

فصلنامه علمی - پژوهشی تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء (س)

سال بیستم، دوره جدید، شماره 6، پیاپی 85، تابستان 1389

جابه‌جایی کانون‌های تجاری خلیج فارس و دریای عمان در سده‌های هفت و هشت هجری

محمدجعفر چمنکار¹

چکیده

هم‌زمان با هجوم مغول، کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان تحت حاکمیت اتابکان و امرای محلی قرار داشت. اتابکان با پذیرش یساولی، پرداخت خراج و اتخاذ سیاست سازش، مانع تهاجم سپاهیان مغول به سرزمین‌های جنوبی ایران شدند. این سیاست فرایند رشد و تکامل بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان را استمرار بخشید. هم‌زمان با این تحولات، جابه‌جایی آشکاری در میزان اهمیت مراکز اقتصادی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان به وجود آمد. بر این اساس، در کنار افول پاره‌ای از بخش‌های عمده تجاری پیشین، مراکز نوینی در عرصه تکاپوی بازرگانی منطقه نقش آفرین شدند. ظهور قدرت‌های جدید اقتصادی، حاکمیت عناصر ایرانی بر سرزمین‌های کلیدی تجاری در جنوب تنگه هرمز، استقرار امنیت در خطوط ارتباطی بازرگانی و توانمندی مالی تجار سبب گردید تا

1. استادیار گروه تاریخ دانشگاه ارومیه Southstar_boy@yahoo.com

تاریخ دریافت: 88/7/25، تاریخ تصویب: 89/7/10

اقتصاد خلیج فارس و دریای عمان با افول برخی مراکز تجاری سنتی، عصر
تابناکی را در سده‌های 7 و 8 هجری تجربه نماید.

واژه‌های کلیدی: خلیج فارس، دریای عمان، قرون هفتم و هشتم هجری،
مراکز تجاری، جابه‌جایی

مقدمه

خلیج فارس و دریای عمان همواره در سیاست‌های اقتصادی دولت‌های ایران جایگاه ویژه‌ای داشته‌اند. با وجود فراز و فرودهای پی‌درپی در تمرکز سیاسی و توانمندی اقتصادی و نظامی حکومت‌های ایران پس از اسلام، این فرایند تا عصر ایلخانان همچنان استمرار یافت. هم‌زمان با حکومت مغول، این مناطق جابه‌جایی آشکاری را در کانون‌های تجاری خود تجربه کرد. بر این اساس در کنار افول پاره‌ای از مراکز عمده تجاری پیشین خلیج فارس، مراکز بازرگانی تازه‌ای پا به عرصه تحولات بازرگانی منطقه گذاشتند. در نتیجه این تحول جزایر و بنادری چون قشم، سیراف، ریشهر، خارک، جنابه، سی نیز، مهربان، معشور، عبادان، تیز، بصره و آبله به تدریج به زوال و انحطاط دچار شده، به بنادر حاشیه‌ای و کم‌اهمیت تبدیل شدند. هم‌زمان با تنزل موقعیت این مراکز، کیش، هرمز، بحرین و عمان به عنوان قطب‌های جدید تجاری، پا به عرصه فعالیت‌های اقتصادی منطقه گذاشتند. تاکنون وضعیت و تحولات اقتصادی خلیج فارس و دریای عمان در عصر ایلخانی و به صورت اخص جابه‌جایی کانون‌های تجاری آن مورد پژوهش قرار نگرفته است. این امر در حوزه مطالعات خلیج فارس شناختی، یک‌جاء آشکار است. در واقع، آثار پژوهشگران، به‌ویژه در مورد نیمه جنوبی خلیج فارس، به صورت فاحشی فاقد اطلاعاتی از این رویدادها است. از همین رو، این مقاله با هدف شناخت وضعیت و نیز سیر تحول سیاسی-اقتصادی محدوده مکانی سرزمین‌های شمالی و کرانه‌های جنوبی خلیج فارس در قرون 7 و 8 هجری به نگارش در آمده است. پژوهش حاضر سعی نموده است وضعیت این کانون‌ها و تحول و دگرذیسی آن‌ها را بررسی کند و به این سوال پاسخ دهد که؛ آیا این دگرگونی‌ها سبب تضعیف و

رکود اقتصادی تجارت دریایی خلیج فارس شده است؟ در فرجام، نوشتار نتیجه می‌گیرد که با وجود افول و تنزل موقعیت بخش عمده‌ای از مراکز بازرگانی پیشین خلیج فارس و دریای عمان، با ظهور کانون‌های جدید و در پرتو توانمندی‌های گوناگون این کانون‌ها، شکوفایی و بالندگی اقتصادی این حوزه استمرار یافته است.

1. اوضاع سیاسی و اقتصادی خلیج فارس مقارن با تهاجم مغول

هم زمان با تاسیس امپراتوری مغول، اتابکان فارس، اتابکان لر بزرگ یا فضلویه، ملوک شبانکاره، امرای کرمان، ملوک بنی قیصر و امرای هرمز از حکومت‌های مستقل و نیمه مستقلی بودند که در سرحدات خلیج فارس و دریای عمان حکمرانی می‌کردند و به علت شرایط خاص جغرافیایی و موقعیت طبیعی در ارتباط با فعل و انفعالات اقتصادی خلیج فارس و دریای عمان نقش آفرین بودند. پس از هجوم مغول این اتابکان و امرا با انقیاد و پذیرش یساولی و خراج، کمابیش به حیات خود ادامه دادند؛ چنانکه اتابکان فارس (543-684 ق) با سیاست دوراندیشانه خود مانع تهاجم مغولان به جنوب ایران شدند (شبانکاره‌ای، 1376: 185؛ میرخواند، 1380: 3614؛ حافظ ابرو، 1375: 171). سیاست مذکور فرایند رشد و شکوفایی اقتصادی بنادر و جزایر جنوبی ایران را استمرار بخشید. این امر با توجه به انحطاط کامل سایر مناطق ایران که در نتیجه حملات ویرانگر مغولان حاصل شده بود، اهمیت خود را بیشتر نشان می‌دهد. مغولان که به علت عدم توانمندی بحری و سازگار نبودن با شرایط آب و هوایی سواحل جنوب ایران توان سکونت دائم در این مناطق را نداشتند، ناگزیر بودند از امیران محلی بهره‌گیرند؛ در نتیجه، ایلخانان هرگز نتوانستند در اشکال گسترده نظامی بر سواحل، جزایر و بنادر خلیج فارس و دریای عمان استیلا یابند (اشپولر، 1376: 153). پیامد این مسئله، تکامل اقتصادی این بخش از ایران، فارغ از عوامل محدود کننده آن عصر بود. ولایت فارس بر اساس تقسیم‌بندی‌های سنتی که ریشه در ساختار اداری عصر باستان ایران داشت (الدینوری، 1412: 73)، به پنج کوره یا بخش بزرگ؛ اردشیر خره، شاپور خره، ولایت اصطخر و کوره دارابجرد و شبانکاره تقسیم می‌گردید (اصطخری، 1368: 99-102). جزایر و بنادر اصلی خلیج فارس و دریای عمان بیشتر در کوره اردشیر خره و بخش‌هایی از

آن نیز در کوره شاپور خره قرار داشت. کوره اردشیر خره از شیراز به سوی مناطق جنوبی تا کرانه خلیج فارس امتداد داشت، جزایر خارک تا قشم نیز در این محدوده قرار می‌گرفت (بارتولد، 1372: 173). بخش‌های ساحلی کوره اردشیر خره را سیف یعنی کناره می‌گفتند که سیف عمّاره در شرق جزیره کیش، سیف زهیر در ساحل جنوبی ایراهستان (نواحی جنوب شرقی فارس، لارستان) و حوالی بندر سیراف و سیف مظفر در شمال نجیرم (بندر کوچکی میان سیراف و شبه-جزیره بوشهر) را در برمی‌گرفت (مستوفی قزوینی، 1913: 116). قلمرو حکومتی سلغوریان گاه در تقابل با امرای شبانکاره، ملوک کرمان و امرای لر منطقه، بخش‌هایی از خوزستان، کرمان و مکران را نیز در بر می‌گرفت که با حیات اقتصادی ساحل‌نشینان در ارتباط بود. ولایت فارس با مرکزیت شیراز در روزگار اتابکان سلغوری با وجود پاره‌ای از تنش‌های حاصل از برخورد با رقیبان محلی، دوره‌ای شکوفا و پر رونق همراه با آرامش را سپری کرد. ممانعت از هجوم مغول، توسعه قلمرو فارس در خشکی و دریا، اعاده و استقرار امنیت و توجه به آبادانی در سایه تدبیر تنی چند از اتابکان به خصوص اتابک زنگی بن مودود (558-571ق) و اتابک سعدبن زنگی (559-623ق)، از عوامل مؤثر در این فرایند بود (شبانکاره‌ای، 1376: 183)، (وصاف، 1338: 328).

حکومت اتابک مظفر الدین ابوبکر بن سعد سلغوری (623-658 ق) نقطه عطفی در تحولات سیاسی و اقتصادی سرحدات جنوبی ایران در روزگار ایلخانان است. توسعه ارضی و رونق تجاری در دوره او در میان اتابکان فارس کاملاً مشهود و متمایز است. اتابک در سال 628 هـ به سواحل خلیج فارس لشکر کشی نمود و بر بسیاری از نواحی ساحلی و جزایر از کیش تا عمانات، بحرین و قطیف (زرکوب شیرازی، بی تا: 80) استیلا یافت و بر محدوده وسیعی از بندر بصره تا سواحل اقیانوس هند فرمان راند. نام او در پاره‌ای از بنادر هندوستان در خطبه‌ها آمد (انصاری دمشقی، 1357: 782) و به لقب «سلطان البر و البحر» مشهور گشت (فضل‌الله شیرازی، 1338: 105). با گسترش قلمرو فارس که زمینه‌ساز تسلط بیشتر بر راه‌های تجاری و مراکز بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان بود، برنامه‌های اصلاحی و عمرانی متعددی انجام گرفت؛ در نتیجه، فارس و مناطق ساحلی آن عصر کاملاً درخشانی را گذرانید، «ولایت فارس که از دو بیست

سال باز به واسطه محاربات سلاطین شبانکاره با آل بویه و گماشتگان سلجوقیه و قدم سلطان غیاث-الدین و غیره چون چشم بتان خراب گشته بود، به یمن دولت و حسن معدلت او مانند روی عروسان آراسته شد و از اطراف ربع مسکون افاضل و اشراف احرام طواف سر پرده همایون او بسته به عواطف خسروانه و عواطف پادشاهانه اختصاص یافتند.» (میرخواند، 1380: 3613-3614) با مرگ ابوبکرین سعد در سال 658 ق، اتابکان سلغوری سیر قهقرایی پیمودند؛ چنانکه در روزگار اتابک محمدبن سعدبن ابوبکر و مادرش ترکان خاتون که کفالت او را بر عهده داشت، خزانه‌های چندین ساله تهی گشت. پس از آنکه اتابک ابش خاتون (662-663 ق) به ازدواج منگو تیمور پسر هولاکو ایلخان مغول در آمد و فارس رسماً متصرفات دولت ایلخانی گردید، روند نزولی اتابکان فارس تشدید یافت و به تدریج صحنه رقابت اقتصادی به رقیبان واگذار شد (فضل‌الله همدانی، 1338: ج 1: 645).

2. زوال مراکز اقتصادی سنتی خلیج فارس

2-1. بنادر جنوب و جنوب غربی

هم‌زمان با تشکیل دولت مغول در مناطق مختلف نیمه شمالی خلیج فارس گروه‌های انسانی متعددی با دریا و تجارت بری و بحری در ارتباط تنگاتنگی بودند. بخش اعظم این جزایر و بنادر در روزگار ایلخانان به تدریج در سایه رونق فزاینده ملوک بنی قیصر کیش و هرمزبان به زوال و انحطاط گراییدند، اما تفکر بازرگانی در میان آن‌ها کمابیش باقی ماند. بندر سیراف (شیلاو) که در عصر دیالمه، بزرگ‌ترین بندر در تمامی خلیج فارس و دریای عمان محسوب می‌گردید (معصومی، 1352: 24-27)، در نتیجه پاره‌ای عوامل نابود کننده؛ مانند زلزله‌های پیاپی (امبرنسرمان، 41)، انحراف مسیرهای تجاری از خلیج فارس به دریای سرخ و سرانجام، تقابلات ما بین خلفای عباسی و آل بویه با فاطمیان مصر (امیر ابراهیمی، بی تا: 65) و مهاجرت نفوس آن به جزیره کیش و سرزمین عمان (اقبال، 1328: 32)، (ابن حوقل، 1938: ج 2: 636) به مرور از عصر رونق خود دور گشته و هم‌زمان با حکومت ایلخانان به قریه‌ای کوچک و بندری حاشیه‌ای مبدل گردید. در آغاز قرن هفتم هجری تنها مسجد آن با ستون‌هایی از چوب ساج بر پا بوده و بقایای عمارتی در

سمت ساحل وجود داشته، اما بندرگاهی برای لنگر انداختن و پهلو گرفتن کشتی‌ها نداشت و کشتی‌ها ناچار به منطقه خلیج نابند در نزدیکی آن می‌رفتند. با ظهور کیش به عنوان یکی از قطب‌های اقتصادی، زوال سیراف تشدید گشت. امرای کیش تلاش مضاعفی را برای جلوگیری از پهلوگیری کشتی‌های بازرگانی در سیراف انجام دادند: «هیچ بازرگانی به سیراف کشتی نیارست آورد از بهر ایمنی راه به کرمان، مهربان یادورق و بصره و بر راه سیراف جز چرم و زرافه و اسباب کی پارسیان را به کار آید نیاوردند و از این سبب خراب شد.» (ابن بلخی، 1363: 137). حمدالله مستوفی نیز با تاکید بر رکود سیراف می‌نویسد، «سیراف در قدیم شهری بزرگ بود و پر نعمت و مشرع سفر بحر در روزگار دیالمه مشرع سفر بحر از آنجا به قیس افتاد.» (مستوفی قزوینی، 1913: 117). سیراف پس از فروپاشی تجاری باید نقش تدارکاتی مؤثری در تامین مایحتاج غذایی و به‌ویژه آب آشامیدنی برای دریانوردانی که به سفرهای دوردستی چون چین و هندوستان رهسپار می‌شدند، بر عهده گرفته باشد (تاجر سیرافی، 1381: 57). این شهر، پناهگاهی برای ناوگان دریایی در ایام طوفانی سال و انبار کالاهای بازرگانان برای تسهیل انتقال آن به سایر بلاد بود (همدانی، 1375: 352). ساخت و تعمیر کشتی که سابقه‌ای طولانی در این منطقه داشت، بخشی از بندرنشینان را در روزگار فترت سیراف به خود مشغول داشت (تاجر سیرافی، 1381: 107). بندر ریشهر (بوشهر) که در عهد باستان و قرون نخستین اسلامی مرکز مهم تجارت در خلیج فارس بود، مانند سیراف به مکانی بدون تأثیرگذاری برجسته در بازرگانی دریایی ایران تبدیل شد. زراعت محدود خرما و کتان و داد و ستد اندک کالا وسیلهٔ امرار معاش ساکنان آن بود (مستوفی قزوینی، 1913: 130). در مسیر ریشهر به سوی خوزستان (خوزی) بر کرانهٔ خلیج فارس بنادر متعددی وجود داشتند که همگی در روزگار ایلخانان از ادوار پر شکوه و رونق اقتصادی گذشته خود فاصله گرفته بودند. جنابه یا گنابه (گناوه)، شهرکی بر کنار دریا بود که چهار دیه از اعمال آنجا وجود داشت و به تولید و صادرات پارچه‌هایی شبیه قصب و کتان می‌پرداخت (مستوفی قزوینی، 1913: 130؛ لسترنج، 1377: 315). بندر سینیز (شینیز) در شمال خلیج فارس و در مجاورت جنابه که در گذشته صاحب بندرگاه معتبری بود و صدها کشتی و قایق به بارگیری و تخلیه انواع کالا پرداخته و مردمان آن در تجارت سابقه طولانی داشتند (امام

شوشتری، 1342: 46)، به شهرکی کوچک تبدیل شده بود. تولید و صادرات پارچه‌های کتانی و روغن چراغ از مشاغل عمده ساکنان اندک سینیز بود (مستوفی قزوینی، 1913: 131). مهربان در مجاورت بندردیلیم، از بنادر مهم در مغرب فارس و در ساحل خلیج فارس بود که تا قرن پنجم هجری آبادانی و اهمیت خود را در تحولات اقتصادی منطقه حفظ کرد. مهربان برای دریانوردانی که از بصره به سمت هندوستان حرکت می‌کردند، نخستین لنگرگاه بود. تخم کتان و خرما در آن به وفور به دست می‌آمد و همراه محصولات دامی از اقلام صادراتی آن محسوب می‌گشت (مستوفی قزوینی، 1913: 131). بنادر سینیز و مهربان، با وجود آنکه هم‌زمان با ایلخانان دورانی از رکود را می‌گذراندند، همواره در رقابت تجاری با یکدیگر به سر می‌بردند (اقتداری، 1348: 12). این فرایند زوال اقتصادی آنان را تسریع می‌کرد. بندر معشور (ماشول - ماچول - ماهشهر) از بنادر خوزستان بود که ابن بطوطه برای نخستین بار، تحولات اندک اقتصادی آن را در دوره ایلخانان مطرح نموده است (ابن بطوطه، 1413: 207). نطنزی، قلمرو ملک قطب‌الدین بهمن بن کردان شاه، از امرای هرمز را تا دربند ماچول می‌داند (نطنزی، 1366: 17). عبادان (آبادان) در روزگار یاقوت حموی صاحب نخلستان‌های فراوان و دهستان‌های آباد بسیار بوده است. بندرگاه آن لنگرگاه و پذیرای کشتی‌های بزرگ و کوچک از ملیت‌های گوناگون بود؛ ناوگانی که از بصره به سوی جزیره کیش بادبان می‌کشیدند از عبادان می‌گذشتند (یاقوت حموی، 1323: ج 4: 83-84). به نوشته حمدالله مستوفی، مالیات دیوانی آن 441 هزار دینار بود که به ولایت بصره ارسال می‌شد (مستوفی قزوینی، 1913: 39). عبادان به تدریج اهمیت تجاری و رونق اقتصادی خود را از دست داد، امری که در ارتباط تنگاتنگ با افول بندر بصره بود؛ چنانکه هنگامی که ابن بطوطه از آن گذر می‌کرد به قریه بزرگی تبدیل شده بود که ماهی‌گیری در آن رونق کامل داشت، اما آباد نبود (ابن بطوطه، 1413: 206). قشم (کشم، ابرکافان، کاوان) بزرگ‌ترین جزیره موجود در خلیج فارس به علت نزدیکی به جزیره هرمز (جرون) و داشتن آب شیرین از مراکز عمده اقتصادی در خلیج فارس بود (قزوینی، 1347: 56). دوران شکوفایی این جزیره که دارای شهری بزرگ، سکنه بسیار و تجارت پر رونق بود، پایان یافته بود. حمدالله مستوفی، راهزنی دریایی را از وقایع رایج در این منطقه می‌داند (مستوفی قزوینی، 1913: 137). جزیره خارک یا خارگو

از روزگار باستان در تجارت خلیج فارس نقش آفرینی می‌کرد، کشتی‌های بازرگانی که به سوی بازارهای هندوستان و چین بادبان می‌گشودند از آن می‌گذشتند. خارک دارای شهری آباد با کثرت نفوس بود و مرواریدهای درشت آن مشتری‌های فراوان داشت. به علت نزدیکی خارک با سواحل جنابه و مهربان، روابط تنگاتنگ تجاری وجود داشت، اهالی خارک با وجود کمبود آب و نداشتن خاک حاصل‌خیز با حفر چاه و تلاش فراوان به کشاورزی و تولید محصولات چون گندم، جو، خرما، انگور و مرکبات می‌پرداختند (مستوفی قزوینی، 1913: 137-138). خارک در عصر ایلخانی موقعیت ممتاز خود را در بارگیری و باراندازی کالا از دست داده و بیشتر به مکانی برای تدارکات بازرگانان تبدیل شده بود.

2-2 بنادر جنوب شرقی، کرانه‌های دریای عمان

بندر تیز (تیس و تلمنای باستان) از مراکز برجسته تجاری کهن ایران در کرانه دریای عمان و جنوب شرقی ایران بود. این بندر در محدوده کرمان و به‌طور مشخص در حوزه ولایت مکران (مکوران) قرار داشت. ولایت مکران از چابهار (تیز) تا نزدیک دیبل (دیبول) هندوستان و از اراضی هموار و بی‌حاصل کرانه‌ای تا رشته کوه‌های میانی امتداد می‌یافت (یار شاطر، 1377: 187). مکران به علت نزدیکی به سواحل اقیانوس هند با مناطق تجاری عمده این خطه: مانند ارمابیل، قبلی و دیبول روابط بسیار تنگاتنگی داشت (همدانی، 1375: 357)؛ این پیوندهای فرهنگی و اقتصادی گاه چنان نزدیک بود که در ظاهر خارج از حدود قلمرو ایران به‌شمار می‌آمد. «مکران ولایتی وسیع است و خارج ملک ایران، اما چون خراج به ایران می‌دهد داخل عمل کرمان است» (مستوفی قزوینی، 1913: 141). به نوشته ناصرالدین منشی کرمانی، مکرانات و کیچ مرز جنوب شرقی ایران بود که بخشی از قلمرو کرمان به حساب می‌آمد (منشی کرمانی، 1362: 29). تیز، تخلیه‌گاه و انبار کالاهایی بود که از مناطق دور دست جنوب غربی و شرقی آسیا و شمال و شرق آفریقا به خلیج فارس و دریای عمان منتقل می‌کردند (تاریخ آل سلجوق در آناتولی، 1377: ج 2: ص 704). آبادانی و رونق تجاری بندر تیز و توابع آن در عهد سلاجقه کرمان به اوج شکوفایی رسید (شبانکاره‌ای، 1376: 188). پیامد مثبت این عصر طلایی در جنوب و

جنوب شرقی ایران، توسعه بازرگانی و تجارت دریایی به خصوص با افریقای شرقی، مصر، بلاد عرب و هندوستان در سواحل کرمان و مکران بود (کرمانی: 127-382). هم‌زمان با حکومت ایلخانان، تیز، دوره آبادانی خود را طی کرده و مانند بسیاری از بنادر دیگر در سایه رونق کیش و هرمز قرار گرفته و به تدریج به بندری کم‌اهمیت تبدیل شد. هجوم قراختانیان و اقوام غز به حدود کرمان و مکران؛ رقابت مدعیان قدرت از سلاجقه کرمان؛ چپاول‌گری‌های گروه‌های سرکش مغول؛ نکوداری و بلوچ؛ انحراف راه‌های عمده بازرگانی و عدم امنیت در خطوط مواصلاتی، این روند را تشدید نمود. بسیاری از شهرهای ایالت کرمان و مکران ویران گشته و کشتزارهای آن بی‌حاصل و نفوس آن در سرگردانی و فقر به سر می‌بردند (لسترنج، 1377: 320)؛ با این حال تیز، یگانه بندر شناخته شده در جنوب شرقی ایران و در منتهی‌الیه دریای عمان باقی ماند.

3-2. بنادر عراق

در سرزمین‌های کرانه‌ای آن‌سوی خلیج فارس نیز مراکز تجاری دریایی بسیار مهمی وجود داشتند که در تحولات اقتصادی منطقه مؤثر بودند. بخش اعظم این مناطق در قلمرو دولت ایلخانی و در نظارت مستقیم ملوک تابعه آن‌ها قرار داشتند. در عراق، بندر بصره و در نزدیکی آن، بندر ابله با اقتصاد دریایی خلیج فارس در ارتباط تنگاتنگ بودند. از طریق این بنادر که توسط شبکه‌ای از آبراه‌های قابل کشتیرانی رودخانه دجله به سایر نقاط عراق متصل بود، ارتباط بغداد، به عنوان یکی از مراکز درخشان اقتصاد مشرق زمین با دریاها دور دست و ایران داخلی ممکن می‌شد (ویلیامسون، 1351: 42). انحطاط بغداد که از اواخر حکومت عباسیان آغاز گشته و به گفته ابن جبیر، «بیشتر آبادانی را از دست داده و جز نام پرآوازه آن چیزی برایش نمانده بود» (ابن جبیر، 1370: 279)، بر حوزه‌های دریایی این کشور نیز پیامدهای سوئی گذاشت. اهتمام ایلخانان به سایر مناطق ایران به‌ویژه تبریز و سلطانیه نیز این روند نزولی را تشدید نمود (الزویری، 1380: 48). بندر بصره به تهیه خز، و بازارهای آن به جواهرفروشانیه که به معامله همه گونه اشیاء نادر کمیاب اشتغال داشتند، شهرت داشت. در بازارهای آن جواهرات، سرمه آلات، رنگ‌های سنگرف و زرنگاری، حنا، خرما، ابریشم خام، گلاب و عطر بنفشه داد و ستد می‌شد. ابله یا اپولوگوس

باستانی که فرج‌الهند (درواره هند) نامیده می‌گشت نیز در تولید و صادرات پارچه‌های عالی کتانی و صید آبریان مشهور بود (ابن بطوطه، 1413: 206). (لسترنج، 1377: 88). با حملات مغول، سقوط عباسیان، انحطاط بغداد و رونق گرفتن سایر بنادر در خلیج فارس، بصره و ابله اهمیت خود را از دست داده و به تدریج با تبدیل شدن به مرکزی سرسبز و زراعتی به‌ویژه در تولید انواع خرما که به دلیل تولید فراوان قیمت آن ناچیز بود و تا بازارهای چین و ماچین و هند عرضه می‌گشت، از لحاظ تجاری و بارگیری و باراندازی کالاهای گران‌قیمت به حاشیه رانده شدند (مستوفی قزوینی، 1913: 38؛ ابن بطوطه، 1413: 202).

بر این اساس، در بررسی علل زوال تدریجی مراکز سنتی بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان در سده‌های 7 و 8 هجری عوامل ذیل را می‌توان تاثیرگذار دانست که زنجیروار این فرایند را موجب گردیدند:

1. رونق و شکوفایی جزیره کیش در دوران ملوک بنی‌قیصر؛
2. سیادت دریایی نظامی و تجاری بلامنازع امرای هرموز؛
3. تلاش امرای کیش و هرموز در اجرای سیاست انزوا و رکود اقتصادی سایر مناطق خلیج فارس؛
4. بلایای طبیعی مانند زلزله، قحطی و شیوع بیماری‌های واگیردار با تلفات گسترده انسانی؛
5. انحراف مسیرهای بازرگانی و خطوط مواصلاتی زمینی و دریایی؛
6. مهاجرت نیروی انسانی و بازرگانان عمده بومی به مناطق تازه رونق گرفته کیش، هرموز و عمان که سبب تخلیه نیروی کار و سرمایه از بخش‌هایی و تزریق آن به دیگر نقاط گردید؛
7. رقابت‌های اقتصادی نبود کننده با رقیبان محلی که به نوعی نیروی آن‌ها را تحلیل می‌برد؛
8. تأثیر ضعف اقتصادی مناطق مادر چون بصره، بغداد، جنابه و مهربان بر سایر نواحی مرتبط؛
9. چپاول‌گری‌های گروه‌های سرکش مغول نکوداری، جغتایی و بلوچ؛
10. گرایش تدریجی به مشاغل تدارکاتی چون زراعت و دامداری محدود و تعمیرات کشتی و دوری از فعالیت‌های تجاری دریایی عمده؛

11. نبودیک نیروی مستقل و نیمه‌مستقل سیاسی در کرانه‌های دریای عمان که روند مرکز‌گریزی در میان قبایل راهزن و ناامنی منطقه‌ای را افزایش می‌داد.

3. ظهور و توسعه نقش آفرینی کانون‌های نوین اقتصادی

3-1. نیمه شمالی خلیج فارس

3-1-1. ملوک بنی قیصر کیش

زوال مراکز سنتی اقتصادی خلیج فارس موجب توسعه نقش آفرینی تدریجی کانون‌های تجاری جدید و موج نوین دادوستدگران دریایی در این منطقه گردید. در واقع، فروپاشی مراکز اقتصادی پیشین در شکل‌گیری و تسریع پیشرفت کانون‌های جدید نقش مؤثری ایفا نمودند. بر این اساس چند کانون صحنه گردان اصلی تحولات اقتصادی حوزه خلیج فارس و دریای عمان گردیدند. جزیره کیش با حاکمیت امرای بنی قیصر از مراکز بسیار مهم و تأثیرگذار در تجارت دریایی ایران عصر ایلخانان بود. آل قیصر در ابتدا در بندر سیراف به تکاپوهای بازرگانی می‌پرداختند، سپس با مهاجرت به جزیره کیش آن را به بندر تجاری خلیج فارس تبدیل نمودند. امرای بنی قیصر با تابعیت و خراج‌گزاری به حکومت سلاجقه کرمان و اتابکان فارس، والیان جزایر خلیج فارس و قسمت دریا محسوب می‌گشتند. در روزگار اتابک سنقر سلغوری (543-558ق) حکومت سواحل نیز بر آنان تفویض گشت (اقبال، 1328: 32)؛ بدین ترتیب، امیران کیش با استیلا بر مناطق غربی خلیج فارس و جزایر و بنادر آن به اوج قدرت اقتصادی دست یافتند. توران شاه (477-490ق)، پادشاه سلجوقی کرمان فرمان داد که جزیره کیش به جای بندر سیراف مرکز بازرگانی خلیج فارس گردد (ستوده، 1346: 95). فرایند پیشرفت کیش سبب گردید تا این جزیره به مهم‌ترین بندر تجارتی منطقه تبدیل شود. وجود آب آشامیدنی، حضور گسترده دریانوردان و بازرگانان و موقعیت جغرافیایی و امکان زراعت محدود این روند را آسان کرد. کیش، لنگرگاه کشتی‌هایی بود که از سواحل دور دست بلاد عرب، اقیانوس هند، آسیای شرقی، چین، آفریقای شرقی، ترکستان، مصر، شام و قبروان با هدف داد و ستد انواع کالا به خلیج فارس و دریای عمان مراجعه می‌کردند

(وصاف، 1338: 170). صید مروارید از مشاغل عمده‌ای بود که توسط جزیره‌نشینان انجام می‌گرفت (العمری، 1423، 345؛ البغدادی، 1412: 139؛ الادریسی، 1409: 39). مرکز عمده غوص مروارید در آب‌های آرام و راکد خلیج فارس، بین کیش تا بحرین بود. صید مروارید در ماه‌های بهار انجام می‌شد و بازرگانان فارس و بحرین و قطیف برای خرید آن به این جزیره می‌آمدند. مروارید کیش آن‌چنان با ارزش بود که بیشتر آن توسط بازرگانان پیش‌خرید می‌شد (ابن بطوطه، 1413: 290). به نوشته حمدالله مستوفی، در خلیج فارس «لولوی بزرگ می‌باشد که هیچ دریا را نیست.» (مستوفی قزوینی، 1913: 243).

مرواریدها با انواع غلطان با رنگ سفید متمایل به سرخ، نباتی که خشن یا درشت بود، قوله و بدله با رنگ سفید متمایل به سبز و کیود، بطن‌الهند، تنبول، کاوکی، ناعم، بوکه و خاککی دسته‌بندی و ارزش‌گذاری می‌شد و به فروش می‌رسید (نوری زاده بوشهری، بی تا: 111-113). کلیه مرواریدهایی که صید می‌گردید، خمس آن متعلق به سلطان بود (ابن بطوطه، 1413: 290). مروارید همواره از خزانه‌های گرانبها و هدایا یا غنائمی بود که از جزیره کیش به دست می‌آمد؛ چنانکه در حملات قطب‌الدین تهمتن امیر هرموز به کیش «از صفت‌های مروارید غلطان و جواهر و سنگ پاره و زرطلی و نقره و مرصینه و مرواریدهایی که به سال بسیار به خون جگر از دل دریا حاصل شده بود همه بغارتیدند.» (شبانکاره‌ای، 1376: 219). طایفه‌ای از اعراب بنی‌سفاف از غواصان عمده مروارید در جزیره کیش بودند (ابن بطوطه، 1413: 290). وجود اینکه همواره عوامل محدود کننده‌ای؛ مانند گرمای فراوان، رطوبت و کمبود آب، زراعت را با مشکل روبرو می‌ساخت، در این جزیره به کشاورزی می‌پرداختند که در این میان، نخلستان‌ها با تولید انواع خرما اهمیت بیشتری داشتند (مستوفی قزوینی، 1913: 136). در اطراف خانه‌های ساکنان جزیره باغاتی وجود داشت که در آن درختان نخل، مرکبات و غلات و صیفی‌جات کشت می‌شد (ابن بطوطه، 1413: 289؛ یاقوت حموی، 1362: 154). آب آشامیدنی مردم عمدتاً در فصل زمستان از باران تامین می‌شد که «در مصانع جمع می‌شد» (مستوفی قزوینی، 1913: 136). بنیامین تودلایی، جهانگرد اسپانیایی نیز به این مسئله اشاره نموده است (التطیلی، 2002: 179). ماهی‌گیری نیز مانند سایر سواحل خلیج فارس و دریای عمان بخش جدایی‌ناپذیر از زندگی مردم

کیش بود (اشپولر، 1369: 408) جمعیت کیش که در نتیجه کثرت حضور بازرگانان و دلایان کالا از اقصی نقاط جهان حاصل گشته بود، نیاز ساکنان جزیره را برای تأمین مواد غذایی افزایش می داد؛ چنانکه بخشی از مایحتاج مردم و دریانوردان که به سفرهای دور و دراز می رفتند، از سایر مناطق از جمله سیراف (شیلاف) وارد می شد (همدانی، 1375: 474).

جزیره کیش تا اوایل قرن 7 هجری در اوج شکوه و باروری اقتصادی باقی ماند و مردمان آن در تجارت و ثروت در منطقه خلیج فارس و دریای عمان بی رقیب بودند، این مسئله در آثار مورخین اسلامی و جهانگردان کاملاً مشهود است. به نوشته یاقوت حموی، کیش شهری آباد با ساختمان های زیبا و عمارات عالی بود که اطراف آن را باغات فراوان احاطه نموده بود و چند آب انبار بزرگ برای ذخیره سازی آب باران در آن وجود داشت. پنج بازار بزرگ با دکان داران بسیار، معاملات کالاهای گوناگون کیش را آسان می کرد. مردم به صید مروارید می پرداختند و جمعیت زیادی در آن سکونت داشت (یاقوت حموی، 1323: ج 9: 565). ابن مجاور، مورخ ایرانی الاصل سوری در کتاب **صفه بلاد الیمن و مکه و بعض الحجاز مشهور به تاریخ المستبصر** که در سال 626 هـ نگاشته است، از دادو ستد انواع منسوجات ابریشمی و کتان، مروارید، باغات و ساختمان های چند طبقه جزیره کیش یاد کرده است (ابن مجاور، 1954: 287). سعدی در جریان سیاحت خود که از حدود سال 620 هـ تا 655 هـ به طول انجامید، به جزیره کیش گذر نمود. وی با اشاره به رونق و شکوفایی آن از بازرگانی یاد می کند که با مالکیت 150 شتر مال-التجاره، با سرزمین های ترکستان، هندوستان، اسکندریه و چین پیوندهای تجاری داشت (سعدی، 1363: 109). او همچنین به حضور بازرگانان عرب، ترک، تاجیک و روم در جزیره کیش اشاره کرده است (سعدی، 1384: 46). پیشرفت و رونق تجاری این منطقه تا حدی بود که ابن بلخی جزیره کیش را مرکز و از اصلی ترین جزایر خلیج فارس دانسته است (ابن بلخی، 1363: 141). هر ساله کاروان های بزرگ با پیمودن بیش از 250 فرسنگ راه در طول 70 روز مابین جزیره کیش با مراکز قدرت ایلخانان در تبریز و سلطانیه در حرکت بودند و کالاهای گوناگونی؛ مانند پارچه های گرانبها، ادویه جات هند و جنوب شرقی آسیا، مروارید و یاقوت خلیج فارس و مالابار و سیلان، الماس و زمرد هند، شال و منسوجات کشمیر، پارچه های زربفت و اطلسی

شوستر، موصل و یزد و کرمان، گلاب و عطریات شیراز و اصفهان و انواع دیگر مصنوعات کمیاب هندوچین را عرضه می‌کردند (مستوفی قزوینی، 1913: 186). بنیامین تودلایی ضمن برشمردن کالاهای تجاری مورد معامله در کیش چون حریر و ابریشم، کتان، غلات، حبوبات و بقولات، عطریات و احجار کریمه، آن را مرکز عمده بازرگانی منطقه می‌داند که مقصد اصلی خریداران و فروشندگان است. او نخستین نویسنده‌ای است که به نقش واسطه‌ای مردم کیش نیز توجه کرده است؛ بر این اساس در کنار تجار ثروتمند عمده، گروهی از مردم ضمن خرید کالا از بازرگانان اصلی، با خرده‌فروشی و انتقال آن به مناطق ساحلی و پس‌ابندر امرار معاش می‌کردند (التطیلی، 2002: 179). سیاست توسعه ارضی اتابکان فارس و رقابت تجاری با ملوک هرمز به تدریج به فروپاشی قدرت سیاسی و اقتصادی امیران بنی‌قیصر منجر گردید. افزایش توانمندی اقتصادی جزیره کیش که در سایه تجارت شکوفای خلیج فارس و دریای عمان حاصل گشته بود، موجب شد اتابکان سلغوری که جزایر فارس را بخشی از سرحدات بحری خود می‌دانستند، به منظور کسب خراج و مالیات بیشتر، نظارت مستقیم خود را بر آن توسعه دهند (زرکوب شیرازی، بی تا: 80). رقابت تجاری امرای بنی‌قیصر با ملوک هرموز (هرمز) که به صورت روزافزونی در حال توسعه قدرت نظامی و اقتصادی خود بودند، در فروپاشی جزیره کیش نقش مهمی داشت. امرای کیش و ملوک هرموز برای دستیابی به راه‌های تجاری و باراندازهای پرسود قافله‌ها و کشتی‌های بازرگانی همواره در ستیز و تقابل بودند. «تا گذر قوافل عراق از ثغر تیز باز فرضه هرمز افتاد، پیوسته میان ملک قیس و امیر هرمز تیغ مناوات مسلول بود و طریق مضافات مسدود.» (خبیصی، 1343: 182). امرای بنی‌قیصر در روزگار حاکمیت سلاجقه کرمان برای دستیابی به جزیره هرموز و اضمحلال رقیب دیرینه تلاش‌های مضاعفی را انجام دادند و مبالغ هنگفت خراج و حق مقاطعه پیشنهاد گردید: «هر سال صد هزار دینار زر خراجی و پنجاه سر اسب تازی بدهم» (خبیصی، 1343: 182). ملوک بنی‌قیصر در سال 626 هجری پس از لشکرکشی سیف‌الدین ابوالنضر هرموزی و به فرمان اتابک ابوبکر سلغوری به پایان رسید و «آفتاب بنی‌قیصر مخفی و شعله اقبالشان منطقی» (فسائی، 1382: 261). سرکشی سیف‌الدین هرموزی از ارسال بخشی از ثروت و غنایم کیش به دستگاه سلغوری در نهایت سبب گردید تا در سال 628 این جزیره و

توابع آن به فارس و قلمرو اتابکان اضافه گردد. نام مرکز کیش دولتخانه قرار گرفت و این عنوان در تمام ادوار حکومت اتابکان پایدار ماند. فتح و الحاق کیش، توانمندی اقتصادی فراوانی را برای اتابکان فارس به ارمغان آورد. پس از این پیروزی درخشان بود که اتابک ابوبکر به «لقب سلطان زمین و دریا» دست یافت (فسائی، 1382: 262). سقوط خاندان بنی قیصر به دوره‌ای تابناک از حاکمیت اقتصادی جزیره کیش بر بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان پایان داد و پس از آن در سایه شکوفایی هرمز قرار گرفت (اقبال، 1328: 34). با این حال، این رخداد به منزله فروپاشی کامل این جزیره نبود و اهمیت و حیات بازرگانی آن کمابیش ادامه یافت؛ چنانکه شیخ جمال‌الدین ابراهیم بن محمد بن طیبی ملک‌الاسلام، بزرگ خاندان طیبی که از سال 629 تا 725 هـ بر فارس و جزایر و بنادر خلیج فارس و دریای عمان حاکمیت تجاری بی‌رقیبی داشتند، کیش را مرکز فعالیت‌های خود قرارداد و بازرگانی محدوده گسترده‌ای را از خلیج فارس تا سواحل چین و هند و مالابار در اختیار گرفت (زرکوب شیرازی، 99-101). داد و ستد و صادرات مروارید و اسب‌های گرانبها، بخشی از این تکاپوی اقتصادی بود. (فضل‌الله شیرازی، 1338: 302). ملک شیخ عزالدین عبدالعزیز و ملک شمس‌الدین طیبی، ملک شمس‌الدین محمد بن مالک و زیدالدین علی عبدالسلام از دیگر تجار مهم خلیج فارس در عصر ایلخانان بودند که در محدوده جزیره کیش به فعالیت می‌پرداختند (فسائی، 1382: 269؛ القاشانی، 1348: 163؛ حافظ ابرو، 1375: ج2: 178). استمرار روند اهمیت کیش به عنوان یکی از کانون‌های جدید خلیج فارس پس از فروپاشی امرای بنی قیصر در آثار نویسندگان این دوران به خوبی مشهود است (مستوفی قزوینی، 1913: 136؛ ابن بطوطه، 1413: 289-290؛ الحمیری، 1984: 344؛ البغدادی، 1412، ج3: 1139؛ و صاف، 1338: 69-179).

2-1-3. ملوک هرمز

ملوک هرمز از برجسته‌ترین عوامل در تجارت دریای خلیج فارس و دریای عمان در عصر ایلخانان ایران بود. دولت دریایی هرمز توسط محمد درم کوب بنیاد گذارده شد و تا روزگار سقوط در قرن 10 هجری از عوامل مؤثر و لاینفک در تحولات اقتصادی سرحدات جنوب و جنوب شرقی

ایران بود. رکن‌الدین محمود بن احمد قلّه‌اتی از رهبران قدرتمند ملوک هرمز مدت 35 سال (641 – 676ق) به حکومت پرداخت و با گسترش حکومت بحری خود بر بخش‌های وسیعی از سرزمین‌های واقع در جنوب تنگه هرمز استیلا یافت (قزوینی، 1347: 51). توانمندی دریایی و تجهیز به انواع بحریه نظامی و تجاری، حاکمیت بر مناطق مهم اقتصادی در شمال و جنوب تنگه هرمز از جمله جزیره کیش و فروپاشی حکومت اتابکان فارس در روزگار ابش خاتون که فارس را تا مدت‌های مدید دچار بی‌نظمی و عدم مرکزیت سیاسی کارآمد نمود، از عوامل مؤثر در این فرایند بودند. توسعه قدرت نظامی و اقتصادی رکن‌الدین محمود قلّه‌اتی سبب تقابل او با امرای مغول فارس گردید. سونجاق (سونجاق) سردار مغول در سال 671 هـ به جزایر و سواحل خلیج فارس لشکرکشی نمود و جزیره کیش را به تصرف خود در آورد (القاشانی، 1348: 157). در زمان حکومت امیر بهاء‌الدین ایاز (692 – 711ق) مرکز حکومت ملوک هرمز از هرمز ساحلی به جزیره جرون انتقال یافت. این رخداد که حدود سال 700 هجری انجام گرفت، نقش مؤثر این منطقه را در مبادلات اقتصادی خلیج فارس افزون ساخت (نطنزی، 1366: 14). ملوک هرمز با تصرف کیش، خارک و اندرابی، هرمز ساحلی، قشم و بخش‌هایی از سرزمین‌های جنوب تنگه هرمز در زمان قطب‌الدین تهمتن (718 – 747ق) به بیشترین حد اقتدار خود رسیدند (اقبال، 1328: 44-42). هرمز ساحلی یا کهنه تا پیش از انتقال مرکز حکومتی ملوک هرمز به جزیره جرون، شهری آباد و پر رونق بود. این شهر دارای مسجد جامع بزرگ، بازارهای نیکو و خانه‌هایی از خشت بود. منازل بازرگانان در روستاهای اطراف که تا شهر دو فرسخ مسافت داشت، به صورت با شکوهی ساخته می‌شد. شهر توسط رشته‌هایی از قنوات مشروب می‌گردید. نخلستان‌های بسیار وجود داشت و زراعت مردمان آن بیشتر ذرت، نیل، زیره و نیشکر بود (مقدسی، 1361: 143-148). هرمز، بندرگاه کرمان و سکونت‌گاه گروهی از بازرگانان توانگری بود که کاروان‌های آنان به چین و هندوستان در تردد بودند (اصطخری، 1368: 143). یاقوت حموی در معجم-البلدان در حدود سال 623 هجری هرمز را شهری دریایی، متصل به بر فارس و جزئی از کرمان می‌داند که کاروان‌ها و کشتی‌های بازرگانی از هند و کرمان و سجستان و خراسان به آنجا می‌آیند (یاقوت حموی، 1323: ج 5: 460). با انتقال مرکز حکومت هرمز میان به جزیره جرون یا

هرمز نو به تدریج، هرمز ساحلی اهمیت و رونق تجاری خود را از دست داد. حملات پراکنده اقوام مرکز گریز مغول جغتایی به سرحدات جنوبی ایران نیز این روند نزولی را تشدید نمود؛ با این حال به علت شرایط خاص طبیعی، حاصل خیزی زمین و وجود آب مشروب اهمیت زراعتی این منطقه حفظ شد (شبانکاره‌ای، 1376: 141؛ مستوفی قزوینی، 1913: 141).

قلقشندی در صبح‌الاعشی فی صناعه‌الانشاء نیز انحطاط هرمز ساحلی را توصیف کرده است (القلقشندی، 1407: 260؛ الزویری، 1380: 63-64). جزیره هرمز از سال 700 هجری به بعد به مرکز عمده داد و ستد دریایی، بارگیری و باراندازی کشتی‌های تجاری خلیج فارس، دریای عمان، اقیانوس هند تا جنوب شرقی آسیا و افریقای شرقی تبدیل گشت و مقام و منزلت پیشین جزایر و بنادر سیراف، کیش، هرمز ساحلی و تیز را در تحولات اقتصادی منطقه به دست آورد. در سایه این توانمندی اقتصادی، نیروی دریایی قدرتمند نظامی و تجاری تشکیل گردید که بالغ بر 300 فروند کشتی در اختیار داشت و مزد بگیران فراوانی از ملل گوناگون در آن خدمت می‌کردند (پتروشفسکی، 1359: 63). القاشانی معاصر با حکومت ایلخان اولجایتوبه قدرت دریایی نظامی و تجاری ملوک هرمز اشاره نموده است (القاشانی، 1348: 156). همراه با این تحول، صنعت کشتی‌سازی نیز در منطقه هرمز توسعه یافت. (مارکوپولو، 1350: 46). جزیره هرمز به تدریج به مرکز اصلی تبادل کالا در خلیج فارس تبدیل شد و تقاطعی برای بازرگانانی شد که از اقصی نقاط جهان به خصوص هندوستان بدانجا مسافرت می‌کردند (شبانکاره‌ای، 1376: 215-217). به گفته نطنزی، برخورد مناسب ایاز با تجار سبب توسعه صادرات و واردات هرمز گردید (نطنزی، 1366: 15). مارکوپولو، سیاح معروف ایتالیایی که هم‌زمان با مرگ ارغون ایلخان مغول در حدود 690 هـ در هرموز بوده است، آن را مرکز تجاری بزرگی می‌داند که بازرگانان مختلف، به ویژه هندی، در آن به داد و ستد پرداخته و در اینجا اجناس خود را به تجاری واگذار می‌کنند که وسیله توزیع آن‌ها را در تمام دنیا دارند (مارکوپولو، 1350: 300). فردریک اودوریک که احتمالاً در حدود سال 720 هـ / 1320 م از جرون دیدار کرده است، آن را شهری می‌داند که با وجود کمبود آب شیرین و لم یزرع بودن اراضی، حصارهای قوی و کالاهای ارزشمند فراوان دارد و گوشت و ماهی به مقدار بسیار در آن تولید و عرضه می‌شود (وثوقی،

1380:245). ابن بطوطه که در مسیر طولانی سیاحت خود از این جزیره گذشته است و حافظ ابرو نیز از کشتی‌های بزرگ ملل مختلف و تجارت پر رونق مروارید و محصولات زراعی و غذایی دریایی جرون یاد کرده‌اند (ابن بطوطه، 1413:286، حافظ ابرو، 1375:16). جزیره هرمز به‌عنوان بازار تجارت آسیا در اوج رونق خود پذیرای بیش از 400 بازرگان عمده از ملل گوناگون بود که به خرید و فروش کالاهایی؛ مانند مروارید، ابریشم، فرش، ادویه‌جات، اسبان اصیل ایرانی، نیل، غلات، برنج و احجار کریمه می‌پرداختند (نوری‌زاده بوشهری، بی تا: 101). عبدالرزاق سمرقندی با فاصله زمانی بیشتری، رونق داد و ستد و ملت‌تاجران هرمزی را از ممالک مصر، شام، روم، اذربایجان، عراق عرب و عجم، فارس، خراسان، ماورالنهر، ترکستان، قبیچاق، قلماق، چین و ماچین، خان بالیغ، بلاد شرق هندوستان، عدن و افریقای شرقی به‌روشنی تشریح نموده است (سمرقندی، 1960:7-8).

3-2. سرزمین‌های جنوب خلیج فارس و دریای عمان

3-2-1. بحرین

مجمع‌الجزایر بحرین از دیگر کانون‌های عمده تجاری خلیج فارس بود که در ارتباط تنگاتنگ با تحولات سیاسی و نظامی ایران قرار داشت. بحرین با داشتن شرایط مطلوب زراعی، آب شیرین و موقعیت مناسب در امر باراندازی و بارگیری کالا و انجام نقش واسطه‌ای بازرگانی همواره مورد توجه حکومتگران ایران بود. جزیره بحرین (اوال باستان) از ادوار کهن بخشی از امپراطوری ایران محسوب می‌گشت (زرین قلم، 1337:52-56). اتابکان سلغوری و ملوک هرمز این منطقه را به‌صورت مستقیم اداره می‌کردند؛ چنانکه اتابک ابوبکر در یک لشکرکشی دریایی آن را فتح نمود. «بسیاری مملکت نامدار اضافه او شد، چون قطیف و قیس و بحرین و یک نیمه از کنایت و سواحل بحر عمان» (شبانکاره‌ای، :184). محمود قلّه‌اتی و قطب‌الدین تهمتن هرموزی نیز این مناطق را در تصرف و حاکمیت خود داشتند (نطنزی، 1366:12-17). حمدالله مستوفی بحرین را همراه جزیره قیس (کیش)، ابرکافان (قشم) و خارک از توابع دولت خانه قیس می‌داند (مستوفی قزوینی، 1913:136-138). تولیدات کشاورزی در بحرین بسیار زیاد بود و به سایر نقاط

خلیج فارس صادر می‌گردید (مستوفی قزوینی، 1913: 137). ابن بطوطه نیز به باغ‌ها و درختان آن که توسط نهرهای فراوان آب مشروب می‌گردید و به پنبه و میوه‌جات؛ انار، ترنج و خرما اشاره کرده است (ابن بطوطه، 1413: 291). بحرین در زمینه بافت، جامه‌های نیکو و پرده‌های پسندیده شهرت داشت. بافندگی بخشی از درآمد و صادرات ساکنان این جزیره بود (همدانی، 1375: 418). توسعه قلمرو مرتبط با بحرین، توانایی اقتصادی آن را افزایش می‌داد. به نوشته حمدالله مستوفی؛ مناطق لحسا و قطیف، خط، ارز، لاره، خروق، بینونه، سابون، دارین و غابه با وجود پاره‌ای از تحرکات مرکزگريزانه از توابع بحرین بوده‌اند (مستوفی قزوینی، 1913: 137). بحرین، حلقه ارتباطی تجاری میان سرزمین اصلی ایران و مناطق جنوبی تنگه هرمز بود.

3-2-2. عمان

سرزمین عمان نیز در تجارت دریایی خلیج فارس و دریای عمان در روزگار ایلخانان نقش مهمی داشت. بخش عمده‌ای از فعل و انفعالات بازرگانی این حوزه آبی در عمان صورت می‌گرفت و جایگاه مناسبی برای تقاطع، بارگیری و باراندازی و تدارکات کشتیهای ملل گوناگون و ترانزیت کالاهای گران قیمت فراوان بود. سرزمین عمان در ادوار باستان به نام مزون (ماگان، ماجان، مازون) خوانده می‌شد (The Middle East And north Africa, 1982-83: 655) و به‌طور سنتی همراه با بحرین یا دیلمون و مکران یا ملوخ، تثلیث تجاری قدرتمندی را تشکیل می‌داد (Wheeler, 1968: 100) که با حلقه ارتباطی آن در اقیانوس هند و تمدن موهنجودارو و هارپا کامل می‌گردید (Agrawal, 1982: 152, Allchin, 1982: 188). عمانات همواره بخشی از سرزمین ایران محسوب می‌گردید، این فرایند از عصر باستان تا ادوار پس از اسلام به‌ویژه تا قرن هشتم هجری استمرار یافت. در دوره حکومت سلاجقه کرمان، حاکمیت عناصر ایرانی بر عمان تثبیت گردید (خییسی، 1343: 10-11؛ تاریخ آل سلجوق در آناتولی، 1377: 51-52؛ الحسینی، 1380: 90). اتابک ابوبکر سلغوری با لشکرکشی مستقیم حاکمیت ایران را بر این منطقه و سایر بخش‌های جنوبی تنگه هرمز اعاده نمود (شبانکاره‌ای، 1376: 340). محمود قلّهاتی، از ملوک قدرتمند امرای هرمز، شهر قلّهات در عمان را به‌عنوان مرکزی برای نظارت بر

بخشی از فعل و انفعالات اقتصادی خلیج فارس و دریای عمان انتخاب و در آن ساکن گردید (نطنزی، 1366:12). قطب‌الدین تهمتن هرموزی نیز بر عمان و توابع آن استیلا داشت. (نطنزی، 1366:17). هم‌زمان با عصر ایلخانان، سلسله بنی‌نبهان که خراج‌گزار ایران شمرده می‌شدند، در عمانات حکومت می‌کردند (بهجت سنان، 1967:9). سرزمین عمان به‌ویژه در بخش‌های ساحلی و ظفار به دلیل خاک حاصل‌خیز، آب کافی و آب و هوای مرطوب و حاره‌ای اقیانوسی از تولید کنندگان عمده محصولات کشاورزی و تامین‌کننده قسمتی از مایحتاج غذایی مناطق مختلف خلیج فارس بود. نارگیل، خرما، جو و گندم، پنبه، موز سبز، ارزن، انبه، نیشکر، لوز، انواع مرکبات و سبزیجات از محصولات زراعتی آن به‌شمار می‌رفت (Risso, 1983:3) ابن بطوطه که حدود سال‌های 684هـ / 1285م در عمانات بوده است، با تاکید بر حاکمیت امرای هرمزی بر عمان، ضمن بر شمردن قابلیت‌های زراعی، از صادرات موز و خرماي آن به جزیره هرمز سخن گفته است (ابن بطوطه، 1413:276-280). تنوع محصولات کشاورزی در عمان جنوبی و ظفار که گاه محدوده ارضی آن تا تنگه باب‌المندب عدن نیز گسترش می‌یافت، بیشتر بود. مهم‌ترین و مشهورترین محصول زراعتی این منطقه گیاه کندر یا عود، صمغ و مواد خوشبوکننده بود. مورخین و جهانگردان اسلامی؛ مانند ابن فقیه (ابن فقیه، 1349:84)، یعقوبی (یعقوبی، 1347:147)، ابن رسته (ابن رسته، 1365:110)، مقدسی (مقدسی، 1361:126)، اصطخری (اصطخری، 1368، 28)، شمس‌الدین انصاری (انصاری دمشقی، 1357:369)، مستوفی (مستوفی قزوینی، 1913:263)، ابن بطوطه (ابن بطوطه، 1359:3-284)، و همچنین سیاح اروپایی، مارکوپولو (مارکوپولو، 1413:280) از این منطقه و اوضاع اقتصادی آن به‌ویژه تجارت کندر یاد کرده‌اند. ماهی‌گیری به ویژه از نوع ساردین از دیگر مشاغل عمده مردم عمان بود. (ابن بطوطه، 1359:284). بخش عمده‌ای از محصولات دریایی عمان به عدن، بصره و سواحل شمالی خلیج فارس صادر می‌گردید (مقدسی، 1361:126؛ Miles, 1966:401). دامپروری و پرورش گاو و گوسفند، بز و شتر نیز که سابقه آن به ادوار باستان می‌رسید، رواج کامل داشت (ویلسون، 1348:36). به نوشته ابن بطوطه کوه‌نشینان عمان و ظفار به تربیت اسبان عربی می‌پرداختند (ابن بطوطه، 1413:275-277). در واقع، عمان مهم‌ترین مرکز در سراسر

کرانه‌های شمالی و جنوبی خلیج فارس برای صادرات اسب به اقصی نقاط جهان به‌خصوص هندوستان بود. (مارکوپولو، 1350: 298). صید مروارید و صادرات آن نیز در آب‌های عمانات صورت می‌گرفت (همدانی، 1375: 463). عمان با داشتن بندرگاه‌ها و بازارهای نیکو مبدأ و مقصد بسیاری از بحریه‌های تجاری بود که به خلیج فارس و دریای عمان رهسپار می‌شدند. بنادر عمان می‌توانست پلی میان کشورهای دوردست هند و چین با این منطقه به‌ویژه سواحل ثروتمند شمالی و ایران ایلخانی باشد (همدانی، 1375: 463). مارکوپولو از بنادر آباد ظفار که پذیرای کشتی‌های فراوان از ملل مختلف بود، یاد کرده است. در این بنادر، بازرگانان هندی از نظر ثروت و تعداد برتر بودند (مارکوپولو، 1350: 298). ابن بطوطه نیز بازارهای خوب بندر قلّهات را توصیف نموده است که بیشتر مردم آن تاجر پیشه‌اند و از تجارت با هند گذران می‌کنند (ابن بطوطه، 1413: 280). سرزمین عمان علاوه بر قابلیت تجاری گسترده، می‌توانست به علت شرایط جغرافیایی خود پیوند دهنده بازرگانان ایران و سایر نقاط جهان با دیگر امارات خلیج فارس به‌ویژه امارات متصالحه (امارات عربی متحده) و حجاز و عربستان باشد. ارتباطات سیاسی و اقتصادی و فرهنگی بین عمانات و جزایر ایرانی شمال خلیج فارس آن چنان تنگاتنگ بود که به نوشته ادریسی جزیره قشم تا قرن ششم هجری هنوز اباضی مذهب بوده اند که مذهب غالب مردم عمان بوده است (الادریسی، 1409: 302). بنادر عدن و یمن با استیلا بر تنگه باب‌المنندب از مراکز مهم در اقتصاد خلیج فارس و دریای عمان بودند که ارتباطات مستحکمی آنان را با عمانات پیوند می‌داد؛ چنانکه نمی‌توان به آسانی تفکیک مشخص جغرافیایی و اداری را میان این دو سرزمین دریافت (ابن الاثیر: 65). ابن بطوطه نیز اهمیت تجاری و توانمندی اقتصادی عدن را توصیف کرده است (ابن بطوطه، 1413: 267-268).

نتیجه گیری

چهارمین مرحله از این فرآیند، دگردیسی، نوسازی و اعاده اقتصادی جزیره کیش در دوران امرای بنی قیصر و پس از آنان می‌باشد. پنجمین و واپسین مرحله از تغییرات نیز با انتقال مرکز حکومت هرموزیان به جزیره هرموز شکل گرفت. جابه‌جایی در میزان اهمیت، کارایی و ساختار اقتصادی

جزایر و بنادر خلیج فارس با تغییرات اندک تا دوره صفویه و تاسیس گمبرون یا بندر عباس تداوم یافت. با وجود تغییرات گسترده و استیلای رکود بر بخش عمده‌ای از نواحی پروتوق گذشته، عدم آسیب‌های جدی به تأسیسات اداری و اقتصادی سرزمین‌های جنوبی ایران در هجوم مغول، احاطه ایلخانان بر جاده‌های مهم تجاری در جهات مختلف، تمرکز و اقتدار سیاسی و بازگرداندن امنیت، شکوفایی اقتصادی و توجه به ترانزیت کالا، تداوم حکومت فرمانروایان محلی (بنی‌قیصر کیش، امرای هرموزی، بنی‌نهبان عمان)، حاکمیت بر مناطق کلیدی اقتصادی در شمال و نیمه جنوبی خلیج فارس، موقعیت خاص طبیعی که این کانون‌های جدید را به صورت التقاطی بر سر راه‌های عمده بازرگانی دریایی قرار می‌داد، حضور طیف گسترده دربانوردان و بازرگانان از ملیت‌های گوناگون، مهاجرت نیروی انسانی و سرمایه به کانون‌های جدید، توانمندی در بخش ناوگان نظامی و دریایی، سیاست تسامح، تساهل و تسهیل امور حاکمان کیش و هرموز برای جذب و سرمایه‌گذاری بازرگانان داخلی و خارجی و انتخاب کانون‌های جدید به وسیله خاندان‌های بازرگان عمده؛ مانند طبیعی و مالکی برای تجارت منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای، سبب شد تا سرحدات دریایی ایران در منطقه خلیج فارس و دریای عمان در قرون 7 و 8 هجری دوره کاملاً درخشانی را سپری کند و بالندگی اقتصادی آن ادامه یابد.

منابع

- ابن الاثیر، عزالدین علی. (1353). *الکامل فی التاریخ*. ابوالقاسم حالت. ج 22. تهران: شرکت سهامی چاپ و انتشارات کتب ایران و انتشارات علمی.
- ابن بلخی. (1363). *فارسانامه*. به اهتمام گای لسترنج و الن نیکلسون، تهران: دنیای کتاب.
- ابن بطوطه، رحله ابن بطوطه.. (1413). *المسماه تحفه النظار فی غرائب الامصار*. شرحه و کتب هوامشه طلال حرب. بیروت: دارالکتب العلمیه.
- ابن جبیر، محمد بن احمد.. (1370). *سفرنامه ابن جبیر*. پرویز اتابکی. مشهد: آستان قدس رضوی.
- ابن حوقل، ابوالقاسم محمد.. (1938). *صوره الارض*. افسست از نسخه لیدن هلند. بیروت: دار صادر.

- ابن رسته. (1365). *الاعلاق النفیسه*. ترجمه حسین قره چانلو، تهران: امیرکبیر.
- ابن فقیه، ح مسعود. (1349). *مختصر البلدان*. تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- ابن مجاور، ابوالفتح نجم الدین یوسف بن یعقوب. (1954). *صفه بلاد الیمن و مکه و بعض الحجاز السماء تاریخ المستبصر*. به اهتمام اسکار لوفگرن، لیدن.
- اصطخری، ابواسحق ابراهیم. (1368). *المسالك و الممالک و به اهتمام ایرج افشار، تهران: علمی و فرهنگی*.
- اشپولر، برتولد. (1369). *تاریخ ایران در قرون نخستین اسلامی*. ترجمه مریم میراحمدی، ج 2. تهران: علمی فرهنگی.
- اشپولر، برتولد. (1376). *تاریخ مغول در ایران*. ترجمه محمود میرآفتاب. تهران: علمی و فرهنگی.
- اقبال، عباس. (1328). *مطالعاتی در باب بحرین و جزایر و سواحل خلیج فارس*. تهران: چاپخانه مجلس.
- اقتداری، احمد. (1348). *آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان*. تهران: انجمن آثار ملی.
- الادریسی، ابو عبدالله محمد بن عبدالله بن ادیس الشریف. (1409). *نزه المشتاق فی الاختراق الافاق بیروت: عالم الکتب*.
- البغدادی، صفی الدین عبدالمومن بن عبدالحق. (1412). *مرصد الاطلاع علی اسماء الامکنه والبقاع*. بیروت: دارالجمیل.
- التطیلی، بنیامین. (2002). *رحله بنیامین التطیلی*. ابو ظبی: المجمع الثقافی.
- الحسینی، صدرالدین ابوالحسن علی بن ناصر. (1380). *زبده التواریخ، اخبار امراء و پادشاهان سلجوقی*. رمضان علی روح اللهی، تهران: ایل شاهسون بغدادی.
- الحمیری، محمد بن عبدالمنعم. (1984). *الروض المعطار فی خبر القطار*. به اهتمام احسان عباس، بیروت: مکتبه لبنان.
- الدینوری، ابی حنیفه احمد بن داود. (1412). *الاخبار الطوال*. قم: منشورات الرضی.

- الزویری، محبوب. (1380). *جغرافیای تاریخی ایران در قرن نهم هجری*. برگرفته از کتاب *صبح‌العشی فی صناعه‌الانشاء قلقشندی*. تهران: مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی.
- العمری، شهاب‌الدین احمد بن یحیی بن فضل‌الله ابن فضل‌الله. (1423). *مسالك الابصار فی ممالک الامصار*. ابوظبی، المجمع الثقافي.
- القاشانی، ابوالقاسم عبدالله بن محمد. (1348). *تاریخ اولجا‌تو*. به اهتمام مهین همبلی. تهران: ترجمه و نشر کتاب.
- امام شوشتری، محمدعلی. (1342). *منابع اقتصادی خلیج فارس، سیمناز خلیج فارس*. ج 2، تهران: اداره رادیو.
- امیرنسرمان، ن - ملویل، چالزت. (1370). *تاریخ زمین لرزه‌های ایران*. ترجمه ابوالحسن زاده. تهران: آگاه.
- امیرابراهیمی، عبدالرضا. (بی تا). *خلیج فارس*. تهران: پژوهشگاه علوم انسانی.
- انصاری دمشقی. (1357). *نخبه الدهرفی عجایب البروالبحر*. حمید طیبیان. تهران: بنیاد شاهنشاهی فرهنگستان‌های ایران.
- بارتولد و. (1372). *تذکره جغرافیای تاریخی ایران*. حمزه سردادور، تهران: توس.
- بهجت سنان، محمود. (1967). *اماره الشاقه*. بغداد: وزاره الثقافه و الارشاد.
- پتروشفسکی، ای. ب. (1359). *تاریخ ایران در سده‌های میانه*. ترجمه سیروس ایزدی و حسین تحویلی. تهران: دنیا.
- تاجر سیرافی، سلیمان. (1381). *سلسله التواریخ یا اخبار الصین و الهند*. حسین قرچانلو، تهران: اساطیر.
- حافظ ابرو.. (1375). *جغرافیای تاریخی حافظ ابرو*. به اهتمام صادق سجادی. ج 2، تهران: میراث مکتوب.
- خییصی، محمد ابراهیم، سلجوقیان و غز در کرمان. (1343). محمد ابراهیم باستانی پاریزی، تهران: طهموری.

زرکوب شیرازی، معین الدین. (بی تا). *شیرازنامه*. به اهتمام اسماعیل واعظ جوادی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.

زرین قلم، علی. (1337). *سرزمین بحرین از دوران باستان تا امروز*. تهران: سیروس.

ستوده، حسینقلی. (1346). *تاریخ آل مظفر*. ج 2، تهران: دانشگاه تهران.

سعدی. (1363). *کلیات*. به اهتمام محمدعلی فروغی، تهران: امیرکبیر.

سعدی. (1384). *بوستان*. به اهتمام حسین ابوترابی، تهران: الهام.

سمرقندی، کمال الدین عبدالرزاق. (1960). *داستان سفر هندوستان و شرح غرائب و عجایب آن*. تاشکند: ازبکستان شوروی.

شبانکاره‌ای، محمد بن علی بن محمد. (1376). *مجمع‌الانساب*. به اهتمام میرهاشم محدث. تهران: امیرکبیر.

فسائی، میرزاه حسن. (1382). *فارسانه ناصری*. به اهتمام منصور رستگار فسائی. ج 1. تهران: امیرکبیر.

شیرازی، شهاب‌الدین عبدالله بن عزالدین. (1338). *تاریخ و صاف‌الحضره*. تهران: ابن‌سینا.

فضل‌الله همدانی، خواجه رشیدالدین. (1338). *جامع‌التواریخ*. به اهتمام محمد نقی دانش پژوه و محمد مددی زنجانی، ج 1، تهران: ترجمه و نشر کتاب،

قزوینی، محمد، هرموز. (1347). *یادداشت‌های قزوینی*، ج 9، به اهتمام ایرج افشار، تهران: دانشگاه تهران.

کرمانی، افضل‌الدین. (1373). *سلجوقیان و غزدر کرمان کرمانی*. به اهتمام محمد ابراهیم باستانی پاریزی، تهران: کوروش.

لسترنج، گی. (1377). *جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی*. ترجمه محمود عرفان، تهران: علمی و فرهنگی.

مارکوپولو. (1350). *سفرنامه مارکوپولو*. ترجمه حبیب‌الله صمیمی، تهران: نشر کتاب.

معصومی، غلامرضا، سیراف. (1352). *اشاراتنی از گذشته سیراف*. تهران: انجمن آثار ملی.

مستوفی قزوینی، حمدالله. (1913). *نزهه القلوب*. به اهتمام گای لسترنج، لیدن هلند.

- مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد. (1361). *احسن التقاسیم فی معرفه اقالیم*. علینقی منزوی. تهران: مولفان و مترجمان ایران.
- تاریخ آل سلجوق در آناتولی. (1377). به اهتمام نادره جلالی. تهران: میراث مکتوب.
- منشی کرمانی، ناصرالدین. (1362). *سمط العلی للحضرة العلی*. به اهتمام عباس اقبال. تهران: اساطیر.
- میر خواند. (1380). *تاریخ روضه‌الصفاء فی سیره‌الانبیاء و الملوک و الخلفاء*. به اهتمام جمشید کیانفر. ج - تهران: اساطیر.
- نطنزی، معین‌الدین. (1366). *منتخب التواریخ معینی*. به اهتمام ژان اوبن. تهران: خیام.
- نوری زاده بوشهری، اسماعیل. (بی تا). *نظری به ایران و خلیج فارس*. بی جا.
- وثوقی، محمد باقر. (1380). *تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس، ملوک هرموز، شیراز: دانشنامه فارس*.
- وصاف، شهاب‌الدین عبدالله بن عزالدین. (1372). *تحریر تاریخ وصاف*. به اهتمام و نگارش عبدالمحمد آیتی. تهران: پژوهشگاه تحقیقات فرهنگی.
- ویلیامسون، آندریو. (1351). «تجارت در خلیج فارس در دوره ساسانیان و در قرون اول و دوم هجری» در *مجله باستان‌شناسی و هنر ایران*. ش 9 و 10. زمستان.
- ویلسون، آرنولد. (1348). *خلیج فارس*. ترجمه محمد سعیدی. تهران: ترجمه و نشر کتاب.
- همدانی، محمد ابن محمود. (1375). *عجایب نامه*. به اهتمام جعفر مدرس صادقی. تهران: نشر مرکز.
- یار شاطر، احسان و دیگران. (1377). *تاریخ ایران کمبریج، از سلوکیان تا فروپاشی دولت ساسانیان*. ج 3. حسن انوشه. تهران: امیر کبیر.
- یعقوبی، ابن واضح. (1347). *مختصر البلدان*. ح مسعود. تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- یاقوت حموی، یاقوت بن عبدالله. (1323). *معجم البلدان*. مطبعه السعاده بجوار محافظه مصر.
- یاقوت حموی، یاقوت بن عبدالله. (1362). *المشترک وضعاً و المفترق صقعا*. به اهتمام محمد پروین گنابادی. تهران: امیر کبیر.

Agrawal. D. P.(1982). *The Archeology of India*. Curzon press ltd. great Britain.

Allchin. Bridget And Raymond. (1982). *The Rise of Civilization in India and Pakistan*. cambridge university press.

Miles. b. s.(1966). *the countrjes and tribes of the persian gulf*.

London:frankcass and co.

Risso. Patricia. (1983). *Oman And Muscat*. London: croom helm.

The Middle East And north Africa. (1982-. 83). 1982. London.

Wheeler. Sirmortimer. (1968). *Early India and pakistan*. London: Thames

And Hupson.