

جایگاه هرمز در مناسبات ایران با جنوب و شرق آسیا در سده پانزدهم میلادی

علی رسولی^۱

زینب معصومی^۲

چکیده

ارتباطات دریایی ایران با جنوب و شرق آسیا در طول سده نهم قمری/ پانزدهم میلادی عمدتاً از طریق جزیره هرمز و تحت نظارت خاندان محلی معروف به شاهان هرمز یا ملوک هرمز صورت می‌گرفت. در همان حال که در نیمه نخست این سده، دولت تیموری در خراسان از راه زمینی معروف به راه ابریشم، روابط پرباری با چین شمالی برقرار کرده بود، در جنوب ایران نیز شاهان هرمز که خراجگزار دولت تیموری بودند، از راه دریایی مناسباتی گسترده با چین و هند داشتند. بدین ترتیب شکوفایی تمدنی ایران در این دوره به همان اندازه که مدیون سیاست‌های دولت تیموری مخصوصاً شاهرخ است، مدیون سیاست‌های خردمندان شاهان هرمز در توسعه تجارت ایران در دریاهای آسیا نیز هست. در نتیجه این ارتباطات، هرمز در طول سده نهم قمری/ پانزدهم میلادی به کانون اصلی تجارت در منطقه خلیج فارس و یکی از دو کانون بزرگ بازرگانی حوزه غربی اقیانوس هند (در کنار عدن) و فراتر از آن به یک بندر جهانی تبدیل شد. این دوره، خلیج فارس به واسطه هرمز شاهد تجارت پررونقی با حوزه اقیانوس هند، جنوب و شرق آسیا، شرق آفریقا، شبه‌جزیره عربستان، خاک اصلی ایران، اروپا و حوزه مدیترانه بود.

▪ واژگان کلیدی:

ایران، جنوب و شرق آسیا، جایگاه هرمز، مناسبات، سده پانزدهم میلادی.

درجه مقاله: علمی - ترویجی

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۹/۱۰/۱۵ تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۹/۱۲/۱۷

^۱. استادیار گروه تاریخ، دانشگاه خلیج فارس، rasooli@pgu.ac.ir

^۲. مدرس مدعو گروه معارف، دانشگاه خلیج فارس و دانش‌آموخته کارشناسی ارشد تاریخ مطالعات خلیج فارس،

zmasoumi1393@gmail.com

مقدمه

در سراسر سده نهم قمری/پانزدهم میلادی، خلیج فارس و دریای عمان با واسطه ملوک هرمز^۱ تحت حاکمیت عالیه ایران قرار داشت و کلیه جزایر، سواحل و بنادری که از نقش اقتصادی و سیاسی آن‌ها در متون سده نهم سخن رفته است، بخشی از قلمرو هرمز بود. ملوک هرمز از مرکزشان در جزیره جرون (هرمز) تجارت خلیج فارس را در دست داشتند و بر اغلب مراکز جمعیتی و اقتصادی آن اعمال حاکمیت می‌کردند. بیشتر سواحل شمالی، سواحل جنوبی و تمامی جزایر این دریا تحت حاکمیت هرمز بود. اینکه در برخی از منابع آن دوره نام «دریای هرمز» به کار رفته است (کاتبی، ۱۳۵۵: ۷۲ و ۲۸)، ناشی از نقش غالب این بندر ایرانی بود.

در طول این واپسین سده پیش از آغاز عصر استعمار، ایران در مسیر اصلی تجارت جهان، فعالانه ایفای نقش کرد. در نیمه نخست این دوره که دولت تیموری تحت فرمانروایی شاهرخ (۸۵۰-۸۰۷ ق.) از ثبات سیاسی نسبی برخوردار بود، ایران شاهد مناسباتی گسترده با چین و هندوستان به عنوان دو تمدن همسنگ و شکوفا بود. مناسبات دولت تیموری با چین از راه زمینی و از طریق خراسان، ماوراءالنهر و آسیای مرکزی انجام می‌شد. علت این وضع به استقرار پایتخت‌ها در شرق و شمال‌شرق ایران (هرات و سمرقند) و به موقعیت این نواحی به عنوان خاستگاه و پایگاه قدرت تیموریان مربوط می‌شد. در نواحی جنوبی ایران، شاهزاده نشین تیموری در شیراز نیز در مناسبات با چین از راه زمینی نقش داشت.^۲

به همان نسبت که دولت تیموری در راه زمینی فعال بود، در مسیر دریایی نقش چندانی نداشت. خلیج فارس در این زمان بیشتر صحنه فعالیت خاندان محلی شاهان هرمز بود. آن‌ها خراجگزار دولت تیموری و سپس دولت‌های قراقویونلو و آق‌قویونلو بودند، اما تا اندازه زیادی در امور داخلی و محلی و در فعالیت‌های بازرگانی آزادی عمل داشتند. در این سده، خلیج فارس و بندر اصلی آن هرمز، واپسین عصر شکوفایی درونزای بازرگانی خود را پیش از ورود پرتغالی‌ها و آغاز حضور قدرت‌های اروپایی تجربه کرد. مقاله حاضر با بررسی مناسبات هرمز با تمدن‌های جنوب و شرق آسیا یعنی هندوستان و چین در پی نشان دادن سهم این بندر در مناسبات

۱. شکل تاریخی این نام هرگز است (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۴۱-۱۳۹. نطنزی، ۱۳۸۳: ۲۳-۱۶. شبانکاره‌ای، ۱۳۷۶: ۲۱۹-۲۱۵. سمرقندی، ۱۳۸۳: ۱/۱۲-۷-۴۶۴. حافظ ابرو، ۱۳۷۸: ۲۴، ۱۶، ۱۵، ۱۱. کاوتس و پتاک، ۱۳۸۳: ۱)

۲. برای روابط با چین نک: برتشنايدر، ۱۳۸۱: ۴۹۹-۴۹۶. حافظ ابرو، ۱۳۸۰: ۴-۶۶۴، ۱۵، ۶۶۸-۴۶۵، ۲۷۵، و برای روابط با هندوستان نک: سمرقندی، ۱۳۸۳: ۸۲۵-۸۲۴.

خارجی ایران در این دوره و همچنین تأثیر این مناسبات بر ارتقای جایگاه هرمز در برجسته‌ترین ویژگی آن، یعنی بازرگانی است. هدف مقاله حاضر در بحث از بازرگانی هرمز به عنوان پیامد مهم مناسبات بین‌الملل، این است که فراتر از اصطلاح کلیشه‌ای راه ادویه، تنوع کالاهای تجاری را در این حوزه نشان بدهد. اصطلاح راه ابریشم غالباً برای مسیر دریایی تجارت جهان در آن دوره به کار می‌رود و در واقع بازتاب دیدگاه اروپامحوری است که بر اساس آن، کارکرد نواحی خارج از این قاره بر اساس تأمین نیازهای اروپاییان (در این مورد ادویه) در نظر گرفته شده و سایر جنبه‌های تجارت این حوزه نادیده گرفته شده است.

داده‌های پژوهش در درجه نخست از گزارش‌های دست اول ایرانی و چینی گرفته شده است. اطلاعات مربوط به رابطه با هند جنوبی از مطلع سعدین و مجمع بحرین به دست می‌آید. گزارش‌های دست اول چینی پیرامون تبادل نمایندگان میان هرمز و چین در کتابی تحت عنوان *هرمز در منابع دوره یوآن و مینگ* آمده است. سفرنامه ماهوان که چهار بار به هرمز سفر کرد نیز اطلاعات دست اولی پیرامون هرمز و همچنین مسیر سفر ناوگان چین به هرمز دارد. گزارش‌های چینی مربوط به تبادل سفرا میان تیموریان و چین در اثر برتشنايدر^۱ جمع‌آوری شده است. منابع ایرانی در باره روابط هرمز با چین اطلاعات اندکی در بر دارند و بیشتر وضع عمومی هرمز را به‌عنوان بندری پررونق با مناسبات گسترده بازرگانی بازتاب می‌دهند. آثار عبدالرزاق سمرقندی و معین‌الدین نطنزی در این زمینه قابل توجه هستند. منابع فوق را با مطالب پراکنده‌ای از مسافران ونیزی و پرتغالی می‌توان تکمیل کرد. در زمینه سنگ‌های قیمتی، بیشتر از یک منبع منحصر به فرد به نام *جواهرنامه* (تألیف شده در نیمه نخست سده نهم قمری) استفاده شده است. کمبود شواهد از مشکلات مهم در تحقیق پیرامون تاریخ تجارت در این دوره است؛ به‌ویژه فقدان اطلاعات آماری در مورد تجارت ایران و خلیج فارس تا پیش از سده شانزدهم میلادی نقیصه‌ای است که این مقاله و پژوهش‌های مشابه را از ارائه هرگونه تحلیل و مقایسه مبتنی بر آمار باز می‌دارد.

برآمدن هرمز و نقش بازرگانی آن

هرمز در غالب نوشته‌های جغرافیایی دوره اسلامی حضوری آشکار دارد. اما میان دو هرمز باید تفاوت قائل شد؛ نخست، هرمز ساحلی که در خاک اصلی در حوالی بندرعباس بعدی

^۱. Bretschneider

قرار داشت و بارانداز کرمان محسوب می‌شد. ابن رسته آن را به‌عنوان یکی از خوره‌های ولایت کرمان در کنار بردسیر و نرماشیر و سیرجان و بزم و جیرفت نام می‌برد (ابن رسته، ۱۳۶۵: ۱۲۲). استخری آن را فرضه یا بندرگاه کرمان و شهری آبادان می‌خواند که نخلستان بسیار دارد و هوای آن سخت گرم است (استخری، ۱۳۶۸: ۳۷). علاوه بر استخری، ابن حوقل نیز آن را بندر و مرکز تجارت کرمان و محل دادوستد می‌خواند (ابن حوقل، ۱۳۴۵، ۷۶). اشارات این متون مربوط به شهری به نام هرمز است که در خاک اصلی قرار داشته است و چنانچه منابع نشان می‌دهند، اهمیت آن بیشتر محلی و در رابطه با کرمان بود.

دوم، هرمز جزیره‌ای که در نتیجه نقل مکان فرمانروایان و تجار هرمز ساحلی به جزیره جرون (هرمز کنونی)، واقع در فاصله ۱۸ کیلومتری جنوب‌شرقی بندرعباس امروزی، بنیاد گذاشته شد. این رویداد در سال ۶۹۶ ق. رخ داد و علت این کار ناامنی ناشی از حملات مغول‌های نکوداری بود (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۴۱). به‌تدریج این جزیره نیز هرمز نام گرفت. شهر قبلی یا هرمز قدیم تا مدتی به حیات خود ادامه داد. نزدیک به چهل سال بعد، ابن بطوطه به این منطقه سفر کرده و هر دو شهر قدیم و جدید را دیده و اشاره می‌کند که این دو شهر به فاصله سه فرسخی روبروی هم قرار دارند. وی در باره هرمز قدیم اشاره می‌کند که بر ساحل دریا قرار داشته و به آن موغستان نیز می‌گفته‌اند (ابن بطوطه، ۱۳۴۸: ۱/ ۲۹۹).

تغییری که هرمز نو نسبت به شهر قدیمی داشت، این بود که «در طول قرون هشتم و به ویژه نهم، از شهری محلی که در خدمت تأمین نیازهای کرمان و سیستان بود، به مرکز تجاری بزرگی با پیوندهای بین‌المللی تبدیل شد» (کاوتس و پتاک، ۱۳۸۳: ۱۵). این تغییر نقش، در نتیجه موقعیت جغرافیایی جزیره جرون و سیاست‌های ملوک هرمز در جهت رونق بازرگانی حاصل شد. جزیره جرون در مقایسه با جزیره مجاور (قشم) وسعت و امکانات زیست کمی دارد. درازای آن در بیشترین حد به ۷/۵ کیلومتر و پهنای آن در بیشترین حد به ۵/۵ کیلومتر می‌رسد. سطح جزیره عموماً از تپه‌هایی به ارتفاع حداکثر ۹۱ متر پوشیده شده است (رزم‌آرا، ۱۳۴۱: ۵۵). کرانه‌های جنوبی و جنوب‌شرقی جزیره دارای ارتفاعاتی با شیب تند است، به طوری که نزدیک شدن کشتی‌ها به آن دشوار و در هوای طوفانی خطرناک است، اما در شمال شرقی و شمال‌غربی جزیره، زمین با شیب ملایمی به دریا می‌رسد. در میانه بخش شمالی جزیره که جلگه‌ای و هموار

است، زبانه‌ای از خشکی در دریا پیش رفته و شبه‌جزیره‌ای را ایجاد کرده است. این محل به‌طور بالقوه اسکله‌ای طبیعی و لنگرگاهی مناسب برای کشتی‌های بزرگ بود.

در تصویری متعلق به قرن شانزدهم میلادی، تعداد ۹ کشتی بزرگ در این بخش از ساحل به چشم می‌خورد (همایون، ۱۳۴۸: ۷/۲؛ خوری، ۱۹۹۹: تصویر روی جلد). شواهد باستان‌شناختی نیز مؤید این است که بیشتر تأسیسات گمرکی و مراکز تجاری در این نقطه قرار داشت (اقتداری، ۱۳۷۵: ۷۲۳). به نظر می‌رسد سه عامل قابلیت پهلوگیری کشتی‌ها، جلگه‌ای بودن و پیشرفتگی خشکی در آب، شرایط مساعدی برای بنای شهر هرمز جدید در این بخش از جزیره ایجاد کرده بود. منابع متعلق به اوایل سده دهم به توصیف خانه‌هایی مرتفع در دو یا سه طبقه و ساخته شده با سنگ و ساروج و با پنجره‌ها و کرکره‌های زیبا و خانه‌های محقر کپری (با سقف‌هایی از شاخه و برگ درخت نخل)، مساجد، مدارس، قصر سلطنتی، بیمارستان، بازار و گمرکخانه می‌پردازند (وثوقی، ۱۳۸۰: ۲۵۹، ۲۵۵. همایون، ۱۳۴۸: ۱ / تصویر شماره ۱. Barbosa, 1966: 43-44).

از سوی دیگر ملوک هرمز برای تداوم بازرگانی و دادوستد تدابیر مختلفی اندیشیدند. تدبیر نخست، اجرای قوانین به نحوی دقیق و عادلانه بود. به شهادت یک گزارشگر پرتغالی در هرمز عدالت با دقت تمام در حق همه اجرا می‌شد و هر کس که از قوانین تخطی می‌کرد، به شدت مجازات می‌شد. تدبیر دیگر ترویج فرهنگ درستکاری بود. بر اساس مکاتبات آلبوکرک در نظام اقتصادی و سیاسی هرمز اصل پاکدامنی و همکاری صمیمانه از ارزش و اعتبار ویژه‌ای برخوردار بود. لقب «دارالآمان» که در سده‌های هشتم و نهم قمری به هرمز اطلاق می‌شد، وجود جمعیت‌های مسیحی، هندو و یهودی و شرکت امرای هرمز در مراسم دینی غیرمسلمانان (وثوقی، ۱۳۸۰: ۲۶۲، ۲۶۰، ۲۵۰) نشان‌دهنده مدارای مذهبی در این شهر است؛ امری که لازمه هر دولت‌شهر تجاری است.

اما علاوه بر موقعیت جغرافیایی و تدابیر تسهیل‌کننده، عامل مهم دیگر در رونق هرمز گسترش مناسبات با حوزه‌های بزرگ اقتصادی آن روز در جنوب و جنوب‌شرقی آسیا یعنی هندوستان و چین بود.

روابط با چین

به نظر می‌رسد اندکی پیش از استقرار ملوک هرمز در جرون، روابط آن‌ها با چین آغاز شده بود. بر اساس دست‌نوشته‌ای چینی از دوره یوان در سال ۶۹۹ ق. / ۱۲۹۹ م. بوعلی نامی از اهالی قلّهات در چین درگذشت و در همین سال فرستاده‌ای از چین به هرمز اعزام شد. (Yuan shih, 3038). می‌دانیم که قلّهات از اواسط سده هشتم قمری در دست ملوک هرمز بود (نطنزی، ۱۳۸۳: ۱۷)، بنابراین، بوعلی را باید نماینده‌ای از سوی هرمز دانست، هر چند که منبع چینی به صراحت از ماهیت سفر بوعلی خبر نمی‌دهد که آیا نماینده‌ای از سوی شاه هرمز بوده یا بازرگانی مستقل. همچنین در سفری که تاریخ آن نامشخص است، یکی از صاحب‌منصبان یوان به نام ژو ژیژونگ به هرمز سفر کرد. وی هرمز را شهری در ردیف کالیکوت^۱ (بندر بزرگ ساحل غربی هند) خوانده و در باره تجارت آن می‌نویسد: «این سرزمین منسوجات و کالاهای گرانبها صادر می‌کند» (Ptak, 1995: 49-52). در سال ۷۰۷ ق. / ۱۳۰۷ م. جهانگردی چینی به نام یانگ شو به هرمز سفر کرد و در آنجا اسب، سگ‌های سیاه، کهربا، شراب انگور و نمک خرید (Jinhua Huang Xiansheng Wenji, 1967, 365).

در حدود سال ۷۱۱ ق. / ۱۳۱۱ م. یک فرستاده دیگر چینی به نام وانگ دایوان^۲ به هرمز رسید. وی در گزارش این سفر به توصیف کشتی‌های حامل اسب و اسب‌هایی که هرمز صادر می‌کرد، پرداخته و از کالاهای اروپایی، هندی و چینی که به هرمز رسیده و در آنجا مبادله می‌شد، نام می‌برد: «کشتی‌ها در قسمت فوقانی چند صد اسب حمل می‌کنند. این اسب‌ها سری کوچک، دمی باریک، بدنی به شکل آهو، شکم تورفته دارند و چهار سم‌شان آهن را می‌شکافد. قد این اسب‌ها به بیش از دو متر می‌رسد و در یک شبانه‌روز هزار لی (بیش از ۴۵۰ کیلومتر) راه می‌پیمایند. بر اساس گزارش وی از اروپا (سرزمین فرانک‌ها) کالاهایی چون پچک و کهربا به هرمز می‌آمد و هرمزی‌ها آن را در اقیانوس هند با کالاهای دیگر مبادله می‌کردند. از چین و جنوب‌شرق آسیا کالاهایی چون میخک، جوز هندی، اطلس آبی، مشک، منجوق سرخ، اطلس‌های رنگارنگ سوژو^۳ و هانگ‌ژو^۴، ارنبیز یا بقم، ظروف چینی

1. Calicut

2. Wang Dayuan

3. Suzhu

4. Hangzhu

جایگاه هرمز در مناسبات ایران با جنوب و شرق آسیا در سده پانزدهم میلادی □ ۶۳

سفید و آبی، گلدان‌های چینی و میله‌های آهنی به هرمز وارد می‌شد (کاووس و پتاک، ۱۳۸۳: ۲۴-۲۳).

در سال ۷۷۰ ق. / ۱۳۶۸ م. سلسله مینگ^۱ جایگزین سلسله یوآن در چین شد. اولین امپراتور دودمان مینگ جوئیوان جان^۲، شهر نانکن^۳ را پایتخت خود قرار داد، اما نیم قرن بعد پایتخت به پکن منتقل شد. در دوران این سلسله، میزان تولید صنایع‌دستی افزایش یافت. صنایعی از جمله ذوب‌آهن، بافندگی، چاپ کتاب، ظروف لاک، چینی‌سازی و کشتی‌سازی از نظر تکنیکی و فنی بیشتر از ادوار گذشته پیشرفت کرد. امپراتور هسین تائی زو^۴ با مجبور کردن دهقانان به کاشتن پنبه، صنایع ریسندگی و بافندگی را توسعه داد (پوزان، ۱۳۷۱: ۱۱۰-۱۰۹؛ آشوری، ۱۳۵۸: ۷۱-۷۰).

روابط هرمز و چین در دوره دودمان مینگ نیز ادامه یافت. نخستین گزارش از این دوره حاکی از مکاتبات امپراتور مینگ با هرمز در زمان دهمین فرمانروای هرمز، بهمن‌شاه (حک ۷۹۱ - ۷۷۲ ق. / ۱۳۸۹ - ۱۳۷۱ م.) است. آمدن نمایندگان از سوی امپراتور چین توسط وقایع‌نگاران ایرانی هم، بدون تفصیل تأیید می‌شود. معین‌الدین نطنزی در شرح مختصری از بهمن‌شاه می‌نویسد: «سلاطین مصر و خواقین ختای از راه برّ و بحر به او مکاتبات نوشتند» (نطنزی، ۱۳۸۳: ۲۲). خبر دوم مربوط به اعزام سفیری از چین به هرمز در سال ۸۰۸ ق. / ۱۴۰۵ م. است (Li Xian, 1965: 5563-5564).

در فاصله سال‌های ۸۳۶ - ۸۰۸ ق. / ۱۴۳۱ - ۱۴۰۵ م. ناوگان امپراطوری به ریاست ژنگ هه (چنگ هو)^۵، خواجه اعظم دربار، (۱۴۳۵ - ۱۳۷۱ م.) هفت بار به جزایر و سواحل اقیانوس هند، شرق آفریقا و خلیج فارس سفر کرد. این هفت سفر به ترتیب در این تاریخ‌ها بود:

۱- سال‌های ۱۴۰۷ - ۱۴۰۵ م. / ۸۱۰ - ۸۰۸ ق.

۲- سال‌های ۱۴۰۹ - ۱۴۰۷ م. / ۸۱۲ - ۸۱۰ ق.

۳- سال‌های ۱۴۱۱ - ۱۴۰۹ م. / ۸۱۵ - ۸۱۲ ق.

۴- سال‌های ۱۴۱۵ - ۱۴۱۳ م. / ۸۱۹ - ۸۱۶ ق.

¹. Ming

². Zhu Yuanzhan

³. Nanken

⁴. Hsin Tai Zu

⁵. Zheng He/ Cheng Hu

- ۵- سال‌های ۱۴۱۹ - ۱۴۱۷ م. / ۸۲۲ - ۸۲۰ ق.
 ۶- سال‌های ۱۴۲۲ - ۱۴۲۱ م. / ۸۲۵ - ۸۲۴ ق.
 ۷- سال‌های ۱۴۳۳ - ۱۴۳۱ م. / ۸۳۷ - ۸۳۵ ق. (Duyvendak, 1938: 356, 361, 372-3, 378, 385, 390).

این ناوگان شامل شصت و سه کشتی بزرگ و بیش از بیست و هشت هزار افسر و سرباز بود (Pao Tsen-peng, 1961: 25-26). هرمز یکی از مقاصد ناوگان در سفرهای چهارم تا هفتم بود (Duyvendak, 1938: 294, 326, 381, 386). حتی یک منبع چینی از ورود بخشی از ناوگان مینگ و در جای دیگر از سفر خود ژنگ هه، فرمانده کل ناوگان به هرمز در سفر سوم خبر می‌دهد. منبع دیگری نیز از شخصی به نام ژو ون^۱ یاد می‌کند که در سال ۸۱۲ ق. / ۱۴۰۹ م. مأمور شد تا با ناوگان امپراتوری به هرمز و کشورهای دیگر سفر کند (کاوتس و پیتاک، ۱۳۸۳: ۴۳-۴۲).

بر اساس سالنامه مینگ، دربار مینگ در جمادی‌الآخر ۸۱۷ ق. / اوت ۱۴۱۴ م. شاهد ورود هیأتی از هرمز به نان جینگ (نان کینگ)^۲ پایتخت چین بود. رئیس این هیأت عزالدین نام داشت و حامل لوحی با برگ‌های زرین، اسب و محصولات دیگری به‌عنوان پیشکش بود. به افتخار وی ضیافتی در دربار برپا شد و هدایایی شامل پول و ابریشم دریافت کرد. همین منبع اشاره می‌کند که امپراتور یونگله (یونگ لو) در این زمان نامه‌هایی به سرزمین‌های اطراف اقیانوس غربی فرستاد و ابریشم‌های قلاب‌دوزی شده، پارچه‌های ابریشمی الوان و پارچه‌های توربافت به آن‌ها هدیه کرد، همچنین هدایایی به همسران و صاحب‌منصبان آن‌ها داد (Ming shilue, 1776). یک سال بعد، فرستادگانی از چین، از جمله فای زین، پس از سفر به هرمز به چین بازگشتند. سپس در رمضان ۸۱۹ ق. / نوامبر ۱۴۱۶ م. فرستادگان تازه‌ای از هرمز به دربار مینگ بار یافتند و تعداد نامعلومی اسب پیشکش کردند. آن‌ها در اوایل سال بعد، پس از دریافت هدایای متقابل شامل پارچه ابریشمین عزم بازگشت کردند (Ming shilue, 182). در سال ۸۲۴ ق. / ۱۴۲۱ م. نیز فرستادگان هرمز همراه با هدایایی شامل اسب‌های تنومند وارد پایتخت چین شدند (Zheng Haosheng/ Zheng Yijun, vpl).

^۱. Zhu Wen

^۲. Nanjing/ Nanking

982-983, 2.2) و با پول نقد و پارچه ابریشم در همان سال همراه با ناوگان ژنگ هه عازم هرمز شدند (Ming shilue, 2256).

در سفر ششم ناوگان ژنگ هه که در محرم ۸۲۵ ق. / ژانویه ۱۴۲۱ م. آغاز شد، صاحب منصبی چینی به نام یانگ کینگ عازم هرمز شد (HYFGZ, pp, 9-10; TSZI, p, 2207). یک سال بعد در ذی القعدة ۸۲۶ ق. / اکتبر ۱۴۲۳ م. فرستادگان هرمز به پایتخت چین رسیدند (Ming shilue, 2403). در ربیع الآخر ۸۲۹ ق. / فوریه ۱۴۲۶ م. لیو خینگ (Liue Xing) معاون فرمانده گارد امپراتوری از مأموریت هرمز بازگشت (Ming shilue, 347). ناوگان ژنگ هه در شوال ۸۳۳ ق. / ژوئن ۱۴۳۰ م. برای هفتمین و آخرین بار عازم اقیانوس هند و خلیج فارس شد (Ming shilue, 1676-1677) و در جمادی الاول ۸۳۶ ق. / ژانویه ۱۴۳۳ م. به هرمز رسید (Zhu Yunming, 1966: 72). احتمالاً در بازگشت این ناوگان، نمایندگانی از هرمز عازم چین شدند، زیرا همین منبع نشان می‌دهد که در محرم ۸۳۷ ق. / سپتامبر ۱۴۳۳ م. سفیری که منبع چینی نام وی را مالازو^۱ ثبت کرده، از سوی سیف‌الدین مهار فرمانروای هرمز به دربار مینگ بار یافت و اسب و هدایایی دیگر تقدیم کرد (Ming shilue, 2341). دربار چین در پاسخ به نماینده هرمز هدایای مختلفی به ویژه نقره و ابریشم داد (Ming shilue, 2344).

آخرین گزارش از مبادله فرستاده میان هرمز و چین مربوط به رمضان ۸۴۵ ق. / فوریه ۱۴۲۲ م. است که نماینده‌ای از سوی فخرالدین توران شاه دوم (حک. ۸۷۴ - ۸۴۰ ق.) به پایتخت چین رسید. نام این نماینده حاجی علی^۲ بود. وی طبق معمول، اسبانی به دربار چین تقدیم کرد. بر اساس این گزارش، توران شاه خواهان از سرگیری ارتباط میان دو طرف بعد از وقفه ده ساله از زمان آخرین سفر ناوگان ژنگ هه شده بود (Ming shilue, 385).

بدین ترتیب ملاحظه می‌شود که طی نزدیک به یک‌صد و پنجاه سال روابط مستمری میان ملوک هرمز و دودمان‌های یوآن و مینگ برقرار بود و در بیست‌وپنج سال پایانی، سرعت تبادل فرستادگان به واسطه سفرهای چهارگانه ناوگان ژنگ هه بیش از پیش گردید.

به نظر می‌رسد هرمزی‌ها از این روابط سود مادی بسیاری می‌بردند. مؤلف تاریخ جعفری در شرحی از دوره سیف‌الدین مهار (۸۳۹ - ۸۲۰ ق.) بر این گمان صحه می‌گذارد: در دوره

^۱. Malazu

^۲. Ali Hazhi در تلفظ چینی

سلطنت وی کشتی‌های متعددی با محصولات چین و مقادیر زیادی پارچه ابریشمین (پرند و پرنیان) در چندین نوبت از چین به هرمز آمدند. سیف‌الدین هزاران قطعه مروارید و شاهوار به آن‌ها فروخت و در عوض ثروتی فراوان از طلا، نقره، ابریشم و چینی‌آلات دریافت کرد و خزائن را پر کرد (کاوتس و پتاک، ۱۳۸۳: ۵۴). گزارش ماهوان^۱ که در سفرهای چهارم تا هفتم ناوگان ژنگ‌هه به هرمز حاضر بود نیز توصیف نسبتاً مشابهی می‌دهد: «کشتی‌ها با حرکت از کالیکوت به سمت شمال‌غرب، بعد از بیست‌وپنج روز به هرمز می‌رسیدند؛ تجارت خارجی مردم را ثروتمند کرده بود؛ پادشاه دینار نقره ضرب می‌کرد؛ هرمز مأموران مدنی و نظامی، طبیبان و استادکاران ماهری داشت؛ محصولات کانی تحت نظارت رسمی استخراج می‌شد؛ غلات وارداتی ارزان بود و کالاها از جمله زیورآلات وارداتی فراوان یافت می‌شد» (ماهوان، ۱۳۹۳: ۱۱۳). در توصیفات ماهوان و جعفری می‌توان انعکاس تدابیر ملوک هرمز در گسترش مناسبات بازرگانی و تأثیر آن بر ثروت و رفاه این بخش از ایران را به خوبی مشاهده کرد.

روابط با هندوستان

روابط با حوزه اقیانوس هند از عوامل حیاتی تداوم موجودیت تجاری-اقتصادی هرمز در سده نهم قمری/پانزدهم میلادی بود. مسیری که شامل جاوه، مالاکا، بنگال، سیلان، دکن (بیجانگر، گلبرگه و کالیکوت)، گجرات، کمبایه، عمان، حضرموت، یمن، ساحل شرق آفریقا تا ماداگاسکار می‌شد. هرمز در این شبکه عظیم ارتباطی، به‌عنوان یک راه خروجی و ورودی عمده کالا میان این حوزه گسترده با خشکی‌های کهن آسیا و اروپا عمل می‌کرد.

در این میان، برای تجارت با هرمز، هندوستان از اهمیت منحصر به فردی برخوردار بود. بنادر کامبی (کمبایه) بنگال، گجرات، چاول و دیبل، کالیکوت، سیلان، دکن و گجرات در تجارت با هرمز فعال بودند. (Barbosa, 1966:41-3,146-148; Pires,1944:30). در این میان، در اوایل سده دهم میلادی بیشترین درآمد گمرکی هرمز از کالاهای وارد شده از گجرات به دست می‌آمد؛ درآمدی معادل با درآمد فارس و سه تا چهار برابر درآمد بصره. (وثوقی، ۱۳۸۰: ۲۵۴). طیف وسیعی از کالاها با خاستگاه‌های مختلف از هرمز به هند صادر می‌شد: کالاهای ایران شامل اسب، لعل، فیروزه، خرما، کشمش، زیره، فیل، پارچه ... و کالاهای تولیدی هرمز شامل نمک،

^۱. Ma Huan

خاک سرخ و پارچه؛ کندر از عربستان و جنگجویان مزدور از جاهای مختلف بود (گاون، ۱۹۴۸: ۲۰۵؛ Barbosa, 1966:41-43; Pires, 1944:36).

کالاهایی که هرمز از هندوستان وارد می‌کرد، شامل انواع مختلف ادویه و دارو، سنگ‌های گرانبها، بلسان (حنا)، برده و خواجه‌سرا و پارچه‌های نخی می‌شد (Barbosa, 1966:41-43). گستردگی تجارت هرمز با هند از آنجا معلوم می‌شود که سکه طلای اشرفی و نقره لاری در محافل اقتصادی هندوستان رایج بود و از معتبرترین مسکوکات رایج به شمار می‌رفت (وثوقی، ۱۳۸۰: ۲۵۴). تبادل کالا با مناطق آباد هندوستان از دو مسیر صورت می‌گرفت: مسیر اول به موازات سواحل جنوبی دریای عمان از مجاورت بنادر جلفار، مسقط، قوریات و قللهات گذشته و از دماغه رأس‌الحد در خطی مستقیم به دیو و از آنجا همچون تا کالیکوت پیش می‌رفتند. مسیر دوم به موازات سواحل شمالی دریای عمان به بنادر شمال‌غربی هند یعنی دیو و کمپابه می‌رسید و از آنجا به موازات سواحل غربی هند به بندر معروف کالیکوت در نزدیکی دماغه جنوبی هند منتهی می‌شد. این مسیر معبر خوانده می‌شد (سمرقندی، ۱۳۸۳: ۵۲۷-۵۱۴). و صاف در آنجا که آبادانی جزایر خلیج فارس عراق و خراسان تا روم و فرنگ را از ناحیه معبر می‌داند (وصاف، ۱۳۳۸: ۳۰۲)، در واقع به اهمیت ارتباطات بازرگانی خلیج فارس با هندوستان و سایر سرزمین‌های مجاور اقیانوس هند اذعان می‌کند.

کارشکنی در مناسبات دولت تیموری با هندوستان

یکی از اقدامات شاهرخ در زمینه روابط خارجی، گشودن باب ارتباط با حکومت‌های جنوبی هند از راه دریایی بود. یکی از فرستادگان شاهرخ به نام عبدالرزاق سمرقندی ضمن شرح مسافرت به هندوستان طی سال‌های ۸۴۸ - ۸۴۵ ق. / ۱۴۴۴ - ۱۴۴۱ م. اطلاعاتی از سابقه این روابط را ثبت کرده است. چند سالی پیش از سفر عبدالرزاق، فرستادگان شاهرخ به بنگال اعزام شده بودند؛ زیرا پادشاه بنگاله نسبت به تهدیدها و زورگویی‌های ابراهیم فرمانروای جونه‌پور (حک ۸۰۳ - ۸۴۴ ق. / ۱۴۰۰ - ۱۴۴۰ م.) به شاهرخ متوسل شده بود (سمرقندی، ۱۳۸۳: ۸۲۵-۸۲۴). شاهرخ در پاسخ به این درخواست، فرستادگانی به بنگاله اعزام کرد؛ به علاوه طی نامه‌ای به ابراهیم، وی را از تعرض به بنگاله بر حذر داشت. این اقدامات مؤثر واقع شد و ابراهیم جونه‌پوری از بنگاله عقب نشست. کشتی حامل فرستادگان

شاهرخ که از بنگاله باز می‌گشت، دچار طوفان شده و کشتی آن‌ها از کالیکوت سر در آورده بود (سمرقندی، ۱۳۸۳: ۸۲۵-۸۲۴). تاریخ این رویدادها ذکر نشده، اما از ظاهر گزارش سمرقندی چنین بر می‌آید که با سال ۸۴۵ ق. / ۱۴۴۱ م. فاصله زیادی نداشته است.

والی کالیکوت بعد از اینکه اخبار مداخله شاهرخ در نزاع بنگاله و جونه‌پور را شنید، فرستاده‌ای به دربار شاهرخ اعزام کرد. این فرستاده همراه با ایلچیان شاهرخ در بنگاله که اکنون در کالیکوت بودند، به هرات رفت. وی که مسلمانی سخندان و سخور بود، از شاهرخ اجازه خواست تا القاب وی در خطبه نماز و اعیاد مسلمانان کالیکوت ذکر شود (سمرقندی، ۱۳۸۳: ۵۲۴-۵۲۵) و پیشنهاد کرد که شاهرخ نماینده‌ای ویژه (ایلچی خاصه) به کالیکوت بفرستد و فرمانروای آن شهر را به دین اسلام دعوت کند (سمرقندی، ۱۳۸۳: ۶۲۶-۶۲۵). به نظر می‌رسد هدف از این پیشنهادها و ترغیب شاهرخ به فرستادن سفیر به کالیکوت، بیشتر نمایش نوعی اتحاد با دولت تیموری برای دفع خطر بالقوه حکومت‌های همسایه کالیکوت و برقراری توازن قوای سیاسی بود.

شاهرخ در پاسخ، عبدالرزاق سمرقندی را به کالیکوت اعزام کرد (سمرقندی، ۱۳۸۳: ۵۲۶-۵۲۵). عبدالرزاق در رمضان سال ۸۴۵ ق. سفر خود را از هرات آغاز کرد و بعد از اقامتی کوتاه در کرمان، در نیمه شوال همان سال وارد هرمز شد تا از آنجا سفر دریایی خود به سمت کالیکوت را آغاز کند؛ اما حاکمان، تجار و کارگزاران هرمز به کارشکنی در مأموریت عبدالرزاق پرداختند. در هرمز به مدت دو ماه (از ۱۵ شوال تا نیمه ذی‌الحجه ۸۴۵ ق. / ۱۴۴۱ م.) از ادامه سفر وی جلوگیری شد. سرانجام زمانی به او اجازه سفر داده شد که وقت مناسب دریانوردی گذشته و خطر طوفان و حملات دزدان دریایی در انتظار کشتی‌ها بود. به علاوه، او و همراهانش و اسبانی را که به‌عنوان هدیه و تجارت می‌بردند، به بهانه آنکه در یک کشتی نمی‌گنجند، دو بخش کرده و در دو کشتی نشانده. در مسیر حرکت طوفان موجب توقف چهارماهه کشتی حامل عبدالرزاق در قوریات شد و کشتی دیگر را دزدان دریایی غارت کردند (سمرقندی، ۱۳۸۳: ۵۲۷، ۵۲۰-۵۱۹، ۵۱۵-۵۱۴).

بعد از این مشکلات، زمانی که عبدالرزاق به کالیکوت رسید، با برخورد سرد و غیردوستانه سامری پادشاه شهر روبرو شد (سمرقندی، ۱۳۸۳: ۵۲۷). در مدت اقامت در کالیکوت (اواخر جمادی‌الآخر تا اوایل ذی‌الحجه سال بعد) دربار کالیکوت اعتنایی به وی نداشت. سپس به

دعوت شاه قلمرو همسایه، بیجانگر (ویجایانگر) به آنجا رفت. شاه بیجانگر استقبال شایسته‌ای از وی کرد و تصمیم گرفت نماینده‌ای همراه او به هرات بفرستد. این اخبار موجب نگرانی و هراس جمعی از تجار و مأموران هرمزی در بیجانگر شد و آن‌ها را به کارشکنی در مأموریت وی برانگیخت. هرمزی‌ها شایع کردند که عبدالرزاق فرستاده شاهرخ نیست، بلکه سوداگری است که حکم شاهرخ را به نحوی به دست آورده است (سمرقندی، ۱۳۸۳: ۵۵۳-۵۵۱).

در نتیجه تلاش‌های هرمزیان، شاه بیجانگر در پاسخ به شاهرخ، سفارتی متشکل از دو تاجر خراسانی و بدون هدایایی چندان با ارزش تعیین نمود. وی در زمان حرکت به عبدالرزاق گوشزد کرد که: «گفتند تو را حضرت میرزا شاهرخ نفرستاده و اگر نه تو را زیادت رعایت می‌نمودیم. اگر بار دیگر به این مملکت آیی و دانیم که آن حضرت فرستاده شاید که آن‌چه مناسب سلطنت ما باشد به ظهور آید». در نامه او به شاهرخ نیز این موضوع تکرار شده بود که: «ارادت آن بود که به حضرت خلافت (شاهرخ) به تحف و هدایای شاهانه توسل جوییم، اما جمعی گفتند که عبدالرزاق از ملازمان نیست» (سمرقندی، ۱۳۸۳: ۵۵۴-۵۵۳). این گفته‌ها نشان می‌دهد که دسیسه‌های هرمزی‌ها در تضعیف سفارت عبدالرزاق مؤثر واقع شده است. دسیسه‌های فوق بیانگر این واقعیت است که هرمز از موقعیت خود به عنوان واسطه و عامل تجارت ایران با هندوستان با جدیت دفاع کرده و به هیچ عنوان مایل نبود دولت تیموری مستقیماً عهده‌دار ارتباطات دریایی باشد.

با این حال، کوشش شاهرخ در برقراری مناسبات با هند جنوبی ادامه یافت و وی هنگام بازگشت سفیران بیجانگر به هند، نماینده جدیدی را به نام نصرالله جنابدی (گنابادی) همراه آن‌ها اعزام کرد (سمرقندی، ۱۳۸۳: ۵۷۵-۵۷۳). هر چند اهداف شاهرخ از این سفارت‌ها به صراحت در منابع ذکر نشده، اما برخوردی که هرمزیان با عبدالرزاق سمرقندی کردند، نشان از ابعاد مهم سیاسی و اقتصادی این مأموریت‌ها می‌دهد. به این ترتیب به نظر می‌رسد که شاهرخ در پی تضمین جریان تجارت دریایی با خراسان و اعمال نفوذ هر چه بیشتر و شاید مستقیم‌تر دولت تیموری در این مسیر جهانی تجارت و سرانجام خراجگزار کردن دولت‌های هند جنوبی بود. اما با مرگ شاهرخ در سال ۸۵۰ ق. این تلاش‌ها ناتمام ماند و در شرایطی که جانشینان وی درگیر رقابت‌های داخلی شدند، ملوک هرمز به انحصار خود در تجارت با حوزه اقیانوس هند ادامه دادند و به حیات شکوفای خود استمرار بخشیدند.

رونق بازرگانی در هرمز

بدین ترتیب هرمز به نحو روزافزونی واجد نقشی برجسته در تجارت بین‌المللی شد که حوزه اقیانوس هند، ایران، بخش اعظم آسیای غربی و اروپا در آن مشارکت داشتند. سه دهه بعد از نقل مکان هرمزیان به جرون و پیدایش هرمز نو، ابن بطوطه که از جرون دیدار کرد، آن را شهری نیکو و بزرگ، دارای بازارهای خوب و واسطه تجارت هندوستان با عراق عرب، عراق عجم و خراسان توصیف کرد (ابن بطوطه، ۱۳۷۶: ۳۳۳/۱).

در نیمه نخست سده نهم قمری، جایگاه هرمز در بازرگانی بین‌المللی بسیار برجسته‌تر از پیش شد. عبدالرزاق سمرقندی نوشته است: «تجار اقالیم سبعة (شامل چین و شرق دور، مغولستان، ترکستان و ماوراءالنهر، خراسان، دشت قبیاق، فارس، کرمان، عراق عجم، آذربایجان، عراق عرب، آسیای صغیر، سوریه، اروپا) و مردم دریابار (سواحل آسیا و آفریقا) نفایس و ظرایف که ماه و آفتاب و فیض سحاب آن را آب و تاب داده و بر روی دریا توان آورد به آن بلده (هرمز) آرند و مسافران عالم از هر جا آیند و هر چه آرند، در برابر هر چه خواهند بی‌زیادت جست‌وجوی در آن شهر یابند» (سمرقندی، ۱۳۸۳: ۵۱۴-۵۱۳). این نقش برجسته هرمز در تجارت مورد اتفاق منابع آن دوره است (حسن، ۱۳۵۵: ۱۸۵؛ برتشناپدر، ۱۳۸۱: ۴۸۱-۴۸۰، ۵۰۹).

علاوه بر وقایع‌نگاران ایرانی مانند سمرقندی، منابع چینی آن دوره نیز بر جایگاه جهانی هرمز صحه می‌گذارند. ماهوان، دریانورد چینی که در سال ۸۱۹ ق. / ۱۴۱۶ م. از هرمز دیدار کرد، به شهرت عالمگیر هرمز اشاره کرده و می‌گوید: «کشتی‌های خارجی از هر کجا و بازرگانان خارجی که از راه خشکی سفر می‌کنند همه برای تجارت به اینجا می‌آیند؛ از همین رو مردم آن همگی ثروتمندند. خانواده‌های فقیر وجود ندارند. اگر خانواده‌ای از روی بداقبالی فقیر شود، همه به آن‌ها لباس و غذا و سرمایه می‌دهند و از تنگدستی‌شان می‌کاهند» (ماهوان، ۱۳۹۳: ۲۵۸).

حدود نیم قرن بعد در سال ۸۷۹ ق. / ۱۴۷۴ م. مسافری ونیزی به نام جوزفا باربارو^۱ هرمز را شهری بزرگ و پرجمعیت خوانده و به نقش مهم آن در بازرگانی میان هندوستان و ایران اشاره کرده است (باربارو، ۱۳۴۹: ۸۸). در آغاز سده دهم قمری نیز مسافری پرتغالی به نام باربوسا، ضمن اینکه ایرانیان را جمعیت غالب و صاحبان اصلی جزیره معرفی کرده، آن‌ها را مردمی بی‌نیاز، مرفه، خوش‌گذران و موسیقی‌دوست خوانده و اضافه می‌کند: بازرگانان بسیار

^۱. Josepha Barbaro

ثروتمندی در میان آن‌ها بود، کشتی‌های زیادی داشتند و از بندر مناسبی برای پهلوگیری کشتی‌ها برخوردار بودند (Barbosa, 1966: 41-42). سایر مسافران و وقایع‌نگاران سده‌های نهم و اوایل سده دهم نیز توصیفات مشابهی از جرون ارائه می‌دهند. حافظ ابرو به اهمیت انحصاری این بندر در خلیج فارس و رفت‌وآمد کشتی‌های تجاری به آن اشاره کرده است (حافظ ابرو، ۱۳۷۸: ۱۶). مسافران اروپایی در پایان سده نهم هرمز را یکی از چهار شهر مهم آسیا خوانده و به حضور بازرگانانی از تمام نواحی جهان، همه نوع مغازه و تیمچه و اماکن تفریحی، مردمان بسیار ثروتمند و تجار موفق آن اشاره می‌کنند (Pires, 1944: 19-20; Barbosa, 1966: 91). علاوه بر جزیره جرون، قشم و بحرین نیز زیر نظر ملوک هرمز بوده و در آن‌ها نیز تجارت پررونقی در جریان بود (ابن ماجد، ۱۳۷۲: ۴۲۴-۴۲۳). از اشارات بالا در می‌یابیم که هرمز جدید با جرون به تدریج به مرکز بین‌المللی تجارت میان ایران و سواحل و جزایر آفریقا، عربستان، هندوستان و چین بدل شده بود. به نظر می‌رسد این رونق در درجه نخست مدیون مناسبات و ارتباطات هرمز با سرزمین‌های ساحلی آسیا مخصوصاً با هندوستان و چین بوده است که در تجارت جهان شناخته شده آن زمان (آسیا، اروپا و آفریقا) نقشی منحصر به فرد داشتند.

هرمز از اواسط سده هفتم تا اواخر سده نهم قمری در تجارت اقلام متنوعی از کالاها نقش داشت. مارکوپولو به کشتی‌های پر از ادویه، سنگ‌های گرانبها، مروارید، ابریشم، طلا، عاج فیل و بسیاری کالاهای دیگر اشاره می‌کند که از هند می‌آمدند (کاوتس و پتاک، ۱۳۸۳: ۱۷؛ مارکوپولو، ۱۳۹۲: ۵۸). جهانگردان چینی که در اوایل سده هشتم از هرمز دیدار کردند، علاوه بر اسب از کالاهای اروپا (سرزمین فرانک‌ها) شامل پچک و کهربا، کالاهای چین و حوزه اقیانوس هند شامل میخک، جوز هندی، منسوجات ابریشمی، مشک، منجوق سرخ، ظروف چینی، گلدان‌های چینی، میله‌های آهنی و برخی دیگر از کالاهای بومی شامل نمک و شراب انگور نام برده‌اند (کاوتس و پتاک، ۱۳۸۳: ۳۵، ۲۴). یک مسافر دیگر چینی به نام فای شین^۱ که در سال ۸۱۸ ق. / ۱۴۱۵ م. به هرمز سفر کرد، از کالاهایی که کشتی‌های چینی به هرمز می‌آوردند، شامل طلا، نقره، چینی‌آلات سفید و آبی، پرند، پرنیان، گیاهان دارویی، چوب صندل و فلفل نام برده است (کاوتس و پتاک، ۱۳۸۳: ۵۶، ۴۵). از سوی دیگر ماهوان فهرستی از کالاهای صادراتی هرمز به دست می‌دهد: نمک، خاک سرخ، خاک رس زرد، کالاهای سایر میوه‌های خشک، خرما، یاقوت، لعل، مروارید، مرجان، کهربا،

^۱. Fei Xin

ظروف یشمی رنگ، ظروف بلوری، انواع منسوجات (مخمل های گلدار، پارچه های پشمی، سقرلات، کرپ، توری، لنگ) مروارید، اسب (ماهوان، ۱۳۹۳: ۲۶۵-۲۶۳).

جدول ۱. مبادلات هرمز با چین و هند

صادرات	واردات
اسب	ابریشم
پچک	ادویه و دارو
جنگجویان مزدور و خاک سرخ	چوب صندل
خرما	الماس
زیره	برده
سگ های سیاه	بلسان (حنا)
سنگ های قیمتی (لعل، فیروزه، یاقوت، لعل، مرجان)	پارچه های نخی
شراب انگور	منسوجات ابریشمی (اطلس آبی، مشک، منجوق سرخ، اطلس های رنگارنگ سوژو و هانگ ژو، پرند، پرنیان)
ظروف بلوری	جوز هندی
ظروف یشمی رنگ	خواجه سرا
کشمش	طلا
کندر	ظروف و گلدان چینی
کهربا	فلفل
مروارید	گیاهان دارویی
میوه های خشک	میخک
نمک	میله های آهنی
منسوجات (مخمل های گلدار، پارچه های پشمی، سقرلات، کرپ، توری، لنگ)	نقره
-	یاقوت

جدول ۲. فهرست و مبدأ کالاهای ورودی به ایران از طریق هرمز

نام کالا	مبدأ
دارچین	سیلان، هند
میخک	هند
جوز هندی	سوماترا
زنجبیل	هند
لفل	هند
چوب صندل	هند
تمر هندی	هند
بلسان (حنا)	هند
عقاقیر	سوماترا
عاج	سوماترا
کافور	سوماترا
یاقوت	سیلان
مشک	سوماترا، چین
عنبر	شرق آفریقا
الماس	هند
زمرّد	اروپا
مروارید	هرمز، سیلان
عود	هند
اسلحه (شمشیر)	هند، مصر
پارچه	چین، هند، مصر، قبرس
برنج	هند
شکر	هند و یمن
برده	آفریقا
خواجه سرا	هند (بنگال)
چوب صبر زرد	هند
صدف	هرمز

جدول ۳. سنگ‌های قیمتی مبادله شده در هرمز
(بر اساس متن جواهرنامه)

نام	منشأ
مروارید	خلیج فارس و سیلان
لعل	بدخشان
مرجان	مدیترانه
کهربا	اروپا
زمرد	اروپا
الماس	هند
یاقوت	سیلان و بنگال
آهن	شرق آسیا
نقره	سیام
طلا	سفاله

نتیجه

در شرایطی که در اواخر سده هفتم، ناامنی در ولایات جنوبی ایران گسترش یافته بود، فرمانروایان هرمز با انتقال مرکز استقرار خود از ناحیه ساحلی به جزیره جرون، ناچار به تمرکز بیش از پیش بر تجارت با حوزه اقیانوس هند شدند. آن‌ها بدین منظور از موقعیت جغرافیایی مناسب جزیره جرون که در مدخل خلیج فارس و مشرف بر تنگه هرمز واقع بود، به خوبی بهره بردند؛ همچنین تدابیری برای جلب بازرگانان کشورهای مختلف در پیش گرفتند، اما هدف مزبور بدون برقراری و استمرار روابط با کشورهای بزرگ حوزه اقیانوس هند و شرق آسیا امکان تحقق نداشت. بدین ترتیب ملوک هرمز وارد دوره‌ای از مناسبات پربار با چین و هندوستان به عنوان قدرت‌های بزرگ اقتصادی آن دوره شدند. در فاصله سال‌های ۸۴۵ - ۶۹۹ ق. دست‌کم شانزده بار نمایندگانی میان هرمز و چین رفت‌وآمد کردند. این مناسبات به‌ویژه در نیمه نخست سده نهم قمری به اوج رسید. این دوره همزمان با گسترش روابط شاهرخ تیموری با چین از مسیر زمینی (جاده ابریشم) بود. بدین ترتیب

شکوفایی اقتصادی و فرهنگی ایران در عصر تیموری که خود به ثبات سیاسی و اقتصادی و گسترش بازرگانی وابستگی داشت، مدیون توسعه مناسبات در دو مسیر دریایی و زمینی بود. در زمانه‌ای که تیموریان بر خراسان و ماوراءالنهر و تجارت در راه زمینی متمرکز بودند، ملوک هرمز وظیفه گسترش روابط ایران در مسیر دریایی را بر عهده گرفته و به انجام رساندند. این نقش برای ملوک هرمز چنان مهم و حیاتی بود که در کوشش شاهرخ جهت گشودن باب ارتباط با ممالک جنوب هند دست به کارشکنی زدند.

بعد از نیمه سده نهم قمری که مرگ شاهرخ به بی‌ثباتی و جنگ قدرت در ایران منجر شد و دولت مینگ در چین هم سیاست انزوا برگزید، مناسبات هرمز با هندوستان و بدین ترتیب جریان ارتباطات خارجی ایران در حوزه اقیانوس هند استمرار یافت و به تداوم حیات اقتصادی در ایران به‌ویژه در نیمه جنوبی آن کمک کرد.

مناسبات هرمز در حوزه اقیانوس هند و شرق آسیا برای این ناحیه از ایران مخصوصاً برای جزیره جرون (هرمز) نتایج پرباری داشت. به مدت دو قرن این جزیره نه تنها به کانون اصلی تجارت در خلیج فارس تبدیل شد و بخش اعظم جزایر و سواحل جنوبی خلیج فارس و دریای عمان زیر حاکمیت و نفوذ آن قرار گرفت، بلکه موقعیتی جهانی و بین‌المللی یافت. سابقه درخشان نقش‌آفرینی هرمز، این جزیره کوچک ولی تاریخ‌ساز، لزوم تلاش برای احیای شکوه گذشته آن را در جهت توسعه هر چه بیشتر فعالیت‌های اقتصادی ایران در خلیج فارس و اقیانوس هند یادآوری می‌کند.

منابع و مأخذ

- ابن بطوطه، ۱۳۷۶، *سفرنامه*، چاپ ششم، جلد اول و دوم، ترجمه: محمدعلی موحد، تهران: آگه.
- ابن حوقل، محمد بن علی، ۱۳۴۵، *صورة الارض*، ترجمه: جعفر شعار، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- ابن رسته، ۱۳۶۵، *الأعلاق النفیسه*، ترجمه: حسین قره‌چانلو، تهران: امیر کبیر.
- ابن ماجد السعدی بندرکنگی، شیخ شهاب احمد، ۱۳۷۲، *الفوائد فی اصول علم البحر و القواعد*، ترجمه: احمد اقتداری، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- استخری، ابواسحق ابراهیم، ۱۳۶۸، *مسالك و ممالك*، به کوشش: ایرج افشار، تهران: علمی و فرهنگی.
- اقتداری، احمد، ۱۳۷۵، *آثار شهرهای باستانی خلیج فارس*، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.

الخزرجی، الشیخ علی بن الحسن، ۱۳۲۹ / ۱۹۱۱، *العقود اللؤلؤیه فی تاریخ الدوله الرسوله*، الجزء الثاني، عنی بتصحيحه و تنقيعه: الشیخ محمد بسیونی عسل، قاهره: مطبعة الهلال.

باربارو، جوزافا، ۱۳۴۹، *سفرنامه جوزافا باربارو، در: سفرنامه‌های ونیزیان در ایران*، ترجمه: منوچهر امیری، تهران: خوارزمی.

برتشنايدر، امیلی، و. ۱۳۸۱، *ایران و ماوراءالنهر در نوشته‌های چینی و مغولی سده‌های میانه*، ترجمه: هاشم رجبزاده، تهران: بنیاد موقوفات محمود افشار.

پوزان، جیان، جین و شائو شون جین، ۱۳۷۱، *تاریخ مختصر چین*، ترجمه: جان خون نین، به تصحیح: دکتر سید محمد ترابی، تهران: ویسمن.

آشوری، داریوش، ۱۳۵۸، *نگاهی به سرزمین تاریخ و جامعه و فرهنگ چین از دیرینه‌ترین روزگار تا پایان سده نوزدهم*، تهران: آسیا.

حافظ ابرو، شهاب‌الدین عبدالله خوافی، ۱۳۷۸، *جغرافیا، به تصحیح: صادق سجادی*، جلد سوم، تهران: میراث مکتوب.

----- ۱۳۸۰، *زبده‌التواریخ*، جلد چهارم، به تصحیح: سید کمال حاج سید جوادی، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.

حسن، هادی، ۱۳۵۵، *تاریخ دریانوردی ایرانیان*، تهران: سازمان کشتیرانی ملی آریا.

خوری، ابراهیم و احمد جلال التدمری، ۱۹۹۹/۱۴۲۰، *سلطنه هرمز، المجلد الثاني، رأس الخیمه*: کتاب الابحاث. رزم آرا، حسینعلی، ۱۳۴۱، *جزایر خلیج فارس*، در: *خلیج فارس*، جلد اول، تهران: اداره کل انتشارات و رادیو، ۵۱-۸۳. سمرقندی، کمال‌الدین عبدالرزاق، ۱۳۸۳، *مطلع سعدین و مجمع بحرین*، جلد دوم، دفتر اول، به اهتمام: عبدالحسین نوایی، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.

شبانکاره‌ای، محمد بن علی، ۱۳۷۶، *مجمع‌الأسباب*، به تصحیح: میر هاشم محدث، چاپ دوم، تهران: امیرکبیر. کاتبی، سیدی علی، ۱۳۵۵، *مرآت‌الممالک*، ترجمه: محمود تفضلی و علی گنج‌له‌ای، تهران: بنیاد فرهنگ ایران. کاوتس، رالف و رودریش پتاک، ۱۳۸۳، *هرمز در منابع دوره‌های یوآن و مینگ*، ترجمه: مهرداد وحدتی، تهران: مرکز نشر دانشگاهی.

کلاویخو، گونزالس، ۱۳۴۴، *سفرنامه کلاویخو*، ترجمه: مسعود رجب‌نیا، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب. گاوآن، عمادالدین محمود، ۱۹۴۸، *ریاض‌الإنشاء*، به تصحیح: شیخ چاند بن حسین. حیدرآباد دکن: مجلس مخطوطات فارسیه.

مارکوپولو، ۱۳۹۲، *سفرنامه مارکوپولو*، چاپ دوم، ترجمه: آنجلا دی جوانی رومانو و سید منصور سجادی، تهران: بوعلی.

ماهوان، ۱۳۹۳، *سفرنامه ماهوان*، به تصحیح: جی. وی. جی. میلز، ترجمه: سعید کریم‌پور، تهران: ققنوس. مستوفی، حمدالله، ۱۳۶۲، *نزهة القلوب*، به اهتمام و تصحیح: گای لسترنج، تهران: دنیای کتاب. مظاهری، علی، ۱۳۷۲، *جاده ابریشم*، ترجمه: ملک ناصر نوبان، جلد اول، تهران: مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی (پژوهشگاه).

نطنزی، معین‌الدین، ۱۳۸۳، *منتخب‌التواریخ*، به تصحیح: ژان اوین، به اهتمام: پروین استخری، تهران: اساطیر. [ناشناخته]، ۱۳۴۳، *جوهرنامه*، به تصحیح: تقی بینش، در: *مجله فرهنگ ایران زمین*، شماره ۱۲، ۲۹۷ - ۲۷۳.

همایون، غلامعلی، ۱۳۴۸، *اسناد مصور اروپاییان از ایران*، جلد دوم، تهران: دانشگاه تهران.
و ثوقی، محمدباقر، ۱۳۸۰، *تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس*، شیراز: دانشنامه فارس.
وصّاف، فضل‌الله بن عبدالله شیرازی، ۱۳۳۸، *تاریخ وصّاف*، تهران: ابن‌سینا.

Barbosa, Duarte, 1966, *A Description of the Coast of Africa and Malabar*,
Translated by Henry and Stanley, London.
Duyvendak, J. J. L. 1938, "*The True Dates of the Chinese Maritime Expeditions in the Early Century*", *Toung Pao*, Vol. XXXIV.
Pires, Tome, 1944, *The Soma Oriental of Tome Pires*, Translated by Armanda Cortesao, Hakluyt Society, London.
Ptak, Roderich, 1995, "*Images of Maritime Asia in Two Yuan Texts: Daoyi zhilue and Yiyu Zhi*", *Journal of Sung-Yuan Studies* 25, pp. 47-75.
Jinhua Huang Xiansheng Wenji, Sibue Congkan Chubian, Vol 77, Taipei: Taiwan Shangwu Yinshunguan.
Li Xian, *Da Ming Yitung Zhi*, Taibei: Wenhai chubanshe.
Pao Tsen-Peng, 1961, *On the Ships of Cheng Ho*, Taipei.

