید همین امر باعث شده که از گزند تخریب در امان باشد هرچند چندین سالی است که کارکرد اصلی خود را ندارد.

۴. علل ساخت کاروان‌سرا

ایران به عنوان یکی از نقاط کلیدی مسیرهای تبادل تجاری و فرهنگی جهان باستان و قرون میانه، همواره ضرورت ویژه برای ساخت کاروان‌سرا احساس می‌کرد. عصر شکوفایی معماری‌های اسلامی در ساخت کاروان‌سراها باعث ایجاد راه‌های تجاری متعدد و پرکاربرد گردید و تأمین امنیت در این دوره، باعث رونق و گسترش تجارت شد.

بررسی نوع کاروان‌سراها و رباط‌ها در تاریخ ایران اسلامی بیانگر این است که از قرن پنجم هجری به بعد در کاروان‌سراها برای چهارپایان نیز جایی مخصوص در نظر گرفته می‌شد. مثلاً اصطبل یا مکانی مشابه برای راحتی سفر و تداخل با حضور مشترک با آنها در یک مکان (یعنی رضایتمندی انسان و حیوان) در یک کاروانسرای خوب باید همه این ضرورت‌ها بررسی می‌شد. (الهیاری و دیگران، ۱۳۹۳: ۵۲۸) با گسترش حکومت مرکزی در دوران صفوی، علاوه بر توسعه تجارت، ساخت کاروان‌سرا به عنوان



زیرساختی راهبردی اهمیت دوچندان یافت (الهی، ۱۳۷۹: ۲۲). چرایی و چگونگی ساخت این ابنیه‌ها در دوران صفوی علل متفاوتی دارد که در ادامه به بیان آن خواهیم پرداخت.

۱-۴. تأمین امنیت راه‌ها و ایجاد پناهگاه برای مسافران

تأمین امنیت یکی از مهم‌ترین انگیزه‌های احداث کاروان‌سرا بوده است؛ زیرا وجود راهزنان و دشواری‌های مسیرهای کویری، بخشی جدایی‌ناپذیر از تاریخ ایران به‌شمار می‌آمده است به گونه‌ای که اکثر مورخان که درباره تاریخ ایران قلم فرسایی کرده‌اند یکی از وظایف دولت‌ها در ایران را تأمین امنیت بازرگانان و کاروان‌ها به وسیله ساخت کاروان‌سرا بیان کرده‌اند. (پیرنیا، ۱۳۷۶: ۲۷۷)

در دوران صفوی ساخت کاروان‌سرا بیش از پیش مورد توجه حکومت قرار گرفت به گونه‌ای که در عالم آرای عباسی در این باره آمده است «توفیق یار شد که به ارشاد خسرو کامکار [شاه عباس] در هر فرسنگ، عمارت کاروان‌سرای رفیع و حصین بنیاد فرمودند تا رعایا و تجار و مسافران در کمال امن و امان بیاسایند و از گزند راهزنان و صعالیق در امان باشند» (ترکمان، ۱۳۵۰: ج ۲: ۷۹۹) شاردن از فاصله‌های منطقی بین این کاروان‌سراها در پهنه ایران سخن به میان آورده است و می‌نویسد: «شاه عباس برای رونق تجارت داخلی و خارجی، کاروان‌سراهای بزرگ با باراندازهای وسیع بنا کرد که فاصله آنها معمولاً چهار فرسخ بود. این بناها هم وسیله آسایش کاروانی‌ها و هم پاسگاه‌های نظامی پنهان بود.» (شاردن، ۱۳۷۲: ج ۴: ۱۵۲)

آنچه مشخص است اکثر این کاروان‌سراها که در دوران صفوی ساخته شده وقف بوده است و در منابع تاریخی با عباراتی کلی همچون «...وقف مقامات عالی‌پایم بر نفوس مسافرین» (ترکمان، ۱۳۵۰: ج ۲: ۸۰۳) و یا «وقف بر سفره غریبان شد» (واله اصفهانی، ۱۳۷۲: ۲۵۹) به این امر تصریح شده است.

۲-۴. خدمت‌رسانی به زائران و نیاز مذهبی

در منابع وقفی و دولتی دوره صفوی به صراحت آمده است که ساخت کاروان‌سرا برای رفاه زائران اماکن مذهبی مانند مشهد، قم و کربلا از اولویت‌های حکومت بوده است. صدر حاج سیدجوادی با بررسی وقف‌نامه‌ها، یادآور می‌شود که در بسیاری از این اسناد، عباراتی چون «جهت آسایش زوّار و عبورکنندگان» و «در مسیر زیارت» ثبت شده است. (صدر حاج سید جوادی، ۱۳۷۹: ۵۳) افشین هم با بررسی منابع صفوی تأکید می‌کند که این سنت وقف به‌ویژه در مسیرهای اصفهان تا مشهد بسیار دیده می‌شود (افشین، ۱۳۹۲: ۱۲۱). در واقع چون یکی از مهم‌ترین مسیرها در دوران اسلامی، مسیر حرکت زائران به شهرهای مقدس همچون مکه و مدینه و عتبات عالیات در عراق و همچنین مشهد مقدس بوده‌است و این مسیرها علاوه بر مسیر کاروان‌های زیارتی، مسیر کاروان‌های تجاری نیز بوده است، ساخت کاروان‌سرا در این مسیر جنبه مذهبی نیز داشته و به همین دلیل است که در برخی از

وقفنامه‌های کاروان‌سراها، وقف بر زائران نیز تصریح شده است چنانچه عضدالملک از رجال قاجار در سفرنامه خود به عتبات عالیات می‌نویسد: «کاروان‌سرای که در آنجا است از ابنیه سلاطین صفویه است و مانند رباطات دیگر وقف بر عابرین» (عضد الملک، ۱۳۷۰: ۳۰).

این گونه کاروان‌سراها که در مسیر زائران قرار داشته برای مردم عادی و همچنین خیرین از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بوده است چنانچه کاروان‌سرای تخت فولاد اصفهان که از دوران صفوی ایجاد و وقف شده بود، در زمان قاجار که رو به تخریب می‌رفت توسط ملک التجار اصفهانی خریداری شد و مجدد وقف شد. (فرشته نژاد، ۱۳۹۲: ذیل مدخل).

۳-۴. پشتیبانی از تجارت و رونق اقتصادی

شاید بتوان مهم‌ترین کارکرد کاروان‌سراها را پشتیبانی از تجارت و رونق اقتصادی دانست. زیرا این کاروان‌سراها توانستند امنیت راه‌ها جهت توسعه تجارت را فراهم کنند. هرچند وجود این اماکن در دوران قبل از صفویه نیز باعث رونق تجارت بود ولی اقدامات مؤثر شاه عباس بزرگ و جانشینانش در ساختن تأسیسات بین راهی و به ویژه کاروان‌سراهای متنوع، موجب شده است دوره صفوی «عصر طلایی ایجاد کاروان‌سرا» خوانده شود. با تمرکز تجارت دریایی در «بندر عباسی»، مسئله راه‌های دسترسی به این بندر از مهمترین دغدغه‌های دولتمردان صفوی شد و به همین دلیل، طی دوره صفویه تأسیسات بسیاری در مسیر بندر عباسی به اصفهان ساخته شد. طول کل مسیر حدود ۱۳۳۳ کیلومتر بود که کاروان‌ها طی دوره‌های یک ماهه آن را طی می‌کردند. این مسیر طولانی از لحاظ آب و هوا، شرایط نسبتاً متفاوتی داشت، چنان که به ترتیب، از بندر عباسی تا لار و جهرم، ناحیه گرم و خشک بود و از جهرم تا اصفهان از ناحیه معتدل نیمه کوهستانی می‌گذشت. مهمترین مسئله در مسیرهای گرم و خشک، تأمین آب آشامیدنی کاروان‌ها و همچنین در امان ماندن از گرمای سوزان بود که معماران عصر صفوی با طراحی ویژه ابنیه، از عهده این مهم برآمدند. کاروان‌سراهایی که در مسیر بندر عباسی به لار و در ناحیه گرم و خشک ساخته شد، از معماری متفاوتی برخوردار بود. (حبیبی و وثوقی، ۱۳۸۷: ۲۱).

در واقع شاه عباس صفوی با احداث مجموعه‌ای از کاروان‌سرا در مسیر جاده ابریشم، توسعه بازرگانی و ارتباطات بین منطقه‌ای را هدف گرفت (الهی، ۱۳۷۹: ۵۷). فروغی (۱۳۹۳: ۴۵) با کنکاش در اسناد اقتصادی صفوی اشاره کرده است که: «وجود کاروان‌سرا در اتمام مسیرهای تجاری کشور نشان‌دهنده توجه حکومت به نقش اقتصادی راه‌ها است.» در اسناد تاریخی آمده است که کاروان‌سرا به ویژه در نقاط کلیدی چون تقاطع جاده‌ها یا مجاورت بازارهای مهم احداث می‌شدند تا هزینه و ریسک حمل‌ونقل کاهش یابد (پیرنیا، ۱۳۷۶: ۲۷۸).



نتیجه گیری

یکی از مهمترین پیشران‌های تمدن اسلامی، کارکردهای مهم و متفاوت نهاد وقف در عرصه‌های مختلف است که توانسته به گونه‌های مختلف در ایجاد و شکل‌گیری و پایداری این تمدن تأثیرگذار باشد. دوران صفویه که یکی از ادوار مهم تمدن اسلامی در ایران به‌شمار می‌رود شاهد نقش آفرینی مختلف این نهاد در عرصه‌های مختلف هستیم. در جایی این نهاد به کمک آموزش می‌آید و مدارس متعدد موقوفه‌ای ایجاد می‌کند که سالیان متمادی محیط‌های علم آموزی را رونق دهی می‌کند؛ زمانی در امر بهداشت تأثیرگذار است و حمام‌ها با استفاده از نهاد وقف در شهر و روستا ایجاد می‌شود. زمانی به ترویج کتب کمک می‌کند و موقوفه‌هایی در راستای تألیف، استنساخ و ایجاد کتابخانه‌ها ایجاد می‌شود و ... ماهیت نهاد وقف، تأمین اقتصادی و پشتوانه اقتصادی فعالیت‌هاست که با توجه به آئین اسلامی رنگ و بوی دینی و مذهبی به خود می‌گیرد و واقف با ایجاد موقوفه هم به حل بخشی از امورات مردم کمک کرده و هم باقیات الصالحاتی برای خود اندوخته است.

تأمین امنیت اقتصادی کاروان‌های تجاری و همچنین امنیت زائران نیز از جمله مواردی است که واقفان و خیران به آن اهمیت ویژه‌ای داده‌اند و با ایجاد کاروان‌سراها در پهنه سرزمین اسلامی و در بین مسیرها، سعی کرده‌اند این مهم را تأمین کنند.

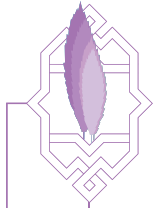
این پژوهش نشان داد که حکومت‌ها بخصوص حکومت صفویه در راستای رونق تجاری، از نهاد وقف حداکثر بهره برداری را کرد و توانست کاروان‌سراهای متعددی در این پهنه ایجاد کند که برخی تعداد آن را نزدیک به هزار بیان کرده‌اند و این عدد نشان از اهتمام حکومت به این امر بوده‌است. در این بین علاوه بر حاکمان و حکمرانان، مردمان خیر نیز برای رفع نیاز مردم، اقدام به ایجاد کاروان‌سرا می‌کردند که بسیاری از آنها موقوفه است. در این بین راه‌هایی که مسیر زائران بیت الله الحرام و اعتاب مقدس بود نیز اهمیت ویژه‌ای یافت و علاوه بر کاروان‌های تجاری، کاروان‌های زیارتی نیز از این اماکن استفاده می‌بردند و همین امر به رونق نهاد وقف در تسهیل امر زیارت نیز منجر شد.

به دلیل اینکه بسیاری از این کاروان‌سراها وقف بوده‌اند، در طول سالیان متمادی از تخریب و غارت مصون مانده‌اند و امروزه در پهنه ایران اسلامی بسیاری از این کاروان‌سراها را مشاهده می‌کنیم که متأسفانه مورد توجه قرار نمی‌گیرند.

به نظر می‌رسد سازمان اوقاف و امور خیریه که متولی این اماکن به‌شمار می‌رود باید با همکاری با وزارت راه و شهرسازی و همچنین وزارت میراث فرهنگی و گردشگری طرح‌هایی را آماده کند که به احیاء این اماکن به عنوان بخشی از هویت ایرانی اسلامی کمک نماید. ایجاد یک طرح کلی و واگذاری برخی این اماکن به بخش خصوصی با حفظ هویت موقوفه‌ای آن می‌تواند در صنعت توریسم و گردشگری از یک طرف و از طرفی در حفظ و احیای این اماکن مؤثر افتد.

کتاب نامه

- ابن تغزی بردی (۱۹۶۳). *النجوم الظاهره*، القاهره: الموسسه المصريه.
- احسانی، محمد تقی (۱۳۸۰). *یادی از کاروان‌سراها، رباطها و کاروان‌ها در ایران*. تهران: امیر کبیر.
- اسکندر بیگ ترکمان، اسماعیل (۱۳۵۰). *عالم آرای عباسی*. به کوشش ایرج افشار. تهران: انتشارات امیرکبیر.
- اشلولر، برترولد (۱۳۸۰). *تاریخ مغول در ایران: سیاست و حکومت و فرهنگ در دوره ایلخانان*. ترجمه محمود میر آفتاب، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- افشار، ایرج (۱۳۷۸). *جغرافیای تاریخی و وقف‌نامه‌های مرکزی ایران*. تهران: نشر بنیاد.
- افشین، سیدمحسن (۱۳۹۲). *کاروان‌سرای ایران معماری و کارکردها*. تهران: انتشارات سمت.
- باصولی، مهدی؛ درخشش، سعیده (۱۴۰۰). «بررسی کارکردهای کاروان‌سرای ایرانی با رویکردی منظرین»، *نشریه منظر*، ۱۳(۵۴)، صص: ۲۸-۳۷.
- پیرنیا، محمدکریم (۱۳۷۶). *سیک‌شناسی معماری ایران*. تهران: سروش دانش.
- ترک لادانی، صفورا؛ کجیاف، علی اکبر (۱۳۸۹). «کاروان و سیر کاروان‌های تجاری در ایران عهد صفوی»، *نشریه پژوهش‌های تاریخی ایران و اسلام*، ۲(۶)، صص: ۳۳-۵۲.
- حسینی، زهرا؛ افهمی، رضا؛ صابر نژاد، ژاله (۱۴۰۳). «تأثیر تغییرمسیرهای تجاری دوره صفویه بر دگرگونی ساختار کاروان‌سراهای مرکز و جنوب ایران»، *مجله باغ نظر*، ۲۱(۱۳۸)، صص: ۲۹-۴۰.
- حسینی، زهرا؛ افهمی، رضا؛ صابر نژاد، ژاله (۱۴۰۳). «تیین مدل تحلیل پویایی تاریخی سفرهای تجاری با تمرکز بر کاروان‌سراهای دوره صفویه»، *مجله باغ نظر*، ۲۱(۱۳۰)، صص: ۵-۱۸.
- سیرو، ماکسیم (۱۹۴۹). *کاروان‌سرای ایران*. ترجمه عیسی بهنام، تهران: سازمان ملی حفاظت آثار باستانی.
- سیوری، راجر (۱۳۹۲). *ایران عصر صفوی*. ترجمه یعقوب آژند. تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- شاردن (۱۳۷۲). *سفرنامه شاردن*. ترجمه اقبال یغمایی، تهران: توس.
- صبوری زالوآبی، آرش (۱۳۹۲). «تاریخچه کاروان‌سرا»، *پژوهش‌های تاریخی*، شماره ۵۵، صص: ۱۴۵-۱۸۲.
- صدر حاج سیدجوادی، نوشین (۱۳۷۹). «ساختار معماری و کارکرد اجتماعی کاروان‌سرای دوره صفوی»، *مجله مطالعات معماری ایران*، ۱۰(۳)، صص: ۴۵-۶۹.
- عضد الملک، علیرضا (۱۳۷۰). *سفرنامه عضد الملک به عتبات*. تصحیح حسن مرسلوند، تهران: مؤسسه پژوهش و مطالعات فرهنگی.
- فرشته نژاد، مرتضی (۱۳۹۲). «کاروان‌سرای تخت فولاد»، *دانشنامه تخت فولاد اصفهان*، زیر نظر اصغر منتظر القائم، جلد ۴، اصفهان: سازمان فرهنگی تفریحی شهرداری اصفهان.
- کاویان، مجتبی؛ غلامی، غلامحسین (۱۳۹۵). «بررسی سیر تحول معماری کاروان‌سرای حیاط دار مرکز



ایران»، نشریه اثر، ۳۵(۷۵): صص ۴۹-۶۶.

- کلاویخو، گنزاله دو (۱۳۶۶). *سفرنامه کلاویخو*. ترجمه مسعود رجب نیا، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- کیانی، محمد یوسف (۱۳۶۲). *فهرست کاروان‌سرای ایران*. تهران: انتشارات سازمان فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- واله اصفهانی، محمد یوسف (۱۳۷۵۲). *خلد برین*، تصحیح محمدرضا نصیری، تهران: مرکز نشر دانشگاهی.
- الهی، مرتضی (۱۳۷۹). *تاریخ کاروان‌سرای دوره صفویه در ایران*، تهران: نشر علم.
- الهیاری، فریدون و دیگران (۱۳۹۳). *تاریخ حرف، صنایع و تجارت استان اصفهان*، اصفهان: شهید فهمیده.
- حبیبی، حسن؛ وثوقی، محمد باقر (۱۳۸۷). *بررسی تاریخی، سیاسی و اجتماعی اسناد بندر عباس*، تهران: بنیاد ایران شناسی.