

Analysis of Hormoz's trade relations with Deccan in the fourteenth and fifteenth centuries AD

Hossein Mohammadi*

Abstract

Hormoz in the fourteenth and fifteenth centuries AD (eighth and ninth AH) was considered as the center of maritime trade in Iran and one of the few maritime poles in the world. During these two centuries, Hormuz was under the rule of a dynasty of local kings known as the kings of Hormuz, and they succeeded in establishing their dominion over most of the northern and southern coasts of the Persian Gulf. Undoubtedly, one of the contexts as well as the consequences of the commercial prosperity of Hormuz should be sought in its economic relations with the south of the Indian subcontinent (Deccan). The subject of this research is the study of economic relations between Hormoz and Deccan in the fourteenth and fifteenth centuries AD (eighth and ninth AH). The purpose of this article is to provide a clear answer to the question of what role did Hormoz and its rulers play in trade relations with Deccan in the Indian subcontinent, using a descriptive-analytical method and using library sources? The findings of this study show that Hormoz, due to the special regional conditions and the policy of its rulers and using the differences between the governments of the region, not only played a very effective role in trade with Deccan, but also could be the center of world trade for more than two centuries.

Keywords: Hormoz, trade, Iran, Indian subcontinent, Deccan.

* Assistant Professor of History, Kharazmi University, Tehran, Iran, h.mohammadi@khu.ac.ir

Date received: 05/09/2021, Date of acceptance: 09/01/2022



Copyright © 2018, This is an Open Access article. This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International License. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/> or send a letter to Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA.

واکاوی روابط تجاری هرمز با دکن در قرن چهاردهم و پانزدهم میلادی

حسین محمدی*

چکیده

هرمز در قرن چهاردهم و پانزدهم میلادی (هشتم و نهم هجری قمری) به‌عنوان قطب تجارت دریایی ایران و یکی از چند قطب دریایی جهان محسوب می‌گردید. هرمز در طی این دو قرن تحت فرمانروایی سلسله پادشاهان محلی معروف به ملوک هرمز قرار داشت و موفق شدند سلطه خود را بر بخش اعظم سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس برقرار سازند. بی‌تردید یکی از زمینه‌های و همچنین پیامدهای شکوفایی تجاری هرمز را باید در روابط اقتصادی آن با جنوب شبه‌قاره هند (دکن) جستجو کرد. موضوع این پژوهش بررسی مناسبات اقتصادی هرمز با دکن در قرن چهاردهم و پانزدهم میلادی است. هدف این مقاله آن است که با شیوه توصیفی - تحلیلی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای، پاسخ روشنی به این پرسش ارائه نماید که هرمز و حاکمان آن چه نقشی در روابط تجاری با دکن در شبه‌قاره هند ایفا می‌کردند؟ یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که هرمز به دلیل شرایط خاص منطقه‌ای و سیاست حاکمانش و با استفاده از اختلافات بین دولت‌های منطقه نه تنها نقش بسیار مؤثری در تجارت با دکن داشته، بلکه توانست بیش از دو قرن به‌عنوان مرکز تجاری جهان ایفای نقش کند.

کلیدواژه‌ها: هرمز، تجارت، ایران، شبه‌قاره هند، دکن.

* استادیار، گروه تاریخ، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران، h.mohammadi@khu.ac.ir

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۶/۱۴، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۰/۲۹



Copyright © 2018, This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International, which permits others to download this work, share it with others and Adapt the material for any purpose.

۱. مقدمه

رونق تجاری خلیج فارس و بندرهای معروف آن به زمان حکومت آل بویه و سده‌های نهم و دهم میلادی (سوم و چهارم هجری قمری) برمی‌گردد که مرکز تجاری با هند و چین و شرق آفریقا بود. آل بویه با ایجاد حاکمیت متمرکز و امنیت راه‌ها باعث رونق این منطقه گردید. (خلیفه، ۱۳۹۰: ۱۵۴) و با افول بصره توجه‌ها به خلیج فارس و بندرهای آن به ویژه سیراف جلب گردید و تا اواخر دوران حکومت آل بویه تحت سیطره آن سلسله قرار داشت. با قدرتمند شدن خلفای فاطمی مصر در قرن پنجم هجری قمری (یازدهم میلادی) دریای سرخ اهمیت پیدا کرد و جریان حمل و نقل کالا از غرب به هندوستان از طریق خلیج فارس متوقف شد (وثوقی، ۱۴۶: ۱۳۸۹)

اندکی پس از ورود سلجوقیان به ایران (۴۴۷ هجری قمری) حکمرانان محلی فارس و کرمان تحت سیادت سلجوقیان بزرگ بر خلیج فارس و دریای عمان چیره شدند. (فروزانی، ۱۳۹۰: ۲۱۸). پس از مرگ سلجوق شاه و انقراض اتابکان فارس در سال ۶۸۵ هجری (۱۲۸۷-۱۲۸۶ میلادی) مغولان بر خلیج فارس و جزایر واقع در آن استیلا یافتند. (فضل‌الله، ۱۳۸۹: ۱۳) و پس از کشته شدن سلجوق قدرت در دست ایلخانان قرار گرفت. (شبانکاره‌ای، ۱۳۶۳: ۱۸۷) بر سر تجارت بین خلافت عباسیان و فاطمیان رقابت سختی بود و در زمان تسلط فاطمیان بر مصر در ملتان، هند و مکران و مناطق دیگر خطبه به نام سلطان فاطمی خوانده می‌شد و سکه به نام ایشان ضرب می‌گردید. (بحرانی پور، ۱۳۹۰: ۲۲۴) مردم در هرمز بنا به قول مارکو پولو اهل سنت بودند و تابع خلافت عباسی، اما تجار با ادیان مختلف آزادانه به تجارت می‌پرداختند. (پولو، ۱۳۸۱: ۴۹) ملوک کیش در قرن پنجم و اوایل قرن ششم به خلافت عباسی مالیات می‌دادند و عامل خلافت عباسی در کیش حضور داشت. در سال ۶۰۵ هجری قمری (۱۲۰۸ میلادی) حاکم کیش نیز به بغداد رفت و تحفه‌هایی از قبیل حیوانات دریایی، چوب‌های عطری، آبنوس، سندل، ساج و غیره به خلیفه تقدیم کرد. (بحرانی پور، ۱۳۹۰: ۲۲۵) حاکمان هرمز نیز روابط نزدیکی با خلفای عباسی و پادشاهان سنی مذهب شبه‌قاره هند داشتند. البته به نظر می‌رسد که اطاعت حکومت‌های محلی خلیج فارس از خلافت عباسی، بیشتر به دلیل تسلط بر دریای سرخ و راه‌های مواصلاتی و تجاری اقیانوس هند بود تا مذهبی.

با حمله‌ی مغول و ناامن شدن راه‌های زمینی تجار به سمت راه‌های دریای اقیانوس هند تغییر مکان دادند و نوعی شبکه دریایی پدید آمد که از مصر تا جنوب هند برقرار گردید و ملوک هرمز نیز نقش بسیار مؤثر و سازنده‌ای را در این تجارت بین‌المللی ایفا می‌کردند. این وضعیت تا اشغال هرمز توسط پرتغالی‌ها تا قرن شانزدهم میلادی ادامه داشت... (بحرانی پور، ۱۳۹۰: ۲۲۸)

این پژوهش به بررسی مناسبات اقتصادی هرمز با دکن در قرن چهاردهم و پانزدهم میلادی می‌پردازد و به دنبال پاسخ به این پرسش است که هرمز و حاکمان آن چه نقشی در روابط تجاری با دکن در شبه‌قاره هند داشتند؟ روش پژوهش توصیفی - تحلیلی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای هست.

در فرضیه پژوهش نیز به نظر می‌رسد، هرمز به دلیل شرایط خاص منطقه‌ای و سیاست حاکمانش و با استفاده از اختلافات بین دولت‌های منطقه نه تنها نقش بسیار مؤثری را در تجارت با دکن داشته، بلکه توانست بیش از دو قرن به‌عنوان مرکز تجاری جهان ایفای نقش کند.

در پیشینه تحقیق پس از بررسی موتورهای جستجوگر فارسی و انگلیسی از قبیل نورمگز، مگیران، علم نت و گوگل اسکولار (Goggle scholar) مقاله‌ای با این عنوان یافت نشد اما تعدادی از کتاب‌ها و مقالات فارسی و انگلیسی نزدیک به موضوع پژوهش مورد مطالعه قرار گرفت که در پژوهش حاضر نیز از آن‌ها استفاده شده است. کتاب‌های فارسی چون تاریخ خلیج فارس و ممالک هم‌جوار، تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس از محمدجواد وثوقی و کتاب‌های انگلیسی مجموعه تاریخ هند از ماجومدار (جلد هفتم و ششم) در مورد ملوک هرمز و تجارت با دولت‌های هندی. مقالات فارسی، نقش هرمز در تبادلات اقتصادی خلیج فارس و اقیانوس هند از رحیمی نژاد و جاوید، جابه‌جایی کانون‌های تجاری خلیج فارس در قرن پنجم و هشتم هجری از محمدباقر وثوقی، رساله دکتری علی رسولی با عنوان بررسی تجارت میان خلیج فارس و خراسان در دوره تیموریان، پایان‌نامه کارشناسی ارشد زینب معصومی با عنوان مناسبات سیاسی، اقتصادی ملوک هرمز با دولت‌های دیگر در سده‌های هشتم و نهم هجری و مقالات انگلیسی اوین تحت عنوان حاکمان هرمز، بحرانی با عنوان تجارت اسب بین خراسان و هند؛ و مقاله گوپال ساندر با عنوان روابط تجاری ایران و هند در قرن پانزدهم.

پژوهش حاضر به جهت بررسی حکومت‌های جنوب هند و روابطشان با حاکمان هرمز که از نظر نگارنده یکی از مهم‌ترین عوامل رشد و توسعه تجارت بین هرمز و دکن بود را از دیگر پژوهش‌ها متمایز می‌گرداند.

۲. چگونگی به قدرت رسیدن حکومت محلی هرمز

یورش مغولان در نیمه اول قرن هفتم هجری و تداوم آن در نواحی مختلف ایران موجب شد تا مسیر تجاری زمینی که از آن به‌عنوان جاده ابریشم یاد می‌شد ناامن گردد؛ و تمرکز تجارت به نواحی جنوب و بخش دریایی تغییر یابد. رونق کیش در قرن هفتم و جزیره هرمز در قرن هشتم و نهم نشانه همین تغییر مرکز تجاری از خشکی به دریا است. در سال ۶۹۲ هجری قمری امیر هرمز رکن‌الدین محمود قلہات پایتخت را از بندر هرمز به جرون که بعدها هرموز نو خوانده شد جابه‌جا کرد و هرمز از قرن هشتم تا یازده هجری قمری مهم‌ترین کانون تجاری خلیج فارس گردید. (وثوقی، ۱۳۸۷: ۱۳۷-۱۴۰) او بن این اتفاق را در سال ۶۹۶ ه.ق (۱۲۹۶ م) ذکر می‌کند و اشاره دارد که این تغییر پایتخت ضمن حفظ امنیت، تسلط و کنترل بر تجارت دریایی را برای حاکمان هرمز افزایش داد و این خود آغاز تحول تجاری هرمز بود (Aubin, 1953: 95) او بن با استفاده از منابعی چون نظری و شبانگاره ای که به نام تعدادی از شهرهای تحت حکمرانی حاکمان هرمز از قبیل عدن، قطیف، بحرین، قیس نام می‌برد به این باور است که حاکمان هرمز بر نواحی سند و مکران شرقی تسلط داشتند و در تشویق نخبگان ایرانی در مهاجرت به هند نقش مهمی ایفا نمودند که در گسترش و رونق اقتصادی منطقه بسیار موثر واقع گردید. (Aubin, 1953: 84)

هرمز بعد از فراز و فرودهای تاریخی در دوره حکومت رکن‌الدین محمود قلہاتی نخستین امیر ملوک هرمز نو دوره جدیدی را آغاز کرد (۶۴۷-۶۸۵ هجری قمری) (۱۲۴۹-۱۲۸۶ م) او در مدت سی سال توانست ناوگان‌های قدرتمندی ایجاد کند و کلیه معابر دریایی منطقه را تحت نظارت و کنترل خود در آورد. از این رو مورخین از او به‌عنوان اولین ملوک هرموز جدید یاد کرده‌اند.

پس از مرگ قلہاتی مدتی آشوب بر سر قدرت بین پسران رخ داد تا سرانجام در سال ۶۹۵ هجری قمری بهاء‌الدین ایاز بر هرمز مسلط شد و بنام ملک معظم فخرالدین

خطبه خواند و سکه زد. ایاز حملات مغولان را دفع کرد. (اقبال، ۱۳۸۴: ۳۹) این درگیری‌ها موجب تقویت قوای دریایی هرمز توسط ایاز شد که می‌توان او را بنیان‌گذار نیروی دریایی هرمز نیز نامید (وثوقی، ۱۳۸۰: ۱۷۶) او مقر حکومت خود را در سال ۶۹۹ هجری قمری به جرون و داخل دریا برد و اشپولر دلیل آن را حملات سپاهیان مغولان جغتایی می‌داند (اشپولر، ۱۳۵۱: ۱۵۵) جابجایی پایتخت به جزیره جرون موجب تقویت ایمنی و جلوگیری از حملات مغولان شد و کنترل عبور و مرور کشتی‌ها در تنگه هرموز را بدست گرفتند. باروی کار آمدن قطب‌الدین تهمتن نظم و ثبات بر کیش و خارک و قشم حکم فرما شد و بحرین نیز که یکی از صادرکنندگان عمده مروارید بود تحت کنترل حاکمان هرمز قرار گرفت (وثوقی، ۱۳۸۹: ۱۵۴).

فتح کیش و دیگر جزایر خلیج فارس و خارج نمودن این رقبای قدرتمند توسط تهمتن موجب تسلط کامل بر تجارت منطقه گردید. حکومت ۲۶ ساله او را عصر درخشان اقتصاد هرموز دانسته‌اند. بعد از تهمتن فرزندش تورانشاه اول (یوسف شاه) (در سال ۷۴۷ ه. ق ۷۷۹-۱۳۴۶ م حاکم هرموز شد و در مدت سی‌ودو سال او با حاکمان کرمان و فارس روابط خوبی داشت و در روابطش جوانب احتیاط را رعایت می‌کرد. تورانشاه اهل شعر و ادب و سراینده منظومه شاهنامه تورانشاهی بود.

دوره حکومت تورانشاه دوم (۸۴۱-۸۶۵ هجری قمری) (۱۴۳۷-۱۴۶۰ میلادی) عصر شکوفایی علمی هرموز محسوب می‌شود. توجه امیر هرموز شامل حال علما و عرفا گردید. شیخ صفی‌الدین عبدالرحمان ایچی و محمد بن عبدالله باسکندی هرموزی شافعی و قاضی عبدالعزیز نیمدهی از جمله علمای دربار او هستند که در تاریخ از آنان یاد شده است. (وثوقی، ۱۳۸۹: ۱۵۶) و عبدالکریم نیمدهی مؤلف کنزالمعالی و تاریخ محمودشاهی با کمک و حمایت تورانشاه دوم به کسب علم و دانش می‌پردازد و بعد به دکن مهاجرت می‌کند و در خدمت محمود گاوآن در دولت بهمنیان قرار می‌گیرد.

حکومت فخرالدین تورانشاه سی‌وپنج سال طول کشید و پس از مرگ او اختلاف و درگیری خاندان‌های محلی از جمله، فالی، بغدادی، خنجی و خواجه‌های دربار هرمز موجب ضعف و ناتوانی حکومت هرمز گردید. ارفخشدشاه دیگر پسر تورانشاه به کمک و یاری ضیاءالدین فالی به حکومت رسید و نفوذ و قدرت این خاندان در امور نظامی، اقتصادی و سیاسی افزایش گردید. (معصومی، ۱۳۹۲: ۷۰)

با کشته شدن شهاب‌الدین، شاه ویس به حکومت می‌رسد. سپس قیام و شورش سلغرشاه برادر شاه ویس که به حمایت اشراف و درباریان به رهبری نظام‌الدین فالی (۸۷۹-۸۸۰ هجری قمری) رخ داد را شاهد هستیم. سلغرشاه بیش از سی سال حکومت کرد و آخرین حاکم مستقل هرمز قبل از اشغال هرمز توسط پرتغالی بود. (معصومی، ۱۳۹۲: ۷۳)

توران‌شاه سوم (۹۱۰ هجری قمری) فرزند سلغرشاه که مدت کوتاهی حکومت کرد دست به قتل پدر و برادران و مدعیان حکومت زد و حکومت هرمز دچار آشوب و بی‌نظمی گردید. در نهایت محمد فرمانده محافظان تورانشاه سوم را به قتل می‌رساند و پسر نایب‌نایب تورانشاه دوم را به حکومت می‌رساند. پس از مدتی سیف‌الدین دوازده‌ساله توسط غلام بنگالی خود بنام خواجه عطا به حکومت می‌رسد و خود نایب‌السلطنه حکومت هرمز می‌شود. این دوران پر آشوب مصادف است با حملات حاکمان لار به هرمز و دیگر جزایر خلیج فارس تحت قلمرو حاکمان هرمز و همین‌طور اشغال هرمز توسط پرتغالی و روی کار آمدن شاه اسماعیل صفوی (۹۰۶-۹۳۰ هجری قمری) و پایان قدرت و اقتدار تجاری و سیاسی هرمز.

۳. اوضاع سیاسی حکومت‌های جنوب هند (دکن)

حکومت‌های جنوب هند شامل حکومت بهمنیان و پنج حکومت منشعب شده مسلمانان از آن و همین‌طور حکومت هندو مذهب ویجیانگر که رقابت و نزاع این حکومت‌ها با یک‌دیگر و نیازشان به اسب و سلاح و دیگر اقلام وارداتی از هرمز در زمان مورد بحث موجب روابط تجاری گسترده و رونق همه‌جانبه هرمز گردید. حکومت بهمنیان از جمله حکومت‌های مسلمان در جنوب شبه‌قاره بود که در دوره ۱۸۰ ساله حکومت خود نقشی عمده در گسترش فرهنگ ایرانی - اسلامی داشت. مؤسس این سلسله شخصی به نام حسن کانگو بهمنی هست که نسب خود را به سلاطین باستانی ایران یعنی بهمن پسر اسفندیار پیوند داده بود. اکثریت قریب به اتفاق سلاطین بهمنی فیروز شاه، احمد شاه اول، محمد سوم و... همگی به دیوان‌سالاران ایرانی همچون، میر فضل‌الله انجو و گاوآن جهت اداره و رسیدگی امور مملکت خود اتکا داشتند. دربار پادشاهان بهمنی محفل دانشمندان و شاعران فارسی‌گو، پزشکان، تاریخ‌نویسان، معماران، خوشنویسان و نقاشانی ایرانی شد. با

مرگ محمود گاوان شالوده و شیرازه حکومت بهمنیان به یکباره از هم پاشید و در نتیجه پنج حکومت کوچکتر محلی از جمله، قطب شاهیان، نظام شاهیان، عادل شاهیان، برید شاهیان و عماد شاهیان در دکن ایجاد گردید. (معصومی، ۱۳۸۹: ۴۴) این حکومت‌ها به فرهنگ و تمدن ایرانی گرایش و توجه ویژه‌ای داشتند و دربارشان محل رفت‌وآمد نخبگان مهاجر ایرانی بود که دارای مناصب و مقام‌های بالایی بودند؛ که روابط سیاسی و تجاری و فرهنگی گسترده‌ای با ایران نیز داشتند.

حکومت‌های هندو مذهب جنوب هند به دلیل اختلافات داخلی و جنگ‌های فراوان و همین‌طور حملات حکومت‌های مسلمان نتوانستند انسجام کامل را به دست بیاورند. حکومت‌های چالوکیان (Chalukya)، چولاها (chula)، پاندیا (Pandiyar) و هویسالا (Hoysala) در حال جنگ و نزاع با همدیگر بودند. حکومت چالوکیا در قرن اول هجری و هفتم میلادی در شرق دکن و منطقه مهاراشترای امروزی تأسیس شد و تا قرن ششم هجری و ۱۲ میلادی دوام یافت. حکومت چولاها در قرن چهارم هجری (دهم میلادی) تأسیس شد و در رقابت با چالوکیا شکست خورد و از صحنه خارج شد. پاندیا که تا قبل از سقوط چولاها باج‌گزار آنان بودند بعد از سقوط چولاها تبدیل به یک حکومت قدرتمند در جنوب با مرکزیت شهر مادورا (Madura) در قرن هفتم هجری قمری (سیزدهم میلادی) شد (Stine, 2007: 13)

در جنگ چالوکیا با هویسالا این حکومت هویسالا بود که پیروز شد و تنها حکومت هندو و غیرمسلمان بود که تا قرن هشتم هجری (چهاردهم میلادی) در جنوب هند باقی ماند. خلجیان در سال ۶۸۹ هجری (۱۲۹۰ میلادی) با حمله به جنوب هند در قرن هفتم و هشتم هجری باعث بی‌ثباتی زندگی هندویان شدند. سلطان محمدشاه تغلق از قدرت‌مندترین حاکمان مسلمان بود که سراسر شمال هند از کشمیر تا جنوب دکن را تصرف کرده بود و در سال ۷۲۶ هجری (۱۳۲۵ میلادی) به جنوب حمله برد و سختی‌گیری‌های او نسبت به هندوها موجب شورش آن‌ها شد. (برنی، ۱۹۶۲: ۴۸۷) در حملات محمد تغلق به حکومت کمپلی دو برادر از پسران حاکم کمپلی اسیر شدند و بعد از مسلمان شدن نزد تغلقیان اعتبار و احترام پیدا کردند. در شورش‌های پیش‌آمده شاه آن دو برادر را به حکومت کمپلی می‌گمارد و این مقدمه‌ای شد بر شورش و استقلال آن‌ها و تشکیل حکومت ویجیانگر (Sewell, 1900: 16)

ویجیانگر نام حکومتی هندو است که در سال ۷۳۶ هجری قمری، (۱۳۳۶ م) در جنوب هند به رهبری مردم کاناراس (Kanaras) تأسیس شد. تأسیس این حکومت توسط هندویان باهدف جلوگیری از پیش روی سلاطین دهلی به جنوب هند و با ساخت شهری به نام ویجیانگر (شهر پیروزی) در جنوب دکن آغاز شد و به سرعت تا جنوبی‌ترین مناطق هند گسترش یافت. تشکیل این حکومت منشأ تحولات در حیات سیاسی و فرهنگی هندویان و روابط آنان با مسلمانان دکن در جنوب هند شد (ابریشم‌کار، ۱۳۹۳: ۷). حکومت مستقل و قدرتمند ویجیانگر تا دو قرن یک حکومت قدرتمند بود که در مقابل پیشروی مسلمانان به جنوب مقاومت کرد؛ و گاهی برای منافع اقتصادی با یکی از حکومت‌های مسلمان علیه دیگری متحد می‌شد و سرانجام با اتحاد چهار حکومت مسلمان و شیعه دکن نظام شاهیان، عادل شاهیان، قطب شاهیان و برید شاهیان در جنگ تالیکوت (Talikota) در سال ۱۵۶۵ میلادی شکست خورد و منقرض شد. (سرهند، ۱۹۳۱، ۷۸) (Majumdar, 1994: 492)

هالیستر اشاره دارد که حاکمان مسلمان جنوب هند در آغاز حمله به ویجیانگر هر لشگر دوازده پرچم به احترام دوازده امام برمی‌افراشتند. (هالیستر، ۱۳۷۳: ۱۳۴-۱۳۰) و فرشته هم در این مورد این چنین نقل می‌کند:

میمنه به علی عاد شاهیان و میسره به علی برید و ابراهیم قطب شاه و قلب به حسین نظام شاه زیب و زینت گرفته...، هریک از سلاطین ثلاثه به اعتقاد و اخلاص وافر دوازده‌علم امام حسین علیه‌السلام در افواج قلب مرتفع گردانیده. (هندو شاه، ۱۳۹۳، ۸۳) (۱۵۳)

حکومت ویجیانگر در جنگ بیشتر از اسب‌های صادراتی ایران که از طریق هرمز وارد می‌شد استفاده می‌کردند به طوری که در جنگ سال ۱۵۲۰ میلادی شاه کریشنا دوا رایا (Krishna - Deva - Raya) از ۳۲۶۰۰ اسب و ۵۵۱ فیل در جنگ استفاده کرده بود. به گزارش کونتی (Conti) سیاح اروپایی این شهر از ثروت فراوانی برخوردارند و کشتی‌های فراوانی از دیگر کشورها در حال رفت و آمد به غرب و شرق هستند. (Conti, 1855: 6) عبدالرزاق سمرقندی در مورد ویجیانگر می‌گوید: در سراسر هند نمی‌توان پادشاهی یافت که قدرتش بیش از پادشاه ویجیاگر باشد. او همچنین اشاره می‌کند که بیش از سیصد بندر فعال در آنجا مشغول تجارت هستند (سمرقندی، ۱۳۶۸: ۷۹۷). با نابودی ویجیانگر

حکومت‌های مسلمان جنوب هند مقدمات نابودی خود را نیز فراهم نمودند. جنوب هند در اثر جنگ‌های داخلی پیوسته خسته و ناتوان شده و در شمال قدرت جدید و تازه‌نفس و قدرتمندی بنام حکومت مغولان کبیر استقرار یافت که مشتاقانه خود را برای فتوحات تازه و فتح متصرفات جنوب هند مهیا می‌ساختند... (تاپار، ۱۳۷۸: ۴۴۰)

۴. تجارت هرمز با دکن

موقعیت بازرگانی و سیاسی و نظامی تنگه هرمز بسیار مورد توجه قدرت‌های منطقه و کشورهای خارجی بوده است. هخامنشیان از این جزیره به‌عنوان پایگاه نیروی دریایی خود استفاده می‌کردند. این جزیره برای هندیان و چینیان و دیگر بازرگانان شرقی به‌عنوان مرکز تجارت محسوب می‌شد. پرتغالی‌ها نیز به آن به‌عنوان یک دژ محکم که در محل برخورد خلیج فارس و اقیانوس هند قرار دارد می‌نگریسته‌اند. (مجتهد زاده، ۱۳۷۹: ۳۳-۳۴)

جزیره هرمز از اوایل قرن هشتم هجری مرکز دادوستد دریایی خلیج فارس و دریای عمان و اقیانوس هند، جنوب شرقی آسیا و افریقای شرقی شد. قدرت کشتی‌رانی افزایش یافت و بیش از ۳۰۰ فروند کشتی در اختیار داشت؛ و امنیت، آزادی سیاسی و مذهبی تجار موجب سرازیر شدن تجار از همه ملیت‌ها و مذاهب به هرمز شد؛ و سیاحان بی‌شماری از آبادی این بندر سخنان بمیان آورده‌اند. عبدالرزاق سمرقندی اشاره می‌کند که مردم از همه ادیان حتی کفار در این شهر آزادند و با هیچ‌کس خارج از عدل تعامل نمی‌شود و مردم آنجا را به همین واسطه دارالامان می‌گویند.

هرموز که آن را جرون گویند در میان دریا بندری است که در روی زمین بدل ندارد، تجار اقالیم سبعه از مصر و شام و روم و آذربایجان و عراق عرب و عجم و ممالک تمام بلاد مشرق و چین و ماچین و خان‌بالیغ روی توجه به آن بندر دارند. و اصحاب ادیان مختلف بل کفار در آن شهر بسیارند و بیرون از عدل با هیچ آفریده معامله ندارند و به این سبب آن بلده را دارالامان گویند و مردم آن بلده را تملق عراقیان و تعمق هندیان باشند. (سمرقندی، ۱۳۶۸: ۷۶۸)

ماجومدار گزارشی مفصلی را به نقل از دیگر سیاحان از جمله پائیس (Paes) و بارابوسا (Barabosa) از تعداد بندرها و واردات و صادرات کالای ویجیانگر ذکر می‌کند و بزرگ‌ترین تجارت بین بندرهای بتکال (Bhatkal) و هرمز صورت می‌گیرد که بیش از ۵۰۰۰ تا

۶۰۰۰ نفر در سال برای حمل و نقل کالا استخدام می‌کنند. اسب به‌عنوان گران‌ترین و باارزش‌ترین کالای وارداتی و بیجانگر از هرمز نام برده شده است. قیمت برای اسب‌های معمولی ۶۰۰ سکه طلای پرتغالی بود و برای اسب‌های خاص بیش از ۹۰۰ تا ۱۰۰۰ سکه طلای خریداری می‌شد؛ و دولت و بیجانگر برای کنترل قیمت‌ها قوانین و مقررات خاصی را وضع کرده بود... (Majumdar, 2006: 648-655)

در طول قرن پانزدهم و شانزدهم میلادی ملوک هرمز کانون مرکزی تجارت دریایی بودند و اوج شکوفایی تجارت هرمز محسوب می‌گردید. درگیری جانشینان تیمور و بعد ترکمانان با یکدیگر شرایط خوبی را برای هرمز ایجاد کرد تا بدون رقیب و مزاحم منطقه‌ای تجارتی جهانی خود را گسترش دهد. کشتی‌های از هند و جنوب شرقی آسیا بارمی گرفتند و به جزیره جرون (هرمز) وارد می‌شدند و به قول ملیس هرمز به صنایع کوچک و کشتی‌های بزرگ و قلعه نظامی غیرقابل تسخیر معروف شده بود. (Melis, 2016: 108) این تجارت جهانی تا چین گسترش یافته بود به طوری که نماینده و فرستادگان چین و حاکمان هرمز به دربار یکدیگر رفت‌وآمد داشتند و ملوک هرمز ضمن ارسال هدایایی فراوان برای دربار چین از جمله اسب و تولیدات داخلی ایران تعدادی سفیر نیز به آن‌جا می‌فرستد که در منابع مینگ و یوآن ذکر گردیده است. فرستاده‌های چینی متوجه شدند که ملوک هرمز نقش مهمی در تجارت خاورمیانه و مدیترانه دارند. بازرگانان هرمزی نیز به استان‌های هینان (Henan) و زینگ (Zheng) رفت‌وآمد داشتند (Kauz, 2001: 30-35)

در طی قرون چهاردهم میلادی ایتالیا و بندرهای ونیز و جنووا (Venice - Genoa) قدرت مطلق تجارت اروپا بودند که با آسیا و آفریقا در ارتباط بودند آنان با بندرهای در سوریه و مصر در روابط تجاری بودند و کالاهای مختلف را مبادله می‌کردند. (Tracy, 1990: 24) سفیران بی‌شماری از اروپا بخصوص ایتالیا (ونیز) به دربار ایران عصر آق قویونلو و صفویه فرستاده می‌شدند تا آن‌ها را علیه عثمانی ترغیب به جنگ کنند.

از قرن پانزدهم میلادی روابط سلسله مینک چین با حاکمان هرمز گسترش یافت و در سفرنامه ژنگ‌هه به این تبادلات تجاری اشاره می‌کند. در این سفر بیش از ۲۷۴۰۰ خدمه و ۶۲ ناوگان و ۱۹۰ کشتی کوچک‌تر این ناوگان‌ها را پشتیبانی می‌کردند. این سفرها در زمان سیف‌الدین بوده که تعدادی از کشتی‌های چینی با محصولات ساخت چین وارد

هرمز شدند و با خود ابریشم و ظروف چینی داشتند و کالاهای خود را با کالاهای ایرانی از جمله مروارید و اسب و غیره مبادله می‌کنند. ژنگ‌هه در اولین بار سال ۱۴۱۳ میلادی از هرمز دیدن می‌کند که در سال‌های ۱۴۱۷ و ۱۴۳۳ میلادی حاکم هرمز هدایایی یا باج از جمله مروارید، اسب، سنگ معدن، شیر، پلنگ، زرافه و غیره به دربار مینگ می‌فرستد (Meicum,2015: 418)

در سفرنامه ژنگ‌هه (Zheng He) هرمز به‌عنوان مرکز تجاری جهان ذکر شده و بیان می‌کند که همه تجار جهان با هرگونه مذهب و فرهنگ در آنجا جمع شدند و هرگونه کالایی را خرید و فروش می‌کنند. بنا بر گزارش ژنگ‌هه تجار از کشورهای چین، جاوا، بنگال، مالابار، زنگبار، عدن، جده حضور دارند و هیچ‌کس به کسی تعرض و بی‌عدالتی نمی‌کند و همه با احترام باهم روابط دارند. (Meicum,2015: 419) در سفرنامه ژنگ‌هه، از چند جزیره نام می‌برد (Hu-Lu-Mo-Si) و (La-Er-KE-Shu) که به نظر می‌رسد همان کیش و قشم باشد که در قرن پانزدهم در قلمرو حاکمان هرمز بوده است. (Meicum,2015: 429).

حاکمان لار روابط خوبی با دکن برقرار کردند و به‌طور مستقیم با آنان وارد تجارت اسب و دیگر کالاهای از جمله سلاح و کمان‌های معروف لاری شده بودند. سکه‌های لاری در هندوستان رواج داشت و زمان ضبط اموال محمود گاوآن (۸۸۶ هجری - ۱۴۸۱ میلادی) بیش از ۱۳۰۰ سکه لاری در اموال او موجود بود (Aubin,1953:174) لار در مسیر تجارت هرموز به شیراز بود و ارتباط هرمز را با داخل ایران فراهم می‌کرد روابط این دو حکومت محلی به تیرگی رفت به‌طوری‌که حاکمان هرمز صادرات اسب و دیگر کالاها را به حکومت بهمنیان هند متوقف کردند و این موضوع منجر به جنگ و نزاع بین دو حکومت محلی شد و محمود گاوآن وزیر بهمنیان پس از فتح جرون، نامه تبریک به حاکم لار به جهت این پیروزی می‌فرستد. نامه تحت عنوان «فی تهنیت امیرالکبیر امیرجهان شاه لاری فی فتح جرون» برای حاکم لار ارسال می‌شود.

«از استماع خبر فتح جرون و دفع و قمع ضیا اسم ظلام رسم ملعون صدای شکر و ندای ذکر بقمه قبه گردو رسید و گوش دل از ملائک ارایک فلک نوید انا فتحنا لک شنید»... و شک نیست که اعظم دارالحرب کفار و اکبر ولایات فسد ناکبار مملکت بیجانگر است ... ارشارت نافذ گردد که برخلاف بی ضای بی‌دین در فرستادن فتاک اتراک و

جوانان چالاک اعانت و اماد نمایند و آوردن اسلحه و اسپان و اقمشه و افر آنرا موجب ذکر جمیل و اجر جزیل دانند (گاوآن، ۱۹۳۸، ۲۰۵-۲۰۶)

ناگفته نماند که حکومت بهمنیان به دلایل مختلف روابط خوب و مستقیمی با حاکم لار برقرار کرده بود و به‌طور مستقیم درخواست نیرو و سلاح از حاکمان لار برای مبارزه با هندوها بخصوص در جنگ با حکومت هندو و یجیانگر می‌کرد و در نامه محمود گاوآن به امیر جهان شاه لاری کاملاً مشهود است. این حوادث و نامه‌نگاری‌ها احتمالاً بین سال‌های ۸۳۰ تا ۸۸۰ هجری قمری رخ داده است. در بخشی از نامه محمود گاوآن به او این‌طور بیان می‌شود «... بنابراین این معظم فلان را به خدمت درگاه عالم پناه روانه ساخته، مامول آنکه هر مقدار از پیادگان حکم انداز و کارزاران جنگ پرداز که دست دهد مصحوب آن امیر سرافراز بدین سمت ارسال فرمایند. ...» (نیمدهی، ۱۳۹۴: ۱۵)

این نامه‌نگاری در شرایطی است که حاکمان هرمز تمایل به خلافت سنی عثمانی دارند و می‌دانیم که حکومت بهمنیان و بخصوص وزیر مقتدرش محمود گاوآن گرایش شیعه داشت و این خود یکی از دلایل روابط حسنه بهمنیان با حاکمان لار است. محمود گاوآن در ریاض الانشا خطاب به حاکم لار پیروزی او را در حمله به حاکم جرون و فتح آنجا تبریک می‌گوید. نامه‌های ششم در ص ۱۵، سی‌ام ص ۸۰، چهل‌وهشتم ص ۱۳۶ محمود گاوآن در کتاب کنزالمعالی از نیمدهی، به امیر جهان شاه نشان از روابط خوب محمود گاوآن با حاکم لار حکایت دارد. (نیمدهی، ۱۳۹۴، صص ۱۵-۸۰-۱۳۶) محمود گاوآن بین سال‌های ۸۶۵-۸۸۶ و در دوران حاکمیت توران شاه، (۸۷۵-۸۴۱) مقصود شاه (۸۷۵) امیر شهاب‌الدین ارفخشد (۸۸۰/۸۷۵) و سلغرشاه (۹۱۰-۸۸۰) با قدرت و نفوذ زیادی در روابط تجاری با هرمز نقش‌آفرینی می‌کرد.

در میان عوامل مهم و موثر در تبادلات و روابط تجاری بین هرمز با دکن عامل نفوذ و تأثیر مهاجران ایرانی نه‌تنها در تجارت بلکه در امور سیاسی و فرهنگی نیز بسیار چشم‌گیر بود و این شخصیت‌های ایرانی ضمن تأثیرگذاری در امر دیوان‌سالاری و فرهنگی نگاهی ویژه به امر تجارت نیز داشتند. در دوره موردبحث این پژوهش نقش محمود گاوآن وزیر مقتدر بهمنیان و همین‌طور عبدالکریم نیمدهی شاگرد و مرید او را نمی‌توان نادیده گرفت.

محمود گاوآن تاجر ایرانی و وزیر قدرتمند حکومت بهمنیان باعث رونق روابط تجاری بین ایران و هند شد. مکاتبات او با سلطان محمد فاتح عثمانی، سلطان ابوسعید، امیر لارستان، امرای محلی گیلان، امیر مکه، امیر بصره، سلطان مصر و حاکم هرموز و بسیاری از دانشمندان و علمای آن عصر نشان از گستردگی و ارتباط او با قدرت ها و بین‌المللی بودن شخصیت او دارد. به طوری که بعد از قتل او محمدشاه بهمنی ناگزیر به ارسال نامه جهت توجیه این عمل به برخی از پادشاهان منطقه شدند. به حاکم هرمز که در این زمان احتمالاً سلغرشاه بن تورانشاه بود (۸۷۹-۹۱۰ ه.ق) می‌نویسد که محمود گاوآن دست‌به‌کارهای ناشایست و توطئه علیه حکومتش کرد و بخاطر آن عقوبت شد. (نیمدهی، ۱۳۹۴: ۱۱۶) محمود گاوآن نمونه نماینده نخبگان ایرانی در دکن هستند که با داشتن صفات دیوانی، تجاری و سیاسی و ادبی توانستند در دربار حاکمان مسلمان شبه‌قاره هند صاحب قدرت و نفوذ شوند؛ و ضمن تبادلات تجاری، فرهنگ و زبان فارسی را نیز در شبه‌قاره گسترش دهند. دو اثر ادبی او بنام مناظر الانشا و ریاض الانشا بیانگر عمق آگاهی و اطلاع او از زبان و ادب فارسی است.

عبدالکریم نیمدهی شاگرد و مرید محمود گاوآن صاحب کنزالمعانی و طبقات محمودشاهی از اهالی فارس نیز نقش مهمی را در ایجاد روابط بین حاکمان هرمز با حکومت بهمنیان ایفا نمود. در کتاب کنزالمعانی خود به بیش از بیست نامه خطاب به حاکمان هرمز و خانواده‌های پرنفوذ آنجا از جمله فالی و ایجی اشاره می‌کند. نامه محمود گاوآن و نیمدهی به حاکم جرون، امیر جهانشاه لاری حاکم لارستان، امیرشهاب‌الدین ارفخشد شاه حاکم هرمز، نورالدین سید احمد ایجی، مولانا شمس‌الدین محمد لاری، سلغرشاه حاکم هرمز و سید احمد ایجی نشان‌گر عمق و اهمیت روابط همه‌جانبه داشت؛ (نیمدهی، ۱۳۹۴: ۲۲) به نظر می‌رسد این نامه‌ها و روابط پنهان و آشکار بهمنیان با حاکمان و خاندان‌های پرنفوذ جزایر خلیج فارس با قیام‌ها و شورش‌های خاندان‌های فالی و ایجی و نزاع بین حاکمان هرمز و لاری ارتباط نباشد.

هرمز به واسطه تجارت با دکن به قدرت و ثروت فراوانی دست‌یافته بود. ویلسون به نقل از چند سیاح اروپایی از جمله جهانگردی بنام فریاری اوردیک که در قرن چهاردهم میلادی و هشتم هجری که برای اولین بار هرمز را وصف می‌کند او شهر جدید هرمز را شهری با برج و باروی محکم که دارای کالاهای فراوان و متنوع است ذکر می‌کند و همچنین از دیگر

سیاح اروپایی بنام آبه رینال می‌گوید که وصف ثروت افسانه‌ای هرمز در اشعار شعرای انگلیسی آمده و یک ضرب‌المثل شرقی هم می‌گوید که اگر دنیا حلقه انگشتری باشد هرمز نگین آن است (ویلسون، ۱۳۶۳: ۱۱۵-۱۱۸)

ابن ماجد دریانورد مشهور اشاره می‌کند که در هرمز و جرون عمارت‌ها فراوان وجود دارد و بیشتر مردم ناخدا هستند و کشتی‌های بزرگ با بیش از هزار بار (واحد وزن هندی) در آنجا رفت‌وآمد می‌کنند (ابن ماجد، ۱۳۷۲: ۴۳۶) لسترنج به نقل از اصطخری و مقدسی شهر هرمز را این‌چنین نقل می‌کند «کشت کاری مردم ذرت و نیل و زیره و نیشکر است و بازاری نیکو دارد و شهر از قنوات مشروب می‌شود و خانه‌های آنان از خشت ساخته شده است». (لسترنج، ۱۳۹۰: ۳۴۱)

در هرمز گمرک خانه‌ای وجود داشت که آن را بنگسار می‌گفتند. این واژه که اصلی هندی داشت به معنی انبار و مخزن بود (وثوقی، ۱۳۸۹: ۱۵۹) مارکوپولو در سفرش به هرمز به تجار هندی اشاره می‌کند که با خود ادویه، دارو و غیره را به هرمز می‌آوردند و در آنجا اجناس را به تجار دیگر واگذار می‌کنند که وسیله توزیع آن‌ها را در تمام دنیا دارند (مارکوپولو، ۱۳۵۰: ۳۰۰)

پادشاهان هرموز در قبال تأمین امنیت لازم در جزیره و نواحی دیگر تحت قلمرو خود از ورود و خروج کالاهای مالیات دریافت می‌کرد؛ و بخشی از این مالیات را به حکومت‌های محلی فارس و کرمان می‌داد تا مزاحمتی برای تجارت ایشان به وجود نیآورند. در هرمز بندرگاه بین‌المللی بود که کالاهای مختلف وارد و خارج می‌شد. مازاد کالاهای رسیده به هرمز از هند و چین به عدن و دریای سرخ و سپس اروپا صادر می‌شد؛ و از این مسیر سود سرشاری حاکمان هرمز به دست می‌آوردند. البته به همه این کالا باید تجارت و کالای برده که تجارتهی پرسود بعد از تجارت اسب برای تجار بود نیز اضافه کرد. (وثوقی، ۱۳۸۹: ۱۶۱)

وثوقی به نقل از باربوسا (Barbusa) می‌نویسد که سلاح‌های ایرانی و جنگجویان و تجارشان، سراسر حوزه اقیانوس هند را در سلطه خود داشتند و تفوق و برتری اقتصادی در این میان، بدون تردید از هرموز و بازرگانان فعال آن بود. از عوامل موفقیت حاکمان هرمز در امر تجارت و تبدیل کردن هرمز به بزرگ‌ترین بندر و توقفگاه خاورمیانه و اقیانوس هند را می‌توان اتخاذ سیاست‌های درست و متعادل اقتصادی، تجارت آزاد و رعایت دقیق قوانین

گمرکی و تجارت بین‌المللی، سیاست آزاد دینی و تساهل و تسامح مذهبی، تنش‌زدایی با حاکمان محلی و منطقه‌ای، ایجاد امنیت کامل برای تجار و کالاهایشان بیان نمود. (وثوقی، ۱۳۸۹: ۱۶۳)

جوزافا باربارو سفیر ونیزی که دوره اوزن حسن بنیان‌گذار دولت آق قویونلو و شاه‌طهماسب صفوی به ایران آمد هرمز را شهری بزرگ و پرجمعیت معرفی کرد و مردم این شهر را خراج‌گزار شاه حسن بیگ و صنعت آن‌ها را ابریشم‌بافی و اینکه بازرگانان از هندوستان به ایران و از ایران به هندوستان سفر می‌کنند وصف می‌کند... (باربارو، ۱۳۴۹: ۸۸)

بیش‌ترین واردات کالا از هند به هرمز شامل: فلفل، گل میخک؛ زنجبیل، هل، چوب صندل، چوب برزیلی، زعفران، رنگ نیل، شمع مومی، آهن، شکر، برنج، نارگیل، سنگ قیمتی، ظروف چینی، کتان که از بندرهای هند بخصوص گجرات و دابل (Dabhol) و بنگال صورت می‌گرفت و صادرات کالا از هرمز به هند بیشتر اسب بود که در سال بیش از ۱۰۰۰ تا ۲۰۰۰ رأس همراه دیگر کالاها شامل: خرما، کشمش، نمک، گوگرد، مروارید دانه‌درشت به هند وارد می‌شد. کشتی‌های فراوانی از گجرات، عدن، مکه در حرکت بودند و تجار ایرانی از هرمز با تعداد زیادی اسب به بندر گوا می‌آمدند و برنج به هرمز می‌بردند. عمده کالاهای وارداتی از هند به هرمز ارسال و از طریق بندرهای عدن، جدّه، کانال سوئز، بندر اسکندریه، ونیز و ایتالیا به اروپا حمل می‌شد. (Majumdar, 2006: 649)

کریشنا دیوا در منظومه خود بنام «اموکتا مالیارا» می‌گوید: «شاه باید بندرهای کشور خویش را توسعه دهد تا بازرگانی رونق یابد. تا اسب و فیل و جواهر و چوب صندل و مروارید و دیگر کالاها به آسانی وارد کشور گردد». (تاپار، ۱۳۷۸: ۴۵۲) اشاره کریشنا دیوا به واردات اسب از هرمز است و تلاش برای جلوگیری از واردات اسب از هرمز توسط حکومت‌های مسلمان دکن از جمله بهمنی‌ها هست. در هرمز تعداد ۳۰ تا ۴۰ هزار نفر از ملیت‌های مختلف از جمله ترک، عرب، ایرانی، ارمنی، ایتالیایی، گجراتی و دیگران حضور داشتند و بیش از ۲۰۰ کشتی بزرگ تجاری در بند حضور داشتند تا کالاهای تجاری را حمل و نقل کنند؛ و بیشترین کالاهای موجود در هرمز ظروف چینی، بود که از طریق چین خریداری و از مسیر بندرهای اقیانوس هند به هرمز حمل می‌شد و از آنجا به داخل ایران و غرب ارسال می‌شد. (Loureiro, 2015: 10-17) واردات اسب از هرمز آنقدر برای دولت

هندوی و جیانگدرگیر جنگ با حکومت‌های مسلمان دکن مهم بود که در سال ۱۵۱۴ میلادی در زمان اشغال هرمز توسط پرتغالی‌ها سفارتی را که در رأس آن رتلی چریم (Retelih cherim) حاکم بندر بسرور (Basrur) بود به نزد ایشان فرستاد و برای خرید ۱۰۰۰ رأس اسب مبلغ زیادی به پرتغالی‌ها پرداخت کرد و حاضر شد بخشی از بندرها و مسیرهای تجاری خود را در اختیارشان قرار دهد. (Malekandathil, 2001: 310)

اسب‌های صادراتی از ایران به هند دارای انواع مختلف بودند و باقیمت‌های متفاوت و تا چهار هزار دینار هم خرید و فروش می‌شد. به قول فاروقی مهاجرت ایرانیان به بیجا پور از زمانی بیشتر شد که تجار ایرانی از قرن شانزدهم میلادی تجارت اسب را رونق دادند و اسب به بیجا پور وارد کردند (Farooqi, 2014: 174) در قرن چهاردهم میلادی و قبل از رونق تجارت دریایی، هرات محل انتقال کالا به هند از مسیر زمینی خراسان و شتر و اسب و میوه به دربار تغلقیان در دهلی صادر می‌شد. مالاوا در مرکز هند دالان تبادل کالا و تجارت اسب به جنوب و ولایات جاجی نگار (Jujingar) بود و از آنجا فیل به دیگر مناطق صادر می‌شد. گاهی بعضی از تجار، اسب از ایران وارد می‌کردند و با فیل معاوضه و مجدداً به ایران وارد می‌کردند. معروف‌ترین اسب ایرانی مدیا (کردی)، خراسانی، خوارزمی، خوزستانی، فارسی و قشقای بود (Bahrani, 2013: 125) از زمان خلیجیان (۱۲۹۰-۱۳۲۰ م) که جنگ با هندویان آغاز گردید نیاز به اسب فزونی یافت و واردات اسب از خراسان مسیر زمینی و هرمز مسیر دریایی گسترش یافت. ورود لشگریان مسلمان خراسانی به لشگر تغلقیان جهت جنگ با هندوها در قرن چهاردهم در دهلی نیاز به اسب و تجارت آن را گسترش داد؛ و از دو مسیر جاده ابریشم و خراسان و مسیر دریایی هرمز این تجارت گران رونق یافت. (Bahrani, 2013: 127)

با توجه به آشفته‌گی بازار اسب در دهلی و تقاضای زیاد این کالا علاءالدین خلجی بیانیه‌ای دولتی صادر کرد که کلیه رفت و آمدهای تجار و کالاهای تجاری آن‌ها باید ثبت شود و نرخ‌های کالاها طبق نرخ تعیین شده دولتی باید خرید و فروش شود. کلیه کالاها باید در سرای دولت با نظارت دولت خرید و فروش صورت گیرد و عدم توجه آن تنبیه سختی در نظر گرفته شد. با توجه به اشتیاق حکومت‌های، خلیجیان و تغلقیان و بهمینان در جنگ و جهاد بر هندویان تقاضای برای استفاده از اسب از هر دو طرف جنگ فزونی یافت و با توجه به تلفات زیاد اسب در میدان جنگ به دلیل شرایط آب‌وهوا و شدت جنگ‌ها تقاضا

واکاوی روابط تجاری هرمز با دکن در قرن چهاردهم ... (حسین محمدی) ۲۶۱

برای اسب در این مناطق بسیار گسترش یافته بود (Baharani, 2013: 127) باروی کار آمدن حکومت بهمنیان در جنوب هند واردات اسب به هند از دهلی به دکن منتقل شد.

در قرن پانزدهم سالانه بین ۷ تا ۸ هزار اسب به هند وارد می شد و بیش از ۱۵ تا ۲۰ هزار کاروان تجاری بین ایران و هند در حرکت بودند. (Barabosa, 1865: 89-90) ابن بطوطه شرح جالبی از تجارت اسب و چگونگی واردات آن از ایران و هرمز به هند می دهد (جهت اطلاع بیشتر نک ابن بطوطه، ۱۳۷۰: ۳۳۳-۳۴۲)

اوین کالاهای وارداتی از هند به هرمز را اینطور ذکر می کند: ادویه، گیاهان دارویی، فلفل، دارچین، میخک، جوز هندی، فلفل دراز، چوب صبر زرد، چوب صندل، بلسان، تمر هندی، زعفران هندی، موم و لبان، عقاقیل یا عقاقیر، و شکر و برنج می باشد. (Aubin, 1953: 165)

برگ تنبول (برگی گیاهی مثل برگ نارنج کمی درازتر) از کالاهای وارداتی از هند به هرمز است که سمرقندی این برگ را این طور شرح می دهد

از جویدن آن رخسار برافروزد و سرخوشی مانند شراب تصور شود و گرسنگی را تسکین دهد و شخص سیر را راغب طعام سازد و بوی دهان ببرد و دندان را محکم کند و در تقویت و انگیزش صحت شرح پذیرد و قابل تحریر نیست.

سمرقندی از واردات جواهرات و سنگ های قیمتی سیلان و بنگال به هرمز، مثل مروارید، الماس، یاقوت، زمرد که در بازارهای هند به راحتی خرید و فروش می شد خبر می دهد. (سمرقندی، ۱۳۶۸: ۸۰۹)

در دیگر منابع، کالاهای صادراتی هرمز به دکن شامل: اسب، اسلحه (کمان های لاری) گوسفند، خشکبار، زیره، زعفران، فیروزه، نمک، خاک سرخ، پارچه، انگور و میوه های مغزدار، انواع خرما و کشمش، ذکر گردیده است. (باربارو، ۱۳۴۹: ۴۰-۴۳ و رسولی، ۱۳۸۹: ۲۰۵)

در قرن پانزدهم دریانوردان اروپایی که خواستار کالاهای چینی و هندی بودند به فکر راه دریایی افتادند. در اواخر قرن پانزدهم هفتادسال قبل از سقوط حکومت ویجیانگر سیاحی پرتغالی به نام واسگودی گوما (Vascodegama) در سال ۱۴۹۸ میلادی با چند کشتی از راه اروپا و از راه جنوب آفریقا به سواحل هندوستان رسید و وارد بندر کالیکوت (Calicut) شد و از آن به بعد پای اروپایی ها از جمله هلندی ها، فرانسوی ها و

انگلیسی‌ها به این مناطق باز شد. آنها موفق شدند کل سواحل هندوستان، خلیج فارس، دریای عمان و خلیج بنگاله را تحت کنترل خود دریاورند. پرتغالی‌ها از راه آفریقا و معبر دماغه امید به هندوستان راه پیدا کنند و بندر گوا در ساحل غربی هندوستان را مرکز خود قرار دادند. در سال ۱۵۱۰ میلادی آلبر کرک پرتغالی با تصرف کامل گوا از آنجا رسماً بر کلیه سواحل هندوستان حکمرانی کردند. (حکمت، ۱۳۳۷: ۵۵) در زمان حمله پرتغالی‌ها به هرمز مسیر خشکی مجدداً رونق خود را به دست آورد؛ و تجار ترجیح می‌دادند به دور از جنگ‌های ایران و پرتغال در دریا از مسیر زمینی قندهار عبور کنند. به طوری که زمان رونق مسیر دریایی، سالانه بیشتر از ۳۰۰۰ شتر در راه تجاری قندهار - ایران تردد نمی‌کردند اما در زمان جنگ بین ایران و پرتغال و ناامن شدن مسیر دریایی، تجارت زمینی از قندهار به ۱۲۰۰۰ تا ۱۴۰۰۰ بار شتر یعنی چهار برابر افزایش یافت. (Hamel, 2017: 14-18) پس از تصرف هرمز عملاً تجارت منطقه خلیج فارس تا هند در اختیار پرتغالی‌ها قرار گرفت و قدرت و اقتدار هرمز و حاکمان آن برای همیشه روبه افول نهاد. تجارت مجدداً از مسیر دریایی به زمینی و جاده ابریشم و قندهار تغییر مسیر داد.

۵. نتیجه‌گیری

در قرن چهاردهم و پانزدهم میلادی (هشتم و نهم هجری قمری) هرمز تبدیل به یک کانون اصلی مبادلات دریایی شد و جایگزین سیراف و کیش گردید. این در سایه سیاست‌های متعادل و واقع‌گرایانه ملوک هرمز در تأمین امنیت تجاری در مناطق تحت نفوذ و اهمیت بخشیدن به تجارت دریایی و درآمدهای حاصل از آن تحقق پیدا کرد. از طرف دیگر ملوک هرمز با بهره‌گیری از موقعیت گذرگاهی آبادی‌های تحت اداره خود، در دو بخش ساحل و دریا با ایجاد ارتباط با محلی‌ها و همسایگان خود از بیشترین بهره‌ی اقتصادی برخوردار شدند؛ و توانستند در این مدت به‌عنوان بزرگ‌ترین قدرت دریایی خلیج فارس نقش عمده‌ای در تبادلات اقتصادی هرمز و حوزه اقیانوس هند ایفا کنند. مهم‌ترین کالاهای صادراتی هرمز به دکن اسب و سلاح بود و مهم‌ترین واردات سنگ‌های قیمتی و ابریشم و کالاهای و ظروف چینی و برده بود که به داخل ایران و دیگر کشورها بخصوص به غرب ارسال می‌گردید و ثروت فراوانی را برای حاکمان هرمز به ارمغان می‌آورد.

در بررسی عوامل موفقیت حکومت هرمز و گسترش و توسعه تجارت این منطقه با دکن در قرون ۱۴ تا ۱۵ میلادی می‌بایست به چهار عامل اصلی توجه کرد. یکی موقعیت جغرافیایی جزیره هرمز در خلیج فارس و عدم دسترسی و دست‌اندازی حاکمان محلی به جزیره، دوم درایت و خردمندی حاکمان هرمز در مدیریت شرایط سیاسی و اقتصادی و فرهنگی زمان خویش، سوم، شرایط سیاسی حاکمان داخلی ایران و حکومت‌های غرب و شرق هرمز که در جنگ و نزاع با یکدیگر بودند و هرمز را از هرگونه دست‌اندازی و تجاوز خارجی مصون داشت (اختلافات بین عثمانی و فاطمیان مصر، تیموریان، ترکمانان و...) و چهارم، حضور مهاجران ایرانی از جمله تجار در دکن بخصوص افرادی چون محمود گاوآن وزیر قدرتمند بهمنیان و ملأ عبدالکریم نیمدهی شاگرد و جانشین محمود گاوآن. این عوامل هرمز را در شرایط خوب اقتصادی قرارداد و تجار و دریانوردان از سراسر دنیا و با ملیت‌های مختلف در آن رفت‌وآمد داشتند و هرمز را به شاهراه کلیدی تجارت بین غرب و شرق جهان آن روز تبدیل کرد. در سده شانزدهم حضور قدرتمند پرتغالی‌ها و اشغال هرمز و تسلط بر تجارت غرب و شرق و همین‌طور قدرت یافتن حکومت مسلمان مغولان کبیر یا گورکانیان و اشغال متصرفات حکومت‌های جنوب هند تجارت شبه‌قاره هند به‌ویژه جنوب آن (دکن) دچار دگرگونی‌های اساسی گردید و هرمز رونق اقتصادی خود برای همیشه از دست داد.

کتاب‌نامه

- ابریشم‌کار، صدیقه، عالم زاده، هادی (۱۳۹۳) *زمینه‌های پیدایش حکومت و یحیائنگر در جنوب هند*، فصلنامه مطالعات شبه‌قاره هند، سال ششم، شماره نوزدهم، صص ۷-۲۶
- ابن بطوطه، (۱۳۷۰) *سفرنامه ابن بطوطه*، ترجمه محمدعلی موحد، جلد اول، چاپ پنجم، تهران، موسسه انتشارات آگاه
- ابن حوقل، (۱۳۴۵) *صورة الارض*، ترجمه جعفر شعار، تهران، بنیاد فرهنگ ایران
- ابن ماجد، شهاب‌الدین احمد (۱۳۷۲) *الفوائد فی البحر و القواعد*، ترجمه احمد اقتداری، تهران، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی
- استخری، ابولاسحاق، (۱۳۶۸) *مسالك و الممالک*، به کوشش ایرج افشار، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب

- اشپولر، برتولد، (۱۳۸۰) *تاریخ مغول در ایران*، سیاست، حکومت و فرهنگ دوره *ایلیخانان*، ترجمه محمود میر آفتاب، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی
- افشار، ایرج، (۱۳۷۶) *جغرافیایی تاریخی دریای پارس*، پژوهشگاه فرهنگ و هنر اسلامی
- اقبال، عباس، (۱۳۸۴) *مطالعاتی در باب بحرین و سواحل خلیج فارس*، تهران، چاپخانه مجلس
- اقتداری، احمد (۱۳۷۵) *آثار باستانی شهرهای خلیج فارس*، تهران، نشر انجمن آثار و مفاخر فرهنگی
- باربارو، جوزافا (۱۳۴۹) *سفرنامه‌های ونیزیان در ایران*، ترجمه منوچهر امیری، انتشارات خوارزمی
- بداونی، عبدالقادر (۱۳۸۰) *متنخب‌التواریخ*، جلد اول، تصحیح مولوی احمدعلی، تهران، انجمن آثار و مفاخر ایران
- برتشنايدر، امیلی (۱۳۸۱) *ایران و ماورالنهر در نوشته‌های چینی و مغولی سده میانه*؛ ترجمه هاشم رجب‌زاده، تهران، بنیاد موقوفات محمود افشار
- برنی، ضیاءالدین، (۱۹۶۲) *تاریخ فیروز شاهی*، به کوشش سید احمدخان، کلکته،
- بحرانی پور، علی، زارعی، زهرا (۱۳۹۰) *سهم حکومت‌های محلی سواحل خلیج فارس در حمایت از خلافت عباسی در نیمه‌ی غربی اقیانوس هند (سده‌های ۷-۸ هجری قمری)* پژوهشنامه خلیج فارس (دفتر سوم) به کوشش عبدالرسول خیراندیش و مجتبی تبریزیان، تهران، نشر خانه کتاب، صص ۲۲۳-۲۳۰-
- پولو، مارکو، (۱۳۶۳) *سفرنامه*، ترجمه سید منصور سجادی، آنجلا جوانی رومانو، تهران، گویش
- تاپار، رومیلا (۱۳۷۸) *تاریخ هند*، ترجمه همایون صنعتی زاده، جلد اول، تهران، نشر ادیان
- توکلی، احمد، (۱۳۴۱) *تاریخ هرمز و ملوک آن*، تهران، مجله کاوش
- حسینی فسایی، میرزا حسن (۱۳۷۸) *فارس نامه ناصری*، تصحیح و تحشیه منصور رستگار فسائی، چاپ دوم، تهران، امیرکبیر
- حکمت، علی اصغر، (۱۳۳۷) *تاریخ هند*، تهران، چاپ دانشگاه تهران
- جیان پوزان، شائوشون جین، هو هوا، (۱۳۷۱) *تاریخ مختصر چین*، ترجمه جان خون نین، تصحیح احمد ترابی، تهران، ویسمن
- خلیفه، مجتبی، اکبری، علی (۱۳۹۰) *از کران تا سیراف*، پژوهشنامه خلیج فارس (دفتر سوم) به کوشش عبدالرسول خیراندیش و تبریزیان، مجتبی، تهران، نشر خانه کتاب، صص ۱۶۶-۱۵۳
- خیراندیش، عبدالرسول (۱۳۷۸) *پادشاه بحر، کنکاش در روان حافظ با ملوک هرمز و سلاطین بنگاله*، مجله حافظ‌پژوهی، دفتر سوم، صص ۵۵-۶۳

واکاوی روابط تجاری هرمز با دکن در قرن چهاردهم ... (حسین محمدی) ۲۶۵

رحیمی نژاد، سجاد، جاوید، مرضیه (۱۳۹۲) نقش هرمز در تبادلات اقتصادی خلیج فارس و اقیانوس هند در قرن هشتم و نهم هجری قمری، مجله پژوهش تاریخ، دوره چهارم، شماره یک، صص ۱۰۷-۱۲۶

رسولی، علی (۱۳۸۹) بررسی تجارت میان خلیج فارس و خراسان در دوره تیموریان، رساله دکتری، دانشگاه اصفهان

سرهنندی، یحیی بن احمد، (۱۹۳۱) تاریخ مبارک شاهی، به کوشش محمدحسین هدایت، کلکته سمرقندی، عبدالرزاق (۱۳۶۸) مطلع سعدین و مجمع بحرین، جلد دوم، جزء دوم و سوم، به تصحیح محمد شفیع، لاهور، انتشارات گیلانی، (دسترسی از طریق کتابخانه دیجیتال نور) سمرقندی، عبدالرزاق (۱۳۷۳) مطلع سعدین و مجمع بحرین، جلد اول دفتر دوم، به اهتمام عبدالحسین نوایی، تهران، نشر علوم پژوهشگاه علوم انسانی، (دسترسی از طریق کتابخانه دیجیتال نور)

شبانکاره‌ای، محمد بن علی (۱۳۶۳) مجمع الانساب، به تصحیح میر هاشم محدث، تهران، امیرکبیر شیرازی، روح‌الله و برجسته دلفروز، بهروز (۱۳۹۳) بررسی حوادث سیاسی جنوب ایران در نیمه اول قرن هشتم با تکیه بر سنگ‌نوشته‌های نویافته در شاهوگت: مکران، مجله پژوهش‌های علوم تاریخی، دوره ششم، شماره دوم، صص ۱۲۰-۱۳۴

صداقتی، محمد (۱۳۹۱) تعیین حدود مغستان، خاستگاه ملوک هرموز، پژوهش‌های تاریخی، سال چهارم، شماره سوم، صص ۸۷-۹۶

عوض نژاد، غلامرضا (۱۳۷۸) تاریخ ملوک هرمز از آغاز تا تشکیل دولت صفوی، قسمت اول، رشد آموزش تاریخ، سال اول، شماره اول، صص ۳۷-۴۱

عوض نژاد، غلامرضا، (۱۳۷۹) تاریخ ملوک هرمز از آغاز تا تشکیل دولت صفوی، قسمت دوم، رشد آموزش تاریخ، سال دوم، شماره سوم، صص ۴۱-۴۷

فضل‌الله، رشیدالدین (۱۳۸۹) جامع التواریخ (تاریخ سلغریان فارس) مصحح محمد روشن، تهران، مرکز پژوهشی میراث مکتوب

فروزانی، ابوالقاسم (۱۳۹۰) خلیج فارس و دریای عمان در روزگار فرمانروایی سلجوقیان و سلغریان، پژوهشنامه خلیج فارس (دفتر سوم) به کوشش عبدالرسول خیراندیش و تبریزیان، مجتبی، تهران، نشر خانه کتاب، صص ۲۰۱-۲۲۱

کاوتس، رالف، پتاک، رودریش، (۱۳۸۳) هرموز در منابع دوره‌های یوان و مینگ، ترجمه مهرداد وحدتی، تهران، مرکز نشر دانشگاهی

- گاوان، خواجه عمادالدین محمود (۱۹۳۸) *ریاض الانشا*، تصحیح چاند بن حسین، به اهتمام غلام یزدانی، دارالطبع سرکارعالی، حیدرآباد دکن
- لسترنج، گای (۱۳۹۰) *جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی*، ترجمه محمود عرفان، چاپ هشتم، انتشارات علمی و فرهنگی، تهران
- مجتهد زاده، پیروز (۱۳۷۹) *خلیج فارس کشورها و مرزها*، تهران، نشر عطایی
- معصومی، محسن (۱۳۸۹) *فرهنگ و تمدن ایرانی اسلامی - دکن در عصر بهمنیان*، تهران، علمی و فرهنگی
- معصومی، زینب و دیگران (حمید اسد پور، علی رسولی) (۱۳۹۲) *مناسبات سیاسی، اقتصادی ملوک هرمز با دولت‌های دیگر در سده‌های هشتم و نهم هجری*، پایان‌نامه کارشناس ارشد، دانشگاه خلیج فارس،
- نطنزی، معین‌الدین (۱۳۸۳) *منتخب التواریخ*، تصحیح ژان اوبن، به اهتمام پروین استخری، تهران، اساطیر
- نیمدهی، عبدالکریم (۱۳۹۴) *کنزالمعانی* (منشآت نیمدهی) تصحیح محمدرضا نصیری و محمدباقر وثوقی، تهران، نشر فرهنگستان زبان و ادب فارسی
- هالیستر، جان نورمن، (۱۳۷۳) *تشیع در هند*، ترجمه آزرمی دخت مشایخ فریدنی، تهران، مرکز نشر دانشگاهی
- هندو شا، محمدقاسم، (۱۳۹۳) *تاریخ فرشته*، از عادل شاهیان تا برید شاهیان، جلد سوم، تصحیح و تعلیق محمدرضا نصیری، تهران، نشر انجمن آثار و مفاخر فرهنگی
- وثوقی، محمدباقر، (۱۳۸۰) *تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس: ملوک هرمز، دانشنامه فارس*، شیراز
- وثوقی، محمدباقر، (۱۳۸۹) *تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار*، چاپ دوم، تهران، سمت
- وثوقی، محمدباقر (۱۳۷۹) *خنج گذرگاه باستانی*، قم، نشر خرم
- وثوقی، محمدباقر، (۱۳۸۷) *جابه‌جایی کانون‌های تجاری خلیج فارس از قرن پنجم تا قرن هشتم هجری*، نشریه ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، شماره ۱۸۵، صص ۱۲۹-۱۴۴
- ویلسون، آرنولد تالبوت (۱۳۶۳) *سفرنامه ویلسون یا تاریخ سیاسی و اقتصادی جنوب غربی ایران*، چاپ دوم، ترجمه حسین سعادت نوری، تهران، انتشارات وحید

- Bahrani Pour, Ali (2013) *The trade in horses between Korasan and India in the 13-17 century*, *The silk road* volum 11, Shahid chamran University of Ahvaz, Ahvaz, Iran, pp123-138 (www.silkroad.foundation.org/newsletter/vol11/srjournal)
- Conti, Nicolo (1855) *The travels of Nicoio Conti in the east*, by major, R.H, India in the fifteenth century, London, Haklut society. pp.1-39.
- Encyclopedia, *Britannica ready reference* (2005) Volum 10, PVT.LTd. New Delhi
- Farooqi, Ahmad, Salma (2014) *comprehensive history of medieval India Twelfth to the mid Eighteenth century*, Pearson Publication, New Delhi
- Gopal, Surendra (2002) *Trade contacts between India and Iran (in the Fifteenth century)*, selection of articles read at the first seminar on Indo – Iran relations, university of Mumbai, India
- Hamel, J.C (2017) *Safavid trade during the 17th century: Iran transit economy. midd eastern communities and migrations*. student research paper series 6 pp.3-22. <http://commons.lib.jmu.edu/mecmsrps/6>
- Kauz, Ralph, Ptak, Roderich (2001) *Hormuz in Yuan and Ming sources*, Journal of JSTOR, Vol 88, pp27-75 (<https://www.jstor.org/stable/43731513>)
- Loureiro, Rui Manuel (2015) *The Portuguese in Hormuz and the trade in Chines porcelain*, Institut superior manuel Teixeira & Cham, BPIS, pp.5-26
- Mahajan, V.D (1989) *history of India*, Seven Edith, Chand & Company LTD. New Delhi
- Majumdar, R.C, (1994) *The history culture of the Indian people (The Mughul Empire)* Volume seven, Bhavatiya Vidya Bhayan, Bombay
- Majumdar, R.C, (2006) *The history culture of the Indian people (The Delhi sultanate)* Volume six, 5th Edition, Bhavatiya Vidya Bhayan, Bombay
- Malekan dathil, Pius, Mohammed, Tamel (2001) *The Portuguese, India ocean and European brigeheads 1500-1800*, fundacao oriente, Kerela, India
- Meicun, Lin & Zhang, Ran (2015) *Zheng He's voyages to Hormuz: The archeological evidence*, Antiquit Journal, Volume 89, http://journals.cambridge.org/abstract_S0003598X14000283
- Melis, Nicola (2016) *The importance of Hormuz for Luso-Ottoman Gulf-centered policies in the 16th century* some observations based on contemporary sources, university degli di Cagliari (<http://www.researchgate.net/publication/2651466>)
- Sastri, Nilakanta, (1955) *A history of south India*, Madras
- Sewell, Robert (1900) *A forgotten empire, Vijayanagara*, Madras, Civil service
- Stein, Burton, (2007) *The new Cambtdge history of India*, Vijayanagara, Cambridge university press, New Delhi
- Tracy, James.D (1990) *The rise of merchant empire long – distance trade in the early modern world, 1350-1750*, university of Minnesota, Cambridge university press