



## گزارشی از آغاز روابط تجاری ایران و انگلستان در خلیج فارس

(روزگار شاه عباس اول)

یعقوب فراشیانی\*

### چکیده

هم‌زمان با اکتشافات جغرافیایی، بهره‌گیری از راه‌های نو به انگیزه داد و ستد، از هدف‌های بزرگ دولت‌های اروپایی در عصر جدید به شمار می‌رفت. انگلستان که دولتی علاقه‌مند به تجارت بود، پس از آزمودن راه‌های تجاری روسیه و لوانت، با راه‌اندازی شرکت هند شرقی انگلیس (اواخر سده شانزدهم و اوایل سده هفدهم)، به راه دریایی خلیج فارس روی آورد. این شرکت به سرعت خلیج فارس را از منطقه‌های هدف خود در کار تجارت برشمرد و ناگزیر با شاه توان‌مند ایران، شاه عباس اول صفوی، به مذاکره سیاسی و تجاری پرداخت.

بحث درباره آمدن انگلیسیان به خلیج فارس و تأثیر آنان در آزادسازی هرمز<sup>۱</sup> (جایگاه کلیدی و مهم خلیج فارس) و پس از آن تجارت مستقیم با ایران، موضوع کانونی این پژوهش است. حاصل این بحث چنین می‌نماید که ایران در آغاز روابط خود با انگلستان از دید سیاسی، تجاری و نظامی جایگاه درخوری داشته است.

### کلیدواژگان

ایران، انگلستان، شاه عباس اول، خلیج فارس، تجارت، سیاست تجاری، ابریشم.

\* کارشناس ارشد تاریخ، دانشگاه تهران.

۱. این واژه در گذشته «هرموز» نوشته و خوانده می‌شده، اما در متن شکل تازه آن؛ یعنی «هرمز» به کار رفته است.



## درآمد

خلیج فارس، از آبراه‌های مهم تاریخ بشر است که از آغازین دوره‌های تمدنی از آن بهره می‌بردند. این آبراه در درازنای تاریخ ایرانیان، کریمانه دامن پر نعمت خود را بر روی آنان گشوده و به آنان از هر قشر و طایفه‌ای؛ تاجر، زائر، زاهد، امیر، ادیب، عالم، خراسانی، طبرستانی، گیلانی، قزوینی، اردبیلی، تبریزی، اصفهانی، شیرازی و... چونان اسبی راهوار رکاب داده است.<sup>۱</sup>

با روی کار آمدن دولت صفویه در ایران، پرتغالی‌ها، نخستین کشور استعمارگر به خلیج فارس آمدند. شاهان صفوی تا نیمه حکومت شاه عباس اول (۹۹۶ - ۱۰۳۸ / ۱۵۸۸ - ۱۶۲۹)<sup>۲</sup>، بر اثر مشکلات داخلی و درگیری با دشمنان خارجی (در شرق با ازبکان و در غرب با عثمانی‌ها) به شایستگی به کارهای سیاسی و تجاری خلیج فارس توجه نمی‌کردند. شاه عباس در رقابت با عثمانی و جایگزین کردن راهی جز راه‌های این کشور برای جابه‌جایی (ترانزیت) ابریشم و دیگر کالاهای ایرانی، بیش‌تر به راه تجاری خلیج فارس روی آورد. از این‌رو، قدرت پرتغالی‌ها را در خلیج فارس فروکاست و بر کارهای سیاسی و تجاری آن‌جا چیره شد و پس از آن با توجه به منافع ایران، به شرکت‌های هند شرقی، هلند و انگلستان پیوست که برای نخستین بار در این دوره به خلیج فارس آمدند.

این مقاله با پرهیز از کلی‌نگری، در روشن کردن بخشی از تاریخ خلیج فارس با توجه به کنش‌های دولت ایران و دولتی اروپایی (انگلستان) می‌کوشد؛ انگلستانی که در آن دوران تکاپوهای دریایی‌اش را آغاز می‌کرد و رو به سوی دوران زرین خود در سده‌های هجدهم و نوزدهم پیش می‌رفت. این مقاله با جزئی‌نگری به چگونگی گام نهادن انگلیسی‌ها به خلیج فارس خواهد پرداخت. آزادسازی هرموز، کارهای تجاری پس از آن و سنجش تأثیر و سهم انگلیس در این تکاپو، از موضوع‌های کانونی تاریخ خلیج فارس در

۱. برای آگاهی بیش‌تر در این باره، ر.ک: یعقوب فراشیانی، «حضور ایرانیان در خلیج فارس، اقیانوس هند و دریای

چین»، پژوهش‌نامه خلیج فارس، ج ۲، ضمیمه کتاب ماه تاریخ و جغرافیا، ش ۸۹ - ۸۸، ص ۱۱۸ - ۱۰۷.

۲. نخست تاریخ هجری قمری روی‌دادها و پس از آن تاریخ میلادی آنها آمده است.



سده‌های جدید به شمار می‌روند که این جستار آنها را برمی‌رسد و به پرسش‌های زیر در این باره پاسخ می‌گوید:

۱. انگلیسیان پس از چه مرحله‌هایی و چرا به خلیج فارس آمدند؟
۲. اوضاع سیاسی و تجاری خلیج فارس هنگام آمدن آنان چگونه بود؟
۳. دولت ایران چگونه از آنان استقبال کرد؟
۴. هدف دولت ایران در برقراری روابط تجاری و سیاسی با انگلیسیان چه بود؟
۵. جایگاه سیاسی و تجاری ایران در سنجش با انگلیسی‌های تازه‌وارد کجا بود؟

### آزمون و خطا

در دوران حکومت الیزابت، ملکه انگلستان (۹۲۶-۱۰۱۲ / ۱۵۵۸-۱۶۰۳)، دولت انگلستان بر پایه سیاست‌های فراوانی، به تشویق تجارت و صنعت پرداخت. شرکت‌های تجاری را پشتیبانی و حق انحصاری تجارت را با کشورهای دور دست به آنان واگذار کرد.<sup>۱</sup> شرکت مسکوی<sup>۲</sup>، از این شرکت‌ها بود که با ایران نیز ارتباط داشت. نماینده شرکت آنتونی جنکینسون از راه روسیه به ایران آمد (۹۶۶ / ۱۵۵۸) و در سفر بعدی‌اش به این کشور (۹۸۹ / ۱۵۸۱) از شاه طهماسب خواست زمینه‌هایی را برای بازرگانان انگلیسی در ایران به فراهم آورد. انگلیسی‌ها از ۹۶۹ (۱۵۶۱) تا ۹۸۹ (۱۵۸۱) شش بار دیگر به انگیزه سهمیم شدن در تجارت شرق با پرتغالی‌ها از راه شمال به ایران سفر کردند.<sup>۳</sup> آنان با توجه به انحصارطلبی پرتغالی‌ها و اسپانیایی‌ها در اقیانوس اطلس و حضور پررنگ ارمنیان و ونیزی‌ها در راه لوانت<sup>۴</sup>، بر این شدند که راه شمالی‌تری را برای رسیدن به

۱. ابوالقاسم طاهری، *تاریخ روابط بازرگانی و سیاسی انگلیس و ایران*، ج ۱، ص ۴۷؛ دیوید مورگان، *ایران در قرون وسطا*، ترجمه عباس مخبر، ص ۲۱۹.

2. English Muscovy Company.

۳. عبد العزیز عوض، *دراسات فی تاریخ الخلیج العربی الحدیث*، ص ۸۱.

۴. لوانت (Levant) نامی برای نواحی هم‌سایه مدیترانه شرقی است. ر.ک: ویل دورانت، *تاریخ تمدن*، ج ۵، ترجمه تقی‌زاده و صارمی، ص ۸۸۰.



ثروت هند برگزینند<sup>۱</sup>، اما در عمل اندک توفیقی یافتند<sup>۲</sup>. ناتوانایی آنان در رقابت با بازرگانی ناحیه لوانت، هجوم راهزنان تاتار و قزاق به بازرگانان انگلیسی<sup>۳</sup> و حمله ترکان عثمانی به ناحیه‌های هم‌سایه دریای خزر<sup>۴</sup>، برقراری تجارت را با ایران از این راه ناممکن کرد.

شرکت لوانت نیز که در ۹۸۹ (۱۵۸۱) برپا شده بود، کالاهای هند و ایران به‌ویژه مهم‌ترین آنها؛ یعنی پارچه و ادویه<sup>۵</sup> را از راه بصره - بغداد - حلب به مدیترانه می‌فرستاد<sup>۶</sup>. این کمپانی موجب پدید آمدن تجارتی پایدار میان انگلستان و امپراطوری عثمانی شد<sup>۷</sup>. منافع حاصل از این تجارت، به انگلستان در ساخت کشتی‌های نیرومند توان داد تا قدرت‌مندترین دولت دریایی آن زمان؛ یعنی اسپانیا را در هم بکوبد<sup>۸</sup>.

سفر شماری از انگلیسی‌ها به خلیج فارس در دهه ۱۵۸۰ و گزارش‌های آنان، بازرگانان انگلیسی را با خلیج فارس آشنا تر کرد<sup>۹</sup>. از سوی دیگر، با رسیدن طلاهای امریکا به اروپا، بهای کالاها دو برابر شد و بازرگانان از این سود می‌بردند<sup>۱۰</sup> و برای تجارت برانگیخته‌تر می‌شدند. شرکت لوانت در ۹۹۶ (۱۵۸۷) کارهایش را بر اثر جنگ اسپانیا با انگلستان در سه دهه پایانی قرن شانزدهم و پر آسیب بودن سفرهای تاجران در دریای مدیترانه،

1. Matthee, Rudolph. The politics of trade in Safavid Iran, Cambridge university press, 1999. P310.  
متن انگلیسی این کتاب را استاد ارجمند دکتر منصور صفت گل، استاد دانش‌گاه تهران به نویسنده سپردند.
2. Amin, Abdul Amir. British interests in the Persian- Gulf. Leiden, 1967. pp2-30.
۳. طاهری، همان، ص ۳۹ - ۳۶.
۴. در این باره ر.ک: الفونس گابریل، تحقیقات جغرافیایی راجع به ایران، ترجمه فتحعلی خواجه نوری، ص ۸۶ و پیگولوسکایا و دیگران، تاریخ ایران از دوران باستان تا پایان سده هجدهم، ترجمه کریم کشاورز، ج ۲، ص ۵۱۹.
۵. فریر، «تجارت در دوره صفویان»، صفویان، ترجمه یعقوب آژند، ص ۲۲۴.
۶. عبدالعزیز عوض، همان، ص ۱۱۶.
7. Hure witz, J.C, Diplomacy in the near and Middle East, Archive Edition, 1978, vol.1 . p9.
۸. خانبابا بیانی، تاریخ عمومی، تفوق و برتری اسپانیا، ج ۱، ص ۱۷۷.
۹. جان نیوبری از انگلیسی‌هایی بود که در دهه ۱۵۸۰ به خلیج فارس آمد. برای آگاهی از سفر او و هم‌وطنانش به خلیج فارس، ر.ک:
10. Tuck, Patrick(Editor),The East India Company, 1600-1858. Vol I.  
۱۰. روزول پالم، تاریخ جهان نو، ترجمه ابوالقاسم طاهری، ج ۲، ص ۱۳۴.



در دوره‌ای معلق کرد<sup>۱</sup>. از این‌رو، انگلیسیان و هلندیان تصمیم گرفتند که در تجارت دریایی، راه دماغه امید نیک را بیمایند. آنان می‌خواستند سهمی از تجارت پرسود ادویه آسیا از این راه به دست آورند<sup>۲</sup>. علت تأخیر انگلیسی‌ها در پیوستن به این راه تجاری تازه، علاقه‌مندی آنان به راه لوانت بود، اما با دیدن موفقیت‌های هلندی‌ها ناگزیر شدند برای حفظ جایگاه خود در تجارت فلفل و ادویه، در این راه گام زنند و سرمایه‌گذاری کنند. از این‌رو، ملکه و مشاورانش به جنگ طولانی با اسپانیا پایان دادند<sup>۳</sup> و بر پایه تجربه‌های بازرگانی ماجراجویانه روزگار الیزابت<sup>۴</sup>، شرکت هند شرقی انگلیس را در ۱۰۰۹ (۱۶۰۰) بنیاد گذاردند.

### آغاز تجارت ایران و انگلیس در خلیج فارس

چنانچه کوشش‌های سر رابرت شرلی در انگیزش انگلیسی‌ها به‌ویژه کمپانی هند شرقی در ایجاد روابط تجاری با ایران نادیده گرفته شود، زمینه‌های ارتباط شرکت هند شرقی با ایران از ۱۰۲۳ (۱۶۱۴) فراهم آمد. وی در ۱۰۲۰ (۱۶۱۱) به لندن رفت و درباره امتیازی یادآوری کرد که شاه عباس می‌خواست آن را به اتباع انگلیسی بدهد تا تجارت ایران را از راه خلیج فارس دنبال کنند. شاه در این زمان پیش‌نهاد می‌کرد دو بندر ایران در خلیج فارس به بازرگانان انگلیسی سپرده شود، اتباع انگلیس آزادانه به ایران سفر کنند و در آن‌جا به داد و ستد بپردازند و کارگزاران شرکت هر گاه خواستند، به این شرط که با عثمانی تجارت نکنند، تجارت‌خانه‌ای بنیاد گذارند. به‌رغم موافقت جیمز اول، پادشاه انگلستان با این پیش‌نهاد، مالکان و بازرگانان که بیش‌ترشان نمایندگان پارلمان بودند، قطع تجارت را با عثمانی به زبان منافع خود می‌دانستند<sup>۵</sup>.

۱. عبد العزیز عوض، همان، ص ۱۱۷.

۲. Matthee, op.Cit , p93.

۳. Tuck,op . cit, p 93.

۴. Standish , John. Persia and the Gulf , curz on press. 1998 p 78.

۵. طاهری، همان، ص ۸۷-۸۹.



به هر روی، پس از اینکه کار شرکت هند شرقی در کناره‌های اقیانوس هند رونق گرفت، آنان به تجارت با ایران نیازمند شدند<sup>۱</sup>؛ زیرا انباشته شدن پارچه‌های پشمی در انبارها و نداشتن بازار مصرف، مشکلی فراروی آنان بود. هم‌زمان با پیدایی این مشکل، جوانی به نام ریچارد استیل<sup>۲</sup> که در ۱۰۲۳ (۱۶۱۴) از راه حلب (عثمانی) برای گرفتن پولی به دنبال بدهکار به ایران آمده بود، متوجه شد که هوا در بیش‌تر جاهای ایران در نیمی از سال چنان سرد می‌شود که مردم از پوشیدن لباس‌های پشمی ناگزیرند<sup>۳</sup> و افزون بر این، می‌توان ابریشم خام را در آن‌جا پنجاه درصد ارزان‌تر از بازارهای حلب خرید<sup>۴</sup>. گزارش استیل شرکت را بر این داشت که وی را همراه جان کروثر<sup>۵</sup> به نمایندگی از شرکت به دربار شاه عباس روانه کند. آنان به کمک رابرت شرلی که به تازگی به ایران بازگشته بود، فرمانی بدین شرح از شاه دریافت کردند:

به کلیه رعایای خود فرمان می‌دهم که با فرنگیان انگلیسی، هر وقت که کشتی آنان در بندر جاسک یا هر بندر دیگر از ممالک ما داخل شود، در کمال مهربانی رفتار کنند و ایشان را با امتعه و اجناسی که همراه دارند به هر کجا که مایل باشند، ببرند و در سواحل کشور ما از ایشان و اموالشان در برابر تجاوز هر فرنگی دیگر آن‌طور که شایسته است دفاع شود<sup>۶</sup>.

پس از آن استیل و هم‌کارانش جاسک را از آن رو که کم‌تر از دیگر بندرهای ایران هدف یورش‌های پرتغالی‌ها<sup>۷</sup> و ژرفای آبش از دیگر جاها بسی بیش‌تر بود، لنگرگاه کشتی‌های شرکت خود برگزیدند<sup>۸</sup>. سرتوماس رو<sup>۹</sup> در هندوستان بر این بود که هر کار

۱. سرچارلز فاست، «آغاز مناسبات سیاسی و تجاری بین ایران و انگلستان»، روزگار نو، ش ۴، ص ۱۵.
۲. Richard Steele.
۳. لارنس لکهارت، *انقراض سلسله صفویه و ایام استیلای افغانه در ایران*، ترجمه مصطفی قلی عماد، ص ۴۱۱.
۴. گریگوری بوندار فسکی، *برتری جویان و امپریالیست‌ها در خلیج فارس*، ترجمه زمان‌زاده، ص ۴۰.
۵. John Crowther.
۶. راجز م. سیوری، *خلیج فارس از دوران باستان تا قرن هیجدهم*، ترجمه حسن زنگنه، ص ۵۶.
۷. لکهارت، همان، ص ۴۱۱.
۸. طاهری، همان، ص ۹۶.
۹. سر توماس رو، *سفیر انگلیس در هندوستان بود*.



شتابزده‌ای در بهره‌گیری از این فرمان، دشمنی پرتغالی‌ها و دولت اسپانیا را بیش‌تر خواهد کرد.<sup>۱</sup> وی خواستار بررسی دقیق اوضاع تجاری ایران بود.<sup>۲</sup> به گمان او مشکلات فراوانی در مذاکرات استیل و کروثر وجود داشت:

در فرمان شاه عباس مقرر نشده بود که انگلیسی‌ها می‌توانند دژهایی در ساحل خلیج فارس پدید آورند، اما پرتغالی‌ها (رقیب)، استوارترین دژها را در جزیره هرمز دارند.<sup>۳</sup> او از سوی دیگر، بندر جاسک را جای مناسبی برای بارگیری نمی‌دانست. سرتوماس رو بدین می‌اندیشید که با استوار شدن جایگاه تجارت انگلیس در ایران، منافع عثمانی و پرتغالی‌ها به خطر می‌افتد و آنان برای جلوگیری از چنین چیزی، به ضد حمله‌هایی دست خواهند زد. او می‌خواست صلح ایران و عثمانی با یک‌دیگر پایدار بماند و تجارت به شیوه سنتی<sup>۴</sup> خود بازگردد و شاه از نقشه‌های خود درباره مسیر جنوب (خلیج فارس) دست بردارد.<sup>۵</sup> سر پرسی سایکس از سرتوماس رو دلیل دیگری را برای مخالفت وی نقل می‌کند: شاه ایران در معاملات تجاری جز پول نقد چیز دیگری را نمی‌پذیرد و خروج طلا و نقره نیز از انگلستان جرم بزرگی است؛ پس تجارت انگلستان با ایران سودمند نیست.<sup>۶</sup>

کارگزاران شرکت در سورات<sup>۷</sup> که تجارت کردن را با ایران ناگزیر می‌دانستند، به‌رغم دیدگاه سر توماس رو، مقامات لندن را به داد و ستد با ایران برانگیختند. نخستین کشتی

۱. سیوری، همان، ص ۵۶.

۲. آرنولد ویلسون، *خلیج فارس*، ترجمه محمد سعیدی، ص ۱۰۴.

۳. توماس رو این موضوع را نادیده می‌گیرد که دولت ایران این قلعه‌ها را با انگیزه و داوطلبانه به پرتغالی‌ها بخشیده است. چنانچه شاه ایران مجوز ساخت و اداره قلاع نظامی را به انگلیسی‌ها می‌داد، کار آنان چه تفاوتی با کار پرتغالی‌های تجاوزگر داشت.

۴. مقصود از «مجاری سنتی» در اینجا، مسیرهای تجاری زمینی به اروپاست که از عثمانی می‌گذشتند.

۵. فریر، همان، ص ۲۳۶.

۶. سر پرسی سایکس، *سفرنامه ژنرال سرپرسی سایکس (ده هزار میل در ایران)*، ترجمه حسین سعادت نوری، ص ۱۱۸.

۷. سورات (surat) در ساحل غربی هند واقع است که انگلیسی‌ها پس از رفتن به اقیانوس هند آن را مرکز خود برگزیدند.





بازرگانی به نام «جیمز»<sup>۱</sup> همراه گروهی، سورات را به قصد جاسک ترک کرد. این کشتی چهارم ذی‌الحجه ۱۰۲۵ (چهارم دسامبر ۱۶۱۶) به راهنمایی ماهی‌گیران محلی به ساحل جاسک رسید<sup>۲</sup> و ذوالفقار سلطان، حاکم ایرانی موغستان از آن استقبال کرد<sup>۳</sup>. کالاهای کشتی به موغستان برده شد که هشت روز با بندر جاسک فاصله داشت<sup>۴</sup>. ادوارد کنوک<sup>۵</sup> رئیس گروه انگلیسی، راهی اصفهان شد. وی به شاه عباس پیش‌نهاد کرد بازرگانان انگلیسی با اجازه شاه می‌خواهند همه محصول ابریشم ایران را یک‌جا در جنوب ایران بخرند. شاه خود را موافق این پیش‌نهاد نشان داد و مقرر شد کارگزاران شرکت دست کم در دو شهر مهم ایران (اصفهان و شیراز)، دفتر بازرگانی برپا کنند و بندر جاسک یا هر بندر مناسب دیگری به آنان سپرده شود. این دفترهای بازرگانی در اصفهان و شیراز پدید آمد (۱۶۱۷ / ۱۰۲۶)<sup>۶</sup>. دلاواله که در همین زمان در ایران بود، دلیل موافقت شاه را با پیش‌نهاد کنوک، برآمده از انگیزه نداشتن شاه درباره صادرات ابریشم از راه عثمانی می‌داند. شاه عباس نمی‌خواست سود حاصل از صدور ابریشم به ترک‌ها (دشمن او) برسد.

فیگوئرا<sup>۷</sup>، سفیر اسپانیا در همین زمان در دربار شاه عباس، بسیار کوشید که او را از تجارت با آنان باز دارد، اما شاه عباس می‌خواست تجارت را از طریق خلیج فارس برقرار سازد و با شمار بیش‌تری از کشورهای اروپایی به تجارت بپردازد و افزون بر این، به کمک آنها از شر پرتغالی‌های مزاحم‌رهایی یابد<sup>۸</sup> و فیگوئرا نتوانست کاری از پیش ببرد. شرکت هند شرقی در ۱۰۲۸ (۱۶۱۸) موفقیت بیش‌تری به دست آورد. شاه عباس قراردادی با توماس بارکر، نماینده این شرکت بست که بر پایه آن ابریشم ایران به اسپانیایی‌ها و

۱. این کشتی به نام جیمز اول پادشاه انگستان نام‌گذاری شده بود.

۲. Ferrier, R.W, ((An English view of Persian trade in 1618)), Journal of the economic and social history of the Orient, vol. XIX. Part II.

۳. عبدالعزیز عوض، همان، ص ۱۴۴.

۴. Ferrier. Op. cit. P 186.

۵. Edward Connock.

۶. طاهری، همان، ص ۱۰۰.

۷. Don Garcia de silvay Figueroa.

۸. پیتر دلاواله، سفرنامه دلاواله، ترجمه شعاع‌الدین شفا، ص ۱۱۷.





پرتغالی‌ها فروخته نمی‌شد یا از خاک عثمانی به اروپا نمی‌رفت. شاه وعده داد که سالانه مقداری ابریشم با بهایی معین به تاجران شرکت بدهد و برای بردن آن از راه جاسک عوارض گمرکی نگیرد<sup>۱</sup>. پادشاه انگلستان به دلیل واگذاری این امتیارات و رفتار مهربانانه شاه با بازرگانان انگلیسی، نامه سپاس‌گزاری برای شاه عباس فرستاد<sup>۲</sup>.

### منافع تجاری و اخراج پرتغالی‌ها

هرچند انگلیسی‌ها امتیازات مهمی از دربار ایران گرفتند، با موانع سختی در تجارت با ایران از راه خلیج فارس روبه‌رو بودند. پرتغالی‌ها که تجارت منطقه را از آن خود می‌دانستند و نمی‌خواستند با دولت دیگری در سود سرشار آن شریک شوند<sup>۳</sup> و از این‌رو، موانعی پیش روی کشتی‌های بازرگانی انگلیسی می‌نهادند. کشتی‌های پرتغالی در سال‌های ۱۰۲۱ (۱۶۱۲) و ۱۰۲۴ (۱۶۱۵) در سوالی<sup>۴</sup> با کشتی‌های انگلیسی جنگیدند، اما از آنها شکست خوردند و انگلیسی‌ها بار دیگر در جاسک بر آنها پیروز شدند (۱۰۳۰/۱۶۲۰)<sup>۵</sup>. پس از این پیروزی، بازرگانان ایرانی و انگلیسی به تجارت سرگرم شدند و کشتی‌های انگلیسی با ۵۲۰ عدل ابریشم به سورات بازگشتند<sup>۶</sup>.

انگلیسی‌ها برای رهایی از موانع پرتغالی‌ها و دست یافتن به امتیازهای بهتر در تجارت با ایران، مذاکرات تازه‌ای را با دربار آغاز کردند. مونوکس<sup>۷</sup>، جانشین بارکر که از ۱۰۲۹ (۱۶۲۰) مسئولیت کارهای بازرگانی شرکت را در ایران بر عهده داشت، از برنده نشدن در مزایده ابریشم که به سود ارمنیان پایان یافت، هرگز ناامید نشد و به آینده بازرگانی ایران و انگلیس خوش‌بین بود. مذاکرات رابرت شرلی با پادشاه اسپانیا در آن زمان پی‌آمد

۱. سیوری، همان، ص ۵۷.

2. History of Indian navy , Archive Editions , vol I, 1992 . P 30.

۳. ژان شاردن، *سفرنامه شاردن*، ترجمه اقبال یغمایی، ج ۲، ص ۶۵۷.

۴. سوالی (swally) لنگرگاهی نزدیک به سورات است.

5. Tuck , op. cit , vol : IV . P8 .

۶. سر پرسی سایکس، *تاریخ ایران*، ترجمه محمدتقی فخر گیلانی، ج ۲، ص ۱۵۲. هر عدل نزدیک به هزار کیلوگرم

است. ر.ک: *استیزگارد، کشتی‌ها، کاروان‌ها و شرکت‌ها*، ص ۳۹۵.

7. Monnox.



خوش آیندی برای شاه عباس نداشت. از این رو، وی می‌کوشید که انگلیسی‌ها را از خود خرسند نگاه دارد. شاه اندکی پس از مجرای مزایده ابریشم به مونوکس اجازه داد به اندازه دل خواه از گیلان ابریشم فراهم آورد و افزون بر این، به شرکت هند شرقی در سورات بگوید که کشتی‌های انگلیسی بدون هیچ مانع و تشریفاتی به جاسک بیایند.<sup>۱</sup> با دادن این امتیازها، زمینه‌های همکاری میان ایران و انگلیسی‌ها در برابر پرتغالی‌ها فراهم آمد.<sup>۲</sup> مونوکس که از مزاحمت‌های پرتغالی‌ها ناخشنود بود و آنان را مانعی برای تجارت با ایران می‌دید، از حس ضد پرتغالی دربار ایران استفاده کرد و دولت ایران را به اخراج پرتغالی‌ها برانگیخت.<sup>۳</sup> هرچند برخی از فرماندهان کشتی‌های انگلیسی در جاسک از درگیر شدن با پرتغالی‌ها به دلیل مرتبط نبودن آنها با کارهای تجاری سر بازمی‌زدند، سرانجام با استدلال‌های مونوکس و تهدید تجاری امام قلی‌خان درباره توقیف کاروان حامل ابریشم انگلیسی‌ها، به شرکت در جنگ با پرتغالی‌ها تن دادند.<sup>۴</sup>

پیروزی در جنگ هرگز برای انگلیسی‌ها سود فراوانی داشت؛ زیرا از سویی به کمک دولت ایران، با هزینه‌ای کم‌تر می‌توانستند پرتغالی‌ها (رقیب) را از میان بردارند. از سوی دیگر، شرکت در برابر کمک به ایران، در گرفتن برخی از امتیازهای مهم از شاه عباس توفیق یافت. بر پایه این امتیازها شرکت از دادن حقوق گمرکی در هرمز معاف می‌شد، نیمی از حاصل گمرکی هرمز به شرکت می‌رسید و به زعم خود تجارت ابریشم ایران را در دست می‌گرفت و از سوی دیگر، کشتی‌های انگلیسی به جای لنگر انداختن در جاسک که جاذبه یا به گفته کنوک زمینه‌ای برای فروش کالاهای انگلیسی نداشت<sup>۵</sup>، در هرمز لنگر

۱. طاهری، همان، ص ۱۰۹.

2. Schofield , Richard . Islands and maritime boundries of the Gulf . Archive Editions, vol I, 1990, P5.

۳. دکتر محمدباقر وثوقی، استاد دانشگاه تهران بر این است که طرح همکاری ناوگان انگلیس را برای بیرون راندن پرتغالی‌ها خود آنان در انداختند. برای آگاهی بیش‌تر در این باره، ر.ک: محمدباقر وثوقی، *تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس (ملوک هرموز)*، ص ۴۳۱ - ۴۳۰.

4. History of Indian navy , vol. I . P3.

5. Ferrier , op, Cit .P186.



می‌انداخت که از جایگاه بهتری در سنجش با جاسک برخوردار بود. بنابراین، انگلیسی‌ها برای به دست آوردن این امتیازها در جنگ هرمز شرکت کردند.

### ارزش بود و نبود

نویسندگان اخیر انگلیسی که در سده نوزدهم و اوایل قرن بیستم درباره ایران و خلیج فارس قلم فرسوده‌اند، عمل کرد ایران را پس از آزادسازی هرمز ناجوان‌مردانه توصیف می‌کنند و انگلیسی‌ها را مظلوم می‌نمایند. برای نمونه، کرزن نویسنده و سیاست‌مدار انگلیسی می‌نویسد: «در اتحاد بین ایران و شرکت هند شرقی به محض اینکه منظور ناشی از آن (فتح هرموز) حاصل شد، ایرانیان سهل و آسان تعهدات مندرج در قرار داد را فراموش کردند»<sup>۱</sup>.

ویلسون، نویسنده کتاب *پراوازه خلیج فارس* نیز در این باره چنین می‌گوید:

اشیای غارتی و غنایم هرمز چنان که در قرار داد ایران و انگلیس قید شده بود، به تساوی تقسیم نگردید و ایرانی‌ها سهمیه خود را چند برابر گرفتند. آنچه به انگلیسی‌ها رسید، چون مشتری نقد حاضر نبود، مجبور شدند همه را به قیمت نازل بفروشند. سایر شرایط قرار داد مذکور نیز اجرا نشد. ایرانی‌ها به بهانه اینکه توپ‌خانه و مهمات موجود در قلعه هرمز برای دفاع آن جا لازم است، از تقسیم آنها با انگلیسی‌ها امتناع ورزیدند.<sup>۲</sup>

البته تاورنیه از تقسیم عادلانه این غنایم خبر می‌دهد: «پس از فتح هرمز، طبق معاهده رفتار کردند؛ هرچه غنیمت بود، دو قسمت کردند. انگلیسی‌ها قسمت خود را با شصت لوله توپ در کشتی بزرگی ریختند تا به لندن حمل نمایند»<sup>۳</sup>.

بلان، نویسنده *زندگی شاه عباس* که فلسفی در کتاب *بزرگش درباره زندگانی شاه عباس* بسیار از آن بهره برده است، با یادآوری خرده روی داده‌های بیش‌تر می‌گوید: «لوازم

۱. ج.ن. کرزن، *ایران و قضیه ایران*، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، ج ۲، ص ۵۰۵ - ۵۰۴.

۲. ویلسون، همان، ص ۱۱۵.

۳. تاورنیه، *سفرنامه تاورنیه*، ترجمه ابوتراب نوری، ص ۶۸۵.



به دست آمده از جمله پنجاه توپ بزرگ برنجی، سوار بر چرخ و چهار توپ برنجی معمولی، پانزده خمپاره انداز، چندین منجنیق، ۱۵۰ هزار تفنگ و زنبورک گوناگون، به طور مساوی بین طرفین تقسیم شد<sup>۱</sup>».

بر پایه برخی از گواهان تاریخی، انگلیسی‌ها در جنگ هرمز بسیار تأثیرگذار نبودند؛ زیرا پرتغالی‌ها در آن زمان به اندازه‌ای ضعیف شده بودند که سپاه ظفرمند خان فارس، به تنهایی می‌توانست آنها را از پای درآورد. به گفته بازرگانانی که در آستانه جنگ هرمز از آن‌جا گذر کرده‌اند، در هرمز پول به اندازه‌ای نبود که بتوان مواجب سربازان پرتغالی را پرداخت<sup>۲</sup>. «اساساً جنگ هرموز یک درگیری زمینی به شمار می‌رفت و نیازی به حضور نیروی دریایی انگلیس نبود<sup>۳</sup>». ناوگان پرتغالی‌ها در هرمز، پنج کشتی متوسط و بیست کشتی کوچک بود. این کشتی‌ها آرام بودند و برای دفاع از خود، کاری نمی‌کردند<sup>۴</sup>. انگلیسی‌ها در زمان جنگ به آسانی بر این کشتی‌های بی‌آزار آتش می‌ریختند. از دید سازوبرگ نیز به روایت قدری در *جرون نامه*، ایرانی‌ها سه هزار آستر باروت و مواد منفجره با خود داشتند<sup>۵</sup>. سربازان ایرانی نیز با دویست قایق ایرانی از خشکی به جزیره هرمز رفتند<sup>۶</sup>. بنابراین، نیروهای ایرانی با داشتن این امکانات، به انگلیسی‌ها نیاز نداشتند. به گمان، شایعه‌های پرتغالی‌ها درباره فرستادن نیروی بزرگ به فرمان نایب السلطنه پرتغال<sup>۷</sup>، شاه عباس و امام قلی‌خان را واداشت که به ناوگان انگلیسی‌ها به چشم نیروی دریایی خود بنگرند. دولت ایران، نیروی دریایی نداشت و از این‌رو، برای اطمینان بیش‌تر از

۱. لوسین لویی بلان، *زندگی شاه عباس*، ترجمه ولی‌الله شادان، ص ۲۸۶.

2. Steensgaard, Niles , Caracks , Caravans and companies , Copenhagen , 1973 . . p206.

۳. وثوقی، همان، ص ۴۵۷.

۴. نصرالله فلسفی، *زندگانی شاه عباس اول*، ج ۴، ص ۲۲۳.

۵. قدری، *جرون‌نامه*، نسخه خطی. این نسخه به تازگی به همت دکتر وثوقی و دکتر خیراندیش به چاپ رسیده است.

۶. ویلسون، همان، ص ۱۱۳.

۷. نصر الله فلسفی، *تاریخ روابط ایران و اروپا در زمان صفویه*، ص ۱۲۳.



انگلیسی‌ها کمک خواست، اما پس از شکست پرتغالی‌ها دریافت که فرستادن نیروی کمکی از گوا<sup>۱</sup>، جز شایعه چیزی نبوده و پرتغالی‌ها چنان‌که گمان می‌رفته است، از نیروی دریایی خود استفاده نکرده‌اند. بنابراین، امام قلی‌خان، انگلیسی‌ها را سزاوار امتیازهای بیش‌تر نمی‌دید و از دید او با توجه به تأثیر اندک ناوگان انگلیسی‌ها، امتیازهای واگذار شده به آنان، بسیار بود.

### تجارت پس از جنگ

پس از آزادسازی هرمز از دست پرتغالی‌ها و در پی سیاست ایران درباره بی‌توجهی به آبادانی هرمز، دولت ایران امتیازهایی را که در هرمز به انگلیسی‌ها داده بود، در بندر عباس به آنان واگذار<sup>۲</sup>؛ یعنی به آنان اجازه داد که در بندر جدید تأسیساتی برای استقرار شرکت ایجاد کنند. از دیگر امتیازها، آزادی آیین مذهبی آنان بود. شاه می‌خواست بازرگانان اروپایی درباره او به نیکی بیندیشند و از این‌رو، طریقت‌های مختلف مسیحی را به تأسیس صومعه در ایران بر می‌انگیخت<sup>۳</sup>.

شرکت هند شرقی انگلیس پس از فتح هرمز (۱۶۲۲/۱۰۳۱) کوشید به انگیزه دست‌یابی به قراردادهای تجاری سودمندتر، به شاه عباس فشار آورد، اما دولت ایران بغداد را گرفت (۱۶۲۳/۱۰۳۲) و از این‌رو، اهرم فشار بر شاه که از عثمانیان دل‌نگران بود، از دست انگلیسی‌ها افتاد<sup>۴</sup>. بیش‌تر کمپانی هند شرقی انگلیس به‌رغم پرتغالی‌ها در تجارت با خلیج فارس هم در زمینه صادرات و هم در زمینه واردات به بازار ایران نظر داشت. از همان آغاز روشن شد که ایران از بازارهای مهم صادرات فراوان پشم و تنها منبع تأمین‌کننده ابریشم خام این شرکت به شمار می‌رود<sup>۵</sup>.

۱. گوا، جایگاه پرتغالی‌ها در اقیانوس هند بود.

۲. لکه‌پارت، همان، ص ۴۲۷.

۳. راجرز م. سیوری، *ایران عصر صفوی*، ترجمه کامبیز عزیزی، ص ۱۹۵.

۴. همان، ص ۱۹۳.



بی‌گمان، تجارت انگلیسی‌ها در ایران، در آغاز به شدت منافع ارمنیان را تهدید می‌کرد<sup>۱</sup>، اما پس از فتح هرمز، پیوند استواری میان بازرگانان ایرانی و ارمنی و شرکت هند شرقی انگلیس پدید آمد. بر پایه *سفرنامه* یان اسمیت<sup>۲</sup>، بازرگانان ایرانی برای بردن کالاهایشان، بیش‌تر از کشتی‌های شرکت هند شرقی انگلیس بهره می‌کردند؛ زیرا آنها از همان آغاز جای خود را نزد تاجران ایرانی باز کرده بودند<sup>۳</sup>. هرچند حمل و نقل کالاهای ایرانی با کشتی‌های انگلیسی به سود انگلیسی‌ها بود، در عصر شاه عباس این برتری فن‌آورانه (تکنولوژیک)، ایران را در مرتبه‌ای پایین‌تر از رقیبان تجاری اروپایی‌اش نشاناند؛ زیرا ایرانیان از دید تجاری وابستگی چندانی به کالاهای وارداتی نداشتند؛ جز درباره لفل، قند و شکر که خریدار آنها نیز تنها طبقه‌های شهری بودند و هنوز همه مردم آنها را نمی‌خریدند<sup>۴</sup>.

ابریشم، مهم‌ترین کالایی بود که در آن زمان اروپاییان بدان چشم داشتند<sup>۵</sup>. شرکت هند شرقی انگلیس از آغاز مذاکراتش با ایران، صدور این کالای راه‌بردی (استراتژیک) را یاد کرد. سندهای بایگانی شده شرکت هند شرقی، شمار صادرات ابریشم خام ایران را از راه خلیج فارس به دست می‌دهد<sup>۶</sup>. نمودار زیر اندازه صادرات ابریشم خام ایران را از راه شرکت هند شرقی انگلیس، میان سال‌های ۱۰۲۸ - ۱۰۴۰ / ۱۶۱۸ - ۱۶۳۰ نشان می‌دهد<sup>۷</sup>:

1. Ferrier . op. Cit. P193.

۲. یان اسمیت (Jon smidt)، سفیر هلند در دربار شاه عباس بود.

۳. ویلم فلور، *اولین سفرای ایران و هلند*، به کوشش مجلسی و ابوترابیان، ص ۶۸.

۴. جان فوران، *مقاومت شکننده (تاریخ تحولات اجتماعی ایران)*، ترجمه احمد تدین، ص ۷۱.

۵. هرچند در آغاز حکومت صفویه تجارت اسب بر تجارت دیگر کالاها می‌چربید، در روزگار شاه عباس ابریشم کالایی بنیادی در تجارت‌ها به شمار می‌رود. در این‌باره، ر.ک: *اسناد روابط تاریخی ایران و پرتغال*، ترجمه و تنظیم مهدی آقای محمد زنجانی، ص ۵۷ و ۳۰۱.

6. Herzig . Edmond . ((The volume of Iranian raw silk exports in the safavid period)) , Iranian studies. 1992 . Vol 25. part . I – II . P 73.

7. Steens gaard, , OP . Cit . p395.

## آمار تجارت ابریشم ایران با شرکت هند شرقی انگلیس<sup>۱</sup>

سال صدور	ابریشم به عدل	میانگین به کیلوگرم
۱۶۱۸/۱۹	۷۱	۷۱۰۰
۱۶۱۹/۲۰	۰	۰
۱۶۲۰/۲۱	۵۲۳	۵۲۳۰۰
۱۶۲۱/۲۲	۷۷۲	۷۷۲۰۰
۱۶۲۲/۲۳	۸۲۰	۸۲۰۰۰
۱۶۲۳/۲۴	۰	۰
۱۶۲۴/۲۵	۱۶۰	۱۶۰۰۰
۱۶۲۵/۲۶	۱۰۵	۱۰۵۰۰
۱۶۲۶/۲۷	۶۰	۶۰۰۰
۱۶۲۷/۲۸	۹۳۸	۹۳۸۰۰
۱۶۲۸/۲۹	۹۳	۹۳۰۰
۱۶۲۹/۳۰	۱۸۶	۱۸۶۰۰
	۳۷۳۱	جمع ۳۷۳۱۰۰

تجارت سامان مند ابریشم خام ایران از راه خلیج فارس، کمابیش از ۱۰۳۰ (۱۶۲۰) آغاز شد و کمپانی هند شرقی انگلیس تا ۱۰۲۳ (۱۶۲۳) میانگین سالانه هفتصد عدل یا هفتاد تن ابریشم خام را از راه خلیج می‌برد. دوره اوج صادرات ابریشم این شرکت، ۱۶۲۷-۲۸ بود که در آن، ۹۳۸۰۰ کیلو ابریشم خریداری شد. علت افزایش صادرات در این سال، به گمان ناخشنودی مقامات تجاری ایران از هلندی‌ها بود.

بر پایه گزارشی که از بایگانی شرکت‌های هند شرقی هلند و انگلیس به دست می‌آید، انگلیسی‌ها از ۱۰۳۴ (۱۶۲۴) با رقابت هلندی‌ها در تجارت ابریشم روبه‌رو شدند. درآمدن هلندی‌ها به عرصه تجارت خلیج فارس، به برتری کوتاه مدت انگلیسی‌ها پایان داد.<sup>۳</sup> به گفته فوران، شرکت هند شرقی انگلیس در این زمان بر اثر نداشتن پول نقد، پارچه‌های

۱. استینزگارد، کشتی‌ها، کاروان‌ها و شرکت‌ها، ص ۳۵۹.

2. Herzig, Op, cit . P73.

۳. سیوری، خلیج فارس از دوران باستان تا قرن هجدهم، ص ۵۶.





نامرغوب و ناامن بودن راه‌های تجاری و رقابت با هلندی‌ها، در جایگاه برتری نبود.<sup>۱</sup> از سوی دیگر انگلیسی‌ها پس از آزادسازی هرمز در راه انگیزه‌های سیاسی ایران گام برنداشتند و ناوگانشان را به امام قلی‌خان ندادند.<sup>۲</sup>

بنابراین، انتظار هم‌کاری کامل ایران با آنان منصفانه نمی‌نمود. افزون بر این، سودهایی که شرکت از تجارت با خلیج فارس به دست می‌آورد، در برابر کمک‌های کم‌اهمیتش<sup>۳</sup> به ایران در بیرون کردن پرتغالی‌ها، بسیار نمایان بود.<sup>۴</sup> دست کم سودی که به انگلیسی‌ها می‌رسید، فراهم آمدن زمینه برای حضور دریایی آنان در منطقه خلیج فارس بود که از خواسته‌های تجاری‌شان جدایی نمی‌پذیرفت.<sup>۵</sup>

### نتیجه

سیاست تجاری ایران در خلیج فارس، دوره‌های گوناگونی از آغاز صفویه تا دوره معاصر داشته است که عصر شاه عباس را از مرحله‌های ویژه و موفق آن می‌توان برشمرد. تراز تجاری در تجارت ایران و انگلستان در خلیج فارس به سود ایران بود؛ زیرا افزون بر کالاهایی که دو طرف با یک‌دیگر مبادله می‌کردند، انگلستان ناگزیر بود در برابر برخی از کالاهای ایران پول نقد بپردازد. رابطه تجاری که در این دوره میان ایران و شرکت هند شرقی انگلستان برقرار شد، به پیوندی میان طرف‌های برابر می‌مانست. سود ایران در این

۱. فوران، همان، ص ۶۸

۲. ویلم فلور، «نیروی دریایی ایران در قرن هیجدهم در خلیج فارس»، فصلنامه مطالعات تاریخی، ترجمه عبدالله ظهیری، ش ۴، ص ۳۹۰.

۳. برخی از نویسندگان انگلیسی مانند ملکم، کرزن، ویلسون، لوریمر و مایلز کوشیده‌اند که در آثار خود تأثیر انگلیسی‌ها را در آزادسازی هرمز فزونی بخشند، اما برپایه منابع دست یکم (اروپایی و ایرانی)، تأثیر آنان در این فتح بسیار نبود و به گفته دکتر وثوقی، جنگ هرمز در اصل نبردی زمینی بود که ایرانیان به‌خوبی از پس آن بر می‌آمدند، اما امام قلی‌خان به خطا از کشتی‌های انگلیسی کمک خواست. برای آگاهی بیش‌تر در این باره، ر.ک: وثوقی، همان، ص ۴۵۹ - ۴۳۷؛ یعقوب فراشبیانی، سیاست و تجارت ایران در خلیج فارس (از آغاز دوره صفویه تا پایان شاه عباس)، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، ص ۲۵۲ - ۲۵۰.

4. standish . OP . cit , P 78 .

۵. سیوری، همان، ص ۶۰.

داد و ستد این بود که شروط تجارت و شرکای تجارت ابریشم؛ یعنی کالای اساسی ایران را خود شاه در مذاکرات آزاد با شرکت هند شرقی تعیین می‌کرد. ایران از دید سیاسی نیز در این دوران، پس از آزادسازی هرمز از دست پرتغالی‌ها، در جایگاه قدرت برتر منطقه تأثیرگذاری‌اش را در خلیج فارس از دست نداد. البته سیاست شاه عباس و حاکم فارس (امام قلی‌خان) درباره ویرانی تأسیسات حکومتی و تجاری هرمز در بلند مدت باعث کاهش تأثیر تجاری و سیاسی ایران به‌ویژه در سواحل جنوبی خلیج فارس شد.





## کتاب‌شناسی

### ۱. کتاب‌ها

۱. آژند، یعقوب (۱۳۸۰)، *صفویان*، ترجمه یعقوب آژند، تهران، مولی.
۲. بلان، لوسین لویی (۱۳۷۵)، *زندگی شاه عباس*، ترجمه ولی الله شادان، تهران، اساطیر.
۳. بوندارفسکی، گریگوری (۱۳۶۱)، *برتری جویان و امپریالیست‌ها در خلیج فارس*، ترجمه زمان زاده، تهران، ابوریحان.
۴. بیانی، خانبابا (۱۳۴۰)، *تاریخ عمومی، تفوق و برتری اسپانیا*، تهران، امیرکبیر.
۵. بی‌نا (۱۳۸۲)، *اسناد روابط تاریخی ایران و پرتغال*، ترجمه و تنظیم مهدی آقا محمدزنجانی، تهران، وزارت امور خارجه.
۶. پالمر، روزول (۱۳۴۰)، *تاریخ جهان نو*، ترجمه ابوالقاسم طاهری، تهران، امیرکبیر.
۷. پیگولوسکا و دیگران (۱۳۴۶)، *تاریخ ایران از دوران باستان تا پایان سده هجدهم*، ترجمه کریم کشاورز، تهران، مؤسسه تحقیقات اجتماعی.
۸. تاورنیه (۱۳۶۳)، *سفرنامه تاورنیه*، ترجمه ابوتراب نوری، چاپ سوم، تهران، کتابفروشی سنایی و تایید.
۹. دلاواله، بیترو (۱۳۴۸)، *سفرنامه دلاواله*، ترجمه شعاع‌الدین شفا، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
۱۰. دورانت، ویل (۱۳۷۳)، *تاریخ تمدن*، ترجمه تقی‌زاده و صارمی، تهران، علمی و فرهنگی.
۱۱. سایکس، سرپرسی (۱۳۶۳)، *سفرنامه ژنرال سرپرسی سایکس (ده هزار میل در ایران)*، ترجمه حسین سعادت نوری، تهران، لوحه.
۱۲. \_\_\_\_\_ (۱۳۷۰)، *تاریخ ایران*، ترجمه محمدتقی فخر گیلانی، تهران، دنیای کتاب.



۱۳. سیوری، راجرز. م (۱۳۷۴)، *ایران عصر صفوی*، ترجمه کامبیز عزیزی، چاپ چهارم، تهران، مرکز.
۱۴. \_\_\_\_\_ (۱۳۷۷)، *خلیج فارس از دوران باستان تا قرن هیجدهم*، ترجمه حسن زنگنه، قم، همسایه.
۱۵. شاردن، ژان (۱۳۷۴)، *سفرنامه شاردن*، ترجمه اقبال یغمایی، تهران، توس.
۱۶. طاهری، ابوالقاسم (۱۳۵۴)، *تاریخ روابط بازرگانی و سیاسی انگلیس و ایران*، بی‌جا، انجمن آثار ملی.
۱۷. عبدالعزیز عوض (۱۹۹۱م)، *دراسات فی تاریخ الخلیج العربی*، بیروت، دارالجیل، عمان - اردن، الرائد العلمیه.
۱۸. فلسفی، نصرالله (۱۳۱۶)، *تاریخ روابط ایران و اروپا در زمان صفویه*، تهران، بی‌نا.
۱۹. \_\_\_\_\_ (۱۳۷۳)، *زندگانی شاه عباس اول*، چاپ سوم، تهران، دانش‌گاه تهران.
۲۰. فلور، ویلم (۱۳۵۶)، *اولین سفرای ایران و هلند*، به کوشش مجلسی و ابوترابیان، تهران، طهوری.
۲۱. فوران، جان (۱۳۷۷)، *مقاومت شکننده (تاریخ تحولات اجتماعی ایرن)*، ترجمه احمد تدین، تهران، مؤسسه خدمات فرهنگی رسا.
۲۲. قدری، جرون نامه، نسخه خطی.
۲۳. کرزن، جن (۱۳۷۴)، *ایران و قضیه ایران*، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، چاپ چهاردهم، تهران، علمی فرهنگی.
۲۴. گابریل، آلفونس (۱۳۷۴)، *تحقیقات جغرافیایی راجع به ایران*، ترجمه فتحعلی خواجه نوری، تهران، ابن‌سینا.
۲۵. لکه‌هارت، لارنس (۱۳۶۴)، *انقراض سلسله صفویه و ایام استیلای افغانه در ایران*، ترجمه مصطفی قلی عماد، تهران، مروارید.



۲۶. مورگان، دیوید (۱۳۷۳)، *ایران در قرون وسطا*، ترجمه عباس مخبر، تهران، طرح نو.
۲۷. وثوقی، محمداقبر (۱۳۸۰)، *تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس (ملوک هرموز)*، شیراز، دانش نامه فارس.
۲۸. ویلسون، آرنولد (۱۴۴۸)، *خلیج فارس*، ترجمه محمد سعیدی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب.

## ۲. مقاله‌ها

۲۹. فاست، سرچالز (۱۹۴۵ م)، «آغاز مناسبات سیاسی و تجاری ایران و انگلستان»، *روزگار نو*، سال چهارم، شماره چهارم.
۳۰. فراشینی، یعقوب (اردیبهشت ۱۳۸۴)، «حضور ایرانیان در خلیج فارس، اقیانوس هند و دریای چین»، *پژوهش نامه خلیج فارس*، ضمیمه کتاب *ماه تاریخ و جغرافیا*، شماره ۸۸ - ۸۹.
۳۱. \_\_\_\_\_ (شهریور ۱۳۸۲)، *سیاست و تجارت ایران در خلیج فارس* (از آغاز صفویه تا پایان شاه عباس)، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانش گاه تهران، دانش کده ادبیات و علوم انسانی.
۳۲. فلور، ویلم (زمستان ۱۳۶۹)، «نیروی دریایی ایران در قرن هجدهم در خلیج فارس»، *فصل نامه مطالعات تاریخی*، ترجمه عبدالله ظهیری، سال دوم، شماره چهارم.

## ۳. منابع انگلیسی

33. Amin , Abdul Amir . *British interests in the Persian Gulf* . Leiden , 1967.
34. Ferrier , R.w , ((An English view of Persian trade in 1618)) , *Journal of the economic and social history of the orient* , Vol . XIX . part II , 1976.
35. Herzig , Edmond . (the volume raw silk exports in the safavid period) , *Iranian studies* , Vol .25 , part I – II , 1992.



36. *History of Indian navy* , vol .I , archive Editions , 1992.
37. Hure witz , J.C , *Diplomcy in the near and middle East* , Vol.I , Archive Edition , 1978.
38. Matthee , Rudolph , *The politics of trade in safavid Iran* , combridge university press , 1999.
39. Schofied , Richard . *Island and maritime boundries of Gulf* , archive Editions , 1990.
40. Standish , John , *Persia And The Gulf* , Curzonpress , 1998.
41. Steens gaard , Niles , *Carracks , caravans and companies* , Copenhagen , 1973.
42. Tuke , Patrick (Editors) , *The East India company* , 1600-1858 , Vol I \_ Iv.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی