

## عوامل مؤثر بر توسعه اقتصاد شهری اصفهان در دوره صفویه

دربار ظفریان، گروه تاریخ، واحد نجف‌آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف‌آباد، ایران  
ناصر جدیدی، گروه تاریخ، واحد نجف‌آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف‌آباد، ایران (نویسنده مسئول)\*  
سهیلا ترابی فارسانی، گروه تاریخ، واحد نجف‌آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف‌آباد، ایران

### چکیده

اصفهان، شهری با سابقه کهن در مرکز فلات ایران، هزار سال تجربه شهرنشینی به شیوه اسلامی- ایرانی را پشت سر گذاشته و در این گذر طعم ویژه سه دوره برجسته (آلبویه، سلجوقیان، صفویه) را آزموده است؛ که اوج آن در دوره صفویه رگم خورد. یکی از نمادهای بالندگی شهرنشینی در این دوره توسعه «اقتصاد شهری» اصفهان بود که عوامل گوناگونی در تحقق آن نقش داشتند. در این پژوهش نقش شاخص‌های «جمعیت»، «زیرساخت‌های حمل‌ونقل» و «مکان‌یابی» که از مؤلفه‌های علم «اقتصاد شهری» به شمار می‌روند، مورد بررسی قرار می‌گیرند. در این راستا، این سؤال مطرح می‌شود که این شاخص‌ها تحت تأثیر چه عواملی شکل گرفتند و چه نقشی در توسعه سازمان «اقتصاد شهری» اصفهان در این دوره داشتند. پژوهش حاضر تحقیقی تاریخی است که به روش توصیفی- تحلیلی صورت گرفته است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که عواملی نظیر «تراکم جمعیت»، «توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل» و «مکان‌یابی مناسب عناصر شهر» تأثیر بسزایی در توسعه «اقتصاد شهری» اصفهان دوره صفوی داشته‌اند.

**واژگان کلیدی:** اصفهان، اقتصاد شهری، صفویه، شاه‌عباس، توسعه.

تاریخ پذیرش: ۹۹/۰۵/۲۶

تاریخ دریافت: ۹۸/۰۹/۱۵

\*E-mail: jadidi\_naser@yahoo.com

## مقدمه

عصر صفویه یکی از ادوار تاریخی بسیار مهم در ایران است؛ این دوره تاریخی که با به قدرت رسیدن شاه اسماعیل در تبریز (۹۰۷ هـ. ق/ ۱۵۰۱ م) آغاز شده است در زمان شاه‌عباس اول (۹۹۶ هـ. ق- ۱۰۳۸ هـ. ق) به اوج شکوفایی می‌رسد. در این دوران با اقدامات این پادشاه شهرنشینی رونق یافت. در این میان شهر اصفهان؛ که شرایط طبیعی مناسب و زمینه‌های اقتصادی و راهبردی قابل‌اعتنایی داشت. با انتخاب شدن به‌عنوان پایتخت، در حوزه «اقتصاد شهری» توسعه قابل‌توجهی پیدا کرد و تا پایان عصر صفوی نقش مؤثری در اقتصاد کشور داشته است. شاه‌عباس در آبادانی شهر اصفهان، اهتمام قابل‌ملاحظه‌ای نشان داد. به سعی او در زمان کوتاهی این شهر به یکی مراکز مهم اقتصادی شرق تبدیل شد. و به قولی «در شمار یکی از بزرگ‌ترین شهرهای جهان درآمد.» (شاردن، ۱۳۴۵: ۴۹/۷). وی توانست در رسیدن به این هدف، با کوچ جمعیت قابل‌توجهی ایرانی و خارجی از جمله ارامنه، گرجی‌ها، زرتشتی‌ها؛ به اصفهان. و ایجاد فرصت برای حضور پرشمار بازرگانان، تجار و جهانگردان کشورهای مختلف از جمله مسیحیان اروپایی و هندی‌ها به این شهر، زمینه تراکم جمعیت، به‌عنوان یکی از عناصر «اقتصاد شهری» را فراهم آورد. و با حمایت‌های تشویقی و سیاست تسامح مذهبی و کمک گرفتن از آن‌ها، در رونق عناصر شهر، سازمان اقتصاد شهری اصفهان را متحول نماید. شاه‌عباس با ایجاد امنیت و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل به‌عنوان دیگر عناصر اقتصاد شهری، به توسعه اقتصاد شهر اصفهان سرعت داد. همچنین، این پادشاه دوراندیش، - خودآگاه یا ناخودآگاه - با رعایت اصول مکان‌یابی مراکز و مؤسسات اقتصادی و خانوارها، به‌عنوان عنصر دیگر دانش «اقتصاد شهری» نقش مهمی در توسعه نظام «اقتصاد شهری» اصفهان ایفا نمود. در خصوص پیشینه پژوهش باید گفت متون تاریخی و سفرنامه‌های جهانگردان اروپایی مطالب مفصل و ارزنده‌ای به‌طور پراکنده پیرامون اصفهان عصر صفوی و اوضاع اقتصادی این دوره ارائه نمودند. همچنین، پژوهش‌های زیادی نیز در عصر جدید در این ارتباط انجام شده است. برای نمونه: فوران، (۱۳۸۶). «مقاومت شکننده» (تاریخ تحولات اجتماعی ایران)، کیوانی (۱۳۹۵). «پیشه‌وران و زندگی صنفی آنان در عهد صفوی»، باستانی پاریزی (۱۳۶۲). «سیاست و اقتصاد عصر صفوی»، متی (۱۳۸۷) «اقتصاد و سیاست خارجی عصر صفوی». هرکدام مطالب مفیدی در این ارتباط نگاهشته‌اند. همچنین پژوهشگرانی همچون ثواقب (۱۳۸۲، ۲ / ۱۵۴-۱۴۳). در مقاله «نقش اصفهان در اقتصاد عصر شاه‌عباس اول»، به برخی از جنبه‌های اقتصادی شهر اصفهان پرداخته است، محمدی (۱۳۸۲، ۲ / ۴۸۲-۴۶۱) «اصفهان عصر صفویه جلوه‌گاه شهرسازی اندیشمندانه و

با برنامه»، به اصلاحات اقتصادی، اداری، نظامی و سیاسی شاه‌عباس و توسعه شهرسازی در این دوره پرداخته است. ضرابی (۲، ۱۳۸۲/۴۱۲-۴۰۱). «ساختار شهری در اصفهان عصر صفویه»، از جنبه‌های کالبدی و ساختار شهری باهدف شناخت ارزش‌های شهرسازی به این موضوع نگاه کرده است. اما کار مستقلی با موضوع «اقتصاد شهری اصفهان عصر صفوی» با رویکرد علم اقتصاد شهری انجام نشده است. در مقاله حاضر با تمرکز بر اقتصاد شهری اصفهان عصر صفوی، تأثیر سه مؤلفه «جمعیت»، «زیرساخت‌های حمل‌ونقل» و «مکان‌یابی» بر توسعه سازمان اقتصاد شهری اصفهان موردبررسی و تحلیل قرار می‌گیرد.

فرضیه پژوهش: شاخص‌های «جمعیت»، «زیرساخت‌های حمل‌ونقل» و «مکان‌یابی» که از مؤلفه‌های علم «اقتصاد شهری» به شمار می‌روند، اثرات مثبتی بر توسعه نظام «اقتصاد شهری» اصفهان عصر صفوی داشتند.

سؤال پژوهش: کدام عوامل زمینه‌ساز، رشد جمعیت، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و تحقق مکان‌یابی مناسب مراکز اقتصادی و خانوارها شدند.

- تراکم جمعیت، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و مکان‌یابی مناسب مراکز اقتصادی و خانوارها هرکدام، چه تأثیری بر توسعه نظام «اقتصاد شهری» اصفهان دوره صفوی داشته‌اند.

### شهر، اقتصاد شهری و مؤلفه‌های آن

شهر پایگاه اصلی تمدن انسانی و تبلور ذهنی و فناورانه بشر است. اگر شهر از نظر اقتصادی تعریف شود، همانا زیستگاه ساکنانی است که در درجه اول از راه بازرگانی و نه کشاورزی زندگی می‌کنند. اما طبیعتاً این موضوع نیز درست نیست که تمام مکان‌هایی را که بازرگانی و تجارت بر آن غالب است، شهر بنامیم (ویر، ۱۳۶۹: ۶۴). برای یک اقتصاددان شهری، ناحیه جغرافیایی به‌عنوان شهر شناخته می‌شود که از تراکم نسبتاً بالایی از جمعیت برخوردار باشد. (اُسولیان، ۳: ۱۳۸۶) از دیگر زاویه اقتصادی، شهر به‌طورکلی منطقه‌ای است که نسبت تولید و سایر عوامل تولید به زمین در آن بیشتر از نواحی هم‌جوار است (عابدین درکوش، ۱۳۸۹: ۱۱). در تعریفی دیگر «شهر، سکونتگاه مجتمعی است با تعداد و تراکم معین و متناسب از جمعیت» (مؤمنی، ۱۳۶۶: ۳۴). بر اساس این تعاریف موضوع تراکم جمعیت و تراکم تولید در تعریف شهر از منظر «اقتصاد شهری» از اهمیت بیشتری برخوردارند.

«اقتصاد شهری» یکی از رشته‌های تخصصی اقتصاد است که در آن اقتصاددانان با استفاده از ابزارهای اقتصادی، مسائل و مشکلات یک منطقه شهری را مورد بررسی و ارزیابی قرار می‌دهند (عابدین درکوش، ۲: ۱۳۸۹). و بر مبنای اقتصاد و جغرافیا تعریف می‌شود (اُسولیان، ۳: ۱۳۸۶).؛ چراکه همه فعالیت‌های اقتصادی در درون فضاهای جغرافیایی اتفاق می‌افتد. (زنگنه، ۱۳۸۹: ۹). بر این اساس این دانش به مطالعه‌ی انتخاب مکانی بنگاه‌ها و خانوارها و موضوع کجایی انجام فعالیت‌های اقتصادی می‌پردازد. (اُسولیان، ۳: ۱۳۸۶).؛ مطالعات اقتصاد شهری به دنبال پاسخ به این پرسش‌هاست: چرا شهرها درجایی که هستند استقرار یافته‌اند؟ چرا بعضی از آن‌ها بزرگ و بعضی دیگر کوچک‌اند؟ ماهیت و آثار اقتصادی یک شهر چیست؟ (زنگنه، ۱۴: ۱۳۸۹)

### جذب و تراکم «جمعیت» و تأثیر آن بر «اقتصاد شهری» اصفهان

یکی از موضوعات کلیدی در تعریف مفهوم شهر از نظر اقتصادی، «جمعیت» است؛ چراکه جمعیت از عوامل پیشران اقتصاد شهری به شمار می‌رود. در بیشتر کوشش‌ها برای تعریف بنیادی و اساسی شهر دو ملاک در نظر گرفته شده است. نخست، تعیین حداقل اندازه شهر از نظر جمعیت. دوم، تعیین نصاب چگالی جمعیت (جمعیت نسبی)، بر اساس ملاک دوم منطقه شهری ناحیه‌ای است که جمعیت آن از دیگر مناطق بیشتر باشد. (عابدین درکوش، ۱۳۸۹: ۱۰). از نظر اقتصاددانان شهری نیز «تراکم جمعیت» یکی از شاخص‌های اصلی «اقتصاد شهری» به شمار می‌رود؛ چراکه این شاخص با سایر عناصر «اقتصاد شهری» همچون، «نیروهای بازار توسعه شهری»، «حمل‌ونقل شهری»، «مسکن شهری» و «مالیه شهری» (اُسولیان، ۱۳۸۶: ۵ و ۲۲). ارتباط معنا داری دارد. با در نظر گرفتن نکات فوق «تراکم جمعیت» در توسعه «اقتصاد شهری» نقش قابل ملاحظه‌ای دارد. همچنین برم بنای قرائن و شواهد یکی از دلایل شکوفایی «اقتصاد شهری» اصفهان عصر صفویه، رشد جمعیت بوده است. مجموعه‌ای از عوامل زمینه این رشد را فراهم آورد که در ادامه به تبیین آن‌ها می‌پردازیم.

اصفهان از شهرهای بسیار کهن است که موقعیت مناسب طبیعی و جغرافیایی و ارتباطی آن در همه دوره‌ها به آن امکان داده است که مرکز فعالیت‌های اقوام مختلف باشد. نخستین علت شکل‌گیری شهر بزرگ و باستانی اصفهان را باید در وجود آب کافی این منطقه دانست. این شهر در کنار رودخانه زاینده‌رود قرار گرفته است و در مجاورت خود دشت و جلگه پهناور و حاصلخیزی دارد و می‌توان چنین استدلال کرد که آب فراوان، خاک حاصلخیز، عوامل طبیعی به وجود آورنده شهر اصفهان بوده‌اند؛ در

عموم اسناد تاریخی و جغرافیایی هسته اولیه سکونت شهر امروز اصفهان در پیرامون زاینده‌رود و «جی»، در «شهرستان» فعلی ذکر شده است. (ابن رسته، ۱۳۶۵: ۱۸۲-۱۸۵؛ مافروخی، ۱۳۸۵: ۲۸)، همچنین در این منابع، به‌عنوان بارکده (انبار کالا) و حتی فُرضه (بندرگاه) منطقه فارس، جبال، خوزستان خوزستان و خراسان و یک مرکز تجاری معرفی شده است. (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۱۰۶؛ استخری، ۱۳۴۷: ۱۶۵). از این رو اگر نظر اقتصاددانان اقتصاد شهری را بپذیریم که «جغرافیا یک عنصر اساسی در نظام اقتصادی است» (زنگنه، ۱۳۸۹: ۹)، موقعیت جغرافیایی و طبیعی اصفهان و وضعیت خاص مواصلاتی، شرایط مناسبی برای جذب جمعیت و رونق اقتصاد شهری داشته است. از عوامل دیگری که در ایجاد شهر اصفهان و به‌خصوص جذب و تراکم جمعیت آن نقش داشت. موقعیت دفاعی آن بوده است؛ چنانکه از نام اصفهان (سپاهان) و وجه‌تسمیه آن می‌توان نتیجه گرفت که این شهر سپاهی و دفاعی بوده است. (یاقوت حموی، ۱۳۸۰: ۲۵۸/۱)؛ وجود قلاع متعدد در اصفهان و حصارهای ادوار مختلف تاریخ تاریخ که امنیت نسبی آن را تأمین می‌کرد نیز نظامی و دفاعی بودن شهر را تأیید می‌کند. (شفقی، ۱۳۸۱: ۱۵۵)؛ این ویژگی باعث شد شهر برای حضور فعالان اقتصادی و آمدوشد تجار و بازرگانان محل امنی باشد. این عوامل در کنار دیگر زمینه‌ها موجب شد شاه‌عباس اول اصفهان را به‌عنوان پایتخت انتخاب کند. بر اساس مطالب فوق دو عامل جغرافیایی و دفاعی - امنیتی که در بطن شهر اصفهان نهفته بود. در طول تاریخ، باعث جذب «جمعیت» - به‌عنوان عامل پیشران اقتصاد شهری - به این شهر شده است. اما در عصر صفویه علاوه بر این عوامل اقداماتی توسط شاه‌عباس اول در زمینه جذب جمعیت انجام شده است که سازمان اقتصاد شهری این شهر را بیش‌ازپیش متحول کرد. که در ادامه به شرح آن‌ها می‌پردازیم.

تکوین شهر اصفهان در دوره صفویه را تا حد زیادی به سیاست شاه‌عباس اول نسبت داده‌اند؛ که با انتخاب این شهر به‌عنوان پایتخت و اقدامات وی شرایط برای تراکم جمعیت و توسعه اقتصاد شهری اصفهان فراهم شد. این تصمیم تقریباً در سال ۱۰۰۰ هـ ق/ ۱۵۹۲ م. گرفته شد، و در سال ۱۰۰۶ هـ ق/ ۱۵۹۸ م. عملی شد. (منجم یزدی، ۱۳۶۶: ۱۶۱). این اقدام از جنبه‌های مختلف حائز اهمیت بود و در متون تاریخی و سفرنامه‌های دوره صفویه انگیزه‌های مختلفی برای این تصمیم شاه‌عباس مطرح کرده‌اند. اما به نظر می‌رسد مسئله اقتصادی آن بیشتر مورد توجه بوده است؛ چراکه شاه‌عباس بلافاصله پس‌از این اقدام، سیاست جذب جمعیتی خود را به اجرا درآورد که در نتیجه این سیاست نه تنها عناصری در سپاه، بلکه در بین اهالی وارد شدند که جدیتشان در شغل، حرفه و مهارت در کسب‌وکار برای پایتخت مفید واقع شد. (رویمر، ۱۳۸۵: ۳۸۵). «ولتاریوس در این ارتباط می‌نویسد: «شاه‌عباس زمانی که

مصمم شد پایتخت شاهی را از قزوین به جای آرام‌تر و زیباتری منتقل کند اصفهان را برگزید و نه تنها شهر را با ساختمان‌های باشکوه آراست، بلکه از ایالات دیگر اقوامی را به آنجا کوچاند که امروز اصفهان همچون جهان کوچکی می‌ماند و بیش از پانصد هزار نفر جمعیت را می‌توان در آن شمار کرد. (اولناریوس، ۱۳۸۵: ۲۳۸-۲۳۷). به نظر برخی مورخان عشق و علاقه به نقطه‌ای واقع در مرکز امپراتوری بازسازی شده صفوی، موجب شد شاه‌عباس دست به چنین اقدامی بزند و شهر اصفهان را به دلخواه خود توسعه ببخشد؛ جایی «که خاطر اشرف همیشه بدان تعلق داشت.» (پژوهش دانشگاه کمبریج، ۱۳۸۰: ۸۵؛ (ترکمان، ۱۳۵۰: ۵۴۴). اروج بیگ، موقعیت جغرافیایی این شهر را در انتخاب عامل مهمی می‌داند و می‌نویسد: «اصفهان شهر عمده‌ای در عراق (عراق عجم) بود و موقعیت این شهر از نظر مرکزیت پایتختی مساعدتر بود. چون نواحی وسیع و حاصلخیز داشت و اطراف‌واکناف آن کاملاً مناسب و مستعد تغذیه جماعت کثیری بودند که از اطراف‌واکناف به سوی پایتخت روان می‌شدند.» (بیات، ۱۳۳۸: ۲۵۹)؛ و این موضوعات با سیاست جذب جمعیت شاه‌عباس نیز همخوانی داشت؛ همان‌گونه که با عنصر دیگر اقتصاد شهری، یعنی مکان‌یابی نیز تطابق دارد. که در قسمت پایانی به آن خواهیم پرداخت. به اعتقاد دلاواله؛ «شهر اصفهان با توجه به موقعیت طبیعی که از نظر آبادی داشت و در محل مناسبی از نظر از نظر ارتباطی واقع شده بود، قابلیت بیشتری برای نشان دادن دربار باشکوه شاه‌عباس داشت.» (دلاواله، ۱۳۸۰: ۲۹۰). شاردن، نیز شرایط آب و هوایی و سیاست‌های بلندپروازانه شاه‌عباس به منظور توسعه کشوری داری را از جمله دلایل این تصمیم می‌داند. (شاردن، ۱۳۳۶: ۳/ ۴۲-۴۳). همه عواملی که برشمردیم موجب جذب جمعیت قابل توجهی به شهر اصفهان شده است که در چهارچوب اصلاحات و اقدامات شاه‌عباس و فرصت‌ها و امتیازاتی که این پادشاه برای تازه‌واردان فراهم نمود سازمان اقتصاد شهری اصفهان را متحول نمایند. گزارش‌های منابع دلالت بر رشد قابل توجه جمعیت شهر اصفهان و رونق «اقتصاد شهری» از زمان شاه‌عباس به بعد دارد. کاررایت بازرگان انگلیسی در سال ۱۰۱۲ هـ/ ۱۶۰۳ م یعنی شش سال پس از پایتخت شدن اصفهان این شهر را از نظر جمعیت و وسعت و زیبایی آبادترین شهر ایران برشمرد. (Cartwright, 1745: 734). توماس هربرت که در سال ۱۰۳۸ هـ/ ۱۶۲۰ م. در اصفهان حضور داشت جمعیت شهر را ۲۰۰ هزار نفر دانست (Herbert, 1928: 126). اروج بیگ نیز آورده؛ «اصفهان اینک چنان پر جمعیت است که آن را نصف جهان می‌نامند جمعیت آن بالغ بر هشتاد هزار خانوار ۳۶۰۰۰۰ هزار تن بلکه از این رقم اندکی بیشتر است» (بیات، ۱۳۳۸: ۵۹). اولناریوس که زمان شاه صفی وارد اصفهان شد، جمعیت این شهر را ۵۰۰ هزار تخمین می‌زند (اولناریوس، ۱۳۸۵: ۲۳۷) و شاردن که در ایام حکومت شاه‌عباس دوم و بعداً

زمان شاه سلیمان به اصفهان سفر کرد جمعیت اصفهان را بین شش صد هزار تا یک میلیون تخمین می‌زند و با ارائه آماری قابل توجه از ساختمان‌ها و تسهیلات و امکانات شهری همچون، کاخ‌ها، مساجد، گرمابه‌ها، بازارها و کاروانسراها تصویری از یک شهر توسعه‌یافته، با تراکم بالای جمعیت به نمایش می‌گذارد و می‌گوید: «به عقیده من اصفهان به قدر لندن که پرجمعیت‌ترین شهر اروپا است نفوس دارد». (شاردن، ۱۳۴۵: ۷/۵۱-۵۰). درزمینهٔ جابجایی‌های جمعیتی اقداماتی توسط شاه‌عباس صورت گرفت که در ترکیب جمعیتی شهر اصفهان تأثیر بسزایی داشت. در این دوره باسیاست گذاری شاه‌عباس گروه‌های جمعیتی مختلفی از قومیت‌ها و مذاهب گوناگون از ملل مختلف از جمله: «هندی‌ها، تاتارها، شاخه‌های مختلفی از ترک‌ها، یهودیان، ارمنه، گرجی‌ها، انگلیسی‌ها، هلندی‌ها، فرانسوی‌ها، ایتالیایی‌ها و اسپانیایی‌ها (اولتاریوس، ۱۳۸۵: ۲۴۲)، جذب شهر اصفهان شدند که هم به واسطه ایجاد تراکم جمعیت و هم به‌عنوان شهروند فعال در عرصه‌های مختلفی اقتصادی شهر، نقش کلیدی در توسعه سازمان اقتصاد شهری این شهر داشتند. در این میان تعداد مسیحیان از دیگران بیشتر بود که شامل سه گروه: ارمنه، گرجی‌ها و اروپایی‌ها می‌شدند. از بین این گروه‌ها نقش ارمنه که در جلفا ساکن شدند بسیار اثر گذارتر و ماندگارتر بوده است. حضور این اقلیت، با انتقال سه هزار خانوار ارمنی جلفا - به فرمان شاه‌عباس - به اصفهان و اسکان آن‌ها در کنار زاینده‌رود. (ترکمان، ۱۳۵۰: ۲/۶۶۹؛ شاردن، ۱۳۴۵: ۸/۹۴-۹۵). آغاز شد؛ و در ادامه بر این کوچندگان افزوده شد. در ارتباط با نحوه کوچ ارمنه، تعداد و محل استقرار آن‌ها در اصفهان بین مورخان اختلاف نظر است. اما آنچه مسلم و مورد تأیید منابع این دوره می‌باشد. حمایت همه جانبه شاه‌عباس از این گروه است. (شاردن، ۱۳۳۶: ۳۹/۴). و اینکه محلهٔ «جلفا» محل سکونت و نشو و نماي این جماعت بوده است. (دلاواله، ۱۳۷۰: ۲۸). دلاواله ایتالیایی که زمان شاه‌عباس به اصفهان آمده بود و هدف خود، از سفر به ایران را حمایت از مسیحیان می‌داند. رفتار عالی شاه‌عباس با ارمنه و سایر مسیحیان را مورد تعریف و تمجید قرار می‌دهد. (دلاواله، ۱۳۷۰: ۸). «تاورنیه» که تقریباً چهار دهه پس از کوچ ارمنه، از اصفهان دیدن کرد. در ارتباط با نقش آن‌ها در رونق شهر، بویژه منطقهٔ جلفا و تراکم جمعیت در اصفهان، می‌گوید: «... در این مدت سکنه و آبادی آن (جلفا) بقدری زیاد شده که امروز می‌توان آن را شهر بالنسبه بزرگی محسوب کرد.» (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۴۰۰)، «زیرا گروهی دیگر از عیسویان دیگر ایران هم از هر فرقه به حکم اشتراک مذهب در آن شهر منزل گزیدند» (فلسفی، ۱۳۵۳: ۲۰۸/۳) اسکان این گروه در اصفهان و توجه خاص شاه‌عباس به آن‌ها و آبادی این منطقه سبب شد ارمنه شهرهای تبریز، ایروان و جاهای دیگر ایران نیز با طیب خاطر به اصفهان روی آورند و در آنجا ساکن شوند. (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۴۰۰۱). ارمنی‌ها، بقول شاردن «هنگام ورود به

اصفهان یک ستاره در هفت آسمان نداشتند ولی بعد سی سال به اندازه‌ای متمکن و ثروتمند گشتند که از میان آنان شصت بازرگان برخاست.» (شاردن، ۱۳۳۶: ۳۹/۴). و به پشتوانه همین ثروت و پشتیبانی با نقش آفرینی در تولید، تجارت، بازار، اقتصاد شهری اصفهان را رونق بخشیدند. می‌رسید علی جناب در ارتباط با نقش ارمنه در اصفهان، ضمن تحسین توانمندی‌ها و خصلت‌های نیکوی آن‌ها، می‌نویسد: وارد شدن چنین جمعیتی (دوازده هزار تا بیست و هفت هزار خانوار گفته شده) شهر و اطراف شهر را از جمعیت جمعیت باشکوه نمود. (جناب، ۱۳۷۱: ۲۲۵). ارمنه تبریز از دیگر اقلیت‌هایی بودند که به فرمان شاه‌عباس به اصفهان کوچ داده شدند. (شاردن، ۱۳۴۵: ۳۹/۸). که محله «تبریز نو» یا «عباس‌آباد» برای اسکان این گروه بنا شده است. (دلاواله، ۱۳۷۰: ۲۸)؛ این شهرک نیز در اندک زمانی به لحاظ توسعه عناصر اقتصاد شهری به پیشرفت قابل توجهی دست یافت؛ وجود بیش از دو هزار باب خانه باغ زیبا و بزرگ مسکونی در کنار تسهیلات شهری شامل: ۱۲ باب مسجد، ۱۹ باب حمام، ۲۴ باب کاوانسرا و ۵ باب مدرسه در این محله (شاردن، ۱۳۴۵: ۵۷/۸؛ فیگوئروا، ۱۳۶۳: ۲۲۵). مؤید این موضوع است. بر اساس نکات فوق و همچنین پژوهشی که با رویکرد جامعه‌شناسی تاریخی به این موضوع پرداخته، جمعیت ارمنه در اصفهان از زمان ورود به جلفا تا سالهای پایانی حکومت صفویه (۱۰۱۴ تا ۱۱۱۵ هـ ق) روند رو به رشدی داشته و از ده هزار نفر به چهل هزار نفر رسیده است. (جعفری، ۱۳۹۱: ۱۵-۱۴) و بنابراین گزارش سیاحان اروپایی این جماعت نقش مهمی در غنای حیات شهری اصفهان داشتند. ارمنه پس از انتقال به اصفهان در موقعیتی قرار گرفتند که هم زندگی خود را متحول نمودند. وهم شهری که در آن ساکن شدند را دست خوش تغییر و تحول اساسی کردند و سبب شکوفایی سازمان اقتصاد شهری اصفهان شدند. دومین گروه مسیحیان که در اصفهان اسکان داده شدند، «گرجیان» بودند. آن‌ها عمدتاً اسیرانی بودند که چه در زمان طهماسب و چه دوره شاه‌عباس از منطقه گرجستان به ایران آورده شدند. (روملو، ۱۳۵۷: ۳۸۳ و ۴۰۹؛ فلسفی، ۱۳۵۳: ۲۱۶/۲). این عده محله ثابت و مشخصی در اصفهان نداشتند. اما تعداد آن‌ها قابل توجه بود به طوری که «دلاواله» زمان شاه‌عباس، از کثرت آن‌ها در شهرهای ایران سخن می‌گوید. (دلاواله، ۱۳۷۰: ۲۶۷ و ۲۷۶). کمپفر فقط شمار گرجیان مسلمان شده در اصفهان را ۲۰ هزار نفر می‌داند. (کمپفر، ۱۳۶۳: ۲۶). اروپائیان مسیحی گروه دیگر ساکن اصفهان عصر شاه‌عباس بودند؛ این عده یا در قالب هیئت‌های رسمی سیاسی وارد ایران شدند و یا به‌عنوان مبلغان فرقه‌های مختلف اجازه فعالیت در اصفهان یافتند و یا در قالب تاجران علاقه مند به کالاهای ایرانی در اصفهان بودند؛ چنانکه فیگوئروا سفیر اسپانیا در دربار شاه‌عباس از سکونت مسیحیان از جمله آشوریان، نستوریان، سوریایی‌های ها، مارونی‌ها و دیار بکری‌ها. و تاورنیه از آگوستین‌ها، کارملی و کاپوسان و



ژوزوئیت‌ها، در اصفهان سخن می‌گویند. (فیگوئروا، ۱۳۶۳: ۲۰۸؛ تاورنیه، ۱۳۳۶: ۴۰۸)، همه این موارد متأثر از سیاست جذب جمعیت و مساعدت شاه‌عباس به مسیحیان بود؛ بقول شاردن: «شاه‌عباس کبیر با خارجیان نظر موافق داشت و ایشان را مهمانان عزیز خویش می‌خواند.» (شاردن. قسمت اصفهان، ۱۳۷۹: ۴۷) و بنابه گفته مؤلف جهان‌آرای عباسی «دارالسلطنه اصفهان ملجاء و معاذ جهانیان بوده است» (وحید قزوینی، ۱۳۸۳: ۴۰۲). علاوه بر گروه‌های مختلف مسیحی، اقلیت‌هایی از ملیت‌ها و مذاهب مختلف ایرانی و خارجی توسط شاه‌عباس به اصفهان جذب شدند. که از نظر سیاحان اروپایی هدف وی از این اقدام، توسعه اقتصادی شهر اصفهان بود. «دلاواله، ۱۳۷۰: ۲۸». زرتشتیان از جمله این اقلیت‌ها بودند که در زمان شاه‌عباس به شهر اصفهان کوچ داده شدند. وی این گروه که تعدادشان پانزده هزار خانوار بودند را، از ایالاتی که مرکز آن‌ها کرمان و یزد بود به اصفهان منتقل کرد. و در محله‌ای موسوم به گبرستان در اصفهان اسکان داد. (شاردن، ۱۳۴۵: ۹۶/۸)؛ در گزارش دلاوله آمده است: «این محله (گبرستان) یکی از محله‌های حومه شهر اصفهان است. منتهی چون این شهر به سرعت هر چه تمامتر معمور و پرجمعیت می‌شود، حدس می‌زنم دیر یا زود اصفهان و محله گبرها و دو محله دیگر (جلفا و عباس‌آباد) به هم بپیوندند» (دلاواله، ۱۳۷۰: ۶۴). یکی دیگر از گروه‌های جمعیتی فعال فعال اقتصادی که در این عصر جذب شهر اصفهان شدند، هندی‌ها بودند؛ که به «بانیان‌ها» شهرت داشتند. (سیوری، ۱۳۷۲: ۱۷۱) تاورنیه تعداد هندوها (بانیان) ساکن در اصفهان را بین ده تا دوازده هزار نفر می‌داند. (تاورنیه، ۱۳۶۳: ۴۰۹) و شاردن بیست هزار نفر تخمین می‌زند. (شاردن، ۱۳۴۹: ۱۶۰/۷) آمار شاردن متعلق به دهه‌های پایانی دوره صفوی است و دلالت بر افزایش جمعیت بانیان در این دوره است. فیگوئروا که در زمان شاه‌عباس اول در اصفهان حضور داشت در مورد کثرت بیگانگان در اصفهان می‌نویسد: «محاسبه و آمار بیگانگانی که در اصفهان مقیم هستند، غیر ممکن می‌باشد، زیرا این تعداد به قدری زیاد است که کاروانسراهای شهر، با همه وسعت و تعدادی که دارند قادر نیستند آنان را در خود جای دهند (فیگوئروا، ۱۳۶۳: ۲۰۸).

سرمایه جمعیتی بالا برای یک شهر در صورت سازماندهی و برنامه ریزی درست و مطلوب می‌تواند منجر به توسعه اقتصاد شهری آن شهر گردد. و این آن چیزی بود که در اصفهان شاه‌عباس کبیر اتفاق افتاد؛ «پایتختی پر رونق که در خیابان‌ها و بازارهایش مسلمانان؛ مسیحیان، زرتشتیان و هندوها ازدحام می‌کردند.» (سیوری، ۱۳۷۲: ۱۷۲). جمعیت بومی ساکن اصفهان که با اقدامات توسعه‌ای شاه‌عباس افزایش یافته بود، بعلاوه جمعیت تازه وارد فوق‌الذکر که در نتیجه سیاست‌های شاه‌عباس جذب

اصفهان شدند. ضرورت توسعه عناصر اقتصاد شهری و تسهیلات شهری همچون بازار، میدان، کاروانسرا، خیابان، مسکن، مسجد، مدرسه و گرمابه را اجتناب ناپذیر کرده بود.

### توسعه زیرساخت‌های «حمل‌ونقل» و «اقتصاد شهری» اصفهان.

موضوع حمل‌ونقل و زیرساخت‌های آن یکی از مباحث مهم توسعه اقتصادی شهر محسوب می‌گردد؛ و از موضوعات ضروری است که اقتصاددانان شهری برای شهرها تعریف کرده‌اند (ا. سولیوان، ۱۳۸۹: ۷۳) پویایی شهری وابسته به شبکه حمل‌ونقل است. عناصر اصلی حمل‌ونقل در عصر صفویه عبارت بودند از: «امنیت»، «راه‌ها»، و امکانات بین شهری.

در زمان گذشته و در عصر حاضر حمل‌ونقل یکی از اجزای مهم اقتصاد ملی محسوب شده و به دلیل داشتن نقش زیربنایی تأثیر فراوانی بر فرآیند رشد اقتصادی کشور دارد. همچنین به‌عنوان موتور محرکه اقتصاد شهرها نقش مهمی در توسعه «اقتصاد شهری» ایفا می‌کند. این بخش دربرگیرنده فعالیت‌هایی است که به شکلی گسترده در تمامی زمینه‌های تولید، توزیع و مصرف کالا و خدمات جریان داشته و در مجموعه فعالیت‌های اقتصادی نقش غیرقابل انکاری برعهده دارد. میزان توسعه اقتصاد شهرها تا حد زیادی به کیفیت و امنیت راه‌ها، تراکم شبکه‌های تجاری، تعداد استراحتگاه‌های مناسب، مکان‌های آبرسانی، پل‌ها، و سایر عناصر زیرساختی حمل‌ونقل بستگی داشت. بنابراین یکی از موضوعاتی که در دوره صفویه و بخصوص عصر شاه موجب توسعه اقتصاد شهری اصفهان شد، تحول در زیرساخت‌های حمل‌ونقل درون شهری و برون شهری بود. موقعیت خاص اصفهان در مرکز طبیعی ایران‌شهر و کانون راه‌های بازرگانی داخلی و خارجی اهمیت ویژه‌ای به این شهر تاریخی بخشید و آن را در مرکز ایران به «چهار راه بزرگ ترانزیت جهانی تبدیل نموده است.» (سیرو، ۱۳۵۷: ۸). در این زمان با اصلاحات شاه‌عباس در زمینه‌های تجاری و جذب جمعیت، اصفهان مرکز پر رفت آمد داخلی و حضور پر شمار خارجی‌ها از ملل مختلف شده بود. بر این اساس توجه به موضوع راه‌های ورودی به این شهر و تسهیل امر حمل‌ونقل برون شهری و درون شهری و بالا بردن ضریب امنیت این راه‌ها یکی از موضوعاتی است که شاه‌عباس به آن اهتمام ویژه‌ای نشان داد؛ به طوری که همه سیاحان و بازدید کنندگان خارجی امنیت راه‌های ایران را ستوده‌اند و امروز هنوز راه‌هایی که بنام «راه شاه‌عباسی» معروف است، در بعضی نقاط کشور شناخته می‌شوند. اقدامات شاه‌عباس در این خصوص در منابع تاریخی و سفرنامه‌های سیاحان منعکس و مورد تعریف و تمجید آن‌ها قرار گرفته است. اسکندر بیگ

ترکمان مورخ مشهور این عصر، در این خصوص می‌نویسد: «چون معظم امور سلطنت، استقامت مملکت و امنیت طرق است و در ممالک ایران این شیوه (قبل از دوره شاه‌عباس) مفقود گشته، تردد و آمد و شد خلایق بغایت دشوار شده بود آن حضرت در بدایت حال متوجه این اختلال گشته.» (ترکمان ۱۳۵۰: ۱۱۰۴/۳). بدین سان با درک درست از مشکل زیر بنایی توسعه اقتصادی کشور، اقدام به اصلاح این بخش نمود، که نتایج آن در گزارش‌های سیاحان این منعکس شد. در سفرنامه برادران شرلی که در ابتدای زمامداری شاه‌عباس به ایران آمدند، آمده است «در حقیقت این شخص (شاه‌عباس) بطوری حکمرانی کرد که مملکت را در عرض یک ماه به منتهای امنیت در آورد» (شرلی، ۱۳۶۲: ۹۵). شاردن که زمانی طولانی در ایران بسربرد می‌نویسد: «در تمام جهان کشوری مانند ایران برای سیاحت و جهانگردی وجود ندارد، خواه از لحاظ قلت خطرات یا از لحاظ امنیت طرق که مواظبت دقیقی در این مورد بعمل می‌آید و خواه از جهت کمی مخارج که معلول کثرت تعداد عمارات عمومی مسافرین در سراسر امپراطوری، در بلاد و بیابان.» (شاردن، ۱۳۳۶: ۱۷۱/۴). در عصر شاه‌عباس و با انتخاب اصفهان به عنوان پایتخت، برای ایجاد مرکزیت اقتصادی شهر اصفهان، راه‌های منتهی به این شهر که عبارت بودند از: تبریز به اصفهان، گرگان به اصفهان، شیراز به اصفهان، کرمان به اصفهان، همدان به اصفهان، مشهد به اصفهان، آباد شدند. در این دوره به موازات تعمیر و تأسیس راه‌ها و تقویت دستگاه راهداری کشور به امر ساخت زیر بناهای کاروانی نیز، اهتمام فراوان ورزیده شد. چراکه در عصر شاه‌عباس روابط با کشورهای اروپایی وسعت یافت در نتیجه رفت و آمد‌های سیاسی و بازرگانی به ایران شدت گرفت. از این رو وی برای رفاه حال مسافران و تجار، دستور بنای کاروانسرا-های بسیاری در مسیر راه‌های کشور داد. این کاروانسراها به فواصل معین و حسب خصوصیات اقلیمی هر منطقه بنا گردیدند. کاروانسراها بهترین وسیله آسایش مسافران و حفظ امنیت کالا در راه‌ها و تأمین آذوقه و ایجاد ارتباط محسوب می‌شدند. (باستانی پاریزی، ۱۳۶۲: ۱۰۲). از چیزهای که در راه‌های خشک بی آب و علف مایه تسلی خاطر مسافران بود اینست که رهگزران هر شب برای اسکان به یک کاروانسرا و آب انبار می‌رسیدند، این منازل و راحتگاه‌ها در زمان کوتاهی توسط دولتمردان صفویه ساخته شده‌اند (همان، ۱۳۶۲: ۱۰۲). به عنوان مثال: «از اصفهان تا قصبه اشرف (در شمال) در هر محله چهار فرسخی عمارتی مشتمل بر خانهای نشیمن و بیوتات و باغچه‌هایی که اکثر حمام نیز داشتند، مهیای پذیرایی و استراحت مسافران بودند.» (ترکمان، ۱۳۵۰: ۱۱۱۱/۳). همچنین ساخت «رباط‌ها» در مسیر راه‌های منتهی به شهر اصفهان، باهدف ایجاد امنیت و رفاه برای مسافران و در راستای سیاست توسعه اقتصادی اقتصادی پایتخت رغم خورد. که نمونه آن را «اسکندر بیگ ترکمان» اینگونه معرفی می‌کند: «... و

ساخت) رباط دیگر در بیابان خرگوشی مابین ورزنه و دیدشتن اصفهان و ندوشن یزد که همیشه از بیم قطاء الطریق محل خوف و خطر مترددین بود و حالا امن و آباد است.» (ترکمان، ۱۳۵۰: ۱۱۱۲/۳). از معروف‌ترین اقدامات شاه‌عباس درزمینهٔ توسعه زیر ساخت حمل‌ونقل، احداث راه‌های سنگ‌فرش بود. راه‌های سنگ‌فرش در بسیاری از نقاط کشور (مانند مناطق شمالی و کویری) که به علت نبود زمین سفت و سخت، حرکت چهارپایان و وسایل نقلیه چرخ‌دار را با مشکل مواجه می‌کرد، به وجود آمدند (کیانی و کلایس، ۱۳۷۴: ۱۲۳). سنگ‌فرش راه‌ها علاوه بر تسهیل حرکت چهارپایان مسافت را نیز کوتاه‌تر می‌کرد. به‌عنوان نمونه: «سنگ‌فرش راه نمکسار و سیاه کوه (کاشان) که قریب ده هزارتومان تخمیناً صرف شده چند فرسنگ به سنگ و آهک استحکام یافته بود. این سنگ‌فرش، راه اصفهان و کاشان به مشهد را دهها فرسنگ کوتاه‌تر نموده است و موجب دعای خیر مترددین شده است.» (ترکمان، ۱۳۵۰: ۱۱۱۱/۳). «دلاواله» که زمان شاه‌عباس در اصفهان حضور داشت در تحسین توجه وی به ایجاد امکانات بین‌راهی برای مسافران، ضمن معرفی یکی از این خدمات برون‌شهری می‌گوید: «این مطالب را نوشتیم تا توجه داشته باشید شاه‌عباس چقدر خرج می‌کند و زحمت می‌کشد تا کشورش زیباتر و آبادتر و برای حمل‌ونقل و تجارت مستعدتر شود» (دلاواله، ۱۲۵: ۱۳۷۰).

علاوه بر راه‌ها و استراحتگاه‌های برون‌شهری، ساخت و توسعه خیابان‌ها، معابر و پل‌های مورد نیاز برای تسهیل حمل‌ونقل و ارتباطات درون‌شهری، در شهر اصفهان - که از ضرورت‌های توسعه «اقتصاد شهری» بشمار می‌رفت - گسترش یافت. که مهم‌ترین آن‌ها خیابان چهارباغ، پل‌های الله‌وردی خان و خواجه می‌باشد؛ اسکندر بیگ ترکمان اینگونه به وصف مسیرهای ارتباطی چهارباغ می‌پردازد: «... و از دروب شهر یک دروازه در حریم باغ نقش جهان واقع و بدرج دولت موسومست، از آنجا تا کنار زاینده‌رود خیابانی احداث فرموده چهارباغی در هر دو طرف خیابان... از رودخانه تا پای کوه جانب جنوبی شهر انتهای خیابان قرارداده» (ترکمان، ۱۳۵۰: ۵۴۴/۲). دلاواله، در ارتباط با اهمیت خیابان «چهارباغ»، چندین خیابان مشهور شهرهای رم، ناپل و پالرمو ایتالیا را نام می‌برد و اعتراف می‌کند که هیچ کدام از آن‌ها به پای این خیابان نمی‌رسند و همچنین می‌گوید: «خیابان‌های متعددی که چهارباغ را قطع می‌کنند دست کمی از آن ندارند.» (دلاواله، ۱۳۷۰: ۴۲). کمپفدر توصیف راه‌های درون‌شهری اصفهان می‌گوید: «خیابان‌های اصفهان بعضاً بسیار پهن، مستقیم و به‌طور قابل ملاحظه‌ای وسیع است؛ اغلب این خیابان‌ها با درختکاری و جوی روان آب در وسط به دلپذیرترین صورت‌ها درآمده است» (کمپفر، ۱۳۶۳: ۱۹۰). بر این اساس در شهر اصفهان و حومه آن، برای سهولت رفت و آمد، خیابان طولانی و زیبایی چهارباغ (به طول ۴ کیلومتر در شمال و جنوب رودخانه زاینده‌رود) که خانم «کنتس مادفون روزن

سوئدی» از آن به تصویر بهشت یاد می‌کند؛ شامل دو خیابان سواره رو در دو طرف و یک خیابان عریض در کنار آن همراه با پیاده‌روهای دو جانب معابر سواره مخصوص عبور بدون دغدغه عابرین ساخته شده بود (حسینی ابری، ۱۳۸۲:۲۲۴). این خیابان دو و نیم کیلومتر در جنوب زاینده‌رود و تا باغ‌های سلطنتی هزار جریب ادامه می‌یافت. (سیوری، ۱۳۷۲: ۱۶۹) کف پیاده‌روهای این خیابان سنگفرش و برای عبور انسان و اسب بسیار مناسب بود (دلاواله، ۱۳۷۰: ۴۰). همچنین زیباترین خیابان برای شهرک‌های جدید حومه، یعنی «عباس‌آباد» (محل سکونت تبریزیان) و جلفا (محل سکونت ارامنه) -، که همان‌گونه که گفته شد جمعیت قابل توجهی را در خود جای دادند - و همچنین شهر قدیم ساخته شد. (کمپفر، ۱۳۶۳: ۱۹۰). ساخت پل الله وردیخان (سی سه پل) (۱۶۲۰ م/ ۱۰۲۹ هـ ق) و پل خواجو (۱۶۶۰ م / ۱۰۷۰ هـ ق) بر روی رود خانه زاینده‌رود از اقدامات مهم دیگری است که علاوه بر ارزش معماری آن‌ها، در تسهیل ارتباطات و حمل نقل در این شهر تجاری نقش مهمی داشتند. فیگوتروا به توصیف ویژگی‌های ارتباطی آن می‌پردازد از جمله اینکه دارای پنج راه برای آمد و رفت است که برای اربه‌ها و چهار پایان و همچنین عابران ساخته شد (فیگوتروا، ۱۳۸۵: ۲۲۱-۲۲۲). سیوری در معرفی این مسیرها می‌نویسد: «معبرسنگفرش سی سه پل ۹ متر عرض دارد و طول پل با ورودی‌هایش تقریباً نیم کیلومتر می‌باشد. این پل یک پیاده‌رو برای گردش در بالا و یکی در پایین دارد. پل خواجو ۱۴۰ متر طول دارد و روی سدی از قطعات سنگ بنا شده است. ساختمان آن مطابق همان الگوی کلی پل الله وردیخان است.» (سیوری، ۱۳۷۲: ۱۶۸-۱۶۹). این پل از قسمت مشرق اصفهان از وسط خیابان عریض خواجوی بزرگ به بعضی از باغ‌های سلطنتی و یا به جاده‌ای که به شیراز و خلیج فارس می‌رود ختم می‌شود (کمپفر، ۱۳۶۳: ۱۹۰). شاردن در مورد نقش ارتباطی و نام سی و سه پل می‌گوید: «این پل را معمولاً پل جلفا می‌نامند زیرا شهر را به محله جلفا که مسکن مسیحیان است متصل می‌کند.» (شاردن. قسمت اصفهان، ۱۳۷۹: ۱۲۴) گزارشات فوق دلالت بر وجود زیر ساخت حمل نقل مطلوب و تسهیل کنند فرایند فعالیت‌های اقتصادی در شهر اصفهان دارد؛ تسهیلات و امکاناتی که از نظر اقتصاددانان شهری از ضرورت‌های توسعه اقتصاد شهری بشمار می‌روند.

علاوه بر ایجاد این ساخت‌های سخت افزاری، ایجاد امنیت و آرامش در مسیر راه‌ها به عنوان شاخص نرم افزاری اقتصاد شهری، در این دوره مورد توجه قرار گرفت، همان‌گونه که اشاره شد شاه‌عباس متوجه غفلت پیشینیان در این خصوص شده بود و امنیت راه‌ها را «معظم امور سلطنت و استقامت مملکت» دانست (ترکمان، ۱۳۵۰: ۳/ ۱۱۰۵). بر همین اساس، به قول اسکندر بیگ ترکمان، با تدبیری هوشمندانه سرکرده‌های راهزنان (معظم قاطعان طریق) ولایات را شناسایی و آنهایی که قابل فرمان‌پذیری بودند به

خدمت گرفت و مابقی را به شحنة سیاست سپرده و «این معنی موجب امنیت طرق گشته تجار و سودگران از اطراف و اکناف بممالک محروسه تردد و آمد و شد آغاز نهادند.» (ترکمان ۱۳۵۰: ۱۱۰۴/۳) تاورنیه نیز در این خصوص می‌گوید: «برای امنیت طرق و شوارع در ایران اهتمام فراوان می‌ورزند. در فاصله‌های معین، مستحفظین که موسوم به راهدار هستند، گماشته‌اند که به اندک صدای دزد، به کمک می‌رسند و به دقت از عابران می‌پرسند که به کجا می‌روند؟ از کجا می‌آیند؟ کمال مراقبت و هوشیاری را در کار خود دارند و اگر کسی از عهده جواب برنیاید و به گفتارش سوءظن باشد او را نزد حاکم ولایت می‌برند و در آنجا به دقت از حال او تحقیقاتی به عمل می‌آورند» (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۶۱۰). این اقدام حکایت از ایجاد یک نظام راهداری حساب شده است، که لازمه شبکه حمل‌ونقل می‌باشد.

ایجاد زیرساخت‌های سخت افزاری و نرم افزاری حمل‌ونقل و تسهیل ارتباط درون شهری و برون شهری از شاخص‌های اصلی توسعه اقتصاد شهری به شمار می‌رود که بر اساس شواهد وقرائن فوق الذکر شاه‌عباس این مهم را به بهترین و زیباترین شکل برای شهر اصفهان فراهم آورد؛ که موجب بالندگی سازمان اقتصاد شهری این شهر گردید.

### مکان‌یابی و اقتصاد شهری اصفهان عصر صفوی

«مکان‌یابی» یکی از مؤلفه‌های مهم اقتصاد شهری، در طراحی و توسعه ساختار شهر به شمار می‌رود. مطالعه و شناخت عوامل و نیروهای مؤثر در کاربری اراضی و مکان‌یابی خانوارها و بنگاه‌ها (مرکز اقتصادی) در داخل شهر و نیز مکانیزم‌های تأثیر گذاری هر کدام از آن‌ها، یکی از مباحث عمده و اصلی اقتصاد شهری را تشکیل می‌دهد. (ا، سولیوان، ۱۳۸۶: ۲-۳)؛ چراکه از یک طرف مهمترین عامل و انگیزه‌های مکان‌یابی‌ها، عامل اقتصادی است و از سوی دیگر موقعیت انواع کاربری‌ها بعد از استقرار، سطح کارایی آن را از نظر اقتصادی تعیین می‌کند البته عوامل و انگیزه‌های غیر اقتصادی نیز در تعیین کاربری‌ها و مکان‌یابی‌ها مؤثرند. (زنگنه، ۱۳۸۹: ۲۲۸) گروه‌های انسانی در گستره‌های مختلف جغرافیایی، نسبت به سطح تکنیک و میزان برخورداری از مواهب طبیعی، محیط را به نسبت‌های مختلف تغییر داده و آن را به کاربری‌های مختلفی اختصاص می‌دهند. در میان عوامل مؤثر در کاربری اراضی در جهت توسعه پایدار شهری، می‌توان به شناخت دقیق پایداری اقتصادی حوزه‌های شهری اشاره کرد. (رحیمی، ۱۳۸۳: ۱۳۳). در طراحی و توسعه شهر، مکان‌یابی از دو جهت قابل تحلیل می‌باشد؛ یکی در سطح کلان، بدین مفهوم که در طراحی اولیه شهر با توجه به شرایط و مواهب طبیعی، بهینه

گزینی محل جغرافیایی احداث شهر مد نظر طراحان قرار گیرد و دوم، مکان‌یابی صحیح فعالیت‌های بنگاه‌های اقتصادی و خانوارهاست است که تاثیر فراوانی در مطلوبیت و مطبوعیت فضا، کاهش هزینه‌ها و رونق اقتصاد شهر دارد.

در نگاه به پیشینه شکل‌گیری و تطور توسعه شهر اصفهان، ردیابی لحاظ «مکان‌یابی» مناسب در طراحی شهر در دوره‌های مختلف، قبل از دوره صفویه، قابل درک می‌باشد؛ در شکل‌گیری هسته وجودی اصفهان عوامل مختلفی دخالت داشته‌اند. که ریشه‌گیری شهر بزرگ و باستانی اصفهان را در درجه اول باید در وجود آب کافی این منطقه دانست، زیرا نه فقط در منطقه مورد مطالعه ما بلکه به‌طور کلی در تمام فلات ایران، آب عامل مهم و اساسی برای آبادانی و تراکم جمعیت و بالاخره تجمع گروهی از انسانهاست. شهرهای کهن و مهم دنیا اغلب در کنار رودخانه‌ها قرار دارند. اصفهان نیز در این قانون عمومی و کلی مستثنی نبوده، زیرا کنار رودخانه قرار گرفته است که در مجاورت خود دشت و جلگه پهناور و حاصلخیز دارد. (مستوفی، ۱۳۶۲: ۵۱-۵۲). «این رودخانه (زاینده‌رود) تمام جلگه اطراف اصفهان را سیراب می‌نماید» (ابن رسته، ۱۳۶۵: ۲۰۳). در مطالعاتی که در مورد خاک اصفهان به عمل آمده بخش قابل توجهی از آن از خاک‌های رسوبی ریز بافت است که حاصلخیزترین خاک‌های ایران به شمار می‌رود و در جلگه زاینده‌رود که زمینی تقریباً مسطح و دارای شیب ملایمی است مورد بهره‌برداری اقتصادی قرار می‌گیرند. (فاموری، ۱۳۵۸: ۸۹ و ۱۰۸). «مافروخی» نیز در توصیف خاک و آب این سرزمین می‌گوید: «خاکش همه مشک آن جهانی / و آبش همه آب زندگانی» (مافروخی، ۱۳۸۵: ۳۱) علاوه بر این اصفهان در مرکز طبیعی جغرافیایی امپراطوری صفویه قرار داشت. (سیوری، ۱۳۷۲: ۱۵۲). «ماکسیم سیرو» خاطر نشان می‌کند: موقعیت مرکزی، وجود زاینده‌رود و پشتوانه محیط طبیعی موجب شد اصفهان همواره در تاریخ ایران زمین نقشی اساسی داشته باشد. (سیرو، ۱۳۵۷: ۶). اوصاف جغرافی دانان و مورخان از محیط طبیعی و جغرافیایی مناسب اصفهان، دلالت بر اهمیت و تأثیر این عناصر بر تکوین و توسعه شهر نشینی این شهر دارد. همچنان اگر نظر اقتصاددانان اقتصاد شهری را بپذیریم که، «همه فعالیت‌های اقتصادی در درون فضاهای جغرافیایی اتفاق می‌افتد.» (زنگنه، ۱۳۸۹: ۹) و اقتصاد شهری بر مبنای ترکیب جغرافیا و اقتصاد تعریف می‌شود. (ا. سولیان، ۱۳۸۹: ۷۳)، در نگاه کلان می‌توان اذهان کرد مکان‌یابی و یا مکان‌گزینی مناسب، به‌عنوان یکی از عناصر کلیدی اقتصاد شهری در بنای اولیه شهر اصفهان، در بطن منطقه‌ای که این شهر در آن ایجاد شد، وجود داشت و طراحان اولیه شهر نیز به این نکته توجه کرده‌اند که تلاقی درست عوامل جغرافیایی (زاینده‌رود، زمین‌های مزروعی مرغوب،

مرغوب، فراگرفتن در شبکه ارتباطی فلات مرکزی ایران) و عامل انسانی، زمینه شکل دهی به نظام اقتصاد شهری را در این شهر را فراهم نموده‌اند.

حال به این موضوع می‌پردازیم که مکان‌یابی به‌عنوان یکی از عناصر مهم دانش اقتصاد شهری در انگیزه شاه‌عباس برای انتخاب اصفهان به‌عنوان پایتخت و همچنین در توسعه سازمان اقتصاد شهری این شهر چه نقشی داشته است. قرائن و شواهد نشان می‌دهد که در انتخاب اصفهان به‌عنوان پایتخت و طراحی و اجرای شهر جدید، به موضوع «مکان‌یابی»، توجه جدی شده است؛ چراکه اغلب مورخان، سیاحان و پژوهشگران، عوامل جغرافیایی، طبیعی، سوق الجیشی، اقتصادی و علاقه شخصی شاه‌عباس به اصفهان را علل انتخاب این شهر می‌دانند؛ که همگی حکایت از توجه به مکان مستعد و مطلوب منطقه دارد. همانطور که پیشتر گفته شد، اروج بیگ بیات در سفر نامه خود موقعیت جغرافیایی و مرکزیت اصفهان را در انتخاب پایتخت عامل مهمی می‌داند (بیات، ۱۳۳۸: ۲۵۹) تاورنیه نیز، انگیزه شاه‌عباس از این اقدام را موقعیت مناسب جغرافیایی اصفهان می‌داند و می‌گوید: «این پادشاه‌عباس، پس از دیدن موقعیت و وضع مناسب آن، به‌منظور طرحی که برای گسترش به‌سوی شرق و غرب داشت ... مقرر خود را در اصفهان به‌عنوان مرکز امپراطوری اش برپا کرد.» (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۴۰) اسکندر بیگ مورخ شهیر صفوی، استعداد مکانی، وجود آب زاینده‌رود و جویهای «کوثر مثال» آن را عامل انتخاب این محل، که «بلده جنت نشان» نامیده بود، می‌داند. (ترکمان، ۱۳۵۰: ۲/ ۵۴۴). شاردن، نیز مطلوب بودن شرایط آب و هوایی اصفهان نسبت به قزوین را از جمله دلایل تصمیم شاه‌عباس می‌داند. (شاردن، ۱۳۳۶: ۳/ ۴۲-۴۳)؛ الاصفهانی در باره هوای اصفهان می‌نویسد: «اما هوای اصفهان در حرارت و برودت برودت به اعتدال و در رقت و صفا به کمال است» (الاصفهانی، ۱۳۴۰: ۸۸). تغییر مسیر تجارت از شرق به غرب به مسیر شمال به جنوب و تسلط بر سواحل خلیج فارس به‌عنوان بزرگترین مرکز اقتصادی کشور از عوامل اقتصادی است که برخی از پژوهشگران به آن پرداختند (لاکهارت، ۱۳۸۳: ۴۱۳؛ بیانی، ۱۳۵۳: ۱۳۱-۱۳۲). با این اوصاف شاید بتوان جایگاه خاص شهر اصفهان در مرکز حکومت صفویه و رشد اقتصاد شهری آن را مدیون موقعیت ویژه جغرافیایی آن در مرکز ایران دانست؛ زیرا اصفهان در حاشیه رودخانه دائمی آب شیرین زاینده‌رود، محل تقاطع شبکه مهم راه‌های منطقه‌ای (شرق و غرب و شمال و جنوب) کشور با اقلیم چهار فصل و خاک حاصل خیز قرار گرفته است که هماهنگ شدن امنیت نسبی آن در ادوار مختلف تاریخی به ویژه در دوران صفویه زیر بنای اصلی مکان‌یابی و توسعه شهری آن را آشکار نمود (دهباشی، ۱۳۷۴: ۱۵). و شاه‌عباس با هوشمندی، شهری با چنین موقعیت مکانی را به‌عنوان پایتخت انتخاب نمود که عناصر طبیعی و جغرافیایی آن در پیوند و ترکیب با عناصر اقتصادی موجب



رشد فزاینده اقتصاد شهری این شهر شدند؛ و این نکته‌ای است که امروزه در دانش اقتصاد شهری مورد توجه اقتصاددانان شهری می‌باشد.

انتخاب اصفهان به‌عنوان پایتخت در دوره‌های قبلی نیز سابقه داشته است. بنابراین آنچه در ارتباط با مکان‌یابی و تدبیر شاه‌عباس در حوزه اقتصاد شهری حائز اهمیت بیشتری است تحولی است که در زمینه ساختار کالبدی شهر، مکان‌یابی مراکز و عناصر اقتصادی شهر، و مکان‌یابی خانوارها با هنر نمایی وی اتفاق افتاده است. مهم‌ترین تحول شهر در این برهه، تغییر ساختار سه گانه سنتی (ارگ، شارستان و ریض) شهرهای قرون اولیه و میانه اسلامی به ساختار نوین در قالب مجموعه‌های شهری است. این مجموعه‌ها در شکلی ارگانیک هسته مرکزی شهرهای این دوره را بوجود آورد. بر این اساس در این دوره هسته مرکزی شهر اصفهان در بخش جنوبی شهر کهن سلجوقی حول محوریت میدانی تحت عنوان نقش جهان ایجاد شد (گوبه، ۱۳۶۵: ۲۹۰). نحوه جانمایی خیابان چهارباغ، میدان نقش جهان و مجموعه فضاهای شهری آراسته شده پیرامون آن، از نشانه‌های بارز مکان‌یابی با رویکردی است که امروزه تحت عنوان بهینه‌گزینی در اقتصاد شهری از آن یاد می‌شود؛ عناصر شهری طراحی شده حول این میدان شامل دو ردیف رواق دو طبقه، دالان گردشگاه و حجره‌هایی به ارتفاع دو طبقه در طبقه همکف، دروازه بازار در شمالی، دروازه کاخ عالی قاپو در ضلع غربی، مسجد شیخ لطف الله در ضلع شرقی و بالاخره مسجد شاه در ضلع جنوبی. (ژان، ۱۳۸۵: ۶۵)؛ میدان نقش جهان و مجموعه‌های اطراف آن شرايطی به وجود آوردند که در حول آن اصفهان قدیم و جدید به یکدیگر پیوندی خوردند و در واقع میدان نقش جهان به‌عنوان یک مفصل شهری عمل انسجام و پیوستگی دو بخش قدیم و جدید شهر را فراهم می‌کرد. (محمدی، ۱۳۸۰: ۲ / ۴۳۶). برای ترغیب و تشویق مردم به استفاده بهینه از شهر جدید، میان مسجد عتیق در میدان کهنه با مسجد جامع احدائی در میدان، از عناصر ارتباط دهنده بازار قیصریه در شمال استفاده شد. در واقع بازار قیصریه در کنار دیگر عناصر مجموعه‌های شهری که محل تجمع و فعالیت بودند - بایک مکان‌یابی سنجیده - نماد اقتصاد شهری اصفهان عصر شاه‌عباس محسوب می‌شدند (Blake, 1999: 115). علاوه بر این دولت صفویه جهت ایجاد کیفیت ویژه در فضای شهری، با تکیه بر مبانی که اکنون ما آن‌ها را به‌عنوان مبانی طراحی پایدار در اقتصاد شهر می‌دانیم، ابتدا به شنایابی کامل مکان (سایت) شامل خصوصیات شهر قدیم و عوامل بالقوه مکان (سایت) که مهم‌ترین آن‌ها زاینده رود می‌باشد، بدون ایجاد خرابی و آسیب، با حل کردن شهر جدید در محیط پیرامون، آن را در توافق کامل با طبیعت قرار می‌دهد و با ایجاد حیاط‌های داخلی و میدان‌ها و باغ‌ها، علاوه بر تبدیل شهر اصفهان به باغ شهر باعث نفوذ طبیعت به داخل شهر گردید. لذا از عناصر سبز

به‌عنوان اصلی‌ترین عامل منظره ساز و مهم‌ترین عامل هویت دهنده و رقابت کننده بخش جدیدشهر استفاده می‌شود (انصاری، ۱۳۸۷: ۸۶). بنابراین شهردر عین آنکه شهر بازار و شهر قدرت است از طراوت و لطفی برخوردار است که مطلوبیت و مطبوعیت لازم را برای هر تازه واردی بهمراه دارد. گزارش اسکندر بیگ منشی، نویسنده عالم آرای عباسی از طراحی شهر اصفهان بخوبی گویای توجه به اصل مکان‌یابی درست و با مطلوبیت بالای اغلب عناصر اقتصاد شهری از جمله مراکز یا بنگاه‌های اقتصادی، اماکن مسکونی و مسیرهای ارتباطی است: «...در ایام بهار عمارات عالی در نقش جهان، طرح انداخته، معماران و مهندسان در اتمام آن می‌کوشیدند و از درون شهر یک دروازه در حریم باغ نقش جهان واقع و به درب دولت مرسوم است. از آنجا تا کنار زاینده‌رود خیابانی احداث فرموده چهارباغی در هر دو طرف خیابان و عمارات عالی در درگاه هر باغ طرح انداختند و از کنار رودخانه تا پای کوه جانب جنوبی شهر انتهای خیابان قرار داده، اطراف آن را بر امراء و اعیان دولت قاهره قسمت فرمودند که هرکدام باغی طرح انداخته ... و در انتهای خیابان باغی بزرگ وسیع پست و بلند نه طبقه جهت خاص پادشاهی طرح انداخته به باغ عباس‌آباد موسوم گردانید و پل عالی مشتمل به چهل چشمه به طرز خاص میان گشاده که در هنگام آب در کل یک چشمه به نظر می‌آید، قرار دارند که بر زاینده‌رود بسته شده، هر دو خیابان به یکدیگر اتصال یابد و تا عباس‌آباد یک خیابان باشد. تخمیناً یک فرسخ شرعی و از دوطرف خیابان یک جوی آب جاری می‌گردد و درختان سرو و چنار و کاج و عرعر غرس شود و از میان خیابان نهری سنگ بست ترتیب یابد...» (ترکمان، ۱۳۷۷: ۲ / ۸۷۲) آن طور که اسکندر بیگ در سال ۱۰۲۵ ه.ق/۱۶۱۲ م. طرح تفصیلی شهر را تشریح می‌کند، می‌توان دقت نظر در مکان‌یابی همه اجزای اقتصاد شهری را مشاهده کرد.

انتخاب مکانی خانوارها - به‌نحوی که از بازدهی مطلوب اقتصادی برخوردار باشد- از اصول دیگر علم اقتصاد شهری است. (ا.سولیوان، ۱۳۸۶: ۳-۲)، چنان‌که گفته شد با اعمال سیاست جذب جمعیت شاه‌عباس، اصفهان به‌سرعت به محل حضور خانوارهایی از گروه‌های مختلف تبدیل شد. با توجه به رویکرد اقتصادی شاه‌عباس در توسعه پایتخت، مسئله مهم در رابطه با این خانوارها مکان‌یابی مناسب برای سکونت آن‌ها در شهر بود. بنابراین به دستور شاه‌عباس سه محله جدید ساخته شده که به فاصله کمی از شهر واقع شده بودند، محله عباس‌آباد که برای سکونت تبریزیان بنانهاده شد (دلاواله، ۱۳۷۰: ۲۷). این محله در کنار زاینده‌رود مکان‌یابی شد؛ مکان و فضایی مناسب که به‌تدریج دو هزار باب خانه و همه گونه تسهیلات شهری (حمام، کاروانسرا، مسجد، مدرسه، به‌وفور در آن ساخته شد. (منجم یزدی، ۱۳۵۲: ۴۱۳؛ شاردن، ۱۳۴۵: ۸ / ۵۷) «محله دیگر به نام جلفاست که سکنه آن را مهاجران جلفا

تشکیل داده‌اند و همه آن‌ها ارمنی مسیحی و ثروتمند هستند.» (دلاواله، ۱۳۷۰: ۲۷). خانوارهای آرامنه در محیطی مناسب در شهرک جلفا سکونت یافتند؛ «که در سمت غرب چهارباغ چسبیده به آن، در امتداد ساحل جنوبی زاینده‌رود قرار داشت.» (سیوری، ۱۳۷۲: ۱۷۰). سومین محله گبرها (زرتشتیان) بودند که در جنوب رودخانه زاینده‌رود استقرار یافتند. (دلاواله، ۱۳۷۰: ۲۷). محله دولت نیز، تحت تأثیر رونق میدان نقش جهان احداث گردید. به این اساس، بر مبنای دانش اقتصاد شهری تصمیمات پیشینه ساز مطلوبیت که توسط شاه‌عباس در مکان‌یابی مناسب عناصر شهری، مراکز اقتصادی، تسهیلات شهری و خانوارها در شهر اصفهان صورت گرفت، موجب توسعه اقتصاد شهری اصفهان شده است.

### نتیجه

یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد با به قدرت رسیدن شاه‌عباس اول و انتخاب شهر اصفهان به عنوان پایتخت، این شهر که؛ ظرفیت‌های بالقوه طبیعی و اقتصادی را در خود داشت در پرتو سیاست‌گذاری‌های این پادشاه و مشاورانش در مسیر توسعه قرار گرفت. یکی از جنبه‌های توسعه این شهر، شکوفایی اقتصاد شهری بود. که بر اساس این پژوهش ترکیب و پیوند هوشمندانه عناصر علم اقتصاد شهری یعنی جغرافیا، جمعیت، امنیت، زیرساخت‌های حمل‌ونقل و مکان‌یابی توسط شاه‌عباس و همکارانش بستر این مهم را رغم زد؛ با اجرای سیاست جذب جمعیت شاه‌عباس جماعت کثیری شامل آرامنه، گرجی‌ها، مسیحیان اروپائی، هندیان و زرتشتیان در کنار ساکنان بومی اصفهان استقرار یافتند. و در سایه امنیت و زیرساخت‌های که درزمینه راه‌ها، امکانات و تسهیلات درون شهری و برون شهری فراهم شد و طراحی و مکان‌یابی مناسب مراکز اقتصادی، تسهیلات شهری و خانوارها، اقتصاد شهری اصفهان متحول و به شکوفایی و رونقی دست پیدا کرد که تمجید و تعریف اکثریت اروپائینی که در این عصر و تاپایان دوره صفویه به ایران آمدند را برانگیخت.

## منابع

- ابن حوقل، محمد ابن حوقل (۱۳۶۶). صوره الارض، ترجمه: جعفر شعار. تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- ابن رسته، احمد بن عمر (۱۳۶۵). الاعلاق النفسیه، ترجمه و تعلیق: حسین قره چانلو، تهران: امیر کبیر.
- استخری، ابواسحاق ابراهیم (۱۳۴۷). مسالک الممالک. به کوشش ایرج افشار. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- انصاری مجتبی و حقیقت بین، مهدی (۱۳۸۷). باغ شهر اصفهان آرمان شهر صفوی. به اهتمام اصغر منتظر القائم. مجموعه مقالات نخستین همایش اصفهان.
- الاصفهانی، محمد مهدی بن محمد رضا (۱۳۴۰). نصف جهان فی تعریف اصفهان. به تصحیح: ستوده، منوچهر. تهران: امیر کبیر.
- اولثاریوس، آدام (۱۳۶۳ و ۱۳۸۵). سفرنامه آدام اولثاریوس. ترجمه: احمد بهپور. تهران: نگار.
- ا. سولیوان، آرتور (۱۳۸۶). مباحثی در اقتصاد شهری. ترجمه جعفر قادریو علی قادری، همدان: نور علم.
- ..... (۱۳۹۸). «دانشنامه اقتصاد شهر». ترجمه ایرج اسدی. شماره ۵. ۷۷-۷۲.
- باستانی پاریزی، محمد ابراهیم (۱۳۶۲). سیاست و اقتصاد عصر صفوی. تهران: صفی علیشاه.
- برینیولی، ژان (۱۳۸۵) «بینش شاه‌عباس: شهرسازی سلطنتی اصفهان». ترجمه داود طبایی. گلستان هنر، شماره ۵. ۷۱-۶۰.
- بیات، اروج بیگ (۱۳۳۸). دون ژوان ایرانی. ترجمه: مسعود رجب‌نیا. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- بیانی، خانابا (۱۳۵۳). تاریخ نظامی ایران در دوره صفویه. بی جا: ستاد بزرگ ارتشیان.
- پژوهش دانشگاه کمبریج (۱۳۸۰). دوره صفویان. ترجمه: یعقوب آژند. تهران: جامی.
- تاورنیه، ژان باتیست (۱۳۳۶). سفرنامه. ترجمه: ابوتراب نوری. تصحیح: حمید شیرانی. تهران: کتابخانه سنایی و کتابفروشی تأیید اصفهان.
- ترکمان، اسکندر بیگ، محمد یوسف (۱۳۵۰). تاریخ عالم آرای عباسی. تهران: امیر کبیر.
- ثواقب، جهانبخش (۱۳۸۲). نقش اصفهان در دوران صفویه. (مجموعه مقالات همایش). به اهتمام مرتضی دهقان‌نژاد، جلد ۲. اصفهان. دانشگاه اصفهان.
- جعفری، علی اکبر (۱۳۹۱). «جامعه‌شناسی تاریخی موقعیت و عملکرد اقلیت‌های مذهبی در شهر اصفهان دوره صفوی». پژوهشنامه تاریخ اجتماعی و اقتصادی پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی. سال اول. شماره اول. ۲۳-۱.
- جناب، میر سیدعلی (۱۳۸۵). فرهنگ مردم اصفهان. مصحح: عصار رضوان‌پور. اصفهان: آسمان.
- حسینی ابری، سید حسن (۱۳۸۲). «اصفهان باغ شهر صفویه». مجموعه مقالات همایش اصفهان و صفویه. (جلد دوم). اصفهان: دانشگاه اصفهان.
- دلاواله، پیتر (۱۳۷۰). سفرنامه پیتر دلاواله. ترجمه: شعاع الدین شفا. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.

- دهباشی، مهدی (۱۳۷۴). «نگاهی به مکتب فلسفی اصفهان. فصلنامه فرهنگ اصفهان»، اداره کل فرهنگ و ارشاد اسلامی استان اصفهان، شماره اول. ۲۲-۱۵.
- رحیمی، حسن (۱۳۸۳). مقدمه‌ای بر جغرافیای توسعه پایدار. مشهد: نشر اقلیدس.
- روملو، حسن بیگ (۱۳۵۷) احسن التواریخ. به کوشش عبدالحسین نوایی. تهران: بابک.
- رویمر، هانس روبرت (۱۳۸۵). ایران در راه عصر جدید (تاریخ ایران از ۱۳۵۰ تا ۱۷۵۰). ترجمه آذر آهنجی. تهران: دانشگاه تهران.
- زنگنه، یعقوب (۱۳۸۹). درآمدی بر اقتصاد شهری، تهران: انتشارات آذرخش.
- سفرنامه برادران شری (۱۳۶۲). ترجمه: آوانس. به کوشش علی دهباشی. بی جا.
- سیوری، راجر (۱۳۷۲). ایران عصر صفوی. ترجمه: کامبیز عزیزی. تهران: نشر مرکز.
- سیرو، ماکسیم (۱۳۵۷). راه‌های باستانی ناحیه اصفهان و بناهای وابسته به آن‌ها، ترجمه مهدی مشایخی، تهران: سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.
- شاردن، ژان (۱۳۷۹). سفرنامه شاردن. (قسمت اصفهان) ترجمه: حسین عریضی. به کوشش مرتضی تیموری. بامقدمه فضل الله صلواتی. اصفهان: گل‌ها.
- شاردن، ژان (۱۳۳۵) سیاحتنامه شاردن. (جلد ۲). ترجمه: محمد عباسی تهران: امیرکبیر.
- ..... (۱۳۳۶) سیاحتنامه شاردن. (جلد ۳). ترجمه محمد عباسی تهران: امیرکبیر.
- ..... (۱۳۳۶) سیاحتنامه شاردن. (جلد ۴). ترجمه محمد عباسی تهران: امیرکبیر.
- ..... (۱۳۴۷) سیاحتنامه شاردن. (جلد ۷). ترجمه محمد عباسی تهران: امیرکبیر.
- ..... (۱۳۴۵) سیاحتنامه شاردن. (جلد ۸). ترجمه محمد عباسی. تهران: امیرکبیر.
- شفقی، سیروس (۱۳۸۷) جغرافیای اصفهان. اصفهان: دانشگاه اصفهان.
- ضرابی، اصغر (۱۳۸۲). ساختار شهری در اصفهان عصر صفویه. (مجموعه مقالات همایش). به اهتمام مرتضی دهقان نژاد، جلد ۲. اصفهان. دانشگاه اصفهان.
- عابدینی درکوش، سعید (۱۳۸۹). درآمدی به اقتصاد شهری. تهران: مرکز نشر دانشگاهی.
- فاموری، جلال و م.ل. دیوان (۱۳۸۵). خاکهای ایران. تهران: وزارت کشاورزی و عمران روستایی، موسسه تحقیقات خاک و آب.
- فراهانی، رضا (۱۳۸۸). «میدان نقش جهان و عناصر آن». کتاب ماه هنر. شماره ۱۳۱، فلسفی، نصرالله (۱۳۷۵). زندگانی شاه‌عباس اول. تهران: انتشارات علمی.
- فوران، جان (۱۳۸۶). مقاومت شکننده، ترجمه احمد تدین، تهران: موسسه خدمات فرهنگی رسا.
- فیگوئروا، دون گارسیا سیلوا (۱۳۶۳). سفرنامه. ترجمه: غلامرضا سمیعی. تهران: نو.
- کیانی، محمد یوسف و کلایس، ولفرام (۱۳۴۷). کاروانسراهای ایران. تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور.

کمپفر، انگلبرت (۱۳۶۳). سفرنامه کمپفر. ترجمه: کیکاووس جهان‌داری. تهران: خوارزمی.  
 کیوانی، مهدی (۱۳۹۵). پیشه‌وران و زندگی صنفی آنان در عصر صفوی. ترجمه: یزدان فرخی. تهران: امیرکبیر.  
 گوبه، هاینس (۱۳۶۵). «اصفهان پایتخت کشوری» پایتخت‌های ایران. به کوشش یوسف کیانی. سازمان میراث فرهنگی.

لکه‌پارت، لورنس (۱۳۶۸). انقراض سلسله صفویه. ترجمه: دولت‌شاهی، اسماعیل. تهران: تاریخ کهن.  
 مافروخی اصفهانی، فضل بن سعد (۱۳۸۵) محاسن اصفهان. تصحیح جلال الدین تهرانی. تهران: مجلس.  
 متی، رودلف (۱۳۸۷) اقتصاد و سیاست خارجی عصر صفوی. ترجمه حسن زندیه. قم: پژوهشگاه حوزه و دانشگاه.  
 محتشم دولت‌شاهی، طهماسب (۱۳۸۷). مبانی علم اقتصاد، اقتصاد خرد، اقتصاد کلان. تهران: خجسته.  
 محمدی، محمود (۱۳۸۰). اصفهان و صفویه (مجموعه مقالات) جلد دوم. به اهتمام مرتضی دهقان نژاد. اصفهان: دانشگاه اصفهان.

مستوفی، حمدالله (۱۳۶۲). نزه القلوب. به کوشش لسترنج. تهران: طهوری.  
 منجم یزدی، ملاجلال الدین (۱۳۶۶). تاریخ عباسی یا روزنامه ملاجلال. به کوشش سیف الله وحیدنیا. تهران: انتشارات وحید.

مؤمنی، مصطفی (۱۳۶۶). «مأخذ شناسی جغرافیای شهری ایران». فصلنامه علمی-پژوهشی تحقیقات جغرافیایی. شماره ۵. ۷۲-۲۶.

وبر، ماکس (۱۳۶۹). شهر در گذر زمان. ترجمه: شیوا کاویانی. تهران: شرکت سهامی انتشار.  
 وحید قزوینی، میرزا محمد طاهر (۱۳۸۳). تاریخ جهان آرای عباسی. به تصحیح سید سعید محمد صادق. تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.

یاقوت حموی، یاقوت بن عبدالله (۱۳۸۰). معجم البلدان. ترجمه علی نقی منزوی. تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور.

Black, e, S. (1999), Half of world; the social Architecture of Safavid Isfahan (1590-1722) Mazda Publishers.

Cartwright, J, (1745), travels of in preachers travels, London. VOL 1.

Herbert, Sir Thomas (1928). Tavel in Persia 1627. London.