



Loading Position of Villages on the Bandar Abbas-Lar Trade Route from the Bandar Abbasi,s Establishment to the Rise of the Zandiyeh

Fatemeh Imanifard¹, Hasan allahyari^{2*}, Ali Rasooli³

¹- Master's student in History of Iran in the Islamic period , Persian Gulf University, Bushehr, Iran. f.imanifard7@gmail.com

²- Associate Professor, Department of History, Persian Gulf University, Bushehr, Iran. hasanallahyari@pgu.ac.ir

³- Assistant Professor, Department of History, Persian Gulf University, Bushehr, Iran. rasooli@pgu.ac.ir

Article Info	ABSTRACT
Article type: Research Article	The Bandar Abbas-Lar trade route was one of the most important trade routes in southern Iran during the Safavid era. Due to its key role in economic, this route was a place for caravans and merchants, and the villages located on this route acted as vital centers in needs of the caravans. However, the location of these villages as one of the factors facilitating trade has been less studied. Therefore, an attempt has been made to examine the location of villages on the aforementioned trade route and its developments from the establishment of Bandar Abbas to the rise of the Zand dynasty using a descriptive-analytical method and by library data. The results of study show that these settlements, based on their geographical location and by providing the infrastructure needed by the caravans - which is reflected in the description of the caravanserais and water tanks of aforementioned villages - had a fundamental presence in advancing the trade of this route. With rise of Shah Abbas, the establishment of Bandar Abbas, and the boom in trade, these villages played a more prominent role, but later they were disrupted by political turmoil on fall of the Safavids and the invasion of the Afghans and other insecurities. With military interventions after fall of the Safavids by Afghans, Afsharid, and then the tension between local claimants and Zands in the early part of this period, aforementioned route was weakened. For this, the villages of this route suffered an unprecedented and irreversible stagnation. Keywords: Trade, Safavid, Afsharid, Bandar Abbas-Lar road, Village landing position.
Received: 18/05/2025	
Accepted: 30/07/2025	
Cite this article: Imanifard, Fatemeh; allahyari, Hasan; Rasooli, Ali (2025), "Loading Position of Villages on the Bandar Abbas-Lar Trade Route from the Bandar Abbasi,s Establishment to the Rise of the Zandiyeh", The History of Village and Rural Settlement in Iran and Islam, Vol. 2, No. 4, P: 133-155. _DOI: 10.30479/hvri.2025.22095.1074 © The Author(s). Publisher: Imam Khomeini International University	
	

***Corresponding Author:** Hasan allahyari

Address Associate Professor, Department of History, Persian Gulf University, Bushehr, Iran.

E-mail: hasanallahyari@pgu.ac.ir



فصلنامه تاریخ روستا و روستانشینی در ایران و اسلام

شاپا الکترونیکی: ۳۰۶۰-۶۰۱۲

سال دوم، دوره جدید، شماره چهارم، زمستان ۱۴۰۳



موقعیت باراندازی روستاهای مسیر تجاری بندرعباس - لار از تأسیس

بندرعباسی تا برآمدن زندیه

فاطمه ایمانی فرد^۱، حسن الهیاری^{۲*}، علی رسولی

^۱- دانشجوی کارشناسی ارشد تاریخ ایران دوره اسلامی، دانشگاه خلیج فارس، بوشهر، ایران. f.imanifard7@gmail.com

^۲- دانشیار گروه تاریخ، دانشگاه خلیج فارس، بوشهر، ایران. hasanallahyari@pgu.ac.ir

^۳- استادیار گروه تاریخ دانشگاه خلیج فارس، بوشهر، ایران. rasooli@pgu.ac.ir

اطلاعات مقاله	چکیده
نوع مقاله:	مسیر تجاری بندرعباس به لار، یکی از مهم‌ترین شریان‌های اقتصادی جنوب ایران در دوران صفوی، نقشی اساسی در تبادلات بازرگانی ایفا می‌کرد. این مسیر به واسطه اهمیت خود، محل عبور کاروان‌ها و بازرگانان بوده و روستاهای واقع در آن، به‌عنوان کانون‌های حیاتی در تأمین نیازهای کاروان‌ها عمل می‌کردند. با این حال، جایگاه این روستاها به‌عنوان عاملی تسهیل‌کننده تجارت کمتر مورد توجه پژوهشگران قرار گرفته است. پژوهش حاضر با رویکرد توصیفی-تحلیلی و بر پایه داده‌های کتابخانه‌ای، به بررسی موقعیت روستاهای این مسیر و تحولات آن از زمان تأسیس بندرعباسی تا برآمدن حکومت زندیه می‌پردازد. یافته‌ها نشان می‌دهد که این آبادی‌ها، به‌واسطه موقعیت جغرافیایی و فراهم‌کردن زیرساخت‌های مورد نیاز کاروان‌ها- که در قالب کاروانسراها و آب‌انبارها متجلی می‌شد- نقشی تعیین‌کننده در رونق تجارت این مسیر داشتند. با روی کار آمدن شاه عباس، تأسیس بندرعباسی و شکوفایی دادوستد، جایگاه این روستاها پررنگ‌تر شد. اما در پی آشفتگی‌های سیاسی اواخر عهد صفوی، هجوم افغان‌ها و ناامنی‌های ناشی از آن، کارکرد این مسیر رو به افول نهاد. در ادامه، مداخلات نظامی پس از سقوط صفویه از سوی افغان‌ها، افشاریان و سپس منازعات مدعیان محلی با زندیان، موجب تضعیف بیش‌ازپیش مسیر و در نهایت رکود کم‌سابقه و بازگشت‌ناپذیر روستاهای آن شد.
دریافت:	
۱۴۰۴/۰۲/۲۸	
پذیرش:	
۱۴۰۴/۰۵/۰۸	
واژگان کلیدی:	تجارت، صفویه، افشاریه، راه بندرعباس- لار، موقعیت باراندازی روستاها.

استناد: ایمانی فرد، فاطمه؛ الهیاری، حسن؛ رسولی، علی (۱۴۰۳)، «موقعیت باراندازی روستاهای مسیر تجاری بندرعباس- لار از تأسیس بندرعباسی تا برآمدن زندیه»، فصلنامه تاریخ روستا و روستانشینی در ایران و اسلام، سال دوم، شماره چهارم، ص: ۱۵۵-۱۳۳.



DOI: 10.30479/hvri.2025.22095.1074

حق مؤلف © نویسندگان.

ناشر: دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)

مقدمه

در جنوب ایران، مسیر تجاری بندرعباس به لار در دوران صفوی جایگاهی محوری در تحولات اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی داشت. این مسیر که به‌ویژه پس از اجرای سیاست‌های اقتصادی شاه عباس اهمیت مضاعفی یافت، نه‌تنها رابطی حیاتی میان بندرعباس و مراکز تجاری و اقتصادی به شمار می‌رفت، بلکه بستری برای تعاملات اجتماعی و تبادل فرهنگی میان اقوام گوناگون نیز فراهم می‌کرد. در این میان، روستاهای واقع در این مسیر به‌عنوان نقاط استراتژیک، نقش مهمی در تأمین نیازهای کاروان‌ها و بازرگانان ایفا کرده‌اند. این روستاها افزون بر ارائه خدمات اولیه همچون محل اسکان، تأمین آب و امنیت، با ایجاد و پشتیبانی زیرساخت‌های تجاری، سهمی تعیین‌کننده در رونق این راه ایفا نمودند. اهمیت مطالعه این روستاها زمانی آشکار می‌شود که موقعیت جغرافیایی و نقش آن‌ها در پشتیبانی از جریان تجارت مورد بررسی قرار گیرد؛ چراکه چنین پژوهشی می‌تواند دیدگاه‌های تازه‌ای در باب اقتصاد محلی و منطقه‌ای، از زمان فتح هرمز و تأسیس بندرعباس تا برآمدن زندیه، ارائه دهد. فتح هرمز و خرابی آن، همزمان با شکل‌گیری بندرعباس به‌عنوان مرکز جدید تجارت خلیج فارس، آغازی بر دورانی نوین بود که تحولات آن تا دوره زندیه به‌صورت یکنواخت ادامه نیافت. با این حال، نقش این روستاها به‌عنوان حلقه‌های حیاتی در ساختار اقتصادی جنوب ایران کمتر در کانون توجه محققان قرار گرفته است. اهمیت این مسئله زمانی دوچندان می‌شود که در نظر آوریم تجارت در آن ادوار بر پایه سازوکارهای مدرن شکل نگرفته، بلکه متکی بر تجربه زیسته کاروان‌های تجاری و شناخت آنان از زیست‌بوم منطقه بوده است. در چنین چارچوبی، برجسته‌شدن شماری از آبادی‌ها در جریان تجارت را می‌توان نتیجه ترکیب تجربه عملی تجار و بومیان با ویژگی‌های محیطی هر منطقه دانست. بر این اساس، مسئله محوری پژوهش حاضر، بررسی جایگاه و نقش این روستاها در پشتیبانی از تجارت و تأثیر آن‌ها بر اقتصاد محلی و منطقه‌ای، در بازه زمانی تأسیس بندرعباس تا برآمدن حکومت زندیه است. هدف پژوهش آن است که با روش توصیفی-تحلیلی و بر پایه داده‌های کتابخانه‌ای، ضمن تحلیل موقعیت جغرافیایی این آبادی‌ها، چگونگی نقش‌آفرینی و دگرگونی آن‌ها در طول این دوره روشن شود. پرسش اصلی آن است که: «آبادی‌های واقع در مسیر تاریخی بندرعباس-لار از زمان تأسیس بندرعباس تا برآمدن زندیه چه نقشی در حیات تجاری این مسیر داشته‌اند و در این دوره چه تحولاتی را پشت سر گذاشته‌اند؟»

بررسی پیشینه نشان می‌دهد که تاکنون پژوهش مستقلی در این زمینه انجام نشده است. نزدیک‌ترین کار موجود، مقاله «بررسی و شناخت مسیر تاریخی بندرعباس به لار و کاروانسراهای موجود در آن» به قلم زبیده گردکانی و علیرضا عنیسی است که با وجود اهمیت، صرفاً به مکان‌یابی کاروانسراها پرداخته و نقشی برای آبادی‌های این مسیر در دوره صفویه قائل نشده و نیز در چارچوب مطالعات گردشگری سامان یافته است. کتاب *تاریخ مفصل لارستان* اثر محمدباقر وثوقی نیز بیش‌تر شامل ترجمه گزارش‌های راینهارد پوهانکا، هاینس گائوبه و ویلم فلور است و در باب راه‌ها نکته تازه‌ای عرضه نمی‌کند. همچنین، در کتاب *تاریخ خلیج فارس و سرزمین‌های همجوار آن* به تعجب، مسئله راه‌ها اساساً نادیده گرفته شده است. پایان‌نامه اعظم پارسا معین با عنوان «راه‌های تجاری اصفهان به بنادر خلیج فارس از دوره شاه عباس تا پایان دوره صفوی» نیز، اگرچه به مسیر لار- بندرعباس اشاره دارد، اما بررسی جامعی از روستاهای این مسیر ارائه نکرده و به ذکر مختصر چند کاروانسرا بسنده کرده است. تمایز پژوهش حاضر با مطالعات پیشین در آن است که اطلاعات مربوط به کاروانسراها، آب‌انبارها و دیگر عناصر تسهیل‌گر تجارت در پیوند مستقیم با آبادی‌ها و روستاهای این مسیر تحلیل شده‌اند. به‌ویژه در میان گونه‌های گوناگون کاروانسراهای ایران، کاروانسراهای برون‌شهری بین‌راهی واقع در این مسیر یا خود به‌تدریج موجب شکل‌گیری یک آبادی شده‌اند، یا رونق‌شان مرهون وجود یک روستا بوده است؛ روستایی که نیازهای کاروانسرا را تأمین می‌کرده است.

۱- موقعیت روستاهای مسیر تجاری بندرعباس - لار پیش از تأسیس بندرعباسی

در عصر صفوی، برای انتقال کالا به نواحی داخلی کشور دو مسیر اصلی از بندرعباس به کاروان‌های تجاری اختصاص داشت: مسیر بندرعباس-کرمان و مسیر بندرعباس-لار. در پژوهش حاضر، تمرکز بر مسیر دوم است. افزون بر این، مسیرهای تجاری بندرعباس به سایر مناطق کشور نیز از طریق لار منشعب می‌شد و یکی از این شاخه‌ها از مناطق شرقی لار، مانند طارم و فورگ عبور می‌کرد^۱ (Lemos, 1517: 179-190). با این حال، متداول‌ترین و پرکاربردترین راه، همان مسیر مستقیم بندرعباس به شهر لار بوده است که در گزارش‌های جهانگردان به تفصیل آمده است.

^۱ - متن اصلی این نامه در آرشیو پرتغال نگه داری می‌شود. همچنین متن کامل آن در برخی از مقالات چاپ شده لاتین نیز آمده است: (Fernaõ Gomes De Lemos, 4 de Janeiro de 1517/Arquivo Nacional da torre do tombo).

یکی از کهن‌ترین گزارش‌ها مربوط به این مسیر در سفرنامه آنتونیو تنرو، عضو هیأت پرتغالی اعزامی به دربار شاه اسماعیل (۹۳۰ق)، آمده است. او شرح می‌دهد که کاروان با ترک بندرعباس و گذر از چند ایستگاه، از طریق کهورستان راهی لار شده است. به گفته او، کهورستان دارای نخلستان‌های انبوه، چاه‌های آب شیرین، آب‌انبار و کاروانسرای بزرگ بوده است. وی همچنین اشاره می‌کند که پس از عبور از نواحی خشک و بی‌آب و علف، کاروان دوباره به نواحی آباد با نخلستان و چاه‌های آب شیرین رسیده و در نهایت وارد لار شده است (تنرو، ۱۳۹۳: ۳۴۱-۳۴۳). جان نیوبری، نخستین فرستاده رسمی انگلستان به ایران (۹۸۹ق)، نیز در مسیر بندرعباس به لار و سپس شیراز، کهورستان را به عنوان منزلگاهی بین راه معرفی کرده است (Newbery, 1905: 459-460). این روایت نشان می‌دهد که کهورستان، چند دهه پس از تنرو، همچنان نقش فعال خود را در شبکه تجاری منطقه حفظ کرده بود.

گزارش نیکولاو دوارتاربلو باربوسا، جهانگرد پرتغالی (۱۰۱۶ق)، اطلاعات دیگری به این مسیر می‌افزاید. او که سفر خود را از هرمز آغاز کرده و بندرعباس را با نام «کومورائو» (Comora-o) یاد کرده است، به رودخانه‌ای شور در دامنه کوه و پل سنگی بزرگی در دو فرسنگی پیش از کهورستان اشاره دارد که امروزه به پل لاتیدان مشهور است. پس از کهورستان، از کاروانسرای صلیبی شکل بی‌نام، آب‌انبارها و نیز کاروانسرای لاتیدان یاد می‌کند (به نقل از وثوقی، ۱۳۸۷: ۶۱۹-۶۳۱).

فیگوئروا^۱، سیاح اسپانیایی، نیز در مسیر بندرعباس-لار، توصیفی جامع از تأسیسات بین‌راهی ارائه کرده است. به گفته او، سه فرسنگ پس از بندرعباس، کاروانسرای بندعلی قرار داشت و چهار فرسنگ بعد، کاروانسرای گیچی (گچین) که آب شرب آن از آب باران ذخیره شده در آب‌انبارها تأمین می‌شد (فیگوئروا، ۱۳۶۶: ۷۳). گچین، که امروز به دو بخش گچین بالا و پایین تقسیم شده، همچنان به عنوان یک دهستان مرکزی در بندرعباس شناخته می‌شود. کاروان‌ها، به ویژه در مناطق گرم و شرجی، عمدتاً شب‌ها حرکت و روزها استراحت می‌کردند.

پس از گچین، روستای قبرستان (کهورستان امروزی) قرار داشت. در اینجا، فیگوئروا و همراهانش با استقبال حاکم روستا روبه‌رو شده و در کاروانسرای محلی که کوچک‌تر از کاروانسرای گچین بود، توقف کردند. منزلگاه بعد، کاروانسرای «جیوون» یا دشت جیحون در

^۱ - Figueroa.

شهرستان خمیر بود که در کنار آن سه آب‌انبار قرار داشت. او شکل معماری کاروانسراهای این مسیر را مشابه ولی در اندازه‌های متفاوت توصیف می‌کند.

در ادامه، کاروانسرای تنگ‌دالان با موقعیتی صعب‌العبور در میان کوه‌های نزدیک به هم و رودخانه‌ای شور، همراه با دو آب‌انبار که آب آن‌ها از کوه‌های مجاور تأمین می‌شد، قرار داشت. فیگوئروا آب انبارهای لار را «بهترین آب جهان» توصیف می‌کند (فیگوئروا، ۱۳۶۳: ۷۹). او همچنین از دو کاروانسرای بی‌نام بین روستاها یاد می‌کند که وجودشان نشان‌دهنده توجه به رفاه بازرگانان و رونق تجارت در این منطقه بوده است. به نظر می‌رسد که روستای بعدی، هرمود مهرخویی (به گویش لاری: ارمود میرخو) باشد؛ روستایی در دهستان حومه شهرستان لارستان که نسبت به دیگر مناطق اطراف، آب‌وهوایی خنک‌تر و دشت‌هایی سرسبز و حاصلخیز دارد.

پس از عبور از تنگ‌دالان، فیگوئروا به خفرگ^۱ می‌رسد و در گزارش خود می‌نویسد که در فاصله یک فرسنگی از لار، در کاروانسرای به همین نام فرود آمده است. حاکم لار با تشریفات رسمی و پذیرایی از هیأت همراه او استقبال کرده و بدین‌گونه، وی وارد شهر لار شده است (فیگوئروا، ۱۳۶۳: ۸۳-۸۴). بر اساس تحقیقات میدانی، به نظر می‌رسد مراد از کاروانسرای خفرگ، همان کاروانسرای واقع در محدوده پیش از شهر کنونی لطیفی باشد. لطیفی، از توابع شهرستان لارستان و در شمال‌شرقی لار قرار دارد و در گذشته با نام‌هایی چون چرکاب یا چرخاب نیز شناخته می‌شده است.

آخرین و مهم‌ترین مقصد کاروان‌ها، شهر لار بود؛ شهری با آب‌وهوای گرم و خشک، خانه‌های گلی، و نمایی عاری از تزئینات، اما با جایگاهی استراتژیک در تجارت منطقه. لار به‌عنوان بندرگاه داخلی و بارانداز اصلی کالاهای بنادر ساحلی، به‌ویژه بندرعباس، عمل می‌کرد. بر پایه منابع، بازرگانانی که از عربستان، هند و سایر مناطق به هرمز وارد می‌شدند، از طریق بندرعباس کالاهای خود را به لار منتقل کرده و از اینجا، محموله‌ها به مراکز مختلف داخلی توزیع می‌شد. همچنین مسیر وارونه این جریان نیز پررونق بوده است؛ کاروان‌هایی که در راه هرمز بودند، غالباً از مسیر لار می‌گذشتند که بهترین و متداول‌ترین راه تجاری محسوب می‌شد.

لار افزون بر این، بازاری بزرگ و پررونق داشت که در تمامی متون تاریخی و سفرنامه‌ها - به‌ویژه در گزارش فیگوئا - با شرح کامل آمده است (فیگوئروا، ۱۳۶۳: ۸۷).

^۱ - Khafarag احتمالاً منظور کاروانسرای بین چرکاب و لار تاریخی بوده است.

یافته‌ها نشان می‌دهد که به دلیل گرمای شدید بندرعباس و مسیر منتهی به لار، و نیز اهمیت تجاری لار برای ملوک هرمز، سرمایه‌گذاری قابل توجهی بر رفاه کاروان‌ها انجام می‌شده است. کاروانسراها و آب‌انبارها نه تنها در دل روستاها، بلکه حتی در فواصل بین آبادی‌ها ساخته شده‌اند تا بازرگانان و حیوانات بارکش بتوانند مسیر را با سهولت بیشتری طی کنند. یکی از ارکان این مسیر تجاری، روستاهای واقع در بین راه بودند که علاوه بر تأمین آذوقه و امنیت کاروان‌ها، نقش اساسی در رونق دادوستد برعهده داشتند. البته، میزان کارآمدی و تأثیر این روستاها در ادوار تاریخی، تحت تأثیر شرایط سیاسی و امنیتی، یکسان نبوده است؛ موضوعی که در بخش‌های بعدی این پژوهش به تفصیل بررسی خواهد شد.

اگرچه می‌کله ممبره^۱، که در سال ۹۴۹ق از لار به بندرعباس و هرمز سفر کرده، به تفصیل از روستاها و کاروانسراهای مسیر یاد نمی‌کند، اما به وجود و اهمیت تأسیسات بین‌راهی اشاره‌ای روشن و دقیق دارد. او می‌نویسد: «تعداد زیادی آب انبار در جاده بود و در جای دیگری آب یافت نمی‌شد در هر دو مایل یک آب انبار و یک کاروانسرای بدون در وجود داشت تا کاروان‌ها به آنجا بروند و اتراق کنند تعداد زیادی کاروانسرا به زیبایی مهمانسراها وجود دارد تا نزدیکی شهر هرمز که در کنار دریای هند یا دریای هرمز واقع شده است آب انبارهایی دیده می‌شود. مسلمانان لار آب انبارها و مهمانسراها را برای ارواح خود ساختند. هرگاه یکی از ثروتمندان بمیرد وصیت می‌کند با اموالش آب انبار و مهمانسرا بسازند^۲ برخی از آنان وصیت می‌کنند که مهمانسرا ساخته شود برخی نیز برای ساخت آب انبار وصیت می‌کنند» او همچنین از حضور زرگران هندی در لار سخن می‌گوید که نشان‌دهنده رونق اقتصادی و ارتباط تجاری گسترده بین لار، بندرعباس و هرمز است (ممبره، ۱۳۹۸: ۱۲۷).

۲. موقعیت روستاهای مسیر تجاری بندرعباس - لار از تأسیس بندر تا سقوط صفویه

پس از فتح هرمز، شاه‌عباس صفوی برای رونق بخشی به تجارت جنوب ایران، به بندرعباس اهمیت ویژه‌ای بخشید. او با هدف تسهیل مبادلات، فرمان ساخت و مرمت مسیرهای کاروانی و ایجاد

^۱ - Michele Membere.

^۲ - اشاره ممبره به سنت وقف کاروانسرا و آب‌انبار نکته مهمی است که می‌تواند موضوع پژوهشی مستقل باشد.

شمار قابل توجهی مراکز خدماتی بین‌راهی را صادر کرد. هم‌زمان، تدابیر امنیتی در مسیرها تقویت شد تا بازرگانان بتوانند با آرامش و اطمینان بیشتری به دادوستد بپردازند.

در این دوره، مسیر اصلی تجاری کشور، محور جنوبی-شمالی بود؛ یعنی کالاها از بندرعباس به لار و سپس از لار-شیراز به اصفهان منتقل می‌شد و از آنجا به سایر نقاط داخلی کشور می‌رسید (Foster, 1919: 134-138). مسیر صادرات نیز همین راه بود، به گونه‌ای که محمولات داخلی از طریق لار به بندرعباس ارسال می‌شدند. نقش انگلیسی‌ها نیز پس از فتح هرمز در این منطقه و به‌ویژه در حوزه بازرگانی، چشمگیرتر شد.

در سال ۱۰۳۱ق، پیتر دلاواله، که به‌هنگام جنگ ایران و پرتغال بر سر هرمز به جنوب ایران سفر کرده و مدتی در لار برای مداوا اقامت داشت، قصد عزیمت به بندرعباس کرد. با این حال، به سبب مسدود شدن مسیر اصلی کاروانی - در اثر تنش‌های ناشی از جنگ - ناچار شد از شرق لارستان، یعنی از بخش فورگ، راهی میناب شود. او پس از توقف کوتاهی در میناب، راهی لار شد و نخست از صحرای پهناوری گذشت که نام آن را نمی‌دانست. سپس به کهورستان رسید و از کاروانسرای در دشتی بی‌سکنه یاد کرد که به «قبر تاجر» شهرت داشت. مسیر او بعد از آن به کاروانسرای «تنگ‌دالان» می‌رسید. پس از ترک تنگ‌دالان، وارد قصبه هرمود شد و از وجود نخلستانی بزرگ در این ناحیه سخن گفت. توقفگاه بعدی «بادنی» بود که به گفته او، کاروانسرای آن از نظر معماری همانند دیگر توقفگاه‌های پیشین بود. او پیش از رسیدن به لار، در اقامتگاهی به نام «اوسیلی/وازیلی» (در فاصله‌ای نه‌چندان دور از شهر) توقف کرد و پیش از طلوع آفتاب وارد لار شد. در ادامه سفرنامه‌اش، به موقعیت شهر، سکه‌های ضرب لار و آداب و رسوم محلی پرداخت (Della Valle, 1664: 284-289).

در سال ۱۰۳۶ق، یان /سمیت^۱، سفیر هلند، برای مذاکره با شاه صفوی از طریق بندرعباس به ایران آمد. او مسیر رایج کاروانی بندرعباس-لار را پیمود و سپس به سمت اصفهان رفت. اسمیت تنها از یک توقفگاه نام برده است: «بندعلی» در فاصله سه فرسنگی بندرعباس. او در توصیف کلی مسیر یادآور شد که در راه، مسافرخانه‌ای به سبک رایج وجود نداشت و محل استراحت کاروان‌ها همان کاروانسراهای روستایی بود. همچنین، تأمین آذوقه و نیازهای سفر تماماً بر عهده خود

^۱ - Jan Smidt.

مسافران بود. اسمیت بدون ذکر جزئیات بیشتر از توقفگاه‌ها، در نهایت به لار رسید و گزارش داد که در بدو ورود، با استقبال حاکم و مردم شهر مواجه شده است (اسمیت، ۱۳۵۶: ۷۳-۷۵). رابرت استودارت، از اعضای سفارت کمپانی هند شرقی انگلیس، در سال ۱۰۳۷ ق وارد بندرعباس شد و از مسیر لار و شیراز به اصفهان رفت. وی در شرح سفر خود، چندین آبادی و توقفگاه میان بندرعباس و لار را معرفی کرده است. استودارت با حرکت از بندرعباس و پیمودن شش فرسنگ، به روستا و کاروانسرای گچین رسید. او این ناحیه را دارای آب گوارا و فراوانی خوراکی‌ها همچون تخم مرغ، خرما، شیر و ماست دانسته و همچنین از زمین‌های سرسبز و نخلستان‌های این مسیر یاد کرده است. پس از گچین، کاروان به کورستان رسید و سپس توقفگاهی موسوم به گور بازرگان را پشت سر گذاشت؛ مکانی که به نظر می‌رسد در نزدیکی آن قبر یک تاجر شناخته شده قرار داشته و در اغلب سفرنامه‌های عصر صفوی ذکر شده است. در یک فرسنگی آن محل، روستای تنگ دالان واقع بوده که نهری از آب شور در کنار آن جریان داشته است. مسیر پس از آن به روستای هرمود و سپس - با عبور از پنج فرسنگ راه سنگلاخی و ناهموار - به کاروانسرای بادنی می‌رسید. در ادامه، کاروان به روستای دستگرد و نهایتاً به چرخاب وارد شد که از آنجا تا لار دو فرسنگ فاصله بود (استودارت، بی تا: ۲۱۴-۲۱۷).

توماس هربرت، سفرنامه‌نویس و عضو هیأت انگلیسی مأمور گفت‌وگو با شاه صفوی، در سال ۱۰۳۸ ق وارد ایران شد و مسیر بندرعباس به لار را پیمود. او با ترک بندرعباس و عبور از سه فرسنگ، به توقفگاه بندعلی رسید. هربرت، همچون یان اسمیت، تأکید می‌کند که در این مسیر مسافرخانه‌ای به معنای متداول وجود ندارد و محل اقامت کاروان‌ها کاروانسراهای روستایی هستند که فاقد آذوقه می‌باشند؛ به همین دلیل مسافران ناگزیر بودند مایحتاج خود را همراه داشته باشند. پس از بندعلی، او از توقفگاهی به نام مندلی یاد می‌کند که در دیگر سفرنامه‌ها ذکر نشده و به احتمال زیاد همان قصبه کل متلی یا لاتیدان امروزی است. پس از طی پنج فرسنگ، هربرت به کورستان و سپس به تنگ دالان، یا «راه باریک»، رسید. توقفگاه بعدی او هرمود بود که کاروانسرای مناسب داشت. در نهایت، منزل پایانی لار بود (هربرت، ۱۴۰۰: ۲۲-۶۰).

ژوهان آلبرت فن ماندلسلو^۱، نجیب‌زاده هلشتاینی، در سال ۱۰۴۸ ق برای سفر به مشرق و ایران روانه شد و مسیر خود را از اصفهان به سمت بندرعباس آغاز کرد. او در راه جنوب بیمار شد و شتابان خود را به بندرعباس - محل اقامت اروپاییان و انگلیسی‌ها - رساند تا درمان شود. ماندلسلو در گزارش خود، اسامی توقفگاه‌ها را ذکر نکرده است. با این حال، بر اساس فاصله‌ها و تطبیق با دیگر سفرنامه‌ها، مسیر وی چنین بازسازی می‌شود: پس از خروج از بندرعباس و پیمودن سه فرسنگ، به کاروانسرای بی‌نام رسید که به نظر می‌رسد همان بندعلی باشد. توقفگاه بعدی، در پنج فرسنگی بندرعباس، احتمالاً گچین بوده است. سپس پس از هشت فرسنگ، به کاروانسرای بی‌نام دیگری رسید که محتمل است همان کهورستان باشد. ماندلسلو با حرکت بی‌وقفه در تمام روز، از کاروانسرای کوچکی در ده فرسنگی لار عبور کرد که به احتمال همان چرخاب است و در نهایت وارد لار شد (Mandelslo, 1669: 140-158).

ژان تونو^۲، از سیاحان مشهور سده هفدهم میلادی، در سال ۱۶۶۳م با هزینه شخصی خود از غرب به ایران سفر کرد و در سال ۱۰۷۶ ق/۱۶۶۵م حرکت خود را به سوی بندرعباس آغاز نمود. وی در گزارش خود، مسیر بازرگانی بندرعباس - لار را چنین توصیف می‌کند: پس از خروج از بندرعباس، نخستین منزلگاه کاروانسرای بندعلی بود. سپس به کاروانسرای مستشف خون‌سرخ و در ادامه به کاروانسرا و روستای گچین رسید. تونو تصریح می‌کند که دو مسیر برای رسیدن از بندرعباس به گچین وجود دارد: یکی مناسب‌تر و دیگری خطرناک‌تر. بومیان - چنان‌که در متن سفرنامه او آمده - معتقد بودند که مسیر دوم محل حضور «دیوهای بسیار» و خطرناک است. به نظر می‌رسد تونو همین راه خطرناک‌تر را برگزیده، زیرا از کاروانسرای خون‌سرخ نام برده که در متون دیگر آن دوره ذکر نشده است. پس از گچین، او از کاروانسرای کوچک و مستشف دو برکه و سپس روستای کورستان عبور کرده است. وی مسیر منتهی به کورستان را سنگلاخی، ناهموار و بسیار گرم توصیف می‌کند، اما به وفور درختان نخل در آن نیز اشاره دارد. در ادامه، از کاروانسراهایی چون برکه سلطانی، گور بازرگان و کاروانسرای جیحون نام می‌برد؛ این کاروانسراها عمدتاً روستایی بوده‌اند. کاروانسرای جیحون در میانه دشتی وسیع قرار داشته و از منزلگاه‌های مهم به شمار می‌آمده است. تونو یادآور می‌شود که بسیاری از کاروانسراها با فاصله‌ای از روستاها ساخته شده‌اند و گاه متصدیان در محل حضور نداشتند و مسافران ناچار بودند برای یافتن آنان به

^۱ - Johann Albert Von Mandelslo.

^۲ - Jean de Thevenot.

آبادی‌های اطراف بروند. این سخن او بیشتر ناظر به کاروانسراهای کوچک بین‌راهی است و درباره کاروانسراهای روستایی بزرگ صدق نمی‌کند. با گذر از دشت پیش‌رو، او از کاروانسرای برکه دو بند و پس از آن کاروانسرای تنگ‌دالان یاد می‌کند. سپس به کاروانسرای باغ پریا، آبادی سرتنگ و روستای بزرگ هرمود می‌رسد. هرمود به گفته او، روستایی با نخلستان‌های گسترده و آب‌وهوایی معتدل‌تر از دیگر نقاط مسیر بوده است. مقاصد بعدی او عبارت‌اند از کاروانسرای چک‌چک، بادنی و شام‌زنکی. تونو مسیر منتهی به شام‌زنکی را پوشیده از نمک توصیف می‌کند. در ادامه، از کاروانسرای کوچک اوسیلی و روستای چرخاب یاد کرده و سرانجام وارد لار می‌شود (Thevenot, 1686: 137-173).

ژان باتیست تاورنیه^۱، جهانگرد و تاجر فرانسوی، در دوره صفویه - به‌ویژه در زمان شاه عباس دوم - چندین سفر به ایران انجام داد. او در سفرنامه خویش علاوه بر توصیف فرهنگ، اقتصاد و زندگی اجتماعی، به راه‌های تجاری نیز پرداخته است. طبق گزارش تاورنیه، پس از بندرعباس، نخست کاروانسرای بندعلی قرار دارد. پس از آن، از کاروانسرای یاد می‌کند که نام نمی‌برد، اما بر اساس منابع دیگر، احتمالاً کاروانسرای خون‌سرخ است. در ادامه، به کاروانسرا و روستای گچین می‌رسد که به‌عنوان توقفگاهی مناسب برای تأمین آذوقه کاروان‌ها شناخته می‌شد. از گچین، مسیر سخت و سنگلاخی به پل سنگی بزرگ لاتیدان و سپس به قریه کورستان منتهی می‌شد. پس از کورستان، تاورنیه از کاروانسرای کور نام می‌برد که احتمالاً همان گور بازرگان است. سپس کاروانسرای روستایی تنگ‌دالان و روستای خرموت قرار داشت که به نظر می‌رسد همان هرمود باشد. منازل بعدی او کاروانسرای شام‌زنکی، روستای چرخاب و در نهایت لار بوده‌اند (تاورنیه، ۱۳۶۳: ۶۶۸-۶۸۰).

یوهان اشترویس^۲، جهانگرد هلندی که بخش بزرگی از زندگی خود را در سفر گذراند، در سفر سوم خود در سال ۱۰۸۳ق/ ۱۶۷۲م از ایران و نواحی جنوبی آن دیدن کرد. سفرنامه او، مانند سایر متون هم‌عصر، حاوی اطلاعات ارزشمندی درباره تجارت و راه‌های بازرگانی است. بر اساس گزارش او، پس از ترک بندرعباس، در نزدیکی ساحل، کاروانسرای تاریخی بندعلی قرار دارد. سپس از منزلگاهی بی‌نام یاد می‌کند که به احتمال، همان گچین است. پس از آن، با عبور از پل سنگی لاتیدان و گذر از منطقه کوهستانی سخت، به توقفگاهی می‌رسد که احتمالاً کورستان باشد.

^۱ - Jean Baptiste Tavernier.

^۲ - Jan Janszoon Struys.

در امتداد مسیر تا لار، اشترویس از دو روستای دیگر یاد می‌کند: نخست سراب^۱، که به نظر می‌رسد همان روستای سرتنگ در توابع کهورستان باشد، و دوم فرات^۲ که با روستا و کاروانسرای بست فاریاب (پارو) انطباق دارد. او پس از این منازل، وارد لار می‌شود (اشترویس، ۱۳۹۶: ۲۵۰-۲۵۶). ژان شاردن، فرزند یک تاجر و جواهرفروش فرانسوی، در نخستین سفر خود به هند، از طریق بندرعباس وارد ایران شد (۱۰۸۵/ق ۱۶۷۲م). او در گزارش خود به تشریح جزئی مسیر بندرعباس - لار پرداخته و تنها به ذکر چند منزل و توصیف کلی بسنده کرده است. شاردن از روستای چرکف - همان چرخاب - نام برده و اشاره کرده است که تا بندرعباس، کاروانسراهای متعددی با فاصله‌های کوتاه ساخته شده‌اند، اما آب شیرین در این مناطق بسیار کمیاب است. وی در پایان مسیر، با عبور از یک گردنه سخت، به چم سه‌سنگی رسیده که احتمالاً همان تنگ‌دالان است؛ جایی که با گذر از گردنه‌ای خطرناک و میان کوه‌ها قابل مشاهده بوده است (شاردن، ۱۳۷۴، ج ۲: ۶۸۰-۶۷۰).

جان فرایر^۳، پزشک و سفرنامه‌نویس انگلیسی، در سال ۱۰۸۸/ق ۱۶۷۷م به ایران سفر کرد و مسیر جنوبی به بندرعباس را شرح داد. او در سه فرسنگی بندرعباس، به کاروانسرای بندعلی رسید که به گفته وی به یک قدیس موسوم به علی‌شاه منتسب و وقف عام بوده است. پنج فرسنگ بعد، کاروانسرای دیگری را دید که اوضاع مناسبی نداشت. فرایر می‌نویسد که بسیاری از کاروانسراهای بین‌راهی به همت خیرین ساخته شده و برخی حتی بدون متصدی بودند. در ادامه، او به روستای گچین اشاره می‌کند که آذوقه انسان و علوفه حیوانات در آن به‌وفور یافت می‌شد. سپس در زمین ناهموار و سخت، به پل سنگی لاتیدان بر رودخانه رسید که در زمان بازدید وی آسیب جدی دیده بود. پس از آن، به روستای کهورستان و کاروانسرای در نزدیکی آن رسید که نام خود را از درختان کهور آن منطقه گرفته بود. فرایر این آبادی را دارای بهترین بناها و استحکامات تا آن نقطه از مسیر می‌داند. در امتداد مسیر، از کاروانسرای گور بازرگان، روستای تنگ‌دالان و روستای هرمود یاد می‌کند. به گزارش او، تنگ‌دالان دارای آب شیرین فراوان بوده و هرمود به «شهر خرماها» شهرت داشته است. پس از هرمود، به کاروانسرای شام‌زنگی و دو کاروانسرای بی‌نام رسید و نهایتاً پس از ده فرسنگ راه، وارد لار شد (Fryer, 1698, chapter 5, 12-16).

^۱ - Sarap.

^۲ - Pharat.

^۳ - John Fryer.

بر پایه بررسی متون تاریخی و گزارش سفرنامه‌ها، مسیر بندرعباس - لار در دوره صفویه، شریان اصلی ارتباطی جنوب ایران با مرکز کشور و خلیج فارس بوده است. هرچند مسیر بندرلنگه - لار نیز وجود داشت، اما حجم اصلی مبادلات تجاری از طریق بندرعباس انجام می‌گرفت. یکی از شواهد تاریخی این موضوع ماجرای فرار فرزند/ورنگ‌زیب، امپراتور گورکانی هند، در سال ۱۰۹۷ق و در زمان سلطنت شاه سلیمان صفوی است. طبق منابع، این شاهزاده پس از ورود به بندرعباس، به لار رفت و از طریق مسیر لار-شیراز به پایتخت صفویه رسید (نوایی، ۱۳۶۰: ۸۸).

همچنین، در تذکره‌های نیمه دوم عصر صفوی - یعنی پس از فتح هرمز و سلطه کامل صفویان بر خلیج فارس - مسیر ارتباطی اصلی از لار تا بندرعباس بوده است. در این منابع، در صفحات جنوبی ایران، تنها نام‌های بندرعباس، جزیره هرمز و لار ذکر شده است (نصرآبادی اصفهانی، ۱۳۱۷: ۲۲۷، ۴۵۰ و ۴۷۵؛ لاهیجی، بی‌تا: ۱۰؛ فخرالزمانی قزوینی، ۱۳۴۰: ۱۱، ۲۹۳، ۳۰۷، ۲۱۸، ۲۵۹، ۳۶۳، ۴۴۱، ۴۵۷، ۵۳۶، ۵۷۵، ۵۸۲؛ مشیزی، ۱۳۶۹: ۳۰۵؛ سندیلوی، ۱۳۷۱: ۳۱۳ و ۳۲۰؛ اوحدی بلیانی، ۱۳۸۹: ۱۰۰۶ و ۱۰۰۸؛ صبا، ۱۳۴۳: ۸۶، ۳۳۵، ۵۲۱، ۵۴۳، ۵۸۸، ۷۰۷، ۸۳۶، ۸۸۷، ۸۹۶، ۹۰۶، ۹۱۰، ۹۴۲، ۹۷۲). حضور این نام‌ها نشان می‌دهد که تذکره‌نویسان - که اغلب مسافران هند بودند - عمدتاً از این مسیر استفاده کرده و از شخصیت‌ها و وقایع مرتبط با آن یاد کرده‌اند. مدتی پس از سفر فیدالگو^۱، سفیر پادشاه پرتغال در دربار شاه سلطان حسین، و در دورانی که حملات اعراب جنوبی خلیج فارس به سواحل شمالی شدت یافته بود، وی برای مذاکره و جلب همکاری در دفع این تهدیدات راهی اصفهان شد. اگرچه فیدالگو از بندرعباس به لار نرفت و مسیر خود را از بستک آغاز کرد، شباهت کلی مسیر او با مسیر جملی‌کاری نشان می‌دهد که همچنان «راه لار» اصلی‌ترین و مهم‌ترین مسیر تجاری منتهی به خلیج فارس به شمار می‌رفت و آبادی‌های آن در خدمت کاروان‌های بازرگانی بودند (فیدالگو، ۲۵۳۷: ۳۶-۴۱).

کورنلیس دو برویجن^۲، نقاش چیره‌دست هلندی، در دومین سفر خود به ایران (۱۱۱۸ق/۱۷۰۶م) به نواحی جنوبی رسید و یادداشت‌های ارزشمندی از تجارت و مسیرهای بازرگانی برجای گذاشت. او از بندرعباس با مسیر جنوبی به سوی لار حرکت کرد و نخست پس از پنج فرسنگ، به کاروانسرای بندعلی در نزدیکی ساحل رسید. پنج فرسنگ بعد، در گچین توقف

^۱ - John Fryer.

^۲ - Cornelis De Bruijn.

کرد؛ جایی که به گفته او مواد غذایی نظیر کره و تخم مرغ و نیز خوراک حیوانات به وفور یافت می شد.

در ادامه مسیر، دوبرویجن از روستای کورستان، کاروانسرای گور بازرگان، روستای تنگ دالان و روستای کوچکی بدون نام - پوشیده از نخل - یاد می کند. سپس در هرمود، کاروانسرای اوسیلی، و در چهار فرسنگی لار، در کاروانسرای بست و پارو (فاریاب) اقامت گزید (De Bruijn, 1726, vol. 1: 138-142).

حدود سی سال پیش از سفر دوبرویجن، آبه کاره - که برای سفر به هند از طریق بین النهرین و بصره رهسپار شده بود - از بندر بوشهر نیز دیدار کرد. با این حال، برای رسیدن به مقصد خود، راه بندر کنگ و جزیره هرمز را برگزید. این گزارش نشان می دهد که در پایان عصر صفوی هنوز مسیر اصلی تجارت جنوبی، یعنی هرمز-بندرعباس-لار، فعال و پررونق بوده است. همچنین از خلال این سفرنامه برمی آید که تجار اروپایی نسبت به موقعیت بوشهر و توان بالقوه آن آگاهی داشتند و این شناخت بعدها در تغییر الگوهای مسیر تجاری خود را نشان داد (آبه کاره، ۱۳۸۷: ۵۷-۲۱).

در سال ۱۱۰۵ق، همزمان با پادشاهی شاه سلیمان و تاج گذاری شاه سلطان حسین، جمعی کاری، جهانگرد ایتالیایی، مسیر متفاوتی را به سوی خلیج فارس پیمود. او از لار به بندر لنگه رفت (کاری، ۱۳۴۸: ۱۷۱-۱۹۱). اگرچه انتخاب این مسیر نشان دهنده وجود راه های مکمل در

شبکه ارتباطی جنوب ایران است، اما نمی‌تواند قاعده کلی مبنی بر محوریت راه بندرعباس- لار را تغییر دهد.



نقشه ۱: مسیر بندرعباس-لار و موقعیت کاروانسراهای بررسی شده توسط کیانی و کلایس (ماخذ: کلایس، ۱۳۵۵).

۳. موقعیت روستاهای مسیر تجاری بندرعباس- لار از سقوط صفویه تا برآمدن زندیه

با گذر از دوران اقتدار شاه عباس و ورود به مرحله ضعف و انحطاط دولت صفوی، ساختار اقتصادی و مراکز اصلی تجارت ایران تحت‌الشعاع بحران‌های سیاسی قرار گرفتند. در این روند، منطقه بندرعباس- به عنوان یکی از کانون‌های مهم مبادلات بازرگانی جنوب- به دلیل مجموعه‌ای از عوامل از جمله جنگ‌ها، نزاع قدرت میان خان‌های محلی بندرعباس و لار، و ناامنی راه‌ها، دچار رکود و بحران شد. این شرایط، به تخریب زیرساخت‌ها و کاهش جدی رونق اقتصادی و تجاری منجر گردید.

یکی از پیامدهای اساسی این ناامنی و تخریب، انتقال تدریجی مراکز فعالیت کمپانی‌های انگلیسی و هلندی از بندرعباس به جزیره خارگ و بصره بود. این جابه‌جایی مسیر تجارت خارجی، راهبرد اصلی حمل‌ونقل را از بندرعباس به سوی بوشهر- شیراز- مناطق داخلی کشور تغییر داد. نقش خاندان آل مذکور در بوشهر نیز در تقویت و شکوفایی این بندر تازه‌اوج‌گرفته قابل توجه است (حبیبی و وثوقی، ۱۳۸۷: ۴۷). سفرنامه‌های عصر افشار و زند نیز مؤید کاهش رونق

بندرعباس و جایگزینی مسیر بوشهر می‌باشند. به عنوان نمونه، ژان اوتر در گزارش خود مسیر بازرگانی بغداد - بصره - بوشهر را بررسی کرده است که به‌روشنی از تغییر جهت تجارت حکایت دارد (اوتر، ۱۳۶۳: ۲۴۳-۲۶۱).

در آستانه سقوط صفویه، شرایط سیاسی-نظامی خلیج فارس تحت تأثیر سه موج بزرگ تهاجم قرار گرفت:

۱. حملات بلوچ‌ها،
 ۲. یورش‌های امامان مسقط،
 ۳. هجوم افغان‌ها پس از فروپاشی سلطنت صفوی.
- گزارش‌های مربوط به دو گروه نخست به وضوح نشان می‌دهد که هر دو سر مسیر بندرعباس - لار مستقیماً درگیر این درگیری‌های نظامی بوده‌اند (تنهاتن ناصری، ۱۳۹۰: ۵۱). منابع مربوط به سقوط صفویه نیز بارها از حملات افغان‌ها به لار، بندرعباس و هرمز سخن گفته‌اند (لاکهارت، ۱۳۸۳: ۳۵۵-۳۶۰). این امر به روشنی جایگاه راهبردی و حساس این دو نقطه را در شبکه ارتباطی و تجاری جنوب ایران نشان می‌دهد.

با در نظر گرفتن این سه موج تهاجم، روشن است که با تداوم ناامنی، مسیر بندرعباس - لار عملاً کارکرد تجاری خود را از دست داده است. از این رو، در اغلب منابع پس‌اصفوی، دیگر خبری از روستاها و ایستگاه‌های میان‌راهی این مسیر و شبکه کاروانسراهای آن نمی‌یابیم. در مقابل، مسیر جایگزین بوشهر - شیراز و آبادی‌های حاشیه آن در منابع دوره افشاریه و زندیه با جزئیات بیشتری ذکر شده‌اند که نشانگر تغییر اساسی در دو سر مسیر پیشین خلیج فارس به داخل ایران است (Douglas, 1761-1763, IOR/G/29/14).

با وجود بحران‌ها و ناامنی‌های گسترده پس از اواخر عهد صفوی، گزارش‌های کشیشان کارملیت از سال ۱۱۴۲ق به بعد - هم‌زمان با تثبیت قدرت نادرشاه - شواهدی از تداوم محدود بازرگانی در مسیر بندرعباس - لار ارائه می‌دهند. این منابع نشان می‌دهد که هرچند تجارت در شرایط دشوار ادامه داشته، فشار مأموران و مباحثان نادرشاه در اصفهان و بندرعباس، به تدریج کمپانی‌های هلندی و انگلیسی هند شرقی را به این نتیجه رسانده که فعالیت در این مسیر دیگر مقرون به صرفه و امن نیست. به روایت همین گزارش، ۱۵۰ تن از کارکنان کمپانی هلندی مستقر در بندرعباس، این بندر را ترک و دفاتر خود را کاملاً تخلیه کردند (گزارش کارملیت‌ها، ۱۳۸۱:

۴۶-۴۷). چنین رویدادی خود گواهی روشن بر افول نقش اقتصادی-بازرگانی بندرعباس و به تبع آن، کاهش ارزش مسیر ارتباطی آن با لار است.

با این وجود، تا اوایل دوره زندیه و احتمالاً به سبب دشواری‌های اقلیمی و خطرات طبیعی مسیر بوشهر- شیراز، همچنان کاروان‌های تجاری قابل ملاحظه‌ای مسیر سنتی بندرعباس به لار را برمی‌گزیدند. با این حال شواهد تاریخی نشان می‌دهد که همین دوره، در عمل عصر گذار از بندرعباس به بوشهر بوده است. از جمله این شواهد، گزارش دگلاس، نماینده کمپانی هند شرقی انگلیس است که در مسیر بصره به بندرعباس، توقفی نیز در بوشهر داشته و با شیخ ناصر آل مذکور درباره انتقال نمایندگی کمپانی از بندرعباس به بوشهر مذاکره کرده است. این امر حاکی از آن است که هرچند بندرعباس در این مقطع رونق حداقلی داشت، گزینه بوشهر جدی‌ترین جانشین آن در شبکه تجارت خلیج فارس به شمار می‌رفت^۱ (Diary and Consultations, 1761-1763, IOR/G/29/14).

نشانه دیگر از تداوم نسبی اهمیت این مسیر، حملات نصیرخان لاری و برادرش جعفرخان در آغاز حکومت زندیه به هر دو انتهای مسیر، یعنی بندرعباس و لار، به منظور کسب کنترل بر این شریان بازرگانی است. جعفرخان که حاکم بندرعباس از جانب برادر بود، برای تأمین آذوقه حکومت لار و جلوگیری از دسترسی نیروهای کریم خان زند به دفاتر کمپانی‌های اروپایی، چندین بار به ساختمان‌های آنان یورش برد. هم‌زمان، او از طریق مکاتبه با نمایندگان کمپانی‌ها در بوشهر و خارگ، تلاش داشت تا فعالیت اقتصادی و تجاری بندرعباس و لار را احیا کند (فلور، ۱۳۷۱: ۱۹۵-۲۰۷).

در مقابل، کریم خان برای تضعیف موقعیت نصیرخان، آگاهانه مسیر بندرعباس-لار را ناامن ساخت (فلور، ۱۳۷۱: ۱۹۷-۲۰۵؛ جان پری، ۱۳۶۵: ۱۷۵). این سیاست، همراه با درگیری‌های نظامی، کاهش شدید امنیت، و توقف سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، به افول روستاها و کاروانسراهای این مسیر منجر شد.

^۱ - سند اصلی این گزارش در کتابخانه دیجیتال قطر به آدرس زیر موجود است:

Diary and Consultations of Mr Alexander Douglas, Agent of the East India Company at Gombroon [Bandar-e 'Abbās] in the Persian Gulf, commencing ۲December ۱۷۶۱ and ending ۷February ۱۷۶۳, Qatar digital Library, Reference: IOR/G29/14.

در نهایت، مجموعه این عوامل موجب جابه‌جایی کامل مسیرهای تجاری خلیج فارس از محور بندرعباس - لار - شیراز به مسیر بوشهر - کازرون - شیراز گردید. این روند در آثار سفرنامه‌نویسان هم‌عصر به‌روشنی مشهود است؛ چنان‌که ویلیام فرانکلین در کتاب *مشاهدات سفر از بنگال به ایران* صرفاً به مسیر بوشهر - شیراز پرداخته و از مسیر بندرعباس - لار هیچ یاد نکرده است (فرانکلین، بی‌تا: ۹-۱۸). همچنین کارستن نیبور در سفرنامه خود، تصویری مشابه از مسیرهای اصلی تجارت جنوب ایران در عصر افشار و زند ارائه داده است (نیبور، ۱۳۵۴: ۲۲-۴۱ / ۱۰۳-۱۱۹). از این زمان به بعد، گزارش‌های سیاحان تقریباً همگی بر افول بندرعباس و صعود بوشهر به عنوان کانون اصلی تجارت خلیج فارس دلالت دارند؛ تحولی که در تاریخ اقتصادی ایران، نقطه عطفی مهم به شمار می‌رود.

نتیجه‌گیری

مسیر بندرعباس - لار در دوران صفوی، یکی از مهم‌ترین شریان‌های بازرگانی جنوب ایران به شمار می‌رفت که نقش بنیادینی در پیوند مناطق ساحلی خلیج فارس با شبکه اقتصاد داخلی و تجارت بین‌المللی ایفا می‌کرد. بندرعباس به‌عنوان پایگاه اصلی مراودات تجاری جنوب، و لار به‌عنوان مرکز پشتیبانی و بارانداز، جایگاهی بی‌همتا در ساختار بازرگانی منطقه داشتند. این مسیر نه تنها گذرگاه اصلی تبادل کالا بود، بلکه برای کاروان‌ها نقش یک «کمر بند ایمنی» فراهم می‌کرد؛ چراکه وجود کاروانسراها و آب‌انبارها در کنار روستاهای بین‌راهی، سه عنصر مکمل را شکل می‌داد که امنیت، تأمین آذوقه، منابع آب، و رفاه نسبی مسافران را تضمین می‌کردند.

بررسی منابع نشان می‌دهد که همین پیوند میان کاروانسرا و نزدیکی آن به روستا، عامل اصلی رونق متقابل هر دو بوده است؛ کاروانسراها از امکانات و تولیدات روستا بهره می‌بردند و روستاها از جریان کالا و رفت‌وآمد کاروان‌ها سود می‌بردند. به‌ویژه در مناطق گرمسیری و کم‌آب جنوب، تراکم این بناها در طول مسیر، بستر رونق تجارت را فراهم می‌کرد.

تا پیش از فتح هرمز، این محور ارتباطی ستون فقرات پیوند خلیج فارس با داخل ایران محسوب می‌شد و پس از تخریب هرمز و برآمدن بندرعباسی، با قدرت و ثباتی بیشتر ادامه یافت. سفرنامه‌ها، منابع تاریخی و حتی تذکره‌ها، بر ماندگاری این مسیر و گسترش کاروانسراهای برون‌شهری و

آب‌انبارهای وابسته به آن تأکید دارند. در این دوره، نام بسیاری از این روستاها به همراه شرح موقعیت جغرافیایی و کارکردشان بارها در متون تکرار شده است.

اما با نزدیک شدن به سقوط صفویه، موج پیاپی ناامنی از سوی امامان مسقط، بلوچ‌ها و به‌ویژه افغانه قندهار که تا پس از فتح اصفهان ادامه یافت، این مسیر را هدف قرار داد. طبیعی بود که مهاجمان برای دسترسی به مراکز ثروت و کالا، محیط‌های تجاری پررونق را در اولویت حملات خود قرار دهند. نتیجه این ناامنی، کاهش چشمگیر کارکرد مسیر بندرعباس-لار و افول روستاها و ابنیه تجاری میان‌راهی بود. یکی از مهم‌ترین شواهد این دگرگونی، جایگزین شدن مسیر بوشهر-شیراز از اواخر صفویه و تثبیت آن در دوره افشار و زندیه است.

به‌علاوه، پس از سقوط صفویه، گزارش‌های سفرنامه‌نویسان تقریباً هیچ اشاره‌ای به روستاهای مسیر بندرعباس-لار ندارند؛ گواهی مستقیم بر افول جایگاه اقتصادی-تجاری این محور. با این حال، روند نزول آن یک‌شبه رخ نداد. بقای محدود نمایندگی‌های اروپایی تا اوایل زندیه، منازعات قدرت میان حکام محلی و حکومت مرکزی زند بر سر کنترل دو انتهای مسیر، و حتی حملات به ساختمان تجارتخانه‌ها، همه نشان از آن دارد که تا نیمه نخست زندیه هنوز فعالیتی هرچند محدود در این مسیر جریان داشت.

سرانجام، در نیمه دوم زندیه، این مسیر به طور کامل جای خود را به محور بوشهر-کازرون-شیراز داد و روستاها و تأسیسات تجاری حاشیه آن، رونق دیرین خود را از دست دادند؛ رویدادی که نه تنها باز ترکیب جغرافیای تجاری جنوب ایران را رقم زد، بلکه الگوی ارتباطی خلیج فارس با داخل کشور را نیز دگرگون ساخت.

منابع و مأخذ

منابع فارسی

کتاب‌ها

- آبه کاره، توماس (۱۳۸۷)، *سفرنامه آبه کاره*، ترجمه احمد بازماندگان خمیری، بی‌جا، انتشارات گلگشت.
- اوحدی بلیانی، تقی‌الدین محمد بن محمد (۱۳۸۹)، *عرفات العاشقین و عرصات العارفین*، تصحیح سید محسن ناجی نصرآبادی، تهران، انتشارات مرکز پژوهشی.

- اشترویس، یوهان (۱۳۹۶)، *سفرنامه یوهان/اشرترویس*، ترجمه ساسان طهماسبی، تهران، نشر ذخایر اسلامی.
- اوتر، ژان (۱۳۶۳)، *سفرنامه ژان/وتر*، ترجمه علی اقبالی، بی‌جا، سازمان انتشارات جاویدان.
- استودارت، رابرت (بی‌تا)، *سفرنامه/استودارت*، مقدمه سردنیس راس، ترجمه احمد توکلی، بی‌جا، بی‌نا.
- اسمیت، یان (۱۳۵۶)، *اولین سفرای ایران و هلند*، ترجمه و نگارش ویلم فلور، به کوشش داریوش مجلسی و حسین ابوترابی‌ان، تهران، کتابخانه طهوری.
- تاورنیه، ژان باتیست (۱۳۶۳)، *سفرنامه تاورنیه*، ترجمه ابوتراب نوری، بازنگری جمشید شیرانی، اصفهان، کتابخانه سنایی.
- تررو، آنتونیو (۱۳۹۳)، *سه سفرنامه*، به تصحیح حسن جوادی، ویلم فلور، تهران، بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار.
- حبیبی، حسن، وثوقی، محمدباقر (۱۳۸۷)، *بررسی تاریخی، سیاسی و اجتماعی اسناد بندرعباس*، تهران، بنیاد ایران‌شناسی.
- دلاواله، پیتر (۱۳۷۰)، *سفرنامه دلاواله*، ترجمه شعاع‌الدین شفا، تهران، شرکت انتشارات علمی فرهنگی.
- سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح (۱۳۸۳)، *فرهنگ جغرافیایی آبادی‌های استان هرمزگان*، شهرستان بندرعباس، بی‌جا، سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.
- سندیلوی، احمدعلی خان (۱۳۷۱)، *تذکره مخزن‌الغرائب*، اسلام‌آباد، انتشارات مرکز تحقیقات فارسی ایران و پاکستان.
- شاردن، ژان (۱۳۷۴)، *سفرنامه شاردن*، ترجمه اقبال یغمایی، جلد ۲-۴، تهران، توس.
- صبا، مولوی محمد مظفر حسین (۱۳۴۳)، *تذکره روشن*، تهران، انتشارات کتابخانه رازی.
- فخرالزمانی قزوینی، ملا عبدالنبی (۱۳۴۰)، *تذکره میخانه*، تهران، انتشارات نسبی حاج محمدحسین اقبال و شرکاء.
- رانکلین، ویلیام (بی‌تا)، *مشاهدات سفر از بنگال به ایران*، ترجمه محسن جاویدان، مرکز ایرانی تحقیقات تاریخی.

- فلور، ویلم (۱۳۶۸)، *اشرف افغان بر تختگاه اصفهان*، ترجمه ابوالقاسم سری، تهران، توس.
- _____ (۱۳۷۱)، *اختلاف تجارتي ايران و هلند و بازرگانی هلند در عصر افشاریان و زندیان*، ترجمه ابوالقاسم سری، تهران، توس.
- فیگوئروا، دن گارسیا د سیلوا (۱۳۶۳)، *سفرنامه فیگوئروا سفیر اسپانیا در دربار شاه عباس اول*، ترجمه غلامرضا سمیعی، تهران، نشر نو.
- کاری، جملی (۱۳۴۸)، *سفرنامه کاری*، ترجمه عباس نخجوانی و عبدالعلی کارنگ، آذربایجان شرقی، اداره کل فرهنگ و هنر.
- کیانی، محمدیوسف، کلایس، ولفرام (۱۳۷۳)، *کاروانسراهای ایران*، تهران، سازمان میراث فرهنگی.
- گزارش کارملیت‌ها از ایران در دوره افشاریه و زندیه (۱۳۸۱)، ترجمه معصومه ارباب، تهران، نشر نی.
- گزارش سفیر کشور پرتغال در دربار شاه سلطان حسین صفوی (۲۵۳۷ شاهنشاهی)، ترجمه ژان اوبن، پروین حکمت، تهران، موسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.
- لاکهارت، لارنس (۱۳۸۳)، *انتراض سلسله صفویه*، ترجمه اسماعیل دولتشاهی، تهران، شرکت انتشارات علمی فرهنگی.
- حزین لاهیجی، محمدعلی (۱۳۷۵)، *تاریخ و سفرنامه حزین (۱۱۰۳-۱۱۸۰ هـ.ق)*، تهران، مرکز اسناد انقلاب اسلامی.
- _____ (۱۳۷۵)، *تاریخ حزین*، تصحیح علی دوانی، تهران، مرکز اسناد انقلاب اسلامی.
- مشیزی، میرمحمد سعید (۱۳۶۹)، *تذکره صفویان کرمان*، تهران، نشر علم.
- میکله ممبره (۱۳۹۸)، *سفرنامه میکله ممبره فرستاده ونیز به دربار شاه طهماسب*، ترجمه ساسان طهماسبی، قم، مجمع ذخائر اسلامی.
- نصرآبادی اصفهانی، میرزاحمد طاهر (۱۳۱۷)، *تذکره نصرآبادی*، تهران، چاپخانه ارمغان.
- نیبور، کارستن (۱۳۵۴)، *سفرنامه نیبور*، ترجمه پرویز رجبی، بی‌جا، انتشارات توکا.
- وثوقی، محمدباقر (۱۳۶۷)، *تاریخ مفصل لارستان*، ۲ جلد، تهران، همسایه.

- هربرت، توماس (۱۴۰۰)، *سفرنامه هربرت و گزارش رابرت استودارت*، ترجمه حسن جواد، ویلم فلور، تهران، انتشارات آبادبوم.

مقالات

- تنها تن ناصری، ایرج (۱۳۹۰)، نگرشی بر رابطه محمد نصیرخان لاری با حکومت کریم خان زند، *پژوهش‌های علوم تاریخی*، ۳(۲)، ۴۲-۶۹.
- گردکانی، زبیده، انیسی، علیرضا (۱۳۹۷)، بررسی و شناخت مسیر تاریخی بندرعباس به لار و کاروانسراهای موجود در آن، *فصلنامه علمی، فنی، هنری*، (۸۳).

منابع لاتین

Books

- Della Valle, P. (1892-1893), *The travels of Pietro della Valle in India: From the old English translation of 1664* (E. Grey, Trans., Vols. 1-2), London, Hakluyt Society.
- de Bruijn, C. (1726), *Reizen van Cornelis de Bruijn, door de vermaardste Deelen van Klein Asia, Armeniën, Syrie, Palestina, Egypte en Arabia, en andere gewesten des Oostens* (Vols. 1-2), Amsterdam, Isaak Tirion.
- Foster, W. (1919), *A guide to the India office records, 1600-1858*, London, Eyre and Spottiswoode for the India Office.
- Fryer, J. (1698), *A new account of East-India and Persia, in eight letters: Being nine years travels, begun 1672 and finished 1681*, London, R. R. for Ri. Chiswell.
- Mandelslo, J. A. von (1669), *The voyages and travels of J. Albert de Mandelslo into the East-Indies: Containing a particular description of the dominions of the Great Mogul* (J. Davies, Trans.), London, Printed for John Starkey and Thomas Basset.
- Thevenot, J. de (1686), *The travels of monsieur de Thevenot into the Levant*, London.

Documents and Archives

- Diary and Consultations of Mr Alexander Douglas, Agent of the East India Company at Gombroon [Bandar-e 'Abbās] in the Persian Gulf, commencing 2 December 1761 and ending 7 February 1763, *Qatar Digital Library*, Reference: IOR/G29/14.
- Duarte Taveira, N. (1507), *Viagem de Nicolau Duarte Taveira*, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa.
- Lemos, F. G. de (1517), *Carta de Fernão Gomes de Lemos para D. Manuel I, sobre a sua embaixada à Pérsia* (Doc. No. 5645 - XX, 10-

- 17), In A. da Silva Rego (Ed.), *As Gavetas da Torre do Tombo* (Vol. XI), Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos.
- Newbery, J. (1905), The voyage of John Newbery to the East Indies, 1583–1584, In S. Purchas (Ed.), *Purchas His Pilgrimes* (Vol. 8), Glasgow, James MacLehose and Sons.