

## پایان اشغال بندر عباس توسط پرتغال و نقش آن در شکوفایی تجارت این بندر در دوره صفوی

زهرا زینب ناصری لیراوی\* / حمید حاجیان پور\*\*

### چکیده

تنگه‌ها به عنوان آبراه‌های دریایی همواره در اقتصاد دولت‌ها نقش بارزی را ایفا می‌کنند. ملوک هرموز با انتخاب پایتخت جدید خود، جزیره جرون که به یاد وطن خود آن را هرمز نامیدند، نبض تجارت منطقه را به دست گرفتند. مورخان جملگی از تجارت پررونق جزیره هرمز با هندوستان یاد کرده‌اند. با تصرف جزیره هرمز توسط آلبوکرک پرتغالی تجارت این منطقه تحت کنترل آنان قرار گرفت، اما شاه عباس کبیر با کمک انگلیسی‌ها پرتغالی‌ها را شکست داده، از جزیره بیرون کرد. بعد از سقوط هرمز، بندر گمبرون نقش فعالی را در مناسبات اقتصادی ایفا کرد. این پژوهش در پی یافته‌هایی برای این پرسش‌هاست که اولاً: نقش جزیره و تنگه هرمز در تجارت دریایی منطقه خلیج فارس چگونه بوده است، و ثانیاً: پی‌آمدهای اقتصادی تصرف هرمز در این منطقه چه بود، ثالثاً: رشد تجاری بندرعباس چگونه شکل گرفت؟  
کلیدواژه‌ها: تنگه هرمز، جزیره هرمز، ملوک هرمز، خلیج فارس، بندرعباس، صفوی.

## مقدمه

حکومت‌ها در طول تاریخ همواره به تجارت به عنوان رکنی از پایه‌های اقتصاد خود توجه ویژه‌ای داشتند. در دوران باستان، داریوش کبیر با ساخت جاده‌ها به تشویق تجار و بازرگانان پرداخت. در دوران‌های بعد نیز شاهان و حکام ایران به این مسئله توجه کردند. علاوه بر راه خشکی جاده ابریشم که از ایران می‌گذشت، راه دریایی نیز مورد توجه تجار و بازرگانان بود. خلیج فارس در طول تاریخ ایران نقطه‌ای استراتژیک بوده است و دولت‌های مختلف می‌کوشیدند با در اختیار گرفتن این نقطه مهم، نبض تجارت منطقه را در دست گیرند. جزیره هرمز در خلیج فارس همواره نقش استراتژیکی و سوق‌الجیشی داشته است. اندکی قبل از تشکیل دولت صفوی، اکتشافات جغرافیایی توسط دولت‌های اروپایی آغاز و به ورود پرتغالی‌ها به خلیج فارس و اقیانوس هند منجر شد. در زمان صفویه دولت پرتغال به نقش کلیدی جزیره هرمز در خلیج فارس پی برد و با تصرف این جزیره، موقعیت ممتازی در مقایسه با دیگر دولت‌های اروپایی در منطقه پیدا کرد و توانست تجارت منطقه را برای مدت مدیدی در اختیار گیرد. سرانجام شاه عباس اول صفوی با کمک کمپانی هند شرقی انگلیس توانست هرمز را تصرف کرده، به حاکمیت پرتغالی‌ها در این منطقه پایان دهد. این دوره، دوران افول پرتغالی‌ها در خلیج فارس بود. بیشتر سیاحان عصر صفوی، مانند شاردن، تاورنیه و پیترودلاواله در سفرنامه‌های خود به رشد تجاری بندرعباس بعد از سقوط جزیره هرمز اشاره کرده‌اند. این، مقارن با توسعه فعالیت کمپانی هند شرقی انگلیس در خلیج فارس بود. در واقع، پس از اکتشافات جغرافیایی و ورود اروپایی‌ها به دریاهای شرق، تنگه‌ها و جزایر و سواحل دریایی برای فعالیت‌های تجاری و اقتصادی اهمیت بسزایی یافت و رقابت دولت‌های اروپایی برای تسلط بر تنگه‌های مهم دریایی شکل گرفت.

تنگه‌ها، گذرگاه‌های طبیعی هستند که دو بدنه آب را به یکدیگر متصل می‌کنند. با توجه به اهمیت و نقش تنگه‌ها در مسائل ارتباطی، سیاسی، نظامی و اقتصادی، از دیرباز تاکنون از موضوعات مورد مناقشه منطقه‌ای و جهانی بوده‌اند. تنگه‌های استراتژیک به عنوان یک عامل جغرافیایی و به سبب ارزش ارتباطی، اقتصادی، نظامی و ژئوپلتیکی، در موازنه قدرت منطقه‌ای و جهانی نقش مؤثری دارند و دولت‌ها و قدرت‌های حاکم بر تنگه از آن به عنوان ابزاری در سیاست خارجی خود استفاده می‌کنند. بین کاربری تنگه و میزان قدرت

کشور ساحلی آن نیز رابطه مستقیم وجود دارد؛ یعنی هر قدر دولت ساحلی تنگه، قوی تر و قدرتمندتر باشد، به همان نسبت، امکان استفاده از تنگه به عنوان ابزار و اعمال سیاست خارجی در امور منطقه‌ای و جهانی برایش بیشتر خواهد. قدرت‌های بزرگ جهانی به علت ارزش و نقش تنگه‌های استراتژیک، همیشه کوشیده‌اند بر آنها و کشورهای ساحلی آن کنترل داشته باشند.<sup>۱</sup> موقعیت و اوضاع جغرافیایی خلیج فارس و تنگه هرمز به گونه‌ای است که همواره تمدن‌ها و حکومت‌ها به آن توجه داشته و هریک سعی کرده‌اند اقتدار خود را بر این منطقه حفظ کنند. تنگه هرمز گذرگاهی طبیعی است و به علت واقع شدن در منطقه خاورمیانه و همجواری با خلیج فارس که دریایی است با منابع غنی و همچنین به مثابه پل ارتباطی میان تمدن‌های مشرق زمین - به ویژه چین - با تمدن هند و مدیترانه است. در روزگاران گذشته و حال، گذرگاه تاریخی و شاه‌رگ اقتصادی به شمار می‌آید.<sup>۲</sup>

بر این اساس، در این پژوهش به پیشینه تاریخی هرمز و نقش این جزیره در تجارت دریایی منطقه خلیج فارس پرداخته شده تا بتوان به تبیین اهمیت هرمز در دوره صفوی پرداخت و با بررسی تحولات آن، آثار سقوط هرمز را، به ویژه در رشد تجاری دیگر بنادر خلیج فارس بررسی کرد.

نکته دیگر، اینکه اقتصاد منطقه‌ای خلیج فارس با اقتصاد جهانی رابطه متقابل دارد و تنگه هرمز به عنوان آبراه بین‌المللی نقش ارتباطی تعیین‌کننده‌ای در برقراری پیوند کشورهای منطقه با سایر نقاط جهان به عهده دارد. خلیج فارس به سبب داشتن منابع عظیم نفت و گاز که به عنوان عناصر محرکه دنیای صنعتی شناخته می‌شوند، و نیز به علت وابستگی شدید صنعت و رفاه اجتماعی جامعه بشری، به ویژه کشورهای صنعتی غرب به نفت خلیج فارس، به صورت قلب اقتصاد جهان عمل می‌کند و تنگه هرمز به منزله آئورت این قلب است که از طریق آن، انرژی و نیروی محرکه صنعت، به اندام‌های سراسر کره زمین انتقال می‌یابد.

### پیشینه تاریخی

تنگه هرمز در ادوار مختلف تاریخی به اسامی گوناگون خوانده شده است. این تنگه تا قبل از مهاجرت ملوک هرمز از هرمز کهنه در خشکی به جزیره جرون (که از آن پس هرمز خوانده شد) در متون تاریخی و جغرافیایی قدیم، نام مستقلی نداشته و اسامی آن متأثر از نام خلیج فارس و دریای عمان بوده است. هرودوت که ظاهراً خلیج فارس را به درستی

نمی‌شناخته، به نام اریتره اکتفا کرده و خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند را یک‌جا اریتره خوانده و حدی برای دریای پارس و بحر عمان قائل نشده است. *داریوش اول* هخامنشی نیز در کتیبه‌ای که از خود در کانال سوئز به جا گذاشته (۵۱۵-۵۱۸ ق م) تنها به نام دریای پارس بسنده کرده و به تنگه هرمز اشاره‌ای نکرده است. نقشه‌های جغرافیایی کهن، از جمله نقشه هکاتوس (۵۰۰ ق م) خلیج فارس را به صورت پیش‌رفتگی آب در خشکی نشان می‌دهد، اما از تنگه هرمز نام نبرده‌اند.<sup>۳</sup>

در دوران اسلامی نیز تا قبل از انتقال ملوک هرمز به جزیره هرمز فعلی، نام و نشان تنگه هرمز مرهون نام خلیج فارس است. به سبب نفوذ پرتغالی‌ها در این منطقه، *آلبوکرک* در یکی از گزارش‌های خود از تنگه هرمز یاد می‌کند. *آلبوکرک* که به اهمیت تنگه هرمز پی برده بود، آن را کلید خلیج فارس نامید و بدین‌سان باعث شهرت آن شد. از این به بعد نام تنگه هرمز در منابع تاریخی و جغرافیایی در اشکال مختلفی، چون باب هرمز، بوغاز هرمز (مغولی) مضیق هرمز، تنگه هرمز به کار رفته است.<sup>۴</sup> *ج‌یهانی* در کتاب *اشکال العالم* از تنگه هرمز و موقعیت آن جزیره یاد کرده است: «و در کرمان جویی بزرگ و دریایی خرد نیست، مگر دریای فارس که شاخی آمده است تا هرمز و کشتی دریا بدانجا می‌رسد و آب آن شور است.»<sup>۵</sup>

نام جزیره هرمز برگرفته از نام هرمز کهنه است که به صورت ارمز، ارموز، ارموص، اورموزیا، هارموزیا، هرموز و هرمز آمده است. این کلمه بار معنایی متفاوتی دارد. برخی گفته‌اند که این نام برگرفته از نام *اهورامزدا* خدای بزرگ ایران باستان است. هرمز در ادبیات کهن ایران به معنای روز اول هر ماه خورشیدی و نیز روز پنجشنبه نیز آمده است. اسامی باستانی این جزیره، *اوگریپس* و *آرقانا* است. *نثارک* در سفرنامه خود نوشته است که بعد از چند روز کشتیرانی به جزیره‌ای خالی از سکنه رسیده که موسوم به *آرقانا* بود.<sup>۶</sup> در منابع متنوع که به بررسی تاریخ خلیج فارس و بنادر آن پرداخته شده، از جزیره هرمز یاد شده است:

و موغ استان که در کناره دریا معادل جزیره هرمز است تیاب و میناب حالیه‌اند، چونکه موغستان به معنی نخلستان است، حال که هم مینابی‌ها و سایر نقاط از کرمان و غیره مغ را بر نخل اطلاق نمایند، و کلمه مغ چون بر انسان اطلاق شود عبارت است از انسانی که تربیت‌کننده جان و آئین است، و درخت خرما را به همین دلیل مغ گویند، چون که از یک اصله نخل ممکن است کلیه لوازم زندگانی انسان از ماکول و مشروب و ملبوس و کتابت و خانه و مسکرات و غیره تدارک شود.<sup>۷</sup>

ابن بطوطه هرمز را موعستان نامیده است.<sup>۸</sup> برخی نیز آن را به صورت خورموز یا خورمغ آورده‌اند.<sup>۹</sup> ابن حوقل در *صورة الارض* از هرمز با عنوان جوز یاد کرده است: «در میان جیرفت و بم، شهر هرمز شاه است که آن را در زمان ما قریه جوز می‌نامند.»<sup>۱۰</sup> اما شبانکاره‌ای آن را نابند می‌نامد: «زمین هرموز از حساب ممالک کرمان می‌نهند و ساحل دریای عمان است و قدیماً بندرگاهی بوده و شهری فراخ، آن را نابند گفتندی و دارالملک آنجا بود.»<sup>۱۱</sup>

### جغرافیای تاریخی هرمز

در بررسی منابع جغرافیایی، از بنای هرمز و قدمت تاریخی آن، و نیز موقعیت جغرافیایی و حدود و اقلیم هرمز سخن به میان آمده است.

حمادالله مستوفی در *نزهة القلوب* هرمز را جزء شهرهای ساخته شده توسط اردشیر بابکان می‌داند. در واقع، این گزارش قدمت این شهر تاریخی را در اختیار ما قرار می‌دهد: «هرموز از اقلیم دوم است. طولش از جزایر خالادات "صب" و عرضش از خط استوا "له" بر ساحل بحر فارس افتاده است و بغایت گرمسیر، اردشیر ساخته...»<sup>۱۲</sup>

بیشتر جغرافی‌نویسان دوران اسلامی هرمز را از شهرهای کرمان و بندرگاه تجاری آن دانسته و آن را دارای آب و هوای گرم معرفی کرده‌اند. ابن حوقل هرمز را از شهرهای کرمان قلمداد کرده است: «بزرگ‌ترین و معروف‌ترین شهرهای کرمان، سیرجان است که قصبه (کرسی) آنجاست و نیز جیرفت، بم و هرمز (هرمزشاه) است، و شهرهای بزرگ دیگر نیز دارد.»<sup>۱۳</sup> اما استخری از آب و هوای گرم و نامطبوع هرمز و اینکه کرمان از طریق هرمز دارای کناره دریا بوده است، سخن می‌گوید:

به کرمان گرمسیر و سردسیر هست، و درهم آمیخته بود و از میوه‌ها همه گونه‌ها باشد و غالب گرمسیر باشد و بعضی از کناره دریا بر حد کرمان افتد و آنجا فرضه ایشان باشد و به غایت گرمسیر، همچو هرموز و جرون و غیره و هوای ناخوش عفن.<sup>۱۴</sup>

و سیاحان اروپایی به گرمای غیرقابل تحمل هرمز و شیوه مردم در خنک کردن منازل خود اشاره کرده‌اند:

در هرمز گرما چندان زیاد است که غیرقابل تحمل می‌باشد، از این‌رو، ساکنین آن جا وسائلی چون بادبزن دارند که جریان باد را از بیرون به درون خانه‌هایشان می‌آورد.<sup>۱۵</sup>

سیاحان مسلمان نیز به موقعیت جغرافیایی این جزیره توجه کرده‌اند، چنان‌که ابن بطوطه در سفرنامه خود با تعیین حد فاصل هرمز قدیم و جدید، موقعیت جزیره را این گونه ترسیم می‌کند:

از عمان به سوی هرمز حرکت کردم. هرمز شهری است بر ساحل دریا که موغستان نیز نامیده می‌شود، هرمز جدید روبه‌روی این هرمز در میان دریا واقع است و سه فرسخ با آن فاصله دارد. من نخست، به هرمز جدید وارد شدم که مرکز آن جرون نام دارد. سلطان هرمز نیز در این محل سکونت دارد. جزیره‌ای که شهر جرون در آن واقع است به اندازه یک روز راه وسعت دارد و بیشتر زمین‌های آن شوره‌زار و کوه‌های نمک است که آن را نمک دارانی می‌نامند.<sup>۱۶</sup>

جزیره هرمز به شکل تقریبی بیضی است که قطر آن ۱ و طول آن ۷/۵ کیلومتر و کوتاه‌ترین قطرش ۵/۵ کیلومتر است. سطح جزیره از تپه‌هایی به ارتفاع ۹۱ متر پوشیده شده است و کوهستانی سنگی در وسط جزیره است که مرتفع‌ترین قله آن به ارتفاع ۲۱۰ متر می‌رسد و هوای هرمز از بندرعباس ملایم‌تر است و فقط در زمستان با رندگی می‌شود ...<sup>۱۷</sup> قلمرو ملوک هرمز از شمال به داراب و سیرجان و لار، و از مغرب به بندر لنگه فعلی، و از مشرق به بلوچستان، و از جنوب به عمان و مسقط ختم می‌شد.<sup>۱۸</sup>

جزیره هرمز اهمیت خود را مرهون تجارت با هندوستان و مناطق دیگر بوده است که از این راه، سود سرشاری نصیبش می‌شد. ابن بطوطه این ویژگی هرمز را بیان می‌دارد:

جرون شهری است نیکو و بزرگ و دارای بازارهای خوب که بندرگاه هند و سند می‌باشد و مال‌التجاره‌های هندوستان از این شهر بعراق عرب و عراق عجم و خراسان حمل می‌شود.<sup>۱۹</sup>

به طور کلی بعد از سقوط ساسانیان در دوران اسلامی دریانوردان نه تنها در خلیج فارس و تنگه هرمز رفت و آمد می‌کردند، بلکه از آنجا به دریا‌های سراسر جهان مسافرت کرده، تجارت پررونقی را بین جهان اسلام و شرق و غرب آن ایجاد نموده و حتی فنون دریانوردی را توسعه دادند. تجار و دریانوردان مسلمان که از بنادر خلیج فارس چون بصره، لنگه، سیراف و هرمز حرکت می‌کردند، از سمت شرق به سواحل غرب هندوستان، چون خلیج کامبی، کالیکوت، سیلان، بنگلادش، جزایر اندونزی و مالزی، بندر کانتون در چین، سواحل کره و ژاپن و فیلیپین، و از سمت غرب به یمن، ساحل شرقی افریقا، ماداگاسکار، سومالی، دریای سرخ، مصر، مدیترانه و اروپا برای تجارت و مبادله کالا

مسافرت می‌کردند.<sup>۲۰</sup> سلسله‌های بعدی ایران که به عنوان قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی مطرح بودند، جملگی به اهمیت آبراهه تنگه هرمز واقف بوده و برای کنترل آن می‌کوشیدند. غزنویان و سلجوقیان و اتابکان فارس همگی در دوران خود به تجارت خارجی از این آبراهه توجه خاصی مبذول داشتند.<sup>۲۱</sup>

### ملوک هرموز و ارتباط آنان با همسایگان اطراف

علت وجودی شهر هرمز، نیاز فلات ایران به نقطه مناسبی بود که ارتباط تجارت خارجی آن را با شبکه تجاری مدیترانه و آسیای شرقی و جنوبی و هندوستان برقرار کند و در نتیجه، شهر هرمز در نقطه‌ای بنا شد که هم از وسعت و امکانات جغرافیایی مناسبی بهره‌مند بود و هم بر تنگه هرمز که کانون تلاقی خطوط کشتیرانی تجاری و کاروان‌های حمل کالا بین اروپا و آسیای جنوب شرقی به حساب می‌آمد، نظارت داشت. از طرف دیگر، هرمز در مدخل ورودی فلات ایران، یعنی مسیر کرمان و مکران قرار داشت. به عبارت دیگر، جایگاه هرمز منطبق بر نقطه اتصال سیستم حمل و نقل خشکی و سیستم حمل و نقل دریا بود؛ نقطه‌ای که حالت سه راهی داشت و محورهای تجاری اروپا و آسیای جنوبی و فلات ایران در آن نقطه همدیگر را قطع می‌کردند.<sup>۲۲</sup> حیات اقتصادی هرمز در قرون اولیه اسلامی با قرار گرفتن آن در مسیر کرانه نوردی از خلیج فارس به سمت هندوستان و چین آغاز می‌شود. هرمز طی سه قرن اول هجری با توجه به آبادانی و رونق بصره و ابله و سپس سیراف که به عنوان بزرگ‌ترین توقف‌گاه‌های تجارت دریایی محسوب می‌شدند، نتوانست در صحنه اقتصادی خلیج فارس و حوزه اقیانوس هند نقش بسزایی ایفا کند. آغاز رونق اقتصادی و تجاری هرمز را می‌توان در نیمه دوم قرن چهارم هجری دانست.<sup>۲۳</sup>

محمد درم‌کو، سلیمان، عیسی، لشکری، کیقباد، عیسی، محمود، شاهنشاه و شهاب‌الدین ملنگ در تاریخ به ملوک قدیم هرمز شهرت یافته‌اند. از زندگانی امرای قدیم هرمز آگاهی چندانی در دست نیست. تاریخ سیاسی هرمز در قرن ششم هجری به شدت تحت تأثیر تحولاتی است که در مناطق پس‌کرانه‌ای کرمان و فارس به وقوع پیوست. هرمز عملاً طی یک قرن، منطقه مورد نزاع حکام کرمان و شبانکارگان و فارس بود.<sup>۲۴</sup> هم‌زمان با حمله مغول به ایران، مظفرالدین ابوشجاع سعدبن زنگی بن مودود از خاندان سلغریان در فارس سلطنت می‌کرد. او توانست کرمان و اصفهان را ضمیمه حکومت فارس کند و هرمز در قلمرو حکومتی وی قرار گرفت. شبانکاره‌ای درباره او می‌گوید:

مردی صاحب شوکت، خداوند بخت و طالع بود. در سخاوت و شجاعت، عدیم‌المثل بود و در زمان او خیلی مملکت با فارس مضاف شد و کرمان را به قهر بگرفت و برادرزاده خود محمدبن زیدان [ را ] به سلطنت کرمان فرستاد، و اتابک سعد همتی عالی داشت. دائماً سودای سلطنت عراق پختی و اصفهان را بگرفت...<sup>۲۵</sup>

انحطاط و رکود کرمان طی نیمه دوم قرن ششم هجری با درگیری و کشمکش خانگی شدت یافت. ورود مهاجمان غز به کرمان و استقرار ایشان در مسیرهای تجاری جنوب و غرب، علاوه بر تشدید ناامنی در مسیرها زمینه بروز اختلافات قومی و نژادی را در این مناطق فراهم ساخت. این حوادث دو نتیجه مهم برای ملوک هرمز به بار آورد:

۱. ضعف حکومت مرکزی کرمان و عدم توانایی ایشان در دخالت‌های مستقیم در امور هرمز که موجب شد امرای هرمز با استفاده از این موقعیت، شرایط خود را برای کسب استقلال اقتصادی و سیاسی بهتر نمایند.

۲. اتخاذ سیاست صبر و انتظار از طرف امرای هرمز با توجه به شرایط موجود.<sup>۲۶</sup>

ملوک قدیم هرمز از نیمه اول قرن ششم تا سال ۶۴۱ق/۱۲۴۳م به مدت تقریبی ۱۵۰ سال حکومت کرده، توانستند با پیش گرفتن سیاستی واقع‌گرا و مبتنی بر شرایط روز، حیات سیاسی خود را تداوم بخشند. تابعیت و سرسپردگی ایشان به پادشاهان کرمان و فارس نمونه‌ای بارز از (دیپلماسی واقع‌گرای) ایشان است. این امر، ضمن برکنار داشتن هرمز از جریان‌های سیاسی پیرامون و محفوظ نگه داشتن این منطقه از ضربات و لطمات جابه‌جایی‌های قدرت در سرزمین‌های همجوار، باعث تداوم حیات اقتصادی آن نیز شد.<sup>۲۷</sup> در بیشتر کتاب‌های تاریخی از ملوک هرمز به عنوان خراج‌گزار کرمان و فارس یاد شده است. منابع سده هفتم و هشتم هجری، ملوک هرمز را خراج‌گزار کرمان گزارش داده‌اند. در **تاریخ و صاف** آمده است: «در عهد دولت اتابک مظفرالدین ابوبکر، والی هرموز، محمود قلّه‌اتی بود. محمود طبق معمول مال مقرر را به سلاطین کرمان می‌پرداخت.»<sup>۲۸</sup> این گزارش را نویسنده **نزهة القلوب** نیز در سده بعدی تأیید کرده است: «حقوق دیوانیش که بر سبیل خراج به ایران می‌دهد و داخل کرمان است شش تومان می‌باشد.»<sup>۲۹</sup>

### ملوک جدید هرمز

دوره امارت رکن‌الدین محمود قلّه‌اتی را می‌توان آغاز دوره جدیدی در تاریخ هرمز به شمار آورد. مهم‌ترین ویژگی این دوره، تلاش در قطع وابستگی کامل از فارس و کرمان و همچنین روی آوردن به توسعه ارضی به سمت عمان و بحرین است.<sup>۳۰</sup> منابع تاریخی سده



هفتم هجری این توسعه طلبی ملوک جدید هرمز را به طرف جزیره کیش گزارش کرده‌اند. در **تاریخ و صاف** از نگرانی اتابکان فارس درباره توسعه قلمرو ملوک هرموز تا جزیره کیش سخن به میان آمده است:

در عهد دولت اتابک مظفرالدین ابوبکر، والی هرموز، محمود قلّهاتی بود. محمود با آنکه پیر و ناتوان شده بود، سپاهی گران- دریاورد- ترتیب داد، چنانکه حکام اطراف را به وحشت افکند. چون ابوبکر از قدرت یافتن او خبر شد. به حراست دولتیخانه کیش مشغول شد و مرد امین و معتمدی را از خواص خود به آنجا فرستاده و سپاه و سلاح و ساز و برگ و کشتی‌ها آماده نمود و پیوسته مواظب آن حدود بود. با این وصف، محمود دیگر قادر نبود که قصد جزیره کیش کند.<sup>۳۱</sup>

در این هنگام رقابت تجاری بین جزیره کیش و هرموز وجود داشت و اتابکان فارس سعی می‌کردند با در دست داشتن این جزیره، اقتصاد دریایی منطقه خلیج فارس را در اختیار خود درآورند. جغرافی‌نویسان مسلمان از هرموز به عنوان شاه‌رگ تجاری و اقتصادی منطقه کرمان و نقش استراتژیک آن در منطقه خلیج فارس، گزارش‌هایی ارائه کرده‌اند. اصطخری از مرکزیت هرموز برای بازرگانی کرمان و استقرار بازرگانان در این جزیره اطلاعاتی ارائه می‌دهد: «هرموز مجمع بازرگانان کرمان است، و فرضه دریاست. بازار و مسجد آدینه دارد. و بازرگانان به روستا باشند.»<sup>۳۲</sup> جیهانی نیز این گزارش را تکمیل می‌کند و اینکه محل آمد و شد کشتی‌ها و محل گردآمدن تجار بوده است: «هرموز جای جمع شدن بازرگانان است و گذرگاه کشتی دریا. و نزدیک مسجد جامع، بازار دارند و رباطی و جایهای اندک. جای تجار در روستا پراکنده باشد.»<sup>۳۳</sup>

ابن حوقل نیز بر اهمیت این جزیره برای اقتصاد تجاری کرمان تأکید می‌ورزد: «شهر هرموز بندرگاه و مرکز تجارت کرمان و محل دادوستد است.»<sup>۳۴</sup> نویسنده *احسن التقاسیم* از رونق بازرگانی و بازارهای هرموز گزارش می‌دهد و از آب شیرین آن در کنار رونق تجاری یاد کرده است: «هرموز در یک فرسنگی دریا، گرمسیر است، جامع در بازار است، از کاریزهای شیرین می‌آشامند. بازارها پرکار، ساختمان‌ها از گل است.»<sup>۳۵</sup>

### تلاش برای کسب استقلال

پانزدهمین شیخ یا سلطان هرموز موسوم به قطب‌الدین آن را در موقع استیلای مغول رها کرد، به جزیره‌ای که امروز به جزیره هرموز معروف است پناه برد، و در آنجا شهری

ساخت و آن را به یاد وطن خود هرموز نامید. شیوخ هرموز پس از برطرف شدن خطر مغول، در همان جزیره ماندند، ولی به تدریج به سرزمین‌های اطراف و سواحل جنوبی و شمالی خود نیز دست یافتند و حتی بصره و بحرین را نیز به اطاعت خود درآوردند.<sup>۳۶</sup> گزینش جزیره جرون یا هرموز فعلی به عنوان شهر جدید، تحت تأثیر عوامل مساعدی انجام پذیرفته است که عبارت‌اند از:

۱. ملاحظات سیاسی و اقتصادی و دوری از گزند اشرار و هجوم مغولان و تاتارها که معمولاً از تهاجم به دریا خودداری می‌کردند.
۲. ضرورت حفظ روابط بازرگانی با هندوستان که جزیره جرون با داشتن لنگرگاه مناسب، این امکان را فراهم می‌کرد.
۳. ملاحظات سوق‌الجیشی و استراتژیکی که با توجه به رقابت هرموز با سایر کانون‌های تجاری، جزیره جرون امکان نظارت دریایی و تسلط بر راه‌های دریایی را فراهم می‌نمود.

۴. دور نبودن از خشکی به لحاظ ضرورت تأمین آذوقه و مایحتاج زندگی روزمره.<sup>۳۷</sup> جزیره هرموز به دلیل واقع شدن در کنار تنگه هرموز موقعیت سوق‌الجیشی خاصی داشت و با استفاده از این موقعیت توانست نبض تجارت منطقه خلیج فارس را در دست گیرد. استقرار نیروها در قلعات که دروازه ورودی تنگه هرموز شمرده می‌شد، امتیاز بزرگی برای ایشان به شمار می‌رفت و موجب تسلط آنان بر آبراه خلیج فارس می‌گردید.<sup>۳۸</sup> سیاح مسلمان سده هشتم هجری، اهمیت قلعات را از نظر بازرگانی و ارتباط با تجارت اقیانوس هند بیان داشته است:

قلعات در کنار دریا واقع است و بازارهای خوبی دارد ... برنج از هندوستان به قلعات آورده می‌شود، مردم تاجر پیشه‌اند و از تجارت دریای هندگدران می‌کنند.<sup>۳۹</sup>

در این هنگام همراه با تلاش ملوک هرموز برای استقلال سیاسی - اقتصادی و پیشرفت تجاری این جزیره، بیشترین ضربه به جزیره کیش وارد می‌شد. در ۶۹۹ ق/ ۱۳۳۰ م امیر هرموز، کیش و بحرین را نیز تصرف کرد و تا دو قرن این جزیره، بازار بازرگانی خلیج فارس بود.<sup>۴۰</sup> در دوران حکومت تیمور، ملوک هرموز نیز مانند حاکمان کرمان و فارس تابع و خراج‌گزار حکومت وی شدند. بنا بر منابع دوران صفوی، جزیره هرموز به دیگر جزایر خلیج فارس برتری داشته و مرکز مهم تجارتی به شمار می‌آمده است:

جزیره هرموز در آن روزگار چون نگین درخشانی بر تارک خلیج می درخشید، چه این جزیره کوچک که مرکز امارت پادشاهان هرموز و دولت دیرین ایشان به شمار می رفت، بر غالب جزایر و سواحل خلیج، مثل بحرین و کیش و لارک و قشم و میناب و مسقط و موغستان مستولی بود و از آن گذشته، هرموز بزرگترین دارالتجاره خلیج و مرکز عظیم معاملات تجاری بین عراق عرب و ایران و هندوستان و افریقا بود.<sup>۴۱</sup>

### هرموز و پرتغالی ها

ویژگی سلطه طلبی پرتغال در شرق بر محور استقرار در مناطق سوق الجیشی و کنترل راه های ارتباطی آبی یا ایجاد مراکزی در جزایر با هدف بهره برداری از منابع اقتصادی و تجاری استوار بود، از این رو، مناطقی مانند بندر گوا در هند، ماکائو در خاور دور، و هرموز در خلیج فارس از اهمیت استراتژیک زیادی بهره مند شدند.<sup>۴۲</sup> زمانی که اسماعیل اول به حکومت رسید، هرموز یک سلطان نشین مستقلی بود، اما اسماعیل اول سلطان هرموز را، خراج گزار خود نمود، گرچه این وابستگی چندان طول نکشید. در جمادی الاخر ۹۱۳/ اکتبر ۱۵۰۷ آلفونسو دو آلبوکرک با شش کشتی به عزم تسخیر هرموز، روی به خلیج فارس نهاد و در راه، شهر مسقط از بلاد عمان را که از شهرهای مستحکم و پرجمعیت و خراج گزار امیر هرموز بود، با برخی دیگر از بنادر عمان تصرف کرده و آتش زد و در برابر شهر جدید هرموز لنگر انداخت.<sup>۴۳</sup> شاردن که در دوره صفوی به ایران آمده بود، اطلاعات بسیاری درباره فتح هرموز به وسیله پرتغالی ها آورده است. وی درباره اندک بودن نیروهای پرتغالی سخن گفته و می نویسد:

فقط چهل و شش تن ملاح در هرموز پیاده شد و سلطان وقت را که موسوم به سلغرشاه بن توران شاه و از اولاد سلاطین لارستان کرمان و از نژاد قطب الدین سلطان بود، خراج گزار پرتغال ساخت، و دو نفر از شاهزادگان هرموز را به گروگانی به دربار پرتغال فرستاد. چندی بعد چون خراج موسوم نرسید، از نو با قوای بیشتری آمده در هرموز پیاده شد، و سیف الدوله سلطان وقت را بکلی مطیع و منقاد، ساخت، ولی باز سیف الدوله را به حکومت خود برقرار گذاشته و پس از ساختن قلعه و مستملکاتی و برجا گذاشتن ساخلوی کافی، و انعقاد قرارداد جدیدی در باب خراج که درین بین چند برابر شده بود، پرتغالی ها به گمرکات هرموز دست یافتند، و در واقع، هرموز کاملاً در تصرف و تملک آنها درآمده بود و حدود یک قرن تمام در آنجا همه کاره بودند.<sup>۴۴</sup>

متن پیمان صلح ملوک هرموز و پرتغالی ها عبارت است از:

## "پیمان صلح بین آلفونسو دو آلبوکرک و خواجه عطار

هرموز، دهم اکتبر ۱۵۰۷.

موضوع: به رسمیت شناختن حق مالکیت پرتغال بر هرموز، پرداخت خراج و خراج‌گزاری سلطان هرموز به پادشاه پرتغال (حکمران هرموز خراج‌گزار پادشاه پرتغال بوده و سالیانه مبلغ بیست هزار اشرفی، هر اشرفی معادل یک کروزادو) و همچنین پرداخت فوری پنج هزار اشرفی به آلفونسو دو آلبوکرک و اجازه ساختن قلعه و یک مؤسسه تجاری در هرموز.<sup>۴۵</sup>

در این زمان با تصرف جزیره هرموز توسط پرتغالی‌ها، تجارت دریایی منطقه خلیج فارس در اختیار آنان قرار گرفت. این شرایط با به سلطنت رسیدن شاه عباس اول تغییر کرد. وقتی شاه عباس اول موقعیت خود را در کشور مستحکم دید و مناطق متصرفی ایران را از ازبکان و عثمانی پس گرفت، به امام‌قلی‌خان، حاکم فارس دستور داد که برای فتح هرموز با کمپانی تجاری انگلیسی گفت‌وگو کند. پیتر و دلواله در سفرنامه خود درباره نگرانی سفیر اسپانیا از دخالت انگلیس در امور هرموز، گزارش کرده است. وی می‌نویسد:

امسال برای اولین بار در خلیج فارس نزدیک هرموز یک کشتی انگلیسی به کرانه‌های ایران آمد و مقداری امتعه و همچنین عده‌ای بازرگان منجمله ادوارد کاناک که عنوان نماینده را دارد (و ایرانی‌ها به او سفیر می‌گویند) پیاده کرد ... نماینده اسپانی نیز در همین زمان به نزد شاه رفت تا از او درخواست کند اجازه داده نشود انگلیسی‌ها به خاک ایران وارد شوند، زیرا می‌ترسد اگر پای آنان به ایران باز و باب تجارت دو مملکت مفتوح شود با دشمنی دیرینه‌ای که میان انگلیسی‌ها و پرتغالی‌ها برقرار است به زودی در هرموز یا اطراف آن ضربه شدیدی به منافع دولت پرتغال وارد شود و به این ترتیب، می‌خواهد به شاه یادآوری کند به احترام دوستی خود با شاه اسپانی، اجازه ندهد دشمنان او، یعنی انگلیسی‌ها به خاک ایران راه یابند.<sup>۴۶</sup>

این گزارش پیتر و دلواله گویای رقابت اقتصادی و سیاسی بین اروپاییان است و اینکه شاه عباس از این رقابت‌ها به خوبی استفاده کرد. شاه بعد از اتحاد با کمپانی هند شرقی انگلیس به نیروهای خود دستور داد به مناطق متصرفی حمله کنند:

[الله وردیخان] بحرین یعنی، جزیره‌ای را که در آنجا مرواریدهای عالی صید می‌کنند از چنگ پادشاه هرموز که تحت حمایت پرتغالی‌هاست به درآورد و امام‌قلی‌خان فرزند و جانشین او نیز قلعه بندر را که پرتغالی‌ها تا دوپست میلی دریای اطراف آن را به دست داشتند، از آنها بازستاند.<sup>۴۷</sup>

به طور کلی ورود انگلیسی‌ها به دریای شرق موجب نگرانی پرتغالی‌ها شد و به هر حرکتی که از انگلیسی‌ها سر می‌زد با بدبینی می‌نگریستند. ضمناً برای آنکه تجارت را منحصراً در دست خود داشته باشند از مسافرت جهازات خارجی در آب‌های خلیج جلوگیری می‌کردند و هر کشتی که می‌خواست بدان صفحات بیاید، ناگزیر بود که از کوتوال یکی از قلاع متصرفی آنها جواز بگیرد و شرایط این جوازاها هم بسیار سخت و طاقت‌فرسا بود. به این جهت عمال کمپانی هند شرقی از تعدیات پرتغالی‌ها به غضب آمده و مصمم گردیدند که هر موقع فرصت مناسبی به دست آوردند نفوذ و تسلط ایشان را از خلیج فارس براندازند و خود را از شر این رقیبان مزاحم آسوده سازند.<sup>۴۸</sup>

مورخ دوره شاه عباس اول، چگونگی فتح هرموز و به ویژه قلعه آن را که از کارهای خارقالعاده دودمان صفوی می‌داند، شرح داده است:

القصد بعد از دو ماه و چند روز امتداد ایام محاصره و جنگ و جدال به نیروی دولت و اقبال که همواره قرین حال این دودمان والاست، قلعه رفیع بنیان هرموز که در متانت و حصانت شهره جهان و از کارنامه‌های نادره فرنگیان است، مسخر اولیای دولت ابد پیوند گردیده، محمود شاه، والی هرموز و اتباع او به دست درآمدند...<sup>۴۹</sup>

سیاح فرانسوی از مواد موافقت‌نامه بعد از شکست پرتغالی‌ها و سقوط هرموز اطلاعاتی می‌دهد:

پرتغالی‌ها ... بالآخره در سال مزبور (هزار و ششصد و بیست و پنج) با شاهنشاه موافقتی به عمل آوردند، و طبق این موافقتنامه کلیه مایملک و مستملکات خود را که هنوز در ساحل امپراطوری ایران در دست داشتند، به مالک اصلی بازگذاشتند و در مقابل، حقوق صید مروارید بحرین و نصف گمرکات بندر کنگ که بلده ایست در فاصله سه روزه راه از هرموز، برایشان باقی بماند.<sup>۵۰</sup>

از آن به بعد هرموز کاملاً از آن ایران بود و والی آنجا اغلب با عنوان سلطان، جزیره را اداره می‌کرد. پوزر گزارش می‌دهد که در سال‌های (۱۰۳۲-۱۰۳۸ ق/۱۶۲۳-۱۶۲۹ م) حکمران، مقام خود را به مبلغ سه هزار تومان از امام‌قلی‌خان خریداری کرده بود. درآمد او فقط به دو بیست تومان در سال بالغ می‌شد، زیرا شاه عباس راه تجاری را در بندرعباس قرار داده بود و گمرکات و درآمدها را به خزانه خود سرازیر می‌کرد. بر این اساس، وظیفه جزیره تنها محافظت بنادر در خشکی بود.<sup>۵۱</sup>

## بندرعباس؛ قطب تجاری

بندر گمبرون، قریه کوچکی بود در کنار تنگه هرموز که قریب دو فرسخ از جزیره هرموز فاصله داشت. این بندر را سیاحان و مسافران فرنگی به اختلاف کمبرون، گمبرون، کمران، گامرون، گومرون، گامبرن، کمبرو و بندر مطلق و حتی بندل نیز خوانده‌اند. با مراجعه به نقشه و مطالعه در اطراف موقعیت جغرافیایی بندرعباس، معلوم خواهد شد که بندر مزبور دروازه تجارت شرق و غرب و از بنادر مهم مشرق بوده است. بندر گمبرون در بسیاری از زمان‌ها اهمیت داشته و در موقع آبادانی و شکوفایی بندر هرموز، دروازه آن شهر تلقی می‌شد.<sup>۵۲</sup> پرتغالی‌ها از زمانی که بر جزیره هرموز دست یافته و امیر آن جزیره را تحت‌الحمایه خویش ساختند، بندر کوچک گمبرون را نیز به عنوان اینکه در قلمرو متصرفات امیر هرموز است با حدود دویست میل از آب‌های اطراف آن به تصرف درآوردند، و چون سواحل جزیره برای کشتی‌های کوچک جنگی ایشان پناهگاه مناسبی نداشت، ساحل گمبرون را لنگرگاه کشتی‌های مزبور قرار دادند و در سال‌های اولیه سلطنت شاه عباس برای حفظ و حراست از کشتی‌های جنگی در آنجا قلعه‌ای بنا کردند. در پناه این قلعه همیشه از ۲۵-۳۰ کشتی کوچک مسلح حاضر بود.<sup>۵۳</sup>

شاه عباس قبل از تصرف هرموز، دستور تصرف بندر گمبرون را صادر کرد و سپس آنجا را به نام خود، بندر عباس نامید. سیاحان اروپایی از اقدامات عمرانی شاه عباس اول در این بندر، و اهمیت آن در فعالیت‌های تجاری منطقه خلیج فارس و اقیانوس هند سخن گفته‌اند:

بندرعباس اصلاً کمرن نامیده می‌شد، شاه عباس کبیر به آبادی آن اقدام کرده، آنجا را به اسم خود موسوم ساخت و حالا یک شهر بزرگی شده است با مخزن‌های بزرگ برای مال‌التجاره که بالای آنها هم برای منزل تجار عمارت بنا شده. همان‌وقت هم که هرموز در تصرف پرتغالی‌ها بود باز معاملات عمده تجارتمی در بندرعباس می‌شد، چون از حیث امنیت بر همه سواحل نقاط خلیج ترجیح دارد. تا ۱۵ سال قبل حصار و بارو نداشت، شب‌ها ممکن بود داخل شهر شده سرقتی مرتکب شوند یا در عمل گمرک، نقلی بکنند، اما از آن وقت، دور شهر را حصار کشیده‌اند و بر امنیت آن افزوده شده است. انگلیسی‌ها و هلندی‌ها در آنجا تجارتخانه دارند و عمارات عالی در کنار دریا بنا کرده‌اند و چون بهترین لنگرگاه‌های خلیج فارس بندرعباس است، تمام کشتی‌های بزرگی که از هندوستان برای ایران و عثمانی و سایر نقاط آسیا و یک قطعه از اروپا مال‌التجاره بار می‌گیرند و به

بندرعباس آمده لنگر می‌اندازند و در وقت ورود کشتی‌ها تجار زیاد در آنجا حاضرند که اغلب ایرانی و ارمنی و هندی‌های مقیم ایران هستند.<sup>۵۴</sup>

تاورنیه علاوه بر توصیف شرایط بازرگانی بندرعباس و مزیت‌های این بندر، اولین پیامد تصرف هرموز را مرکزیت یافتن بندرعباس در تجارت منطقه می‌داند:

این شهر روز بروز از حیث تجارت بیشتر اهمیت پیدا می‌کند و جمعیتش زیاد می‌شود از وقتی که هلندی‌ها را از حمل سنگ‌های ابنیه هرموز منع کرده‌اند از آنها به بندر حمل نموده، به مصرف ابنیه عالیه می‌رسانند، و جهت عمده اینکه بعد از خرابی هرموز، بندرعباس تجارتگاه شده است...<sup>۵۵</sup>

گزارش‌های سیاحان اروپایی از دوران پایانی صفویه، حاکی از آن است که شاه سلیمان صفوی از مناسبت‌های بازرگانی اروپایی در بندرعباس، به ویژه فرانسویان حمایت کرده و مؤسسه‌های بازرگانی در این شهر برپا شده و این شهر از منابع گمرکی مناسبی بهره‌مند بوده است:

... آقای مونت فره رئیس مؤسسه بازرگانی کمپانی هند در بندرعباس به مناسبت اینکه رئیس کل گمرک بندر مبلغ قابل ملاحظه‌ای از پول او را توقیف کرده بود ... از شاه تقاضا کرد که پولش را مسترد سازند، علاوه بر اینکه شاه دستور داد تمام پولش را به تمام و کمال به او پس دادند، رئیس الوزرای شاه نیز به او ملاطفت و مهربانی بسیار کرد.<sup>۵۶</sup>

این سیاح اروپایی از میزان درآمد گمرک بندرعباس گزارش‌هایی در اختیار ما قرار می‌دهد:

گمرک خلیج فارس که شامل بندرعباس و بندر کنگو و بندر ریگ و جزیره بحرین می‌باشد، به شصت و پنج هزار تومان که دومیلیون و نهصد و بیست و پنج هزار «لیور» می‌شود، اجاره داده شده است. انگلیسی‌ها به مناسبت اینکه در گرفتن جزیره هرموز از پرتغالی‌ها به شاه عباس کمک کرده بودند، سابقاً عواید گمرکی بندرعباس را با شاه ایران قسمت می‌کردند.<sup>۵۷</sup>

پیامد دیگر سقوط هرموز، افول پرتغالی‌ها در خلیج فارس و ظهور قدرت بلامنازع انگلیسی‌ها در این منطقه بود، به طوری که تجارت خلیج فارس در اختیار آنان قرار گرفت و حتی بر جایگاه و نفوذ آنان در هندوستان تأثیر گذاشت. «ضمناً انگلیسی‌ها اجازه یافتند در بندرعباس کنسولگری تأسیس کنند و انحصار خرید ابریشم ایران را به خود اختصاص داده و اجازه وارد کردن منسوجات انگلیسی را به ایران بگیرند.»<sup>۵۸</sup>

پیامد دیگر سقوط هرموز، ویرانی شهر و تأسیسات آن و دوره شکوفایی بندر گمبرون بود. اسناد و مدارک از توافق محرمانه شاه و مونوکس در مورد تخریب کامل جزیره و تأسیسات آن گواهی می‌دهد و عملیات نیروهای ایرانی نیز مؤید آن است. شهر هرموز به

کلی ویران و کوچه‌ها و خیابان‌های شهر برای یافتن گنج‌های پنهان در آن، زیرو رو شد و خانه‌های مسکونی با استفاده از مواد منفجره تخریب گردید و کلیه تأسیسات اقتصادی و فرهنگی هرموز در یک هجوم ناباورانه به ویرانی کشیده شد و این شهر بزرگ که جمعیتی بالغ بر چهل هزار نفر را در خود جای می‌داد، تنها قلعه نظامی پرتغالی‌ها برجای ماند. تجار، کسبه و اهالی، ناگزیر به مسقط و بنادر هند مهاجرت کردند. بخشی از تجار خارجی ساکن در جزیره به بندر گمبرون نقل مکان کردند و نقش تجاری و اقتصادی این جزیره به تمامی بر عهده بندر جدیدالتأسیس گمبرون که برای اولین بار در سال ۱۰۳۴/ق/ ۱۶۲۴ م از آن به عنوان بندر عباسی نام برده شده است، واگذار شد.<sup>۵۹</sup>

پس از سقوط هرموز به نفوذ و اقتدار پرتغالی‌ها در خلیج لطمه شدید وارد آمد، ولی برعکس دست انگلیسی‌ها در تجارت آن صفحات بازتر شد و هرموز را به جای جاسک، بندر تجارتی خود ساختند. شهر مشهور هرموز که بزرگترین مرکز تجارت مشرق به شمار می‌رفت بعد از اینکه به تصرف ایرانی‌ها افتاد به زودی کالاها و اشیای قیمتی خود را از دست داد و تنها به مسکن بومیان مبدل شد.

منابع انگلیسی گزارش می‌دهند که این شهر در دوره قاجاریه فقط عبارت از صخره خشک و بایری بوده که فقط دویست نفر جمعیت در آن سکونت داشتند و با کمال فقر و مذلت معیشت خود را از فروش نمک و گل سرخ می‌گذراندند.<sup>۶۰</sup>

ایرانی‌ها همواره هرموز را در تصرف خود داشتند تا موقعی که کشتی‌های انگلیسی و هلندی در سال ۱۶۲۵م به اتفاق یکدیگر پرتغالی‌ها را مغلوب و بیرون کردند. از آن موقع به بعد شهر هرموز به سرعت رو به خرابی و انهدام رفت. در یکی از اسناد کمپانی هند شرقی می‌نویسد:

از قرار معلوم ایرانی‌ها خیال ندارند دوباره هرموز را مسکون سازند و در عوض می‌خواهند گومبرون را بندر تجارتی خود قرار دهند. شاه امر کرده است خانه‌ها را خراب نمایند و هیچ بنای تازه‌ای در آنجا احداث نکنند. ولی معذک سبصد نفر از سپاهیان ایرانی قلعه آنجا را هنوز در تصرف خود دارند. پرتغالی‌ها با بیست کشتی کوچک قلعه را محاصره نمودند و قایق‌هایی را که در ساحل لنگر انداخته بود، همه را سوزانیدند و در نتیجه، فعلاً تجارت این نقطه به کلی از میان رفته است. سرتوماس هربرت که پنج سال بعد از تسخیر هرموز در سال ۱۶۲۷م آنجا را دیده است شاهد خرابی و انهدام روزافزون آنجا بود و می‌گوید در انتهای جزیره خرابه‌های شهر معظمی که پرتغالی‌ها احداث کرده و حالا در تصرف یک



پادشاه مسلمان است هنوز باقی است. این شهر یک وقت بسیار بزرگ بوده است و عمارات وسیع و عالی داشته و چند دیر و کلیسا و یک بازار بزرگ هم در آنجا بوده است. این شهر بینوا امروزه اعتبار و عظمت گذشته خود را تماماً از دست داده است و ایرانی‌ها دائماً چوب و سنگ عمارات آنجا را برای ساختمان گومبرون که در سه فرسخی آن واقع است می‌برند. خلاصه این شهر مخروبه که امروز قابل تصرف و سکونت هم نیست در ده سال پیش زیباترین شهر مشرق زمین به شمار می‌رفته است.<sup>۶۱</sup>

سیاحان اروپایی حتی در سده نوزدهم میلادی نیز از ویرانی این جزیره زیبا سخن به میان آورده‌اند. کنت دوگوبینو می‌نویسد:

در دوران پرتغالی‌ها شهر هرموز در مدخل خلیج در جزیره‌ای به همین نام قرار داشت که مبادلات بازرگانی را به خود جلب کرد و در نتیجه، شهری به وجود آمد که شکوه بی‌نظیرش را مورخان لیسبونی به نحوی توصیف کرده‌اند که شباهت به زیباترین رؤیاهای قصه‌های عربی دارد. این ثروت از میان رفت و در غارت و ویرانی شهر نابود شد و گمان نمی‌رود هرگز تجدید شود، زیرا ثروت و رونق مزبور جز به نفع قدرتی که در هند مستقر شده بود و فکری جز استثمار هند و ایران در سرنداشت نمی‌توانست وجود داشته باشد. به محض اینکه ایران در قرن هفدهم از دست این قدرت رها شد طبعاً هرموز را تصرف کرد.<sup>۶۲</sup>

شاه عباس از فتح هرموز مشعوف شد و درصدد برآمد که بندرگاه بزرگی در ساحل احداث نماید. برای این مقصود، قریه کوچک و گمنام «کومبرون» را که سابقاً اقامتگاه جماعتی از صیادان بود، انتخاب کرد. این شهر بعدها در تاریخ خلیج شهرت و اهمیت بسیاری به دست آورد. تجارت و جمعیت شهر جدید به تدریج به بندر جدید الاحداث انتقال یافت و به کمپانی هند نیز اجازه داده شد که در آنجا دو عمارت مسکونی داشته باشد، ولی اجازه ساختن خانه برای خود نداشتند که مبادا روزی آن را به قلعه تبدیل کنند. بندر جدید برای تجارت انگلیسی‌ها به مراتب مناسب‌تر از جاسک بود، زیرا راه بسیار خوبی آنجا را به پایتخت مملکت متصل می‌ساخت و انگلیسی‌ها آسان‌تر از سابق می‌توانستند امتعه خود را به داخل ایران حمل کنند. به همین علت تا مدت یک قرن و نیم بندرعباس مهم‌ترین توقفگاه و مرکز تجارتی کمپانی هند شرقی در سواحل خلیج فارس بود.<sup>۶۳</sup> در سال ۱۶۲۵م پرتغالی‌ها برای آخرین بار به قصد تسخیر هرموز حمله کردند، اما هلندی‌ها با انگلیسی‌ها متحد شدند و شکست سختی بر آنان وارد کردند و نیروی دریایی آنها را منهزم ساختند.<sup>۶۴</sup>

منابع انگلیسی سده نوزدهم میلادی از اهمیت بندرعباس در تجارت خارجی ایران سخن گفته و اشاره می‌کنند که پس از فتح هرموز، بندرعباس اهمیت یافت، به طوری که هلندی‌ها و فرانسوی‌ها در این بندر به ساختن کارخانه‌ها و قلاع پرداخته و حتی هلندی‌ها شهر تازه‌ای در آن برپا کردند: «در زمان صفویه که راه تبریز و قفقاز باز نبود و از بوشهر و شیراز هم آمد و شد نمی‌شد، بندرعباس یگانه مدخل و مخرج بازرگانی ایران به شمار می‌آمد»<sup>۶۵</sup> و نیز گزارش می‌دهند:

پس از فتح جزیره هرموز، بندر کامرون [گمبرون] نیز از تصرف پرتغالی‌ها درآمد و به افتخار شاه عباس بزرگ، نام آن را بندرعباس می‌گفتند. در زمان شاه عباس رو به آبادی نهاد، هلندی‌ها و فرانسوی‌ها با اجازه دولت ایران در آنجا قلعه‌ها و کارخانه‌های محکمی بنا نهادند و اطراف بندر را حصار گلی کشیدند. در سال ۱۶۹۸ میلادی برابر ۱۱۱۰ هجری قمری هلندی‌ها با اجازه دولت ایران شهر تازه‌ای در وسط بندرعباس ساختند که تا سال ۱۷۲۲ میلادی برابر ۱۱۳۵ هجری قمری دوام یافت.<sup>۶۶</sup>

### نتیجه‌گیری

از دوران باستان همواره توجه دولت‌ها به تجارت و اقتصاد دریایی بوده و دولت‌ها چه در زمان اوج قدرت و چه عکس آن به تحکیم قدرت سیاسی و اقتصادی خود در خلیج فارس توجه کردند. اولین دولت ایرانی که به این مهم توجه کرد، دولت هخامنشی در زمان داریوش اول بود و بعد از سقوط ساسانیان، دولت‌های محلی نیز به این نکته توجه داشتند. برای مثال، ملوک هرموز در خلیج فارس، قدرت را در دست گرفته و به سبب نقش استراتژیک این جزیره، در منطقه نقش فعالی داشتند. در زمان صفویه، این جزیره توسط پرتغالی‌ها تصرف شد و به اقتصاد کشور لطمه وارد کرد. بعد از تصرف این جزیره توسط نیروهای پرتغالی نقش نیروهای ایرانی در این منطقه کمرنگ شد تا با تصرف دوباره جزیره توسط شاه عباس اول حضور گسترده ایرانیان دوباره در خلیج فارس مشاهده شد و شاه عباس برای جلوگیری از حمله‌های کمپانی‌های تجاری به جزیره هرموز، به احیا و شکوفایی بندر گمبرون که در ساحل خلیج فارس قرار داشت، پرداخت و نام آن را به بندرعباس تغییر داد. دولت ایران بعد از تصرف جزیره، تلاش کرد بنادر ساحلی کشور را توسعه و مناطق تجاری را در خشکی قرار دهد که نمونه آن، توسعه و شکوفایی بندرعباس است. از آن به بعد قطب تجاری منطقه خلیج فارس شد و کمپانی‌های تجاری اروپایی

حضور فعالی در این منطقه پیدا کردند. در واقع، با سقوط هرموز، این تغییرات به نفع بندر تجاری گمبرون (بندرعباس) صورت گرفت. علاوه بر مرکزیت یافتن بندرعباس در تجارت خلیج فارس، افول پرتغالی‌ها در این منطقه، و قدرت یافتن کمپانی هند شرقی انگلیس از پیامدهای سقوط هرموز به شمار می‌آید. تأثیر دیگر این سقوط، در ویرانی هرموز و مهاجرت ساکنان این جزیره به دیگر بنادر خلیج فارس و هندوستان، بروز یافت.



پی‌نوشت‌ها

۱. محمدرضا حافظ نیا، خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز، ص ۳.
۲. غلامرضا زعیمی، تنگه هرمز، ص ۳۱.
۳. غلامرضا زعیمی، همان، ص ۳۶.
۴. همان، ص ۱۳۶.
۵. ابوالقاسم بن احمد جیهانی، اشکال العالم، ص ۱۳۰.
۶. غلامرضا زعیمی، همان، ص ۳۶، ص ۳۷.
۷. محمدعلی سدیدالسلطنه کبابی، تاریخ بندرعباس و خلیج فارس، ص ۶۴.
۸. محمدبن عبدالله بن بطوطه، سفرنامه ابن بطوطه، ص ۲۶۸.
۹. غلامرضا زعیمی، همان، ص ۳۷.
۱۰. محمدبن حوقل، صورة الارض، ص ۷۴.
۱۱. محمدبن علی بن محمد شبانکاره‌ای، مجمع الانساب، ص ۲۱۵.
۱۲. حمدالله مستوفی، همان، ص ۱۷۶.
۱۳. محمدبن حوقل، همان، ص ۷۳.
۱۴. ابراهیم اصطخری، مسالک ممالک، ص ۱۳۹.
۱۵. مارکوپولو، سفرنامه مارکوپولو، ص ۲۲۸.
۱۶. ابن بطوطه، همان، ص ۲۶۸.
۱۷. احمد اقتداری، خلیج فارس از دیرباز تاکنون، ص ۶۹۳.
۱۸. غلامرضا زعیمی، همان، ص ۲۱.
۱۹. ابن بطوطه، همان، ص ۲۶۸.
۲۰. محمدرضا حافظ نیا، خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز، ص ۲۱۲.
۲۱. همان، ص ۲۱۴.
۲۲. محمدرضا حافظ نیا، همان، ص ۲۱۷.
۲۳. محمد باقر وثوقی، تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس، ص ۱۰۳.
۲۴. همان، ص ۱۱۲.
۲۵. محمدبن علی بن محمد شبانکاره‌ای، همان، ص ۱۸۳.
۲۶. محمدباقر وثوقی، همان، ص ۱۲۷، ص ۱۲۸.
۲۷. همان، ص ۱۴۶.
۲۸. و صاف، تحریر تاریخ و صاف، ص ۱۸۱.
۲۹. حمدالله مستوفی، همان، ص ۱۷۲.
۳۰. محمد باقر وثوقی، همان، ص ۱۵۵.
۳۱. و صاف، تحریر تاریخ و صاف، ص ۱۸۱.

۳۲. ابواسحق ابراهیم اصطخری، همان، ص ۱۴۲.
۳۳. ابوالقاسم بن احمد جیهانی، اشکال العالم، ص ۱۳۱.
۳۴. محمدبن حوقل، صوره الارض، ص ۷۶.
۳۵. محمدبن احمد مقدسی، احسن التقاسیم، ص ۶۸۸.
۳۶. شاردن، سیاحتنامه شاردن، ج ۳، ص ۴۴۸. ص ۴۴۹.
۳۷. محمدرضا حافظ نیا، همان، ص ۲۱۸-۲۱۹.
۳۸. محمدباقر وثوقی، همان، ص ۱۸۳.
۳۹. ابن بطوطه، همان، ص ۲۶۵. ص ۲۶۶.
۴۰. احمد اقتداری، آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان، ص ۶۹۷.
۴۱. حسن بیگ روملو، احسن التواریخ، ص ۶۷۵.
۴۲. کاستلیانو، اسناد روابط تاریخی ایران و پرتغال (۱۷۵۸-۱۵۰۰)، ص ۱.
۴۳. سیبیلیا شوستر والتر، ایران صفوی از دیدگاه سفرنامه های اروپائیان، ص ۱۱۱.
۴۴. ژان شاردن، سیاحتنامه شاردن، ج ۳، ص ۴۵۰. ص ۴۴۹.
۴۵. کاستلیانو، همان، ص ۳۴۹. ص ۳۵۰.
۴۶. پیترو دلواله، سفرنامه پیترو دلواله، ص ۱۱۷. ص ۱۱۶.
۴۷. همان، ص ۳۰۴.
۴۸. آرنولد تالبوت ویلسون، مجموعه وقایع تاریخی و گزارش نظامی خلیج، ص ۱۰۷.
۴۹. اسکندر بیک ترکمان، عالم آرای عباسی، ج ۳، ص ۹۸۲.
۵۰. ژان شاردن، همان، ج ۳، ص ۲۱۵.
۵۱. سیبیلیا شوستر والتر، همان، ص ۱۱۴.
۵۲. سرپرسی سایکس، سفرنامه ژنرال سرپرسی سایکس یا ده هزار میل در ایران، ص ۳۲۱-۳۲۰.
۵۳. نصرالله فلسفی، تاریخ روابط ایران و اروپا در دوره صفویه، ص ۵۳. ص ۵۴.
۵۴. ژان باتیست تاورنیه، سفرنامه تاورنیه، ص ۱۰۰۹.
۵۵. همان، ص ۱۰۱۲. ص ۱۰۱۳.
۵۶. سانسون، همان، ص ۳۵.
۵۷. همان، ص ۱۳۴.
۵۸. هوشنگ مهدوی، تاریخ روابط خارجی ایران، ص ۹۲.
۵۹. محمدباقر وثوقی، همان، ص ۲۶۸.
۶۰. آرنولد تالبوت ویلسون، همان، ص ۱۱۸-۱۱۷. ر.ک: سرپرسی سایکس، همان، ص ۳۱۴.
۶۱. آرنولد تالبوت ویلسون، همان، ص ۱۱۸.
۶۲. کنت دوگوبینو، سفرنامه کنت دوگوبینو سه سال در آسیا (۱۸۵۸-۱۸۵۵)، ص ۱۱۹.

۶۳. آرنولد تالبوت ویلسون، همان، ص ۱۱۹.

۶۴. همان، ص ۱۲۸.

۶۵. لرد کرزن، ایران و مسئله ایران، ص ۱۵۱.

۶۶. همان، ص ۱۶۲.



## منابع

- ابن بطوطه، محمدبن عبدالله، سفرنامه ابن بطوطه، ترجمه محمد علی موحد، تهران، بنگاه ترجمه و انتشارات کتاب، ۱۳۳۷.
- ابن حوقل، محمد، صوره الارض، ترجمه جعفر شعار، بی جا، بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۵.
- اصطخری، ابواسحق ابراهیم، مسالک الممالک، به اهتمام ایرج افشار، بی جا، علمی و فرهنگی، ۱۳۶۸.
- اقتداری، احمد، خلیج فارس از دیرباز تاکنون، تهران امیرکبیر، ۱۳۴۵.
- آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان، تهران، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، ۱۳۴۸.
- دلاواله، پیتر، سفرنامه پیترودلاواله، ترجمه شعاع‌الدین شفا، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۸.
- تاورنیه، ژان باتیست، سفرنامه تاورنیه، ترجمه ابوتراب نوری، بی جا، برادران باقراف، ۱۳۳۱.
- ترکمان، اسکندریبیک، عالم آرای عباسی، به کوشش ایرج افشار، تهران، امیرکبیر، ۱۳۳۵.
- جیهانی، ابوالقاسم بن احمد، اشکال العالم، ترجمه علی بن عبدالسلام کاتب، بی جا، آستان قدس رضوی، ۱۳۳۸.
- حافظ نیا، محمدرضا، خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرموز، تهران، سمت، ۱۳۷۱.
- روملو، حسن بیگ، احسن التواریخ، ترجمه عبدالحسین نوائی، تهران، بابک، ۱۳۵۷.
- زعیمی، غلامرضا، تنگه هرموز، تهران، دفتر پژوهشهای فرهنگی، ۱۳۸۱.
- سانسون، سفرنامه سانسون، ترجمه تقی تفضلی، تهران، بی نا، ۱۳۴۶.
- سدیدالسلطنه، محمدعلی، تاریخ بندرعباس و خلیج فارس، به تصحیح احمد اقتداری، تهران، دنیای کتاب، ۱۳۶۳.
- سایکس، پرسی مولزورث، سفرنامه ژنرال سرپرسی سایکس یا ده هزار میل در ایران، ترجمه حسین سعادت نوری، تهران، کتابخانه ابن سینا، ۱۳۳۶.
- شاردن، ژان، سیاحتنامه شاردن، ترجمه محمد عباسی، تهران، امیرکبیر، ۱۳۳۶.
- شبانکاره‌ای، محمدبن علی بن محمد، مجمع الانساب، به تصحیح میرهاشم محدث، تهران، امیرکبیر، ۱۳۶۳.
- شوستر والتر، سیبیل، ایران صفوی از دیدگاه سفرنامه‌های اروپائیان، ترجمه غلامرضا وهرام، تهران، امیرکبیر، ۱۳۶۴.
- فلسفی، نصرالله، تاریخ روابط ایران و اروپا در دوره صفویه، تهران، چاپخانه ایران، ۱۳۱۶.
- کاستلیانو، اسناد روابط تاریخی ایران و پرتغال (۱۵۰۰-۱۷۵۸)، ترجمه مهدی آقا محمد زنجانی، تهران، مرکز اسناد و خدمات پژوهش، ۱۳۸۲.
- دوگوینو، کنت، سفرنامه کنت دوگوینو سه سال در آسیا (۱۸۵۸-۱۸۵۵)، ترجمه هوشنگ مهدوی، تهران، کتاب سرا، ۱۳۷۶.
- لرد کوزن، جورج ناتانل، ایران و مسئله ایران، ترجمه علی جواهر کلام، بی جا، ابن سینا، ۱۳۴۳.
- مارکوپولو، سفرنامه مارکوپولو، ترجمه سیدمنصور سجادی و آنجلادی جوانی رومائو، تهران، گویش.

مستوفی، حمدالله، نزهة القلوب، بی‌جا. بی‌نا، بی‌تا.  
مقدسی، ابوعبدالله محمدبن احمد، احسن التقاسیم، ترجمه علینقی منزوی، بی‌جا، شرکت مؤلفان و مترجمان ایران، ۱۳۶۱.

مهدوی، هوشنگ، تاریخ روابط خارجی ایران، تهران، امیرکبیر، ۱۳۸۳.  
وثوقی، محمد باقر، تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس، شیراز، دانشنامه فارس، ۱۳۸۰.  
وصاف، تحریر تاریخ وصاف، به تصحیح عبدالمحمد آیتی، بی‌جا، بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۶.  
ویلسون، آرنولد تالبوت، مجموعه وقایع تاریخی و گزارش نظامی خلیج از قدیم‌ترین ازمنه تا اوایل قرن بیستم، ترجمه محمد سعیدی، تهران، بی‌نا، ۱۳۱۰.

