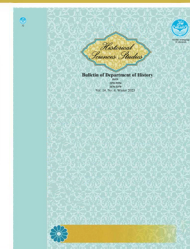




Journal of Historical Sciences Studies (JHSS)



Research Paper

doi 10.22059/JHSS.2023.359088.473635

Hormuz and the integrity of the Pars Sea Area

Ahmad Bazmandegan Khamiri

Assistant Professor, Department of History, Payam Noor University, Tehran, Iran. E-Mail: ahmad.khamiri@pnu.ac.ir

Article Info.

Received: 2023/05/11

Accepted: 2023/05/29

Keywords:

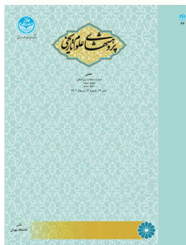
Persian Sea, Hormuz, Economic World, India, Trade.

Abstract

Throughout its history, the Pars Sea has been regarded as one of the communication routes between East and West Asian economic regions. By facilitating the transfer of goods, this sea served as the trade link between this region, and it was regarded a part of these connections, which were situated at the edge of the economy of the Indian Ocean. This role persisted with the rise of Hormuz, but the nature and structure of relationships changed. At this point, the Persian Sea itself became an independent economic region and acquired some independence from the Indian Ocean; according to Wallerstein, it shifted from a semi-peripheral to a central position. Currently, the Pars Tavantes Sea should establish a balanced and reciprocal relationship with other global sectors. Why and how did this transformation occur? How did the authorities of Hormuz effect this transformation? This article attempts to address these questions using a descriptive-analytical approach and a historical perspective in order to pave the way for this transformation. This research revealed that Hormuz rulers, with a correct comprehension of the ties and significance of the Persian Sea, attempted to use the available tools to establish an independent domain, with varying degrees of success. Traditional trade sea routes and trade hubs in the Persian Sea were among these instruments. This research also revealed that, contrary to the belief of Wallerstein's supporters, who in their studies of the economic worlds of other regions did not identify political concentration as one of their characteristics, politics and the concentration of political power were the most influential factors in the formation of the Persian Sea's economic world. By establishing political power and destroying other independent commercial centers, the kings of Hormuz were able to transform the Persian Sea into a separate economic realm.

How To Cite: Bazmandegan Khamiri, A. (2023). Hormuz and the integrity of the Pars Sea Area. *Journal of Historical Sciences Studies*, 15(1), 45-70.

Publisher: University of Tehran Press.



فصلنامه پژوهش‌های علوم تاریخی

سال ۱۵، شماره ۱، بهار ۱۴۰۲، شماره پیاپی ۳۳



مقاله علمی- پژوهشی

هرموز و یکپارچگی حوزه دریای پارس

احمد بازماندگان خمیری

استادیار گروه تاریخ، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران. رایانامه: ahmad.khamiri@pnu.ac.ir

اطلاعات مقاله	چکیده
تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۲/۲۱	<p>دریای پارس در طول تاریخ همواره یکی از مسیرهای ارتباطی مناطق اقتصادی شرق و غرب آسیا به حساب آمده است. این دریا با تسهیل انتقال کالا، حلقه اتصال تجارت این ناحیه بود و خود جزئی از این مناسبات قلمداد می‌شد که در حاشیه اقتصاد اقیانوس هند قرار داشت. با برآمدن ملوک هرموز، این نقش همچنان ادامه پیدا کرد، اما ماهیت روابط تغییر یافت و خود به منطقه اقتصادی مستقلی تبدیل شد؛ به طوری که از اقیانوس هند استقلال یافت و به تعبیر والرشتاینی، از منطقه نیمه پیرامونی به مرکز تبدیل شد؛ چرا و چگونه این تغییر و تبدیل رخ داد؟ امرای هرموز چگونه این تغییر را ایجاد کردند؟ این مقاله به روش توصیفی-تحلیلی با رویکرد تاریخی، به این پرسش‌ها پاسخ می‌دهد و چگونگی این دگرگونی را بازمی‌نمایاند. پژوهش حاضر نشان داد امرای هرموز با درک درستی از مناسبات و اهمیت دریای پارس کوشیدند از ابزارهای دردسترس برای تشکیل یک حوزه مستقل استفاده کنند و تا حدودی در دستیابی به اهدافشان موفق بودند. برخلاف دیدگاه طرفداران والرشتاین، سیاست و تمرکز قدرت سیاسی، عامل اصلی شکل‌گیری جهان اقتصاد دریای پارس بود. این عامل خود را در دو شکل اتحادیه تجار و تسلط بر مسیرهای دریایی نشان داد.</p>
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۳/۰۸	
واژه‌های کلیدی: تجارت، جهان اقتصادی، دریای پارس، هرموز، هند.	
استناد به این مقاله: بازماندگان خمیری، احمد (۱۴۰۲). هرموز و یکپارچگی حوزه دریای پارس. فصلنامه پژوهش‌های علوم تاریخی، ۱۵(۱)، ۴۵-۷۰.	
ناشر: مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران.	

۱. مقدمه

دریای پارس در طول تاریخ همواره یکی از مسیرهای ارتباطی مناطق اقتصادی شرق و غرب آسیا به حساب آمده است. این دریا با تسهیل انتقال کالا، حلقه اتصال تجارت بین این ناحیه بود و خود جزئی از این مناسبات قلمداد می‌شد. برای بررسی نقش و تحولات آن در این حوزه می‌توان از زوایای گوناگونی مسئله را ارزیابی کرد. یکی از دیدگاه‌ها، نظریه نظام جهانی والرشتاین است. نظام جهانی والرشتاین، یکی از نظریات مهم در حوزه تحولات اجتماعی چند دهه اخیر است که توانسته موافقان و مخالفانی به دست آورد. اگرچه این نظریه برای تبیین تحولات اجتماعی دوران معاصر و چگونگی رشد سرمایه‌داری به عنوان نظام جهانی مسلط ارائه شده، در مباحث اولیه‌اش به بحث نظام‌های اقتصادی می‌پردازد که می‌توان از آن برای بررسی و تحلیل مناسبات اقتصاد سیاسی در قرون میانه، به‌ویژه در جهان اسلام سود جست.

از دیدگاه والرشتاین «نظام جهانی یک نظام اجتماعی است که در آن مرزها، ساختارها، گروه‌های عضو، فرمانروایان مشروع و وابستگی وجود دارد» (Wallerstien, 1976, V. 1: 229). تا پیش از پیدایش نظام جهانی، نظام‌های اقتصادی مختلفی در جهان وجود داشت و هر یک از آن‌ها منطقه‌ای را پوشش می‌دادند. یکی از آن‌ها اقتصاد جهانی اقیانوس هند بود که دریای سرخ و خلیج فارس و بخش‌هایی از ایران نیز در حوزه آن قرار داشت، اما فقط اروپا بود که به سرمایه‌داری ختم شد و آن را بر دیگر جهان اقتصادها مسلط ساخت (همان: ۱۷).

اقتصاد جهانی، منطقه جغرافیایی وسیعی را دربرمی‌گیرد که در آن تقسیم‌کار و در نتیجه مبادله داخلی کالاهای مهم یا اساسی و همچنین جریان کار و سرمایه قابل توجهی وجود داشته باشد. این نظام به هیچ ساختار سیاسی واحدی مقید نیست، بلکه واحدهای سیاسی متعددی در داخل آن وجود دارند. اقتصاد جهانی دربردارنده گروه‌ها و فرهنگ‌های متعدد با مذاهب مختلف و زبان‌های متفاوت در گوی زندگی روزمره است (والرشتاین، ۱۳۸۸: ۵۹). در این منطقه وسیع، دولت‌های گاه متخاصم حکومت می‌کردند. با این حال وابستگی‌های اقتصادی، آن‌ها را در یک مجموعه قرار می‌داد. دگرگونی‌های سیاسی می‌توانست در منطقه، اختلالاتی را در عرضه کالا به وجود آورد، اما مقطعی بود و بار دیگر به روند سابق برمی‌گشت. والرشتاین به درستی عامل اصلی ظهور نظام‌های سیاسی پیشین (امپراتوری، دولت-شهر و دولت-ملت) را اصل سیاست و نظامی‌گری می‌داند؛ درحالی‌که در نظام جدید، نقش اساسی را اقتصاد ایفا می‌کرد. مهم‌ترین وجه مشخصه این نظام آن بود که فقط یک دولت وجود ندارد، بلکه مجموعه چند دولت، این نظام را شکل می‌دهند و به آن معنا می‌بخشند (Wallerstien, 1976, V. 1: 15).

از نظر والرشتاین، نظام اقتصادی جهانی از سه منطقه تشکیل شده است: مرکز، شبه‌پیرامون و پیرامون. مرکز شامل کشورهایی می‌شود که تمرکز سرمایه، عالی‌ترین سطوح مهارت‌ها و به‌طور کلی فرایند تولید در آن‌ها قرار دارد. کشورهای شبه‌پیرامونی کشورهایی هستند که نقش بینابینی را در این سیستم برعهده دارند. کشورهای پیرامونی کشورهایی را دربرمی‌گیرند که به‌عنوان منبع مواد خام و خروجی‌های مازاد عرضه عمل می‌کنند (شفیعی، ۱۳۸۲: ۴۱). به نظر والرشتاین، روابط حاکم بر این نظام، یک رابطه استعمارگرایانه است. اما این مسئله همیشه صادق نیست.

تا پیش از ورود اروپاییان، مهم‌ترین دادوستدهای تجاری خارجی دریای پارس با حوزه اقتصادی اقیانوس هند صورت می‌گرفت. معمولاً گفته می‌شود نقش این دریا ارسال کالاهای خام به هند و تأمین مواد اولیه برای آنجا بود. هند نیز صادرکننده کالاهای نیمه‌صنعتی و برخی مواد خام به ایران و مناطق پیرامونی آن بود. درواقع اگر بخواهیم طبق الگوی والرشتاین، جایگاه این دریا را تعریف کنیم، می‌توان آن را سرزمینی نیمه‌پیرامونی قلمداد کرد. در این رابطه دوسویه، هرگونه واقعه سیاسی-اقتصادی در دو سرزمین بر تجارت آن‌ها تأثیرگذار بود.

یکی از ویژگی‌های عمده این نظام، ارتباط عناصر درونی آن با یکدیگر است؛ به‌گونه‌ای که روابط پویایی را ایجاد می‌کنند. این عناصر چنان در هم تنیده‌اند که نمی‌توان بین آن‌ها تمایز قائل شد و درک هریک از این پدیده‌ها (فرهنگی، سیاسی، اقتصادی و اجتماعی) بدون ارتباط آن‌ها با یکدیگر و به‌تنهایی امکان‌پذیر نیست و گمراه‌کننده است (همان: ۳۸).

نظریه والرشتاین از سوی موافقان او تحلیل، تبیین و ترویج شد. یکی از این افراد ابولغد^۱ است. او در کتابش *نظام جهانی؛ پیش از هژمونی اروپاییان ۱۳۵۰-۱۲۵۰ م* از یک نظام جهانی نام می‌برد که از دل آن چهار نظام اقتصادی سر برآورد که عبارت‌اند از: اروپای غربی، جهان اسلام، هند و چین. نظام اقتصادی هند، خود به سه بخش کوچک‌تر دریای چین جنوبی، خلیج بنگال و دریاهای عرب تقسیم می‌شد (Abu-Lughod, 1989: 177). منظور او از حوزه دریاهای عرب، مناطق و بندرهای پیرامون شبه‌جزیره عربستان و راه‌های مواصلاتی آن به مراکز بزرگ جهان اسلام در آن دوره یعنی بغداد و قاهره بود (همان: ۲۵۱). به نظر ابولغد، نقش و تأثیر بغداد بر بندرها خلیج فارس بیشتر است. او صحار و سیراف را مثال می‌آورد که هم‌زمان با رشد بغداد از نظر اقتصادی-تجاری شکوفا شدند و به گفته منابع جغرافیایی (مقدسی-ابن حوقل) توانستند ثروت‌های کلانی به‌دست آورند. او بین این دو، رابطه‌ای علی-معلولی ترسیم می‌کند (همان: ۲۰۳).

1. Abu-Lughod

او وجه تمایز نظام جهانی پیشامدرن با نظام جهانی مدرن را فقدان سرمایه‌داری نمی‌داند، بلکه از دید او، نبود هسته سلطه در دوران پیشامدرن است که آن را از دوران جدید متمایز می‌کند (همان: ۱۷۷). شاید این دوره را بتوان عصر شهرهای جهانی نامید. این شهرها که از شهرت جهانی برخوردار بودند، نقش بسزایی در تجارت بین‌المللی برعهده داشتند و مسافرانی از چهارگوشه دنیا برای تجارت و دادوستد به آنجا روی می‌آوردند.

به نظر می‌رسد رابطه دریای پارس با حوزه اقیانوس هند را باید در دو مقطع جداگانه بررسی کرد. در دوره اول، دریای پارس را می‌توان جزو مناطق نیمه‌پیرامونی اقتصاد هند قلمداد کرد. این دوره تا پیش از تشکیل سلطنت دریایی-تجاری هرموز است. با تأسیس حکومت امرای هرموز که در آن تجارت نقش اساسی داشتند، این رویه تغییر یافت. در این مرحله آن‌ها کوشیدند با سیاست یکپارچه‌سازی دریای پارس، چه از نظر اقتصادی چه از نظر سیاسی، در عرصه تجارت بین‌المللی وجه و اعتبار مستقلی به آن بخشند. در این دوره، دریای پارس و حکومت هرموز به‌عنوان یک جهان اقتصادی مستقل عمل می‌کردند که در تعامل با دیگر جهان‌های اقتصادی دیگر بود. دریای پارس از یک سو مراودات تجاری گسترده با حوزه اقتصادی هند و از سوی دیگر با اقتصاد جهان اسلام پیوند داشت. در حقیقت دریای پارس با حفظ استقلال خود، زمینه را برای پیوند دو جهان اقتصاد بزرگ آن دوره، یعنی حوزه اقیانوس هند و جهان اسلام فراهم می‌کرد. چه عواملی سبب شد دریای پارس بتواند این نقش تاریخی را ایفا کند؟ چرا و چگونه این تغییر و تبدیل رخ داد؟ امرای هرموز چگونه این تغییر را ایجاد کردند؟ این مقاله به روش توصیفی-تحلیلی با رویکرد تاریخی، به این پرسش‌ها پاسخ می‌دهد و چگونگی این دگرگونی را بازمی‌نمایاند.

۲. پیشینه پژوهش

درمورد تحولات دریای پارس و خلیج فارس پژوهش‌های گوناگونی انجام شده است که تعداد اندکی از آن‌ها با رویکرد نظام جهانی ارزیابی شده‌اند. معروف‌ترین آن‌ها کتاب ابولغد با عنوان *نظام جهانی؛ پیش از هرمونی/اروپاییان ۱۳۵۰-۱۲۵۰ م* است. او در این کتاب، تحولات دریای پارس را ذیل نظام جهان اقتصاد هند و دریای عرب بررسی می‌کند و برای دریای پارس، هویتی مستقل قائل نیست. برنزد^۱ در مقاله «تجارت و دولت در دریای عرب» همین رویکرد را دنبال می‌کند. با این تفاوت که او مجموعه دریا‌های پیرامون شبه‌جزیره عربستان را تابعی از نظام اقتصادی اقیانوس هند می‌بیند و آن‌ها را دریا‌های عرب می‌نامد (Barendse, 2000: 174)؛ درحالی‌که از نگاه نویسنده این مقاله،

1. Barendse

دریای پارس یک نظام اقتصادی مستقل بود که در مقطعی با نظام اقتصادی اقیانوس هند مناسبات پایاپای داشت.

در میان پژوهشگران فارسی، وثوقی در کتاب *تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس*، به سیاست و تجارت در خلیج فارس با تکیه بر نقش امرای هرموز پرداخت. اما هیچ اشاره‌ای به تلاش امرای آن برای ایجاد یک نظام اقتصادی مستقل نکرد. خیراندیش در مقاله «پرتغالی‌ها و اقتصاد دریایی ایران» به تأثیر پرتغالی‌ها بر مناسبات تجاری خلیج فارس و اقیانوس هند پرداخت، اما در این مقاله به دریای پارس به‌عنوان یک نظام اقتصادی اشاره‌ای نشد.

۳. هرموز و سیاست یکپارچه‌سازی حوزه اقتصادی دریای پارس

برآمدن امرای هرموز در خلیج فارس، سیمای این پهنه را در درازمدت تغییر داد. در ابتدای امر به‌نظر می‌رسید هرموز نیز مانند بندرهای تجاری پیشین خلیج فارس، به نقش تجاری بسنده خواهد کرد، اما گذر زمان نشان داد این تصور با واقعیت همخوانی ندارد. امرای هرموز پس از تشکیل حکومت در هرموز قدیم، سیاست یکپارچه‌سازی دریای پارس را در پیش گرفتند. آن‌ها در این راه فراز و نشیب‌هایی را طی کردند. هرچند آنان نتوانستند تمام این دریا را در حیطه نفوذ و سیطره خود درآورند، در اوج قدرت و اعتبارشان موفق شدند بخش وسیعی از آن را در قبضه قدرت خود بگیرند. این بخش‌ها در عمل سیاست و تجارت، دریای پارس را در اختیار آن‌ها قرار داد. در ادامه عواملی را که به آن‌ها کمک کرد تا سیاست‌هایشان را پیش ببرند، بررسی می‌کنیم.

۳-۱. هرموز و دریای پارس

ابولغد محدوده اطراف شبه‌جزیره عربستان را دریای عرب می‌نامد و آن‌ها را در یک حوزه جغرافیایی-اقتصادی قرار می‌دهد. برای رد دیدگاه او لازم است ابتدا محدوده دریای پارس و ارتباط آن با قلمرو هرموز را بررسی کنیم. برنرز به تبعیت از ابولغد، از اصطلاح دریای عرب استفاده می‌کند. او دریای عرب را شامل آب‌هایی می‌داند که شبه‌جزیره عربستان را دربرگرفته است: دریای سرخ و خلیج فارس (Barendse, 2000: 174). او به تبعیت از برودل، زمینه‌های مشترک متمایز از دیگر مناطق را عامل اصلی این تقسیم‌بندی می‌داند (همان). تعبیر برودل می‌تواند ملاک مناسبی برای تقسیم‌بندی باشد، اما این نام‌گذاری با گزاره‌های تاریخی همخوانی ندارد. گزارش‌های تاریخی، برای این محدوده عنوان دریای عرب را به‌کار نمی‌برند. هریک از دریاها اطراف شبه‌جزیره عربستان در متون جغرافیایی قدیم و جدید دارای نام‌هایی هستند که هنوز هم کاربرد دارند. هرچند در مورد حدود و ثغور آن‌ها ابهاماتی وجود دارد.

در خصوص دریای پارس، این ابهام بیشتر نمود پیدا می‌کند. این دریا که از آن به‌عنوان خلیج فارس هم یاد می‌شود، در متون مختلف، مرزهای متفاوتی برای آن ذکر شده است. ابن بلخی دریای پارس را منطقهٔ روبه‌روی ایالت فارس می‌داند (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۱۵۳). او در جایی دیگر، حدود فارس را در مشرق به کرمان و سیرجان محدود می‌کند (همان: ۱۲۱). با این حساب دریای پارس را می‌توان با خلیج فارس کنونی منطبق دانست. اصطخری می‌نویسد: «این دریا بر دیار عرب می‌شود و بیشتر ولایت اسلام آن است و بر حدود آن می‌شود» (اصطخری، ۱۳۶۸: ۳۱). از این توصیف و شرح بعدی او چنین برمی‌آید که به آب‌های دورادور جزیره العرب «دریای پارس» می‌گفتند.

مقدسی حدود دریای پارس را تا چین می‌داند که بیشتر کشتی‌سازان و دریانوردان این ناحیه ایرانی هستند (مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۱: ۲۶). قلمرو سیاسی هرموز با توصیف اصطخری از دریای پارس مطابقت دارد. به گفتهٔ شبانکاره‌ای، هرموز شامل سواحل کرمان و عمان می‌شد (شبانکاره‌ای، ۱۳۷۶، ج ۲: ۲۱۵). او مرز دقیقی را ارائه نمی‌کند؛ هرچند توصیف او نیز دقیق نیست. امرای هرموز بعدها بحرین را هم به قلمرو سیاسی‌شان افزودند.

ابوالفداء هنگامی که به ذکر بندرها عمان می‌پردازد، آن‌ها را جزئی از بندرهای دریای پارس به‌حساب می‌آورد (ابوالفداء، ۲۰۰۷: ۱۱۲). ادیسی نیز زمانی که به توصیف بندرهای عمان می‌پردازد، آن‌ها را بخشی از بندرهای دریای پارس قلمداد می‌کند. به گفتهٔ او، در آن زمان صحار مشهورترین آن‌ها بود (ادیسی، ۱۴۰۹، ج ۱: ۱۵۵). احتمال می‌رود که در زمان ادیسی، صحار دیگر رونق پیشین را نداشته و این گفته را ادیسی از منابع دیگر نقل کرده است. به‌هرروی نکتهٔ مهم تلقی جغرافی‌دانان از حوزهٔ دریای پارس است. به این ترتیب باید گفت تعریف دقیقی از کرانه‌های دریای پارس بین جغرافی‌دانان وجود نداشته است. به‌نظر می‌رسد هرگاه ایرانیان توانستند بر عمان سلطه پیدا کنند، جغرافی‌نویسان آن را بخشی از دریای پارس محسوب کردند.

نطنزی دایرهٔ نفوذ و قلمرو هرموز را گسترش می‌دهد و آن را از بحرین و کیش تا عدن می‌داند (۱۳۸۳: ۱۲). احتمالاً این وسعت را باید اغراق تلقی کرد. نشانه‌ای در دست نیست که امرای هرموز بر عدن تسلط داشته‌اند. در کتاب *قلاده النحر* به‌عنوان یکی از مهم‌ترین منابع معاصر ملوک هرموز، هیچ اشاره‌ای به حضور و نفوذ امرای هرموز در آنجا نمی‌شود. هرچند در این منبع، دربارهٔ حملات پرتغالیان و تصرف هرموز نکاتی وجود دارد (بامخرمه، ۲۰۰۸، ج ۶: ۵۸۵). شاید بتوان گفت هرموز در آنجا دارای نفوذ سیاسی و تجاری بوده است؛ به‌ویژه که باید به رقابت بین دریای سرخ و خلیج فارس بر سر تجارت با هند اشاره کرد. علاوه‌براین، به‌دلیل حضور سیاسی-نظامی ایرانیان در پیش از اسلام که

بعدها تجارت هم بر آن افزوده شد، فرهنگ ایرانی در آنجا رواج یافته بود. وجود واژه‌هایی مانند بندر در بین مردم یمن نشان از این نفوذ فرهنگی است (همان: ۵۷۷).

این نگاه امرای هرموز به سرزمین‌های جنوبی جزیره‌العرب در واقع ادامه همان سیاست ساسانیان برای رقابت تجاری دریای سرخ است. حمله ساسانیان به یمن یکی از اهدافش رقابت با تجارت دریای سرخ و انحراف مسیر تجاری به سوی خلیج فارس بود (الله یاری، ۱۳۸۶: ۱۶). از سوی دیگر می‌توان آن را تلاشی آن‌ها برای نظارت کامل بر دریای پارس دانست که ادامه آن دریا به مرزهای یمن هم کشیده می‌شد. نظارت بر این دریا در عمل، حوزه تجاری شبه‌جزیره عربستان را در اختیار ایران قرار می‌داد. ملوک هرموز نیز چنین سودایی را در سر داشتند. هرچند در خصوص تصرف عدن به دست ملوک هرموز، تردیدهای جدی وجود دارد، می‌توان حدس زد این از آرزوهای آن‌ها بوده است. باید بین دو اصطلاح دریای پارس و خلیج فارس تمایز قائل شد. خلیج فارس بخشی از حوزه وسیع‌تر جغرافیایی-اجتماعی دریای پارس بود. خلیج فارس بیشتر بر حوزه جغرافیایی اطلاق می‌شود؛ درحالی‌که دریای پارس، حوزه‌ای نامیده می‌شود که مناسبات سیاسی-اجتماعی مشخصی دارد. این مناسبات برگرفته از قدرت سیاسی-فرهنگی حکومت‌های فلات ایران است. تمایز این دو اصطلاح، ما را در درک بهتر مناسبات سیاسی-اجتماعی در منطقه یاری خواهد داد.

۳-۲. تصرف سرزمین‌های ساحلی عمان

گسترش حوزه نفوذ به سمت یمن مستلزم تسلط بر عمان بود. این منطقه که در قدیم ایرانیان آن را «مزون» می‌نامیدند (مسعودی، ۱۴۰۹ ق، ج ۱: ۱۶۹)، به نظر می‌رسد از زمان شاپور اول، تحت نفوذ ایران درآمده بود. در یکی از کتیبه‌های کعبه زرتشت که اسامی ایالات ایران در آن آمده، از مزون به عنوان بخشی از قلمرو ایران یاد شده است (اکبرزاده، ۱۳۸۲: ۱۴۲). به درستی معلوم نیست که آیا این منطقه به تصرف نیروهای ایرانی درآمده بود یا به اعلام وفاداری اکتفا کرده بود. می‌دانیم در دوره خسرو انوشیروان، به دنبال لشکرکشی ساسانیان به یمن، عمان به طور کامل سلطه ایران را پذیرفت. در آنجا قلای ساخته شد و اعراب جلندی با قراردادهایی به تابعیت ایران درآمدند (لباف خانیکی و همکاران، ۱۳۹۲: ۷۶). مارکوارت معتقد است عمان در دوران استیلای مسلمانان به طور مستقیم در تصرف ایران نبوده، بلکه تحت حاکمیت برادران عبد و جعفر، پسران جلنده (جلندی)، بوده است (مارکوارت، ۱۳۷۳: ۹۶). جلندی‌ها شاخه‌ای از قبیله ازد بودند که در مناطق داخلی عمان، قدرت را در دست داشتند (مقدسی، بی تا، ج ۴: ۲۴۲).

هرموز برای بسط سیادت خود بر تجارت دریای پارس، می‌بایست عمان را هم در حوزه نفوذ خود درمی‌آورد. وجود شهرها و بندرها در نظام اقتصادی خلیج فارس به منزله توافق و رقابت مسالمت‌آمیز

با یکدیگر نیست. همان‌گونه که بین هرموز و کیش در بخش غربی دریای پارس رقابت و درگیری وجود داشت، در بخش شرقی آن نیز جدال بر سر برتری سیاسی-تجاری برقرار بود. هرموز به کرات کوشید که بر بندرها و سرزمین عمان سلطه خود را اعمال کند. در این بین گاهی عمانی‌ها به دلیل سودی که از این تعامل به دست می‌آوردند، با هرموز همراهی می‌کردند. این عمل حتی پیش از تصرف کیش و بحرین انجام شد (ابن‌اثیر، ۱۳۸۵ ق، ج ۱۲: ۳۰۳). در خلیج فارس دو مسیر کشتی‌رانی وجود داشت که به هند و چین ختم می‌شد. اولی مسیر دریایی بود که از ابله شروع می‌شد. بعدها با افول ابله، سیراف و بصره جای آن را گرفتند. مسیر دریایی از آنجا مستقیم به عمان می‌رفت. سپس به سند، هند و چین می‌رسید و یک مسیر دیگر به شرق آفریقا می‌رفت. به گفته ابن‌خردادبه، این راه‌ها همگی به هم پیوسته بودند (ابن‌خردادبه، ۱۳۷۰: ۱۵۴). گزارش‌های سیاحان در قرون بعد، اطلاعات بیشتری از این مسیر را در اختیار ما قرار می‌دهد. براساس این گزارش‌ها، این کشتی‌ها از نزدیکی جزایر ایرانی عبور می‌کردند. دو جزیره هنگام و قشم، محل توقف برای آب‌گیری و تأمین غذا قلمداد می‌شد (کاره، ۱۳۷۸: ۶۲). همچنین در عمان در صحار توقف می‌کردند. بعدها که صحار از رونق افتاد، قلعات جای آن را گرفت. بندرها عمان به‌عنوان لنگرگاه و بارانداز تجارت دریایی دریای پارس عمل می‌کردند. در آنجا بار دیگر آذوقه و آب شرب کافی برمی‌داشتند و سپس به مسیر خود ادامه می‌دادند. کشتی‌های این مسیر، بیشتر به کولم در ملیبار هندوستان و شرق آفریقا می‌رفتند (حورانی، بی‌تا: ۲۰۹). لازمه تسلط بر مسیرهای دریانوردی، سلطه بر عمان بود که از همان ابتدا سیاست امرای هرموز بر آن استوار بود.

صحار یکی از شهرهای اصلی برای تجارت بین‌المللی بود. این شهر از دوره پیش از اسلام تحت نفوذ ایرانیان بود. ایران و فرهنگ ایرانی در سواحل عمان و یمن برای چندین سده سیطره داشتند. درحالی‌که در مناطق داخلی عمان، برتری از آن اعراب بود. درگیری و عداوت بین این دو منطقه، در اغلب موارد به زیان ساحل‌نشینان تمام می‌شد. ورود اسلام به عمان تأثیر چندانی بر بافت اجتماعی آن برجای نهاد و همچنان ایرانیان در آن اکثریت را تشکیل می‌دادند (مقدسی، ۱۴۱۱ ق، ج ۱: ۱۳۱). در وقایع سال ۲۷۸ ق که عمان درگیر جنگ داخلی شد و صحار در معرض زهب و غارت قرار گرفت، حاکم آن به هرموز و مردم به شیراز و بصره گریخت (ازکوی، ۱۴۳۶ ق: ۵۵). صحار در اوج رونقش از چنان شهرتی برخوردار بود که مقدسی از آن به‌عنوان درگاه چین و انبار خاورزمین و عراق و پناهگاه یمن یاد می‌کند و بازارهای آن را شگفت‌انگیز می‌داند (مقدسی، ۱۴۱۱ ق، ج ۱: ۱۳۱). برخلاف گفته ابولغد، صحار با اینکه در عمان و شبه‌جزیره عربستان قرار داشت، در نقش باراندازی برای ورود و خروج کالاهای خلیج فارس و ایران عمل می‌کرد. به گفته این مجاور، در قرن هفتم

صحار مرکز ورود کالا به کرمان بود و از آنجا به سیستان، زابلستان، خراسان، غور و ماوراءالنهر می‌رفت (ابن‌مجاور، ۱۹۹۶: ۳۱۴). ابوالفداء آن را بزرگ‌ترین بندر دریای پارس می‌داند که کشتی‌های سند، هند، چین و زنج در آنجا لنگر می‌انداختند (ابوالفداء، ۲۰۰۷: ۱۱۲). به گفته اصطخری، هیچ شهرری در کناره دریای پارس و جهان اسلام آبادتر و ثروتمندتر از صحار نیست. آنجا لنگرگاه کشتی‌ها و تجارتکده دریایی است (اصطخری، ۲۰۰۴: ۲۷). پس از افول صحار، قلّهات توانست همان موقعیت را به‌دست آورد. تصرف این بندر تازه برآمده، یکی از دغدغه‌های امرای هرموز بود. احتمالاً این امر در اواخر قرن ششم رخ داده است. به گفته ابن‌اثیر، در سال ۶۱۱ که خوارزمشاه کرمان را زیر نفوذ خود درآورد، هرموز هم خراج‌گزار خوارزم شد و در شهرهای آن، خطبه به نام خوارزمشاه خوانده شد. از جمله در قلّهات عمان هم این امر اتفاق افتاد (ابن‌اثیر، ۱۳۸۵ ق، ج ۱۲: ۳۰۲). او دلیل اینکه عمانی‌ها حاضر به پذیرش برتری هرموز شدند آن می‌داند که هرموز توانست امنیت کشتی‌هایی را که به‌سوی عمان و قلّهات می‌رفتند، تأمین کند. هرموز بارانداز کشتی‌های یمنی، هندی و چینی بود. هرموز با کیش بر سر برتری تجاری در دریای پارس در رقابت بود. کشتی‌هایی که به هریک از این دو بندر می‌رفت، اجازه ورود به دیگری را نداشت (همان). عمانی‌ها با اینکه خوارج بودند، برتری امرای سنی مذهب هرموز را پذیرفتند؛ چرا که از قبل آن سود تجاری زیادی عایدشان می‌شد.

پذیرش برتری هرموز از سوی عمان، دائمی و همیشگی نبود. عمانی‌ها هر وقت فرصت فراهم بود، خود را از قید هرموز رها می‌کردند. به‌نظر می‌رسد در این امر، بیشتر مناطق داخلی عمان نقش داشتند، نه ساحل‌نشینان (ازکوی، ۱۴۲۶ ق: ۵۵). حملات مغولان و آشوبی که پس از آن در ایران رخ داد، مجالی فراهم کرد تا عمانی‌ها خود را از هرموز جدا کنند. در نیمه دوم قرن هفتم، پس از ثبات دوباره هرموز، نیروهای آن چندین بار برای تصرف عمان گسیل شدند (ازکوی، ۱۴۲۶ ق: ۷۰). به‌نظر می‌رسد این نیروها موفق نشدند بر عمان سیطره یابند. بعدها که هرموز کهنه در معرض حملات مغولان مرزهای شرقی قرار گرفت و هرموز نو جای آن را گرفت، همین سیاست دنبال شد و بعد از آن بود که پادشاهی دریایی هرموز به معنی واقعی کلمه شکل گرفت.

مسیر دیگر کرانه‌نوردی بود که سواحل ایران را می‌پیمود و از آنجا به هند و سپس به چین می‌رفت (وثوقی، ۱۳۸۰: ۱۸۳). ابن‌خردادبه شهرهای این راه را چنین برمی‌شمرد: بصره، خارک، لاوان، آبرون، خیر؟، کیش، ابرکاو، ارموز، نارا؟؟ و دیبل (ابن‌خردادبه، ۱۳۷۱: ۴۶). تسلط بر این دو راه دریایی تجاری در عمل تجارت خلیج فارس را در قبضه امرای هرموز قرار داد. این حربه بعدها توانست آن را در رقابت با دیگر مراکز تجاری یاری کند تا بتواند بر کل تجارت خلیج فارس سلطه یابد.

عمان و قلهات به دلیل موقعیت راهبردی، نقش و جایگاه مهمی در پادشاهی هرموز ایفا می‌کردند. قلهات حکم پایتخت دوم هرموز را داشت و هرگاه امرای هرموز دچار مشکل می‌شدند، به آنجا پناه می‌بردند (لیلی، ۱۴۱۹: ۸۳). تسلط بر عمان به منزله سلطه بر ورود و خروج خلیج فارس بود. هرگاه امرای هرموز از سوی کرمان در معرض خطر قرار می‌گرفتند، از طریق عمان عبور و مرور کشتی‌ها را دچار اختلال می‌کردند و راه را بر درآمدهای مالیاتی می‌بستند (همان: ۸۴). این امر نه تنها بر درآمدهای مالیاتی کرمان تأثیر منفی می‌نهاد، بلکه کل تجارت خلیج فارس را دچار اختلال می‌کرد و می‌توانست تبادل کالا بین خلیج فارس و هند را به رکود بکشاند.

تصرف خطوط ساحلی عمان، نقش برجسته‌ای در یکپارچگی دریای پارس به‌عنوان یک حوزه اقتصادی ایفا کرد. این کار در عمل کل تجارت بین‌المللی منطقه را در اختیار امرای هرموز قرار داد و آن‌ها را قادر ساخت تا بی‌هیچ واسطه‌ای سلطه خود را بر تجارت و سیاست منطقه اعمال کنند. به نظر می‌رسد رقبای منطقه‌ای هرموز نیز از این موضوع آگاه بودند. با ورود پرتغالیان به منطقه، اولین نقطه‌ای که در قلمرو هرموز مورد یورش و تهاجم قرار گرفت، سواحل و بندرهای عمان بود. تصرف قلهات و مسقط در عمل بخشی از تجارت بین‌المللی هرموز و دریای پارس را در اختیار آن‌ها گذاشت و زمینه را برای فروپاشی حوزه اقتصادی دریای پارس فراهم کرد.

۳-۳. رقابت کیش-هرموز

گرایش‌های توسعه‌طلبانه هرموز تنها به سمت مدخل خلیج فارس نبود. هرموز برخلاف دیگر مراکز حوزه تجاری خلیج فارس، علاوه بر اهداف تجاری به دنبال بلندپروازی‌های سیاسی نیز بود. آن‌ها درصدد تسلط سیاسی-نظامی کامل بر حوزه تجاری خلیج فارس بودند؛ امری که پیش از این هیچ‌یک از مراکز تجاری به آن دست نزده بود. رقابت با کیش را هم باید در همین راستا ارزیابی کرد. کیش بعد از افول سیراف توانست نقشی کلیدی در مناسبات تجاری خلیج فارس به دست آورد و به مهم‌ترین مرکز تبادل و انتقال کالا در آنجا تبدیل شود (یاقوت حموی، ۱۹۹۵، ج ۴: ۴۲۲؛ ادریسی، ۱۴۰۹، ج ۱: ۳۹۰؛ طباطبائی، ۱۴۰۸، ج ۴: ۳۴۶).

این موضوع چندان دوام نیاورد. هرموز که درصدد بود قدرتش را بر کل دریای پارس گسترش دهد به رقابت سیاسی-تجاری با کیش برخاست. این رقابت و نبرد از زمان هرموز قدیم شروع شده بود (حافظ ابرو، ۱۳۷۵، ج ۲: ۱۷۸) و با رشد هرموز جدید تشدید شد که سرانجام به تسلیم کیش منجر شد (شبانکاره‌ای، ۱۳۷۶، ج ۲: ۲۱۹). سیطره هرموز بر دریای پارس، آن را به مهم‌ترین بارانداز هند و سند در منطقه و ورودی اصلی کالا به عراق، فارس و خراسان تبدیل کرد (ابن بطوطه، ۱۴۱۷، ج ۲: ۱۴۰). این جایگاه سبب شد تا تجاری از مناطق مختلف برای تجارت به آن روی بیاورند.

سمرقندی از بازرگانان شام، مصر، عراق، فارس، خراسان، ماوراءالنهر، ترکستان، قباچاق، چین و سرزمین‌های شرقی در هرموز یاد می‌کند (سمرقندی، ۱۳۷۲، ج ۲: ۵۱۳).

هرموز با توجه به جایگاه و موقعیت جغرافیایی-طبیعی‌اش، در عرصه نظام تجاری خلیج فارس تغییر و دگرگونی عمیقی انجام داد که اگر نگوییم بی‌سابقه بود، در کامل‌ترین شکل خود نمود یافت. سیاست هرموز نه تنها انحصار تجارت بود، بلکه انحصار قدرت سیاسی در آن ناحیه را نیز شامل می‌شد. امری که پیش از این با این حدت و شدت انجام نشده بود. هرموز طی یک سیاست هوشمندانه، بندرها و جزایری را که در مسیر تجارت دریایی قرار داشتند یا محل تولید و توزیع کالاهای مرغوب و کمیاب بودند، در حوزه نفوذ خود درآورد، مانند صحار، قلّهات، کیش، بحرین و سواحل جنوبی و شمالی خلیج فارس. این سیاست در عمل به یکپارچه‌سازی جغرافیای تجاری دریای پارس توسط امرای هرموز منجر شد. آنچه سبب تداوم این روند شد، توانایی ملوک هرموز برای سلطه بر کرانه‌های شمالی و جنوبی خلیج فارس بود؛ ویژگی‌ای که در دو کانون دیگر، سیراف و کیش، نمی‌بینیم. این توانایی از دو عامل نشئت می‌گرفت: اتحادیه تجاری هرموزی که به نظر می‌رسد حاکم و قدرت واقعی در هرموز بود و شاخه نظامی آن که برعهده جاشوان بود. این مجاور این جاشوها را سربازان اصلی نیروی دریایی کیش و هرموز می‌داند. آن‌ها بردگان یا نیروهای مزدوری بودند که از آفریقا به خلیج فارس آورده می‌شدند. ظاهراً اولین بار امرای کیش این نیروها را استخدام کردند. بعدها ملوک هرموز به تاسی از امرای کیش به استخدام این افراد روی آوردند و از آن‌ها در پیشبرد مقاصد سیاسی-نظامی خود بهره بردند (ابن‌مجاور، ۱۹۹۶: ۳۲۱). به نظر می‌رسد بعدها با گسترش قدرت دریایی هرموز، گروه‌های دیگر هم به این نیروها پیوستند و به نیرویی از ملیت‌های گوناگون تبدیل شدند.

۴. تقسیم‌بندی قلمرو هرموز و تأثیر آن بر رشد اقتصادی

معمولاً هرموز را به دو حوزه اندرون و بیرونات (وئوقی، ۱۳۸۰: ۲۶۲) تقسیم می‌کنند که براساس منابع تاریخی است، اما ترجیح بر آن است که آن را به دو بخش داخلی/منطقه‌ای و بین‌المللی دسته‌بندی کنیم. بنیاد این تقسیم‌بندی مبادلات تجاری است، نه سیاسی. این دو بخش از هم جدا و منفک نیستند، بلکه روابط و تجارت آن‌ها درهم‌تنیده و پیوسته است. این دو منطقه در حوزه دریای پارس هستند. اگر توصیف برخی از منابع در خصوص دریای پارس را بپذیریم که آن را تا باب‌المنذب می‌دانستند، علاقه ملوک هرموز به عدن را بهتر می‌توانیم درک کنیم (گنجی و همکاران، ۱۳۸۶: ۳۹).

منظور از حوزه داخلی، همان بخش از دریای پارس است که علاوه بر مبادلات با خارج، بیشتر روابط اقتصادی آن با مناطق داخلی و پیرامونی‌اش صورت می‌گرفت. این بخش خود دارای دو جنبه بود: الف) اقتصاد ساحلی: این اقتصاد شامل ماهیگیری، دریانوردی و کشاورزی در کرانه‌های ساحلی و مناطق مجاور و فعالیت‌های تجاری بود که در حدفاصل بندرها تا کوهستان ساحل صورت می‌گرفت. این اقتصاد جنبه پولی زیادی نداشت و بیشتر بر پایه مبادلات کالا با کالا انجام می‌شد. این رویه سبب شده بود همگرایی خاصی در جامعه خلیج فارس ایجاد شود و نوعی فرهنگ مشترک را بین آن‌ها فراهم کند.

ب) اقتصاد دریایی که با طرائف مشخص می‌شود. منظور از طرائف دریا کالاهای گران‌بها، اندک و کمیاب بود که از هند و دریای هند وارد می‌شد و خریداران اصلی آن، شاهان و درباریان بودند (خیراندیش، ۱۳۸۱: ۱۰۹).

بخش بین‌المللی، ایستگاه کشتی‌هایی بود که از هند، شرق آسیا و دریای سرخ می‌آمدند و بندرهای عمان محسوب می‌شدند (وثوقی، ۱۳۸۰: ۳۶۵). در ابتدا صحار و بعدها قلّهات نقش اصلی را در این تجارت ایفا می‌کردند. اهمیت این بخش چنان زیاد بود که حکام آن از شاهزادگان هرموزی بودند و دومین شهر مهم قلمرو هرموز قلمداد می‌شد (لیلی، ۱۴۱۹: ۸۳). این موقعیت و جایگاه مهم برای حکومت هرموز خالی از خطر نبود. به گفته وثوقی، تقریباً تمامی شورش‌های خانوادگی بر ضد پادشاهان هرموزی از همین شهر شروع شده است (وثوقی، ۱۳۸۰: ۳۶۵؛ سمرقندی، ۱۳۷۲، ج ۲: ۴۶۵). این وضعیت چندان عجیب نیست. قلّهات دومین شهر مهم هرموز، جزو شهرهای در مسیر کشتی‌ها به حساب می‌آمد. بیشتر کشتی‌ها و محموله‌هایی که از مناطق داخلی دریای پارس می‌آمدند، در این شهر توقف می‌کردند و از آنجا راه خود را ادامه می‌دادند. کشتی‌هایی نیز که به خارج از دریای پارس می‌رفتند، همین وضعیت را داشتند. گاهی می‌شد که این کشتی‌ها محموله‌های خود را در صحار و قلّهات تخلیه می‌کردند و با کشتی‌های دیگر به هرموز و بندرهای خلیج فارس منتقل می‌کردند و برعکس (وثوقی، ۱۳۸۰: ۲۷۲).

اقتصاد هرموز بر سه پایه کشاورزی، صنعت و تجارت استوار بود. این سه بخش نقش یکسان و همانندی نداشتند. کشاورزی در هرموز قدیم انجام می‌شد. در آنجا با استفاده از رودخانه میناب، انواع محصولات کشت می‌شد. بیشتر این محصولات به مصرف مردم هرموز می‌رسید و مقداری از آن هم در حوزه خلیج فارس توزیع می‌شد. خرما، جو و حبوبات از مهم‌ترین آن‌ها بود (اصطخری، ۲۰۰۴: ۹۹-۱۰۰؛ ادریسی، ۱۴۰۹، ق، ج ۱: ۴۳۶) کشت نخل بسیار رایج بود و به دلیل کثرتش، آن ناحیه را مغستان می‌گفتند (ابن بطوطه، ۱۴۱۷، ج ۲: ۱۴۰). در مناطق دیگر حوزه نفوذ هرموز نیز کشاورزی انجام می‌شد که بیشتر برای رفع نیازهای خود آن امیرنشین استفاده و مقدار کمی از آن صادر می‌شد.

بخش دوم اقتصاد هرموز را صنعت تشکیل می‌داد. با توجه به اینکه اقتصاد هرموز دریایی بود و کشتی در آن نقش بزرگی داشت، طبیعی بود که کشتی‌هایی در هرموز ساخته شوند. این کارگاه‌ها در خود هرموز مستقر بودند (لیلی، ۱۴۱۹: ۹۰). این کشتی‌ها احتمالاً از نوع کشتی‌های بود که در حوزه خلیج فارس می‌توانستند تردد کنند؛ زیرا برای ساخت کشتی‌های بزرگ به چوب نیاز بود که در منطقه به اندازه کافی به دست نمی‌آمد. برای ساخت کشتی از میخ استفاده نمی‌کردند، بلکه با طناب چوب‌ها را به هم محکم می‌کردند. صنعت تعمیرات کشتی هم در هرموز رونق داشت. یکی از معضلات دریانوردی در آن برهه، نگهداری و تعمیرات کشتی‌ها بود. این کشتی‌ها مسافت‌های طولانی را می‌پیمودند و گاهی پیش می‌آمد که برای چندین ماه روی دریا شناور بودند. طبیعی است در چنین وضعیتی اجزای مختلف کشتی دچار سانحه و پوسیدگی می‌شد. در هر کشتی روال بر آن بود که یک نجار حضور داشته باشد تا بتواند تعمیرات ضروری کشتی را انجام دهد. اما این مانع از آن نبود تا هر کشتی پس از رسیدن به مقصد، برای سفرهای بعدی تعمیرات اساسی را انجام ندهد. در بندرهای مهم تجاری افرادی حضور داشتند که به‌طور حرفه‌ای به این کار اشتغال داشتند و بخش‌های مختلف یک کشتی را مرمت و بازسازی می‌کردند. جزیره هرموز، به‌عنوان مهم‌ترین مرکز تجارت دریایی خاورمیانه در قرون میانه، از این قاعده مستثنا نبود. گزارش‌ها نشان می‌دهد گروهی از یهودیان این وظیفه را برعهده داشتند. آن‌ها به‌ویژه در تعمیر دکل‌های کشتی مهارت داشتند. مهارت آن‌ها چنان بود که پرتغالی‌ها علی‌رغم محدودیت‌هایی که برای یهودیان قائل بودند، از آن‌ها برای مرمت کشتی‌هایشان کمک می‌گرفتند (زنجانی، ۱۳۸۲: ۱۷۱؛ بازماندگان خمیری، ۱۴۰۰: ۶۳-۶۴).

دیگر صنایع مثل بافت پارچه هم در هرموز دایر بود. احتمالاً تولیدات آن برای مصرف مناطق داخلی خلیج فارس کاربرد داشت. دولت هرموز سیاست حمایت از محصولات داخلی را در پیش گرفته بود. برای این منظور، بین کالاهای تولید و مواد خامی که وارد هرموز می‌شد تفاوت وجود داشت. کالاهایی که حکم مواد اولیه را برای تولیدات داخلی داشتند، مالیات و عوارض کمتری می‌پرداختند؛ برای مثال نخ پنبه‌ای هند که جزو مواد اولیه برای تولید پارچه در کارگاه‌های هرموز به حساب می‌آمد، فقط ۵ درصد عوارض می‌پرداخت. در حالی که دارو و ادویه عوارضی در حدود ۱۰ درصد می‌پرداختند. از پارچه‌های مالاکا ۱۶/۵ درصد عوارض دریافت می‌شد (کاوتس، ۱۳۹۲: ۵۹). سیاست‌های حمایتی از تولیدات داخلی در بیشتر موارد برای هرموز پرسود بود. این تولیدات حتی می‌توانست با بهترین نمونه‌ها رقابت کند و برای خود مشتریانی به‌دست آورد؛ برای مثال منسوجات هرموز در گجرات طرفداران زیادی داشت. این تجارت چنان پرسود بود که گجراتی‌ها نمایندگانی را در هرموز برای خرید آن قرار داده بودند (همان: ۶۴). صنایع دیگری هم در بخش‌هایی از قلمرو هرموز فعال بودند.

گزارش‌هایی از وجود کارگاه‌های پارچه‌بافی و... در جزیره قشم در اختیار داریم (رابی بنیامین، ۱۳۸۰: ۱۳۳). این صنایع هرچند محدود بودند، توان پاسخگویی به نیازهای تجارت داخلی را داشتند. حتی گاهی به خارج از حوزه دریای پارس هم صادر می‌کردند (همان). از مناطق دیگر اطلاعاتی در دست نیست و نمی‌دانیم آن نقاط چه تولیداتی عرضه می‌کردند. اگر هم کالایی تولید می‌شد، به نظر می‌رسد در حد مصرف خود منطقه بود و ارزش چندانی برای مبادلات نداشت.

بنیاد دولت هرموز بر مبادله آزادانه کالا نهاده شده بود و مهم‌ترین ممر درآمد آن، مراودات تجاری دریایی و زمینی با مناطق پیرامونی به‌شمار می‌آمد. چندین عامل سبب شد تا هرموز بتواند این مراودات را به نفع خود مصادره و از آن درجهت منافع خودش بهره‌برداری کند. یکی از این عوامل، رقابت حوزه دریای پارس با دریای سرخ و مصر بود. این رقابت چه در دوره فاطمیان و چه در عصر ممالیک، علاوه بر جنبه تجاری، جنبه ایدئولوژیک سیاسی نیز داشت. حکومت‌های مستقر در فلات ایران، اول عباسیان و بعدها مغولان، با مصر مشکلاتی داشتند. این مسئله موجب شد تا عمده توجه خود را معطوف به دریای پارس و مناسبات آن کنند. امرای هرموز به‌ویژه در دوره مغول، از این حربه استفاده کردند و با سیطره سیاسی بر جزایر و کرانه‌های دریای پارس، برای اولین بار آن را به یک حوزه اقتصادی مستقل و یکپارچه تبدیل کردند که معاملات و تجارت پایاپای با دیگر اقتصادهای موجود در آن دوره برقرار کردند. هرموز با تسلط بر دریای پارس توانست شبکه تجارت بین‌المللی ایجاد کند و با مناطق دیگر ارتباط تجاری داشته باشد. تا زمانی که این شبکه فعال بود، این ارتباط به حیاتش ادامه داد. با ورود اروپاییان، شبکه دچار اختلال شد و کم‌کم از هم گسست.

در حقیقت هرموز حلقه واسط تجاری بین آن منطقه جغرافیایی که بعدها خاورمیانه نامیده شد و هندوستان بود. بعدها این نقش را بندرهای دیگر ایفا کردند. دولت هرموز با اخذ عوارض گمرکی از کالاهایی که از سرزمین‌های پیرامونی به آن وارد می‌شد و ایجاد تسهیلات برای عبور کالا، نقش مهمی در اقتصاد منطقه ایفا می‌کرد. عوارض گمرکی برای اجناس از یک نوع یکسان نبود؛ برای مثال پارچه‌هایی که از مالاکا می‌آمد ۱۶/۵ درصد، پارچه‌های هندی ۱۰ درصد و پارچه‌های ایرانی ۵ درصد عوارض می‌پرداختند (خوری و تدمری، ۱۴۲۰: ۹۵).

تجارت مهم‌ترین بخش از اقتصاد هرموز بود که نظام اقتصادی دریای پارس با آن تعیین پیدا می‌کرد. هرموز توانست یک شبکه ارتباطی منظم برای تبادل کالا ایجاد کند که در دو حوزه داخلی و بین‌المللی کار می‌کرد. این دو بخش درهم‌تنیده، وابسته و مکمل یکدیگر بودند. هرموز در این بین به‌عنوان یک کلان‌شهر عمل می‌کرد که در آن، بازرگانان از جاهای مختلف حضور داشتند. دولت هرموز برای این دسته از تجار تسهیلاتی در نظر می‌گرفت. منابع به برپاداشتن چادرهایی برای تجار و مسافرانی که وارد هرموز می‌شدند، اشاره دارند. این چادرها برای دور کردن آن‌ها از آفتاب بود. در کنار

آن، امکانات دیگر از قبیل آب و مواد غذایی نیز فراهم بود. علاوه بر این، برخورد خوب عوامل گمرکی و دیوان‌سالاری هرموز مزید بر علت بود تا تجار برای دادوستد به آنجا بروند (شوقی عبدالقوی، ۱۹۹۰: ۱۸۲). این موضوع یکی از عوامل رشد هرموز بود؛ به گونه‌ای که یکی از سیاحان در قرن ۱۶ میلادی (۱۰ خورشیدی) گزارش می‌دهد که در هرموز، بیش از سیصد کشتی از انواع آن لنگر انداخته بود و بیش از چهارصد تاجر یا نمایندگانشان به صورت دائمی حضور داشتند که به مبادله کالا می‌پرداختند (هاید، ۱۹۹۱: ۲۱۴).

روابط بین‌المللی هرموز، ارتباط آن را با جهان اقتصادهای دیگر مشخص می‌کرد. بیشترین ارتباط دریایی با شرق آفریقا و هند می‌شد که شامل چین هم بود. تجارت با شرق آفریقا محدود بود. از شرق آفریقا طلا، عاج، برنج، برده و چوب وارد می‌شد. در ازای آن پارچه، سلاح و ظروف چینی به آنجا صادر می‌شد (Barendse, 2000: 176). این کالاها از تولیدات مناطق حوزه نفوذ هرموز نبود، بلکه هرموز آن‌ها را از مناطق دیگر وارد و به شرق آفریقا صادر می‌کرد. به تعبیری می‌توان گفت آن دولت نقش تسهیل‌کننده این تجارت را داشت. دلیل موفقیت هرموز در این تجارت پرسود، تسلطش بر حوزه‌های تجاری دریای پارس بود.

هند

گزارش‌ها گفته‌هاید را تأیید نمی‌کند که می‌گوید مسیر تجاری هند-هرموز اهمیت زیادی نداشت و از تجارت کمی برخوردار بود (هاید، ۱۹۹۴، ج ۳: ۳۷۸). بین هرموز/دریای پارس و هند، رابطه تجاری و دادوستد پررونقی وجود داشت که تا زمان ورود اروپاییان ادامه یافت. در این زمان با تغییر مسیر تجاری به سمت اروپا، این مسیر رونق خود را از دست داد و از اهمیتش کاسته شد (Steenngaard, 1973: 163). طبیعی است که هریک از شهرهای هند با بخشی از جهان به تجارت می‌پرداختند. این نمی‌تواند از اهمیت تجاری هرموز با هند بکاهد. خود هاید هم اعتراف می‌کند که هرموز با برخی از بندرها و مناطق مهم دادوستد داشت. مناطق دکن، نارسینگا، کومبای و بندرهای شول (چول)، دیبل، گوا، باتکیلا و کانانور از مهم‌ترین آن‌ها بودند (هاید، ۱۹۹۴، ج ۳: ۳۷۸؛ Pires, 1944, V. 1: 20). کالاهایی که بین هند و هرموز مبادله می‌شد، متنوع و گوناگون بود که در منابع به آن‌ها اشاره شده است. صادرات آن شامل اسب، مروارید، شوره، گوگرد، ابریشم، زاج، سکه‌های مسی، سکه‌های نقره‌ای، نمک، ابریشم نرم، میوه‌های خشک، گندم، جو و دیگر مواد غذایی از این دست بود. واردات نیز شامل انواع ادویه، فلفل، میخک، دارچین، زنجبیل، دارو، برنج، لباس و آهن می‌شد (همان: ۲۱؛ Ghauthury, 1999: 69). این اقلام نشان می‌دهد بیشترین کالاهای مبادله‌شده مواد خام است و درصد کمی از صادرات و واردات به تولیدات اختصاص دارد. شاید این نشانگر آن است که امرای

هرموز در دریای پارس در این مقطع تاریخی توانسته بودند اقتصادی مستقل و بدون وابستگی ایجاد کنند که قادر بود با جهان اقتصادهای دیگر به صورت پایاپای به تجارت بپردازد. خود هرموز مصرف کننده یا تولیدکننده همه این کالاها نبود. نقش هرموز به عنوان مرکز و بندر آزادی تجاری، تبادل این گونه کالاها بین مناطق داخلی ایران و بین‌النهرین از یک سو و هند از سوی دیگر بود. در حقیقت هرموز با تعریف نقش تجاری برای خود، مناطق پیرامونی را تابع سیاست خود کرد. این نکته‌ای است که کمتر به آن توجه شده است. در این مقطع، هرموز تجارت پایاپایی با هند داشت. هرموز در این دوره نه به عنوان منطقه‌ای پیرامونی، بلکه به عنوان یک جهان اقتصاد مستقل که توأم با تمرکز سیاسی بود، با دیگر مناطق به مبادله کالا می‌پرداخت. حوزه اقتصادی دریای پارس برخلاف مناطق اقتصادی دیگر آن دوره بر تولیدات داخلی خود کمتر متکی بود و قدرت اقتصادی خود را از تجارت آزاد به دست می‌آورد. این تجارت آزاد مستلزم چند عامل بود:

۴-۱. سازمان‌دهی کالاهای صادراتی و وارداتی

صادرات و تجارت اسب، نمونه‌ای از این گونه تجارت بود. سرزمین هرموز به دلیل خشکی و نبود مرتع برای زادولد و تربیت اسب مناسب نبود. به جای آن نواحی پیرامونش مراکز مهم این کار بودند. مناطق مختلف ایران، عراق، بصره و سرزمین‌های شبه‌جزیره عربستان از مناطق مهمی بودند که در تربیت اسب نقش داشتند. هرموز از این مناطق بهترین اسب‌ها را وارد می‌کرد. در آنجا باز اسب‌ها گزینش می‌شدند و از بین آن‌ها بهترین‌ها را انتخاب می‌کردند و به هند می‌فرستادند (کاوتس، ۱۳۹۲: ۵۷؛ لاری شیرازی، ۱۳۸۹: ۱۹۷؛ Levie, 1999, 526). اسب‌هایی که از ایران صادر می‌شدند، به اسب‌های بحری معروف بودند (همان: ۵۲۷). تجارت اسب بسیار پرسود بود؛ چرا که بخش بزرگی از هند به دلیل آب‌وهوای خاصش قادر نبود اسب تربیت کند. به همین دلیل به دیگر مناطق وابسته بود. این تجارت آن‌چنان پرسود بود که گاهی حتی از آسیای میانه اسب را برای صادرات به هرموز می‌آوردند. کالاهای صادراتی معمولاً بیمه می‌شدند. برای اسب‌ها بیست درصد قیمت آن حق بیمه اخذ می‌شد. با وجود این، سود تجاری اسب بین ۳۰۰ تا ۵۰۰ درصد بود (کاوتس، ۱۳۹۲: ۶۰). اسب‌ها را به گوا، دکن و نارسینگا صادر می‌کردند (Pires, 1944, V. 1: 101).

۴-۲. عامل دوم نظام سیاسی

نظام سیاسی هرموز در حقیقت اتحادیه بازرگانان بود که بر امور سیاسی و تجاری نظارت داشتند. مشارکت اعضای دیوان‌سالاری و حتی پادشاه در امور تجاری نشان می‌دهد تمام دستگاه دولتی و دیوانی در راستای اهداف تجاری فعالیت می‌کردند. رفتار تجار در قبال حملات خارجی، این پیوند و

همبستگی با حکومت را نشان می‌دهد. زمانی که در سال ۷۱۴ هـ هرmoz از طرف امیر کیش مورد حمله قرار گرفت و محاصره شد، تجار در کنار پادشاه هرmoz به دفاع از شهر پرداختند و منابع لازم را برای مقابله با محاصره در اختیار حکومت قرار دادند (Teixeira, 1967: 17). شاید بهترین توصیف از حکومت هرmoz را شبانکاره‌ای ارائه می‌کند می‌گوید هرmoz مجتمع تجار روی زمین است که متاع هندوستانی را از این جزیره به بلاد مشرق و مغرب برند (شبانکاره‌ای، ۱۳۷۶، ج ۲: ۲۱۵). حکومت خاندان‌های تجارت‌پیشه بر شهرهای دریای پارس سابقه دارد. پیش از این در نیمه اول قرن چهارم هجری در صحار خاندان بنی‌وجیه که در تجارت جواهرات و سنگ‌های قیمتی دست داشتند، از طرف عباسیان در آنجا منصب یافتند و چندین سال به حکومت پرداختند (تنوخی، ۱۴۰۳، ق، ج ۲: ۱۶۴). تجار هرmoz از ثروت‌های افسانه‌ای برخوردار بودند. در مورد حسن بن عباس گفته شده که سالانه یکصد هزار دینار مالیات می‌پرداخت و کشتی‌هایش همه‌ساله به هند و چین سفر می‌کردند. او مسجدهای مخصوص داشت و هر روز غلامان سیاه، پنج نوبت در آن طبل می‌کوبیدند (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۵۰). این توصیفات نشان می‌دهد ساختار حکومت هرmoz و هدف از تشکیل آن چه بود. اگر به تاریخ پرفرازونشیب هرmoz نگاهی بیندازیم، درمی‌یابیم تمامی فعالیت‌های آن در راستای تحکیم و گسترش تجارت بوده است. همین امر زمینه را برای تساهل و تسامح در امور دینی و مذهبی در هرmoz فراهم می‌کرد. شاید بتوان گفت از اصول تجارت آزاد، آزادی مذهبی باشد. این قاعده چندین ساله بود که ملوک هرmoz در طول حکومت خود به آن پایبند بودند. این سیاست بر پایه آزادی مذهبی و مناسکی استوار بود و پیروان همه ادیان آزادانه و بدون هیچ هراسی در جامعه تجاری زندگی می‌کردند (زنجان، ۱۳۸۲: ۲۲۶، ۲۴۴؛ ابن بطوطه، ۱۳۷۶، ج ۱: ۳۳۴). آزادی‌ها به گونه‌ای بود که به هرmoz لقب «دارالامان» داده بودند (سمرقندی، ۱۳۷۲، ج ۲: ۵۱۴). این آزادی‌ها زمینه را برای حضور گسترده تجار و بازرگانان در هرmoz فراهم می‌کرد. تجار بدون هیچ هراسی می‌توانستند آیین و مراسم خود را برگزار کنند و هیچ محدودیتی در این مورد نداشتند (بازماندگان خمیری، ۱۴۰۰: ۶۴).

۳-۴. سومین عامل نیروی نظامی

عمده نیروهای آن را جاشوها تشکیل می‌دادند. این نشانگر آن است که اتکای هرmoz به نیروی دریایی‌اش بود و از آن‌ها برای توسعه قلمرو ارضی خود در حوزه دریای پارس استفاده می‌کرد. با کمک آن‌ها عمان، بحرین، کیش و دیگر مناطق در حیطه نفوذ دریای پارس درآمد. البته این بدان معنی نیست که هرmoz با نیروهایی در سرزمین اصلی ایران برخوردهایی نداشت. برعکس بخش زیادی از منازعات ملوک هرmoz با حاکم پس کرانه‌ای بود (وثوقی، ۱۳۸۰: ۲۱۲؛ وثوقی، ۱۳۸۴: ۱۵۳). برخی از این جاشوها سیاهان آفریقایی بودند. اطلاق لقب جاشو به سومین امیر هرmoz شاید نشانگر

خصلت جنگجویی او بوده باشد (وثوقی، ۱۳۸۰: ۱۱۳). به نظر می‌رسد او اولین فرد از امرای هرموز باشد که در مناسبات نظامی دریای پارس دخالت داشت. ابن‌مجاور از فردی به نام جاشو یاد می‌کند که فرمانده نیروهای کیش در حمله به عدن بود (ابن‌مجاور، ۱۹۹۶: ۲۱۵). جدا از درستی یا نادرستی این روایت، به نظر می‌رسد این جاشو اشاره به سلیمان بن عیسی، چهارمین امیر هرموز، دارد (وثوقی، ۱۳۸۰: ۱۳۷).

براساس منابع، محمود قلله‌اتی نخستین فرد از امرای هرموزی بود که با نیروی دریایی خود متشکل از «جاشوان قتال» به فتوحات در دریای پارس اقدام کرد و جزایر و بندرها را یکی پس از دیگری فتح کرد و رعب در دل ساکنان آنجا انداخت (وصاف، ۱۳۳۸: ۲۹۶). عده‌ای دیگر، از نیروهای بومی و مردمان حوزه دریای پارس بودند. به نظر می‌رسد که این بخش از سپاه دائمی نبود و تنها در صورت نیاز از آن برای مقابله با دشمنان استفاده می‌شد (قائم‌مقامی، بی‌تا: ۱۰). در برخی موارد نیز بومیان در برابر شورش‌های محلی از حکومت هرموز دفاع می‌کردند. در این مورد بیشتر منافع اقتصادی مطرح بود و ارتباط با هرموز می‌توانست بیشترین سود را به آن‌ها برساند. نمونه‌ای از آن را در حمایت مردم عمان از هرموزیان در برابر سلیمان بن مظفر نبهانی می‌توان ذکر کرد (عبدالله الحارثی، ۱۹۹۰ م: ۶۵). ترکیب این نیروها، نیروهای حرفه‌ای و نیروهای مردمی، عامل اصلی تداوم قدرت سیاسی و تجاری هرموز بود. این دو نیرو به موازات یکدیگر و در کنار هم عمل می‌کردند. سیاست دوران‌دیشانه ملوک هرموز و دخالت بومیان در تجارت و مشارکت آن‌ها در سودهای بازرگانی، به‌نوعی آن‌ها را وابسته به هرموز کرده بود. آن‌ها می‌دانستند هرگونه قطع ارتباط با این ساختار چیزی جز زیان به دنبال نخواهد داشت؛ به‌ویژه اینکه امرای هرموز هیچ‌گونه تعصب قومی و نژادی نداشتند و هر گروهی که از توانایی برخوردار بودند، می‌توانستند در دستگاه حاکمیتی آن‌ها رشد کنند. حضور سه خاندان دیوان‌سالار از مناطق مختلف جهان اسلام خود گویای این نکته است.

۵. نتیجه‌گیری

دریای پارس به‌عنوان یکی از مهم‌ترین آبراه‌های جهان، نقشی کلیدی در مبادلات تجارت جهانی ایفا می‌کند. این آبراه برای مدت‌ها به‌عنوان منطقه‌ای شبه‌پیرامونی برای حوزه اقتصادی هند عمل می‌کرد. با روی کار آمدن امرای هرموز، نقش این دریا تغییر کرد و از منطقه‌ای نیمه‌پیرامونی به یک حوزه اقتصادی مستقل یا به تعبیر والرش‌تاین، جهان اقتصادی، تبدیل شد. پرسش آن بود که چه عواملی زمینه‌ساز این تغییر شدند و این دگرگونی چگونه رخ داد. برای پاسخ باید به دو عامل توجه ویژه داشت. اول دریای پارس که پهنه وسیعی را دربرمی‌گرفت و از توانایی تولید و مبادلات کالایی

برخوردار بود. این دریا گروه‌های نژادی مختلف با توانمندی‌های متنوع داشت. علاوه بر آن، گستردگی و تسلط آن بر راه‌های تجاری سبب شد هرگونه تبادل کالا بین شرق و غرب از این دریا بگذرد. وجود نیروی انسانی زیاد با فرهنگ‌های مختلف، یکی دیگر از نقاط قوت این دریا بود. این تنوع فرهنگی تحت تأثیر فرهنگ غالب ایرانی بود که در سراسر دریای پارس مشاهده می‌شد.

عامل دوم ساختار حکومت هرموز بود. دولت‌شهر هرموز برخلاف دیگر شهرهای تجاری دریای پارس، سیاست توسعه‌طلبانه داشت. این برخلاف الگوی طرفداران والرشتاین است که عدم تذکر سیاسی را یکی از ویژگی‌های جهان اقتصادها پیش از سلطه نظام سرمایه‌داری می‌دانند. هرموز کوشید تمام دریای پارس را به حوزه نفوذ خود درآورد. این سیاست، ناشی از ساخت حکومتی هرموز بود. تجار بخش جداناپذیر نظام اداری و دیوان‌سالاری آن بودند که در تصمیمات سیاسی نقشی تأثیرگذار داشتند. این تجار از گروه‌های مختلف بودند که تنها وجه مشترک آن‌ها منافعشان بود. امرای هرموز با ایجاد منافع مشترک توانستند در جامعه دریای پارس همگرایی ایجاد کنند. در کنار آن اتکا به نیروی نظامی دریایی، بخشی از سیاست توسعه‌طلبانه هرموز قلمداد می‌شد. این نیرو برای رقابت با مرکز قدرت دریای پارس و حفاظت از منافع تجار عمل می‌کرد. از همین رو است که شاهد مشارکت تجار در جنگ و دفاع از هرموز هستیم.

منابع

- آقامحمد زنجانی، مهدی (۱۳۸۲). *اسناد روابط تاریخی ایران و پرتغال، سال‌های ۱۵۰۰ تا ۱۷۵۸ م.* تهران: مرکز اسناد و خدمات پژوهشی.
- ابن اثیر، عزالدین ابوالحسن (۱۳۸۵ ق). *الکامل فی التاریخ*. بیروت: دار صادر.
- ابن بطوطه محمد بن عبدالله (۱۳۷۶). *سفرنامه ابن بطوطه*. ترجمه محمدعلی موحد. تهران: آگه.
- ابن بطوطه، محمد بن عبدالله (۱۴۱۷). *رحله ابن بطوطه*. عبدالهادی تازی. ریاض: آکادیمیه المملکه المغربیه.
- ابن بلخی (۱۳۶۳). *فارس نامه*. به اهتمام و تصحیح گای لسترنج و آرنولد نیکلسون. تهران: دنیای کتاب.
- ابن حوقل، محمد (۱۹۳۸). *صورة الارض*. بیروت: دار صادر.
- ابن خردادبه، عبدالله بن عبدالله (۱۳۷۰). *المسالک و الممالک*. ترجمه حسن قره‌جانلو. تهران: نشر نو.
- ابن خردادبه، عبدالله بن عبدالله (۱۳۷۱). *مسالک و ممالک*. ترجمه سعید خاکرند. تهران: مؤسسه فرهنگی حنفا.

ابن مجاور، یوسف بن یعقوب (۱۹۹۶). تاریخ المستبصر. مصحح ممدوح حسن محمد. قاهره: مکتبه الثقافه الدینیه.

ابوالفداء، اسماعیل بن علی (۲۰۰۷). تقویم البلدان. قاهره: مکتبه الثقافه الدینیه.

ادریسی، محمد بن محمد (۱۴۰۹ ق). نزهة المشتاق فی افتراق الآفاق. بیروت: عالم الکتب.

ازکوی، سرخان بن سعید (۱۴۲۶ ق). تاریخ عمان. تصحیح عبدالحمید حبیب قیسی. عمان: وزاره التراث و الثقافه.

اصطخری، ابراهیم بن محمد (۲۰۰۴). المسالك و الممالک. تصحیح محمد جابر عبدالعال حینی. قاهره: الهیئه العامه لقصور الثقافه.

اصطخری، ابواسحاق ابراهیم (۱۳۶۸). مسالك و ممالک. به کوشش ایرج افشار. تهران: علمی و فرهنگی.

اکبرزاده، داریوش (۱۳۸۲). کتبیهای پهلوی اشکانی (پارتی). دفتر دوم. تهران: پازینه.

الله یاری، فریدون (۱۳۸۶). بررسی تحلیلی اهداف راهبردی نظام ساسانی و اقدام نظامی خسرو اول در یمن. نشریه علوم انسانی دانشگاه الزهراء، ۱۷ (۶۶)، ۱-۲۰.

بازماندگان خمیری، احمد (۱۴۰۰). حیات اجتماعی-اقتصادی یهودیان بنادر و جزایر خلیج فارس در دوره صفویه. پژوهش‌های تاریخی، ۱۳ (۳)، ۵۵-۷۲.

بامخرمه الهجرانی، ابی محمد الطیب (۱۴۲۸ ق). قلاده النحر فی وفیات اعیان الدهر. تحقیق بوجمه مکرری و خالد زواری. جده: دارالمنهاج.

بنیامین تودولایی، رابی (۱۳۸۰). سفرنامه رابی بنیامین تودولایی. ترجمه مهوش ناطق. تهران: کارنگ.

تنوخی، حسن بن علی (۱۴۰۳ ق). نشوار المحاضره. تحقیق محمود شالچی. بیروت: دارصادر.

حافظ ابرو، عبدالله بن لطف الله (۱۳۷۵). جغرافیای حافظ ابرو. مصحح صادق سجادی. تهران: میراث مکتوب.

حورانی، جورج فضلوی (بی تا). العرب و الملاحه فی محیط الهندی فی العصور القدیمة و اوائل القرون الوسطی. ترجمه السید یعقوب بکر. قاهره: مکتبه الانجلو المصریه.

خوری، ابراهیم و التدمری، احمد جلال (۱۴۲۰ ق). سلطنه هرمز العربیه. رأس الخیمه: مرکز الدراسات و الوثائق.

خیراندیش، عبدالرسول (۱۳۸۱). پرتغالی‌ها و اقتصاد دریایی ایران. تاریخ روابط خارجی، ۱۰، ۱-۱۰۷.

- سمرقندی، عبدالرزاق بن اسحاق (۱۳۷۲). *مطلع سعدین و مجمع بحرین*. تصحیح محمد شفیع. تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- شبانکاره‌ای، محمد (۱۳۷۶). *مجمع الانساب*. تصحیح میرهاشم محدث. تهران: امیرکبیر.
- شفیعی، نوذر (۱۳۸۲). *بازخوانی نظریه سیستم جهانی از دیدگاه والرشتاین*. مصباح، ۴۷، ۳۷-۵۶.
- شوقی عبدالقوی (۱۹۹۰). *تجاره المحيط الهندی فی عصر السیاده الاسلامی*. الکویت: المجلس الوطنی للثقافه و الفنون.
- صباغ، محمد راغب (۱۴۰۸ ق). *النبلاء بتاریخ حلب الشهباء*. حلب: دار القلم العربی.
- عبدالله الحارثی، ناصر بن سلیمان (۱۹۹۰ م). *بنونبهان فی عمان و الاوضاع الاقتصادی فی عصرهم*. قاهره: جامعه القاہره.
- قائم‌مقامی، جهانگیر (بی‌تا). *بحرین و مسائل خلیج فارس*. تهران: بی‌نا.
- کاره، بارتلمی (۱۳۸۷). *سفرنامه آبه کاره در ایران*. ترجمه احمد بازماندگان خمیری. تهران: گلگشت.
- کاوتس، رالف (۱۳۹۲). *چشم‌اندازهایی از جاده ابریشم دریایی از خلیج فارس تا دریای شرقی چین*. ترجمه محمدباقر وثوقی و پریسا صیادی. تهران: پژوهشکده تاریخ اسلام.
- گنجی، محمدحسن، انوری، امیرهوشنگ، وثوقی، محمدباقر، حبیبی، حسن، صفی‌نژاد، جواد و فریدی‌مجید، فاطمه (۱۳۸۶). *توصیف خلیج فارس در نقشه‌های تاریخی*. تهران: بنیاد ایران‌شناسی.
- لاری شیرازی، روح‌الله (۱۳۸۹). *شرفنامه (مکاتبات دیوانی ایالت فارس و لارستان در دوره صفویه)*. تصحیح محمدباقر وثوقی. تهران: کتابخانه، موزه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی.
- لباف خانیکی، میثم، فیروزمندی، بهمن و خسروزاده، علیرضا (۱۳۹۲). *حضور ساسانیان در کرانه‌های خلیج فارس بر پایه گزارش‌های تاریخی و مطالعاتی باستان‌شناسی*. پژوهش‌های ایران‌شناسی، ۳(۲)، ۷۳-۹۲.
- لیلی عبدالجواد، اسماعیل (۱۴۱۹ ق). *الحیاه فی هرمز فی العصور الوسطی*. الواحه، ۱۳، ۸۲-۹۹.
- مارکوارت، یوزف (۱۳۷۳). *ایرانشهر بر مبنای جغرافیای موسی خورنی*. ترجمه مریم میراحمدی. تهران: اطلاعات.
- مسعودی، ابوالحسن علی بن حسین (۱۴۰۹ ق). *مروج الذهب و معادن الجواهر*. تحقیق اسعد اغر. قم: دارالهجره.
- مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد (۱۳۶۱). *احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم*. ترجمه علی‌نقی منزوی. تهران: شرکت مؤلفان و مترجمان.

مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد (۱۴۱۱ ق). *احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم*. بی‌جا: مکتبه مدبولی.

المقدسی، مطهر بن طاهر (بی‌تا). *البدء و التاریخ*. بورسعید: مکتبه الثقافه الدینیة.
نطنزی، معین‌الدین (۱۳۸۳). *منتخب التواریخ*. به اهتمام پروین استخری. تهران: اساطیر.
هاید، دبلیو (۱۹۹۱). *تاریخ التجاری فی الشرق الادنی فی العصور الوسطی*. ترجمه احمد محمد رضا.
قاهره: الهیئه المصریه العامه للکتاب.

هاید، دبلیو (۱۹۹۴). *تاریخ التجاری فی الشرق الادنی فی العصور الوسطی*. ترجمه احمد محمد رضا.
قاهره: الهیئه المصریه العامه للکتاب.

والرشتاین، امانوئل (۱۳۸۸). *مقدمه‌ای بر تحلیل نظام‌های جهانی*. ترجمه حسین عسگریان. تهران:
ابرار معاصر تهران.

وثوقی، محمدباقر (۱۳۸۴). *تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار*. تهران: سمت.

وثوقی، محمدباقر (۱۳۸۰). *تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس*. شیراز: همسایه.

وصاف، فضل‌الله بن عبدالله شیرازی (۱۳۳۸). *تاریخ وصاف الحضرة*. تهران: کتابخانه ابن سینا.

یاقوت حموی، یاقوت بن عبدالله (۱۹۹۵ م). *معجم البلدان*. بیروت: دار صادر.

Abdullah al-Harithi, N. (1990). *Banu Nabhan in Oman and the economic situation in their era*. Cairo: Cairo University. (In Arabic)

Abu al-Feda, I. (2007). *Calendar of countries*. Cairo: Maktaba al-Thaqaf al-Diniyeh. (In Arabic)

Abu-Lughod, J. L. (1991). *Before European hegemony: the world system AD 1250-1350*. Oxford University Press, USA.

Aghamohammed Zanjani, M. (2003). *Documents of historical relations between Iran and Portugal, from 1500 to 1758 AD*. Tehran: Center for Documents and Research Services. (In Persian)

Akbarzadeh, D. (2003). *Parthian Pahlavi inscriptions*. Vol. 2. Tehran: Pajeh. (In Persian)

Allahyari, F. (2007). Analytical study of the strategic objectives of the Sassanid system and the military action of Khosrow I in Yemen. *Alzahra University Journal of Humanities*, 17(66), 1-20. (In Persian)

Al-Moqadasi, Mutahar bin Taher (No date). *Start and date*. Port Said: Religious Culture Library. (In Arabic)

Makhramah Al-Hijrani, Abi Muhammad Al-Tayyib (2007). *Sacrifice necklace in the deaths of notables of the age*. B. Makri & Kh. Zavari. Jaddeh: Dar Al-Minhaj. (In Arabic)

- Barendse, R. J. (2000). Trade and state in the Arabian Seas: a survey from the fifteenth to the eighteenth century. *Journal of World History*, 11(2), 173-225.
- Bazmandegan Khamiri, A. (2021). Socio-economic life of Jews of the Ports and Island of the Persian Gulf in the Safavid Period. *Journal of Historical Research*, 13(3), 55-72. (In Persian)
- Benyamin Todolai, R. (2001). *Rabbi Benyamin Todolai's travelogue*. Translated by M. Natiq. Tehran: Karang. (In Persian)
- Carre, B. (2008). *The travels of Abbe Carre, 1672 – 1674*. Translated by: A. Bazmandangan Khamiri. Tehran: Golgasht. (In Persian)
- Ghauthury, S., & Morineau, M. (1999). *Mechants, Companies and Trad*. Cambridge University.
- Hafez Abroo, A. (1996). *Geography of Hafez Abroo*. Corrected by: S. Sajjadi. Tehran: Miras e Maktoob. (In Persian)
- Hourani, G. F. (No date). *The Arabs and navigation in the Indian Ocean in the ancient and early Middle Ages*. Translated by: J. Bakr. Cairo: Anglo Egyptian Bookshop. (In Arabic)
- Hyde, W. (1991). *History of trade in the Near East in the Middle Ages*. Translated by: A. M. Reza. Cairo: The Egyptian General Book Organization. (In Arabic)
- Hyde, W. (1994). *History of trade in the Near East in the Middle Ages*. Translated by: A. M. Reza. Cairo: The Egyptian General Book Organization. (In Arabic)
- Ibn Athir, I. (1965). *Complete in history*. Beirut: Dar Sader. (In Arabic)
- Ibn Balkhi (1984). *The Farsama Ibnu'l - Balkhi*. Edited and corrected by: G. Le Strange & R. A. Nicholson, Tehran: Doniaye Ketab. (In Persian)
- Ibn Battuta, M. (1997). *Ibn Battuta's journey*. Translated by: M. A. Movhad. Tehran: Agah. (In Persian)
- Ibn Battuta, M. (1996). *Ibn Battuta's journey*. Abdulhadi Tazi. Riyadh: The Academy of the Kingdom of Morocco. (In Arabic)
- Ibn Hoqal, M. (1938). *Earth image*. Beirut: Dar Sader. (In Arabic)
- Ibn Khurdadbeh, A. (1991). *States and countries*. Translated by: H. Qara-Janlu. Tehran: Nashr e No. (In Persian)
- Ibn Khurdadbeh, A. (1992). *States and countries*. Translated by: S. Khakarand. Tehran: Hanafa Cultural Institute. (In Persian)
- Ibn Mojaver, Y. (1996). *The history of the clairvoyant*. Corrected by: M. H. Muhammad. Cairo: Religious Culture Library. (In Arabic)
- Idrisi, M. (1979). *Nazeh al-Mushtaq in the difference of the horizons*. Beirut: Alam al-Katb. (In Arabic)

- Istakhari, Abu Ishaq Ebrahim (1989). *States and countries*. Iraj Afshar. Tehran: Elmi Farhangi. (In Persian)
- Istakhari, I. (2004). *Tracts and kingdoms*. Corrected by: M. J. Abdel Aal Hini. Cairo: General Authority for Cultural Palaces. (In Arabic)
- Izkavi, S. (2005). *History of Oman*. Corrected by: A. Habib Qaisi. Omman: Ministry of Heritage and Culture. (In Arabic)
- Kauz, R. (2013). *Aspects of the maritime Silk Road : from the Persian Gulf to the East China Sea*. Translated by: M. B. Vosoughi & P. Sayadi. Tehran: Research Center for Islamic History. (In Persian)
- Kheairandish, A. (2002). The Portuguese and Iran's maritime economy. *History of Foreign Relations*, 10, 107-116. (In Persian)
- Khoury, I., & Al-Tadmury, A. J. (1999). *Arab Sultanate of Hormuz*. Ras al-Khaimah: Studies and Documentation Center. (In Arabic)
- Labaf Khaniki, M., Firouzmandi, B., & Khosrowzadeh, A. R. (2013). The presence of the Sassanids in the shores of the Persian Gulf based on historical reports and archaeological studies. *Iranian Studies*, 3(2), 73-92. (In Persian)
- Laili Abd al-Javad, I. (1998). Life in Hormuz in the middle ages. *Al-Waha*, 13, 82-99. (In Arabic)
- Lari Shirazi, R. (2010). *Sharafnameh (court correspondence of Fars and Larestan during the Safavid period)*. Corrected by: M. B. Vosoughi. Tehran: Library, Museum and Documentation Center of the Islamic Council. (In Persian)
- Levi, S. (1999). The Indian merchant diaspora in early modern central Asia and Iran. *Iranian Studies*, 32(4), 483-512.
- Maghdasi, A. (1982). *Ahsan al-Taqasim fi Ma'arfa al-Aqalim*. Translated by: A. N. Monzavi. Tehran: Company of Authors and Translators. (In Persian)
- Markwart, J. (1993). *Iranshahr based on the geography of Musa Khorni*. Translated by: M. Mirahmadi. Tehran: Ettela'at. (In Persian)
- Masoudi, Abul Hasan Ali bin Hossein (1988). *Moruj al-Zahaab va Maaden Al-Jawhar*, research by Asad Aghar, Qom, Dar al-Hijrah. (In Arabic)
- Moghadasi, A. (1990). *Ahsan al-Taqasim fi Ma'arfa al-Akalim*. Madbouly Library. (In Arabic)
- Natanzi, M. (2004). *Selected histories*. P. Astakhari. Tehran: Asatir. (In Persian)
- Pires, T. (1944). *The Suma oriental of Tuma Pires and Book of Francisco Rodrigues*. Translated by: A. Coruesao. Londen: Hakluyt Society.
- Qaim Maqami, Jahangir, *Bahrain va masael Khalij Fars*, Tehran. (In Persian)
- Sabbagh, M. R. (1987). *The nobles in the history of Aleppo al-Shahba*. Aleppo: Dar Al-Qalam Al-Arabi. (In Arabic)

- Samarqandi, A. (1993). *Saadin entrance and Bahrain complex*. corrected by M. Shafi. Tehran: Institute for Humanities and Cultural Studies. (In Persian)
- Shabankarei, M. (1997). *Genealogical complex*. Corrected by Mirhashim, updated. Tehran: Amir Kabir. (In Persian)
- Shafiei, N. (2003). *Rereading the world system theory from Wallerstein's point of view*. *Misbah*, 47, 37-56. (In Persian)
- Shawky Abdel-Qawy (1990). *Indian ocean trade in the era of Islamic rule*. Kuwait: National Council for Culture and Arts. (In Arabic)
- Steenstgaard, N. (1973). *Carracks, Caravans and Companies*. Denmark: Student Litteratur.
- Tanukhi, Hasan bin Ali (1982). *Lecture snippet*. Mahmoud Shalji. Beirut: Dar Sader. (In Arabic)
- Teixeira, P. (1967). *The travels of Pedro Teixeira with kings of Harmus and extracts from his kings of Persia*. Translated by: William F. Sinclair. Liechiemslein.
- Vosoughi, M. B. (2005). *History of the Persian Gulf and neighboring countries*. Tehran: Samt. (In Persian)
- Vosoughi, M. B. (2001). *The history of ethnic migration in the Persian Gulf*. Shiraz: Hamsayeh. (In Persian)
- Ganji, M. H., Anuri, A. H., Vosoughi, M. B., Habibi, H., Safinejad, J., & Faridi Majid, F. (2006). *Description of the Persian Gulf in historical maps*. Tehran: Iranology Foundation. (In Persian)
- Wallerstein, E. (2009). *An introduction to global systems analysis*. Translated by H. Asgarian. Tehran: Abrar Moaser Tehran. (In Persian)
- Wallerstien, I. (1976). *The modern world system agriculture and the origins of the european world-economy in the sixteenth century*. New York: Academic Press.
- Wassaf, F. (1959). *Wasaf al-Hadrah history*. Tehran: Ibn Sina Library. (In Persian)
- Yaqt Homavi, Y. (1995). *Cities dictionary*. Beirut: Dar Sader. (In Arabic)