

عنوان اول: نقش بندرعباس (گمبرون) در توسعه تجارت بین الملل ایران عصر صفوی

عنوان دوم: بندرعباس (گمبرون) پایگاه استراتژیک تجاری دولتهای اروپایی در عصر صفوی

اصغر قائدان
استادیار دانشگاه امام حسین (ع)

مقدمه

عصر صفویه (قرن شانزدهم و هفدهم میلادی / یازدهم و دوازدهم قمری) نسبت به دورانهای قبل، از ویژگیهای خاصی برخوردار است. از ویژگیهای منحصر به فرد این دوران ظهور قدرتهای توسعه طلب و استعمارگر در عرصه تعاملات بین المللی و رقابتهای آنان بر سر سیادت بر منابع استراتژیک تجاری شرق است. دولتهایی چون پرتغال، انگلیس، هلند و فرانسه هر یک می کوشیدند تا با نفوذ در مناطق استراتژیکی آسیا از جمله خلیج فارس و اقیانوس هند، تجارت شرق را در انحصار خود درآورند. دیگر آنکه هندوستان به عنوان یک پایگاه بسیار مهم برای تأمین نیازمندیهای اقتصادی اروپا، همواره مورد توجه آنان بود. بدیهی است تجارت با هند از طریق دریاها و بویژه خلیج فارس و بنادر آن، بسیار سهل تر و مطمئن تر از راههای زمینی بود. بر این



اساس خلیج فارس به عنوان یک معبر استراتژیک به لحاظ تجاری، عرصه تاخت و تاز و رقابتهای کشورهای اروپایی گردید. موضوع تجارت ادویه، ابریشم، پارچه و نیز ماهوت و منابع معدنی و طبیعی، چه در عرصه صادرات و چه در عرصه واردات برای کشورهای اروپایی، خواه ناخواه، خلیج فارس و بنادر آن را به عنوان معبر این تجارت مورد توجه قرار می داد و علاوه بر آن دولت ایران و شاهان صفوی را نیز در این تعاملات ناچار به ورود می ساخت. در طی این دو قرن قدرتهای اروپایی مداخله گر فرمانطقه ای در خلیج فارس، جهت برتری بر رقبای تجاری خود، هر یک کوشیدند تا با دولت صفوی مناسبات حسنه ای برقرار سازند و از قبل آن امتیازات تجاری بیشتری کسب کنند. به سبب وجود پادشاهان با کفایت و سیاستمداری در عصر صفوی از جمله شاه عباس اول و شاه عباس دوم، دولت صفوی کوشید تا به نوبه خود و متقابلاً از درگیری ها و رقابتهای دولت های اروپایی در جهت منافع سیاسی و نظامی و نیز اقتصادی خود بهره برد و گاهی با همکاری یکی از آنان دشمنان خود را سرکوب و امنیت و ثبات و حاکمیت ارضی خود را تضمین سازد که نمونه آن استفاده شاه عباس از قدرت ناوگانهای انگلیسها برای اخراج پرتغالی ها و دادن امتیازات تجاری به آنان برای تشریک مساعی شان در این مورد و نیز دادن امتیازاتی به هلندی ها برای مقابله با انحصارطلبی انگلیسها و نیز برقراری ارتباط تجاری با فرانسویها توسط شاه صفی برای کاهش نفوذ انگلیسها بود. آنچه که در این مقاله مورد توجه قرار خواهد گرفت موقعیت ویژه بندرگمبرون (بندرعباس) در این تعاملات و رقابتهای تجاری و نیز نقش آن در توسعه اقتصادی عصر صفوی و تلاش قدرتهای فرمانطقه ای برای انتخاب آن به عنوان یک پایگاه و بندر استراتژیک تجاری است.

موقعیت تجاری و تاریخی شهر جرون (هرمز= بندر گمبرون)

این بندر در نزدیکی یک آبادی ماهی گیری به نام «شهر» یا «سورو» ساخته شده است که آن را توسرو یا شهرویه هم خوانده اند. امروزه این آبادی یکی از محلات بندرعباس به شمار می رود.^۱ از سورو در متون کهن جغرافیایی مثل ابن حوقل، اصطخری، یاقوت حموی یاد شده است که جایگاه ماهی گیران بوده است. در آن آبادی سکه هایی به دست آمده که به دوره ساسانی تعلق



داشته و نشان از آن دارد که جاده ابریشم به این بندر می رسیده است.^۲ و این بندر به لحاظ تجاری با سایر نقاط دنیا به ویژه هند و آفریقا مرتبط می شده است. سورو همچنین بارانداز کاروانهایی بود که از شیراز، لار، فسا، داراب و طارم و سایر نقاط به این منطقه می آمدند.^۳

پس از چندی سورو یا شهر و گسترش یافت و به جای آن شهر تاریخی هرمز یا جرون ساخته شد که بندر گمبرون بازمانده همان شهر تاریخی است. این محل از سده ۴ تا ۸ ق / ۱۰ تا ۱۴ م بزرگترین مرکز داد و ستد بازرگانی شرق بوده و در شرق محل کنونی بندرعباس قرار داشته است. در سده چهارم قمری نیز بندر دو ایالت کرمان و سیستان به شمار می رفته است.^۴

بندر گمبرون در تقسیمات جغرافیایی جزو ایالت هرمز و بندر کرمان محسوب می شده است. هوای آن در تابستان به شدت گرم و آزاردهنده است. اگر هوای به شدت گرم این بندر نبود، می توان گفت اهمیت اقتصادی و تجاری آن شاید چند برابر می شد زیرا بیشتر تاجران و سیاحان و نیز مردم شهر در فصل تابستان همواره در حال فرار از این منطقه بوده اند. بیشتر سیاحان و تاجران بدون استثناء از وضع ناگوار و نامطلوب آب و هوایی آن گله مند بوده و آن را سرزنش کرده اند. به گفته رالف، تاجر انگلیسی که در سال ۱۵۸۳ م مدتی در این بندر حضور داشته است: این محل را طبیعت به قصد سکونت نیافریده و آنجا در دامنه کوهستان رفیعی واقع شده است. هوایی که داخل سینه انسان می شود گویا آتش را است. بخار مرگ آور پیوسته از دل زمین برمی آید. اراضی آن تیره و خشکیده و مثل این است که با آتش برشته شده باشد.^۵

شاردن سیاح و تاجر معروف فرانسوی در مورد آب و هوای آن گوید: «هوای دوزخی و مرگ آور» دارد از این رو اهالی ناچارند که شش ماه از سال در بهار و تابستان به کوهستان فرار کنند. دکتر فرایر در این نکته با شاردن اتفاق نظر دارد و می گوید: «بین گامبرون و دوزخ اینچی بیش فاصله نیست».^۶ با این وجود به زودی بندرعباس به یکی از مراکز مهم تجاری بین الملل تبدیل شد به طوری که از نقاط دورافتاده کالاهای مختلف به آنجا می رفت و از آنجا کالا به دیگر نقاط از جمله عمان، هند، انگلیس، عثمانی، چین و مسقط صادر می شد.^۷ البته قسمت عمده تجارت در این بندر در زمستان صورت می گرفت.^۸



نام این بندر در متون تاریخی و سفرنامه‌ها به صورت‌های مختلف ضبط شده است از جمله گمبرون، گمرون، گمرو، کمپرون، کوموران، کامورون، گامرون، گومرون، کمبرو^۹ که البته برخی از آنها به سبب تفاوت در لهجه‌های اروپایی و برخی نیز به سبب اختلاف در تلفظ این کلمه و ضبط آن در زبانهای مختلف اروپایی حادث شده است. در هر صورت این وجه تسمیه باز می‌گردد به روزگار تصرف این بندر و جزیره هرمز، توسط پرتغالی‌ها. وقتی آنها هرمز را گرفتند رو به روی آن در ساحل، دهکده کوچکی را به نام بندر هرمز که آن موقع جرون^{۱۰} می‌گفتند، به همان گونه که جزیره هرمز را چنین می‌نامیدند، آن دهکده را برای پیاده شدن و بارگیری اجناس از خشکی انتخاب کردند. چون خرچنگ زیادی در ساحل آن وجود داشت، نام آن را به «باند ل کامارالو»^{۱۱} (کامبارائو) یعنی بندر خرچنگ تبدیل کردند لذا این بندر به گامبرون معروف شد.^{۱۲}

شاه عباس پس از فتح هرمز در صدد افتاد بندرگاه بزرگی در ساحل کشور خود در برابر جزیره هرمز احداث کند تا آن جزیره را از اعتبار تجاری بیندازد، لذا این بندر کوچک را که در گذشته اقامتگاه تعدادی از صیادان بود پس از بازپس‌گیری از پرتغالیها انتخاب کرد و آن را به مناسبت نام خود بندرعباس نام نهاد.^{۱۳}

قبل از این نام، در عصر صفوی آنجا را هرمز کهنه نامیدند، اسکندر بیگ منشی از مورخان برجسته عصر صفوی از هرمز کهنه به نام «هرمز کنار دریا» نام برده و گفته است این شهر به «بندر گمبرو» مشهور است.^{۱۴} بعدها جزیره هرمز که به صورت شهرکی درآمد به «هرمز نو» معروف شد زیرا بعد از هرمز کهنه ساخته شده بود.^{۱۵} هرمز کهنه در سده هشتم قمری / چهاردهم میلادی که به جزیره جرون معروف بود هرمز نامیده شد.^{۱۶} هرمز نو در طی سه سده رونق و جلال فراوانی به دست آورد و از لحاظ زیبایی و مرکزیت جانشین شایسته‌ای برای هرمز کهنه گردید. همسایگی شهر هرمز با تنگه هرمز موقعیت نظامی مهمی را بدان بخشیده است به گونه‌ای که آن را نخستین راه نفوذ به فلات ایران دانسته‌اند.^{۱۷} علاوه بر آن از نظر سیاسی و اقتصادی نیز اهمیت فراوانی یافت و بدین دلیل همواره مورد توجه و نظر بیگانگان و دول استعمارگر اروپایی قرار گرفته، زیرا گلوگاه اقتصاد غرب و شرق به شمار می‌رفته است.^{۱۸}



به گفته سرپرسی سایکس نقشه ها و مطالعات مختلف پیرامون این منطقه نشان می دهد که بندر مزبور دروازه تجارت شرق و غرب و از بنادر مهم مشرق زمین بوده است.^{۱۹} البته این سخن سرپرسی سایکس در خصوص این بندر مربوط به زمانی است که شاه عباس آن را از تصرف پرتغالی ها خارج و آن را از بنادر مهم و حائز اهمیت منطقه خلیج فارس ساخت. تاورنیه متذکر می شود قبل از آن هیچ گونه کشتی جز چند قایق دیده نمی شد که بتواند مال التجاره فراوانی را که از هندوستان خارج می شود در آنجا بارگیری کند.^{۲۰}

اهمیت تجاری این بندر از آنجاست که تمامی محموله ها و کالاهای هند که از طریق اقیانوس هند و بندر گوا به شرق می آمده ابتدا به جزیره هرمز و سپس به بندر گمبرون و از آنجا به راههای زمینی منتقل می شده است.

گمبرون در روزگار امرای هرمز کهنه که امروز میناب خوانده می شود و در پهنه جرون، که از بندر میناب تا اطراف بندر خمیر را دربرمی گرفت شهر و بندری بود که مسافران اقیانوس هند را برای داد و ستد کالا در خود جای می داد.^{۲۱}

کشمکش ها و تلاش های دول مقتدر و استعمارگر اروپایی برای سیطره تجاری در خلیج فارس و بندر گمبرون

در طی قرون شانزدهم تا هجدهم به سبب اهمیت استراتژیک تجاری و نظامی خلیج فارس و بنادر آن، دولتهای استعماری و مقتدر اروپایی جهت تجارت با شرق بویژه هندوستان، خلیج فارس را عرصه فعالیتها و رقابتهای تجاری خود کردند. بدیهی بود آبهای خلیج فارس و اقیانوس هند این تجارت را برای آنان بسیار سهل الوصول تر و مطمئن تر از راههای تجاری زمینی می ساخت. بر این اساس، امر تجارت با شرق، پای آنان را به خلیج فارس باز کرد تا از بنادر و پایگاههای آن به عنوان حلقه وصل ارتباط تجاری غرب و شرق بهره برند. در نتیجه این منطقه در طی این قرون عرصه درگیری ها و رقابتهای دولتهایی چون پرتغال، انگلیس، هلند و فرانسه گردید. گاهی یکی از این دولتها حاکم مطلق العنان خلیج فارس و بنادر آن می گشت و نبض تجارت دریایی این منطقه را در دست می گرفت و دیگری نیز می کوشید تا با توسل به شاهان صفوی و گرفتن امتیازاتی

تجاری، دست رقیب را از منطقه کوتاه سازد. شاهان صفوی بویژه شاه عباس نیز به سبب همین رقابتها و زمینه های موجود می کوشیدند تا برای بهره برداری مناسب از این رقابتها، از آن دولتهای مقتدر به نفع تأمین امنیت و تمامیت ارضی خویش و نیز رونق تجارت داخلی بهره گیرند. این کشمکشها آن قدر جدی شده بود که حتی گاهی به درگیری نظامی هم منجر می گردید.

تصرف شهر جرون (بندر گمبرون = بندرعباس) توسط پرتغالی ها

پرتغال در قرن شانزدهم و هفدهم تقریباً در زمره قدرتهای برتر اروپایی محسوب می شد بویژه به لحاظ داشتن مستعمرات در نقاط مختلف و نیز فعالیت گسترده تجاری با شرق، از این رو این دولت برای پیشبرد مقاصد تجاری و اقتصادی خود همواره به هندوستان نظر داشت. تجارت با هند برای آن دولت اهمیت زیادی یافت که از طریق خلیج فارس سهل تر و راحت تر از راههای زمینی انجام می شد و خواه ناخواه پرتغال در این زمینه می باید با دولت ایران به برقراری ارتباط می پرداخت. بر این اساس از سوی آن دولت تحقیقاتی جهت فراهم ساختن زمینه تحقق این استراتژی تجاری انجام شد. در ابتدای قرن شانزدهم، دو دریانورد پرتغالی برای بررسی منطقه هرمز و روابط ایران و پرتغال از طریق بندر گوا در هند به جزیره هرمز آمده و سپس به بندر (محل بندرعباس) آمدند. آنها توصیف می کنند که «آنجا شهری بود مرکب از کلبه های نی ای» که از آنجا گذشتند و پس از طی سرزمینی تقریباً بی آب و علف به شهر لار رسیدند.^{۲۲}

جزیره هرمز در آن هنگام به مرکز تجارت هند تبدیل شده بود و چون در مدخل خلیج فارس قرار داشت موقعیت استراتژیکی آن برای دولتهای اروپایی مورد نظر و اهمیت بود. به عقیده آلبوکرک هرمز کلید سیطره بر خلیج فارس بود.^{۲۳} پرتغالی ها پس از اشغال جزیره هرمز، برای تحکیم کامل این سیطره بر تجارت منطقه در سال ۱۵۱۲م اقدام به تصرف بنادر خلیج فارس از جمله شهر جرون یا هرمز (بندر گمبرون) کردند و آنجا را پایگاه تجاری خود با ایران قرار دادند و تجارتخانه ای نیز در این شهر بندری پیا ساختند. کار عمده داد و ستد و تجارت در این شهر انجام می شد، خاصه تجارت وارداتی و صادراتی ایران.^{۲۴} پرتغالی ها کالاهای خود را در این شهر به فروش گذاشته و قیمت آن را پایین تر عرضه می کردند.^{۲۵} انحصارطلبی بازرگانی آنان موجب برخورد های بی رحمانه با تجار و ساکنان شهر می شد به گونه ای که بسیاری آنان را طماع،



حریص، و گاهی جنایتکار وصف کرده اند.^{۳۶} از آنجا که شاه اسماعیل در این هنگام با عثمانی‌ها درگیر بود نتوانست عکس‌العمل مناسبی در برابر تجاوزکاری آنان نشان دهد.

تبدیل بندر گمبرون (بندرعباس) به تنها معبر بازرگانی شرق توسط شاه عباس

با روی کار آمدن شاه عباس، دولت صفوی به سبب وجود چنین پادشاه مقتدری در عرصه‌های مختلف به دولتی مقتدر و توانمند تبدیل شد. موفقیت روز افزون شاه عباس در برابر عثمانی‌ها و روابط بسیار خوب او با دول اروپایی، فرصت مناسبی را برای وی فراهم ساخت تا به تسلط بیش از یک سده پرتغالی‌ها بر جزیره هرمز و شهر جرون یا گمبرون پایان بخشد. آنان در دوران سلطه خود بر این دو منطقه، علاوه بر آنکه انحصار تجارت دریایی را برای خود کسب کرده بودند به سبب برخوردهای ستمگرانه و زورگویانه با رقبا و دیگر تاجران و بازرگانان اروپایی و ایرانی عرصه را برای تجارت بین‌الملل در منطقه سخت محدود ساخته بودند. پرتغالی‌ها در بندر گمبرون بازرگانان ایران را وادار می‌کردند تا اجناس پرتغالی را با قیمتی که خود تعیین می‌کردند خریداری و کالای خود را صرفاً با کشتی‌های پرتغالی حمل و نقل کنند.^{۳۷} آنان تردد هر گونه کشتی ایرانی و یا خارجی را بدون مجوز ممنوع ساخته و از استحکاماتی که در داخل جزیره و بندر ساخته بودند هرگاه می‌خواستند با شلیک توپ و اخطار به کشتی‌ها، آنان را ناچار به پرداخت عوارض و مالیات می‌کردند.

پرتغالی‌ها پس از چندی بحرین را هم به تصرف خود در آوردند و با این کار تمامیت ارضی ایران را مورد تجاوز قرار دادند. این برخوردها و رفتار آنان احساسات شاه عباس و ایرانی‌ها را جریحه‌دار ساخت. شاه عباس جزیره هرمز و بندر گمبرون را در ۱۶۲۲م باز پس گرفت.^{۳۸} اگرچه پرتغالی‌ها حمله مجددی را تدارک دیدند ولی با شکستی که متحمل شدند به مسقط عقب نشستند. آنان ناچار شدند با شاه عباس یک پیمان عدم تعرض امضا کنند و تمام تجهیزات دریایی به جز صیدگاه‌های مروارید بحرین و گمرک قشم را از دست دهند.^{۳۹}



نقش شاه عباس در افزایش موقعیت استراتژیک تجاری بندرعباس

شاه عباس که همواره به اصلاحات اقتصادی می اندیشید با تلاشها و تدابیری موجب تسریع رشد اقتصادی و تقویت حکومت مرکزی شد. او که برای توسعه تجارت داخلی راههای فراوان و کاروانسراهای متعدد در مسیر آنها ایجاد کرده بود به تدریج به تجارت دریایی نیز توجه بسیاری مبذول داشت و درصدد برآمد تا مرکز تجارت خلیج فارس را از جزیره هرمز که باز پس گرفته بود به بندرعباس منتقل کند.^{۳۰} و با کنترل صادرات ابریشم، نبض تجارت خارجی را نیز در دست گیرد. او می خواست ابریشم را به جای استفاده از راه قدیمی حلب که در تصرف ترکها بود از راه خلیج فارس صادر کند. با این کار دو هدف داشت یکی افزایش درآمد ارزی خود که بسیار قابل توجه می شد، دیگری محروم کردن ترکها از درآمد حاصل از صادرات ابریشم.^{۳۱} این هدف شاه عباس را به خوبی در سخنان او با سفیر انگلیس دموور کوتون پس از عقد قرارداد تجاری با انگلستان می بینیم: «چون میل ندارم ابریشم ایران را از طریق عثمانی صادر کنم حاضرم در ژانویه هر سال ۱۰ هزار عدل ابریشم در بندر گمبرون به دولت انگلیس تحویل دهم و در برابر آن پارچه انگلیسی بگیرم».^{۳۲} بدیهی بود بندرعباس برای تحقق این هدف بهترین انتخاب بود لذا به دستور شاه کار توسعه و ساخت این بندر جدید به سرعت دنبال شد. امام قلی خان دیوار وسیعی بر کرانه دریا در آن شهر کشید و با استفاده از مصالح قلعه پرتغالیها، قلعه ای برای ایجاد امنیت این بندر ساختند و حتی مردم خانه های خود را در هرمز خراب کرده و با مصالح آن در بندرعباس برای خود به ساخت خانه پرداختند. با توجه به توسعه بندر جدید الاحداث عباس، شهر تاریخی جرون یا هرمز که قبلاً از آن یاد کردیم داخل آن توسعه شد و حتی جمعیت این شهر اندک اندک ساکن بندر جدید الاحداث شدند.

با احداث لنگرگاههای مناسب امکان حمل و نقل و پهلوی گرفتن کشتیها آسان شد. این بندر برای همه دولتهای رقیب اعم از انگلیس، هلند و فرانسه موقعیت مناسبی داشت، یکی به لحاظ موقعیت بندری آن که چندین کشتی می توانستند به راحتی در آن پهلوی بگیرند لذا اکثر کشتیهای بزرگی که از هند برای ایران و عثمانی و سایر نقاط، کالا حمل می کردند در آن بندر لنگر می انداختند، دیگر آنکه این بندر در سواحل ایران قرار داشت و آنان می توانستند کالاهای خود را



بدون آنکه ابتدا به جزیره هرمز و سپس به داخل ایران ببرند، یکسره در خاک ایران پیاده کنند و نیز امکاناتی که شاه عباس در شهر جدید فراهم ساخته بود کار تجارت آنان را آسان می ساخت. موقعیت بسیار مطلوب و جایگاه ویژه این بندر تا مدت یک قرن و نیم همچنان باقی ماند و این بندر در طی این مدت مهمترین توقفگاه و ایستگاه تجاری کمپانی های هند شرقی انگلیس و هلند در سواحل خلیج فارس بود.^{۳۳} و علاوه بر آن به عنوان شهر بندری ولایات کرمان، سیستان و خراسان نیز محسوب می شد.^{۳۴} شاه عباس هم که موقعیت تجاری هرمز را از بین برده بود دولتهای اروپایی را ناچار ساخت تا فعالیتهای خود را در بندرعباس متمرکز کنند. لذا کمپانی هند شرقی انگلیس نمایندگی تجاری خود را از جاسک به این بندر منتقل کرد. کمپانی هند شرقی هلند نیز پس از چندی در این شهر تجارتخانه ای برپا کرد.^{۳۵} ولی اجازه نیافتند تا برای خود خانه ای بنا کنند چون ممکن بود روزی آن را به قلعه تبدیل کنند.

با این رویکرد به سبب آنکه راه تبریز و قفقاز بر اثر درگیری ایران و عثمانی مسدود بود و از بوشهر و شیراز هم چندان رفت و آمدی نمی شد، بندرعباس به عنوان تنها پایگاه بازرگانی ایران اعم از صادرات و واردات و به عبارت سرپرسی سایکس دروازه تجارت شرق و غرب و از بنادر مهم مشرق زمین محسوب شد.^{۳۶} به گفته تاورنیه تمام کشتی های بزرگی که از هندوستان برای ایران و عثمانی و سراسر نقاط آسیا و بخشی از اروپا کالا بار می گرفتند به بندرعباس آمده و لنگر می انداختند. در هنگام ورود کشتی ها تجار زیادی که اغلب ایرانی، ارمنی و هندیهای مقیم ایران بودند به کار داد و ستد مشغول می شدند. به گفته او «اگر از ترس هوای بد بندر نبود بیش از این، تجار از همه کشورها در آنجا جمع می شدند».^{۳۷} شایان گفتن است که جمعیت آن دوران بندرعباس، البته به جز نیروهای خارجی مقیم آن، تا ۸ هزار نفر تخمین زده شده است.^{۳۸}

احداث و تقویت راههای تجاری زمینی مرتبط با بندرعباس

شاه عباس همچنین برای رونق تجاری این بندر به ایجاد راههای کارروان رو از این بندر به داخل ایران پرداخت. در این هنگام راههای شمالی ایران به خاطر درگیری با عثمانی ها و نیز تصرف آن توسط روسها و علاوه بر آن ناامنی حاصل از حضور راهزنان از رونق افتاده بود. یکی دیگر از



راههای زمینی که متروک شد، راه قندهار بود که ایران را از این طریق به هند متصل می ساخت و قبل از آنکه بندر گمبرون رونق یابد راهی بسیار پر تردد و مهم بود اما از وقتی که پای اروپاییان به خلیج فارس باز شد و بندر گمبرون زمینه تجارت دریایی را فراهم ساخت راه قندهار تقریباً متروک شد. شاه عباس سه راه کاروانرو برای ارتباط بندرعباس با سایر نقاط ایران احداث کرد.

راه بندرعباس - کرمان

معروفترین راه زمینی راه بندرعباس - کرمان بود که آنجا را به کرمان و سپس سایر نقاط کشور وصل می کرد. این راه به تنگ زندان معروف بود. در این نقطه یعنی تنگ زندان منطقه بندرعباس تمام می شد و منطقه فارس آغاز می گردید. این مسیر ۹۶ فرسنگ با ۲۸ منزل (توقفگاه) بود که طی ۱۵ روز طی می شد و کاروانسراهای متعددی را نیز شاه عباس در مسیر آن ایجاد کرده بود. تهیه آذوقه و آب برای سفر مخصوصاً در فصل تابستان در مسیرهایی که آبادیها از هم فاصله زیادی داشتند مهم بود. برخورد با سارقان و غارت و تاراج اموال نیز از دیگر نگرانیها بود.

راه بندرعباس - یزد

این راه از تنگ زاغ در ۱۲۰ کیلومتری بندرعباس عبور می کرد. مسافرانی که عازم یزد بودند از سیرجان به زیدآباد و پاریز و رفسنجان می رفتند و در یزد کسانی که عازم مشهد بودند از راه طبس می رفتند و آنان که عازم اصفهان بودند به طرف نائین و کاشان پیش می رفتند.

راه بندرعباس، لار، شیراز

از مناطق مهمی که از قدیم الایام با بندرعباس روابط تجاری - اجتماعی و سیاسی داشته لارستان است. امام قلیخان فرمانروای فارس برای مقابله با پرتغالیها از راه لار به بندرعباس آمد. این راه از «سو رو» در سه کیلومتری غرب بندرعباس می گذشت و در ۷۰ کیلومتری غرب بندر به طرف تنگ والان پیش می رفت. عبور از رودخانه کل مخصوصاً در فصل زمستان و بارندگی بسیار دشوار بود و کاروانیان گاهی باید چندین شبانه روز به انتظار وضعیت مساعد در دو طرف رودخانه توقف کنند. دهها کاروانسرا در این مسیر ساخته شده بود. فاصله بندر تا لار از این مسیر ۴۶ فرسنگ بود و معمولاً ۸-۷ روزه راه پیموده می شد.^{۳۹}



با این تدبیر همه کالاهایی که از نقاط مختلف به بندرعباس می‌رسید از راههای زمینی یاد شده به مراکز مختلف در ایران حمل می‌شد و تأثیر بسزایی در تجارت داخلی داشت. این امر بیانگر اهمیت ویژه بندرعباس بود، علاوه بر آن شاه عباس پس از تغییر پایتخت از قزوین به اصفهان از جمله کارهایی که جهت تقویت موقعیت اقتصادی نواحی مرکزی ایران و نیز برای افزایش درآمدهای خزانه دولت انجام داد، اتخاذ تدابیری بود که در نتیجه آن راه کاروان‌رو معروف به جاده ابریشم را احیاء کرد. این جاده از طریق اصفهان، پایتخت صفویه، به سوی خلیج فارس و بندرعباس امتداد می‌یافت که بخش عمده‌ای از ابریشم ایران از طریق آن به هند صادر می‌شد.^{۴۰}

– عوارض گمرکی بندرعباس و تأثیر آن در توسعه اقتصادی عصر صفوی

پس از رونق یافتن بندرعباس، در طول دوران صفویه، موضوع عوارض گمرکی به یکی از مسائل با اهمیت در روابط اقتصادی و تجاری ایران با سایر دول اروپایی و نیز توسعه اقتصاد داخلی تبدیل گردید و منبع بسیار مهم مالی در بودجه دولت بود. نکته‌ای که قبل از هر چیز باید اشاره کرد اینکه برخی معتقدند اصطلاح «گمرک» از کلمه یونانی Kamrika است که در زبان پرتغالی از همان گامرو یا گامبرون (نام پرتغالی این بندر) گرفته شده و از آنجا به سراسر ممالک مشرق زمین راه یافته است.^{۴۱} شاه عباس چنانکه گفته شد در ازای گرفتن کمک از انگلیسها تعهداتی را پذیرفت، از جمله اختصاص نیمی از عوارض گمرکی هرمز و بندرعباس به انگلیسها و نیز معاف شدن کالاهای وارداتی آنان از عوارض.^{۴۲} بر این اساس قرار شد انگلیسها، گمرک‌خانه‌ای در بندرعباس تأسیس کنند که زیر نظر یک رئیس انگلیسی اداره شود و ایرانیها نیز گمرک‌خانه‌ای با رئیس و کارمندانی ایرانی برپا کنند. شهر هرمز (بندر جرون = گمبرون) را هم جز قلعه آنکه می‌باید به عنوان ساخلو مورد استفاده قرار گیرد خراب کنند. پس از فتح هرمز مطابق معاهده عمل شد و هرچه غنیمت از پرتغالی‌ها گرفتند را تقسیم کردند و انگلیسها سهم خود را به لندن بردند. عوارض گمرکی از این پس به دو قسمت تقسیم می‌شد.

مسئول گمرکخانه ایران به «شاه بندر» معروف بود. از آن رو که درآمد زیادی به جیب او می‌رفت و این منصب اعتبار فراوانی داشت. او براساس گفته تاورنیه می‌کوشید تا قیمت اجناس وارده را به یک چهارم محاسبه کند و حتی گاهی اجازه نمی‌داد انگلیسها بارها را بازرسی کنند به



این بهانه که تجار از این وضع شکایت دارند و تهدید می کنند اگر این کار ترک نشود دیگر مالالتجاره‌های خود را به بندرعباس وارد نخواهند کرد. بر این اساس انگلیس ها چندان نتوانستند مطابق قرارداد خود، از فتح هرمز و بندر گمبرون بهره‌مند شوند.^{۴۳}

از حقوق گمرک، ۱۶٪ به شخص شاه ایران می رسید و برای اینکه تجار در گرمای تابستان بندر معطل نشوند ۲٪ هم به شاه بندر می دادند و مجموع، سالی ۲۵ هزار تومان در دوران شاه عباس عواید گمرکی بندرعباس بود.^{۴۴} این رقم به نظر می رسد در آن دوران یعنی ۴۰۰ سال پیش بسیار قابل توجه بوده باشد و این امر نشانگر اهمیت این بندر در اقتصاد بدون نفت آن عصر است. البته این مبلغ در دوران شاهان بی کفایتی چون شاه سلیمان به ۱۰ هزار تومان تقلیل یافت. به گفته تاورنیه و دیگران، دولت ایران هم به بهانه های متعدد سهم عوارض متعلقه انگلیسیها را کمتر می داد. تاورنیه می گوید انگلیسیها بیشتر از ۵۰۰ تا ۶۰۰ تومان نمی توانستند سهم خود را دریافت کنند.^{۴۵} این گفته تاورنیه مربوط به اواخر دوره صفوی است که تجارت انگلیسیها رو به افول رفته و گرنه در دوره شاه عباس آنان تمام و کمال عوارض خود را می گرفتند.

در مجموع، عوارض گمرکی بندرعباس و نیز سایر بندرهای خلیج فارس، در عصر صفویه بویژه دوران شاه عباس اول و دوم به عنوان دومین رقم در بودجه دربار شاه به حساب می آمد.^{۴۶} به گفته سانسون مجموع عواید گمرکی این بنادر به ۶۵ هزار تومان اجاره داده می شد.^{۴۷} البته این عوارض گمرکی توسط شاهان صفوی در سطح نسبتاً پایینی قرار می گرفت تا داد و ستد و تجارت رونق بیشتری یابد. به گفته کمپفر اروپاییان فقط عوارض مختصری می پرداختند و انگلیسیها کلاً از دادن عوارض معاف بودند. هلندیها نیز موافقت ایران را جلب کردند که تا حدود ۲۵ هزار تومان هر ساله بدون عوارض گمرکی کالا به ایران وارد کنند و هر گاه قیمت کالاها از این حد بالاتر رود باید ۱۰٪ براساس پایه قیمت کالا گمرکی بدهند. از بندرعباس هر ساله در حدود ۱۰ هزار تومان نصیب مستوفیگری خاصه می شد که وی این مبلغ را از شاه بندر، پس از انقضای مدت ریاست یک ساله اش بر گمرک بندرعباس دریافت می کرد.^{۴۸}

به گفته کاری، رئیس تجاری بنادر خلیج فارس بابت مالیات بندرعباس، بندر لنگه، بندر چارک در مجموع سالانه ۲۲ هزار تومان به شاه پرداخت می کرد و این درآمد زیاد به آن سبب



بود که این بنادر، مراکز بزرگ تجارت بودند و از هند، مکه و دیگر شهرهای عربستان و عراق مالالتجاره‌های فراوانی بدانها وارد می‌شد.^{۴۹} شاردن، سیاح و تاجر فرانسوی که مدت‌ها در ایران ساکن و به تجارت مشغول بوده و تردد زیادی هم به بندرعباس داشته است می‌گوید: «من بارها ناظر و شاهد بوده‌ام که مأمورن گمرک این بندر و دیگر بنادر خلیج فارس عاملانی در هند و شهرهای مهم ایران داشتند که برای بازرگانان مورد حمایت خود به منظور تسهیل وارد یا خارج کردن کالا از گمرک، امتیازات سود آوری فراهم می‌آوردند».^{۵۰}

بیشترین عواید گمرک این بندر از ابریشم، تنباکو، روغن و صید مروارید به دست می‌آمد.^{۵۱}

فعالیت‌های تجاری انگلیس‌ها در بندرعباس

انگلیس‌ها همانند پرتغالی‌ها در جهت توسعه تجارت خویش می‌باید بنادر ایران را مورد توجه قرار می‌دادند. زیرا آنان ابتدا از راه «معبّر شمال غربی» و بعدها از راه روسیه به قصد تجارت به هند می‌رفتند. چون این مسیر بسیار طولانی و پرهزینه بود تعدادی از تاجران و دریانوردان انگلیسی به سمت خلیج فارس آمدند.^{۵۲} در سال ۱۵۸۱م کمپانی انگلیسی ترکیه و لوان (کشورهای خاوری مدیترانه) تأسیس شد که صادرات ابریشم ایران را از طریق بصره، بغداد و حلب به مدیترانه در دست داشت و ایران در این میان نقش واسطه را ایفا می‌کرد. در این سال نیوبری شاید اولین انگلیسی باشد که از راه خلیج فارس به بندر گمبرون پا گذاشته است.^{۵۳} اما به سبب آنکه پرتغالی‌ها این بندر را تحت سیطره خود داشتند موقعیت مناسبی برای حضور در این بندر را نیافت. پس از چندی تعداد دیگری از بازرگانان انگلیسی به خلیج فارس آمدند که البته توسط پرتغالی‌ها دستگیر شدند.

انگلیس‌ها به سبب کمک نظامی برای بازپس‌گیری جزیره و بندر گمبرون، براساس معاهده‌ای امتیازات تجاری خاصی کسب کردند. یکی دیگر از این امتیازات، برپا کردن دو تجارتخانه عمده در بندرعباس بود که البته متعهد شدند جز آن خانه‌ای در بندرعباس نسازند. این بندر برای تجارت انگلیس‌ها به مراتب مناسب‌تر از بندر جاسک بود. زیرا راه بسیار خوبی که قبلاً اشاره کردیم این بندر را به پایتخت ایران یعنی اصفهان متصل می‌ساخت و انگلیس‌ها راحت‌تر

می توانستند کالاهای خود را به داخل ایران حمل کنند بویژه آن که از پرداخت هر گونه عوارضی معاف بودند. در مجموع مدت یک قرن و نیم این بندر مهمترین توقفگاه و مرکز تجاری انگلیس در سواحل خلیج فارس به حساب می آمد.^{۵۴} این در حالی بود که قبلاً پرتغالی ها بیش از یک قرن کلیه مبادلات تجاری بین هند و اروپا را از راه خلیج فارس به خود اختصاص داده بودند و اینک با رانده شدن آنان از هرمز و بندر گمبرون، انگلیسها جانشین آنان گشته بودند.

فعالیت کمپانی هند شرقی انگلیس در بندرعباس

الف- دوران اقتدار صفویه (شاه عباس)

در سال ۱۵۹۹م کمپانی هند شرقی به فرمان ملکه الیزابت با عنوان «شرکت تجار لندن که با هند شرقی معامله و تجارت می کنند» تشکیل گردید. کمپانی به برقراری روابط تجاری با ایران تصمیم گرفت و لذا نمایندگان آن شرکت جهت اخذ اجازه استقرار در بنادر جنوب ایران و به دست آوردن امتیازات تجاری به دربار ایران وارد شدند^{۵۵} و نهایتاً تا زمان حضور پرتغالی ها این کمپانی نتوانست موقعیتی برای فعالیتهای خود در بندرعباس فراهم سازد. سفیر انگلیس در دربار هند، دستوراتی برای کمپانی انگلیسی فرستاد مبنی بر اینکه باید بندر مناسبی برای تجارت و همچنین برای نجات کارکنان و مالالتجاره ها در موقع خطر پیدا کنند و نیز دولت ایران متقاعد شود بندری را در اختیار ما قرار دهد که کشتی های ما بتوانند بدون خطر در آنجا لنگر بیاورند و تجار ما برای خرید و فروش مالالتجاره های خود در آن بندر اقامت کنند. شاه عباس نیز اجازه داد آنان خود یک بندر را انتخاب کنند. لذا تجارتخانه خود را از جاسک به بندرعباس منتقل کردند. مکان تجارتخانه آنان در کنار دریا در قسمت غرب شهر آن زمان قرار داشت و می توانستند کالاهای خود را به راحتی به داخل یا خارج انبار کمپانی منتقل کنند. کمپانی در ایسین نیز باغی داشت که استراحتگاه کارکنان آن بود و آب مورد نیاز خود را از آنجا به شهر می آوردند.^{۵۶}

در سال ۱۶۲۹م شاه عباس موافقت کرد تا انحصار بازرگانی ابریشم ایران به کمپانی انگلیسی داده شود. آنان بعدها امتیازات دیگری را هم از شاه گرفتند.^{۵۷}



این به این معنا بود که دیگر نباید ابریشم به پرتغالی ها و اسپانیایی ها فروخته می شد و از راه عثمانی هم چیزی به اروپا نمی رفت. نمایندگان انگلیس پیشنهاد کردند که یک سوم قیمت ابریشم را وجه نقد و بقیه را از کالاهای انگلیسی تحویل دهند و شاه عباس نیز موافقت کرد.^{۵۸}

کالاهای وارداتی و صادراتی انگلیسیها از بندرعباس

کشتیهای این کمپانی با کالاهای مختلف در این بندر لنگر می انداختند و این کالاها را از ایران صادر می کردند: نقره، مس، میوه، نمک، آلوی بخارا، پارچه های زرباف، ابریشمی، کتان، قالی، زعفران، گلاب، ریوند، بادام، پسته، انگور، کتیرا، پنبه، پشم، پوست، چرم، گندم، جو، خرما، ماهی، گل سرخ، کره، تریاک، ادویه جات، زعفران، وانیل، رنگهای طبیعی.^{۵۹} همچنین براساس گزارش نماینده تجاری فرانسه، کشتیهای انگلیسی که از اروپا به بندرعباس می آمدند ماهوت ساده به رنگهای مختلف، ماهوتهای گلداری، انواع و اقسام پارچه های پشمی، قلع، انواع کریستال، شمعدان، بشقاب، نعلبکی، فنجان و دیس های بزرگ را وارد^{۶۰} می کردند. از دیگر اقلام وارداتی آنان می توان به انواع نوشابه های الکلی، شمع، قند، مس، قلع، منسوجات پشمی و پارچه ای، کاموای پشمی، ابریشم جات، توری جات، اشیای چرمی، صابون، اقسام رنگ، شیشه آلات، چرم، نمک، پارچه های کفنی اشاره داشت.^{۶۱}

علاوه بر کالا یکی از تجارتهای پررونق در بندرعباس خرید و فروش برده و غلام بود. به سبب موقعیت بندری این شهر در گذشته، سوداگران برده از بنادر دیگر خلیج فارس و دریای عمان و اقیانوس هند زنان و مردان و کودکان برده سیاه پوست را به این منطقه وارد می کردند. بردگان از بندرعباس برای فروش به سایر نقاط کشور ارسال می شدند. در ۱۶۲۶م سفیر انگلیس و همراهان او از بندر سورات هند ۳۰۰ غلام که سوداگران ایرانی آنها را از هند خریداری کرده بودند همراه خود در کشتی هایشان داشتند. آنان همانند کالاها خرید و فروش می شدند. زنان برده را دده به معنای دایه می گفتند که وظیفه شان نگهداری از کودکان اشراف بود. دده هایی که از بندرعباس به سایر نقاط ایران فروخته می شدند به دده عباسی معروف بودند.^{۶۲}

**ب- دوران افول صفویه**

بعد از شاه عباس، وضعیت تجارت انگلیسها در بندرعباس افول کرد. با باز شدن پای هلندیها به تجارت خلیج فارس تحت عنوان کمپانی هند شرقی هلند و رقابت جدی آنان با انگلیسها و گرفتن امتیازات زیاد از شاهان صفوی^{۶۳}، کار برای انگلیسها سخت شد. رقابت دو دولت استعماری حتی در دوران شاه سلیمان به جنگ نیز منجر گردید و هلندیها با توپهای خود تجارتخانه انگلیس و مرکز کمپانی را در بندرعباس هدف قرار داده و تخریب کردند. لذا انگلیسها ناچار شدند مرکز تجاری خود را در سال ۱۶۵۳م به بصره منتقل سازند. در آن درگیری تعدادی از کشتیهای انگلیسی را غرق کرده و ۳۰ نفر از آنها را به اسارت درآوردند و دست رقیب را از خلیج فارس کوتاه ساختند.^{۶۴}

اندک اندک فعالیتهای کمپانی هند شرقی در بندرعباس بسیار کم شد. دکتر فریزر در ۱۶۷۷م یعنی در دوران شاه سلیمان وضعیت تجارت آنان در بندرعباس را مختصر دانسته که فقط به صدور پشم، دارو، بز، خرما و اسب قناعت می کنند. در سال ۱۶۹۴م شاه سلطان حسین کوشید تا تجارت کمپانی را دوباره رونق بخشد. لذا شخصاً به همراه زنان حرم به مقر کمپانی در اصفهان رفت. آنان نیز از او پذیرایی پرخرجی کردند. و در عوض علاوه بر کسب رضایت شاه و دریافت نشان و ... حق السهم یک ساله عقب افتاده خود از عوارض گمرکی بندرعباس را دریافت کردند و امتیازات مهم دیگری هم گرفتند.^{۶۵} این در حالی بود که هلندیها نیز همین امتیازات را از شاه خواستند ولی او نپذیرفت و از دادن مجوز برای ساختن قلعه در بندرعباس به هلندیها خودداری ورزید.^{۶۶}

در این دوران (شاه سلطان حسین) بلوچها تهاجمی به سمت لار کرده و پس از تصرف این شهر به بندرعباس حمله کردند. آنان آخرین ضربات را به انگلیسها وارد ساختند. اموال کمپانی هند شرقی غارت شد، اما نیروهای دولتی آنان را از بندرعباس بیرون راندند.^{۶۷} با این وضعیت انگلیسها دیگر چندان حضوری در بندرعباس نداشتند. سرجان ملکم این ناکامی های انگلیسها را عدم حمایت جدی دولت و پادشاه انگلیس از کمپانی می داند. او همکاری انگلیسها با ایرانیان در فتح هرمز را انتقام گیری انگلیسها از دشمن خود تلقی کرده که موفق شد پادشاه انگلیس دستگاه



باشکوه آنها را نابود کند اما در قبال کشته شدن هزاران نفر چیز زیادی عاید انگلیسها نشد. سرجان ملکم تنها راه موفقیت انگلیسها را در آن می بیند که «آنها می باید در یکی از جزایر خلیج فارس برای خود پایگاهی فراهم می ساختند تا تجارت و نفوذ سیاسی خود را بهتر در ایران و عربستان پیشرفت دهند و کسی هم با ایشان یارای رقابت نداشته باشد».^{۶۸} نمایندگان کمپانی هند شرقی نیز وقتی که در پایان عصر صفوی سهمیه عواید گمرکی آنان در گمبرون پرداخت نمی شد و هلندیها نیز عرصه تجارت را از آن خود کرده بودند خاطر نشان می کردند که «حال که ما یخ را شکسته ایم هلندیها را صید مطلوبی نصیب خواهد گردید».^{۶۹} شایان ذکر است پس از دوره صفویه یعنی دوره افشار مرکز تجارت انگلیسها و کمپانی به بندر بوشهر منتقل شد.

فعالتهای اقتصادی و تجاری هلندیها در بندرعباس

الف- دوران شاه عباس

کشور هلند از دولتهایی بود که نیاز فراوانی به تجارت با هند از طریق خلیج فارس داشت. اما حضور پر رنگ و جدی پرتغالی ها در هرمز مانع فعالیت آنان بود. زمانی که این مانع از میان رفت و هرمز فتح شد، انگلیسها به هلندیها برای تجارت ابریشم اجازه فعالیت دادند. آنان به هیچ رو گمان نمی کردند این تاجران تازه کار روزی آنها را به عنوان یک رقیب از خلیج فارس بیرون برانند. اما در این هنگام (۱۶۲۲م) مدیر تجارت هلند در سورات «هربرت و یزینش»، تاجر را به بندر گمبرون که به تازگی آزاد شده بود فرستاد تا در آنجا تجارتخانه ای باز و در اصفهان نیز باب مذاکرات را در این خصوص با شاه عباس آغاز کند. شاه به هلندیها نیز امتیاز باز کردن مراکز تجاری در بندرعباس، اصفهان و شیراز را اعطا کرد.^{۷۰} زیرا می خواست رقابتی بین آنان و انگلیسها پدید آید تا دوباره تجربه پرتغالی ها تکرار نشود. از ۱۶۲۳م هلندیها دفتر بازرگانی خود در هرمز را به بندرعباس انتقال دادند. به نوشته تاورنیه غرض عمده هلندیها از حضور در آنجا تجارت ابریشم و خشکبار بود. مراکز اصلی کمپانی هلندی در شرق کمپانی انگلیسی قرار داشت و آنان در ۱۶۲۳م از شاه عباس اجازه تأسیس کارخانه ای در بندرعباس را گرفتند که بنای آن تا سالها بعد باقی بود.^{۷۱}



همچنین شعبه‌ای از کمپانی معروف خود «هند شرقی هلند» را در بندرعباس مستقر ساختند و علاوه بر آن با کمپانی های هند شرقی انگلیس هم روابط تجاری خود را توسعه دادند.^{۷۲} هلندیها علاوه بر بندرعباس در لار و اصفهان نیز مرکز تجاری داشتند. داشتن تجارتخانه و نمایندۀ تجاری در لار از آن جهت برای هلندیها مهم بود که کالاهایی که از اصفهان به مقصد بندرعباس و هرمز حمل می شد از راه لار به بندرعباس می رسید و شترهای حامل کالا از اصفهان تا لار باید در لار جای خود را به شترهای دیگر می دادند که تاب و توان حرکت در هوای گرم لار و بندرعباس را داشته باشند.^{۷۳}

اما ورود هلندیها به عرصۀ تجارت در بندرعباس باعث رقابت شدید با انگلیسیها و حتی درگیری نظامی شد. درآمدهای فراوان هلندیها از فروش ابریشم باعث متضرر شدن کمپانی هند شرقی بریتانیا به مبلغ بیش از ۸۵ هزار پوند در سال ۱۶۵۴م شد. شایان گفتن است مبارزۀ شدید بین انگلیسیها و هلندیها بر سر سیادت بر دریاها و بازارهای شرق منجر به دو جنگ، یکی از سال ۱۶۵۲ تا ۱۶۵۴م و دیگر از ۱۶۶۵ تا ۱۶۶۷م شد. این جنگها نه تنها در اروپا بلکه در آسیا و بویژه در خلیج فارس نیز شعله ور گردید. هر دو طرف کشورهای منطقه را نیز درگیر جنگ کردند. روشن است این امر به توسعه اقتصادی این کشورها صدمات بسیاری وارد می ساخت^{۷۴} هلندیها پس از پایان کار خود در بندرعباس، مرکز تجارتی خود را به جزیره خارک منتقل کردند.

کالاهای وارداتی و صادراتی هلند

هلندیها برای توسعه تجارت و واردات یا صادرات کالا، علاوه بر بندرعباس یک مرکز بازرگانی دیگری نیز در اصفهان پایتخت ایران دایر کردند. زیرا شاه عباس برای مبادله قند با ابریشم با آنان قراردادی بسته بود. کمپانی هند شرقی هلند به خاطر متصرفات وسیع خود در اندونزی (هند شرقی هلند) که شامل جزایر ادویه معروف (مالوک) نیز می شد از امتیازات بیشتری نسبت به رقبای بریتانیایی خود برخوردار بود از این رو تجار هلندی مقادیر زیادی فلفل، زنجفیل، دارچین و هل از متصرفات خود در اندونزی وارد کرده و با قیمتهای هنگفتی در قصرهای سلطنتی به فروش می رساندند. این دلایل موجب شد تا تمام درهای اقامتگاه و دربار شاه بر روی آنان گشوده شود.



بویژه درخصوص تجارت ابریشم که برای آنان بسیار مهم بود و آن را برای تهیه پارچه ورزی از ایران صادر می کردند. آنان توانستند از فروش ابریشم ۱۲۰ هزار لیره سود برند. هلندیها متعهد شده بودند در قبال صدور ابریشم ۱۲۰۰ صندوق شکر تحویل دهند. این شکرها از طریق راههای لار یا سیرجان به یزد و اصفهان می رسید.^{۷۵}

از کالاهایی که آنان در ایران به فروش می رساندند و توانستند عواید زیادی به دست آورند می توان به فلفل اشاره کرد که آنان بیش از ۷۰۰ تن فلفل به بندرعباس آورده و آن را بدون پرداخت گمرکی به فروش رساندند.^{۷۶} همچنین ادویه، قند، نیل، شنگرف، کندر، سرب، قلع، مس، ماهوت، پارچه های سورات، صمغ و سقز پارچه، حریر، عاج، روی، مشک، انواع عطر، هل، و امثال آن از دیگر کالاهای وارداتی بود که بسیاری از آنها را بدون پرداخت عوارض گمرکی وارد این بندر می کردند.^{۷۷}

عطر و ادویه هلندیها در ایران بیشترین خریدار را داشت و هلندیها از تجارت آن ثروت هنگفتی به دست آوردند.^{۷۸}

آنان در مقابل کالاهایی چون ساغری و تیماج که پس از ابریشم، مهمترین کالای صادراتی آنان به هند و ژاپن بود^{۷۹} را از ایران خارج می ساختند. همچنین، قالی های پشمی، قالیچه های زرباف، مخمل، پشم بز، سکه، طلا و نقره، شراب قرمز و سفید شیراز، پسته، بادام، گردو، روناس، نیل از دیگر کالاهایی بود که از ایران صادر می کردند.

علاوه بر آن، آنان همانند انگلیسیها از حمل مسافر و سایر کالاهای بازرگانان ایرانی، ارمنی و هندی نیز سود بسیار می بردند.^{۸۰}

ب- دوران جانشینان شاه عباس

پس از مرگ شاه عباس که موقعیت انگلیسها تضعیف گردید، هلندیها با دادن رشوه و گران خریدن اجناس ایرانی تلاش کردند رقیب را از صحنه تجارت خلیج فارس خارج سازند. آنان در دوران شاه صفی، جانشین شاه عباس، تجارتخانه خود را در بندرعباس توسعه دادند و کلیه تجارت ادویه و ابریشم را در انحصار خود درآوردند.^{۸۱} بویژه آنکه شاه صفی امتیازات خوبی هم



به آنان داده بود. ظاهراً هلندیها در سال ۱۶۳۹ و ۱۶۴۰ تسلط و سیادت قطعی خود را بر خلیج فارس مسلم ساخته بودند و کشتی های ایشان دائماً به بندرعباس تردد داشت و تجارت انگلیسها را مختل ساخته بود.^{۸۲} در ۱۶۴۶م به هلندیها باز هم اجازه داده شد که ابریشم نقاط مختلف ایران را در انحصار خود درآورند و بدون پرداخت هیچ عوارضی آن را از کشور خارج سازند.^{۸۳} این امتیازی بود که از شاه عباس دوم گرفتند و لذا کفه طراز بازرگانی آنان نسبت به انگلیس بسیار سنگین تر شد. بدیهی است این امر نگرانی و هراس انگلیسها را برانگیخت. زیرا آنها از رقابتهای جدی هلندیها در شرق اقصی و رفتار سخت و بی پروای آنان اطلاع و آگاهی یافته بودند.^{۸۴} اگرچه هلندیها برای نشان دادن حسن نیت خود و به عبارتی خام کردن رقیب یعنی انگلیسها قبلاً هنگامی که پرتغالیها برای فتح مجدد هرمز اقدام کردند به کمک انگلیسها شتافتند، اما انگلیسها همواره به هلندیها به دیده تردید می نگریستند و حتی مأمورین کمپانی هند انگلیس، تلاش ایرانیان برای تصرف هرمز را به تحریک هلندیها نسبت می دادند.^{۸۵}

این رقابت جدی باعث شد تا انگلیسها به فکر مکان دیگری برای تجارت باشند و لذا آنان بصره را انتخاب کردند و در طی چند سال اندک اندک کالاهای خود را به آنجا منتقل ساختند.

در ۱۶۵۲م حتی از نیروی نظامی برای بیرون راندن انگلیسها از بندرعباس بهره برده و با شلیک توپهای خود تجارتخانه آنان را ویران و کشتی هایشان را غرق کردند. چند سال بعد وضعیت هلندیها بسیار مطلوب تر شد. در دوران شاه عباس دوم (۱۶۶۳م) به گفته تونو، سیاح فرانسوی «وضعیت هلندیها در بندر خوب بود و در اقتدار کامل بسر می بردند و پرچم آنان روی خانه هایشان در اهتزاز بود».^{۸۶} دکتر فریزر در ۱۶۷۷ یعنی دوران شاه سلیمان صفوی وضعیت بندرعباس و تجارت هلندیها را این گونه تشریح می سازد که بیشتر کشتی هایی که به طرف مصر می روند و یا از آنجا می آیند در بندرعباس توقف می کنند زیرا بازارهای آنجا برای فروش کالاهایشان مناسب است. تجارت ادویه بعد از پارچه های هندی اهمیت زیادی دارد و این تجارت را هلندیها با تجارت قند و مس در دست خود گرفته اند و در مقابل آن سالیانه معال ۵۰ هزار تومان مخمل و ابریشم، قالی، طلا و نقره می برند.^{۸۷}



جالب توجه است که فریزر شیوه‌های هلندی‌ها را برای بالا نگه داشتن قیمت‌های کالاهای شان به خوبی تشریح می‌سازد بدین گونه که آنان ادویه های خود را در انبارها آتش می‌زدند تا عرضه از تقاضا کمتر شده و قیمت ها همچنان بالا نگه داشته شوند.^{۸۸} این کار آنان دقیقاً شبیه ترفندهای کشورهای مقتدر اقتصادی امروز است.

با این همه دولت ایران به هلندیها اجازه نمی‌داد که در بندرعباس قلعه و استحکام بسازند تا مبادا تجربه پرتغالی‌ها تکرار شود. اگرچه آنان ظاهراً تمایل داشتند تا جزیره خارک را نیز تصرف کنند. در ۱۶۸۶ یعنی دوران شاه سلطان حسین (اواخر عصر صفوی) بین هلندیها و دولت ایران برای تحویل گرفتن ۳۰۰ بار ابریشم در سال اختلاف پیش آمد. هلندیها که این اجناس را نامرغوب می‌دانستند، به دولت ایران شکایت کردند اما دولت به این شکایت وقعی نگذاشت لذا هلندیها چهار کشتی جنگی به خلیج فارس فرستادند و بندرعباس را گلوله باران کردند و حتی جزیره قشم را به تصرف درآوردند. دولت ایران که نیرویی برای اخراج آنان از قشم نداشت با وعده و وعید نماینده کمپانی هند شرقی هلند را خام ساخته و سه سال او را در دربار نگه داشتند تا هلندیها ناچار شدند قشم را تخلیه کنند و از ایران خارج شوند.

در سالهای ۱۷۱۸ تا ۱۷۲۰ حکمرانان عمان، جزایر بحرین و چند جزیره در سواحل ایرانی خلیج فارس از جمله قشم را تسخیر کردند. در واقع این عملیات به محاصره پایگاههای تجاری بریتانیا و هلند در بندرعباس انجامید. یکسال بعد در ۱۷۲۱ بلوچ‌ها با چندین هزار مرد جنگی نیرومند به این پایگاه تجاری حمله کردند و ثروتهای هنگفتی که در پایگاه تجاری هلند نگهداری می‌شد از بین رفت.^{۸۹}

فعالیت اقتصادی فرانسوی‌ها در بندرعباس

از شاه عباس دوم تا شاه سلطان حسین

فرانسوی‌ها همانند سه دولت مقتدر دیگر یعنی پرتغال، انگلیس و هلند در نیمه دوم قرن هفدهم (در دوران شاه عباس دوم) با تأسیس کمپانی هند شرقی (۱۶۶۴م) وارد عرصه رقابتهای تجاری شرق زمین در خلیج فارس شدند. اگرچه آنان دیرتر از کشورهای مذکور وارد این صحنه شدند،



یعنی زمانی که شاه عباس از دنیا رفته بود ولی توانستند امتیازات مشابهی را که دولت ایران قبلاً به انگلیسی‌ها و هلندی‌ها واگذار کرده بود اخذ کنند. یکی از آنها گشایش تجارتخانه در بندرعباس بود که از شاه عباس دوم به دست آوردند.^{۹۰} مراکز بازرگانی آنان در بندرعباس در سده های ۱۷ و ۱۸ فعالیت زیادی داشت. امور بازرگانی فرانسه در بندرعباس به وسیله نماینده آنان در بصره اداره می‌شد. در آن زمان کشتیها مسافت بین بصره و بندرعباس را ۱۵ روز طی می‌کردند و مسافرت از راه خشکی ۴۰ تا ۵۰ روز به طول می‌انجامید.^{۹۱}

در دوران شاه سلیمان و شاه سلطان حسین فعالیت تجاری آنان بیشتر شد. شاه سلیمان نسبت به بازرگانان فرانسوی الطاف فراوانی مبذول داشت بویژه هنگامی که رئیس کمپانی آنان از «شاه بندر» نزد وی شکایت کرد که مبلغ قابل توجهی از پول او را توقیف کرده است، شاه علاوه بر آنکه دستور داد تمام پول او را به تمام و کمال پس دهد، نسبت به او نیز ملاطفت و مهربانی زیادی کرد. همچنین وقتی شاه سلطان حسین خبر یافت در ۱۶۹۳ چهار کشتی کمپانی فرانسوی در آبهای خلیج فارس لنگر خواهند انداخت، به تمام حکام سواحل ایران دستور داد از کشتی‌های فرانسوی با کمال احترام پذیرایی کنند و انواع غذاها و آشامیدنی‌ها را برای آنان تهیه و مجانی در اختیارشان گذارند.^{۹۲} با این حال فرانسویها چندان فعالیت تجاری گسترده‌ای را در بندرعباس نداشتند و به گفته دکتر فریزر کار آنها در بندرعباس مثل سایر بنادر کساد بوده و بیشتر منافعشان از طریق ساختن شراب تأمین می‌شد.^{۹۳} اما از سال ۱۷۷۰ که کمپانی هند فرانسوی منحل شد این مرکز مهم بازرگانی نیز در ۱۷۷۲ از بین رفت ولی مراکز کشتی‌رانی آنان تا وقوع انقلاب کبیر فرانسه فقط در بصره و بندرعباس باقی مانده بود.

کالاهای وارداتی و صادراتی فرانسویان

فرانسویان کالاهایی چون قند، شیشه‌آلات، شکر، چینی‌جات، صابون، ابریشم‌جات، فراورده‌های پشمی، کفش و جوراب، منسوجات، شمع، اقسام کاغذ، دانه‌های کتان، چرم، پوشاک، طناب و نخ، چای، فلزات، برنج، مشروبات، سیگار، رنگ روغنی و پارچه، لاجورد، صابون، روغن زیتون، نخ، آبجو، چوب و تخته، پارچه سفید، به ایران وارد می‌کردند. در میان واردات، قند بیش از همه



ارزشمند بود زیرا قند فرانسه از لحاظ طعم و قیمت بر قند سایر کشورها نظیر بلژیک و اتریش برتری داشت.^{۹۴}

آنان از ایران کالاهایی چون گندم، جو، ذرت، لوبیا، باقلا، عدس، نخود، کنجد، بادام، پسته، قالی، صمغ، مروارید، توتون، پشم، پوست، تریاک، خرما، سقز، پنبه، صدف مروارید و عسل صادر می کردند.^{۹۵}

نتیجه

در قرن شانزدهم و هفدهم، دولتهای اروپایی برای توسعه تجارت در شرق، آبهای خلیج فارس را عرصه رقابتهای تجاری خود قرار دادند. بدیهی بود آنان برای انحصار این تجارت می باید به رقابت با یکدیگر می پرداختند. در مدت یک قرن، پرتغالی ها با تصرف جزیره هرمز و بندر گمبرون، یکه تاز میدان تجارت در خلیج فارس شدند. این موقعیت را به سبب درگیری ایران با عثمانی ها به دست آورده بودند. اما شاه عباس اجازه نداد این سلطه که تمامیت ارضی ایران را نیز دچار خدشه ساخته بود ادامه یابد. او از اختلافات این دولتهای مقتدر اروپایی بهره برد و با کمک یکی از آنها یعنی انگلیسها توانست دیگری یعنی پرتغالی ها را از هرمز و بندرعباس بیرون براند. او همچنین با اجازه دادن به هلندیها برای انحصار تجارت ابریشم، کوشید تا مانع نفوذ یک جانبه و مقتدرانه انگلیسها شود و سپس دیگر شاهان صفوی با وارد کردن فرانسویها در تجارت منطقه کوشیدند تا آن را از انحصار هلندیها بیرون آورند. این استراتژی اتخاذ شده تأثیر مهمی در استقلال اقتصادی و تأمین حاکمیت سیاسی ایران بر منطقه خلیج فارس داشت. در این میان بندر گمبرون یا بندرعباس به مدت بیش از یک قرن و نیم به تنها مرکز انحصاری تجارت ایران در خلیج فارس و دروازه تجارت شرق تبدیل شد که شاه عباس با توسعه آن توانست تجارت منطقه را تحت اشراف و نظارت خود درآورد و بندرعباس تحت حاکمیت ایران را جایگزین هرمز کند. این بندر محل توقفگاه و بارگیری و صادرات و واردات کالاهای بی شماری گردید که به منزله نبض اروپا محسوب می شد. بیشترین حجم تبادلات بازرگانی و تجاری منطقه از طریق این کشورها با هند صورت می گرفت. مراکز تجاری ایران بویژه اصفهان و شیراز و مشهد بوسیله راههای کاروانرو



خوبی که شاه عباس ایجاد کرده بود با بندرعباس مرتبط می شدند و این بندر نیز با سایر نقاط در ارتباط بود و تأثیر زیادی بر رونق اقتصاد و تجارت ایران می گذاشت به گونه ای که دوران صفویه را باید دوران طلایی اقتصاد و تجارت ایران دانست. کمپانی های هند شرقی انگلیس و هند شرقی هلند بیشترین سهم را در صادرات و واردات از طریق بندرعباس داشتند. این بندر تا اواخر قرن هجدهم رونق کاملی داشت و از آن پس جای خود را به بندر بوشهر داد.

پی نوشت ها

۱. اقتداری، احمد، آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان، انجمن آثار ملی، ۱۳۴۸، ص ۵۳۷.
۲. همان، ص ۵۴۶.
۳. سایبانی، بندرعباس و هلال طلایی آن، بندرعباس، ۱۳۸۰، ص ۱۲۸.
۴. لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمین های خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، علمی فرهنگی، ۱۳۶۷، ایران، ص ۳۱۸.
۵. لرد کرزن، ایران و مسئله ایران، ترجمه وحید مازندرانی، علمی فرهنگی، ۱۳۶۷، ص ۵۰۶.
۶. همان، ص ۵۰۶.
۷. سدیدالسلطنه کبابی، محمد علی بندرعباس و خلیج فارس، تصحیح احمد اقتداری، دنیای کتاب، ۱۳۶۳، ص ۱۸۷.
۸. همان، ص ۲۴۰ به نقل از توماس هربرت انگلیسی در دوره صفوی.
۹. فلسفی، نصرالله، زندگانی شاه عباس اول، تهران، ۱۳۴۱، ج ۴، ص ۱۹۵.
10. Bandar edjerun
11. Bandell Camarao
۱۲. گابریل، آلفونسو، تحقیقات جغرافیایی راجع به ایران، ترجمه فتحعلی خواجه نوری، تصحیح هومان خواجه نوری، تهران، ابن سینا، ۱۳۴۸، ص ۹۷.
۱۳. ویلسن، سر آرنولد، خلیج فارس، ترجمه محمد سعیدی، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۸، ص ۱۷۳.
۱۴. ترکمان، اسکندریگ، عالم آرای عباسی، تصحیح محمد اسماعیل رضوانی، تهران، دنیای کتاب، ۱۳۷۷، ص ۹۸.
۱۵. لسترنج، همان، ص ۳۱۸.
۱۶. اقتداری، همان، ص ۱۱۵.
۱۷. رزم آرا، حاجعلی، جغرافیای نظامی کرمان، تهران، ۱۳۲۳، ص ۱۲۱.
۱۸. افشار سیستانی، همان، ص ۴۴۵.
۱۹. سرپرسی سایکس، هشت هزار مایل در ایران، ترجمه حسین سعادت نوری، آسمان، ۱۳۶۳، ص ۳۲۰.
۲۰. تاورنیه، ژان باتیست، سفرنامه تاورنیه، ص ۶۹۵.
۲۱. اقتداری، همان، ص ۵۳۹.
۲۲. آلفونس گابریل، همان، ص ۹۷.
۲۳. ویلسن، خلیج فارس، ص ۱۲۹.



۲۴. لرد کرزن، همان، ج ۱، ص ۵۰۲.
۲۵. همان جا؛ تاجبخش، احمد، تاریخ صفویه، ص ۵۴۹.
۲۶. وادالا، خلیج فارس در عصر استعمار، ترجمه شفیع جوادی، ص ۴۰.
۲۷. لرد کرزن، همان، ۵۰۳/۱.
۲۸. تاجبخش، همان، ص ۵۸۹؛ لرد کرزن، همان، ص ۵۰۵.
۲۹. وادالا، همان، ص ۴۳.
۳۰. ویلسن، همان، ۱۶۰.
۳۱. پوندافسکی، گریگوری، برتری جویان و امپریالیستها در خلیج فارس، ترجمه زمانزاده، ص ۳۹.
۳۲. سایکس، سرپرسی، هشت هزار مایل در ایران، ترجمه سعادت نوری، ج ۲، ص ۲۸۰.
۳۳. ویلسن، همان، ص ۱۷۴.
۳۴. سیوری، جی ی کلی، خلیج فارس از دوران باستان تا اواخر قرن هجدهم، ترجمه حسن زنگنه، مرکز بوشهرشناسی، ۱۳۷۷، ص ۳۸.
۳۵. جناب، میرزا محمدعلی، الاصفهان، ترجمه محمدرضا ریاضی، تهران، میراث فرهنگی، ۱۳۷۶، ص ۱۳.
۳۶. سرپرسی سایکس، همان، ص ۳۲۲.
۳۷. تاورنیه، همان، ص ۶۸۸.
۳۸. سرپرسی سایکس، همان، ص ۳۲۰؛ لرد کرزن، همان، ص ۲۸۵.
۳۹. سایبانی، احمد، بندرعباس و هلال طلایی، ص ۸۲.
۴۰. راهسازی، «کاروانسرای شاه عباس»، مجله هنر و مردم، ص ۵۹.
۴۱. لسترنج، همان، ص ۳۴۳.
۴۲. کمپفر، سفرنامه، ص ۱۱۴.
۴۳. تاورنیه، همان، ص ۶۸۵.
۴۴. همان، ص ۸۸۳.
۴۵. تاورنیه، همان، ص ۶۸۵.
۴۶. کمپفر، همان، ص ۱۱۵؛ سانسون، سفرنامه سانسون، ترجمه تقی تفضلی، بنگاه ترجمه و نشر، ص ۱۳۴.
۴۷. سانسون، همان، ص ۱۳۴.
۴۸. کمپفر، همان، ص ۱۱۵.
۴۹. جمیز کارری، سفرنامه، ص ۱۹۴.
۵۰. شاردن، سیاحت نامه شاردن، ترجمه محمد عباسی، تهران، امیرکبیر، ۱۳۴۹، ص ۱۲۵۱.
۵۱. سانسون، همان، ص ۱۳۵.
۵۲. ویلسن، همان، ص ۱۵۱.
۵۳. الفونس گابریل، همان، ص ۹۷.
۵۴. ویلسن، همان، ص ۱۷۴؛ شیبانی، ژان، سفر اروپائیان به ایران، ترجمه سید ضیاءالدین دهشیری، علمی فرهنگی، ۱۳۸۱، ص ۲۲.
۵۵. تاجبخش، همان، ص ۶۵۸.
۵۶. ویلسن، خلیج فارس، ص ۱۷۴.
۵۷. روادالا، خلیج فارس در عصر استعمار، ترجمه شفیع جوادی، ص ۶۸.



۵۸. همان، ص ۶۷۳.
۵۹. وادالا، همان ۸۹.
۶۰. تاجبخش، همان، ص ۶۷۳.
۶۱. وادالا، همانجا.
۶۲. بندرعباس و هلال طلایی، ص ۳۰۶.
۶۳. امین بناتی و دیگران، صفویان، ص ۹۶.
۶۴. ویلسن، همان، ص ۱۸۹؛ تاجبخش، همان، ص ۷۰۳.
۶۵. ویلسن، همان، ص ۲۰۲.
۶۶. همان.
۶۷. همان، ص ۲۰۵.
۶۸. لردکرزن، همان، ص ۵۰۵.
۶۹. همان جا.
۷۰. آلفونسو گابریل، همان، ص ۱۲۲.
۷۱. سرپرسی سایکس، ۲۷۶/۲.
۷۲. داوالا، همان، ص ۴۴.
۷۳. سرپرسی سایکس، ج ۲، ص ۲۷۸.
۷۴. همان، ص ۴۴.
۷۵. سدیدالسلطنه، بندرعباس و خلیج فارس، ص ۱۱۶.
۷۶. تاورنیه، همان، ص ۳۶۳؛ داوالا، همان، ص ۴۴.
۷۷. داوالا، همانجا.
۷۸. لکهارت، انقراض صفویه، ص ۴۵۰.
۷۹. تاورنیه، سفرنامه، ص ۳۶۳.
۸۰. لکهارت، انقراض صفویه، ص ۴۵۰.
۸۱. امین بناتی، دارلی و دیگران، صفویان، ترجمه یعقوب آژند، مولی، ۱۳۸۰، ص ۹۶.
۸۲. ویلسن، همان، ص ۱۸۷.
۸۳. تاجبخش، همان، ص ۶۲۱.
۸۴. ویلسن، همان، ص ۱۸۴.
۸۵. همان، ص ۱۸۶.
۸۶. همان، ص ۱۹۱.
۸۷. همان، ص ۱۹۳.
۸۸. نیپور، سفرنامه کارستن نیپور، ۱۷۶۵، ترجمه پرویز رحیمی، توسکا، ۱۳۵۴، ص ۳۷.
۸۹. همان، ص ۴۵.
۹۰. امین بناتی، دارلی و دیگران، همان، ص ۹۷.
۹۱. سدیدالسلطنه کبابی، بندرعباس و خلیج فارس، ص ۶۶۱.
۹۲. سانسون، همان، ص ۳۵.
۹۳. ویلسن، همان، ص ۱۹۳.



۹۴. ص ۱۲۵.

۹۵. وادالا، همان، ص ۱۲۵.

منابع

- افشار سیستانی، ایرج، *جغرافیای تاریخی دریای پارس*، حوزه هنری سازمان تبلیغات اسلامی، ۱۳۷۶.
- اقتداری، احمد، *آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان*، انجمن آثار ملی، ۱۳۴۸.
- امین نباتی، دارلی و دیگران، *صفویان*، ترجمه یعقوب آژند، مولی، ۱۳۸۰.
- بارباروا، جوزافا، *سفرنامه ونیزیان در ایران*، تهران، خوارزمی، ۱۳۷۸.
- پوندافسکی، گریگوری، *برتری جویان و امپریالیستها در خلیج فارس*، ترجمه ش. م. زمان زاده، تهران، ابوریحان، ۱۳۶۱.
- تاورنیه، ژان باتیست، *سفرنامه تاورنیه*، ترجمه ابوتراب نوری، تهران، سنائی، ۱۳۶۵.
- ترکمان، اسکندربیک منشی، *عالم آرای عباسی*، تصحیح محمد اسماعیل رضوانی، تهران، دنیای کتاب، ۱۳۷۷.
- جناب، میرزا محمدعلی، *الاصفهان*، ترجمه محمدرضا ریاضی، تهران، میراث فرهنگی، ۱۳۷۶.
- دلاواله، پیترو، *سفرنامه دلاواله*، ترجمه شعاع الدین شفاء، تهران، علمی و فرهنگی، ۱۳۷۶.
- رزم آرا، حاجعلی، *جغرافیای نظامی کرمان*، تهران، ۱۳۲۳.
- سانسون، *سفرنامه سانسون*، ترجمه تقی تفضلی، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۳۸.
- سایبانی، احمد، *بندرعباس و هلال طلایی آن*، بندرعباس، ۱۳۸۰.
- سدیدالسلطنه کبابی، محمدعلی، *بندرعباس و خلیج فارس*، تصحیح احمد اقتداری، دنیای کتاب، ۱۳۶۳.
- سرپرسی سایکس، *هشت هزار مایل در ایران*، ترجمه حسین سعادت نوری، آسمان، ۱۳۶۳.
- سیوری، راجر و جی بی کلی، *خلیج فارس از دوران باستان تا اواخر قرن هجدهم*، ترجمه حسن زنگنه، مرکز بوشهرشناسی، ۱۳۷۷.
- فلسفی، نصرالله، *زندگانی شاه عباس اول*، تهران، ۱۳۴۱.
- کمپفر، انگلبرت، *در دربار شاهنشاه ایران*، ترجمه کیکاووس جهاندار، انجمن آثار ملی، ۱۳۵۰.
- گابریل، آلفونسو، *تحقیقات جغرافیایی راجع به ایران*، ترجمه فتحعلی خواجه نوری، تصحیح هومان خواجه نوری، تهران، ابن سینا، ۱۳۴۸.
- لرد کرزن، *ایران و مسئله ایران*، ترجمه وحید مازندرانی، تهران، علمی فرهنگی، ۱۳۶۷.
- لسترنج، گی، *جغرافیای سرزمین های خلافت شرقی*، ترجمه محمود عرفان، تهران، علمی فرهنگی، ۱۳۶۷.
- نیپور، *سفرنامه کارستن نیپور (۱۷۶۵)*، ترجمه پرویز رحیمی، توسکا، ۱۳۵۴.
- وادالا، ر.، *خلیج فارس در عصر استعمار*، ترجمه شفیع جوادی، تهران، سحاب کتاب، ۱۳۵۶.
- یاقوت حموی، *ابو عبدالله، معجم البلدان*، بیروت، دایرة المعارف، ۱۳۲۱.