

## عوامل اثرگذار بر بازرگانی خلیج فارس در عصر مغول (حاکمیت اقتصادی - سیاسی ایران بر خلیج فارس و دریای عمان)

### چکیده:

خلیج فارس و دریای عمان همواره جایگاهی ویژه در عرصه اقتصادی ایران زمین داشته‌اند. شاید بتوان یکی از مهم‌ترین عرصه‌های شکوفایی این منطقه جنوبی ایران را در زمان حکومت مغول و امپراتوری ایلخانان دانست که بازرگانی و تجارت دریایی حوزه خلیج فارس تحت تأثیر عوامل مثبت و منفی بسیاری قرار گرفت. نرسیدن آسیب جدی بر تأسیسات اقتصادی کرانه‌ها و بنادر خلیج فارس به هنگام هجوم مغولان، استمرار حکومت بومی و سستی آن حدود، ظهور قطبهای اقتصادی جدید در ازای فروپاشی مراکز تجاری بزرگ پیشین در خلیج فارس، حاکمیت عناصر ایرانی بر معابر کلیدی در جنوب تنگه هرمز، گسترش امنیت مواصلات بازرگانی، توسعه نقش مناطق پسابندر، استمرار فعالیتهای تجاری شرکای خارجی، فعالیتهای اقتصادی کلان بازرگانان عمده و عوامل محدودکننده طبیعی، سیاسی و نظامی از جمله مواردی هستند که در این مقاله به آنها پرداخت شده است.

کلید واژه: خلیج فارس - عصر مغول - تجارت و بازرگانی دریایی - ایلخانان - مراکز تجاری، مناطق

پسابندری.

خلیج فارس و دریای عمان همواره در سیاستهای اقتصادی دولتهای ایران جایگاهی ویژه داشته‌اند. با وجود فراز و فرودهای پی در پی در تمرکز سیاسی و توانمندی اقتصادی و نظامی حکومتها، این فرایند همچنان استمرار داشته است. (چمنکار، خلیج فارس و...، ص ۱۸۵-۷)

همزمان با حکومت مغول و امپراتوری ایلخانان، بازرگانی و تجارت دریایی خلیج فارس زیر تأثیر پاره‌ای عوامل مؤثر قرار داشت. بخشی از این عوامل مثبت بوده، فرایند شکوفایی و تکامل اقتصادی سرحدات جنوبی ایران را تسهیل نموده و بخشی نیز به‌عنوان عوامل محدودکننده، ایجاد وقفه و رکود را سبب شدند. وارد نشدن آسیبهای جدی به زیرساختها و تأسیسات اقتصادی کرانه‌ها، جزایر و بنادر خلیج فارس به هنگام هجوم مغول در پی سیاست سازش و تسلیم حکومتهای محلی منطقه، استمرار حکومتهای بومی که به طور سنتی در این حدود استیلا داشتند، ظهور قدرتهای جدید اقتصادی در خلیج فارس و دریای عمان در برابر فروپاشی برخی از مراکز تجاری بزرگ پیشین، حاکمیت عناصر ایرانی بر سرزمینهای کلیدی تجاری در جنوب تنگه هرمز، گسترش و استقرار امنیت در راهها و خطوط ارتباطی بازرگانی، توسعه نقش مناطق پسابندر، استمرار فعالیتهای تجاری شرکای خارجی از هندوچین، آسیای شرقی، مشرق افریقا و اروپا، توانمندی اقتصادی و فعالیتهای کلان بازرگانان عمده و عوامل محدودکننده طبیعی، سیاسی و نظامی، از مهم‌ترین این عوامل بودند.

۱. وارد نشدن آسیبهای جدی به زیرساختهای اقتصادی خلیج فارس به هنگام هجوم مغول:

هجوم ویرانگر مغولان، به سبب سیاست دوراندیشانه اتابکان و حکومتهای محلی و بومی در سرحدات خلیج فارس، به زیرساختهای عمده اقتصادی و تجاری این مناطق آسیبهای گسترده وارد نکرد. اتابکان با پذیرش یساولی و پرداخت خراج و اتخاذ سیاست تسلیم و سازش، به حیات خود ادامه دادند و مانع تهاجم مغول به سرزمینهای جنوبی ایران شدند:

«چون لشکر چنگیزخانین و لشکر تار بر اطراف عالم استیلا یافتند، اتابک

ابوبکر بن سعد بن زنگی که (مردی داهی حازم بود) (سننکاره‌ای، ص ۱۸۵) از

(غایت حزم و دوراندیشی) (میرخواند، ج ۷، ص ۳۶۱۴) از سر یکتاولی اظهار

ایلی نمود و هدایا در حمیت برادرزاده خود، تهمتن، به بندگی اوگتای قاآن فرستاد و التزام خراج نمود. قاآن سیورغامیشی فرموده یرلیغ با لقب قتلغ‌خانی ارزانی داشت و سلطنت فارس بر وی مسلم فرمود (حافظ ابرو، ج ۲، ص ۱۷۱) و قرار داد که در هر سال ۳۰/۱۰۰۰ دینار سرخ به رسم انقیاد کارسازی خزانه عامره خانی نماید (فسائی، ج ۱، ص ۲۵۷) و ملک فارس بدین حرکت از تعرض لشکر بیگانه مصون و محروس نماید. (میرخواند، همان)

ملک قطب‌الدین مبارزالدین مظفرالدین محمد اتابک شبانکاره نیز این منطقه را به شش هزار دینار زر رایج از هولاکو به مقاطعه گرفت. (نطنزی، ص ۵) این سیاست فرایند رشد و تکامل بازرگانی بنادر و جزایر ایران را موجب گشت؛ امری که با توجه به فروپاشی بخشهای گسترده‌ای از مناطق دیگر کشور، اهمیتی بسیار یافت.

## ۲. استمرار حاکمیت حکومت‌های بومی منطقه:

همزمان با تأسیس امپراتوری مغول، حاکمیت عناصر ایرانی بر سواحل شمالی و کرانه‌های جنوبی خلیج فارس و دریای عمان به وسیله اتابکان و ملوک محلی جزایر و بنادر انجام می‌گرفت. اتابکان فارس، اتابکان لر بزرگ یا فضلویه، ملوک شبانکاره، امرای کرمان یا خطائیان، ملوک بنی‌قیصر و امرای هرمز از حکومت‌های مستقل و نیمه‌مستقل این سرحدات بودند که به علت شرایط ویژه جغرافیایی و موقعیت طبیعی در ارتباط با تحركات اقتصادی خلیج فارس نقش آفرین شدند. اتابکان فارس، امرای بنی‌قیصر کیش و ملوک هرمز از مهم‌ترین عوامل سیاسی اثرگذار در این باره بودند.

مغولان که به سبب نداشتن توانمندی دریایی و ناسازگاری با شرایط گرم و مرطوب سواحل جنوب ایران، از سکونت دائم در این مناطق ناتوان بودند، به استفاده از امیران محلی نیازمند شدند. در حقیقت ایلخانان هرگز نتوانستند در اشکال گسترده نظامی بر سواحل، جزایر و بنادر خلیج فارس و دریای عمان استیلا یابند. (اشپولر، ص ۱۵۳)

اتابکان سلغوری فارس به مدت یکصد و بیست سال بر این ولایت گسترده فرمان راندند

و به عنوان یکی از عوامل اثرگذار در تکاپوهای اقتصادی منطقه، جایگاهی ویژه داشتند. ولایت فارس براساس تقسیم‌بندیهای سنتی و باستانی به پنج کوره یا بخش بزرگ تقسیم می‌شد که جزایر و بنادر خلیج فارس 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 دریا امتداد داشت که جزایر خارک تا قشم را نیز دربر می‌گرفت. (بارتولد، ص ۱۷۳) بخشهای ساحلی اردشیر خره را سیف یا کناره می‌گفتند که سیف عماره در شرق جزیره کیش، سیف زهیر در ساحل جنوبی ایراهستان (نواحی جنوب شرقی فارس و لارستان) و حوالی بندر سیراف و سیف مظفر در شمال نجیرم (بندر کوچکی میان سیراف و شبه جزیره بوشهر) را شامل می‌شد.

«اعمال سیف ناحیتی چند بر کنار دریا همه گرمسیر و بیشتر عرب مقام دارند و آب و هوایش سخت مخالف بود و بعضی از این ولایات به سیف ابی زهیر و بعضی به سیف عماره منسوبست و حاصلشان جز غله و خرما نبود.» (مستوفی، ص ۱۱۶؛ لسترنج، ص ۳۲۰-۲۶۷)

ولایت فارس با مرکزیت شیراز در روزگار اتابکان سلفوری با وجود پاره‌ای تنشهای حاصل از برخورد با رقیبان محلی، دوره‌ای شکوفا و پررونق همراه با آرامش را سپری کرد. جلوگیری از هجوم مغول، توسعه ارضی فارس در خشکی و دریا، بازگرداندن و استقرار امنیت و توجه به آبادانی، در سایه تدبیر تنی چند از اتابکان، از عوامل مؤثر در این فرایند بود.

اتابک زنگی بن مودود (۵۷۱-۵۵۸هـ) که «در قواعد امور جهاننداری آیتی بود و خیلی از ولایات در ممالک فارس افزود و رعایا از او شاکر بودندی و مدت مملکتش درازا کشید» (شبانکاره‌ای، ص ۱۸۳) و اتابک سعد بن زنگی (۶۲۳-۵۵۹هـ) که «مردی صاحب شوکت خداوند بخت و طالع بود و در سخاوت و شجاعت عدیم‌المثل بود و در زمان او خیلی مملکت با فارس مضاف شد» (همان) و به‌ویژه اتابک مظفرالدین ابوبکر بن سعد سلفوری (۶۵۸-۶۲۳هـ) که حکومت او نقطه عطفی در توسعه اقتصادی، سیاسی و نظامی آن خاندان بود، از این زمره بودند: «ولایت فارس که از دو یست سال باز به واسطه محاربات سلاطین شبانکاره

مقاله ● عوامل اثرگذار بر بازرگانی خلیج فارس در عصر مغول / ۵

با آل بویه و گماشتگان سلجوقیه و قدیم سلطان غیاث‌الدین و غیره چون چشم تیان خراب گشته بود، به یمین دولت و حُسن معدلت او، مانند روی عروسان آراسته شد و از اطراف ربع سکون افاضل و اشراف احرام طواف سرپرده همایون او بسته، به عواطف خسروانه و عواطف پادشاهانه اختصاص یافتند.» (میرخواند، ج ۷، ص ۳۶۱۳-۱۴)

امرای بنی قیصر، از دیگر حکومت‌های محلی در منطقه خلیج فارس همزمان با استیلای مغول بودند که به حیات خود ادامه دادند. ملوک بنی قیصر نخست 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، فرمانداران جزایر خلیج فارس و قسمت دریا محسوب می‌شدند. در روزگار اتابک سُنقر سلغوری (۵۴۳-۵۵۸) حکومت سواحل نیز به آنان تقویض شد. بدین ترتیب امیران کیش با حاکمیت بر مناطق غربی خلیج فارس و جزایر و بنادر آن به اوج قدرت اقتصادی دست یافتند. (اقبال، ص ۳۲) دوران حکومت ملوک بنی قیصر در سال ۶۲۶ هـ. پس از لشکرکشی سیف‌الدین ابوالنصر هرموزی به فرمان اتابک ابوبکر سلغوری، به پایان رسید:

«روز دوازدهم جمادی دوم سال ۶۲۶ وارد جزیره شده، دست تطاول را گشوده، پای مردی را فشرده، اهلش را کشته و اموالش را به غارت بردند و ملک‌السلطان را به قتل آوردند و آفتاب بنی قیصر مُختفی و شعله اقبالشان منطفی.» (فسائی، ج ۱، ص ۲۶۱)

جزیره کیش از سال ۶۲۸ به عنوان دولنخانه به طور مستقیم به فارس و قلمرو اتابکان اضافه شد. (فضل‌الله شیرازی، ص ۱۰۵) ملوک هرمز از برجسته‌ترین عناصر سیاسی، نظامی و اقتصادی خلیج فارس در عصر مغول بودند. دولت دریایی هرمز به وسیله محمد درم‌کوب بنیان‌گذارده شد. وی پس از استیلا بر هرمز ساحلی (حوالی بندرعباس و میناب کنونی) به نام خویش به ضرب سکه و درم پرداخت و با درپیش گرفتن عدالت و حسن رابطه با اتابکان فارس و ملوک کرمان، به توسعه دولت خود پرداخت. (قزوینی، ص ۴۶-۷)

رکن‌الدین محمود بن احمد قله‌اقتی، از رهبران قدرتمند ملوک هرمز، به مدت سی و پنج سال (۶۴۱-۷۶ هـ) به حکومت پرداخت و با گسترش امپراتوری دریایی خود، بر بخشهای گسترده‌ای از سرزمینهای واقع در جنوب تنگه هرمز استیلا یافت. (همان، ص ۵۱) در زمان حکومت امیر بهاء‌الدین ایاز (۷۱۱-۶۹۲ هـ) مرکز حکومت هرمز از هرمز ساحلی به جزیره جرون انتقال یافت. این رخداد که حدود سال ۷۰۰ هـ. انجام گرفت، نقش مؤثر این منطقه را در مبادلات اقتصادی خلیج فارس افزون ساخت:

«ایاز از غایت احتیاطی که داشت، دارالملک و اطراف سواحل باز گذاشت و

به جزیره جرون رفت.» (نطنزی، ص ۱۴)

امپراتوری دریایی ملوک هرمز با تصرف کیش، خارک و اندرابی، هرمز ساحلی، قشم و بخشهایی از سرزمینهای جنوب تنگه هرمز در زمان قطب‌الدین تهمتن (۷۴۷-۷۱۸ هـ) به اوج توسعه و اقتدار رسید. (اقبال، مطالعاتی در... ص ۴۲-۴) استمرار حکومت مجموعه‌ای از امیران محلی در عصر مغول سبب شد منطقه خلیج فارس و دریای عمان در سایه بازگشت امنیت و تمرکز سیاسی و نظامی، از آشوب، هرج و مرج و فروپاشی به دور مانده، به تکامل اقتصادی خود ادامه دهد.

### ۳. جایجایی مراکز مؤثر اقتصادی در منطقه خلیج فارس:

همزمان با حکومت مغول، سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان جابه‌جایی آشکاری را در میزان اهمیت مراکز اقتصادی خود تجربه می‌کردند. بر این اساس در کنار اُفول پاره‌ای از مراکز عمده تجاری پیشین منطقه، مراکز بازرگانی تازه‌ای پا به عرصه تحولات بازرگانی گذاردند. در نتیجه این فرایند جزایر و بنادری چون قشم، (قزوینی، ص ۵۶؛ مستوفی، ص ۱۳۷) سیراف، (نسترنج، ص ۲۷۹) ریشهر، (مستوفی، ص ۱۳۰) خارک، (گیرشمن، ص ۴؛ مستوفی، ص ۱۳۷-۸) جتابه، (مستوفی، ص ۱۳۰) سی نیز، (همان، ص ۱۳۱) مهرویان، (همان؛ امام شوشتری، ج ۲، ص ۱۴۶) معشور، (ابن بطوطه، ج ۱، ص ۲۰۰) عبادان، (همان) به‌ویژه بندر تیز (تیس) یا تلمنای باستان در نزدیکی بندر چابهار) در جنوب شرقی ایران و در کنار سواحل دریای عمان و اقیانوس هند، (نسترنج، ص

۳۲۰) به تدریج در سایه رونق روزافزون هرمز و کیش، بلاهای طبیعی چون زلزله، انحراف مسیرهای بازرگانی و کاهش نفوس در نتیجه مهاجرت‌های اجباری مردم، به زوال و انحطاط دچار شدند و با دورگشتن از عصر طلایی خود، به بنادر حاشیه‌ای و کم‌اهمیت مبدل گشتند. هم‌زمان با خاموشی این مراکز، کیش و هرمز به عنوان قطب‌های تازه اقتصادی پا به عرصه فعالیت‌های اقتصادی منطقه گذاشتند.

جزیره کیش با حاکمیت امرای بنی‌قیصر از مراکز عمده و اثرگذار در بازرگانی دریایی ایران در عصر ایلخانان بود. وجود آب آشامیدنی، (مستوفی، ص ۱۳۶) موقعیت مناسب طبیعی و جغرافیایی برای بارگیری و باراندازی کالا، امکان کشت محدود چون کاشت نخایلات، مرکبات، غلات و صیفی، (ابن بطوطه، ص ۳۰۶) تجمع گسترده دریانوردان و بازرگانان و پهلو گرفتن کشتی‌های بسیار از سرزمین‌های دوردست عرب، اقیانوس هند، چین، آسیای شرقی و افریقای شرقی، (سنوده، ج ۲، ص ۹۵) رونق ماهیگیری و صادرات آبیان به مناطق مختلف، (اشیرنر، ص ۴۰۸) صید مروارید و تجارت پرسود آن، (ابن بطوطه، ص ۳۰۷) توسعه شهرسازی و معماری با ساخت ساختمان‌های چند طبقه، بازارهای بزرگ با دکان‌های بسیار، (لسترنج، ص ۲۷۷) نفوس ثابت و فصلی قابل ملاحظه، سبب گردید این جزیره تا پیش از سقوط امرای بنی‌قیصر به مهم‌ترین مرکز اقتصادی و بازرگانی در خلیج فارس تبدیل گردد.

«مجلوبات هند و سند و اقصی چین و ترکستان در معرض فرض آن عرض می‌کنند و غرائب و طوائف و نفایس و نتایف مصر و شام و متتهی قیرران در رشد من‌یرید آن رونق می‌یابد و وجود مکاسب و مراتب در برار و بحار و نظام و زینت بقاع و امتقاع به وجود آن در خیر حصول می‌آید.» (فضل‌الله شیرازی، ص ۱۷۰)

ابن ماجور، مورخ ایرانی تبار سوری، در کتاب صفة بلاد الیمن و مکه و بعض الحجاز مشهور به تاریخ المستبصر که در حدود سال ۶۲۶هـ. نگاشته شده، نوشته است:

«کیس [کیش] شهرست بزرگ و حصاری دور آن کشیده شده؛ بازرگانان انواع پارچه‌های ابریشمی و کتانی و حبوبات به این جزیره وارد می‌کنند و در

مقابل مروارید خریداری می‌نمایند. در این جزیره نخلستان و خرماي فراوان وجود دارد. خانه‌ها عموماً دارای چند طبقه است.» (نوری‌زاده بوشهری، ص ۱۲-۱۱)

جزیرهٔ هرمز تا روزگار زوال در سدهٔ دهم هجری از مناطق بسیار مهم در کارهای اقتصادی خلیج فارس، دریای عمان و توابع آن بود.

تسلط حاکمان هرمز بر مناطق مهم اقتصادی در کرانه‌های شمال و جنوب آبراه هرمز، استفاده از سیصد فروند انواع ناوگان نظامی و بازرگانی، (پتروشفسکی، ص ۶۳) تصرف جزیرهٔ کیش، (فسائی، ج ۱، ص ۲۶۱) شکوفایی اقتصادی و تسهیل امور تجاری پس از انتقال مرکز حکومت به جزیرهٔ جرون و به‌کارگیری قابلیت‌های مثبت آن در زمینهٔ کشاورزی، (لسترنج، ص ۳۴۱ و ابن حوقل، ص ۷) توسعهٔ شهری (ابن بطوطه، ص ۳۰۰) و کشتی‌سازی (مارکوپولو، ص ۴۶) گسترده سبب گردید جزیرهٔ هرمز به تدریج با کنارگذاشتن دیگر رقیبان به مرکز اصلی دادوستد کالا و تقاطعی برای بازرگانانی تبدیل شود که از دورترین نقاط جهان بدانجا می‌آمدند. جزیرهٔ هرمز در زمان اوج رونق خود به‌عنوان بازار تجارت آسیا پذیرای بیش از چهارصد بازرگان بزرگ از ملل گوناگون بود که به خرید و فروش انواع و اقسام کالای بازرگانی گرانبها و پرمشتری چون: مروارید، ابریشم، فرش، ادویه‌جات، اسبهای اصیل ایرانی، مواد غذایی و سنگهای پرارزش می‌پرداختند. (نوری‌زاده، ص ۱۰۱)

مارکوپولو، جهانگرد معروف ایتالیایی، دربارهٔ هرمز نوشته است:

«در نزدیکی ساحل جزیره‌ایست که در آن شهر هرموز بنا شده. این شهر محل رفت و آمد و دادوستد بازرگانان هندی است که با خود ادویه، دارو، سنگهای قیمتی، مروارید، منسوجات زربفت، عاج و کالاهای دیگر می‌آورند و در اینجا اجناس خود را به تجاری واگذار می‌کنند که وسیلهٔ توزیع آنها را در تمام دنیا دارند. هرموز مرکز تجارتی بزرگی است و در اطراف آن آبادیهایی و قلاع تابع آن ساخته شده و به این جهت می‌توان آن را مهم‌ترین مرکز کشور [یالت] کرمان دانست.» (مارکوپولو، ص ۳۰۰)



## مقاله ● عوامل اثرگذار بر بازرگانی خلیج فارس در عصر مغول / ۹

ابن بطوطه به نقش ترانزیتی جزیره هرمز در انتقال کالاهای ملت‌های دیگر، به‌ویژه هندوستان، به سرزمین‌های عراق عرب و عجم و خراسان اشاره کرده است، (ابن بطوطه، ص ۳۰۰) حافظ ابرو نیز نوشته است:

«آن جزیره را زرون [جرون = هرمز] می‌گویند و بندر دریاست و کشتی‌های  
تجار از اطراف بدانجا می‌آیند و مروارید بسیار در آنجا حاصل می‌شود.»  
(حافظ ابرو، ج ۳، ص ۱۶)

عبدالرزاق سمرقندی نیز با تفصیل درباره رونق داد و ستد و حضور بازرگانانی با ملیت‌های  
گوناگون که در این جزیره در تکاپو بودند، پرداخته و تأکید کرده است:  
«این هرمز که آن را جرون گویند، در میان دریا بندریست که روی زمین بدل  
ندارد.» (سمرقندی، ص ۷۰۸)

### ۴. حاکمیت عناصر ایرانی بر مناطق جنوبی خلیج فارس:

افزون بر سرزمین‌های شمالی، در کرانه‌های جنوبی خلیج فارس نیز مراکز تجاری بسیار  
مهم وجود داشتند که بر تحولات اقتصادی منطقه موثر بودند. بخش‌های گسترده‌ای از این مناطق  
در قلمرو دولت ایلخانی و زیر نظر مستقیم ملوک تابع آنها قرار داشتند.

اتابک مظفرالدین ابوبکر بن سعد سلغوری در سال ۶۲۸هـ. به سواحل خلیج فارس  
لشکرکشی نمود و بر بسیاری از نواحی ساحلی و جزایر آن، از کیش تا عمانات و بحرین و  
قطیف استیلا یافت و بر محدوده گسترده‌ای از بندر بصره تا سواحل اقیانوس هند فرمان راند.  
(فسائی، ج ۱، ص ۲۶۲؛ زرکوب شیرازی، ص ۸۰) نام او در پاره‌ای از بنادر هندوستان در خطبه‌ها آمد و  
به لقب سلطان البرّ و البحر مشهور گشت. (بهرامی، ص ۷۸۲؛ فضل‌الله شیرازی، ص ۱۰۵)

«بسیاری از مملکت نامدار اضاقت او شد چون قطیف و قیس و بحرین و

یک نیمه از کنبایت و سواحل بحر عمان» (شبانکاره‌ای، ص ۱۸۴)

رکن‌الدین محمود بن احمد قلّه‌اتی، از رهبران نیرومند ملوک هرمز، که با گسترش  
امپراتوری دریایی خود بر بیشتر مناطق جنوب تنگه هرمز استیلا داشت، شهر قلّه‌ات را در عمان

به عنوان مرکزی برای نظارت بر بخشی از فعالیتهای اقتصادی خلیج فارس و دریای عمان انتخاب کرده و در آن ساکن بود:

«او به تسخیر بلاد هندوستان مشغول شد و بعضی از آن مملکت را نیز به تصرف آورد. بعد از آنکه ممالک قیش و بحرین و ظفار و نزوی و قلہات که به قلاتو موسوم است، مسخر کرد.» (نظری، ص ۱۲)

قطب الدین تهمتن، دیگر حاکم نیرومند هرمز، نیز بر عمانات، بحرین و بخشهایی از سواحل عربستان و اقیانوس هند فرمان می‌راند:

«حکومت بر هرموز و تمامت دریاکنار را از قلاتو تا دریند ماچول به دست فرو گرفت و مجموعه دشتستان و قطیف و بحرین و بعضی از بزّ عرب داخال مملکت او شدند.» (همان، ص ۱۷)

در میان سوزمینهای جدای از نیمه شمالی خلیج فارس که زیر حاکمیت عناصر ایرانی بودند، بندر بصره، بندر ابله، مجمع‌الجزایر بحرین یا اوال، عمانات یا مزون باستان و بنادر عدن و یمن از اهمیت بیشتری برخوردار بودند. بصره و در همسایگی آن، بندر ابله که در نتیجه فروپاشی بغداد، به تدریج اهمیت فراوان اقتصادی و رونق و آبادانی خود را از دست داده بودند، با تبدیل شدن به مراکزی زراعتی، به ویژه تولید خرما، که به گفته حمدالله مستوفی محصول آن تا هند و چین و ماچین می‌رفت، از نظر تجاری و پارگیری و باراندازی کالاهای گرانبها به حاشیه رانده شدند. (مستوفی، ص ۳۸) بصره مدتها میان بازرگانانی که به معامله همه گونه کالای کمیاب چون خز، جواهرات، سرمه آلات، رنگهای شنگرف، زرنگاری، حناء، ابریشم خام، گلاب و عطر بنفشه اشتغال داشتند، شهرت داشت. (لسترنج، ص ۸۸۹)

بندر ابله یا اپولوگوس باستان که فرج‌الهند (دروازه هند) نامیده می‌شد، نیز در تولید و صادرات پارچه‌های کتان مرغوب مشهور بود. (رئین، ج ۱، ص ۱۸۴؛ لسترنج، ص ۸۸) ابن بطوطه در این باره نوشته است:

«... کشتی‌رانان که در این نواحی درآمد فراوان دارند و در فن خود بسیار ماهر می‌باشند... ابله شهر بزرگی بوده است که تجار هند و فارس اجناس خود را

به آنجا می‌آوردند.» (ابن بطوطه، ص ۱۹۸-۹)

بحرین که حمدالله مستوفی آن را از توابع دولتخانه کیش می‌داند، (مستوفی، ص ۱۳۶-۸) در زمینه محصولات کشاورزی از جمله پنبه، خرما، ترنج و انواع میوه (ابن بطوطه، ص ۳۰۷) و تولید و بافت جامه‌های نیکو و پرده‌های پسندیده شهرت فراوان داشت. (همدانی، ص ۴۱۸)

«بر آن جزیره آب روان و باغستان و دیهیا است و شهرستان آن را هجر گفته‌اند، داخل فارس است و ملک ایران. از میوه‌های بحرین، خرما بیشتر است و از آنجا به بسیار ولایت برند.» (مستوفی، ص ۱۳۷)

سرزمین عمان، به‌ویژه در بخشهای ساحلی و ظفار که دارای آب و هوای مرطوب و حاره‌ای اقیانوسی بود، از تولیدکنندگان عمده محصولات کشاورزی چون: نارگیل، خرما، غلات، پنبه، موز، ارزن، انبه، نیشکر، لوز، مرکبات، ذرت و سبزیجات به شمار می‌رفت. (Risso, p.3)

کندر یا عود و مواد خوشبوکننده از دیگر محصول ارزشمند این منطقه محسوب می‌شدند که شهرت جهانی داشت. (جمنکار، بحران ظفار... ص ۱۰۰) صید ماهی، به‌ویژه از نوع ساردین، (ابن بطوطه، ص ۲۸۴) دامپروری و پرورش گاو، گوسفند، بز و شتر (وبلسون، ص ۳۶) و به‌ویژه اسب که به مناطق دیگر از جمله هندوستان صادر می‌گردید، (مارکوپولو، ص ۲۹۸) صید مروارید (همدانی، ص ۴۶۳) و تجارت و بازرگانی کالای گرانبها در بازارهای پررونق خود و ایفای نقش ترانزیت کالا از هند و چین و افریقای شرقی به مناطق شمالی خلیج فارس (همان) از دیگر اشتغالهای مهم مردم عمانات در عصر ایلخانی بود.

مارکوپولو و ابن بطوطه از رونق و آبادانی عمانات بارها یاد کرده‌اند. (مارکوپولو، ص ۲۹۸؛ ابن بطوطه، ص ۲۹۷ و ۲۸۳-۴) بنادر عدن و یمن با استیلا بر تنگه باب‌المندب، از جمله دیگر مراکز مهم در اقتصاد خلیج فارس و دریای عمان بودند که ارتباطهای بسیار نزدیک، آنان را با عمانات پیوند می‌داد. این اثر نوشته است:

«عدن بر کرانه دریا واقع است. لنگرگاه بزرگی دارد و بندر مهمی است که با

هند و زنگبار و حبشه و کرمان و فارس مربوط است.» (ابن اثیر، ج ۲۲، ص ۶۵)

ابن بطوطه نیز با توصیف پهلوگیری کشتیهای بزرگ خارجی در بندر عدن، سکونت

بازرگانان هندی و مصری در این شهر و ثروت هنگفت تجار عدنی، نوشته است که بسیاری از آنان به تنهایی یک کشتی بزرگ را با همه محموله آن در تملک داشتند. (ابن بطوطه، ص ۲۷۴)

##### ۵. توسعه نقش مناطق پسابندر:

افزون بر مناطق مرتبط با دریا، سرزمینهای پسابندر مهمی در دوره ایلخانان به حیات خود ادامه دادند که بنابه سنتهای کهن، در اقتصاد خلیج فارس اثرگذار بودند. این مناطق که مثلی بزرگ را میان بندر تیز در جنوب شرقی ایران تا شیراز، مرکز حکومت اتابکان فارس، و خوزستان را تشکیل می داد، با وجود فراز و فرودهای بسیار در میزان اهمیت اقتصادی و آبادانی، همواره در ارتباط با بازرگانی سرحدات آبی جنوبی نقش آفرین بودند.

در مسیر تجاری جزیره هرمز به کرمان از راه جیرفت و از هرمز به نرماشیر در جنوب شرقی بم و فهرج و راه تجاری هرمز به نرماشیر و سپس زرنند، مرکز سیستان، و دیبل (دیبول) بندرگاه هندوستان که بخشی از شاهراه بزرگ جاده ادویه را تشکیل می داد، (ونوفی، ص ۱۰۶-۱۰۹) شهرهای پسابندر مهم بردسیر، جیرفت، کمادی (قمادین)، بم و سیرجان قرار داشتند. همه نیمه جنوبی ایالت کرمان تا ساحل دریا، جزء ولایت جیرفت بود. جیرفت تا روزگار سلاجقه تجارتخانه مهم خراسان و سیستان بود و در آن انواع محصولات سردسیر و گرمسیر به دست می آمد و نیل، حل، شکر و دوشاب آن صادر می شد. (لسترنج، ص ۳۳۷) قمادین (کمادی)، مکانی در همسایگی جیرفت، تا سده ششم هجری بارانداز و انباری بزرگ برای بازرگانان هند، یونان و افریقا بود:

«قمادین موضعی بود بر در جیرفت؛ مسکن غرباء روم و هند و منزل مسافران بر و بحر، خزینه متمولان، گنج خانه ارباب بضایع شرق و غرب، محمل رجال رحال آفاق و مخزن نفایس چین و ختا و هندوستان و حبشه و زنگبار و دریابار روم و مصر و ارمینیه و آذربایجان و ماوراءالنهر و خراسان و فارس و عراق.» (افضل الدین کرمانی، ص ۲۹)

جیرفت و کمادی در نتیجه حملات مغول تا اوایل حکومت ایلخانان دوره ای از انحطاط را پشت سر گذاشتند؛ چنانکه در زمان مارکوپولو وضع محقری داشتند. (لسترنج، ص ۳۳۸)

حمدالله مستوفی نیز تنها از فراوانی نخلستانها و خرماهای بسیار آن یاد کرده است، (مستوفی، ص ۱۴۰) اما باید این منطقه توانمندی اقتصادی خود را باز یافته باشد، زیرا حافظ ابرو که آن را میانه راه بردسیر و هرمز می‌داند، جیرفت را مجمع بازرگانان جهان خوانده است. (حافظ ابرو، ج ۳، ص ۱۵) شهر بم در مسیر جاده ادویه، محل گذر بخش بزرگی از قافله‌ها و کاروانهایی بود که در مسیر ایران بزرگ و بحری در گذر بودند. همچنین می‌توانست به عنوان مکانی برای بارانداز و انبار کالا مورد استفاده تجار قرار گیرد و یا به صورت واسطه‌ای، کالاها را به مناطق دیگر ایران صادر نماید. بم در تولید پارچه‌های پنبه‌ای عالی، طیلسانهای قواره‌دار، دیبایهای ظریف، جامه‌های زیبا و عمامه‌های بلند شهرت داشت. برخی از جامه‌های تولید شده در این شهر ۳۰/۰۰۰ دینار ارزش داشتند و همچون پارچه‌های عدنی و صنعانی، بادوام بودند و بیش از پنج تا ده سال عمر می‌کردند. (ابن حوفل، ص ۷۷) سیستان در همسایگی بم، محصولات خود مانند: روغن، پنیر، لبنیات، فرش و غیره را همراه با کاروانهای هند و افغانستان به بم می‌فرستاد و در عوض کالاهای هرمز، کرمان و سیرجان را دریافت می‌کرد. (باستانی باریزی، ص ۸)

بردسیر و سیرجان نیز از شهرهای مهم در مسیر جاده ادویه بودند. به نوشته حافظ ابرو، پس از بردسیر، شهری از سیرجان در ایالت کرمان بزرگ‌تر نبود. (حافظ ابرو، همان) سیرجان در دوره ایلخانان در تولید انواع محصولات کشاورزی از جمله غلات، پنبه و خرما شهرت داشت. (لسترنج، ص ۳۲۳) به نوشته همدانی: متاع اقلیم کرمان، رازیانه، خرما، زیره، ارزن، رکوه، نطعها، پرده و کرباس بود. (همدانی، ص ۴۷۳) از منطقه ولاشگرد کرمان به جزیره هرمز غلات صادر می‌گردید و از آنجا به وسیله کشتی به ممالک مختلف جهان ارسال می‌شد. (لسترنج، ص ۳۴۳)

شهر پسابندر شیراز، مرکز حکومت اتابکان، که به وسیله راههای متعدد با سواحل خلیج فارس و دریای عمان ارتباط داشت، دالان و گذرگاهی برای ورود و خروج کاروانیان از جنوب به قلب ایران و بالعکس بود. به گفته شبانکاره‌ای، شیراز در روزگار اتابک سعدبن زنگی «مصر جامع» (شبانکاره‌ای، ص ۱۸۴) و مرکزی برای مبادلات تجار از دورترین نقاط جهان بود. هفده محله شیراز دارای نه دروازه کاروانرو بود. بازارهای آن انواع کالا را برای فروش عرضه می‌داشتند و میوه‌های آن، به‌ویژه انگور مثقالی، مشهور بودند.

«حقوق دیوانیش به تمنا مقرر است و اکنون ۴۵۰/۰۰۰ دینار ضمان

آنجاست.» (مستوفی، ص ۱۶-۱۱۴) «شهر در غایت خوشی است.» (همان)

ابن بطوطه شیراز را شهری آباد، بزرگ با باغهای سرسبز عالی و چشمه‌سارهای پرآب، بازارهای باشکوه که به صنوف متعدد تقسیم می‌گشت و خیابانهای خوب، توصیف کرده است که بازار میوه آن در رونق با بازار باب‌البرید دمشق رقابت می‌کرد. (ابن بطوطه، ص ۲۱۶)

کازرون، از دیگر شهرهای فارس، در تماس همیشگی با مناطق گرمسیری و ساحلی بود. محصولات کشاورزی چون تونج، نارنج، لیمو، خرمای موسوم به گیلانی، پنبه و اندکی کتان در آن پرورش می‌یافت. نرگس‌زارهای آن شهرت فراوان داشت و قماش کرباسین آن به نقاط مختلف جهان صادر می‌شد. (مستوفی، ص ۱۳۶ و ۱۲۶)

منطقه دشتستان که جزء نواحی گرمسیرات فارس شمرده می‌شد و در همسایگی بنادر ریشهر، سیراف و جنبه قرار داشت، از بخشهای پسابندر بسیار مهم بود که به سبب قرار گرفتن بر سر راههای ارتباطی بازرگانی و داشتن توانمندی کشاورزی، ترانزیت کالا، انبار آذوقه و مال‌التجاره و تأمین نیازمندیهای غذایی بنادر، از عوامل اثرگذار بر اقتصاد خلیج فارس در عصر ایلخانان بود. این منطقه که از روزگار باستان بخشی از مراکز اداری و تجاری دولتهای آریایی در آن قرار داشت، (سرفراز، ص ۲۵۸) در دامداری و به‌ویژه پرورش اسب مشهور بود و بخشی از تولیدات آن به هندوستان صادر می‌شد. (فراشیدی، ج ۱، ص ۱۱-۱۲)

منطقه شبانکاره با مرکزیت شهر ایج (ایگ) با اتصال به نواحی بشاگرد و کورستان لار با تحولات اقتصادی نواحی ساحلی در ارتباط بود. به نوشته حمدالله مستوفی: حدودش به ولایت فارس و کرمان و بحر فارس می‌رسید. (فسائی، ج ۲، ص ۹۰۰؛ مستوفی، ص ۱۲۸) پادزهر، خرمهره و مومیایی از محصولات عمده شبانکاره بود. (شبانکاره‌ای، ص ۱۶۴-۶) میوه‌های شبانکاره به جزیره کیش صادر می‌گردید. (نسترنج، ص ۳۱۰) مناطق لارستان، فال، خنج و کورستان نیز در استان فارس با بازرگانی بڑی و بحری خلیج فارس ارتباطی تنگاتنگ داشتند.

«لار ولایتی است نزدیک کنار دریا و مردم آنجا بیشتر تاجر باشند و سفر بحر

و برکنند و حاصلش غله و پنبه و اندکی خرما است.» (مستوفی، ص ۱۳۹)

## مقاله ● عوامل اثرگذار بر بازرگانی خلیج فارس در عصر مغول / ۱۵

این بطوطه نیز از بازارهای نیکوی لار و کورستان یاد کرده است. (ابن بطوطه، ص ۳۰۴-۵)

تبریز و سلطانیه، پایتخت ایلخانان، که مبداء و مقصد بسیاری از کاروانهای تجاری از دورترین جاهای جهان بودند، از راههای مختلف با خلیج فارس و دریای عمان ارتباط داشتند. بازار بزرگ تبریز به بخشهای ویژه صنوف گوناگون تقسیم می‌گردید. بازار مشک و عنبرفروشان آن شهرت جهانی داشت و بازار جواهرات آن چشمها را خیره می‌کرد. (همان، ص ۲۵۳) به نوشته قلّشندی: تبریز مهم‌ترین نقطه سراسر ایران بود که «از همه سو بدان روی آورند و مقصد بارهای همه تجار و مسافران است.» (الزویری، ص ۱۰۵) سلطانیه نیز پس از تبریز از مهم‌ترین مراکز اقتصادی ایران در نیمه شمالی بود:

«هرچه مردم را به کار آید، در آن ولایت موجود و بسیار است و اکنون چندان عمارات عالی که در آن شهر است، بعد از تبریز در هیچ شهری دیگر نباشد.» (مستوفی، ص ۵۵)

هر ساله به‌ویژه در تابستان کاروانهایی بزرگ با پیمودن بیش از دویست و پنجاه و چهار فرسنگ راه در طول هفتاد روز از کیش و هرمز به این مناطق می‌رسیدند (همان، ص ۱۸۶؛ الفونس، ص ۱۰۶) و کالاهای گوناگونی چون پارچه‌های گرانبها، ادویه مالزی، مروارید و یاقوت سیلان و مالابار، الماس و زمرد هند و شال کشمیر، مروارید خلیج فارس و دریای عمان، اطلس و پارچه‌های زربفت شوشتر، موصل، یزد و کرمان و گلاب و عطریات شیراز و اصفهان و انواع کالاهای کمیاب و مشتری‌پسند هندوستان و چین را عرضه می‌کردند. (کلاویخو، ص ۱۶۸؛ اقبال، تاریخ مغول، ص ۵۷۰) بخشی از کالاهای مناطق جنوبی ایران توسط بازرگانان اروپایی که از راه سوریه و غرب به تبریز می‌آمدند، به دورترین نقاط جهان صادر می‌گردید. (گروسه و دیکر، ص ۱۱۲) همچنین کاروانها به‌هنگام بازگشت، کالاهای ساخت اروپا را برای فروش در جنوب و یا انتقال به هند و چین و آفریقای شرقی به بنادر خلیج فارس بارگیری می‌نمودند.

### ۶. تداوم فعالیتهای تجاری شرکای خارجی:

در بازرگانی دریایی ایران عصر مغول گروههایی بسیار از تجار و دادوستدگران خارجی،

به‌ویژه از هندوستان، چین، جنوب شرق آسیا و شرق آفریقا، سهیم بودند. هندوستان شریک سنتی و مهم بازرگانان خلیج فارس، از دیرباز بخش زیادی از نیازهای منطقه چون: غلات (جو و گندم، ارزن، برنج)، روغن، داروهای گیاهی، میوه، حیوانات کمیاب، سنگهای گرانبها، مشک و عنبر را تأمین می‌کرد.

میان هدایایی که ملک علاءالدین از هندوستان برای خواجه رشیدالدین فضل‌الله، وزیر غازان‌خان، به بندر بصره فرستاده بود، پیشکشهایی چون: پارچه، جواهر، عطر، حیوانات کمیاب، انواع مربا، گیاهان دارویی، مخترشات، روغنهای معطر، ظرفهای طلا و چینی، خوراکیها و خشکبار، چوبهای کمیاب یا اخشاب، عاج، انواع داروهای ترکیبی از دارچین و جوز هندی، میخک، هل، کبابه چینی و فوفل وجود داشت. (براون، ص ۱۴۷) دریانوردان هندی از راه بندر تیز، هرمز، عمان، عدن و بصره با خلیج فارس و دریای عمان در ارتباط بودند. کشتیهای مسلمانان نیز به مناطق دیبل و سند، تهانه، کهمبات، سوپاره و صیمور در گجرات، کولم در مدرس، رأس کماری و مالیبار (مالابار) در بنگال و کامروپ (قامرون) در ایالت آسام هند آمد و رفت داشتند. (النکرتی، ص ۲۱)

از هند، فیل، انواع ادویه، جواهر، مروارید، پارچه‌های زریفت، عاج و غیره به بنادر هرمز و کیش حمل شده و سپس به سراسر ایران منتقل می‌گشت. (اشبور، تاریخ مغول، ص ۴۳۳؛ مارکوپولو، ص ۳۰۰) ایران از بزرگ‌ترین صادرکنندگان اسب به شبه‌قاره هند بود. (همان)

تجارت خلیج فارس و دریای عمان با چین و مناطق شرق آسیا در دوره مغول توسعه فراوان یافت. پیوندهای مغولان با سرزمین چین این فرایند را تشدید می‌نمود. در این مسیر بازرگانی که بخشی از جاده ابریشم دریایی را شامل می‌شد، کالاهای مناطق انسلوند یعنی اندونزی، فیلیپین، مالزی و توابع آن توسط کشتیهای چینی به خلیج فارس ارسال می‌گشت.

کشتیهای چینی با استفاده از راههای آبی رودخانه دجله و بندرگاه بصره، گاه تا بغداد پیش می‌رفتند و کالاهای بازرگانی از جمله: ابریشم خالص، منسوجات ابریشمی، حریر و اطلس و منسوجات زریفت از حدود چین و مقادیری بسیار فلفل، زنجبیل، هل، دارچین، جوز هندی و منسوجات پنبه‌ای هند و مروارید و الماس اقیانوس را دادوستد می‌کردند (گروسه، امپراتوری... ص



۵۱۳) و در بازگشت عطر و گلاب، سنگهای قیمتی، خشکبار و صیفی جات و کالاهای تجملی گرانبها را از سواحل و بنادر ایران به مناطق دوردست هند و شرق آسیا منتقل کرده به فروش می‌رساندند. (امیرابراهیمی، ص ۶۵)

ایلخانان از نیمه دوم سده سیزده میلادی به بازرگانان اروپایی، به ویژه تجار ایتالیایی، اجازه دادند از قلمرو آنان گذر کرده و برای داد و ستد به هندوچین بروند. آنان از راه آسیای صغیر، ترابوزان، تبریز، کاشان، یزد، کرمان به جزیره هرمز رسیده و از آنجا به هند و ماوراء هند و چین رهسپار می‌گشتند. (گروسه و دینکر، ص ۱۱۳؛ جوادی، ج ۱، ص ۱۱۰-۱۱۱ و ۷۹) ارتباط سرزمینهای دوردست افریقای شرقی، زنگبار و حبشه با خلیج فارس که ریشه در روزگاران کهن پیشین داشت، در عصر مغول نیز استمرار یافت. (ابن اثیر، ج ۲۲، ص ۶۵)

بازرگانان ایرانی جزایر هرمز و کیش در شرق افریقا تا سواحل موزامبیک با تأسیس گروههای انسانی (کلنی) پایدار، ضمن آسان کردن ترتیب داد و ستد میان آسیا و افریقا، مظهر بازرگانی، ثروت و اقتدار اقتصادی بودند. (محیط طباطبایی، ص ۱۶۹) چوب ساح (چندل) که در ساخت سقف خانه‌ها و بدنه کشتیها از آن به فراوانی استفاده می‌شد، نمادی مشخص از حضور بازرگانان افریقایی در سراسر نواحی جنوبی ایران بود. (ابن حوقل، ص ۵)

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
رتال جامع علوم انسانی

#### ۷. راهها و خطوط ارتباطی:

ایلخانان با تسخیر و یکسان‌سازی سرزمینهای پراکنده اطراف خود بر راههای مهم تجاری جهان استیلا یافتند. فرزندان چنگیز پس از غارت ایران و چین، وحدت سیاسی را به این دو کشور بازگرداندند و با وحدت ارضی، انتظام اداری و صلح و آرامش داخلی، شأن و اعتباری را که این دو کشور در دورانهای شکوه و عظمت در خارج از سرزمینهایشان داشتند، به آنها بازگرداندند. در دوره مغول بود که عراق به ایران ملحق شد و ماوراء قفقاز و ارمنستان و آناتولی خراجگزار ایران شدند. دربار مغولها در تبریز به صورت یکی از مراکز قدرت جهان درآمد و ایران در سه ربع سده به بزرگ‌ترین کشور مشرق‌زمین تبدیل گردید. در نتیجه این وحدت اداری، انتظام و امنیت راههای تجاری توسعه یافت و زیر مراقبت شدید سواران مغول و صلح مغولی،

کالاهای کاروانیان با ایمنی هر چه بیشتر به مقصد می‌رسید. (گروسه و دنیگر، ص ۱۱۲) چنانچه  
غازان‌خان:

«راهها را ایمن گردانید، چنان که در بیابانهای خونخوار طشتهای پر زر بر سر

نهادندی، کس را مجال نبود که نیک در آن نگرستی.» (مستوفی، ص ۱۱۲۸)

جاده ابریشم و جاده ادویه که ایران و سواحل اقیانوس هند و دریای عمان را به یکدیگر  
مرتبط می‌ساختند و جاده پوست که از جنوب روسیه و ماورای خزر و قفقاز به سوی ایران  
منتهی می‌گشت، از مهم‌ترین راههای ارتباطی زیر سلطه مغولان بودند. ایلخانان بر بخش بزرگی  
از جاده هشت هزار کیلومتری ابریشم نظارت داشتند. (گروسه، امپراتوری...، ص ۹۲۴) این شاهراه  
عظیم با اتصال به راههای غرب و شمال غربی ایران، آزادی تجارت میان قاره‌های آسیا و اروپا را  
تأمین می‌کرد. (همان، ص ۱۰۵) شعبه‌های جاده ابریشم در مسیر شمال و شمال غربی به جنوب و  
جنوب شرقی، جزایر و بنادر و سواحل خلیج فارس و دریای عمان را به دیگر نقاط ایران و جهان  
خارج مرتبط می‌ساخت. (ریاضی، ص ۴۹-۵۴) مجموعه‌ای از راههای فرعی می‌توانست سواحل  
جنوبی را از راه اصفهان، کاشان، قم و ری به جاده ابریشم متصل سازد.

افغانستان و دره سند از راه سیستان و بلوچستان و دریای عمان و خلیج فارس به  
خوزستان و جنوب بین‌النهرین مرتبط می‌شد. مبداء این راهها از نواحی شمال افغانستان و  
خراسان شرقی آغاز می‌گشت. راهی از بلخ به هرات و از هرات به زرنج و از زرنج به نرماشیر و بم  
و از بم به هرمز ساحلی (هرمز کهنه) می‌رسید و از آنجا از راه دریا به سواحل خلیج فارس در  
خوزستان متصل می‌شد و سپس به عراق منتهی می‌گشت. راه دیگری از بدخشان یا بلخ به سوی  
پروان و سپس کابل و قندهار می‌رفت. در قندهار راه دو شاخه می‌شد، یکی از قندهار به سمت  
زرنج و بم و سپس دریای عمان و دیگری از قندهار به دهانه سند می‌رفت و یا از راه بمپور به بندر  
تیز می‌رسید و از آنجا به خوزستان و بین‌النهرین می‌رفت.

راهی دیگر از راه اصلی جاده ابریشم، از مرو، هرات و یا نیشابور به سمت جنوب ادامه  
می‌یافت و به قائن و طبس می‌رسید و از این دو شهر به زرنج و کرمان و شیراز منتهی شده و  
سپس به بندر سیراف، جنبه و سورو (در نزدیکی بندرعباس کنونی) می‌رسید و از آنجا تا

خوزستان و بین‌النهرین ادامه می‌یافت. (همان، ص ۵۳-۴) شاهراه خراسان بزرگ حلقه اتصال راه ابریشم و جاده پوست به نواحی ساحلی جنوب ایران بود. این جاده بلند و کهن نخست به بندر تیز و سواحل دریای عمان متصل شده و سپس سرحدات دریایی ایران در هرمز، قشم و کیش را در خلیج فارس دربرگرفته و سرانجام با گذر از ولایات فارس به خوزستان و بنادر آن می‌رسید. بدین ترتیب خراسان، عراق و بغداد، سواحل و جزایر ایران، آسیای میانه و ماورای آن و چین و اروپا به یکدیگر متصل می‌شدند. (باسورث، ص ۱۴۹)

جزیره هرمز به عنوان یکی از عوامل مؤثر در تجارت دریایی ایلخانان توسط راههای مختلف فرعی به رشته بزرگ می‌پیوست. راه هرمز به کرمان از راه جیرفت، مسیر هرمز به نرماشیر در جنوب شرقی فهرج و بم کرمان، از این نمونه بودند. هرمز از راه نرماشیر به دو منطقه زرنند، مرکز سیستان، و دیبل (دیبول)، بندرگاه هندوستان، متصل می‌گردید. (ونوفی، ص ۱۰۶-۹) این راه بخشی از شاهراه بزرگ جاده ادویه بود که ایران و سواحل اقیانوس هند را به یکدیگر مرتبط می‌ساخت.

راههای متعدد سواحل جنوب ایران را به ایالت فارس و شیراز متصل می‌ساخت. بیشتر این راهها از شیراز منشعب می‌گشت. شرقی‌ترین راه از شیراز آغاز و به سروستان، فسا، داربگرد، فرگ و طارم می‌رفت و در آنجا در جهت جنوب به شهر سورو در همسایگی هرمز می‌رسید. راه دیگری به سوی جنوب و سیراف می‌رفت و یا در نیمه این راه به سمت جنوب شرقی به جزیره کیش منتهی می‌شد. راه غربی نیز جاده شیراز به ریشهر بود که پس از گذر از کازرون و دریز به توج و سپس بندر جنابه می‌رسید. (لسترنج، ص ۳۱۷-۱۹) راه جهرم به لار و کادزین به فال نیز از راههای دستیابی شیراز به سواحل و هرمز بود. (اوبن، ص ۲۲)

تبریز و سلطانیه، پایتخت مغولان، نیز از سه راه مهم با خلیج فارس و دریای عمان در ارتباط بود:

۱. راه بصره و بغداد که از گذرگاههای کوهستانهای کردستان گذشته به مراغه می‌رسید و از آنجا به پایتخت منتهی می‌شد؛
۲. راه سیراف به شیراز - اصفهان - کاشان - قم - ری - قزوین؛

۳. راه هرمز - کرمان - یزد - کاشان که در این محل به راه دوم متصل می‌گشت. (اقبال، تاریخ مغول، ص ۵۷۰) بخشی از سرزمینهای میان سواحل جنوبی ایران و چین، راه ابریشم دریایی را تشکیل می‌دادند و با جادهٔ ادویه ارتباطی تنگاتنگ داشتند.

ادریک دو پوردنون ایتالیایی (۷۳۲-۶۶۴هـ) در جریان سفر دریایی خود این مسیر را توصیف کرده است. او در بصره سوار بر کشتی شد و از جزیرهٔ هرمز گذشته، از راه معمول بازرگانی به سوی هند پیش رفت. از تانا، نزدیک بمبئی، گذشت و پس از گذر از سواحل مالابار که سرزمین اصلی ادویه و مملکت فلفل بود، به سیلان، جاوه و چمپا رسید و سرانجام به چین وارد شد. (گروسه: امپراتوری...، ص ۵۱۹) مازکوپولو نیز با پیمودن جادهٔ ابریشم دریایی به سواحل ایران و هرمز رسید و سپس از راه کرمان و یزد به ایران داخلی مسافرت نمود. (همان، ص ۵۱۰)

#### ۸. توانمندی اقتصادی بازرگانان بزرگ:

در تجارت دریایی خلیج فارس مجموعه‌ای از دادوستدگران بزرگ فعالیت می‌نمودند که در نتیجه بهره‌مندی از عصر شکوفایی بازرگانی منطقه، به ثروت و امکانات مادی گسترده دست یافته بودند. این افراد مرکز ثقل تحولات اقتصادی سرحدات آبی جنوب بوده و بخشی بزرگ از تکاپوهای تجاری زیر نظارت و مدیریت آنان صورت می‌گرفت. خاندان طیبی از این نمونه بودند که از سال ۶۹۲ تا ۷۲۵هـ. بر فارس و جزایر و بنادر خلیج فارس و دریای عمان حاکمیت تجاری بی‌رقیب داشتند. (ونوفی، ص ۱۸۴)

شیخ جمال‌الدین ابراهیم بن محمد طیبی ملک‌الاسلام، بزرگ خاندان طیبی، مناطق خشکی و آبی فارس را در سال ۶۹۲هـ. به مبلغ یک‌هزار تومان به مدت چهار سال از گیخاتو، ایلخان مغول، به اجاره و مقاطعه گرفت:

«در سال ۶۹۲ حکمرانی مملکت فارس و املاک خالصهٔ شاهی در صحرا و دریا به شیخ اسلام جمال‌المله و الدین ابراهیم بن شیخ محمد طیبی عرب که در ورع و تقوی و رفعت شأن و کثرت ضیاع و عقار و مزید جاه و تقرب سلاطین، مانند نداشت، قرار گرفت و او را به ملک اسلام ملقب داشتند و

## مقاله ● عوامل اثرگذار بر بازرگانی خلیج فارس در عصر مغول / ۲۱

در امارت ملک اسلام اهل مملکت فارس در کنف آسایش غنودند و از جور

و ستم مغول و ترکمان رهیدند.» (فسائی، ص ۲۸۰)

ملک الاسلام جزیره کیش را مرکز فعالیتهای خود قرار داد و تجارت محدوده‌ای گسترده از خلیج فارس تا سواحل چین و هند و مالابار را در اختیار گرفت. (زرکوب شیرازی، ص ۹۹-۱۰۱) دادوستد و صادرات مروارید و اسبهای اصیل گرانبها، بخشی از این تکاپو بود. قسمتی از مال الاجاره خاندان طیبی به دولت ایلخانی، از راه پرداخت مستقیم مروارید خلیج فارس صورت می‌گرفت. (نمیتون، ص ۳۶۲-۴) هر ساله یکهزار و چهار صد رأس اسب به قیمت هر رأس دویست و بیست دینار زر سرخ به هندوستان و ماورای آن صادر می‌گردید. (فضل‌الله شیرازی، ص ۳۰۲)

ملک شیخ عزالدین عبدالعزیز و ملک شمس‌الدین طیبی از دیگر تجار بزرگ خاندان طیبی در عصر مغول بودند که در بازرگانی خلیج فارس نقش آفرینی کردند. (فصیح خوافی، ص ۴۴) از دیگر بازرگانان مشهور خطوط ساحلی ایران در این دوران ملک شمس‌الدین محمد بن مالک بود که بخشهایی مهم از فارس را در مقاطعه داشت و دایره فعالیت او محدوده‌ای گسترده از ایران تا چین و اروپا را دربر می‌گرفت:

«ملک شمس‌الدین محمد بن مالک که صاحب مال مالک و املاک و حرفه

تجارت که از حد چین تا اقصای فرنگستان مال التجاره اش پهن و صیت

بزرگیش عالمگیر بود و در خدمت سلاطین، جاهی رفیع و منزلتی وسیع

داشت.» (فسائی، ج ۱، ص ۳۶۹)

زین‌الدین علی عبدالسلام نیز بازرگانی بزرگ بود که در دوره‌ای کوتاه بر تحولات اقتصادی

خلیج فارس در عصر مغول اثرگذار بود. (القاشانی، ص ۱۶۳)

### ۹. عوامل محدودکننده طبیعی، سیاسی و نظامی:

در کنار مجموعه عوامل اثرگذار مثبتی که فرایند و جریان توسعه بازرگانی خلیج فارس و

دریای عمان را در عصر مغول تسهیل می‌نمود، پاره‌ای رخدادهای کاهنده و مخرب طبیعی و

تاخت و تازه‌های نظامی، این مسئله را با تهدید و محدودیت رو به رو می‌ساخت.

بلاهای طبیعی و گسترش بیماریهای واگیردار در سال ۶۵۸هـ.، به ویژه در بخشهای جنوبی تنگه هرمز، وبا و قحطی در ۶۹۸هـ. و تابستان پس از آن در فارس و جزایر و بنادر خلیج فارس که به انهدام گسترده انسانی منجر شد، (Miles, p.507) نمونه‌هایی از این عوامل محدودکننده بودند:

«قطره بارانی از ابر نبارید و امید زراعت کاران از منفعت زمین بر باد رفته، آتش پریشانی در دلها زبانه کشید. آب از کاریزها برنیامد و چشمه‌ها خشکید. مردمان از بی‌نانی به جان رسیدند. تا چهل روز قرص نانی از دکه خباز درنیامد و چون تابستان رسید، وبایی عظیم در عقب این بلای قحط بروز نمود و چندین هزار نفر از قحط و وبا در دارالملک شیراز چهره در خاک تیره کشیدند.» (فسائی، ج ۱، ص ۲۸۵)

حمله راهزنان و گرده‌گیران در دریا و خشکی از دیگر مشکلات اقتصاد خلیج فارس بود. در مناطق جنوب و جنوب شرقی، کرمان و مکران، طوایف بلوچ (بلوص) کاروانیان و راههای تجاری منتهی به بنادر تیز و هرمز را مورد دستبرد و قتل و غارت قرار می‌دادند. (ابوالفداء، ص ۳۸۰-۱) راهزنی جاده‌ها در نقاط دیگر جنوب ایران از جمله خشت و کمارج استان فارس که بخشی از راه تجاری از سواحل به شیراز و بالعکس از آن می‌گذشت، نیز وجود داشت. (نسترنج، ص ۳۳۹ و ۳۴۶-۷) به نوشته حمدالله مستوفی، دزدی دریایی در حدود عمانات و بحرین رواج داشت و همواره مشکلاتی را برای بازرگانان به وجود می‌آورد:

«بعضی در دزدی غلو تمام نمایند و غلبه تمام در بحر بر کشتیهای تجار زنند و مال برند.» (مستوفی، ص ۱۲۸)

سرحداث جنوبی در عصر مغول چندین بار مورد تاخت و تاز و غارت عناصر مرکزگرای مغول نكوداری یا مغولان جغتایی قرار گرفت.

الوس جغتایی در تقابل با ایلخانان ایران با گذر از جیحون بارها به سرزمینهای ثروتمند داخلی هجوم برده و پس از کسب غنائم و خرابی بسیاری، بازمی‌گشت. (منشی کرمانی، ص ۴۶) مناطق جنوبی ایران، به ویژه در فصول سرد و زمستان، مکانی مناسب برای آنان به حساب

می آمد. سپاه نکوداری در سال ۶۷۷هـ. با گذر از سیستان، کرمان و فارس را مورد تهاجم قرار داد و با قتل عام گسترده، بیش از سه هزار رأس اسب را به غنیمت گرفت. (فسائی، ص ۲۷۰-۱) در سال ۶۸۰هـ. حملات نکوداریان، گرمسیرات فارس تا حدود دشتستان را فراگرفت؛ چهارپایان و اموال ایلات و عشایر به یغما رفت و مردان و زنان و کودکان کشته شده و یا به اسارت رفتند. (همان، ص ۲۷۳) در سال ۶۹۹هـ. ده هزار سوار مغول به فرماندهی قتلغ خواجه، پسر تو از نسل جغتای، با گذر از سیستان به فارس حمله ورگشته و با محاصره ناکام شیراز و سپس گذر از منطقه دشت ارژن، نواحی گسترده‌ای از کازرون، فامور، جره، دشتستان، خورشیف، لیراوی، زیدون تا حدود جزیره هرمز را دستخوش چپاول و ارباب قرار دادند. (همان، ص ۲۸۵-۶)

«به طریق سرسوران روی به هرمز و خرابی آن ولایت نهادند و در آن حدود از مال تجار به غارت بردن و خلق خدای کشتن و زن و فرزند مسلمانان اسیر گرفتن، هیچ دقیقه اهمال نکردند. سپس از حمله به نواحی سرحد لارستان در نزدیک کنار دریای فارس و بایلو و پو از ولایت جردم فارس و گرمسیرهای نواحی تا حدود فال و کران، نه چندان مال و نعمت در دست تصرف و قبضه ایشان افتاد که در حصر و احصاء به ضبط و تدوین آن قیام نتوانند نماید.» (تاریخ شاهی قراختایان...، ص ۲۰۵-۶)

پی‌نوشتها:

۱. ابن اثیر، عزالدین علی، *الکامل فی التاریخ*، برگردان ابوالقاسم حالت، تهران: شرکت سهامی چاپ و انتشارات کتب ایران، علمی، ۱۳۵۳.
۲. ابن بطوطه، *سفرنامه ابن بطوطه*، محمدعلی موحد، تهران: ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۵۹.
۳. ابن حوقل، محمد ابن حوقل، *صورة الارض*، برگردان جعفر شعار، تهران: بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۵.
۴. ابوالفداء، *تقویم البلدان*، عبدالمحمد آیتی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۹.
۵. اشیونر، برتوند، *تاریخ ایران در قرون نخستین اسلامی*، برگردان مریم میراحمدی، تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۶۹.
۶. اشیونر، برتوند، *تاریخ مغول در ایران*، محمود میرآفتاب، تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۷۶.
۷. افضل‌الدین کرمانی، احمدبن حامد، *سلجوقیان و غز در کرمان*، به اهتمام محمد ابراهیم باستانی پاریزی، تهران: کوروش، ۱۳۷۳.
۸. اقبال، عباس، *تاریخ مغول*، تهران: امیرکبیر، ۱۳۶۵.
۹. اقبال، عباس، *مطالعاتی در باب بحرین و جزایر و سواحل خلیج فارس*، تهران: چاپخانه مجلس، ۱۳۲۸.
۱۰. النکریتی، طه، *الصراع علی الخلیج عربی [فارس]*، بغداد: وزارة الثقافة و الارشاد، ۱۹۶۶.
۱۱. الزویری، محبوب، *جغرافیای تاریخی ایران در قرن نهم هجری*، تهران: مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، ۱۳۸۰.
۱۲. افشارستانی، ابوالقاسم عبدالله بن محمد، *تاریخ العجائیو*، به اهتمام مهین همبلی، تهران: ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۲۸.
۱۳. امام شوشتری، محمدعلی، «منابع اقتصادی خلیج فارس»، تهران: *سمینار خلیج فارس*، ج ۲، ۱۳۴۲.
۱۴. امیرابراهیمی، عبدالرضا، *خلیج فارس*، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی، بی‌تا.
۱۵. اوین، زان، *مراجع مطالعاتی درباره لار در قرون وسطی، لارستان کهن و فرهنگ لارستانی*، گردآوری و برگردان احمد اقتداری، تهران: جهان معاصر، ۱۳۷۱.
۱۶. بارتوند، و. و، *تذکره جغرافیای تاریخی ایران*، برگردان حمزه سردادور، تهران: توس، ۱۳۷۲.



مقاله ● عوامل اثرگذار بر بازرگانی خلیج فارس در عصر مغول / ۲۵

۱۷. باستانی پاریزی، محمد ابراهیم، «در سوگ بم»، کتاب ماه تاریخ و جغرافیا، س ۷، ش ۴۰۳، دی و بهمن ۱۳۸۲.

۱۸. باسورث، کلیفورد ادموند، تاریخ غزنویان، برگردان حسن انوشه، تهران: امیرکبیر، ۱۳۷۸.

۱۹. براون، ادوارد، تاریخ طب اسلامی، برگردان مسعود رجب‌نیا، تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۷۱.

۲۰. بهرامی، اکرم، تاریخ ایران از ظهور اسلام تا سقوط بغداد، تهران: دانشگاه تربیت معلم، ۱۳۵۶.

۲۱. پتروشفسکی، ای. پی، تاریخ ایران در سده‌های میانه، برگردان سیروس ایزدی، حسین تحویلی، تهران: دنیا، ۱۳۵۹.

۲۲. جوادی، حسن، ایران از دیده سیاحان اروپایی، تهران: بوته، ۱۳۷۸.

۲۳. چمنکار، محمدجعفر، بحران ظفار و رژیم پهلوی، تهران: مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران، ۱۳۸۳.

۲۴. چمنکار، محمدجعفر، «خلیج فارس و دریای عمان در سیاست خارجی دولت پهلوی»، مجموعه مقالات همایش بین‌المللی خلیج فارس در گستره تاریخ، ج ۲، به اهتمام اصغر منتظرانقائم، اصفهان: گروه تاریخ دانشگاه اصفهان، ۱۳۸۴.

۲۵. حافظ ابرو، جغرافیای تاریخی حافظ ابرو، به اهتمام صادق سجادی، تهران: دفتر نشر میراث مکتوب، ۱۳۷۵.

۲۶. حسینی فسائی، میرزا حسن، فارسنامه ناصری، به اهتمام منصور رستگار فسائی، تهران: امیرکبیر، ۱۳۸۲.

۲۷. خوافی، احمدین جلال‌الدین محمد فصیح، مجمل فصیحی، به اهتمام محمود فرخ، مشهد: کتابفروشی باستان، ۱۳۳۹.

28. Miles, S. B, *The Countries and tribes of the Persian Gulf*, London: Frank cass, 1966.

29. Risso, Patricia, *Oman and Muscat*, London: croom helm, 1983.

۳۰. رائین، اسماعیل، دریانوردی ایرانیان، تهران: جاویدان، ۱۳۵۶.

۳۱. ریاضی، محمدرضا، «اجاده ابریشم، شکل‌گیری و پیشینه»، مجله باستان‌شناسی و تاریخ، س ۹، ش ۲، بهار و تابستان، ۱۳۷۹.

۳۲. زرکوب شیرازی، معین‌الدین، شیرازنامه، به اهتمام اسماعیل واعظ جوادی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران، بی‌تا.

۳۳. ستوده، حسینقلی، تاریخ آل مظفر، تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۴۶.

۳۴. سرفراز، علی اکبر؛ «کشف کافی از عهد کوروش کبیر در ساحل خلیج فارس»، «مجله یاستان شناسی و هنر ایران»، ش ۷۰۸، تابستان و پاییز ۱۳۵۰.
۳۵. شبانکاره‌ای، محمدبن علی بن محمد، *مجمع الانساب*، به اهتمام میرهاشم محدث، تهران: امیرکبیر، ۱۳۷۶.
۳۶. عبدالرزاق سمرقندی، کمال‌الدین، *داستان سفر هندوستان و شرح غرائب و عجایب آن*، تاشکند، ۱۹۶۰.
۳۷. فراشبندی، علیمراد، *تاریخ و جغرافیای برازجان یا سنگر مجاهدین*، شیراز: چاپخانه احمدی، بی تا.
۳۸. فضل الله شیرازی، شهاب‌الدین عبدالله بن عزالدین، *تاریخ و صاف الحضرة*، تهران: ابن سینا، ۱۳۳۸.
۳۹. قزوینی، محمد، *ملوک هرموز، یادداشت‌های قزوینی*، ج ۹، به اهتمام ایرج افشار، تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۲۷.
۴۰. کلاویخو، روی گونزالس، *سفرنامه کلاویخو*، برگردان مسعود رجب‌نیا، تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۶۶.
۴۱. گابریل، الفونس، *مارکوپولو در ایران*، برگردان پرویز رجبی، تهران: اساطیر، ۱۳۸۱.
۴۲. گروسه، رنه، *امپراتوری صحرانوردان*، عبدالحسین میکده، تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۷۹.
۴۳. گروسه، رنه، *دیکرا، زرژ، چهره آسیا*، غلامعلی سیار، تهران: فرزانه روز، ۱۳۷۵.
۴۴. گیرشمن، رومن، *جزیره خارک*، تهران: شرکت نفت ایران، ۱۳۳۹.
۴۵. لسترنج، گی، *جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی: بین‌النهرین، ایران و آسیای مرکزی از زمان فتوحات مسلمین تا ایام تیمور*، برگردان محمود عرفان، تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۷۷.
۴۶. لمیتون، آن، *تداوم و تحول در تاریخ میانه*، برگردان یعقوب آژند، تهران: نشر نی، ۱۳۷۲.
۴۷. مارکوپولو، *سفرنامه مارکوپولو*، حبیب‌الله صمیمی، تهران: ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۵۰.
۴۸. محیط طباطبایی، محمد، *تطور حکومت در ایران بعد از اسلام*، تهران: بعثت، ۱۳۶۷.
۴۹. مستوفی قزوینی، حمدالله، *نزهة القلوب*، به اهتمام گی لسترنج، لیدن هلند: بریل، ۱۹۱۳.
۵۰. منشی کرمانی، ناصرالدین، *سمط‌العلی للحضرة العلیا*، در *تاریخ قراختانیان کرمان*، به اهتمام عباس اقبال، تهران: اساطیر، ۱۳۶۲.
۵۱. میرخواند، *تاریخ روضة الصفا فی سیرة الانبیاء و الملوک و الخلفا*، به اهتمام جمشید کیانفر، تهران: اساطیر، ۱۳۸۰.
۵۲. مؤلف گمنام، *تاریخ شاهی قراختانیان*، به اهتمام محمدابراهیم باستانی پاریزی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.

۵۳. نطنزی، معین‌الدین، منتخب‌التواریخ معینی. به اهتمام ژان اوبن، تهران: کتابفروشی خیام، ۱۳۳۶.
۵۴. نوری‌زاده بوشهری، اسماعیل، نظری به ایران و خلیج فارس، بی‌جا، بی‌نا، بی‌تا.
۵۵. وثوقی، محمدباقر، تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس، ملوک هرموز، شیراز: دانشنامه فارس، ۱۳۸۰.
۵۶. ویلسون، آرنولد تالبوت، خلیج فارس، برگردان محمد سعیدی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۸.
۵۷. همدانی، محمد ابن محمود، عجایب‌نامه، به اهتمام جعفر مدرس صادقی، تهران: نشر مرکز، ۱۳۷۵.





پروشکاه علوم انسانی ومطالعات فرہنگی  
پرتال جامع علوم انسانی