४ व्यापार आणि वाणिज्य

(अ) व्यापारी मार्ग आणि अंतर्गत व्यापार

(ब) १७ व्या शतकातील भारतीय सामुद्रिक व्यापार स्थिती

कोणत्याही राज्याचे किंवा सत्तेचे स्थैर्य, विकास हा त्याच्या आर्थिक स्थितीवर अवलंबून असतो. त्यासाठी शेती व्यवसाय, व्यापार आणि छोटेमोठे उद्योगधंदे यांचा विकास महत्त्वाचा असतो. या आर्थिक घटकांचा विकास मुख्यत्वे शासनाच्या धोरणावर अवलंबून असतो. येथे आपणाला मुघलकालीन भारतामध्ये यापैकी व्यापार, वाणिज्य आणि देशाची आर्थिक स्थिती विचारात घ्यायची आहे. त्यासाठी अंतर्गत व परकीय व्यापार, आयात-निर्यात तसेच व्यापारी मार्ग, परकीय व्यापाऱ्यांनी भारतात बसविलेली व्यापारी घडी, मुघल सत्तेबरोबर दक्षिणेतील विजयनगर व मराठा सत्तेमधील व्यापारी परिस्थिती इत्यादी गोष्टींचा विचार करावयाचा आहे. मुघल कालखंडात व्यापारवाढ झालेली दिसते.

(अ) अंतर्गत व्यापार व (ब) विदेशी व्यापार. या दोन भागांत त्याचा आपणाला अभ्यास करता येईल.

(अ) व्यापारी मार्ग आणि अंतर्गत व्यापार

मुघलकालीन अंतर्गत व्यापाराचा अभ्यास करताना मुघल साम्राज्याबरोबर दक्षिणेतील विजयनगरचे साम्राज्य आणि शिवकालीन मराठी सत्तेच्या अंतर्गत व्यापाराचा विचार करावयाचा आहे. अंतर्गत व्यापार अभ्यासताना व्यापाराचे प्रकार, मार्ग, व्यापारी केंद्रे, दळणवळणाचे म्हणजेच व्यापाराची साधने, व्यापारी जमाती, वस्तूंच्या किमती आणि या एकूण घटकांसंबंधित शासनाचे धोरण अशा अनेक गोष्टींचा विचार करावयाचा आहे.

अंतर्गत व्यापाराचे प्रकार

मुघलकालीन भारतात तीन प्रकारचा व्यापार चालत होता.

१. सागरी किनाऱ्याने जहाजातून चालणारा व्यापार.

२. भारतातील प्रमुख नद्यांमधून केला जाणारा व्यापार.

३. जमीन किंवा खुष्कीच्या मार्गे चालणारा व्यापार.

असे प्रकार होते. यापैकी जमिनीपेक्षा जलमार्गाने व्यापार करणे अधिक सोईचे व फायद्याचे मानले जात होते. या तीनही प्रकारांचा प्रत्येकी पुढीलप्रमाणे तपशील देता येईल.

१. सागरी किनाऱ्याने केला जाणारा व्यापार

हा व्यापार प्रामुख्याने दक्षिण भारताच्या पश्चिम व पूर्व किनाऱ्याशी निगडित असून या किनारपट्ट्यांवरील महत्त्वाच्या बंदरांच्या साहाय्याने जहाजातून व्यापार केला जाई. वर्षातील साधारण नऊ महिने म्हणजे सप्टेंबर ते मे असा व्यापार चाले. म्हणजे जून, जुलै, ऑगस्ट या तीन महिन्यांत मोसमी पावसाचा अधिक जोर असल्याने हा काळ या व्यापारास अनुकूल नव्हता. सागरी लुटारूंचा धोका असे, त्यासाठी संरक्षणाची व्यवस्था केली जाई. पश्चिम किनाऱ्यावर प्रामुख्याने अशा संरक्षणासाठी पोर्तुगिजांची संरक्षक गलबते असत. पश्चिम सागरावर उत्तरेतील खंबायत बंदरापासून ते दक्षिणेस कोचीनपर्यंत व्यापारी जहाजे ये जा करीत असत. अर्थात, एकूण या प्रवासाचे दोन गट असत. खंबायत ते गोवा आणि दुसरा गोवा ते कोचीन होता. पहिल्या गटातील व्यापार दुसऱ्यापेक्षा काही हजार टनांनी अधिक होता.उदा. तीनशे तराफे वापरले जाऊन त्यातून वार्षिक तीन हजार टनांचा व्यापार होई, तर दुसऱ्या गटात एक हजार टन म्हणजे तिसऱ्या हिश्श्याने व्यापार होत असे. तसेच तुलनेने पूर्वेपेक्षा पश्चिम किनारपट्टीवर अधिक व्यापार होता. पूर्वेस उत्तरेकडील ओरिसातील बंदरापासून दक्षिणेस नागपट्टणमपर्यंत व्यापारी गलबते ये-जा करीत असत.

अर्थात, मुघल सत्ताधीशांनी आरमाराचे महत्त्व व आवश्यकता, सागरव्यापार व त्यासाठी आवश्यक अशा संरक्षण याकडे पाहिले नाही.

२. नद्यांमधून केला जाणारा व्यापार

भारतातील आणि प्रामुख्याने उत्तरेकडील अनेक मोठ्या नद्यांमधून केला जाणारा व्यापार अधिक किफायतशीर होता. व्यापार मालाची ने-आण नद्यांतून गलबतांच्या साहाय्याने केली जाई व तो माल महत्त्वाच्या बाजारपेठांकडे पाठविला जाई. त्यामुळे अंतर्गत व्यापार विकासात हा प्रकार महत्त्वाचा होता. या प्रकारात मोठमोठ्या नद्यांनुसार एकूण चार जलमार्ग होते. त्या त्या नद्यांच्या प्रदेशातील माल दूरवर पोहोचविला जाई.

(अ) सिंधू नदीचा मार्ग : सिंधू नदी ही भारतातील एक मोठी व महत्त्वाची नदी होय. त्यामधून व तिच्या उपनद्यांतून मोठा व्यापार केला जाई. सिंध, मुलतान, लाहोर अशा विशाल प्रदेशांत तयार होणारा माल सिंधू नदीतून देशातील विविध बाजारपेठांबरोबर लहरी बंदरापर्यंत पाठविला जाई व तेथून तो निर्यात केला जाई. म्हणजे विदेशी व्यापारालासुद्धा उपयुक्त असा सिंधू नदीचा व्यापार ठरत असे. त्यामुळे या व तिच्या उपनद्यांच्या रावी, झेलम इ. किनाऱ्यांवर अनेक व्यापारी केंद्रे व शहरे विकसित झाली उदा. ठठ्ठा, भक्कर, मुलतान, लाहोर इत्यादी. या केंद्राबरोबर ज्या प्रदेशातील मालाची विक्री किंवा व्यापार होत होता त्यांचा आर्थिक विकास झाला.

(ब) गंगा-जमुना मार्ग : गंगा ही उत्तर भारतातील दुसरी विशाल नदी होय. तिच्या चंबळ, शोण, घागरा इ. उपनद्याही मोठ्या महत्त्वाच्या होत्या. या नद्यांमधून मोठ्या प्रमाणावर व्यापार चालत असे. हा व्यापार बंगालपर्यंत असे. या नद्यांच्या किनाऱ्यावर अनेक व्यापारी व औद्योगिक शहरे विकसित झाली होती. उदा. दिल्ली, आग्रा, अलाहाबाद ते सोनारगाव,

ढाक्कापर्यंत अनेक केंद्रे होती. या बाजारपेठातील तांदूळ, मीठ, नीळ असा विविध प्रकारचा माल या नद्यांमधून भारतात दूरवर तसेच विविध बंदरांतून निर्यातही केला जाई.

(क) बंगालचा त्रिभुज प्रदेश मार्ग : या प्रदेशातून व त्यातील विविध केंद्रांमधून व बंदरांतून केला जाणारा व्यापार हा अधिक प्रमाणात गंगा व तिच्या उपनद्यांतून होणाऱ्या व्यापाराशी निगडित होता. कारण या नद्यांतून विविध प्रकारचा माल बंगालमध्ये पाठविला जाई. तेथून देशांतर्गत अनेक बाजारपेठांत तसेच परदेशी निर्यातपण केला जाई. त्याचबरोबर परदेशातून आयात झालेला माल देशात पोहोच केला जाई.

(ड) तापी-नर्मदा नदीचा मार्ग : या नद्यांतून केला जाणारा व्यापार पश्चिम किनाऱ्यावरील व्यापाराशी निगडित होता. उदा. खंबायत बंदरातून दक्षिणेकडे कोचीनपर्यंत व्यापार चाले. तर त्या खंबायतशी तापी मार्गे सुरतवरून व्यापारी दळणवळण होते. माळवा, खानदेशमधील माल बुऱ्हाणपूर, उज्जैन इ. व्यापारी केंद्रांतून या नद्यांमार्गे खंबायत पर्यंत जात असे. तसेच त्या बंदरात आयात होणारा माल याच नद्यांतून वरील व्यापारी केंद्रात व इतरत्र पाठविला जाई.

३. जमीन किंवा खुष्कीच्या मार्गाने चालणारा व्यापार

साम्राज्यात शांतता, सुव्यवस्था तसेच वाहतूक व संपर्काची कार्यक्षम व्यवस्था असणे अंतर्गत व्यापाराच्या विकासास आवश्यक असते. अंतर्गत व्यापारासाठी दळणवळणाचे साधन म्हणून रस्त्यांची व्यवस्था आणि त्यावरून येणाऱ्या जाणाऱ्या व्यापाराला संरक्षण मिळणे आवश्यक असते. या रस्त्यांनी शहरे, व्यापारी पेठा, औद्योगिक केंद्रे, बंदरे एकमेकांस जोडली जातात. मुघल काळात भारतात रस्त्यांचे जाळे पसरलेले होते. परंतु या मार्गापेक्षा जलमार्गाने व्यापार करणे अधिक सोईचे होते. त्याचे महत्त्वाचे कारण म्हणजे सुरक्षितता होय.

मनुचीने 'असे होते मुघल' या पुस्तकात या रस्त्यांबद्दल सविस्तर माहिती दिली आहे. तो लिहितो की, रस्ते सरळ नाहीत कारण वाटेत डोंगर, नद्या व इतर राजांचे मुलूख येतात. हे राजे प्रवाशांना मुघलांच्या भीतीने आपल्या प्रदेशातून जाऊ देत नाहीत. वाटेत चोर, दरोडेखोर लोकांना लुटतात म्हणून हे रस्ते सुरक्षित नाहीत. मनुचीने तत्कालीन भारतातील एकूण १८ रस्ते त्यांच्या अंतरासह दिले आहेत ते खालीलप्रमाणे -

मार्ग	अंतर
मद्रास बंदर ते गोवळकोंडा	२१६ कोस
गोवळकोंडा ते औरंगाबाद	१६८ कोस
औरंगाबाद ते बऱ्हाणपूर	७२ कोस
बऱ्हाणपूर ते सिरोंज	१४४ कोस
सिरोंज ते आग्रा	१४४ कोस
आग्रा ते दिल्ली	७६ कोस
दिल्ली ते सरहिंद	८४ कोस
सरहिंद ते लाहोर	१०४ कोस

पुढे चालू

लाहोर ते गुजरात	३६ कोस
गुजरात ते सिंधू नदी किनारा	१३६ कोस
सिंधू नदी ते पेशावर	३६ कोस
पेशावर ते काबूल	१४४ कोस
काबूल ते गझनी	७२ कोस
दक्षिणेकडील सुरत त बऱ्हाणपूर	१६८ कोस
बऱ्हाणपूर ते आग्रा	२८८ कोस
आग्रा ते उत्तरेकडील डोंगराळ भागातील राजांच्या प्रदेशापर्यंत	१२० कोस
ठठ्ठा ते मुलतान	२७८ कोस
मुलतान ते लाहोर	१४४ कोस
(१ कोस = अडीच मैल)	

(संदर्भ : 'असे होते मुघल' पान नं. ३४९-५०)

महामार्ग

मुघल काळात भारतात आग्रा हे मध्यवर्ती केंद्र असून अनेक महामार्गांनी ते शहर संपूर्ण साम्राज्याला जोडलेले होते. एकूण ५-६ महामार्ग होते - (१) आग्रा ते काबूल (२) आग्रा ते कंदाहार (३) आग्रा ते खंबायत (४) आग्रा ते बऱ्हाणपूर (५) आग्रा ते सोनारगाव.

सहावा मार्ग ढाक्का येथे सुरू होऊन खंबायत मार्गे ठठ्ठा येथे जात असे. दिल्ली, आग्रा, माळवा, गुजरात ते बंगालपर्यंत या मार्गांनी माल पाठविला जाई. अनेक बंदरे या मार्गांनी जोडलेली असत.

लहान किंवा पूरक रस्ते

वरील महामार्गांना जोडलेले पूरक असे अनेक रस्ते होते.

उदा. (१) लाहोर-काश्मीर (२) दिल्ली-मुलतान (३) मुलतान-कंदाहार (४) आग्रा-लाहोर (५) आग्रा-फत्तेपूरसिक्री (६) आग्रा-जोधपूर (७) आग्रा-चितोड (८) आग्रा-अजमेर (९) आग्रा-सरहिंद (१०) आग्रा-अलाहाबाद (११) आग्रा-इटाह (१२) अजमेर-अलाहाबाद (१३) ठठ्ठा-अहमदाबाद (१४) अहमदाबाद-सुरत (१५) अहमदाबाद-बऱ्हाणपूर

शेवटचे तीन प्रादेशिक रस्ते होते.

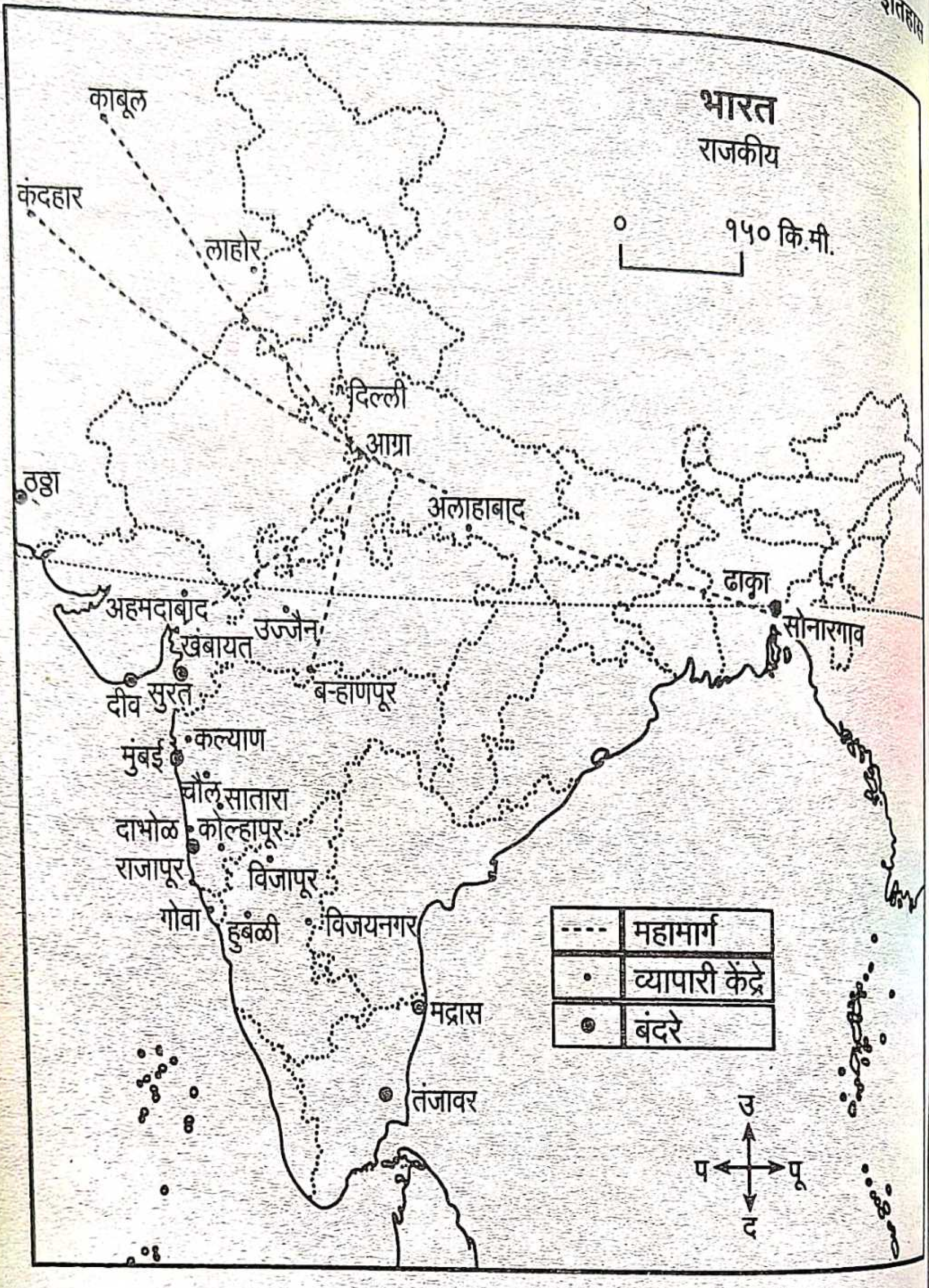
पूर्व भागातील पूरक रस्ते

(१) ओरिसा-बंगाल (२) बंगाल-बिहार (३) जैनपूर-मालदाह

दक्षिण भागातील रस्ते

१. बऱ्हाणपूर-ओरिसा.

रस्त्यांची देखभाल व सोई : जलमार्गापेक्षा जमीनमार्गे व्यापार करण्यात धोका असला तरी मुघल सत्ताधीशांनी प्रवाशांच्या व व्यापाऱ्यांच्या सोईसाठी बरीच काळजी घेतलेली दिसते.



मुघलकालीन व्यापारी मार्ग, बंदरे व व्यापारी केंद्रे

त्यामध्ये सुधारणा केल्या गेल्या. त्याची काही ठळक उदाहरणे खालीलप्रमाणे.

(अ) शेरशहाचे धोरण व कार्य जनहिताचे होते. त्याने त्यासाठी सार्वजनिक कामे केली. रस्त्याच्या दुतर्फा झाडी लावणे, प्रवासी लोकांसाठी धर्मशाळा बांधणे, पिण्याच्या पाण्याची सोय करणे इत्यादी शेरशहाने सुमारे १७०० सराया बांधल्या. तेथे सर्वधर्मीयांना राहण्या-जेवण्याची सोय होईल अशी व्यवस्था केली. शेरशहाने प्रत्येक सराईत हरकरे नेमले होते. ते दररोज किमान ७०-८० मैल प्रवास करत आणि, खबर पोहोचवीत असत.

(ब) सम्राट अकबरानेदेखील प्रवाशांच्या या गरजेकडे लक्ष पुरविलेले दिसते. यापूर्वीच्या सोई-सुविधा त्याने सुरू ठेवल्याच. त्याचबरोबर धर्मशाळेत थांबणाऱ्या व रस्त्याने प्रवास करणाऱ्या

प्रवाशांच्या संरक्षणासाठी प्रांतीय प्रशासनातील महत्त्वाचा शासकीय अधिकारी कोतवाल याला आदेश होते की, त्याने रस्ते व बाजार सुरक्षित ठेवावेत तसेच वजने व मापे यावर लक्ष ठेवून वाईट प्रवृत्तीला आळा घालावा. 'ऐन-ए-अकबरी' मध्ये याचे वर्णन आहे. अकबराच्या काळात मुनीम खान याने गोमती नदीवर जैनपूर येथे पूल बांधला.

(क) जहांगिर बादशहाने सत्तेवर आल्यानंतर एक जाहीरनामा घोषित केला. त्यातील एक तरतूद अशी होती की रस्त्यावर सराया (पाणपोया), मशिदी, विहिरी बांधणे. ही काही प्रातिनिधिक स्वरूपाची उदाहरणे आहेत.

आय. एच. कुरेशी ''अॅडमिनिस्ट्रेशन ऑफ दि मुघल एम्पायर'' या ग्रंथात पान नं. २९४ वर लिहितात, बंगाल ते अटक हा ग्रँट ट्रंक रोड सुलतानशाहीपासून होता. जहांगिरच्या काळात बंगाल ते आग्रा व आग्रा ते अटक असे पक्के रस्ते असून दुतर्फा झाडी होती. रस्त्याच्या कडेला सुमारे दर साडेतीन मैल अंतरावर अंतर दर्शविणारे दहा फूट उंचीचे दगड उभारले होते. राजधानी ते दक्षिणेस जोडणारी अशी दळणवळणाची साधने होती. सरळ रस्त्यात बिघाड झाल्यास वळणाची व्यवस्था असे. जुने पूल दुरुस्त केले, काही नवीन बांधले. जहागीरदार व स्थानिक अधिकाऱ्यांना सोईनेयुक्त असे आश्रम उभारण्यास जहांगिरने सांगितले होते. तसेच त्याने प्रवासी व व्यापाऱ्यांच्या सुरक्षिततेची सर्व व्यवस्था केली होती. महत्त्वाच्या ठिकाणी मार्गावर पोलीस ठाणी उभारली होती.

प्रवासाची, व्यापाराची साधने

व्यापारासाठी त्या काळात बैल व बैलगाडी हे सर्वाधिक महत्त्वाचे साधन असे. अर्थात, ही साधने प्रादेशिक गरज व उपलब्धतेनुसार वापरली जात. उदा. माळवा, गुजरात येथे घोडे, खेचरे, उंट यांचा उपयोग होई तर समाजातील उच्चवर्णीय हत्तींचा वापर करीत असत. प्रवासासाठी त्या साधनाशिवाय डोलीचा वापर स्त्रियांसाठी केला जाई. दोन माणसे डोली वाहण्याचे काम करीत. पालखीचा वापर केला जाई. त्यासाठी ४-६ माणसे लागत. त्याशिवाय काही ठिकाणी माणसेसुद्धा मालाची ओझी वाहून नेत असत. त्यांना ओझेकरी, खांदाडिये, बेगार म्हणजेच हमाल असे म्हणत. हे हमाल बरेच स्वस्त दरात मिळत असत. जलमार्गावर नावा, तराफ,गलबते, जहाजांचा वापर करत.

व्यापारी केंद्रे

मुघल काळात अनेक व्यापारी केंद्रे, बाजारपेठा विकसित झाल्या. त्यासाठी काही बादशहांनी जाणीवपूर्वक त्याकडे लक्ष पुरविले, मदत केली. व्यापाऱ्यांना उत्तेजन दिले. याची काही उदाहरणे आहेत. काही शहरे यापूर्वी सुलतानांनी विकसित करण्याकडे लक्ष दिले होते. उदा. लाहोर, आग्रा इत्यादी त्यामुळे ही केंद्रे विकसित झाली. शिवाय महामार्गाची सोय, नद्यांचे संगम, पाण्याची उपलब्धता, धार्मिक स्थळे, कच्च्या मालाची उत्पादने अशा अनेक कारणांमुळे ही व्यापारी केंद्रे विकसित झाली. त्याला औद्योगिक केंद्रे, शहरे असेही म्हणता येईल. महत्त्वाची केंद्रे पुढीलप्रमाणे होती.

(अ) वायव्य प्रदेश : काबूल, कंदाहार, मूलतान, लाहोर इत्यादी.
(ब) मध्य भाग : दिल्ली, आग्रा, अलाहाबाद, जैनपूर, लखनौ
(क) सिंध प्रदेश : ठठ्ठा, भक्कर
(ड) दक्षिण भाग : बऱ्हाणपूर, एलिचपूर, उज्जैन
(इ) ओरिसा : कटक, बालासोर
(फ) बंगाल : सोनारगाव, ढाक्का इत्यादी.

यापैकी काही केंद्रांतून होणारा व्यापार, वस्तू त्या केंद्राचा झालेला विकास व महत्त्व यांची थोडक्यात माहिती पुढीलप्रमाणे -

१. काबूल : येथे मुघलांची सत्ता होती. बादशहांनी तेथील व्यापार विकसित होण्यासाठी खास सवलती दिल्या होत्या. उदा. जहांगिरने या शहराची जकात माफ केली होती. भारताच्या पूर्वेस बंगालपासून दिल्ली, आग्रा यांसारख्या अनेक शहरांना जोडणारा एक महामार्ग काबूलला जात असे. शिवाय भारताबरोबर इराण, चीन, कंदाहार इ. देशांना व प्रदेशांना जोडणारे काबूल हे शहर होते. त्यामुळे तेथून या सर्व ठिकाणी मोठ्या प्रमाणावर व्यापार चाले. उदा. व्यापाऱ्यांचे सुमारे १४ हजार तांडे वर्षातून दोनदा त्यांच्या मालवाहू प्राणी व इतर लोकांसह काबूलला येत असत. त्यांची सर्व सोय तेथे होत असे. त्यावरून काबूलचा विस्तार, विकास कळू शकतो.

२. आग्रा : मुघल काळात आग्रा हे अतिमहत्त्वाचे शहर होते. तत्पूर्वी सिकंदर लोदीने ही राजधानी बनवली होती. आग्रा येथून अनेक महामार्ग जात होते. याचे वर्णन मागे आलेले आहेच. त्यामुळे भारतातील बहुतेक सर्व प्रमुख शहरांशी आग्रा शहर जोडलेले होते. साहजिकच ते व्यापारी केंद्र म्हणून नावारूपास आले. अनेक व्यापारी केंद्रातून तेथे विविध प्रकारच्या वस्तू व माल पाठविला जाई. उदा. सुरत, अहमदाबाद व बऱ्हाणपूरहून विविध प्रकारचे कापड, खंबायतहून चैनीच्या वस्तू, चांदी, घोडे, सिरोंजहून मलमल व कापड, सिंधहून चामड्याच्या वस्तू, बंगालमधून सुती व रेशमी कापड, सुगंधी तेले, इमारतीचे लाकूड तर इराणहून तलम कापड असा माल येत असे, तर तेथून कापड, गालिचे, अफू, मीठ, शिसे, नीळ, साखर अशा अनेक वस्तू निर्यात केल्या जात असत. या उलाढालीवरून आग्रा शहराचे व्यापारी महत्त्व किती मोठे असावे याची सहज कल्पना येते.

३. अहमदाबाद : समुद्राचे सान्निध्य, विकसित बंदरे, कच्च्या मालाची उपलब्धता, प्रवासाची साधने अशा अनेक कारणांमुळे गुजरातला व्यापारीदृष्ट्या फार महत्त्व होते. १४१० साली साबरमती तीरावर अहमदाबाद या शहराची स्थापना केली. लवकर त्याचा विकास होत गेला. अकबराच्या काळात तेथे उपनगरांची संख्या ८४ होती. व्यापाराबरोबर कारखाने, उद्योगधंद्यांचा तेथे मोठा विकास झाला. मोठी बाजारपेठ बनली. या शहरात अनेक ठिकाणी बाजार भरत असे. एकूण बाजारपेठांवर लक्ष ठेवण्यासाठी व सर्व व्यवहार सुरळीत चालण्यासाठी शासनाने अनेक अधिकारी व कर्मचारी नेमले होते. अहमदाबाद हे केवळ व्यापारी केंद्र नव्हते तर अनेक वस्तूंची उत्पादने तेथे होत असत. उदा. तेथे तयार होणारे उंची दर्जाचे कापड अनेक देशांत निर्यात केले जा

होते. तेथे सराफ किंवा पेढीवाल्यांचा व्यवसाय देशात, परदेशाशी संबंधित होता.

४. बऱ्हाणपूर : मुघल इतिहासात बऱ्हाणपूरला मोठे महत्त्व आहे. दक्षिणेचे प्रवेशद्वार समजल्या जाणाऱ्या या शहराची स्थापना १४०१ साली तापी नदीच्या किनाऱ्यावर झाली. राजकीयदृष्ट्या मुघल सत्ताधीशांना हे शहर उपयुक्त होते. बऱ्हाणपूरचे अहमदाबादशी व्यापारी संबंध असून सुरत, आग्रा, येथे या केंद्रातून माल पाठविला जाई. व्यापारी तांडे येथे थांबत असत. वस्तूंची देवघेव, अदलाबदल तेथे केली जाई.

व्यापारी जमाती

मुघल भारतात व्यापार करणाऱ्या विविध जमाती होत्या. त्यामध्ये वंजारी, बनिया, बोहरी, पारशी व सौदागर यांचा समावेश होता. वेगवेगळ्या प्रदेशांत त्यांचे व्यापारी कार्य होते. उदा. राजस्थान व उत्तरेकडील काही भागांत वंजारी जमातीचे व्यापारात वर्चस्व होते. त्यांचे अनेक काफिले (तांडे) असत. बैल, बैलगाड्या, उंट ही त्यांची साधने होती. त्यावर माल लादून ते दूरदूरवर घेऊन जात.

बनिया ही जमात गुजरातमध्ये होती. त्यांच्या ८४ उपजाती केवळ अहमदाबादमध्ये होत्या. भारतात सर्वत्र व परदेशातही हे लोक व्यापारासाठी जांत येत असत.

बोहरी ही आणखी एक व्यापारी जमात असून जमिनीबरोबर ते सागरीमार्गे पण व्यापार करत. मध्य आशियातील अनेक देशांशी त्यांचा व्यापार चाले. गुजरातमध्ये पारशी ही एक व्यापारी जमात होती. या विविध जमातींना व्यापारात फार उपयुक्त असा मदत करणारा सर्वत्र दलाल हा घटक होता. आजही हा घटक दिसतो. हे दलाल लोक या व्यापाऱ्यांना सर्व सोई उपलब्ध करीत. त्यांचा माल उतरवून घेणे, कामगारातर्फे सुरक्षित ठिकाणी ठेवणे, जकात कर देण्याची व्यवस्था करणे, माल विकण्यास मदत करणे अशी अनेक कामे करत. त्यामुळे व्यापार विकासात दलाल या घटकांचे योगदान महत्त्वाचे होते.

बाजारभाव

दैनंदिन उपभोगाच्या वस्तू दूध, लोणी, तूप, धान्य, पालेभाज्या, फळे, तेल, मासे, मटण, कापडे इ. स्वस्त होत्या. एडवर्ड टेरी लिहितो, मुघलशाहीत विपुलता होती. जीवनावश्यक वस्तूंची टंचाई नव्हती. काही वस्तूंचा बाजारभाव खालीलप्रमाणे देता येईल –

अ.नं.	वस्तू	प्रमाण	किंमत
१.	गहू	१२ मण	१ रु.
२.	उत्तम तांदूळ	१० मण	१ रु.
३.	बार्ली	८ मण	१ रु.
४.	मूग	१८ मण	१ रु.
५.	मीठ	१६ मण	१ रु.
६.	मेंदी	१ मण	दीड रु.
७.	दूध	४४ शेर	१ रु.
८.	मटण	१७ शेर	१ रु.

अशा प्रकारे बाजारभाव आणि शेवटी सामान्य माणसाचे त्या काळातील राहणीमान याबद्दल इतिहासकारांत मतभेद आहेत. उदा. व्ही. ए. स्मिथच्या मते, त्या काळातील भूमिहीन मजूर, आजच्यापेक्षा चांगले जीवन जगत होते. तर मोरलँडच्या मते, जनतेची आर्थिक स्थिती आजच्यासारखी होती. शेवटी असे म्हणता येईल की, त्या काळात लोकांच्या गरजा आजच्या तुलनेने अगदी मर्यादित होत्या. शिवाय अकबराच्या काळात लोकांचे उत्पन्न मर्यादित असले तरी त्यांच्यावर उपासमारीची वेळ येत नव्हती व जीवनावश्यक वस्तू स्वस्त होत्या.

(ब) १७ व्या शतकातील भारतीय विदेशी व्यापार / सामुद्रिक व्यापार

विदेशी व्यापार

मुघल काळात भारताचा परदेशी व्यापार वाढला होता. अनेक देशांशी मोठ्या प्रमाणावर आयात-निर्यात संबंध होते. भारतीय मालाला बाहेर मोठ्या प्रमाणावर मागणी असून १७ व्या शतकात अनेक पाश्चात्त्य व्यापारी कंपन्या या व्यापारात फार मोठ्या प्रमाणावर आर्थिक उलाढाली करत होत्या. तत्पूर्वी सुलतानशाहीत समुद्री व्यापारावर मुस्लिमांचे वर्चस्व होते. पण मुघल काळात त्यांच्याबरोबर पोर्तुगीज, डच, इंग्रज या पाश्चात्त्यांचा वाटा फार महत्त्वाचा होता. त्यांनी भारतातील मुघल व इतर काही सत्ताधीशांकडून व्यापारी सवलती मिळविल्या. भारताचा सामुद्रिक व्यापार अभ्यासताना भारतातील महत्त्वाच्या बंदरांचे प्रदेश निहाय केलेले गट व तेथून होणारा विदेशी व्यापार, शासनाचे जकातविषयक धोरण,पाश्चात्त्य व्यापाऱ्यांनी भारतात मिळविलेले व्यापारी वर्चस्व या घटकांचा आढावा पुढीलप्रमाणे -

भारतातील महत्त्वाची बंदरे (सामुद्रिक व्यापार)

१७ व्या शतकातील भारताचे सामुद्रिक व्यापारी जाळे, मार्ग अभ्यासताना बंदरे महत्त्वाची ठरतात. मुघल सत्तेत पूर्वीपासून अनेक बंदरे कार्यरत व विकसित होती. बंदरांच्या साहाय्यानेच मालाची आयात-निर्यात व एकूण व्यवस्थापन शक्य आहे. भारताला विशाल असा समुद्रकिनारा लाभला आहे. पश्चिम व पूर्व दिशांना व समुद्रकिनारी अनेक बंदरे होती व आजही कार्यरत आहेत. भूमार्गे व्यापार त्रासाचा व असुरक्षित होता. परदेशातून सागरीमार्गाने आलेला माल बंदरात उतरवला जाई व नंतर तो भारतात सर्वदूर पाठविला जाई. त्याच वेळी देशात तयार होणारा माल बंदरात गोळा करीत तो सागरीमार्गे निर्यात केला जाई. त्यामुळे जलमार्गे व्यापार अधिक केला जाई. त्यामुळे बंदराचे महत्त्व कायम टिकून होते. काळाच्या ओघात काहींचे महत्त्व कमी झाले तर काहींचे वाढले. भारतातील बंदरांचे प्रादेशिक स्वरूपाने खालीलप्रमाणे ३ गट करता येतील.

१. सिंध गट : लहरी हे एकमेव महत्त्वाचे बंदर होते. सिंधू नदीच्या मुखापाशी हे बंदर असून प्रत्यक्ष सिंधू व तिच्या उपनद्या जलमार्गे व्यापारास फार उपयुक्त होत्या हे आपण पाहिले आहेच. लहरी बंदराचाही तेथे थोडा संदर्भ आला आहे. या बंदराचा प्रथम अल्बेरुनी या प्रवाशाने उल्लेख केला आहे. येथून अनेक वस्तूंचा व्यापार चाले. संत्री, औषधे, हस्तिदंत, उंट, पादत्राणे

इ. वस्तू येथून निर्यात होत. हे बंदर ठठ्ठा, लाहोर, मुलतान अशा अनेक व्यापारी पेठांना जोडलेले होते. अरबस्थान, इराण, ऑरमूझ या देशांशी येथून व्यापार चाले. १७ व्या शतकात पोर्तुगिजांचे व्यापारी वर्चस्व कमी झाले. दरम्यान, लहरी बंदराचे महत्त्वही कमी होत गेले.

२. **गुजरात गट :** या गटातील महत्त्वाची बंदरे– सुरत, भडोच व खंबायत ही होती. व्यापारी उलाढालींचा विचार करता या बंदरांना अनन्यसाधारण महत्त्व होते. पुढे योग्य ठिकाणी आकडेवारीवरून ते स्पष्ट होण्यास मदत होईल.

या बंदरांतून अरेबिया, आफ्रिका, पश्चिमेस युरोप तर पूर्वेस मलाक्का इ. देशांशी व्यापार केला जाई. गुजरात गटात याशिवाय दीव, दमण, घोगा अशी आणखी बंदरे होती. या बंदरांवर व व्यापारी जहाजांवर पोर्तुगिजांचे अधिक वर्चस्व होते.

गुजरात बंदरातून निर्यात होणारा माल

उंची दर्जाच्या कापडामध्ये रेशमी कापड, गालिचे, रजया शिवाय कागद, चामड्याच्या वस्तू, औषधे, अफू, साखर, लोखंड, कातडे, रत्ने इत्यादी.

आयात माल

चंदनाचे लाकूड, गुलाबपाणी, चिनी रेशीम, दमस्की, हिंगूळ, सोने, चांदी, तांबे, घोडे या वस्तूंबरोबर हबशी गुलामसुद्धा आयात केले जात.

सुरत बंदर : गुजरात गटातील या बंदराच्या महत्त्वाबद्दल थोडा अधिक तपशील आवश्यक वाटतो. अंतर्गत व विदेशी व्यापाराची या बंदरातून मोठी देवघेव होई. मोरलँड यांनी 'फ्रॉम अकबर टू औरंगजेब' या ग्रंथात पान नंबर १२९ वर दिलेल्या आकडेवारीवरून हे स्पष्ट होते.

सुरत बंदरातून लंडनला निर्यात होणाऱ्या सुती कपड्यांचे नग

अ.नं.	माल पुरवठा करणारे ठिकाण	कालावधी		
		१६३८–३९	१६३९–४०	१६४०–४१
१.	पूर्व किनारा	१८२२५	–	२५
२.	बंगाल	६७००	–	–
३.	गुजरात	३८८८३	१३६६०	१८९१८
४.	आग्रा	२८२३	१२१२२	२३५५०
५.	सिंध	–	२८५०७	११३६०
		६६६४१	५४२८९	५३८५३

विशाल तापी नदीमधून ५० टनांपर्यंतची जहाजे ये जा करीत असत. त्या नदीच्या किनाऱ्यालगत असलेल्या या बंदराला व्यापारी महत्त्व होते. व्यापारी लोक व कंपन्यांशिवाय काही मुस्लीम सरदार व शासकांची व्यापारी जहाजे या बंदरात असत. याशिवाय मुस्लिमांना धार्मिकदृष्ट्या या बंदराचे महत्त्व होते. दरवर्षी येथून हाजच्या यात्रेला यात्रेकरू जात असत. त्या वेळी सोबत व्यापारी मालाचीसुद्धा ने आण होत असे. यात्रा व व्यापार दोन्ही उद्देश सफल होत

असत. सुरतेचे एकूण महत्त्व ओळखून १७ व्या शतकाच्या सुरुवातीला इंग्रज व डच व्यापाऱ्यांनी येथे वखारी थाटल्या होत्या. अनेक श्रीमंत व्यापारी या शहरात राहत असत. सुरतमधून बादशहाला वार्षिक ३० लाख रुपये तर तेथील टांकसाळीमधून ११ लाख रुपये मिळत. ही आर्थिक सुबत्ता हेरून छत्रपती शिवाजीराजांनी १७ व्या शतकात या शहरातून २ वेळा प्रचंड संपत्ती मिळविली होती.

३. बंगाली गट : या गटात सतगाव, हुगळी व श्रीपूर या तीन बंदरांचा समावेश होता. गंगा नदीच्या किनारी हुगळी हे शहर वसलेले आहे. सतगावपासून ते काही अंतरावर आहे. सतगाव बंदराला अधिक महत्त्व होते. चीन, अरबस्तान, अर्मेनिया, इराण इत्यादी देशांतून येणारी व्यापारी जहाजे सतगाव बंदरात येत असत. सतगावहून विविध प्रकारचे कपडे, औषधे इ. वस्तू निर्यात केल्या जात.

हुगळीवर प्रथम पोर्तुगिजांचे वर्चस्व होते. मुघल सत्ताधीशांकडून त्यांना ते मिळाले होते. येथून विविध प्रकारचे कपडे, साखर, तांदूळ, नीळ इत्यादी वस्तू इराण, अरबस्तान तसेच पूर्वेकडे मलाक्का, चीन या देशांना माल निर्यात केला जात असे. तर आयात मालात उंची सुती कापड धातू, रत्ने, मसाल्याचे पदार्थ, चंदन, फर्निचर अशा वस्तूंचा समावेश होता. याप्रमाणेच अनेक बंदरांतून केल्या जाणाऱ्या विदेशी व्यापाराचे सागरी मार्गांचे जाळे होते. मोरलँड यांच्या ग्रंथात भारतातील विविध बंदरांतून डच व्यापारी कापडांच्या करीत असलेल्या वार्षिक निर्यातीच्या आकडेवारीवरून याची कल्पना येते.

अ.नं.	कालावधी	कापडाचे गठ्ठे दरवर्षी निर्यात केले जाणारे ठिकाण			एकूण
		कोरोमंडल	गुजरात	बंगाल	
१.	१६२५	१७००	८००	-	२५००
२.	१६४१-४४	२५००	१०००	नमुने	३५००
३.	१६५७-६१	४०००	१२००	५००	५७००

(मोरलँड – फ्रॉम अकबर टू औरंगजेब – पान नंबर ७२)

याशिवाय खुष्कीच्या मार्गानेही विदेशी व्यापार केला जात असे. पण तो फारसा सुरक्षित नव्हता त्यामुळे व्यापारी काफिले संरक्षणाची पूर्ण व्यवस्था करूनच जात असत. भारताच्या वायव्य सीमा भागातून खुष्कीचे दोन मार्ग होते.

१. लाहोर ते काबूल हा एक मार्ग होता. युरोपला जाणाऱ्या रस्त्याला तो जोडला होता.

२. मुलतान ते कंदाहार मार्ग होता. तो इराण इराकला जात असे. उंट हे साधन होते. या रस्त्यांची व्यवस्था ठीक नव्हती. सरकारचे त्याकडे लक्ष नव्हते तेव्हा जमिनीपेक्षा सागरी मार्गे अधिक विदेशी व्यापार होत होता. हे पुढील तक्त्यावरून स्पष्ट होते.

१७ व्या शतकाच्या प्रारंभी भारतातून होणारी निर्यात

अ.नं.	महत्त्वाची बंदरे	निर्यात माल	माल जेथे पाठवला ते ठिकाण
१.	सिंध – लहरी बंदर	कापड	पर्शियन आखात, गोवा
२.	गुजरात-कॅम्बे, घोगा, दीव,सुरत	कापड, सूत, नीळ	तांबडा समुद्र, पर्शियन आखात, अचीन, गोवा
३.	कोकण-चौल, दाभोळ, राजापूर	कापड, नीळ, नक्षीदार वस्तू, मिरी	तांबडा समुद्र, पर्शियन आखात, गोवा
४.	गोवा-गोवा,भटकळ	स्थानिक उत्पादने	पर्शियन आखात, पूर्व आफ्रिका लिस्बन, मलाक्का, सिलोन.
५.	मलबार-कालिकत, कोचीन व इतर छोटी बंदरे	मिरी	लिस्बन, मलाक्का, सिलोन, तांबडा समुद्र
६.	दक्षिण किनारा क्विलोन तुतीकोरीन, नेगापट्टम	कापड, मिरी	सागरी किनारी प्रदेश, मलाक्का
७.	कोरोमंडल किनारा पुलिकत	नक्षीदार वस्तू, कापड मलमल, सूत	मलाक्का, पेगू, गोवा, मलबार
८.	कोरोमंडल-मसुलीपट्टम	कापड, मलमल, सूत, नक्षीदार वस्तू	मलाक्का, पर्शियन, आखात, दक्षिणोत्तर सागरी किनारा
९.	विशाखापट्टणम बिमलीपट्टम	तांदूळ, तेलबिया	सागरी किनारा प्रदेश
१०.	बंगाल-हुगळी, पिपली, बलसोरे, चितगाव	तांदूळ, साखर, मलमली कापड	पेगू, तेनासरीम, मलाक्का, अचीन

(मोरलँड – *'फ्रॉम अकबर टू औरंगजेब' पान नं.५७*)

शासनाचे जकातविषयक धोरण

प्रत्यक्ष व अप्रत्यक्ष कर शासन आकारत असे. अप्रत्यक्ष करांमध्ये सर्वांत महत्त्वाची बाब म्हणजे जकात होय. राज्यात येणाऱ्या व राज्याबाहेर जाणाऱ्या वस्तूंवर म्हणजेच आयात-निर्यातीवर आकारला जाणारा कायदेशीर कर म्हणजे जकात होय. साधारणपणे राज्याची सीमा ओलांडून दुसऱ्या राज्यात जाणाऱ्या तसेच परराज्यातून येणाऱ्या वस्तूंवर जकात आकारली जाई.

परकीय प्रवाशांच्या वृत्तांतानुसार मुघल बादशहांनी आकारलेल्या जकाती कराबाबत थोडीशी माहिती मिळते. उदा. काबूल शहरातील जकात जहांगिर बादशहाने माफ केली होती. सम्राट अकबराने खंबायत बंदरातून होणाऱ्या व्यापारावर अडीच टक्के कर बसविला नंतर त्यात एक टक्का वाढ होऊन साडे तीन टक्के झाला होता.

निकोलस मनुची लिहितो की, हिंदू व्यापाऱ्यांनी आणलेल्या मालावर त्यांना दुसऱ्यांदा कर द्यावा लागे. हा कर ५ % होता. मुस्लीम व्यापाऱ्यांना हा कर नव्हता. तरीपण अन्यरूपाने त्यांच्याकडून जकात घेतली जाई. कराची पावती हरविल्यास पुन्हा तेवढीच रक्कम भरावी लागत असे. सरकारी अधिकारी रकमेची अफरातफरही बरीच करत. त्यामुळे बादशहाकडे निम्मी रक्कम जमा होत असे. हिंदू व मुस्लीम व्यापाऱ्यावर आकारलेल्या जकातीत विषमता होती. असे ग.ह.खरे लिहितात.

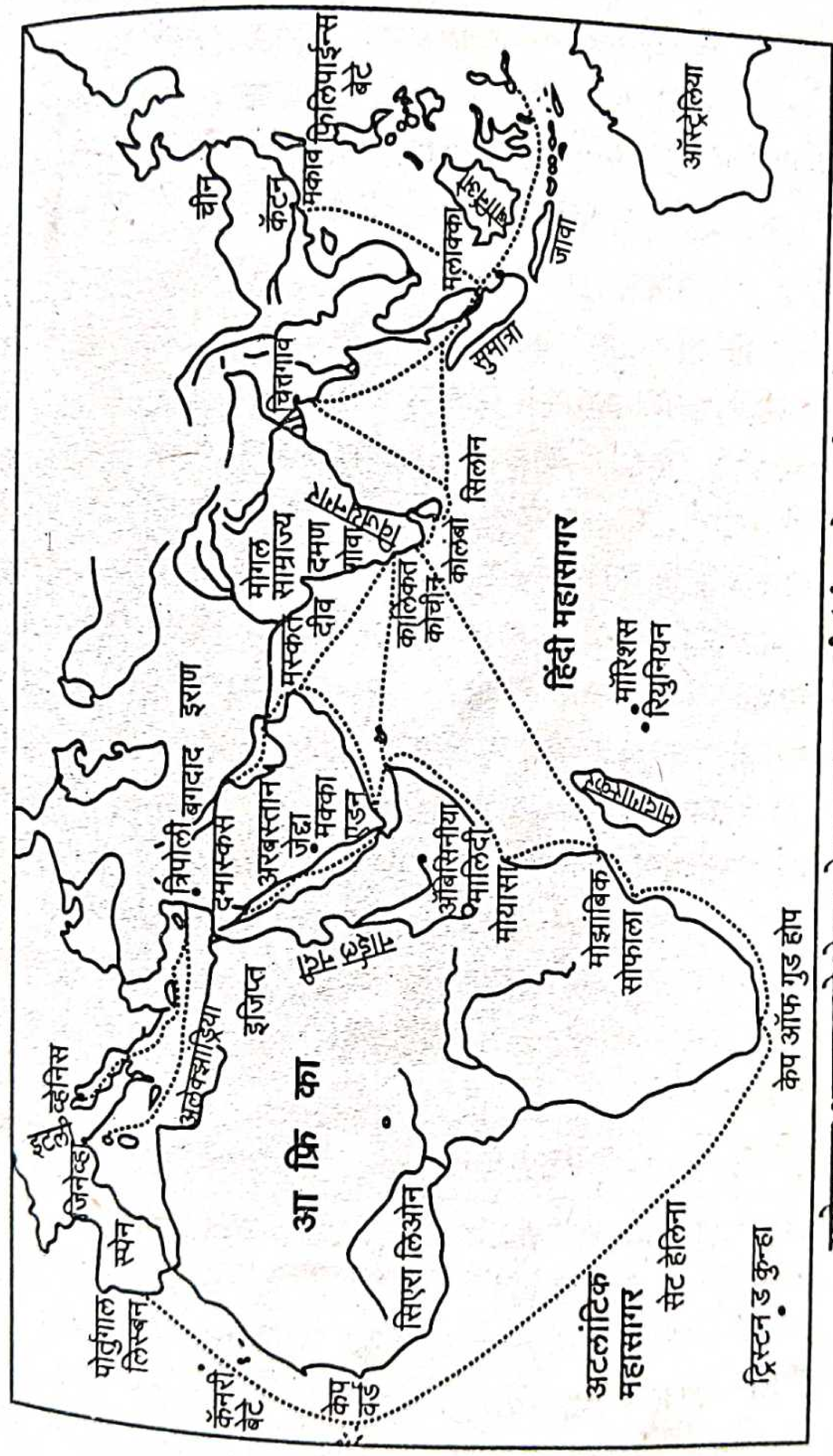
चौल बंदरातून होणाऱ्या आयात-निर्यात वस्तूंवर १७ व्या शतकात आकारलेल्या जकातीची माहिती डॉ. अ.रा.कुलकर्णी यांनी 'शिवकालीन महाराष्ट्र' या पुस्तकात पान नं.११२,११३ वर खालीलप्रमाणे दिलेली आहे.

अ.नं.	वस्तू प्रकार	आयात कर	निर्यात कर
१.	भात आणि नाचणे गोणीमागे	१२ रुके	१२ रुके
२.	गुळाचे ओझे	२० रुके	३० रुके
३.	मसाले ओझे	३६ रुके	३६ रुके
४.	ऊस दरहजारी	१.१/२ लारी	१.१/२ लारी
५.	आले डोई ओझे	१० रुके	१० रुके
६.	कापड गठ्ठे	८ रुके	६ रुके
७.	तंबाखू ओझे	१.१/२ लारी	१२ रुके
८.	सूत दर ओझ्यामागे	२४ रुके	२४ रुके
९.	कांबळे एका नगास	८ रुके	६ रुके
१०.	घोडा	१ लारी	१/४ लारी
११.	म्हैस,	१/२ लारी	१/४ लारी
१२.	बैल	१८ रुके	१८ रुके
१३.	खुर्दा दरडोई ओझे	१० रुके	१० रुके
	१ लारी = ४० टके (अंदाजे) १ टका = ४८ रुके		

याशिवाय स्थानिक जकात (ऑक्ट्रॉय) आणि पथकर (टोल) हे कर द्यावे लागत. त्याचा रहदारी असा उल्लेख केलेला आहे. जकातनाकी परगण्यातील हमरस्त्यावर असत.

युरोपियनांचे भारतात आगमन : मुघल बादशहांनी वायव्य सीमाभागाच्या रक्षणाची व्यवस्था करून परकीय आक्रमकांना रोखण्याचे प्रयत्न केले. पण त्याच वेळी समुद्रमार्गे युरोपियनांच्या आक्रमणाचे नवीन संकट आले होते. मुघलांनी त्याकडे लक्ष दिले नाही. सागरकिनाऱ्याच्या रक्षणासाठी नाविक दलाची आवश्यकता त्यांच्या लक्षात आली नाही. त्याचा फायदा घेत प्रथम पोर्तुगीज नंतर इंग्रज, डच, फ्रेंच असे अनेक युरोपियनांचे भारतात आगमन व सर्वंकष आक्रमण होत गेले. मुघल काळात ही घटना घडल्याने व्यापारी दृष्टिकोणातून त्याचा इथे विचार करणे आवश्यक वाटते.

पोर्तुगीज : भारतात सर्वप्रथम पोर्तुगीज आले व सर्वांत शेवटी गेले. १४९८ वास्को द गामा पश्चिम किनारपट्टीवर कालिकत बंदरात आला. १५०२ साली तो पुन्हा आला आणि युरोपियनांना व्यापारासाठी भारतात येणारा व्यापारी मार्ग कळला. नंतरच्या अनेक पोर्तुगीज व्यापारी व अधिकाऱ्यांनी



युरोपातून भारताकडे येण्याचे प्रमुख जलमार्ग (पंधरावे व सोळावे शतक)

पश्चिम समुद्रावर वर्चस्व मिळविले . अनेक ठाणी व बंदरे ताब्यात घेतली. व १५०९ साली त्यांनी हिंदी महासागरावर वर्चस्व मिळविले. १५३८ पर्यंत त्यांनी मद्रासजवळ हुगळी येथे वखारी घातल्या. गोवा, दीव, दमण, कारवार, कालिकत, चौल, वसई, कोचीन, मंगलोर इ. बंदरे ताब्यात घेऊन व्यापारी वखारी घातल्या परंतु, लवकरच अनेक कारणांमुळे, त्यामध्ये त्यांचे

धर्मवेडे धोरण यामुळे पोर्तुगीज वर्चस्व संपुष्टात आले. पश्चिमेकडील अन्य ठाणी, बंदरे त्यांच्या ताब्यात राहिली. पेशव्यांनी वसई, साष्टी सुद्धा जिंकले.

इंग्रज (ब्रिटिश ईस्ट इंडिया कंपनी)

इ.स.१६०० मध्ये स्थापन व कार्यरत झालेली ही कंपनी भारतात आली. जहांगिरच्या काळात झालेला हा प्रवेश औरंगजेबाच्या शक्तिशाली मुघल राजवटीतच भारतात भक्कम पायावर स्थिरावलेला दिसतो. सुरत येथे वखारीस त्यांना जहांगिरने परवानगी दिली. १६१५ ते १६१८ पर्यंत थॉमस रो याने बादशहाकडून आणखी व्यापारी सवलती मिळविल्या व आग्रा, अहमदाबाद, भडोच, बडोदा इत्यादी ठिकाणी वखारी सुरू केल्या. १६६८ साली मुंबई बंदर मिळाले. चंद्रगिरीच्या राजाकडून (विजयनगरचा अवशेष भाग) मद्रास मिळविले. पूर्वेकडे हे मुख्य केंद्र बनवून पाटणा, कासीम बझार, हुगळी, बिहार, बंगाल , ओरिसा, कोरोमंडल इ. ठिकाणच्या वखारी मद्रासच्या अधीन कार्य करू लागल्या.

औरंगजेबाच्या काळात इंग्रजांच्या धोरणात झालेल्या परिणामकारक बदलाचे एक उदाहरण फार बोलके आहे. मुंबईचा गव्हर्नर सर जॉन ऑक्झिंडन संचालक मंडळाला लिहितो, 'येथे आता बदलत्या परिस्थितीत व्यापाराच्या सुरक्षिततेसाठी तलवार हाती घेणे आवश्यक आहे'. संचालक मंडळाने त्यास मान्यता देऊन १६८७ साली मद्रासच्या गव्हर्नरास कळविले की, 'भावी काळात भक्कम इंग्लिश सत्तेची स्थापना करता येईल. यादृष्टीने भरीव उत्पन्नांची साधने निर्माण करण्यासाठी भारतात मुलकी व लष्करी सत्ता स्थापन करावी''. १६९८ साली बंगालमधील तीन खेड्यांची जमीनदारी मिळाली. औरंगजेबानंतर १७१५ साली इंग्रज शिष्टमंडळ बादशहा फर्रुखसिअरला भेटले व वार्षिक केवळ ३ हजार रु. देऊन संपूर्ण बंगालमध्ये जकात न देता व्यापाराचा परवाना मिळविला. मद्रासमध्ये वार्षिक भाड्याशिवाय काही द्यावे लागत नव्हते. तर महत्त्वाच्या सुरत येथे वार्षिक फक्त १०,००० रु. द्यावे लागत होते की, ज्या सुरतमधून इंग्रजांचा लाखो रुपयांचा व्यापार होत होता. मोरलँड यांनी दिलेल्या खालील आकडेवारीवरून त्याची कल्पना येते.

इंग्लिश जहाजातून प्रतिवर्षी भारतातून युरोपला होणारी निर्यात (रु. लाखात)

अ.नं.	कालावधी	पश्चिम किनारपट्टी	पूर्व किनारपट्टी व बंगाल	एकूण
१.	सुमारे १६२०	२ १/२	–	२ १/२
२.	सुमारे १६२८	६	–	६
३.	१६४०	२ १/२ ते ३	–	२ १/२ ते ३
४.	१६४३-४८	३ १/२	–	३ १/२
५.	१६४९-५३	२	१	३
६.	१६५८-६०	५	३	८

१७१५ नंतर केवळ दहा वर्षांत कलकत्ता बंदरातील व्यापार १० हजार टन एवढा वाढविला होता. पूर्वेकडे एवढे वर्चस्व मिळविले पण पश्चिमेकडे शिवरायांच्या आरमारामुळे १७५५-

१७५७ पर्यंत त्यांना शिरकाव करता आला नाही. त्यानंतर मात्र मुघलांप्रमाणे पेशव्यांनाही सागरी सत्तेचे महत्त्व कळले नाही. त्याचा इंग्रजांनी फायदा घेतला.

फ्रेंच ईस्ट इंडिया कंपनी

१६६४ साली या कंपनीची स्थापना झाली. भारतात आगमनानंतर केवळ चार वर्षांत १६६८ साली सुरत येथे व्यापारी वखार स्थापन केली. नंतर मच्छलीपट्टणम् (१६६९) पाँडिचेरी (१६७३) बंगालमधील चंद्रनगर (१६९०) येथे व्यापारी वर्चस्व निर्माण केले. अर्थात, पोर्तुगीज किंवा फ्रेंच या स्वकीय व्यापाऱ्याशी संघर्ष करून इंग्रजांनी त्यांना शह दिला व भारताचा व्यापार आपल्या वर्चस्वाखाली आणला.

दक्षिणेकडील व्यापारी स्थिती

मुघल सत्तेला संपूर्ण दक्षिण भारत आपल्या वर्चस्वाखाली आणता आला नाही. बहामनी राज्याच्या काही सत्ता १७ व्या शतकाच्या उत्तरार्धापर्यंत अस्तित्वात होत्या. तर मराठी सत्तेशी मुघलांना दीर्घकाळ संघर्ष करून शेवटी त्यात अपयशी व्हावे लागले. तेव्हा ही राजकीय परीस्थिती विचारात घेता मुघल काळात दक्षिणेत स्वतंत्र सत्ता होत्या. त्यांचे धोरण स्वतंत्र होते. तेव्हा दक्षिणेतील व्यापार उदीम व त्यादृष्टीने आर्थिक स्थिती याचा थोडक्यात अभ्यास करणे संयुक्तिक वाटते.

येथे (१) विजयनगरकालीन व्यापार (२) महाराष्ट्रातील मराठा सत्ताकालीन व्यापार असा अभ्यास करावयाचा आहे.

१. विजयनगरकालीन व्यापार

सुमारे दोनशे ते अडीचशे वर्षांच्या राजवटीचा विजयनगरचा इतिहास आहे. अकबराच्या काळात ही सत्ता नष्ट झाली. पण ही एक सर्वदृष्ट्या समृद्ध राजवट होती. तिचा दक्षिण भारतात सर्व क्षेत्रांत महत्त्वाचा वारसा दिसतो. म्हणून येथे मुघल समकालीन राजवटीचा व्यापारीदृष्ट्या थोडक्यात विचार करू. अंतर्गत व्यापार-तीन प्रकारे चालत असे. (१) किनाऱ्यावरील, (२) नद्यांच्या मार्गे (३) खुष्कीच्या मार्गे.

यापैकी किनाऱ्यावरील व्यापार बंदरामधून लहान गलबतांच्या मदतीने केला. वस्तू वेगवेगळ्या ठिकाणी पाठविल्या जात असत. उदा. तांदूळ, नारळ, खोबरेल तेल, गूळ इ. वस्तू मलबारहून खंबायत व सुरतला पाठविले जाई. तर तेथून विविध प्रकारचे कापड, वस्त्रे मलबारला आणले जाई. नद्यांमार्गे चालणारा व्यापार नैसर्गिक कारणामुळे उत्तर भारतापेक्षा कमी प्रमाणात चालत असे. दक्षिणेत नद्या व उपनद्यांनुसार तीन गट करता येतील.

१. गोदावरी नदी-पैनगंगा, वर्धा या उपनद्या
२. कृष्णा - तुंगभद्रा, भीमा या उपनद्या
३. कावेरी

या मुख्य नद्या असल्या तरी उत्तरेतील नद्यांप्रमाणे यातून कायम व्यापार होत नसे. भौगोलिक कारणांनी त्याला मर्यादा होत्या. लहान गलबते, नावा, तराफे, टोपलीच्या होड्या या साधनांच्या साहाय्याने या नद्यांमधून व्यापारी मालाची ने-आण करत असत.

खुष्कीमार्गे व्यापार चालत असे. राजधानीपासून सात महामार्ग होते. उदा. गोवा, श्रीरंगपट्टण, कोचीन इ. प्रांतिक राजधान्या, महत्त्वाची शहरे व व्यापारी केंद्रे तसेच बंदरे या मार्गांनी राजधानीस जोडली होती. या रस्त्यांची व्यवस्था, देखरेख उत्तम होती. रस्त्याच्या कडेला झाडी होती. पिण्याच्या पाण्याची सोय होती. प्रवासी व व्यापाऱ्यांच्या सर्व सोई केल्या होत्या. शिवाय व्यापाऱ्यांना चोर, लुटारूंपासून संरक्षण होते. व्यापारासाठी बैल, बैलगाड्या, हत्ती, खेचरे, घोडे, पालख्या, डोली, म्हैशी, गाढवांचा उपयोग करत असत. या साधनांवरून फळे, खजूर, मसाल्याचे पदार्थ, चंदनी लाकूड, सुती व रेशमी कापड, तंबाखू, तेल, तूप, गूळ, मीठ, तांदूळ, धान्ये अशा अनेक वस्तूंची ने आण केली जात असे.

व्यापार करणाऱ्या अनेक जमाती होत्या. त्यामध्ये वीरवणजीग शेट्टी, मलबारी, बनिया, रेड्डी, ब्राह्मण यांचा समावेश असे. या जमाती प्रत्येकी स्वतंत्रपणे भारतातील विविध ठिकाणांहून माल आणत व विकत. तसेच काही जमातींचा सिलोन, चीन अशा परदेशांशीही व्यापारी दळणवळण होते. दक्षिण भारतात या जमातीबरोबरच व्यापाऱ्यांचे संघ (श्रेणी) होते. प्रादेशिक व व्यावसायिक संघ असे दोन प्रकार होते.

व्यापारी केंद्रे

अनेक शहरे, प्रादेशिक राजधान्यांची ठिकाणे, धार्मिक स्थळे यांचा व्यापारी केंद्रे म्हणून विकास झाला होता. महत्त्वाची केंद्रे खालीलप्रमाणे-

१. विजयनगर : साम्राज्याची राजधानी म्हणजे विशाल, सुंदर, समृद्ध शहर होते. अनेक परकीय प्रवाशांनी त्याचे फार सुंदर वर्णन केले आहे. तेथे अनेक बाजारपेठा होत्या. निरनिराळ्या वस्तूंचा व्यापार करणारी दुकाने होती. मोती, माणिक, हिरे ते गुलाबाच्या फुलापर्यंत तेथे व्यापार चाले. या शहरात एक टांकसाळ होती. १४४३ व १५२० अशा दोन वेळा तेथे भेट दिलेल्या दोन प्रवाशांनी शहराचे व्यापारीदृष्ट्याही वर्णन केले आहे.

बिदनूर हें दुसरे व्यापारी केंद्र प्रसिद्ध असून मुख्यत्वे धान्याच्या व्यापारासाठी प्रसिद्ध असून त्याला दक्षिणचे धान्याचे कोठार असे म्हणत असत. या शहराचा ठरवून नियोजनबद्ध विकास झाला. व्यापाऱ्याबरोबर अनेक कारागिरांना छोट्या-मोठ्या भिन्न व्यावसायिकांना सहभागी होण्यास उत्तेजन दिले. **सागर** हे एक प्रसिद्ध व्यापारी केंद्र असून तेथून अंतर्गत तसाच परदेशाशी मोठा व्यापार चालत असे. तेथून दरवर्षी सुमारे सुपारी ८ हजार तर मिरी ५०० लोड निर्यात होत असे. एक लोड म्हणजे ८ मण होय.

विजयनगर साम्राज्यात वस्तूंच्या किमती कमी होत्या. तसेच कामगार, अधिकारी यांना वेतन चांगले मिळत असे. यावरून राज्याची आर्थिक संपन्नता लक्षात येते.

विजयनगरहून होणारी आयात-निर्यात

आयात माल – सोने, चांदी, मसाले, औषधे, सुगंधी द्रव्ये; चिनीमातीच्या वस्तू, अफू, कापूर, सुती, रेशमी कापड, कापडांचे इतर काही प्रकार, हत्ती, घोडे, माणिक, मोती, रत्ने यांसारख्या चैनीच्या वस्तू.

निर्यात माल – मसाल्याचे पदार्थ, तांदूळ, गहू, बाजरी, साखर, लोखंड, मोती, माणिक अनेक प्रकारचे कपडे इत्यादी.

व्यापारी बंदरे

विजयनगरहून अनेक देशांशी व्यापार चालत असे. सागरीमार्गे व्यापारासाठी या साम्राज्यात पूर्व-पश्चिम बाजूला अनेक महत्त्वाची बंदरे प्रसिद्ध होती. त्यापैकी काही महत्त्वाची खालीलप्रमाणे–

भटकळ : बार्बोसाने या बंदराचे वर्णन केलेले आहे. तेथे मूर व ख्रिश्चन व्यापारी राहात असत. येथून अनेक देशांना माल निर्यात केला जाई. उदा. ऑरमूझला तांदूळ, पिठीसाखर, लोखंड, इराण व अरबस्थानला हिरडा, तसेच येथून नारळ, खोबरेल तेल, ताडगूळ, माडाची दारू विकली जात असे. या बंदरात तांबे, पारा, रंग, पोवळे, तुरटी, हस्तिदंत या वस्तू आयात केल्या जात. येथे एक इंग्रजांची वखार होती.

होन्नावर : याचा अर्थ 'सोन्याचे खेडे' होय. शरावती नदीकाठी हे बंदर असून ही नदी एवढी विशाल आहे की, त्यात २००/३०० टनांची जहाजे सहज संचार करू शकत.

बसरूर : कुंदापूर नदीच्या मुखाशी हे बंदर होते. डच व्यापाऱ्यांची वखार येथे होती. अरबस्थान, इजिप्त इ. देशांशी येथून व्यापार चाले. हे बंदर तांदळाच्या व्यापारासाठी विशेष ओळखले जात असे.

कालिकत : मलबार गटामध्ये एकूण २५ बंदरे होती. त्यापैकी कालिकत एक होय. पोर्तुगीज खलाशी वास्को-द-गामा प्रथम येथे आला होता. या बंदरात जहाज बांधणीचा व्यवसाय फार मोठ्या प्रमाणावर चाले. या बंदरातून तांबडा समुद्र, मक्का इ. ठिकाणी मसाल्याचे पदार्थ, रत्ने, मोती, कस्तुरी, सुती कापड, सुगंधी द्रव्ये, चिनीमातीचे सामान इ. वस्तू निर्यात, तर येताना तांबे, पारा, हिंगूळ, पोवळे, केशर, गुलाबपाणी, रंगीत मखमल, सुऱ्या, चाकू, सोने, चांदी आणत. याशिवाय कोचीन, कुईलोन तसेच पूर्व किनाऱ्याला कोरोमंडल गटातील काही बंदरे व्यापारासाठी महत्त्वाची होती.

२. मध्ययुगीन महाराष्ट्रातील व्यापार

१७ व्या शतकात छत्रपती शिवाजीराजांनी मराठी सत्तेची स्थापना केली. एकएक प्रदेश, किल्ला, ठाणी, बंदरे काबीज केली. महाराष्ट्राला पश्चिमेस विशाल असा समुद्रकिनारा लाभला आहे. तेथील परकीयांची सत्ता नष्ट करीत शिवरायांनी स्वतःचे आरमार उभारले. सागरी व्यापाराला स्वतःचे संरक्षण दिले. अनेक जलदुर्गांची उभारणी केली.

शिवकालात महाराष्ट्रात उद्योगधंदे व व्यापाराची वाढ फार नव्हती. रस्तेही मोठे व अधिक नव्हते. जे होते ते असुरक्षित व धोक्याचे होते असे इंग्रज व फ्रेंच प्रवाशांनी लिहिले आहे. महाराष्ट्रात गोदावरी, कृष्णा, भीमा, नीरा इ. नद्या पावसाळी दिवसांत वाहतुकीस उपयुक्त होत्या. बैल, बैलगाड्या, घोडा, उंट, रेडा, गाढव, पालखी, नावा अशी वाहतुकीची साधने होती. शेकडो बैलांचे तांडे माल घेऊन वाहतूक करत असत. समुद्रकिनारी बंदरात उतरलेला माल देशावर घेऊन येणे व जाताना देशावरील माल तिकडे नेणे यांसारखी व्यापारी वाहतूक प्रामुख्याने बैलगाडीतून केली जाई. सुरक्षिततेसाठी हे लोक अनेक बैलगाड्यांचे एकत्र गट, तांडे करून प्रवास करीत. महाराष्ट्र कोकण व देश अशा दोन विभागांत सह्याद्रीमुळे विभागला असून

सह्याद्रीच्या रांगेत असणाऱ्या अनेक घाटांतून ही वाहतूक व अंतर्गत व्यापार चालत असे. त्यामुळे घाटांना फार महत्त्व होते. ते लक्षात येताच शिवाजीराजांनी त्या घाटावर वर्चस्व मिळविले व व्यापाराला अनुकूलता निर्माण केली.

महाराष्ट्रातून केल्या जाणाऱ्या व्यापाराच्या वस्तूंचे वर्गीकरण खालीलप्रमाणे केले जाई.

१. अन्नधान्याचा व्यापार : गहू, ज्वारी, बाजरी, डाळी, तेलबिया, मासे, मिरची, सुरण, दूध, साखर, नारळ इत्यादी.

२. फळांचा व्यापार : केळी, आंबे, बदाम, खजूर, सुपारी इत्यादी.

३. मसाल्याचे पदार्थ : हळद, हिंग, आले, सुंठ, मीरे, वेलची

४. धातू : तांबे, शिसे, जस्त इत्यादी.

५. कापड : कापडांचे विविध प्रकार, उदा. रेशीम, सुती, जाडेभरडे कापड, शाली, मलमल, साड्या इत्यादी.

६. प्राणी : घोडे, उंट, बैल, म्हैशी इत्यादी.

७. चैनीच्या वस्तू : घड्याळ, दुर्बिण, हस्तिदंत, कंगवे, फर्निचर, सौंदर्यप्रसाधने इत्यादी.

८. नित्य वापरातील वस्तू : कातडी सामान, फर्निचर, मातीच्या वस्तू, तंबाखू इत्यादी.

(मध्ययुगीन भारतीय संकल्पना व संस्था –भाग ३– के.एन.चिटणीस, पान १०७)

हा व्यापार खुष्की, नद्या व सागरीमार्गे चालत असे. महाराष्ट्रात कृष्णा, भीमा, गोदावरी या महत्त्वाच्या नद्या व उपनद्या मर्यादित प्रमाणात उपयोगी ठरत. हे मार्ग, साधने या बाबी दक्षिणेत एकसारख्या होत्या.

महाराष्ट्रातील व्यापारी बंदरे

चौल : कोकणातील रायगड जिल्ह्यातील हे महत्त्वाचे बंदर १६७० साली शिवाजीराजांनी जिंकले. रेशमी कापडासाठी प्रसिद्ध. येथून रेशमाबरोबर तीळ, अफू इ. वस्तूंची निर्यात होई.

दाभोळ : १६६२ साली शिवाजीराजांनी दाभोळ ताब्यात घेतले. येथून मीरे, लाख, जाडेभरडे कापड यांचा व्यापार होई. येथून मुंबईला मोठे दळणवळण होते. तसेच मलबार व खंबायतशी व्यापार चाले.

कल्याण–भिवंडी : कल्याणमधून भारतात अनेक ठिकाणी माल पाठविला जाई. भिवंडी १६५७ साली शिवाजीराजांनी जिंकले. तेथे जहाज बांधणीचा मोठा व्यवसाय चाले. तसेच विणकरी व्यवसायसुद्धा चाले.

राजापूर : कोकणातील रत्नागिरी जिल्ह्यातील एक बंदर. १६६१ साली शिवाजीराजांनी जिंकले. तेथे इंग्रजांची व्यापारी वखार होती.

व्यापारी केंद्रे

महाराष्ट्रात राजधान्यांची ठिकाणे, धार्मिक स्थळे, औद्योगिकदृष्ट्या, विकसित शहरे, महामार्गावरील शहरे इ. ठिकाणांचा व्यापारी केंद्रे म्हणून विकास झाला. त्यामध्ये पुणे, सातारा, कोल्हापूर, नाशिक, पैठण, सोलापूर, मिरज, बऱ्हाणपूर, जुन्नर, नंदूरबार, कराड इत्यादी केंद्रांचा समावेश होतो.

विद्यापीठीय स्वरूपाचे प्रश्न

वस्तुनिष्ठ प्रश्न

१. वायव्य प्रदेशातील व्यापारी केंद्रात .... चा समावेश होत नाही.
(अ) काबूल (ब) कंदाहर (क) ढाक्का (ड) मुलतान

२. गुजरात गटात .... हे व्यापारी बंदर मोडत नाही.
(अ) सुरत (ब) भडोच (क) खंबायत (ड) हुगळी

३. सुरत बंदर .... नदीच्या किनाऱ्यावर आहे.
(अ) तापी (ब) सिंधू (क) कृष्णा (ड) कावेरी

४. मुघल कालखंडात .... ला दक्षिणेचे प्रवेशद्वार संबोधले जाई.
(अ) विजापूर (ब) बुऱ्हाणपूर (क) एलिचपूर (ड) उज्जैन

५. चौल हे .... मधील महत्त्वपूर्ण व्यापारी बंदर होय.
(अ) बंगाल (ब) कोकण (क) गुजरात (ड) गोवा

लघूत्तरी प्रश्न / टीपा लिहा.

१. मुघलकालीन महामार्ग व पूरक मार्गाची माहिती सांगा.
२. मुघलकाळातील नद्यांमधून चालणाऱ्या व्यापाराची माहिती द्या.
३. मुघलकालीन खुष्कीच्या मार्गाचा आढावा घ्या.
४. मुघलकालीन जकातविषयक धोरण स्पष्ट करा.
५. सुरत बंदराची माहिती द्या.
६. १७ व्या शतकातील महाराष्ट्रातील प्रमुख व्यापारी बंदराची माहिती द्या.

दीर्घोत्तरी प्रश्न

१. मुघलकाळातील अंतर्गत व्यापाराचे विविध मार्ग स्पष्ट करा.
२. मुघल साम्राज्यातील व्यापारी केंद्रांची माहिती लिहा.
३. १७ व्या शतकातील सामुद्रिक व्यापाराची माहिती सांगा.
४. मुघलकाळातील युरोपीय व्यापाऱ्यांच्या भारतातील व्यापार विस्ताराची माहिती द्या.