

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

فصلنامه علمی

تاریخ روابط خارجی

مجله مطالعات تاریخی و سیاسی



مرکز مطالعات سیاسی و بین المللی وزارت امور خارجه

سال بیست و ششم، شماره ۱۰۱ - زمستان ۱۴۰۳

صاحب امتیاز: وزارت امور خارجه جمهوری اسلامی ایران

• مدیر مسئول: سعید خطیبزاده

• سردبیر: الهام ملکزاده

• مدیر داخلی: زینب احيانی

• هیئت تحریریه: داود آقائی استاد دانشگاه تهران، منصوره اتحادیه دانشیار بازنشسته دانشگاه تهران محسن خلیلی استاد

دانشگاه فردوسی مشهد، محمدباقر خرمشاد استاد دانشگاه علامه طباطبائی، محسن رحمتی دانشیار دانشگاه لرستان، سید

محمدکاظم سجّادپور استاد دانشکده روابط بین الملل وزارت امور خارجه، عباس قدیمی قیداری استاد دانشگاه تبریز

محمدعلی کاظم بیکی دانشیار دانشگاه تهران، الهامه مفتاح استادیار بازنشسته پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

احمد تقیبزاده استاد دانشگاه تهران، شهرام یوسفی فر استاد پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

• ویراستار: زینب احيانی

• مترجم چکیده انگلیسی: مؤسسه ترجمه ایران فرتاک

• صفحه آراء، حروفچین و طراح جلد: سحر حسینی صنعتی

این فصلنامه در پایگاه استنادی علوم جهان اسلام و نیز ایران ژورنال نمایه شده و دارای ضریب تأثیر است.

دیدگاه‌های مؤلفین مقالات لزوماً به منزله دیدگاه فصلنامه تاریخ روابط خارجی نیست.

• طراحی، لیتوگرافی، چاپ و صحافی: اداره چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه

برای اشتراك سالانه، خواهشمندیم پرسش نامه اشتراك را تکمیل کنید و به نشانی فصلنامه ارسال نمایید.

● مشاوران این شماره: حمید اسدپور، پرویز باورصاد، حمیدرضا بدائی، صفورا برومند، سعید خطیب‌زاده، اسماعیل سنگاری، خلیل شیرغلامی، الهام ملک‌زاده

آدرس: تهران - خیابان شهید باهنر، خیابان شهید آقائی، مرکز مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه، اداره تاریخ شفاهی و مطالعات تاریخی

تلفن: ۲۲۸۰۲۶۴۱-۴۲

دورنگار: ۲۲۸۰۲۶۴۹

سایت: www.hfrjournal.ir

ایمیل: journalhistory3@gmail.com

راهنمای تدوین مقالات

○ مقاله‌های علمی با ضوابط و شرایط زیر جهت انتشار بررسی خواهند شد:

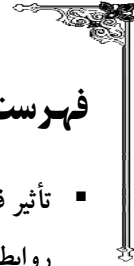
۱. موضوع مقاله در چارچوب روابط تاریخی، سیاسی، اقتصادی و فرهنگی ایران با کشورهای دیگر جهان از آغاز تا انقلاب اسلامی سال ۱۳۵۷ش/۱۹۷۹م. باشد. مسائل داخلی، رویدادهای مربوط به پس از انقلاب اسلامی و موضوع‌های بی‌ارتباط با تاریخ روابط خارجی ایران در چارچوب فعالیت این مجله نیست.
۲. مقاله با استفاده از روش‌های نوین و صحیح تحقیق و مآخذشناسی به صورت علمی و پژوهشی تهیه و ویرایش شده باشد.
۳. مقاله نباید قبلاً در مجله، کتاب، مجموعه مقالات، اینترنت و... به زبان فارسی منتشر شده باشد.
۴. مقاله شامل نام، چکیده فارسی و انگلیسی، واژه‌های کلیدی، مقدمه، بحث اصلی، نتیجه‌گیری، کتاب‌شناسی و پیوست‌ها (در صورت نیاز) باشد.
۵. چکیده فارسی هر مقاله کامل، مختصر، گویا و در یک صفحه (۱۵۰ تا ۲۰۰ کلمه) تهیه شده باشد.
۶. متن مقاله در محیط Word تایپ، ویرایش و به سامانه فصلنامه به آدرس hfrijournal.ir ارسال شود.
۷. مشخصات کامل نویسنده (نام، نام‌خانوادگی، رتبه علمی، آخرین مدرک تحصیلی، تلفن و نشانی پست الکترونیک) نوشته شود.

○ روش ارجاع به منابع در متن و پایان مقاله:

۱. ارجاع به منابع در متن مقاله اینگونه باشد که پس از نقل مطلب و در داخل پرانتز نام خانوادگی مؤلف و تاریخ چاپ کتاب و شماره صفحه مورد نظر نوشته شود: (صفا، ۱۳۵۴: ۸)
۲. فهرست منابع در آخر مقاله برحسب حروف الفبائی نام خانوادگی نویسنده به شکل زیر تنظیم شود:
الف) برای کتاب: نام خانوادگی و نام نویسنده، تاریخ انتشار، نام کتاب، شماره جلد، نوبت چاپ، نام مترجم، محل انتشار و نام ناشر.
ب) برای مقاله: نام خانوادگی و نام نویسنده، "عنوان مقاله"، نام نشریه، سال انتشار، شماره مجله و شماره صفحه.
ج) برای اسناد آرشیو وزارت امور خارجه ایران:
۱: در متن: از چپ به راست: سال، کارتن، پوشه و شماره سند (آرشیو اسناد وزارت امور خارجه ایران س ۳-پ ۵ ک ۷-۱۳۲۴ق).
۲: در فهرست منابع و مآخذ: آرشیو اسناد وزارت امور خارجه ایران: سند ۳-پوشه ۵-کارتن ۷- سال ۱۳۲۴ق.

* * *

- استفاده از مطالب این فصلنامه با اشاره به نام مجله امکان‌پذیر است.
- فصلنامه در خلاصه کردن، اصلاح و ویرایش مقاله‌های پذیرفته شده آزاد است.
- فصلنامه در رد یا پذیرش مقاله‌ها آزاد است و مطالب دریافتی بازگردانده نخواهد شد.
- مسئولیت صحت مطالب مندرج در مقاله برعهده نویسندگان است و یبانیگر دیدگاه‌های مرکز مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه نیست.



فهرست مطالب

- تأثیر فرهنگ‌های آفریقا و هند بر موسیقی مناطق شمال خلیج فارس: نگاهی به تاریخ روابط فرهنگی از هخامنشی تا قاجار
ویدا/ همراز..... ۳
- مراکز عمده تجاری کرانه‌های شمالی و جنوبی خلیج فارس و دریای عمان در عصر پارتیان
محمدجعفر چمنکار..... ۲۷
- تحولات بندر بصره و تأثیر آن بر اوضاع سیاسی و اقتصادی خلیج فارس در عهد ناصری
طیبه ادریسی..... ۴۹
- ایجاد پایگاه در جزایر خلیج فارس: چالش استراتژیک بریتانیا در قرن نوزدهم میلادی
صفورا برومند..... ۷۷
- بازنمایی مبارزات مردم محلی جنوب ایران و استعمار غربی (مطالعه موردی: مبارزات و اقدامات میرمهنای بندر ریگی در روایت نادر ابراهیمی)
زهرا حاتمی..... ۹۹
- واکاوی جایگاه تاریخی خلیج فارس در روابط ایران و اروپا
محمدامین احمدی / روح‌الامین سعیدی..... ۱۱۷
- بررسی نقش تاریخی خلیج فارس در توسعه مناسبات تجاری ایران و شرق آفریقا
محمدحسن خانی / محمد مهدی احسان‌طلب / رستم ضیائی..... ۱۳۹

تأثیر فرهنگ‌های آفریقا و هند بر موسیقی مناطق شمال خلیج فارس

نگاهی به تاریخ روابط فرهنگی از هخامنشی تا قاجار

ویدا همراز^۱

چکیده

ارتباط مردم مناطق جنوبی ایران از طریق شاهراه خلیج فارس با آفریقا و هند سابقه‌ای چند هزار ساله دارد. بدیهی است علاوه بر مبادلات تجاری، تأثیر این ارتباط تاریخی در حوزه فرهنگی هم بروز کرده است و هنوز می‌توان در زبان، هنر، آداب و رسوم مردم جنوب ایران و ملل همجوار نشانه‌های آن را یافت. فرهنگ شفاهی که موسیقی و نغمات جزئی از آن هستند، بیانگر بخشی از این تاریخ طولانی است که در کنار تاریخ مکتوب از اهمیت خاص در مطالعات تاریخ فرهنگی برخوردار است. این تحقیق با تأکید بر اهمیت ارتباطات میان فرهنگی در تاریخ منطقه خلیج فارس به طور خاص بر تأثیر فرهنگ‌های آفریقا و هند بر موسیقی مناطق شمالی خلیج فارس به خصوص بر نغمه‌های موسیقی و سازشناسی تمرکز دارد و می‌کوشد به این پرسش‌ها پاسخ دهد که موسیقی آفریقا و هند چگونه در چارچوب ارتباطات میان فرهنگی موجب ایجاد تنوع در موسیقی جنوب ایران شده است و چه نشانه‌هایی از آن هنوز باقی است؟ تحقیق حاضر با رویکرد توصیفی-تحلیلی و روش اسنادی-کتابخانه‌ای انجام شد و یافته‌های تحقیق نشان داد که گرچه زمان و روند دقیق تأثیر موسیقی مهاجران آفریقایی و هندی بر موسیقی بومی جنوب ایران مشخص نیست، اما این تغییر در بخش‌هایی از ایران و کشورهای عربی دیده می‌شود و به طور متقابل تأثیر موسیقی ایرانی نیز در آفریقا و هند مشاهده می‌شود.

واژگان کلیدی:

ایران، آفریقا، هند، هخامنشیان، قاجاریه، خلیج فارس، مناطق شمالی، تاریخ روابط فرهنگی، موسیقی.

مقدمه

در باره تاریخ روابط اقتصادی و سیاسی ملل مختلف در حوزه خلیج فارس؛ چه آنها که ساکنان دائمی و طبیعی این منطقه هستند و چه آنها که با انگیزه‌های گوناگون در این منطقه حضور یافته‌اند، سخن بسیار رفته است، اما بدیهی است مردمانی که هزاران سال با یکدیگر در ارتباط بوده‌اند، در حوزه فرهنگ، هنر و ادبیات هم مبادلاتی داشته‌اند که در این مقاله به بخش کوچکی از آن اشاره می‌شود. این بخش بر "فرهنگ شفاهی" متمرکز است که موسیقی و نغمه‌ها جزئی از آن هستند و بیانگر بخشی از تاریخ فرهنگی است که در کنار تاریخ مکتوب، اهمیت خاص در مطالعات روابط فرهنگی دارد. نام خلیج فارس و زندگی پویا و پررونقی که در ساحل و جزایر آن از قرن‌ها پیش وجود داشته، آنچنان بلندآوازه و مشهور است که در مطالعه تاریخ آسیا و شمال آفریقا نمی‌توان آن را نادیده گرفت. سهم اصلی این شهرت به دلیل دریانوردی و تجارت دریایی و ارتباط با مردم مناطق دور و نزدیک در این سفرها بوده است.

پیشینه دریانوردی در این منطقه را حتی به پیش از میلاد مسیح رسانده‌اند. کاوش‌های باستان‌شناسی از دهه پنجاه خورشیدی به طور منظم در این مناطق آغاز شد و محققان در قشم، هرمز، کیش و بخش مرکزی شهرستان بندرعباس به گمانه‌زنی و کاوش پرداختند، تپه‌هایی از دوره پیش از تاریخ تا دوره قاجاریه را شناسایی و کاوش نمودند. حتی سکونتگاه‌هایی در "تم سرخون"^۱ در خاور بندرعباس پیشینه سکونت ده هزار ساله دارد (توفیقیان، ۱۳۸۷: ۲). در کاوش‌های منطقه رود میناب و دشت مگستان (برابر با شهرستان رودان و میناب) یافته‌های فراوانی از هزاره سوم پیش از میلاد به دست آمده که بیانگر پیوند سیاسی، بازرگانی، فرهنگی و اقتصادی با دیگر قسمت‌های ایران و هندوستان است (سرلک و نوروزی، ۱۳۸۹: ۲۴). قرن‌ها بعد، در دوران هخامنشیان و لشکرکشی اسکندر مقدونی و سپس فرمانروایی سلوکیان، اشکانیان و ساسانیان، همواره اشاراتی به شهرها و بنادر ساحلی خلیج فارس در منابع دیده می‌شود. اگر چه تکمیل این اطلاعات نیازمند پژوهش‌های باستان‌شناسی بیشتر در جزایر و بنادر خلیج فارس است، اما همین یافته‌ها نشان می‌دهد که هرگز این منطقه به فراموشی سپرده نشده و نام‌های باستانی اقوام یا شهرها و جزایری چون بندر بدیس (جاسک کنونی)، آرموزیا (هرمز) و کشم (قشم) که در منابع باقیمانده از دوران پیش از اسلام به چشم می‌خورد، قدمت و اهمیت آن مناطق را نمایان می‌کند. پس از ورود اسلام به ایران نیز در آثار جغرافی‌دانان و تاریخ‌نویسانی مانند مقدسی، ابن خردادبه و

^۱ تپه چاه لرد یا تم کافرون و تم سرخون یکی از آثار ملی در روستای سرخون از توابع بندرعباس است.

اصطخری نام اقوام و مناطق ساحلی خلیج فارس در روایت‌های گوناگون آمده است که ذکر همه آنها از مجال این مقاله خارج است. بنابراین، بنادر و شهرهای ساحلی خلیج فارس دوره‌های رونق و یا کم‌رونی را به تناوب سپری کرده‌اند، اما هرگز جایگاه آنها در بین اقوام و ملل آسیایی و آفریقایی و حتی اروپائیان که در قرون اخیر به این مناطق راه یافتند، فراموش نشده است. جاسک، هرمز، بندرلنگه، بوشهر، بندرعباس، بوموسی، بندر خمیر، قشم، میناب و چندین شهر و جزیره دیگر، صفحات متعدد از تاریخ ایران را به خود اختصاص داده‌اند. این گذشته پرتکاپو موجب شده است تا ساکنان این مناطق تنوع قومی، مذهبی، زبانی و رسوم خاص خود را داشته باشند و آن را در طول قرن‌ها حفظ کنند.

اکنون بیش از ۹۹ درصد مردم این نواحی مسلمان هستند و آنچه این ترکیب جمعیتی را از دیگر مناطق ایران متمایز می‌کند، حضور گروهی از بازماندگان رنگین‌پوستانی هستند که از چند هزار سال پیش در این منطقه ساکن شده‌اند و شاید از بقایای دراویدی‌ها^۱ و آفریقایی‌ها باشند که در ارتباط تاریخی با هند و آفریقا به شهرهای جنوب ایران آمدند. اگر چه این نشانه‌ها در شرق و جنوب نوار شمالی خلیج فارس و جزایر آن بیشتر دیده می‌شود، اما این آمیختگی نژادی چنان ریشه‌دار است که زبان و فرهنگ را تحت‌تأثیر قرار داده و آئین‌ها و هنارهای جدیدی را شکل داده است، چنانکه گویش‌های از جمله عربی، بلوچی، بشگردی، فینی، مینابی، رودانی، بندری، کشمی (قشمی)، بستکی و لنگه‌ای، گویش‌ورانی در این منطقه ساحلی دارد و رنگین‌کمان قومی-زبانی ساحل خلیج فارس را می‌سازد؛ این تنوع، نتیجه تاریخی مهاجرت به سواحل شمالی خلیج فارس است.

مهاجرت فردی یا گروهی انسان‌ها به سرزمینی دیگر، پدیده‌ای به قدمت نخستین اجتماعات بشری است که گاه برای دستیابی به موقعیت بهتر و گاه فرایندی اجباری و دور از اراده و خواست فردی بوده است. مستندات تاریخی نشان می‌دهد که ایران همواره محل مهاجرت اقوام بوده و ردپای آنها در زندگی سیاسی، فرهنگی و اجتماعی ایران قابل شناسایی است. یافته‌های باستان‌شناسی نشان می‌دهد که سواحل شمالی خلیج فارس و خاصه بوشهر و پیرامونش از کانون‌های مهاجرت از هزاره‌های دوم و سوم پیش از میلاد بودند، زیرا در آن زمان انگیزه مهاجرت بیشتر دور شدن از سرما و یافتن منابع غذایی مناسب بوده است. این روند تا پیش از ورود استعمارگران اروپایی به جنوب و جنوب غربی آسیا سال‌ها ادامه داشت و الگوی غالب و اثرگذار در ترکیب جمعیتی این مناطق بود. به عبارت دیگر، پیش از دوره

^۱. Dravidian

استعمار جابه‌جایی مردم در این منطقه نوعی مهاجرت درون قاره‌ای و داخلی بوده است و از جنوب به شمال این منطقه و شرق به غرب آن صورت می‌گرفته است و حوزه تمدنی خاصی را شکل داد که اصطلاحاً به تمدن آبی معروف است (جعفری، ۱۳۹۵: ۲۱).

نتایج این مهاجرت‌های طولانی و متوالی به این منطقه را می‌توان این‌گونه خلاصه کرد:

- رونق فعالیت‌های اقتصادی دریائی
- آبادی جزایر و بنادر
- افزایش جمعیت و تنوع فرهنگی و بروز خرده‌فرهنگ‌ها که گاه عامل همگرایی و گاه عامل تنش بوده است.
- رشد اقتصاد تک‌محصولی و اتکاء بیش از حد به دریاوردی و محصولات وابسته آن
- تبدیل شدن به عرصه رقابت‌های سیاسی و نظامی دولت‌های منطقه و فرامنطقه

پیشینه پژوهش

با چنین پیشینه طولانی از حضور اقوام مختلف در حوزه خلیج فارس طبیعی است پژوهش‌های متعدد در باره این منطقه انجام شود، اما همه آنها ارتباط مستقیم با مفاهیم اصلی این تحقیق ندارند. در زمینه تحقیقات پیشین مرتبط با این مقاله باید گفت که پژوهش‌های مستقلی که در باره موسیقی مناطق شمالی خلیج فارس به ویژه استان هرمزگان انجام شده است، با یکی از کلیدواژه‌های این پژوهش مرتبط است. اما تمرکز اکثر آنها نوع‌شناسی این موسیقی و یا کاربرد آئینی موسیقی و ساز در آئین‌هایی است که در این مناطق رواج دارد، به خصوص کاربرد موسیقی در آئین زار که گفته می‌شود یکی از جلوه‌های فرهنگ آفریقایی است و بعد از حضور سیاه‌پوستان آفریقا در این منطقه رایج شده است. لذا این‌گونه تحقیقات با موضوع این مقاله که به ارتباطات فرهنگی در سایه موسیقی اقوام در سواحل شمالی خلیج فارس پرداخته است، ارتباط مستقیم ندارند. در این میان، مقالاتی چند به لحاظ نزدیکی موضوعی قابل ذکر هستند که عبارتند از: مقاله حمید کاویانی پویا (۱۳۹۴) با عنوان "تعامل و تبادلات علمی، فرهنگی ایران و هند در روزگار ساسانیان" که با بررسی منابع کهن به کندوکاو در اولین حضور موسیقیدانان هندی در ایران دوره ساسانی و سپس حرکت آنها از طریق ایران به دیگر نواحی پرداخته است. اما وجه خاص این مقاله تأکید به استفاده از موسیقی هندی و آفریقایی از منظر ارتباطات میان‌فرهنگی است که در

پژوهش‌های پیشین مورد توجه نبوده است. مقاله "رقصهای محلی در کرانه‌های خلیج فارس" نوشته مریم محمدتبار (۱۳۹۳) در باره انواع رقص‌های بومی در سواحل خلیج فارس به رقص‌ها و حرکاتی که از آفریقائی‌ها و عرب‌ها در این منطقه باقی مانده، پرداخته است و ریشه رقص‌های آئینی مرتبط با آفریقا را بررسی کرده است. همچنین انواع سازها و کاربرد آنها در موسیقی جنوب ایران موضوع مقالات دیگری بوده است که به برخی از آنها در این تحقیق مراجعه شده است. مانند مقاله "سیری بر موسیقی محلی بوشهر: دمام" نوشته اشرف سلطانی‌نیا (۱۳۹۲) که به یکی از مشهورترین و رایج‌ترین سازهای این منطقه یعنی دمام و انواع کاربرد آن در مراسم سوگ و جشن پرداخته و ریشه آفریقائی آن را بررسی کرده است. همچنین مقاله "ANTHROPOLOGICAL STUDY OF FOLK MUSIC IN QESHM ISLANDS, IRAN" نوشته مینو سلیمی، ابراهیم فیاض و مسعود رخشا (۲۰۲۳) به انواع سازها در منطقه قشم پرداخته است و اما رویکردی متفاوت با مقاله حاضر دارد.

مفاهیم اصلی و ادبیات تحقیق

ارتباطات میان فرهنگی

برای درک بهتر موضوع این مقاله بهتر است که ابتدا تعریف روشنی از ارتباطات فرهنگی ارائه شود. ارتباط انسان‌ها می‌تواند درون‌فردی، میان‌فردی و گروهی باشد. در ارتباطات میان فرهنگی رویکرد ارتباطات میان‌فردی بر دیگر انواع غلبه دارد (دنزباخ، ۱۳۹۰: ۱۸۰). "ارتباط" به مثابه کنش به مجموعه رفتارهای فرد و نیت و قصد درونی او به عنوان "ارتباط‌گر" برای ارسال پیام به انسان‌های دیگر اطلاق می‌شود، یعنی افراد به طور هدفمند وارد ارتباط با دیگر افراد در جامعه خودی یا بیگانه می‌شوند. کنش و یا ارتباط برخلاف رفتار، حاصل معنامندی است. کنش، درون یک چارچوب رخ می‌دهد که حاصل آگاهی است (پارسانیا، ۱۳۹۱: ۲۴). تفاوت کنش با رفتار در آن است که رفتار ارادی نیست، اما کنش ارادی است (توسلی، ۱۳۸۸: ۱۷۹).

"ارتباطات میان فرهنگی" به ارتباط میان اعضای دو فرهنگ متفاوت و کنش هدفمند آنها اطلاق می‌شود که علیرغم حضور در دو جغرافیا و تاریخ و زبان و دین مختلف بر اثر آشنایی و استمرار، برخی عناصر فرهنگی یکدیگر را آموخته، عینا و یا با تغییراتی به کار می‌برند و گاه این تبادل آنقدر عمیق و ریشه‌دار می‌شود که تشخیص شکل اولیه آن عنصر فرهنگی، زمان پذیرش و حتی روند تغییراتی که در جامعه میزبان به خود گرفته، بسیار

دشوار می‌شود. از سوی دیگر، "ارتباط میان فرهنگی" ارتباطی افقی است که در حوزه‌های گوناگون میان قشرهای مختلف انجام می‌شود" و در بیشتر موارد بین شرکای ارتباطی که اشتراکات زیادی دارند، رخ می‌دهد. مانند: ورزشکاران، دانشمندان، هنرمندان و افرادی که سطح مشابهی از تحصیلات یا منافع یا انگیزه‌های مشترک با همتای خود در دیگر فرهنگ‌ها دارند. (مولانا، ۱۳۸۷: ۲۹۷). همچنین ارتباط میان فرهنگی سطوح مختلف دارد؛ گاه میان فرهنگ‌های ملی و عمومی دو جامعه روی می‌دهد و گاه میان دو فرهنگ محلی و یا یک فرهنگ ملی با یک فرهنگ محلی شکل می‌گیرد. در سطح فراملی در جریان رابطه فرهنگی، فرد در معرض سایر ارزش‌های فرهنگی قرار می‌گیرد و در نتیجه «فرایندی انعکاسی» آغاز می‌شود که موجب تعامل مثبت میان اشخاص و فرهنگ‌ها می‌گردد. به همین علت، فرهنگ‌ها می‌توانند از گفت‌وگو به عنوان نماد ارتباط میان فرهنگی استفاده کنند» (حاجیانی، ۱۳۸۴: ۴۹). یک نکته مهم در باره ارتباطات میان فرهنگی آن است که این ارتباط می‌تواند میان دو یا چند نژاد، بین اقوام گوناگون و یا درون افراد یک قوم خاص شکل گیرد. در شکل اول، ارتباط میان انسان‌هایی است که از نظر فیزیکی و شاخصه‌های نژادی متمایز هستند، اما به انتخاب خود یا به اجبار (مثلاً همجواری جغرافیایی یا جنگ‌ها) با هم آشنا شده و برخی عناصر فرهنگی یکدیگر را اخذ می‌کنند (مانند ارتباط ایرانیان و مغولان). اما ارتباط بین اقوام چنین است که معمولاً افرادی که از یک حوزه جغرافیایی و سیاسی برخاسته‌اند و در کشور دیگری زندگی می‌کنند، با یکدیگر ارتباط می‌گیرند تا پیوندها و میراث خود را در جامعه میزبان حفظ کنند و استمرار دهند و به نسل‌های بعدی منتقل کنند. بدیهی است با توجه به غلبه فرهنگ سکونتگاه جدید، آنها نمی‌توانند همه عناصر فرهنگی مبداء خود را حفظ کنند و برخی از این عناصر در طول زمان دستخوش دگرگونی یا فراموشی می‌شوند (مانند وضعیت مهاجران آفریقایی تبار در جنوب ایران). اما در شکل سوم یعنی ارتباط درون‌قومی، پیام‌های ارتباطی بین اعضاء یک جامعه برای زندگی عادی روزمره تبادل می‌شود و به دلیل پیشینه مشترک زبانی و فرهنگی، فهم و درک این ارتباط ساده‌تر خواهد بود. در ایران شاید هر سه گونه ارتباط میان فرهنگی طی دوره‌های مختلف روی داده است که در نوع خود پدیده‌ای جالب و حائز اهمیت برای محققان است. یکی از وجوه مهم در ارتباط فرهنگی، "هویت" است. هویت مقوله‌ای است که به قدمت زندگی اجتماعی انسان‌ها بازمی‌گردد. انسان‌ها در زندگی اجتماعی علاوه بر هویت فردی در ارتباط با دیگر اعضای جامعه، هویت جمعی نیز می‌یابند و این هویت جمعی اکثراً نمودی فرهنگی و سیاسی دارد. بدیهی است که

این هویت پدیده‌ای ثابت و دائمی و غیرقابل تغییر نیست، زیرا انسان‌ها در جامعه به طور دائم یا مقطعی با دیگر اعضای جامعه خود و حتی اعضای جوامع دیگر تعامل دارند و در پی این تعاملات درونی و بیرونی هست که خصوصیات قومی، اجتماعی و ملی، جهان‌بینی و باورها و ارزش‌های افراد شکل می‌گیرد و عامل تمایز و شناسایی آنها از دیگران می‌شود.

در این ارتباط، همه عناصر فرهنگی تبادل نمی‌شوند، بلکه نوعی گزینش صورت می‌گیرد. این انتخاب تابع عوامل متعددی مانند باورهای دینی و شرایط اجتماعی و نیازهای اقتصادی است. معمولاً پس از پذیرفتن عناصر دلخواه از فرهنگ جدید، حضور عناصر فرهنگ اولیه در زندگی فرد، فراموش یا کم‌رنگ می‌شود و یا برخی عناصر آن حفظ و یا حتی با تغییر شکل به طور پراکنده ادامه می‌یابد. اما آنچه غالب می‌شود و در رفتار فرد نمایان خواهد شد، فرهنگ جدید خواهد بود. ارتباطی که در اینجا میان افراد جامعه میزبان و افراد وابسته به فرهنگ بیگانه شکل می‌گیرد را می‌توان نوعی "مدل کنش متقابل یا تعاملی" دانست، یعنی هر دو سوی یک ارتباط، هم‌زمان به عنوان فرستنده و گیرنده و رمزگشای یک مدل ارتباطی عمل می‌کنند تا به فهم مشترک از یک معنا یا پذیرش آن برسند. البته باید تأکید کرد که این امر فرایندی پیچیده و آرام و مستمر است و فهم و شناخت چگونگی ارتباط میان دو فرهنگ، بدون در نظر گرفتن طیفی از دانش‌های گوناگون چون انسان‌شناسی، زبان‌شناسی، ارتباطات، جامعه‌شناسی و حتی روان‌شناسی ممکن نیست، زیرا این علوم کمک می‌کنند تا زمینه‌ها و سازوکار شکل‌گیری یک ارتباط موفق یا ناموفق میان افراد وابسته به دو فرهنگ شناخته و درک شوند.

تعریف‌های گوناگون از فرهنگ

برای "فرهنگ" تعاریف مختلف ارائه شده است. فرهنگ‌ها مجموعه‌ای منحصر به فرد هستند که بر اساس اصول و قوانین نوشته‌شده یا نوشته‌نشده و نیروهای درونی برگرفته از عناصر تشکیل‌دهنده آن فرهنگ عمل می‌کنند، اما میان برخی فرهنگ‌ها شباهت‌هایی بروز می‌کند که ارتباط وابستگان به آن فرهنگ‌ها با یکدیگر را آسان‌تر می‌کند. فرهنگ یک نظام از اعتقادات و ارزش‌های اجتماعی مشترک است که آموخته می‌شود، نه اینکه فقط به ارث برسد. این نظام شامل آن ارزش‌ها، باورها، هنجارها، نمادها و ایدئولوژی‌هایی است که کل زندگی مردم را تشکیل می‌دهند. بی‌شک اعتقادات و باورها در طول زمان رنگ و بوی جدید می‌گیرند و با شکلی متفاوت نمایان می‌شوند، اما همچنان نشانه‌هایی از گذشته را در خود

دارند. فرهنگ همچنین به عنوان یک شکل از یک نقشه تعریف شده است که در هر یک از ما در جامعه‌ای که در آن زندگی می‌کنیم، نمود یافته است. این نقشه واقعیت را تعریف می‌کند و دستورالعمل‌های رفتاری را تنظیم می‌کند و در نتیجه، سیستم ارزش‌های ما را توسعه می‌دهد (هورن و تومالین، ۱۴۰۰: ۴۰).

حال با توجه به این تعریف، می‌توان نتیجه گرفت که فرهنگ یک "نظام" است که اجزاء آن ناگهان خلق نمی‌شوند، بلکه به مرور زمان شکل می‌گیرند و قوام می‌یابند. بنابراین، همانطور که تمایز بین فرهنگ‌ها در طی زمان شکل می‌گیرد، تبادل میان فرهنگ‌ها هم دستاورد زمانی طولانی و روندی پیچیده دارد و این ویژگی در مناطق شمال خلیج فارس و ملل همجوار در طول قرن‌ها به خوبی دیده می‌شود. زیرا این فرهنگ‌ها در اصل مجموعه‌هایی مجزا بودند که در طول تاریخ تحت تأثیر دو جریان بیرونی و درونی "ارتباط میان فرهنگی" قرار گرفتند.

برای فهم بهتر چگونگی ارتباط میان اعضاء فرهنگ‌های مختلف باید گفت که ارتباط میان فرهنگ‌ها از طریق ارتباط کلامی، نوشتاری و غیرکلامی صورت می‌گیرد و هر یک از اینها برای ارتباط مستقیم یا غیرمستقیم و برای محتوا و معنایی خاص به کار می‌روند. محققان همواره در پی کشف روابط میان زبان و رفتارهای مردم از فرهنگ‌های مختلف بوده‌اند تا دریابند که ارزش‌های غالب در هر فرهنگ کدام است و آیا می‌تواند به دیگران منتقل شود؟ ارتباطات از جمله ارتباط بین‌قومی، بین‌نژادی، درون فرهنگی و بین فرهنگی شکل‌های شناخته شده ارتباط بین مردمان است. اما ارتباط همیشه موفق نیست و ممکن است بر اثر عوامل مختلف تعبیر و تفسیر پیام با مانع یا شکست مواجه شود. ایران کشوری است که همواره در طی تاریخ، محل زندگی و یا محل عبور اقوام مختلف بوده است که بر اساس ویژگی‌هایی چون زبان، دین و آداب و رسوم و حتی ویژگی‌های جسمی از یکدیگر متمایز بوده‌اند، اما در نهایت به یک همزیستی و همبستگی رسیده‌اند. در جوامعی مانند شمال خلیج فارس که ارتباط میان فرهنگ‌ها بر اثر قرن‌ها آشنایی صورت گرفته است، یک حوزه "چند فرهنگی" شکل گرفته است. چند فرهنگی دو وجه اصلی دارد؛ الف/ جذب: فرایندی که افراد وابسته به فرهنگ‌های اقلیت در فرهنگ اکثریت جذب می‌شوند و گاه حکومت‌ها در این روند، نقش تشویق‌کننده یا تسهیل‌گر را دارند. ب/ ادغام: به جای تغییر چهره، فرهنگ اقلیت از تنوع فرهنگی و زیست و حفظ هویت مستقل فرهنگ‌های اقلیت و اکثریت حمایت می‌کند (هورن و تومالین، ۱۴۰۰: ۲۸۷). بر اساس شواهد تاریخی، آنچه در سواحل شمالی

خلیج فارس بین ساکنان اصلی و اقوامی از جمله عرب، هندی و آفریقایی مهاجر به این منطقه طی قرن‌ها رخ داده، بیشتر از نوع جذب است که تازه‌واردان آفریقایی، عرب و هندی پس از سال‌ها رفت‌وآمد و سکونت در این مناطق، عناصری محدودی از فرهنگ خود مانند موسیقی و گاه خرافه‌ها را حفظ و حتی به جامعه میزبان منتقل کردند، اما عناصر بیشتر و مهم‌تری مانند زبان و دین را پذیرفتند.

از سوی دیگر، می‌توان گفت که ارتباط میان فرهنگی بیشتر نوعی ارتباط آئینی است که به اجرای داوطلبانه نوعی رفتار بازمی‌گردد. رودنبولر^۱ برای آئین‌ها چند ویژگی اصلی مانند: کنش محوری، اجراء، آگاهانه و داوطلبانه بودن، جمعی بودن، غیراجباری بودن، داشتن نمادهای تأثیرگذار، داشتن رفتارهای سنتی و نماد روابط و نظام‌های اجتماعی بودن، تکرار شونده‌گی و موارد دیگر را برمی‌شمارد (رودنبولر، ۱۳۸۷: ۶۸-۳۸) که نشان می‌دهد آئین‌ها نقشی مهم در حفظ انسجام و پیوندهای اجتماعی در جوامع دارند. تجربه و مطالعات هم نشان داده است که آن بخش از عناصر فرهنگی که این اقوام از فرهنگ اصلی خود در جامعه جدید حفظ و منتقل کردند، کارکرد آئینی یافته و حفظ می‌شود. مانند موسیقی و حرکات و اشعار مورد استفاده در مراسم زار و یا سوگواری‌ها و جشن‌ها که اقوام تازه‌وارد با خود همراه می‌آورند.

موسیقی و ارتباطات میان فرهنگی

در ادامه سخن با تأکید بر موضوع خاص این مقاله، باید گفت که موسیقی و آئین‌هایی که با موسیقی ارتباط دارند، یک عنصر فرهنگی مهم در جوامع به شمار می‌روند و قرن‌ها است که در عینیت‌های اجتماعی مانند مراسم سوگ و جشن و یا آئین‌های دینی به عنوان عنصری برای بیان و تقویت احساسات جمعی به کار می‌روند. ویژگی مهم موسیقی آن است که ساده‌تر از دیگر عناصر فرهنگی می‌تواند به عامل ارتباطی تبدیل شود.

موسیقی ابزاری برای بیان هویت است و هم‌زمان هویت جدیدی برای فرد مانند هویت جنسی، قومی و سیاسی می‌سازد. برخی افراد موسیقی را به عنوان بخشی از منابع فرهنگی لازم برای جریان دائمی ساختن "خود"^۲ به کار می‌برند. عمل شخصی گوش دادن به موسیقی بخشی از ساختن ذهنیت فردی است؛ عملی که "خود" را با شیوه زیبایی‌شناختی و بازتابی^۳ حفظ و بازسازی می‌کند (فاضلی، ۱۳۸۶: ۵۸). موسیقی می‌تواند هویت‌ها را بیان

^۱. Eric W. Rothenbuler

^۲. Self - construction

^۳. Reflexive

کند و خود نیز هویت بسازد. شاید به نظر برسد که مرزهای زیبایی‌شناختی و زبانی تا اندازه‌ای این ارتباط و بهره‌گیری از موسیقی را محدود می‌کنند، می‌توان گفت بر اثر تکرار، این تفاوت‌ها به حاشیه رانده می‌شوند. آیا این تأثیر بر گروه خاصی از برگزیدگان دو فرهنگ یا عموم مردم است؟ پژوهش‌هایی که از دهه ۱۹۹۰ میلادی به بعد در حوزه روان‌شناسی اجتماعی و جامعه‌شناسی موسیقی انجام شده، نشان می‌دهد که موسیقی می‌تواند عاملی میان فرهنگی در همه گروه‌های دو فرهنگ باشد و این امر اختصاص به گروهی خاص ندارد (Pavlicevic, 2009: 360). موسیقی عنصری وابسته به فرایندهای اجتماعی است که جوامع انسانی به وجود آورده‌اند. موسیقی عنصری است که هم‌زمان از فضا، تجارب شخصی، هویت اجتماعی، روابط تولید و پایگاههای اجتماعی تأثیر می‌پذیرد و بر آن اثر می‌گذارد (Seeger, 2005: 686). موسیقی در جوامع سنتی بیشتر کارکرد آئینی داشته، اما در جوامع مدرن علاوه بر آن، بخشی از سلیقه و مصرف فرهنگی مردم شده است و نوع انتخاب و مصرف موسیقی به دلالت‌گر فرهنگ و باورها و ارزش‌های افراد تبدیل شده است. بنابراین، اهمیت نقش موسیقی در ارتباط میان فرهنگی موضوع جدیدی نیست و نمونه‌های زیادی از مطالعات اجتماعی نشان می‌دهد که تجارب موسیقی مشترک می‌توانند احساسات قوی بین افراد جامعه ایجاد کنند. نقش منحصر به فرد موسیقی در ارتباط میان فرهنگی و توانایی آن در برقراری ارتباط احساسات و افکار پیچیده، همواره مورد توجه بوده است. مثال‌هایی که بر عملکرد موسیقی به عنوان ابزاری برای گفتگو، آشتی و شکل‌گیری هویت در زمینه‌های مختلف تأکید می‌کنند، نشان می‌دهند که چگونه موسیقی هویت اجتماعی را میان جامعه مهاجران تقویت می‌کند و به عنوان رسانه‌ای برای تبادل فرهنگی، فراتر رفتن از موانع و ارتقای درک در زمینه‌های مختلف فرهنگی عمل می‌کند. موسیقی عمیقاً با زمینه فرهنگی و تأثیرات اجتماعی در هم آمیخته است. سبک‌های مختلف موسیقی پویا هستند و در طول زمان تکامل می‌یابند. تحقیقات قومی موزیکولوژی نشان می‌دهد که چگونه موسیقی منعکس‌کننده آداب و رسوم فرهنگی و ساختارهای اجتماعی است و به عنوان وسیله‌ای برای بیان و ارتباطات عمل می‌کند. یادگیری و آموزش موسیقی با ارزش‌های فرهنگی شکل می‌گیرد و درک این روابط باعث تقویت شیوه‌های آموزشی می‌شود. در نهایت، موسیقی هم محصول فرهنگ و هم جزء حیاتی تجربه اجتماعی است (Barton, 2018: 23). روابط فرهنگی بین کشورها به طور قابل توجهی موسیقی را به عنوان یک وسیله بیان فرهنگی مهم نشان می‌دهد. با پرورش ابتکارات در موسیقی، کشورها می‌توانند ارتباط بیشتر و درک

متقابل را تسهیل کنند و به فرهنگ‌های متنوع اجازه دهند تا از یکدیگر عناصری را وام گرفته و یا به اشتراک بگذارند و از یکدیگر یاد بگیرند (Galdenzi, 2022: 21).

موسیقی یک هنر پویا و متکثر است و ژان دو وینیو^۱ جامعه‌شناس فرانسوی عقیده دارد که هنر از ویژگی‌های دوره تاریخی، ویژگی‌های گروه حاکم و شرایط اجتماعی موجود تأثیر می‌پذیرد. وجود انواع موسیقی در جوامع مختلف نیز تابع این امر است. تأثیر شرایط اجتماعی و تاریخی بر اثر موسیقایی تا اندازه‌ای است که سیدنی فینکلشتاین^۲ در اثر خود با عنوان: *بیان اندیشه موسیقی می‌گوید: «هر جامعه موسیقی خاصی برای خود دارد که از انواع آوازها، رقصها، ملودیه‌ها و جمله‌های موسیقایی ترکیب شده است»* (فینکلشتاین، ۱۵: ۱۳۶۲). فیشر^۳ موسیقی را در دو نوع نظام اجتماعی مکانیک و ارگانیک دارای تفاوت اساسی با یکدیگر می‌داند و عقیده دارد بین موسیقی که تنها قصد آن پدید آوردن اثری یکنواخت و تعمدی است تا بدین ترتیب جماعتی از مردم را برای عمل جمعی موردنظر برانگیزد، با موسیقی که معنای آن فی‌نفسه بیان احساسات، اندیشه‌ها، هیجانات و تجارب است و به جای آنکه مردم را فقط به صورت توده‌ای همگن و یکپارچه با واکنش‌های یکسان در آورد، به نداعی‌های فردی و ذهنی میدان و آزادی عمل می‌دهد، باید افتراق اساسی قائل شد (فیشر، ۱۳۴۹: ۲۷۰). با توجه به اینکه عناصر مختلف اجتماعی مانند تاروپود در هم تنیده و موجب دوام نظام اجتماعی می‌شوند، این همبستگی ارگانیک در عین حفظ تفاوت‌های جزئی، تشابهات را تشدید می‌کند. موسیقی هم در کاربرد مناسب خود، عاملی برای تقویت این همبستگی ارگانیک است. اصولاً می‌توان از موسیقی به عنوان ابزاری برای تقویت جمع‌گرایی و حرکت در جهت اهداف جمعی یاری گرفت (قاسمی، ۱۳۸۲: ۲۰۲). رابطه بین موسیقی و گروه‌های قومی و نژادی هم حائز اهمیت است. هر گروه اجتماعی برای خود نمادها و آداب خاص دارد که می‌کوشد ضمن حفظ و تقویت آنها، برای معرفی خود به دیگران از این نمادها استفاده کند؛ موسیقی هم در بین گروه‌های قومی چنین کاربردی دارد. روزه باستید^۴ موسیقی را به عنوان نشانه‌هایی از تمایز گروه‌های اجتماعی در نظر گرفته و می‌گوید هر گروه اجتماعی می‌کوشد با سجایایی که دارد، خود را از دیگران متمایز کند؛ موسیقی هم یکی از این سجایا است (باستید، ۱۳۷۴: ۱۶۹). برای همین، گروه‌های قومی، مذهبی و حرفه‌ای از موسیقی‌های خاص برای بیان تشابهات خود استفاده می‌کنند (مانند موسیقی

^۱. Jean Du vignaud

^۲. Sidney Finkelstein

^۳. Fisher

^۴. Roger Bastide

ماهگیران و کشاورزان) و این گونه است که موسیقی به تدریج و سینه‌به‌سینه به عنوان بخشی از فرهنگ شفاهی به نسل‌های بعدی منتقل می‌شود. البته در هر جامعه، گروه حاکم تعیین‌کننده نوع هنری حاکم (از جمله موسیقی) است. اما این امر به آن معنا نیست که دیگر انواع موسیقی مورد استفاده نیستند و این سبک موسیقی‌ها به جزئی از خرده‌فرهنگ‌های جامعه تبدیل می‌شوند و به شکل محدود ادامه می‌یابند؛ مگر آنکه با شکل هنری مسلط جامعه در تضاد عمیق باشند.

اگر به موسیقی ایران نظر کنیم، مجموعه‌ای از سازها و نواها را در مناطق مختلف می‌یابیم که تحت تأثیر جغرافیا و آداب و رسوم و خلق و خوی مردم هر منطقه هویت پیدا کرده و به امروز رسیده است. در جغرافیای گسترده این سرزمین، خرده‌فرهنگ‌ها در حفظ و تطور بنیان موسیقایی جامعه نقش مهم ایفاء کرده‌اند و ضمن حفظ مبانی موسیقی ملی با گذشت زمان به شکل محلی آن هم عناصری افزوده و توسعه‌اش داده‌اند. موسیقی مناطق مختلف ایران یکی از بارزترین نشانه‌های تنوع قومی در ایران است. تجلی شادی‌ها و رنج‌ها و هیجانات و تجربیات قرن‌ها سکونت در این سرزمین است. موسیقی‌های "بومی" یا "قومی" اغلب حاوی نغمه‌های دلپذیر و ساده است و مضامین اشعار آن حماسی، اعتقادی، اجتماعی و توصیفی است و در آن با کمک شعر و ملودی، باورهای جمعی و ارزش‌های مورد قبول یک گروه از مردم را جلوه‌گر می‌شود. اما اکثر اشعار و ملودی‌ها سازنده مشخص ندارند و زمان پدید آمدن آنها معلوم نیست. بنابراین، موسیقی در جوامعی مانند مناطق ساحلی خلیج فارس که قرن‌ها با ملل دیگر ارتباط داشته، عناصر چندگانه‌ای از موسیقی ایرانی و غیرایرانی (عمدتاً عربی، هندی و آفریقائی) را در خود پذیرفته و به همین دلیل کارکرد و نقش "میان فرهنگی" گرفته و در فرایند جذب و طرد مؤلفه‌های فرهنگی شکل امروز را پذیرفته است؛ یعنی ابتدا ارتباط فرهنگی بین چند جامعه بومی و غیربومی در این نواحی شکل گرفته و تلاش برای حفظ داشته‌های خود، موجب دستکاری و تغییر در عنصر وارداتی شده و بدینگونه موسیقی ایرانی، آفریقائی و هندی که در ابتداء نماد تمایز فرهنگی چند جامعه بودند، به مرور زمان به عنصر فرهنگی جدیدی تبدیل شدند که در این مقاله آن را به عنوان "موسیقی مناطق شمالی خلیج فارس" می‌شناسیم.

عمده ساختار موسیقی این مناطق از سه قالب و فرم موسیقائی آزاد، ریتمیک و آئینی تشکیل شده است. فرم آزاد در نمای آهنگین "شروه‌خوانی" متجلی می‌شود. فرم ریتمیک تجلی بارز امتزاج فرهنگی اقوام در این منطقه است و به شدت تحت تأثیر موسیقی آفریقائی

است. فرم سوم موسیقی این منطقه با تأکید بر موسیقی بوشهر و هرمزگان به شدت تحت تأثیر انواع مراسم آئینی است که از آن جمله می‌توان به مراسم زار اشاره کرد (مرزبان، ۱۴۰۰: ۱۸۴). در این موسیقی به خصوص در هرمزگان فرم‌های آهنگینی چون یزله‌خوانی، مولودخوانی، موسیقی کار و موسیقی توصیفی اهمیت به‌سزا دارد. این‌گونه موسیقی وجوه مختلف زندگی مردم را نمایان می‌کند، ریتم‌های تند و منظم و پرهیجان دارند و اگر در عزاداری اجراء شوند، شور و احساسات عمیق مردم را برمی‌انگیزند که به اختصار به برخی اشاره می‌شود.

یزله خوانی: شادترین و پرتحرک‌ترین نوع موسیقی جنوب ایران است. یک نفر معمولاً دست می‌زند و آهنگی را می‌خواند و بقیه پاسخ او را با ریتمی مشخص می‌دهند و اشعارش با برخی کلمات مذهبی همراه است.

زار: نوعی موسیقی برای مراسمی آئینی خاصی به همین نام است که به نظر می‌رسد ریشه آن آفریقائی است و ریتم و ملودی‌ها نقش مؤثری در اجرای مراسم دارند. این آئین گرچه زمینه‌هایی در اعتقادات دوران پیش از اسلام و قرون اولیه اسلامی در منطقه خلیج فارس و میان‌رودان دارد، اما ریشه افسانه "زار" و نوبان (باد سرخ) ریشه در منطقه نوبه آفریقا دارد و نمونه‌های آن از جنوب مصر تا شمال سودان دیده می‌شود.

مولودخوانی: با ساز نی انبان و دف و سازهای ضربی در ولات حضرت محمد(ص) اجراء می‌شود و اشعارش کاملاً مذهبی است.

موسیقی کار: از قدیمی‌ترین و رایج‌ترین موسیقی سواحل خلیج فارس است که بازتاب فعالیت‌های گروهی دریانوردان و ماهیگیران است و علاوه بر نظم بخشیدن به فعالیت‌ها و حرکات آنها به کمک ریتم موسیقی، با اشعار روحیه‌بخش و شورآفرین و گاه نیز غمناک، بیان‌کننده آمال و آرزوها و احساسات کارگران و دریانوردان است. مردم بوشهر نغمه کار را "نیمه کار" می‌گویند. اسامی مانند: "نیمه گرگور" و "نیمه شیرا" و "نیمه بادبان" برای این‌گونه اشعار به کار می‌رود (برخوردار، ۱۳۸۰: ۵۴).

موسیقی توصیفی: بسیاری از موسیقی‌های مردم در این مناطق توصیفات زندگی روزمره و داستان‌های عاشقانه و قدیمی است که به تناسب اشعار و موضوعات شاد یا غمگین است و با سازهای مختلف همراهی می‌شود.

پیشینه ارتباط فرهنگی و آشنائی ایرانیان با موسیقی آفریقا

ایران به واسطه موقعیت جغرافیایی خود در طول تاریخ محل عبور و حضور اقوام گوناگون بوده است. همین امر سبب شده تا فرهنگ ایران چون درختی دارای چند پیوند باشد: سومری، بابلی، مصری، یونانی، هندی، چینی، رومی، عرب و سرانجام فرنگی (زهیری، ۱۳۷۹: ۱۹۱). منطقه خلیج فارس هم از دیرباز تا امروز محل رفت و آمد اقوام مختلف برای تجارت بوده است و بسیاری از بنادر این منطقه که امروز کمرونق شده‌اند، در سال‌های دور از مکان‌های پررونق تجاری و دریانوردی بودند. در اوایل دوره قاجار، بندر لنگه یکی از آبادترین بنادر خلیج فارس بود که حدود پنج هزار خانوار عرب با غلامان و کنیزان سیاه‌پوست آفریقائی در آنجا دیده می‌شدند (کازرونی، ۱۳۶۷: ۱۱۷-۱۱۵). بندر گنگ هم از دوران صفویه از جمله مناطق مهم در خلیج فارس بود (اقتداری، ۱۳۶۸: ۳۴۵). بندر سیراف قرن‌ها مرکز اجتماع بازرگانان چینی، عربی، هندی، آفریقایی و ایرانی بود. از این‌رو، صنعتگران، رامشگران، عیاران، معماران و آوازخوانان بسیاری در آن زندگی می‌کردند (اقتداری، ۱۳۶۸: ۹۶). در میان این اقوام، بیشترین تردد و اقامت را آفریقائی‌ها داشتند، زیرا علاوه بر اینکه برای تجارت به این بنادر می‌آمدند، عده‌ای هم به صورت برده وارد ایران می‌شدند. بردگان سیاه‌پوست که تعدادشان بعد از حکومت قاجاریه در ایران فزونی یافت، بیشتر از جاهائی مانند زنگبار، حبشه، نوبه و سودان از طریق دریا و خشکی (راه حجاز و گاه عراق و دمشق) به ایران حمل می‌شدند و می‌توان گفت که خلیج فارس مسیر عمده تجارت برده در آسیا تا زمان صدور اولین فرمان ممنوعیت برده‌فروشی از طریق دریا به وسیله محمد شاه قاجار (۱۲۶۲ق. / ۱۸۴۸م.) بود. اما تا لغو کامل برده‌داری در دنیا به سال ۱۳۴۲ق. / ۱۹۲۴م. ورود بردگان آفریقائی کمابیش ادامه داشت. بنابراین، سابقه طولانی شرایط برای تداوم امتزاج فرهنگی ایرانیان ساکن بنادر خلیج فارس با این اقوام به آسانی مهیا بود.

اولین ارتباط ثبت شده ایرانیان با مردم آفریقا در دوره هخامنشیان شکل گرفت و کمبوجیه (۵۲۹-۵۵۲ قبل از میلاد) به توسعه نفوذ در آفریقا اقدام کرد و پس از مصر، لشکریان خود را به سوی حبشه فرستاد و سربازان هخامنشی تا سودان امروزی پیش رفتند؛ سرانجام به علت کمبود آب و غذا و طوفان ناچار به عقب‌نشینی شدند. داریوش اما بیشتر به توسعه روابط اقتصادی با این مناطق توجه داشت و به نظر می‌رسد که حفر کانال بر روی شعبه‌ای از رود نیل با هدف ارتباط تجاری با مصر و شامات و هند از طریق خلیج

فارس و دریای سرخ و رود نیل بوده است. در زمان سلوکیان، سپاه ایرانی- یونانی آنها تا شرق آفریقا و حتی کشور امروزی کامرون رسید و کالاهائی چون طلا، عاج، چوب آبنوس و برده از آفریقا به ایران وارد شد (الفهمی، ۱۳۵۷: ۱۹). این تجارت آنقدر اهمیت داشت که قرن‌ها بعد، رقابت بر سر نفوذ تجاری در آفریقا طی دوره ساسانی به بخشی از دلایل منازعات طولانی با رومیان تبدیل شد و سرانجام با تسلط ایرانیان بر آبراه مهم و استراتژیک باب‌المنذب به سود ساسانیان به پایان رسید. پس از ظهور اسلام و انتشار دین جدید در آفریقا، حضور تجار مسلمان در این سرزمین گسترش یافت و قرن‌ها بازرگانان مسلمانان ایرانی پرچمدار توسعه اسلام میان بت‌پرستان آفریقائی بودند. تشکیل حکومت چند صد ساله منسوب به شیرازی‌ها در شرق آفریقا و نقش ارزنده آنها در فرهنگ و اقتصاد این منطقه نمونه‌ای روشن از این ارتباط است.

اما با وجود قدمت روابط ایرانیان با آفریقا و هند از دوره هخامنشیان تا امروز، به درستی نمی‌توان زمان و روند دقیق امتزاج هنر و موسیقی ایرانی و غیرایرانی را در سواحل خلیج فارس مشخص کرد. آنچه از منابع برمی‌آید؛ سازهایی مانند "سرنا یا سورنا"، "قلم جفتی یا نی جفتی" و "دهل" که امروزه در موسیقی جنوب ایران فراوان به کار می‌روند، سابقه‌ای طولانی هم در فلات ایران و هم در آفریقا دارند. می‌توان گفت در مناطقی از جنوب ایران به‌ویژه هرمزگان که سابقه حضور تجار و بردگان سیاه‌پوست بیشتر وجود دارد، سازهای کوبه‌ای مانند طبل، دایره، کاسه و بانگو به وسیله آنها رایج شد. همانگونه که آنها برخی آواها و باورهای آفریقایی خود را به رنگ محیط میزبان درآوردند و رواج دادند. رقص و موسیقی برای آفریقائیان مهاجر به ایران، شاید وسیله‌ای برای کاستن از اندوه دوری از وطن و یا بهانه‌ای برای گرد آمدن و یاد کردن از سرزمین مادری بود. این سازها با ریتم‌های پرنرژی و متنوع آفریقایی در جشن‌ها و حتی مراسم مذهبی و آئینی استفاده می‌شوند. آوازها و صدای پایکوبی دسته‌جمعی ساحل‌نشینان؛ چه در عروسی و چه در عزا حالت و شور و شوق و روح آفریقائی پیدا کرد (پاکدامن، ۱۳۶۴: ۲۵۱). همچنین شکل‌گیری رقص‌های تلفیقی عربی- آفریقایی در بندر و سواحل جنوبی ایران همچون: رزیف،^۱ کووایی،^۲ شابوری،^۳ فی‌ژیری،^۴ لافت^۵ و ذاکری^۶ نمونه‌های دیگری از این دست است (ساعدی، ۱۳۴۵: ۲۱).

1. Rezif

2. Kuvaey

3. Shaburi

4. Fiziri

5. Laft

6. Zakeri

برخی سازهای رایج در موسیقی جنوب ایران که در تلفیق با موسیقی اقتباس از آفریقا نواخته می‌شود، عبارتند از:

دَمام: ساز دم‌ام که امروز در اکثر آئین‌های موسیقی جنوب ایران استفاده می‌شود، به وسیله بازرگانان و مسافران بوشهری که به زنگبار سفر کرده بودند، به بوشهر راه یافت. بعدها این دم‌ام‌ها از سوی تجار هندی و از چوب گردوی کرمی ساخته و از بندر کراچی و بمبئی به بوشهر آورده شد. البته هندیان مقیم بوشهر هم در ساخت انواع آن بی‌سهم نبودند (احمدی ری‌شهری، ۱۳۸۲: ۴۲). جالب آن است که دم‌ام‌زنی در هیچیک از مناطق دیگر ایران جز برخی شهرهای خوزستان (آبادان، خرمشهر و اهواز) که آن هم در سال‌های اخیر بدان مناطق راه یافته است، رواج ندارد (سلطانی‌نیا، ۱۳۹۲: ۱۳۳). در کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و حتی سواحل هندوستان نیز گاهی دم‌ام در مراسم شادی و جشن‌ها استفاده می‌شود. بنابراین، می‌توان گفت که حضور این ساز در مناطقی خاص به دنبال ارتباط مردم این نواحی با آفریقائیان در دوره‌های گذشته بوده است.

ساز: همان ساز بادی سُرنا است که در موسیقی ایرانی شناخته شده است و در جنوب ایران در عزا و شادی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

نی جُفتی یا قلم جُفتی: دو نی کنار هم از زمره سازهای بادی است که از نی استخوان پرنده‌گانی چون لک‌لک ساخته می‌شود. در آغاز از یک نی ساخته می‌شد، اما در هرمزگان دو نی با هم قرار گرفته و روی آنها قمیچی سوار می‌شود. از این نوع آلت موسیقی در مراسم سوگواری استفاده نمی‌شد.

جُوره: نوعی دهل است که فقط در مراسم جشن به کار می‌رود.

تمپیک: این ساز همراه با سرنا مکمل جوره است و شبیه همان تمبک سنتی است که کمی خشن‌تر ساخته می‌شود.

دُهل: دو طرف این ساز پوست کشیده شده و هر دو طرف را با دست می‌نوازند (افشار سیستانی، ۱۳۷۸: ۳۳۲).

نی انبان: نام دیگر این ساز، نی مَشکی است که از سابقه کهن برخوردار است و با تمدن بابل و هنرمندان بابلی پیوند دارد؛ به احتمال زیاد از بین‌النهرین به مناطق جنوبی ایران راه یافته است (احمدی ری‌شهری، ۱۳۸۲: ۱۵۵).

افزون بر انواع سازها در حوزه اجرای موسیقی در سواحل شمالی خلیج فارس، چند سبک موسیقی وجود دارد که بی‌تردید از موسیقی آفریقائی تأثیر پذیرفته‌اند: ۱- سبک

موسیقی "لیوا" که شاید مشهورترین سبک موسیقی این منطقه است و بیشتر در هرمزگان و در جشن‌ها اجرا می‌شود و به شدت تحت تأثیر موسیقی عربی-آفریقائی قرار گرفته و با حرکات گروهی با ریتم تند همراه است. ۲- سبک بندری که آن هم سبکی تند و شاد دارد و ملهم از موسیقی آفریقائی است و در آن از سازهای کوبه‌ای استفاده می‌کنند. ۳- سبک سبالو که باز هم به طور گروهی اجرا می‌شود و حرکات منظم نوازندگان به خصوص نوازندگان "دایره" در مراسمی چون مراسم "زار" دیده می‌شود. در مراسم زار از سازهای دیگر چون دهل و دمام نیز استفاده می‌شود. حرکت آرام، اما منظم سر و شانه‌های نوازندگان و خوانندگان در اجرای سبالو، ظاهراً از موسیقی عربی-آفریقائی اثر پذیرفته است (مسعودیه، ۱۳۵۶: ۱۵)

پیشینه ارتباط فرهنگی و آشنائی ایرانیان با موسیقی هندی

با در نظر گرفتن مرزهای کهن و طبیعی فلات ایران، هند نزدیک‌ترین همسایه شرقی ایرانیان در طول تاریخ محسوب می‌شود. از سوی دیگر، دشواری عبور از مرزهای جغرافیائی و کوهپهائی که شمال و شمال غرب هند را در بر گرفته بودند، از دیرباز حرکت تجار هندی به سوی جنوب و استفاده از راههای خشکی و دریایی ایران را الزامی می‌کرد. برخی محققان سابقه ارتباط دو سرزمین ایران و هندوستان را به دوران آریائی‌ها و یا هزاره سوم قبل از میلاد می‌رسانند و عقیده دارند که این روابط به شکل‌های مختلف فرهنگی، اقتصادی و سیاسی همواره استمرار یافته و در دوران ساسانیان به اوج رسیده است. یکی از ویژگی‌های تاریخ روابط ایران و هند از دوره باستان تا امروز، تبادل فرهنگی زیاد مردمان این دو سرزمین است که در هنر، پزشکی، ادبیات و معماری تجلی یافته است. در متون ادبی کهن ایرانی داستان‌های بسیار در باره هند و هندیان وجود دارد که خود نشان‌دهنده آشنائی دیرین ایرانیان با این سرزمین است. شاید قدیمی‌ترین سند مکتوب از این ارتباط را گزنفون در بیان پادشاهی مادها و هخامنشیان جستجو کرده است (گزنفون، ۱۳۸۳: ۶۴-۶۳). تجارت وجه بارز این ارتباط بود و کالاهائی مانند طلا، نقره، عاج، حیوانات گوناگون چون طاووس، چوب ساج، ادویه، برنج هندی از طریق ایران و خلیج فارس تا میان‌رودان، دریای سرخ و حتی روم می‌رفت. در این ارتباطات گسترده و طولانی، نه فقط تبادل هنری-فرهنگی میان دو سرزمین شکل گرفت، بلکه هندیان به واسطه فلات ایران و راههای آبی جنوبی ایران با مناطق بین‌النهرین، عربستان و آفریقا ارتباط یافتند. هندیان با حضور در بنادر ایران چون

بنادر سیراف و هرمز و در ادامه مسیر به سوی دریای سرخ با بازرگانان عرب و آفریقائی نیز آشنا شدند و متقابلاً عده زیادی از ایرانیان و اعراب مسلمان به بنادر مشهور هند مانند جیپور و سنجان رفته و در آنجا ساکن شده بودند (یاری و دیگران، ۱۳۸۶: ۱۳۵).

یکی دیگر از نکته‌های جالب در روابط ایران و هند آن است که پس از حمله ویرانگر مغول به ایران در قرن هفتم هجری قمری و نابودی بنیان‌های اقتصادی و سیاسی ایران برای دوره‌ای تقریباً طولانی، هند و حکومت‌های کوچک محلی در شمال خلیج فارس، زمام امور اقتصادی و تجاری منطقه را به دست گرفتند و خاندان‌های حکومتگری که اقتدارشان وابسته به تجارت دریائی بود، مانند خاندان مالک‌ها در لارستان، خاندان فالی‌ها و خنجی‌ها در هرمز و ملوک دکن در هند در حوزه خلیج فارس نفوذ یافتند (وٹوقی، ۱۳۸۰: ۷-۴). در این سال‌ها رونق زبان و ادبیات فارسی در هند تا اندازه‌ای بود که زبان فارسی رسمیت یافت و آثار فراوان به این زبان نگارش یافت. با چنین اقبالی به فرهنگ و ادب و هنر ایران، بی‌تردید می‌توان زمینه‌های مؤثر انتقال هنر بین دو حوزه فرهنگی را یافت و به این ترتیب نشانه‌هایی دیگر از روابط میان فرهنگی و به خصوص انتقال فرهنگ موسیقائی که مورد نظر این مقاله است، دیده می‌شود. به عبارت دیگر، می‌توان گفت که تمرکز روابط ایران و هند در دوره هخامنشی و اشکانی بر دادوستد و تجارت استوار بود، اما از دوره ساسانی به بعد بر هنر، ادبیات و علم در کنار تجارت تمرکز داشت.

موسیقی هند که خود از موسیقی اقوام شمالی و شرقی هند تأثیر پذیرفته، به شیوه‌های مختلف به ایران راه یافت و بر موسیقی جنوب ایران اثر گذاشت. اگر چه موسیقی شمال و جنوب هند با یکدیگر تفاوت دارد، اما نباید آن را دو نوع موسیقی مستقل دانست. بهتر است بگوئیم که هند دارای یک موسیقی است که به دو سبک در شمال و جنوب تقسیم شده است. پیشینه شناخته‌شده موسیقی در هند به دوران پیش از میلاد بازمی‌گردد و در همه مناطق هند، موسیقی از دیرباز با باورهای دینی مردم آمیخته بود و نوازندگان هندی فارغ از دین و آئین‌شان بر این باورند که موسیقی تجلی الهی و هدیه‌ای از طرف خداست و همین منشاء الهی از دلایل اصلی تأثیرگذاری و شورانگیزی موسیقی است. هندوها این جنبه موسیقی را "ناد-برهما" می‌نامند که به معنی "زبان خدا" است (راکرت، ۱۳۹۵: ۳۷). آنها ساراس واتی را خدای هنر و دانش می‌دانند. شیوا آفریننده ساکنیت یعنی موسیقی و رقص و درام است. نارادی مقدس همواره در زمین و آسمان می‌گردد، نغمه‌ها را می‌نوازد و می‌خواند و آن را به مردم می‌آموزد. کتب قدیمی زبان سانسکریت حتی قبل از میلاد مسیح اشاراتی

راجع به موسیقی دارد. در کتاب ادبی "نامیل" و "دراویدی‌ها" راجع به موسیقی بحث شده است. راوی شانکار موسیقیدان بزرگ هندی می‌گوید: «ما موسیقی را به مثابه انضباطی معنوی می‌دانیم که درون آدمی را به مسالمت و رحمت الهی می‌رساند. بالاترین هدف موسیقی ما آشکار ساختن جوهره جهانی است که این موسیقی بازتابی از آن است» (کامی‌ین، ۱۳۷۶: ۴۸). این نگاه به موسیقی در مقایسه با دیگر مللی که در آسیا زندگی کرده و می‌کنند و برخی از آنها به موسیقی بی‌توجه بوده و حتی نهی می‌کنند، جالب توجه است. موسیقی در زندگی روزمره مردم هند همواره حضور دارد و در مناسبت‌های تقویمی، جشن‌ها و سوگ‌ها به وفور و با تنوع فراوان استفاده می‌شود. با توجه به این اندازه از اهمیت موسیقی در فرهنگ و باورهای مردم هند است که در تغییرات و کاربرد آن هم دقت و محافظه‌کاری فراوانی وجود داشته و سنت‌های موسیقائی هند قرن‌هاست حفظ شده و به نسل‌های بعدی منتقل شده است.

قدیمی‌ترین ارمغان موسیقی هند برای ایرانیان به دوره ساسانیان بازمی‌گردد که گفته شده: لوریان (شاید همان کولیان) که به آواز خواندن و نواختن آلات موسیقی مشهور بودند، به ایران آمدند. اگر روایت ورود چهار هزار خنیاگر هندی در دوره بهرام پنجم به ایران صحیح باشد، می‌توان گفت که تأثیر موسیقی هندی بر موسیقی ایرانی در عصر باستان بسیار بیشتر از آنچه به نظر می‌آید، بوده است (حمزه اصفهانی، ۱۳۷: ۵۲). به نظر می‌رسد این افراد از اهالی شهر رور در ساحل رود سند بودند که به مرز ایران نزدیک بود. نکته جالب اینجاست که این هنرمندان فقط در ایران نماندند، بلکه گروهی از آنها از طریق ایران به سرزمین‌های دیگر سفر کردند و ترکیبی از موسیقی هندی و ایرانی را به آنجا بردند و این امر، اهمیت ایران در ارتباطات فرهنگی ملل مختلف در عصر باستان را به خوبی نشان می‌دهد.

سعید نفیسی عقیده دارد موسیقی رایج در دوره ساسانی، آمیزه‌ای از موسیقی یونانی (که همراه مقدونیان به ایران رسیده بود) و موسیقی هندی و نیز موسیقی ایرانی شده بود (نفیسی، ۱۳۴۴: ۱۶۱). در داستان "خسرو فرزند قباد و غلام او" که از دوره ساسانی به یادگار مانده است، فهرست طولیلی از اسامی سازها گردآوری شده که از آن میان نام عود هندی یا وین، سینار، عود سینار و چند ساز دیگر هندی هستند (کریستن سن، ۱۳۳۵: ۵۹). بنابراین، سلیقه موسیقائی مردم آن زمان ایران با انواع موسیقی از جمله موسیقی هندی آشنا بود و در قرون بعدی با استمرار سفرهای تجاری و جنگ‌ها، انتقال عناصر هنر موسیقی بیشتر شد.

همانطور که گفته شد، گرچه از نفوذ موسیقی هندی در ایران نشانه‌هایی از دوران ساسانی وجود دارد، اما در دوران حکومت سلاطین مغولی هند، این موسیقی ایرانی بود که در هند رواج بسیار یافت. حتی در دوره صفویه و پس از آن هم عده‌ای از نوازندگان ایرانی به هند مهاجرت کردند و در اثر سال‌ها ترکیب این دو موسیقی، امروزه اکثر سازهای اصلی در موسیقی هندی مانند طنبور، رباب، سیتار، سارنگی و شه‌نای، نام ایرانی دارند که این نشان‌دهنده پیوند عمیق هنری دو کشور است. برای مثال طنبور که تقریباً در همه اجراهای موسیقی هندی هست، ریشه‌ای ایرانی دارد و سابقه استفاده از آن به پیش از اسلام برمی‌گردد. همایون پادشاه گورکانی هند گروهی از هنرمندان و نوازندگان را از ایران به هند برد که نام برخی از آنان چون طوفان ربابی، مخلص قیسی و محمد جان قانونی در منابع ثبت شده است (بیات، ۱۳۸۲: ۱۰۰). همچنین نام سی موسیقیدان که در بازگشت همایون به هند او را همراهی کردند را می‌دانیم (بیات، ۱۳۸۲: ۱۷۸).

در تصاویر بازمانده از آن دوران سازهای رایج موسیقی ایرانی و نیز رقصندگانی با حرکت‌های مشابه ایرانیان دیده می‌شود (Wade:1998: 54). بنابراین، حتی اگر تأثیر حضور و اقامت دریانوردان و تجار هندی در سواحل خلیج فارس را برای انتقال موسیقی نادیده بگیریم، ریشه این تبادل هنری بسیار دیرپا و گسترده‌تر از این نواحی بوده است. در میان سازهای قدیم هند که هنوز هم در مناطق جنوبی ایران مورد استفاده است، می‌توان از سیتار (سازی که برخی اختراع یا تکمیل آن را به امیر خسرو دهلوی نسبت می‌دهند) و با مضراب نواخته می‌شود، نام برد؛ هر چند نمونه هندی آن اکنون شباهت زیادی با نمونه ایرانی ندارد. حتی برخی محققان او را مبدع سبک آوازی "خیال" و سبک "ترانه" و در نهایت پدر "قوالی" به شیوه رایج آن دوره نیز دانسته‌اند (میرزا خان، ۱۳۵۴: ۳۵۳). موسیقی هندی در حوزه اجراء با سیستم‌های ریتمیک و ملودیک خود مانند الگوی ریتمی "تالا" (خالقی، ۱۳۳۵: ۴۶) و فرم بداهه‌خوانی و بداهه‌نوازی ریشه گرفته از موسیقی هندی تأثیر فراوانی بر موسیقی جنوب ایران گذاشته است. در موسیقی کلاسیک هند، سیستم "راگا" ستون فقرات ترکیب موسیقی و بداهه‌نوازی را تشکیل می‌دهد. راگا یک چارچوب ملودیک است که شامل دنباله خاصی از نت‌ها، محتوای عاطفی و قواعد برای بداهه‌نوازی است. موسیقی ایرانی هم بر اساس نظام دستگاه شکل یافته است که مجموعه‌ای از مدل‌های ملودیک (گوشه‌ها) است که پایه و اساس اجراءها را فراهم می‌کنند (Beck, 2023:13). هر دو نوع موسیقی بر اهمیت بداهه‌پردازی تأکید می‌کنند. هر گاه نوازنده در چارچوب راگا یا دستگاه، ملودی‌های

خودجوش ایجاد می‌کند، خلاقیت و بیان عاطفی او به طور برجسته نمایان می‌شود و هر اجراء را منحصر به فرد می‌کند و این موضوع که در موسیقی سواحل خلیج فارس دیده می‌شود، شاید یادگار موسیقی هندی باشد.

نتیجه‌گیری

ارتباط میان فرهنگی در پذیرش یک یا چند عنصر فرهنگی شکل می‌گیرد و اقتباس هنری یکی از رایج‌ترین وجوه این ارتباط است. منطقه مهم خلیج فارس به علت حضور و تعامل گروه‌های قومی از دیرباز محلی مناسب برای مطالعه نمونه‌های ارتباط میان فرهنگی بوده است. مصادیق این ارتباط متعدد است، اما هنر که زبان روح و احساس افراد است، در یک محیط مشترک با رنج‌ها و شادی‌های مشابه فرصت بروز بیشتری می‌یابد. بر این اساس، تأثیر موسیقی آفریقائی و هندی که طی زمانی طولانی وارد این منطقه شده است، بر موسیقی ایران نه تنها در سطح هنری، بلکه در چارچوب ارتباط فرهنگی قابل تحلیل است و فراوانی استفاده از آنها در مراسم مذهبی و آئینی ایرانیان نشان از نفوذ و پذیرش اجتماعی دارد که خود نتیجه نوعی استمرار و حتی تشابه در تبادلات فرهنگی این مناطق با هند و آفریقا از طریق تجارت، مهاجرت دوجانبه و تشکیل کلونی‌های متعدد است. به همین دلیل شاید بتوان گفت که موسیقی جنوب ایران در مقایسه با دیگر مناطق کشور، نمادی خاص از روابط فرهنگی میان اقوام و ملت‌ها و تاریخ پیچیده این منطقه است. تبادل فرهنگی و اقتباس هنرهای چون موسیقی از طرف مردمان، نشانه شباهت در بنیادهای فرهنگی دو یا چند جامعه است، زیرا بدون این شباهت‌ها نمی‌توان فقط از استمرار ارتباط آنها انتظار اقتباس و یا مبادله عناصر فرهنگی را داشت. به عبارت دیگر، تبادل عناصر فرهنگی از جمله موسیقی در خلاء اجتماعی روی نمی‌دهد و آماده بودن بستر اجتماعی شرط اولیه این تبادل است. هیچ قوم یا جامعه‌ای هرگز همه عناصر صادرات یا واردات فرهنگی قومی دیگر را بدون درنگ و تأمل نمی‌پذیرد، بلکه در فرایندی طولانی و پیچیده عناصر دلخواه خود را انتخاب می‌کند و باز هم برای تغییر دادن و بومی ساختن آن تلاش می‌کند و این امر به خوبی در سواحل شمالی خلیج فارس مشاهده می‌شود.

منابع و مأخذ

فارسی:

- احمدی ری شهری، عبدالحسین، ۱۳۸۳، سنگستان، جلد ۲ و ۱، شیراز: نوید شیراز.
- افشار سیستانی، ایرج، ۱۳۷۳، خوزستان و تمدن دیرینه آن، جلد ۲ و ۱، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- اقتداری، احمد، ۱۳۴۵، خلیج فارس، تهران: ابن سینا.
- الفهمی، عبدالسلام عبدالعزیز، ۱۳۵۷، ایرانیها در شرق آفریقا، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- باستید، ژوزه، ۱۳۷۴، هنر و جامعه، ترجمه: غفار حسینی، تهران: توس.
- برخوردار، ایرج، ۱۳۸۰، موسیقی مناطق ایران، تهران: اداره کل تحقیق و توسعه صدا.
- بیات، بایزید، ۱۳۸۲، تذکره همایون و بابر، به سعی: محمد هیأت حسینی، تهران: اساطیر.
- پارسانیا، حمید، ۱۳۹۱، جهان های اجتماعی، قم: کتاب فردا.
- پاکدامن، رحمت الله، ۱۳۶۴، قشم جزیره ای آشنا، هرمزگان: آگاه.
- توسلی، غلامعباس، ۱۳۸۸، نظریه های جامعه شناسی، تهران: سمت.
- توفیقیان، حسین، "گاه نگاری نسبی محوطه های فرهنگی تاریخی شهرستان بندرعباس بر اساس داده های باستان شناسی"، مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، ۱۳۸۷، شماره ۱۸۵، دوره ۵۹، صص. ۲۹-۵۳.
- جعفری، علی اکبر، "جریان شناسی مهاجرت و جابجایی اقوام در خلیج فارس، فصلنامه مطالعات خلیج فارس، ۱۳۹۵، سال ۲، شماره ۱، صص. ۲۵-۱۷.
- حاجبانی، ابراهیم، ۱۳۸۴، "گفت و گوی بین فرهنگی و انسجام ملی" در مجموعه مقالات همبستگی در ایران، به کوشش: داریوش قمری، تهران: مؤسسه مطالعات ملی.
- حمزه اصفهانی، ۱۳۷۶، تاریخ پیامبران و شاهان، ترجمه: جعفر شعار، تهران: امیرکبیر.
- خالقی، روح اله، ۱۳۳۵، "موسیقی هند"، مجله موسیقی، ۱۳۳۵، شماره ۳، صص. ۴۶-۴۲.
- دنزباخ، ولفگانگ، ۱۳۹۰، دانشنامه بین الملل ارتباطات، ترجمه: غلامرضا آذری و دیگران، تهران: انتشارات دانشگاه امام صادق (ع).
- دو وینیو، ژان، ۱۳۷۹، جامعه شناسی هنر، ترجمه: مهدی سبحانی، تهران: نشر مرکز.
- راکرت، جورج، ۱۳۹۵، موسیقی شمال هند: تجربه موسیقی بازنمود فرهنگ، ترجمه: کبری ذوله، تهران: مؤسسه فرهنگی ماهور.
- رودنیولر، اریک، ۱۳۸۷، ارتباطات آئینی از گفتگوهای روزمره تا جشن های رسانه ای شده، ترجمه: عبدالله گیویان، تهران: دانشگاه امام صادق (ع).
- زهیری، علیرضا، "هویت ملی ایرانیان"، فصلنامه علوم سیاسی، ۱۳۷۹، شماره ۱، دوره ۳، صص. ۲۱۸-۱۸۹.
- ساعدی، غلامحسین، ۱۳۴۵، اهل هوا، تهران: دانشگاه تهران.
- سرلک، سیامک و عباس نوروزی، ۱۳۸۹، گزارش کاوش لایه نگاری تم-مارون-سلطان میران، سازمان میراث فرهنگی و گردشگری استان هرمزگان.

تأثیر فرهنگ‌های آفریقا و هند بر موسیقی مناطق شمال خلیج فارس □ ۲۵

- سلطانی‌نیا، اشرف، "سیری بر موسیقی محلی بوشهر: دمام"، فصلنامه فرهنگ مردم ایران، پائیز ۱۳۹۲، شماره ۳۴، صص. ۱۴۴-۱۳۱.
- فاضلی، محمد، ۱۳۸۶، جامعه‌شناسی مصرف موسیقی، تهران: پژوهشگاه فرهنگ و هنر و ارتباطات.
- فیشر، ارنست، ۱۳۴۹، ضرورت هنر در روند تکامل اجتماعی، ترجمه: فیروز شیروانلو. تهران: توس.
- فین کلشتاین، سیدنی، ۱۳۶۲، بیان اندیشه در موسیقی، ترجمه: محمدتقی فرامرزی، تهران: نگاه.
- قاسمی، وحید، "تعامل موسیقی و جامعه"، کاوش‌نامه، ۱۳۸۲، شماره ۵ و ۶، سال چهارم، صص. ۲۱۵-۱۹۵.
- کازرونی (نادری)، محمدابراهیم، ۱۳۶۷، تاریخ بنادر و جزایر خلیج فارس، به تصحیح: منوچهر ستوده، گیلان: مؤسسه فرهنگی جهانگیری.
- کامی‌ین. راجر، موسیقی غیرغربی و موسیقی آیینی، ترجمه: مسعود اوحدی، مجله سروش، ۱۳۷۶، شماره ۸۵۶، صص. ۴۹-۴۸.
- کویانی‌پویا، حمید، "تعامل و تبادلات علمی، فرهنگی ایران و هند در روزگار باستان"، فصلنامه مطالعات شبه قاره، ۱۳۹۴، سال ۷، شماره ۲، صص. ۱۰۸-۹۳.
- کریستن‌سن، آرتور، "موسیقی در دوره ساسانیان"، مجله موسیقی، ۱۳۳۵، شماره ۶، زمستان، صص. ۶۵-۵۸.
- گزنفون، ۱۳۸۳، کوروش‌نامه، ترجمه: رضا مشایخی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- محمدتبار، مریم، "قص‌های محلی در کرانه‌های خلیج فارس"، مجموعه مقالات دهمین همایش ملی خلیج فارس، ۱۳۹۳، دانشگاه صنعتی امیرکبیر.
- مرزبان، احسان و مصطفی مرزبان، "توسعه گردشگری موسیقی در ایران: تحلیلی ساختاری (مطالعه موردی: استان بوشهر)"، فصلنامه علمی پژوهشی گردشگری و توسعه، ۱۴۰۱، سال دهم، شماره دوم، صص. ۲۰۲-۱۸۳.
- مسعودیه، محمدتقی، ۱۳۵۶، موسیقی بوشهر، تهران: سروش.
- مولانا، حمید، ۱۳۸۷، مفهوم‌شناسی ارتباطات دینی (سخنرانی پژوهشکده باقرالعلوم)، قم: پژوهشکده باقرالعلوم.
- میرزا خان، ۱۳۵۴، تحفه ماللهند. به کوشش: نورالحسن انصاری، تهران: بنیاد نشر فرهنگ ایران.
- نفیسی، سعید، ۱۳۴۴، تاریخ تمدن ساسانی در ایران، تهران: دانشگاه تهران.
- وثوقی، محمدباقر، "تاریخ ایران و هند قرن نهم هجری در کتاب ریاض‌الانشاء"، کتاب ماه تاریخ و جغرافیا، دی و بهمن ۱۳۸۰، صص. ۱۱-۴.
- هورن، برایان. جی. و باری تومالین، ۱۴۰۰، ارتباطات میان‌فرهنگی (نظریه و کاربرد)، ترجمه: محمدحسین شعاعی، تهران: دانشگاه امام صادق.
- یاری، سیاوش، مرتضی اکبری و مصطفی کریمی، نتایج اجتماعی فرهنگی پیوندهای اقتصادی میان کانونهای تجاری خلیج فارس و بنادر هند، فصلنامه مطالعات شبه‌قاره، دانشگاه سیستان و بلوچستان، ۱۳۹۶، سال ۹، شماره ۳۰، صص. ۱۴۵-۱۲۷.

لاتین:

Barton, Georgia, 2018, *The Relationship Between Music, Culture, and Society: Meaning in Music*. Palgrave Macmillan, pp. 23-41.

Beck, Guy, L. 2023, *Shared Religious Soundscapes: Indian Rāga Music in Jewish, Christian, and Islamic Devotion in South Asia*. *Religions*, 14(11), Published: 10 November 2023

Galdeniz, Paolo, 2022, *Cultural Relations Among States: is a Legal Adaptation Required?*, McGill GLSA Research Series, Vol. 2.

Pavlicevic, M. and Gary Ansdell, 2009, *Between communicative musicality and collaborative musicing: A perspective from community music therapy*. Oxford University press, New York.

Salimi, Mino, Fayaz Ebrahim and Masoumeh Rakhsha, "Antropological Study of Folk music In Qeshm island", *Journal of Sistan and Baluchistan Studies*, 2023, e 3, Issue 1 pp. 85-95.

Seeger, M., W. "Crisis and Emergency Risk Communication as an Integrative model", *journal of health Communication*. 2005, pp. 10, 43-55

Wade, Bonnie, 1998, *imaging sound (An Ethnomusicological study of Music, Art and Culture in mughul India)* The University of Chicago prees.

مراکز عمده تجاری کرانه‌های شمالی و جنوبی خلیج فارس و دریای عمان در عصر پارتیان

محمدجعفر چمنکار^۱

چکیده

در دوره حکومت پارتیان (۲۴۷ق.م تا ۲۲۴م) کانون‌های تجاری در شمال و جنوب خلیج فارس و دریای عمان به علل موقعیت جغرافیایی مناسب و توانایی اقتصادی اهمیت ویژه‌ای داشتند. خاراکس، آپالوگوس، اومانا، سمهورم و دبا از مهمترین مراکز بازرگانی دریایی در نواحی شمالی و جنوب تنگه هرمز بودند. هدف از این نوشتار بررسی جایگاه اقتصادی این مراکز در دوره حاکمیت اشکانی است. نگارنده با استفاده از روش تحقیق توصیفی-تحلیلی و بر پایه مطالعات کتابخانه‌ای و مستندات سعی در پاسخ به این پرسش دارد که برجسته‌ترین کانون‌های تجارت دریایی در شمال و جنوب خلیج فارس و دریای عمان کدام بوده و چگونه در فعل و انفعالات بازرگانی منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای نقش آفرین بوده‌اند؟ نتیجه‌ای که از پژوهش حاضر حاصل می‌شود، این است که اشکانیان با اداره مستقیم و یا به وسیله کارگزاران منصوب خود بر این بنادر استیلاء داشتند و از طریق نواحی فوق نقش کلیدی در شکل‌گیری اقتصاد منطقه و توسعه روابط تجاری بین‌المللی ایفاء نمودند.

واژگان کلیدی:

ایران، عصر پارتیان، خلیج فارس، دریای عمان، مراکز تجاری، کرانه‌های شمالی کرانه‌های جنوبی.

مقدمه

مقارن با تشکیل حکومت آریایی مادها، خلیج فارس و دریای عمان مرکز ثقل تحولات اقتصادی در قاره آسیا محسوب می‌شد و مبدأ و مقصد بخش عمده ناوگان تجاری و بازرگانان از اقصی نقاط جهان بود. جایگاه استراتژیک نظامی و اقتصادی مذکور تحول نقش آفرینی ایران هخامنشی را در خلیج فارس و دریای عمان موجب شد. با ظهور سلوکیان، حکمرانان مقدونی با درک اهمیت سوق الجیشی این حوزه تکاپوهای نظامی و تجاری خود را بر جزایر و بنادر شمالی و جنوبی خلیج فارس و دریای عمان گسترش دادند. با تأسیس سلسله اشکانیان، نظام ملوک الطوائفی موجب شد تا بخش‌های عمده‌ای از کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های این منطقه تحت حاکمیت و اداره حکومت‌های محلی به حیات سیاسی و اقتصادی خود ادامه دهند. سرحدات خلیج فارس و دریای عمان در دوره پارتیان به تکامل اقتصادی رسید و به عنوان مرکز ثقل در مبادلات بازرگانی ایران و جهان نقش راهبردی را ایفاء نمود. خلیج فارس و دریای عمان حلقه ارتباطی میان تمدن‌های مرکزی و داخلی ایران با جزایر و بنادر جنوبی و سپس بین‌النهرین، هند، چین، شرق و جنوب‌شرقی آسیا، مصر و آفریقای شرقی بود و تسلط بر این مناطق استراتژیک ضامن کسب ثروت و قدرت بیشتر برای اشکانیان بوده است. بر اساس این سیاست، اشکانیان بر مراکز عمده تجاری در شمال و جنوب خلیج فارس و دریای عمان تمرکز یافتند و از قابلیت‌های این بنادر در جهت تسهیل امور بازرگانی دریایی بهره‌مند شدند.

پیشینه پژوهش

آنچه به عنوان تاریخ دوره اشکانی در منابع فارسی وجود دارد، عمدتاً تاریخ سیاسی این سلسله ۵۰۰ ساله است و داده‌هایی اندک در ارتباط با حیات اقتصادی آن دوره حتی در ایالات داخلی ایران وجود دارد. این نقیصه در مورد شناخت مدون تحولات تجاری کرانه‌های شمالی و به خصوص جنوبی خلیج فارس و دریای عمان بیشتر نمایان است. در میان منابع فارسی کتاب «تاریخ خلیج فارس در دوره باستان» نوشته محمدجعفر چمنکار (۱۴۰۱)، تنها نوشتاری است که به صورت مشخص به کانون‌های تجاری شمال و جنوب خلیج فارس و دریای عمان در دوره پیش از اسلام پرداخته است. همین نویسنده (۱۴۰۳) در مقاله دیگری با عنوان «فرهنگ دریایی تمدن‌های اولیه مجاور خلیج فارس و دریای عمان» به فرایند تأثیرگذار مراکز اقتصادی خلیج فارس باستان در شکوفایی فرهنگی تمدنی این حوزه اشاره نموده است. به اعتقاد وی دریانوردی در میان آبراه‌های مختلف علاوه بر تبادلات اقتصادی موجب اشتراک‌گذاری امور فرهنگی مناطق گوناگون

با خلیج فارس و دریای عمان می‌شد. یعقوب محمدی و علیرضا خونانی (۱۳۹۲) در مقاله‌ای با عنوان: «خاراسن و جایگاه سیاسی و تجاری آن در شاهنشاهی اشکانی» بر اساس بررسی سکه‌ها به جایگاه این مرکز تجاری در رابطه با پارتیان و رومیان پرداخته‌اند. احمد حیدری (۱۳۹۹) در پژوهشی با نام «خارک و خاراسن پیشنهاد و بحثی در باره انتساب دو گور صخره‌ای بزرگ و نام جزیره خارک» بر اساس شواهد و مستندات تاریخی به بررسی دو گور صخره‌ای منسوب به تجار پالمیری در جزیره خارک و ارتباط این جزیره با خاراکس^۱ پرداخته است. حکمت‌الله ملاصالحی و دیگران (۱۳۹۵) نیز در نوشتاری با عنوان: «پیشنهادی برای جایگاه بندر پارتی امانا بر اساس بررسی‌ها و کاوش‌های انجام‌گرفته در سواحل شمالی و جنوبی تنگه هرمز» سعی در شناسایی موقعیت بندر امانا داشته‌اند. با این حال، عمده داده‌های محدود و پراکنده مربوط به شناخت مراکز برجسته تجاری خلیج فارس در دوره پارتی بر بنیاد منابع لاتین و بر پایه یافته‌های باستان‌شناختی حاصل می‌شود که در این نوشتار به شکل گسترده از آن بهره‌گرفته شده است. ایرن هایرینک (۱۹۹۸) در مقاله «ارتباطات بین‌المللی در جنوب خلیج فارس در اواخر قرن اول قبل از میلاد تا قرن اول میلادی» روابط تجاری مراکز اقتصادی جنوب تنگه هرمز با نواحی دوردست هند و چین و افریقای شرقی را مطالعه کرده است. لئوناردو گرگوراتی (۲۰۱۱) در مقاله «بندر اشکانی در خلیج فارس: خاراسن و تجارت آن» به اهمیت خاراسن به عنوان یکی از مهم‌ترین کانون‌های تجاری خلیج فارس در این برهه زمانی پرداخته است. میشل بوخارین (۲۰۱۲) در مقاله «عربستان ساحلی و حوضه‌های دریایی مجاور» بر اساس نوشته‌ای از یک بازرگان مصری ناشناس با عنوان: «سفرنامه دریای آریترا» مربوط به قرن اول میلادی به جغرافیای اقتصادی برخی از مراکز تجاری خلیج فارس و دریای عمان در دوره پارتی اشاره کرده است. صباح جاسم و عیسی یوسف (۲۰۱۴) نیز در پژوهشی با نام «دبا^۲: بندری باستانی در خلیج عمان در اوایل دوران روم»، ارزش این مرکز تجاری در خلیج فارس و دریای عمان را بررسی نموده‌اند.

تلاش اشکانیان برای توسعه نقش آفرینی سیاسی و نظامی در خلیج فارس و دریای عمان

استیلای ایران پارتی بر مناطق اصلی شمالی و جنوبی خلیج فارس

در اواخر حکومت سلوکیان در ایران، بخش‌های عمده‌ای از مناطقی که در ارتباط با کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان قرار داشتند، تحت حاکمیت و اداره حکومت‌ها و ساتراپ‌های محلی

^۱. Charax

^۲. Dibba

مستقل بودند. این مناطق با حفظ قالب و سنت‌های خود به انقیاد دولت تازه تأسیس اشکانیان درآمدند. بر اساس سیاست اشکانیان، نظام ملوک‌الطوایفی در سرزمین‌های جنوب ایران نیز به رسمیت شناخته شد. حاکمیت امپراطوری پارتی بر جزایر و بنادر خلیج فارس و دریای عمان در ابتدای تأسیس آن لرزان و فاقد سیاست‌ها و علایق بلندمدت و عمیقی بود. نوپایی حکومت اشکانیان، ضعف ناوگان دریایی، عدم ارتباط دریایی مازندران با سایر دریاها که در مجاورت پایتخت پارتیان قرار داشت، دور بودن خلیج فارس و دریای عمان از مرکز پارت‌ها در شرق ایران و عدم کوشش لازم و کافی برای دستیابی دائمی به دریا از مهم‌ترین عوامل شدت این فرآیند بود. استیلای کوتاه‌مدت اشکانیان بر سوریه و آسیای صغیر که با دریای مدیترانه و دریای سیاه مرتبط بود و احتمالاً به علت ضعف پارتیان انجام گرفت، این فرآیند منفی را افزون می‌ساخت (پیرنیا، ۱۳۷۰: ۲۶۷۲/۳).

با تحکیم تدریجی پایه‌های حکومت اشکانیان و تمرکز سیاسی، اقتصادی و به ویژه نظامی پارتیان، سنت توجه دولت‌های ایران به منطقه استراتژیک خلیج فارس و دریای عمان استمرار یافت و پارتیان به منظور توسعه نقش آفرینی خود در این حوزه حیاتی بر تکاپوهای خود افزودند. این تحركات از زمان مهرداد اول که بنیانگذار عظمت دولت اشکانی شمرده می‌شود، آغاز گردید. مهرداد اول به کشور باختر (باکتریا) لشکرکشی کرد و بخش غربی آن ناحیه را به امپراطوری خود الحاق نمود. همچنین به ماد بزرگ لشکرکشی کرد و سپس مقارن با دوران انحطاط سلاطین موریای پس از عصر باشکوه آشوکا تا رود هیداسب (جیلیم امروز) در نواحی غربی پنجاب هندوستان پیشروی نمود. در عهد وی تمام فلات ایران، بین‌النهرین و سواحل خلیج فارس و دریای عمان تحت حاکمیت اشکانیان قرار گرفت. خوزستان، پارس، رنج و بابل که در ارتباط تنگاتنگی با این مناطق بودند، مراکز عمده امپراطوری محسوب می‌گشتند (مشکور، ۱۳۷۴: ۴۶؛ حکمت، ۱۳۳۷: ۲۰). بر اساس تقسیمات اداری امپراطوری اشکانی که به وسیله مهرداد اول شکل گرفت و با تکیه بر مطالب مورخان یونانی به ویژه پلینی^۱ و ایزیدور خاراکسی^۲، مملکت ایران به دو بخش عمده علیا و سفلی تقسیم می‌شد و ایالت‌های بین‌النهرین، بابل و زرنج در قسمت سفلی قرار داشتند. با این وجود، در این تقسیم‌بندی اداری ۱۸ ایالتی جدید، از شوش که به تصرف حکومت مستقل الیمائی (الی‌میان) درآمده بود و از ساتراپ‌نشین‌های پارس و کرمانیه که به همراه نیمه غربی گدروزیا یا بلوچستان در حاکمیت پارسیان قرار داشت و با سواحل جنوب و جنوب شرقی ایران در ارتباط بودند، اثری دیده نمی‌شود (گوتشمید، [بی‌تا]: ۸۸-۸۴؛ ستوده، ۱۳۵۱: ۱۸۸).

^۱. Pliny

^۲. Isidorus Characenus

تحركات نظامی ایران در مناطق جنوبی خلیج فارس و تنگه هرمز در دوره مهرداد اول گسترش یافت. پیرو این سیاست عمان و بحرین در حدود سال‌های ۱۴۲ق.م. به تصرف اشکانیان درآمد و در جزایر و بنادر عمده پایگاه‌های نظامی تشکیل گردید (گوتشمید، [بی‌تا]: ۸۸-۸۴). استیلای ایران پارتی بر مناطق اصلی شمالی و جنوبی خلیج فارس در منابع یونانی نیز ذکر شده است، چنانکه بر اساس نوشته یکی از دریانوردان یونانی که در خدمت مصریان فعالیت می‌کرد و در حدود سال ۸۰ ق.م. که می‌بایست مقارن با حکومت سنتروک، اشک دهم (۸۶-۶۷ق.م.) باشد، در دریای سرخ، بخشی از سواحل آفریقا و اقیانوس هند و دریای عمان به دریانوردی پرداخته است، سرزمین‌های واقع در حدود عمان و بحرین تحت حاکمیت عناصر ایرانی بوده است (اقبال آشتیانی، ۱۳۲۸: ۱۶) و کشف آثاری از سکونتگاه‌های پارتیان در منطقه خریس جزیره قشم و منطقه فیلکه کویت، امارات متصالح و بحرین گواه این مدعا هست (راد، ۱۳۵۰: ۱۶). در این دوران که تجاوز سیاه‌پوستان یا حبشی‌های بدوی به سواحل خلیج فارس تشدید شده بود، دولت پارتی ناگزیر به لشکرکشی به برخی مناطق جنوبی تنگه هرمز از جمله عمان و تنبیه مهاجمان شد (چمنکار، ۱۳۸۲: ۶۰). به نوشته دریانوردان یونانی در حدود ۸۰ ق.م. کشتی‌ها از دهانه خلیج فارس حرکت نموده و پس از شش روز به مرکز تجارتی دیگری می‌رسیدند که عمان نام داشت و متعلق به ایران بود (ویلسون، ۱۳۴۸: ۶۲). دامنه حاکمیت و تسلط ایران پارتی تا حدود عربستان کنونی، یمامه و مغرب آن ناحیه تا حوضه وسط و تا پائین وادی الواسیه گسترش داشت (تقی‌زاده، ۱۳۴۹: ۲۴). در دوره اشکانی به دنبال گسترش فعالیت‌های تجاری و برپایی پایگاه‌های نظامی، مهاجرت عناصر ایرانی از نیمه شمالی خلیج فارس به بخش‌های جنوبی تنگه هرمز و استقرار دائمی در این مناطق افزایش یافت (مجتهدزاده، ۱۳۷۶: ۲۹). در مقابل، طی دوران ضعف اشکانیان، مهاجرت اقوام بدوی از مناطق جنوبی خلیج فارس به بخش‌های شمالی شدت یافت، چنانکه سکه‌های شخصی به نام مرداتس پسر فوباس پادشاه عمانی در ناحیه مسنه یا میشان در انتهای اروندرود، مصب رود دجله و ساحل خلیج فارس به دست آمده است. میشان حوزه جغرافیایی پادشاهی خاراکس بود و شامل رودخانه فرات، بخش‌هایی از خلیج فارس و رودخانه اولای یا کارون بود (حیدری، ۱۳۹۹: ۱۱۴). این امر بر اثر مهاجرت اقوام عمانی به ویژه قبیله الازد بود که بر طبق سنت عشیره‌ای اعراب، قسمتی به همان نام در زیستگاه اصلی خود باقی ماندند و برخی نیز در منطقه میشان ساکن شدند. در دوره اشکانی به سرزمین گرگان بزرگ اشاره شده است که محدوده وسیع جغرافیایی از شرق ایران تا سرحدات دریایی جنوب را شامل می‌شده است. چنانکه اردوان سوم، اشک هجدهم (۴۰-۱۲۰م.)

پیش از رسیدن به سلطنت بر این حدود فرمان می‌راند. او با هدف ایجاد تمرکز سیاسی و اداری، خاراکس را در کرانه خلیج فارس تصرف کرد و با خلع والیان محلی، ارتباز پارسی را به حکومت این حوزه مهم بازرگانی منصوب نمود (ستوده، ۱۳۵۱: ۲۰۴).

تقابل پارتیان و رومیان در مرزهای خلیج فارس

در تقابل اشکانیان با امپراطوری روم، گاه منازعات به نبردهای دریایی در محدوده خلیج فارس و بین‌النهرین منتهی می‌شد. لشکرکشی تراژان یا تریانوس^۱ ملقب به پائیکوس امپراطور روم در سال ۱۱۶م. و معاصر حکومت خسرو اشکانی اشک بیست و چهارم (۱۳۰-۱۰۹م.) نمونه‌ای از این وقایع است. سپاه روم از کنار رودخانه فرات به کرانه دجله گسیل شده و در لحظه‌ای نادر یکی از امپراطوران روم به سرحد خلیج فارس گام نهاد و به تماشای کشتی‌هایی که به سوی اقیانوس هند می‌رفتند، پرداخت. به پاسداشت این رخداد، تندیس‌هایی از امپراطور تراژان بر ساحل خلیج فارس برپا گردید. تراژان سفری تجسسی را نیز در خلیج فارس انجام داد که عمدتاً شامل مجمع‌الجزایر بحرین گشت (گوتشمید، [بی‌تا]: ۲۱۷). وی سرانجام در نتیجه شورش‌های مردم ایران مجبور گردید تا عقب‌نشینی نماید و پس از ناکامی در تصرف الحضر در بین‌النهرین پیش از رسیدن به روم در سال ۱۱۷م. درگذشت. هادریان^۲ امپراطور جدید روم با دولت ایران صلح نمود و سرزمین‌های اشغالی از جمله در محدوده خلیج فارس را تخلیه کرد. سپتیم سوروس^۳ امپراطور روم نیز مقارن با حکومت بلاش چهارم اشک بیست‌وهفتم (۲۰۸-۱۹۱م.) در اواخر تابستان سال ۱۹۸م. با استفاده از ناوگان خود در طول رودخانه فرات حرکت نمود و به شهر بابل رسید. به دستور او ترعه شهر لایروبی شد و به رود دجله اتصال یافت (مشکور، ۱۳۷۴: ۷۱) لشکرکشی وی نیز با شیوع بیماری و گسترش قحطی در سپاه او به شکست انجامید و شهرهای سلوکیه در کران دجله، بابل، تیسفون و سرزمین‌های مجاور خلیج فارس مجدداً تحت حاکمیت اشکانیان قرار گرفت. هدف اصلی رومی‌ها تسلط بر مراکز عمده تجارت دریایی در شمال و جنوب خلیج فارس و دریای عمان و رقابت و ایجاد محدودیت اقتصادی برای اشکانیان بود.

^۱. Traianus

^۲. Hadrianus

^۳. Septimius Severus

راه‌های تجاری متصل به خلیج فارس و دریای عمان

امپراطوری پهناور اشکانی بر سر راه‌های عمده دریایی و زمینی به ویژه خلیج فارس، دریای عمان، دریای سرخ، اقیانوس هند و جاده ابریشم دریایی قرار گرفته بود. اشکانیان با هدف استفاده از عوارض گمرگی و توسعه بازرگانی به ساخت و نوسازی بنادر و راه‌های قدیمی پرداختند. جاده ابریشم که به بخش‌هایی از انشعابات سواحل جنوبی ایران منتهی می‌شد، یکی از بهترین طرق ارتباطی در این روزگار بود و در دوره حکومت ۵۰۰ ساله پارتیان به شکل‌گیری نهایی رسید و به مرکزی برای تبادلات اقتصادی و فرهنگی بین شرق و غرب تبدیل شد. دولت اشکانی بر بخش عمده‌ای از این راه تسلط داشت و از حمل و نقل کالا در این جاده سود فراوان می‌برد. بازرگانان ایرانی، یونانی، بابل، یهودی و عرب در این شاهراه تجاری به طور فعال به دادوستد مشغول بودند (ریاضی، ۱۳۷۴: ۵۲؛ 51-76 : 2016, *Manguin*). جاده ابریشم از انطاکیه مرکز رومیان در سوریه شروع شده و از فرات و شهر هیراپلیس یا مینیج می‌گذشت و داخل امپراطوری پارت می‌شد و پس از عبور از اکباتان، راگا، هکاتوم پیلوس یا صد دروازه در شرق خراسان و مرو به بلخ می‌رسید و از آنجا به سوی پامیر استمرار می‌یافت (گروسه، ۱۳۷۹: ۹۲-۹۳؛ Liu, 2010: 1155). در آغاز سده یکم میلادی، یکی از مهم‌ترین راه‌های بازرگانی که با خلیج فارس و دریای عمان پیوند داشت، راهی فرعی بود که از راه شاهی هرات جدا می‌شد و در جهت شمال به مرو و فراسوی آن می‌رفت و پس از آن به راه ابریشم که از طریق واحه‌های ترکستان شرقی از چین می‌آمد، می‌پیوست. این جاده همچنین از مرگیانه به آریا یا هرات امروزی، درنگیانه و سکستان و از آنجا به آرخوسیا می‌رفت و از آنجا به قندهار کنونی و سپس به ناحیه غزنه می‌رسید و در این منطقه، حاشیه شرقی مرز امپراطوری پارتی به کران غربی هند بر می‌خورد و درون سرزمین آسیای صغیر و سوریه به خصوص پالمیرا از راه فرات به سلوکیه می‌پیوست که گذرگاهی به فرات سفلی و از آنجا به خلیج فارس داشت (پارشاطر، ۱۳۷۷: ۷۴).

راه‌های تجاری عربستان برای انتقال کالاهای ساخت هندوستان و چین به مصر و اروپا حائز اهمیت فراوانی بود و به صورت خطوط اتصالی فعالیت می‌کردند. در نتیجه این امر، میان خلیج عمان و خلیج فارس از یک سو و مدیترانه و مصر از سوی دیگر پیوند تنگاتنگی برقرار بود (faraj, 2024:171-174) و در این راه بازرگانی دو مسیر عمده وجود داشت:

- ۱- راه شمالی؛ از خلیج فارس و دریای عمان و به‌ویژه بنادر عمان آغاز می‌شد و پس از پیمودن بادیه‌الشم و فلسطین به صور در فنیقیه می‌رسید و یا به قصد مصر از سوریه و فلسطین به خلیج عقبه و بندر غزه امتداد می‌یافت.

۲- راه عربستان جنوبی؛ کشتی‌های هندوستان کالاهای خود را به بندر عمان یا یکی از بنادر جنوبی منتقل کرده و سپس تجار عرب آن را به موازات سواحل جنوبی به یمن و سپس به موازات دریای سرخ به عربستان سنگی (پترا) حمل و از آنجا به بندر ایله یا ایلات در فلسطین و در کرانه خلیج عقبه یا بندر غزه در مدیترانه ارسال می‌کردند (فیاض، ۱۳۶۹: ۱۱). سکه‌ای از بلاش (۷۸-۵۱ م.) در جبل‌الکنزان عربستان کشف شده است که جزء معدود مواد فرهنگی اثبات شده اشکانیان در عربستان شرقی است (potts, 2010:73).

در دوره اشکانی مراکزی برای بازرگانان، دلان و کارکنان حمل‌ونقل دایر شده بود و راه‌های آبی مرمت و نگهداری می‌گردید و در بنادر تشکیلاتی برای تجارت دریایی برپا بود. از کالاهایی که به‌وسیله کشتی از بنادر خلیج فارس بارگیری می‌شد و تا سیلان و بنادر چین ارسال می‌گشت، مراقبت زیادی صورت می‌گرفت و امنیت آنها تأمین می‌شد. تجارت با انواع کشتی‌ها به اکثر نقاط جهان انجام می‌گرفت و ایرانیان عصر پارتی با ساخت کشتی‌های بزرگ که در کارگاه‌های متعدد در سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس و دریای عمان تولید می‌شد و شناسایی دقیق راه‌های دریایی، بر دریانوردی جهان تأثیر فراوان گذاشتند (مجتهدزاده، ۱۳۷۵: ۷۴). در این زمینه می‌توان گفت که طرحی نادر از یک کشتی عصر اشکانی در کاوش‌های یکی از بناهای دوراروپوس به دست آمده است (بیانی، ۱۳۵۲: ۲۴۱). راه دریایی به سوی سواحل و بنادر هند نیز از طریق دریای عمان، اقیانوس هند و دریای سرخ صورت می‌گرفت (Tahtoo, 1987: 251-264).

کانون‌های تجاری شمال خلیج فارس و دریای عمان

بندر خاراکس در بین‌النهرین سفلی

بندر خاراکس یا خاراسن در بخش ساحل جنوبی بین‌النهرین به عنوان یکی از مهم‌ترین کانون‌های تجاری خلیج فارس، راه عمده به سوی سرزمین هند بود. در سده اول میلادی بازرگانان با استفاده از بادهای موسمی به طور مستقیم از خلیج فارس عازم هند، سری‌لانکا و سواحل چین می‌شدند (رائین، ۱۳۵۶: ۲۲۹) و بازرگانان از خاراکس تا مصب رودخانه سند را طی ۴۰ روز طی می‌کردند. یک بازرگان یونانی‌الاصل مصری ناشناس در کتابی با ۶۶ بخش تحت عنوان: «سفرنامه دریای آریتر^۱» یا سفرنامه پریپلوس مربوط به نیمه نخست قرن اول میلادی (احتمالاً مابین سال‌های ۴۰ تا ۷۰ م.) شهر خاراکس را بازار پارتی خوانده است که از این شهر کالاهایی مانند مروارید سیاه، پارچه‌های ارغوانی رنگ، شراب و طلا که از برخی مراکز اقتصادی

^۱. Periplus Maris Erythraei

جنوبی خلیج فارس چون اومانه وارد می‌کرد را به دیگر نقاط صادر می‌نمود (مشکور، ۱۳۷۴: ۷۱). این نوشته اطلاعات ارزشمندی از اماکن جغرافیایی شاهراه دریایی مصر در شمال آفریقا تا اقیانوس هند، راه‌های تجاری دریای اریتره که همان اقیانوس هند و مخصوصاً شمال آن بود، جمعیت بازرگان ساکن در بندر، نژادها و اشخاص را بیان می‌کند (Bukharin, 2012, P177-178). سفرنامه با اشاره به مطلب فوق‌الذکر می‌نویسد: «فرا تر از تنگه‌ها (تنگه‌هرمز)، آن دریای بسیار بزرگ و پهن، خلیج فارس به فضای داخلی می‌رسد. در انتهای فوقانی این خلیج، شهرک بازاری وجود دارد که طبق قانون مشخص شده است به نام آپولوگوس، واقع در نزدیکی خاراکس اسپاسینی و رودخانه فرات با قایقرانی در دهانه خلیج فارس، پس از گذشت یک دوره شش روزه، یکی دیگر از بازارهای ایالت پارس به نام اومان^۱ وجود دارد. کشتی‌های بزرگ به طور منظم از هر دو شهر به باریگازا (یک مرکز تجاری مربوط به شمال شرقی هند) ارسال می‌شود» (Gregoratti, 2019, 55).

علاوه بر باریگازا، بارباریکون در ساحل دریای عرب در گجرات نیز ارتباط نزدیک تجاری با این ناحیه داشت. از این دو بندر کالاهایی مانند ادویه، ترشیجات، پماد و مرهم، سنگ‌های قیمتی، چوب صندل، ساج، آبنوس و ابریشم خام به آپالوگوس^۲ صادر می‌شد (Gregoratti, 2011, 218). بارباریکون مرکز تجارت ابریشم در سواحل هند بود (رسائی، [بی‌تا]: ۱۵۷). در هند دو منطقه یا پایانه اصلی در سواحل غربی به عنوان مراکز توزیع برای تجارت داخلی شناخته می‌شدند؛ یکی از آنها به شمال غربی هند عمدتاً به باریگازا و بندر همسایه منتهی می‌شد که سفالینه‌های خلیج فارس مشهور به سفال‌های آفوره در ساحل و بازارهای داخلی آن مانند ناحیه نوسا کشف شده است. این مسیر قدیمی‌ترین راه دریایی محسوب می‌شد. مسیر دیگر به هند جنوبی منتهی می‌گشت که علاوه بر سفرنامه پریپلوس، توسط نخستین منابع ادبی تامیلی هند از قرن اول قبل از میلاد و قرن اول میلادی نیز گزارش می‌شود (schenk, 2007: 68). امرای خارکس از طریق بندر آپالوگوس، ابتدا به طور مستقل و سپس با همکاری شرکای تجاری ماهر ناحیه پالمیرا به لطف اختیارات اعطائی توسط اشکانیان و پیوند محکم با مقامات پارتی به طور فعال در تجارت خلیج فارس، دریای عمان و کرانه‌های اقیانوس هند شرکت داشتند (schenk, 2007: 68). این فرایند به خصوص از دوره حاکمیت تیرایوس^۳ (۸۰ ق. م.) فرمانروای وقت خاراکس با ایجاد کاروان‌های مستقیم بین خاراکس با پترا و نیز پالمیرا و راه‌های دریایی با هند افزایش یافت (سرفراز و آورزمانی، ۱۳۸۰: ۶۸-۶۷).

1. Omana

2. Apalagos

3. Tiraeus

خاراکس آنچنان دارای اهمیت بود که در کنار شوش و ایالت پارس، حق ضرب سکه را داشت و در ضرابخانه شهر سلوکیه در کران دجله، سکه های ارزشمند مسین ضرب می شد. از خصوصیات مهم سکه های این ناحیه کثرت سکه های ۴ درهمی نقره و سکه های برنزی ۴ درهمی با وزن ۱۴ گرم است که نشانگر رونق تجارت و بازرگانی خاراکس بوده (سرفراز و آورزمانی، ۱۳۸۰: ۶۹) و نام مهرداد دوم اشکانی بر روی سکه های متعدد خاراکس ضرب شده بود (محمدی فر و خونانی، ۱۳۹۲: ۱۲۲). تا پیش از تهاجم تراژان، خاراکس سکه هایی از نوع هلنیستی ضرب می کرد، در حالی که پس از حمله، سکه ها بیشتر ماهیت اشکانی پیدا کردند. خاراکس در سراسر امپراتوری ساسانی و تا خلافت اموی سکه ضرب می کرد و ضرب سکه تا سال ۷۱۵ م. ادامه داشت.



سکه تترادراخم نقره ضرب خاراکس با نقش مهرداد اول اشکانی

در سمت راست و هراکلس در سمت چپ

منبع: <https://www.coinarchives.com>

خاراسن در تجارت اشکانیان با چین و سرزمین های ماورای آن نقشی مهم برعهده داشت. روابط تجاری بین ایران و چین از زمان مهرداد دوم اشکانی رو به گسترش نهاد و مابین سال های ۱۲۰ تا ۸۸ ق. م. برای نخستین بار سفیری از طرف امپراتور وو^۱ از سلسله هان^۲ چین به ایران اعزام شد و در سال ۹۷ م. نیز سفیری به نام گان بینگ^۳ از طرف بان جاو^۴ (بان ژائو) سردار چینی به دربار پارتیان اعزام شد. این سفیر می خواست از خلیج فارس تا خلیج عقبه در دریای سرخ و داکیین^۵ یا مصر را مورد بررسی قرار دهد، اما منصرف شد. این عدم توفیق ناشی از سیاست

^۱. Wu

^۲. Han

^۳. Ganying

^۴. Ban Zhao

^۵. Da Qin

تجاری اشکانیان در انحصار تجارت بین شرق و غرب و چین و روم و عدم تمایل آنان به شناسایی راه‌های تجارت دریایی به وسیله رقیبان بوده است (پیرنیا، ۱۳۷۰: ۲۶۹۸/۳). گان یینگ اظهار می‌دارد که غربی‌ترین مکانی که مأموریت وی برای دستیابی به آن حاصل شد، کشور تیاوژی^۱ است که اکثر دانشمندان آن را با خاراکس - مسنه در سواحل شمالی خلیج فارس و جنوب سرزمین بین‌النهرین مطابقت می‌دهند (Gregoratti, 2019: 57). مقارن با این تحولات، خاراکس تحت اداره والیان ایرانی مهرداد دوم قرار داشت (ستوده، ۱۳۵۱: ۲۰۳). گزارش سفر گان یینگ در باره سیاست ممانعت اشکانیان می‌گوید: «او در کنار دریای بزرگ به تیاوژی رسید. او می‌خواست از آن عبور کند، اما ملوانان مرز غربی آن شی^۲ (اشکانیان) به او گفتند: اقیانوس عظیم است. افرادی که سفر دور خود را انجام می‌دهند در صورت مطلوب بودن باد می‌توانند در سه ماه این کار را انجام دهند. با این حال، اگر با وزش باد (طوفان، باد مخالف) روبرو شوند، می‌تواند دو سال طول بکشد. به همین دلیل است که تمام مردانی که از طریق دریا می‌روند برای مدت سه سال اندوخته می‌برند. اقیانوس پهناور مردان را ترغیب می‌کند تا به فکر کشور خود باشند، دچار فراق وطن شوند و برخی از آنها بمیرند» (Gregoratti, 2019: 57).

بر اساس سالنامه‌های چینی، سوداگران اشکانی با استفاده از ارابه و کشتی‌های خلیج فارس به کشورهای مجاور و سرزمین‌های دوردست که چندین هزار فرسنگ مسافت دارد، کالا صادر و وارد می‌کردند و در کار بازرگانی مهارت فراوان داشتند (آذری، ۱۳۵۲: ۳۲).



نقشه موقعیت طبیعی خاراکس

منبع: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karte_Charakene.png

¹. Tiaozi

². Anxi

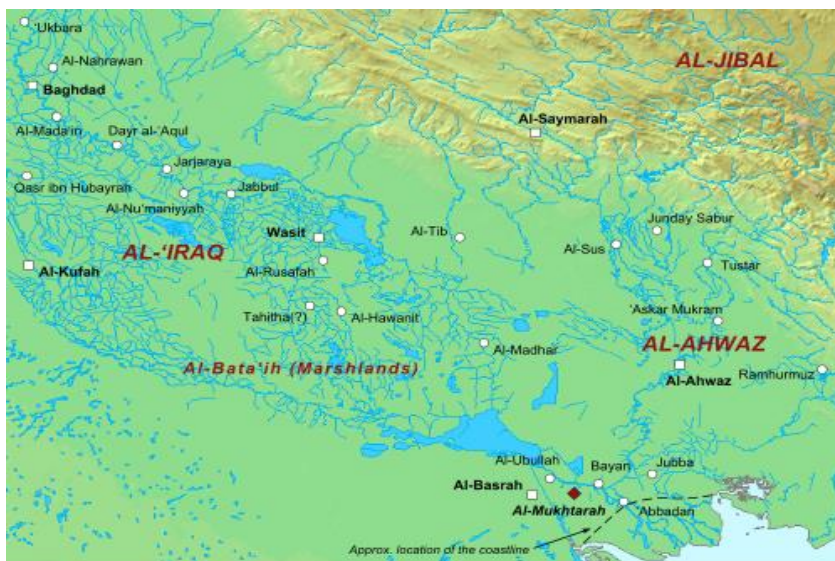
بندر اَبَلَه یا آپولوگوس در کرانه اروندرود

منطقه بین‌النهرین در تجارت دریایی مراکز اقتصادی شمالی و جنوبی خلیج فارس نقشی مهم را ایفاء می‌کرد، زیرا از طریق بندر اَبَلَه یا آپولوگوس (در شمال شرقی بصره امروزی) که دروازه هند نیز خوانده می‌شد، به صورت بلاواسطه با این حوزه آبی در ارتباط بود (چمنکار، ۱۳۸۹: ۳۵). اَبَلَه در انتهای شرقی بصره در سمت راست دجله و در وسط اروندرود قرار داشت و در این زمان این رود در اثر رسوبات دریا تا دهانه بندر فاو پیش نرفته بوده است. شهر اَبَلَه به صورت سازمان‌یافته در زمان سلوکیان در مکان برخورد دجله با اروندرود به نام آپولو خدای یونانی ساخته شد و سپس در عربی به اَبَلَه تغییر نام یافت. این بندر در اوایل سلسله ساسانی، اینشتاربار اردشیر نامیده می‌شد (مرادیان، ۱۳۵۵: ۳۲) و آخرین پایگاه دریایی و مرکز تجارت در خط سیر کشتی‌ها از هند به خلیج فارس محسوب می‌شد (رسائی، [بی‌تا]: ۱۵۶). منابع قرون نخستین اسلامی از باغات و مزارع، بازار، رباط و رفاه و شکوفایی تجاری این بندر یاد کرده‌اند (قره‌چانلو، ۱۳۹۲: ۲۸۳/۱) و موقعیت طبیعی مناسب این بندر به مردم آن امکان را می‌داد تا در فرات به کشتی بنشینند و خود را به اَبَلَه برسانند و در آنجا سوار کشتی‌های بزرگ شوند و دریاها را درنوردند و از سوی شرق تا هندوچین و از سمت غرب تا دیلمون (بحرین) و عدن بروند. از آنجا که اَبَلَه لنگرگاه طبیعی مناسبی داشت، کشتی‌های مختلف از چین، هند و سایر نواحی دیگر به آنجا آمده و تاجران بزرگ پیوسته در آن تردد داشتند. کاروان‌ها مال‌التجاره هند، چین، عمان و بحرین را از طریق این بندر به تدمر یا پالمیرا در استان حمص سوریه و حوران در جنوب غربی سوریه حمل می‌کردند (ساله، ۱۳۸۰: ۲۲۸).

در سده دوم میلادی، مرکز عمده تجارت با بین‌النهرین و شرق، پالمیرا در سوریه امروزی بود. راه‌های بازرگانی از پالمیرا به فرات رسیده و از آنجا به سوی سرزمین‌های شرقی استمرار می‌یافت. کاروان‌ها از راه دورائورپوس در جهت پائین رودخانه به بندر خاراکس در کرانه خلیج فارس می‌رسیدند و در آنجا با کشتی‌های گوناگونی که از هند و چین رهسپار بودند، به بارگیری و باراندازی کالا می‌پرداختند (یارشاطر، ۱۳۷۷: ۱۴۰). جواهرات و احجار کریمه، ادویه‌جات معطر، حیوانات کمیاب چون طاووس و بوزینه از مهم‌ترین کالاهای مورد دادوستد بودند (فیاض، ۱۳۶۹: ۱۱).

واردات عمده ایران در دوره اشکانی کالاهائی مانند ابریشم خام چینی، احجار گرانبه‌های هند، عطریات، تریاک، بردگان خواجه، ادویه‌جات به ویژه انواع فلفل، پارچه و منسوجات، عاج، آهن‌آلات، چرم و روغن‌های معطر مشرق زمین بود. صادرات ایران نیز شامل قالی و قالیچه، ادویه‌جات، پارچه‌های ابریشمی، لوحه‌های کنده‌کاری‌شده با تصاویر شاهان و بزرگان ایران و

نوازندگان، انواع فلزات، زعفران، قیر و روغن‌های معدنی، شراب، پرندگان و مروارید خلیج فارس بود. کاروان‌هایی که از بین‌النهرین می‌آمدند، شیشه‌آلات سوریه، پارچه‌های ابریشمی و پشمین ارغوانی، شراب، لبنیات و کره را به نواحی شرقی امپراطوری اشکانی حمل می‌کردند و از آنجا کالاهای بازرگانی محلی را به سرزمین چین و هندوستان صادر می‌کردند (پارشاطر، ۱۳۷۷: ۱۳۹). بر اساس سالنامه پوبلیوس گایوس کورنلیوس تاکیتوس یا تاسیتوس^۱ مورخ رومی (۱۱۷-۵۶م). اشکانیان از طریق تسلط بر کانون‌های اقتصادی خلیج فارس و دریای عمان و تجارت و حق انتقال، جابجایی و توزیع کالا بین شرق (چین و هند) و غرب صاحب ثروت فراوانی شده و در عایدات بازرگانی دریایی هم‌تراز با امپراطوری روم شرقی شده بودند (دوبواز، ۱۳۴۲: ۱۸۱). اُبله تا قرن هفتم هجری قمری به حیات اقتصادی خود به عنوان مرکز مهم تجاری در شمال خلیج فارس و منطقه بین‌النهرین جنوبی ادامه داد. از اواخر قرن هشتم هجری قمری به بعد، دیگر سخنی در باره اُبله دیده نمی‌شود و آنچه در منابع در باره آن آمده، نقل گفته‌های پیشینیان است. به نظر می‌رسد که اُبله از این تاریخ به کلی از میان رفته و جز نامی از آن باقی نمانده بوده است. با رونق گرفتن شهر بصره از اهمیت اقتصادی اُبله کاسته شد؛ تا جایی که به تدریج رو به ویرانی گذاشت و در نهایت از میان رفت (قره‌چانلو، ۱۳۹۲: ۲۸۳/۱).



نقشه جغرافیایی اُبله یا آپولوگوس در بین‌النهرین سفلی

منبع: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Zanj_Rebellion_Small.svg

^۱. Tacitus

مراکز تجاری جنوب خلیج فارس و دریای عمان

بندر بازرگانی اومانا در مجاورت تنگه هرمز

بندر اومانا که پریپلوس^۱ از آن به عنوان «جایی که کمی دورتر از تنگه هرمز قرار دارد»، یاد می‌کند، قابل مقایسه با ملیحه، اد دور و دبالحصن در امارات متحده عربی کنونی، ساحل باطنه یا ساحل مسندام در عمان فعلی، مکانی میان قطر و تنگه هرمز، بندری در ساحل گدورزیا و مکران ایران، مکانی در ساحل کرمانیه و بندری مابین کرانه‌های شرقی عمان تا بندر جاسک ایران است (Haerinek, 1998: 274-278). این بندر به وسیله ایرانی‌ها اداره می‌شد و طیف وسیعی از تجار، دریانوردان و کشتی‌های پارسی در آن قرار داشتند (Potts, 2018: 63-64). بر اساس نوشته پریپلوس، اومانا مرکز استخراج مروارید و دارای منابع آب شرب تازه بود. کشتی‌های تجاری و ماهیگیری برای تهیه آب و سایر تدارکات در این ناحیه لنگر می‌انداختند و آذوقه خود را تأمین می‌کردند. دیگر جزیره تأمین آذوقه در جنوب خلیج فارس، دیلمون یا بحرین بود. اومانا توقفگاهی مناسب برای کشتی‌هایی بود که میان خاراکس و شمال غربی هندوستان در تجارت بودند (Potts, 2018: 274). علاوه بر مس، ادویه، پوشاک و احجار کریمه، چوب مهم‌ترین کالایی بود که از هندوستان به بازار این منطقه صادر می‌شد. تیره‌های چوبی، نهال و قلمه درختان مختلف، هیزم، چوب درخت آبنوس، ساج و چوب درخت شیشم یا سیسو یا درخت رز هندی یا دلبرگیا با رنگ قهوه‌ای تیره که در شرق هند و به خصوص ناحیه بیهار می‌روئید و ارتفاع آن گاه تا ۲۵ متر و ضخامت تنه‌اش به ۲ تا ۳ متر می‌رسید، برای مصارف خانگی، تولید ابزارهای چوبی، خانه‌سازی و به ویژه ساخت و تعمیر کشتی از هندوستان وارد می‌شد. چوب خوشبو و مقاوم در برابر رطوبت، چوب درخت صندل یا چندل^۲ از دیگر الواری بود که از سواحل هند و اندونزی، آفریقای شرقی و زنگبار وارد اومانا و جنوب خلیج فارس می‌شد و گاه به تقلب به جای عود فروخته می‌شد. مولوی در باره چوب صندل چنین می‌گوید:

هر هلاک امت پیشین که بود
ز آنکه چندل را گمان بردند عود
(مولوی)

در مقابل آن کالاها مروارید، کندر و مواد خوشبوکننده، برده، شراب، انواع خرما، پارچه‌های صورتی رنگ و لباس‌های محلی نیز از این منطقه به سایر نواحی خلیج فارس، دریای عمان و هندوستان ارسال می‌شد (Potts, 2018: 276). همچنین پریپلوس عنوان می‌کند که در حدود

^۱. Periplus

^۲. Rhizophora , Mucronata

مراکز عمده تجاری کرانه‌های شمالی و جنوبی خلیج فارس و دریای عمان در عصر پارتيان □ ۴۱

۱۵۰۰ استادیس^۱ آن سوی مدخل بندر موسچا^۲، یک رشته کوه در امتداد ساحل دریا وجود دارد و در انتهای آن هفت جزیره در یک ردیف قرار گرفته‌اند که به نام جزایر زنبیوس^۳، خوانده می‌شدند (Casson, 1989: 71). این جزایر قابل مقایسه با جزایر کوریا موریبا در ۱۵۰ کیلومتری شمال خور روری از توابع شهرستان سلیم در کرانه‌های شمال شرقی استان ظفار در جنوب عمان امروزی یا مزون یا ماگان باستان است. مجموعه‌ای از پنج جزیره به نام‌های حلانیه یا موریبا (بزرگ‌ترین جزیره)، جیلیه، سورا، ماسکی و جورزانه بر روی هم، مجمع‌الجزایر کوریا و موریبا یا جزرالحلائیات را به وجود آورده‌اند (چمنکار، ۱۳۸۳: ۲۲؛ Hurewitz, 1975: 309).



نقشه موقعیت طبیعی عمان

منبع: <https://www.google.com>

بندر سمهورم در کرانه دریای عمان

ناحیه تمدنی سمهورم^۴ در منطقه خور روری در ضلع شرقی شهر صلاله مرکز استان ظفار و بعد از روستای طاقه در عمان امروزی به عنوان یکی از ناشناخته‌ترین مراکز تجاری جنوب تنگه هرمز در دوره پارتي شناخته می‌شود. سمهورم به صورت سامحرم، سمهورام یا سومحرم نیز نوشته می‌شود. قدمت بناهای برجای مانده از این مرکز تجاری، آنها را به قدیمی‌ترین

^۱. واحد مسافت یونانی مابین ۱۵۹ تا ۲۱۰ متر، Stades

^۲. Moscha

^۳. Zenobios

^۴. sumhuram

سکونتگاه‌های تجاری در مزون باستان یا عمان فعلی تبدیل کرده است؛ این ناحیه نیز با نوشته‌های پریپلوس قابل مطابقت است. سمهورم یکی از بنادر مهم عربستان جنوبی و مجرائی مهم برای شبکه بین‌المللی تجارت به خصوص داد ستد کندر و مواد خوشبوکننده در مناطق نجران، جیزان و عسیر در عربستان، یمن و ظفار در عمان و رابطی میان دریای مدیترانه، دریای سرخ و دریای عمان و اقیانوس هند بوده است. دو نظریه متضاد در مورد منشاء این شهر وجود دارد. بر اساس کتیبه‌ای که در ورودی این محوطه تاریخی در نتیجه کاوش‌های گوناگون باستان‌شناسی یافت شده، این شهر در قرن سوم قبل از میلاد توسط یک حاکم محلی به نام ایلاد یلوت اول^۱ از امرای حضرموت در یمن امروزی و مهاجرین آنها تأسیس شده است. در نظری دیگر سمهورم یا سامارام مؤسس این شهر بوده و نام او بر آن باقی مانده و در طول تاریخ به یادگار گذاشته شده است (Avanzini, 2016:183, 198, 201). محدوده زمانی تأسیس تا فروپاشی آن از سال ۲۰ قرن اول میلادی تا حدود قرن پنجم تا هفتم میلادی دانسته شده و یکی از علل اصلی انحطاط تدریجی آن از بین رفتن مجاری آبی در دهانه منطقه خور روری در نتیجه انباشت گل و لای و شن و ماسه و عدم دسترسی آسان به دریا بوده است. بنت^۲ انگلیسی (۱۸۹۷-۱۸۵۲ م.) و همسرش مبل^۳ جزء نخستین دانشمندانی بودند که در سال ۱۸۹۵ م. در جریان سفر اکتشافی پرمخاطره خود از این مناطق ناشناخته تاریخی دیدار کردند و به مطالعه پرداختند. سپس هیئت‌های آمریکایی در ابتدای دهه ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ میلادی و نیز باستان‌شناسان زمین‌شناسان ایتالیایی در سال ۱۹۹۴ م. پژوهش‌های بیشتری را انجام دادند. این شهر در نزدیکی یک شکاف طبیعی در دیواره دریا واقع شده و در نتیجه، تشکیل یک بندرگاه طبیعی را داده که از منابع آب شرب نیز برخوردار بوده است. کتیبه‌هایی به مانند کتیبه‌های کشف‌شده در جنوب عربستان در کنار دروازه یادبود این شهر حک شده است. در خارج از دیوار شهر، معبدی کوچک و سایر سازه‌های مقارن با مرحله اول ساخت شهر با قدمت قرن سوم قبل از میلاد تا قرن اول میلادی کاوش شده و مقدار زیادی اشیاء آهنی و برنز نیز کشف شده است. همچنین وجود کارگاهی برای ساخت ابزارآلات فلزی نشان می‌دهد که این شهر یک مرکز بسیار مهم برای تجارت داخلی به سمت جنوب شرقی عربستان و سواحل شمالی عمان بود که معادن سرشار و گرانبهای مس در آن قرار داشتند. ظفار در دوره باستان منبع اصلی تجارت کندر و بخور بود و به نظر می‌رسد که

^۱. Ilad Yelot I

^۲. James Theodore Bent

^۳. Mabel

تأسیس این شهر تا حدودی با آرزوی امرای حضرموت برای کنترل تولید این کالای ارزشمند و اشرافی که حتی به مصر و شمال آفریقا صادر می‌شد و جاده‌های متصل به آن، مرتبط باشد. پس از اکتشافات آمریکایی‌ها مشخص شد که سمهورم تنها یک ایستگاه کوچک تجاری و نظامی و یا مهاجرنشین کم‌اهمیت در عربستان جنوبی نبوده است. سمهورم شهری باشکوه با معابد، ساختمان‌های شخصی و عمومی، تأسیسات گسترده نظامی، قلعه‌های مستحکم، قبرستان و آثار هنری گوناگون بوده که دیواری قطور با طول ۷ هزار مترمربع از سنگ و مخلوط ملات گل و سنگ‌ریزه و برج و بارو آن را محافظت می‌کرد (Avanzini, 2016: 183, 198, 201).

مزارع و باغات حاصلخیز نیز در محدوده شهر قرار داشتند. کشف سفالینه، ظروف آشپزخانه، بامبو، یک کتیبه نادر تامیل-براهمایی مربوط به قرن اول میلادی، یک تندیس برنزی خاص زن هندی و سکه‌های از کانیشکا^۱ پادشاه کوشانی در این منطقه نشان‌دهنده تجارت با سواحل دوردست به خصوص نواحی ساحلی شمال‌غربی هندوستان بوده است (Avanzini, 2016: 183, 29, 101, potts 2010: 99, 101, paven, 2011: 198, 201). بر اساس نوشته پریپلوس در این ناحیه ساکنان بومی تحت حاکمیت و هدایت امرای حضرموت قرار داشتند، اما در دوره‌های گذشته، پارس‌ها بر آن حکومت می‌کردند (Casson, 1989: 71). این مسئله نشانگر تسلط عناصر ایرانی بر تمام گذرگاه‌های ورودی و خروجی خلیج فارس به آب‌های آزاد از جمله دریای سرخ و تنگه باب‌المندب، دریای عمان و در انتها اقیانوس هند بوده است (Haerinek, 1998: 275).



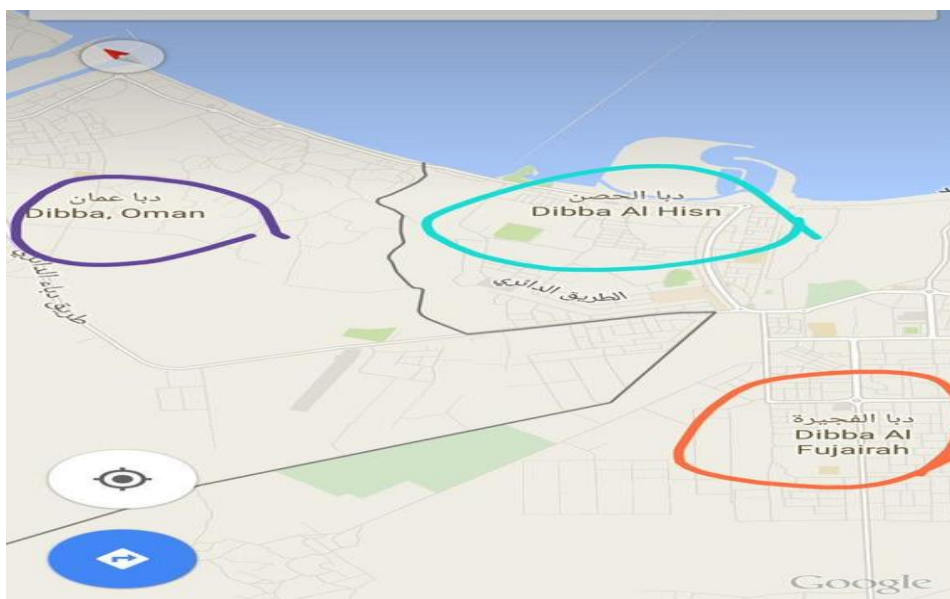
محوطه باستان‌شناسی سمهورم در جنوب عمان

منبع: https://madainproject.com/samharam_archaeological_park

^۱. Kanishka

بندر دِباء در کرانه خلیج عمان

دِباء یکی دیگر از مناطق مهم در مسیر تجاری خلیج فارس و دریای عمان با سواحل هندوستان و چین و شرق آفریقا بود. دِباء در سواحل شرقی امارات متحده عربی کنونی واقع شده و مستقیماً مشرف به خلیج عمان است. این منطقه امروزه میان کشور سلطنت‌نشین عمان (دِباء‌البیعه، دِباء‌العمان)، امارت فجیره (دِباء‌الفجیره) و امارات شارجه (دِباء‌الحِصن) تقسیم شده است (چمنکار، ۱۴۰۱: ۱۶۶). نقش تاریخی دِباء که موقعیتی استراتژیک داشته، فقط با کاوش‌های اخیر در این منطقه آشکار شده است. در حالی که کالاهای وارداتی موجود در دِباء از محل‌های مختلف و دوردست تهیه شده‌اند، مجموعه‌ای از اتاق‌های کوچک و مجاور که در سطح ۳ حفاری‌ها وجود دارد، حاوی مقادیر قابل توجهی شیشه، قیر، حصیر و بوریا و مروارید است که نشان می‌دهد از آنها به عنوان کارگاه برای تولید و ذخیره مواد جهت فروش و صادرات استفاده شده است. این کالاها همراه با موقعیت طبیعی شهر، نشان از اهمیت این بندر به عنوان یک کارگاه بزرگ در شرق عربستان دارد. سفال‌ها چه وارداتی و چه از مبدا محلی به وفور در کل سایت و به ویژه در سطح ۳ کاوش شده است. کشف انواعی از کالاهای بین‌النهرین همراه با سایر کشفیات در مقبره‌های جمعی، وجود روابط تجاری و اقتصادی بین دِباء و مناطق دوردست بین‌النهرین، شمال شرقی عربستان، بحرین، جنوب شرقی ایران و هند را نشان می‌دهد. به نظر می‌رسد که بین‌النهرین منبع اصلی سفال‌های وارد شده در دِباء از جمله کوزه‌های بزرگ اندود شده با قیر بوده است. پیوندهای تجاری بین دِباء و هند همچنین با عرضه سفال‌های هندی، مهره‌های عقیق جگری قلم‌زنی شده و صنایع عاج‌آلات آشکار شده است. همچنین بندر باستانی دِباء برای کشتی‌های حمل کالا به خصوص از جهان رومی که از خاراکس و از طریق خلیج فارس کشتیرانی می‌کردند، لنگرگاه مناسبی را فراهم می‌کرد. کشتی‌ها پس از بارگیری، از تنگه هرمز عبور کرده و سپس با حرکت به سمت شرق، به سوی اقیانوس هند حرکت می‌کردند (jasim and Yousif, 2014: 87).



نقشه نواحی سه‌گانه دِبا در جنوب خلیج فارس

منبع: <https://www.google.com>

نتیجه‌گیری

با ظهور سلسله پارتیان، حاکمیت سیاسی و اقتصادی ایران بر منطقه خلیج فارس و دریای عمان که در دوره سلطه سلوکیان دچار نوعی فروپاشی شده بود، اعاده گردید. اشکانیان با هدف توسعه اقتصادی خود و کسب راه‌های جدید درآمد و کاهش نفوذ و قدرت امپراطوری روم شرقی به این نواحی توجه خاصی نشان دادند. بر این اساس، اشکانیان بدون تحمیل نظرات محدودکننده، با به کارگیری امرای بومی در شکوفایی کانون‌های اصلی تجاری در شمال و جنوب خلیج فارس و دریای عمان نقش‌آفرین شدند. ارزش کلان تجارت بین‌المللی به ویژه ادویه‌های هند و ابریشم از چین، شیشه‌های اسکندریه مصر و عاج‌های حکاکی‌شده هندی، سرمایه‌گذاری در این مراکز را برای اشکانیان و تجار سودآور می‌کرد. اومانا، خاراکس، دِبا، آپالوگوس و سمهورم از مهم‌ترین مراکز بازرگانی دریائی در جنوب خلیج فارس و دریای عمان بودند که بخش فعل و انفعالات اقتصادی و تجارت دریایی، حول محور آنان می‌گذشت. کشف بادهای موسمی در قرن اول قبل از میلاد، این امکان را برای بازرگانان فراهم کرده بود تا از پهنه اقیانوس هند عبور کنند. در گذشته، کشتی‌ها صرفاً در امتداد نزدیک به سواحل حرکت می‌کردند و کشف بادهای موسمی نقشی مهم در تسهیل امور تجارت دریایی داشت. در نتیجه تجارت مستقیم بین کانون‌های اقتصادی خلیج

فارس و دریای عمان با بازارهای جهانی بسیار گسترش یافت. تمام این مراکز در این برهه زمانی به دنبال سیاست تساهل و تسامح اشکانیان، دوره‌ای شکوفا از رونق و پیشرفت را تجربه کردند و علاوه بر نواحی شمالی تنگه هرمز، با سرزمین‌های دوردست آفریقای شرقی و شمالی، دریای سرخ، شبه‌قاره هند، چین و ماورای آن تا شرق و جنوب شرقی آسیا در ارتباط تنگاتنگ اقتصادی بودند.

منابع و مأخذ

فارسی:

- آذری، علاءالدین، «روابط ایران و سیلان»، مجله بررسی‌های تاریخی، ۱۳۵۲، شماره ۴، سال ۸، مهر و آبان، صص. ۱۴۸-۱۰۹.
- اقبال آشتیانی، عباس، ۱۳۲۸، مطالعاتی در باره بحرین و جزایر سواحل خلیج فارس، تهران: چاپخانه مجلس.
- بیانی، شیرین، ۱۳۵۲، هشت مقاله در زمینه تاریخ، تهران: توس.
- پیرنیا، حسن، ۱۳۷۰، تاریخ ایران باستان، تهران: دنیای کتاب.
- تقی‌زاده، حسن، ۱۳۴۹، از پرویز تا چنگیز، تهران: فروغی.
- چمنکار، محمدجعفر، «جابه‌جایی کانون‌های تجاری خلیج فارس و دریای عمان در سده‌های هفت و هشت هجری»، فصلنامه تاریخ اسلام و ایران، ۱۳۸۹، سال ۲۰، شماره ۶، صص. ۵۳-۲۷.
- ، «روابط ایران و عمان در دوره پهلوی»، فصلنامه تاریخ روابط خارجی، ۱۳۸۲، شماره ۱۶، صص. ۶۵-۵۴.
- ، ۱۳۸۳، بحران ظفار و رژیم پهلوی، تهران: مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران.
- ، ۱۴۰۱، تاریخ خلیج فارس در دوره باستان، ارومیه: دانشگاه ارومیه.
- حکمت، علی‌اصغر، روابط هند قدیم و ایران باستان»، فصلنامه دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، ۱۳۳۷، سال ۵، شماره ۳، صص. ۷-۲.
- حیدری، احمد، «خارک و خاراسن؛ پیشنهاد و بحثی در باره انتساب دو گور صخره‌ای بزرگ و نام جزیره خارک» فصلنامه پژوهش‌های ایران‌شناسی، بهار و تابستان ۱۳۹۹، سال ۱۰، شماره ۱، صص. ۱۲۴-۱۰۳.
- دوبواز، نیلسون کارل، ۱۳۴۲، تاریخ سیاسی پارت، اشکانیان، ترجمه: علی‌اصغر حکمت، تهران: ابن‌سینا فرانکلین.
- راد، بابک، آثار ساسانی خلیج فارس، جزیره قشم»، مجله بررسی‌های تاریخی، ۱۳۵۰، مهر و آبان، شماره ۴، سال ۶، صص. ۳۰-۱.
- رائین، اسماعیل، ۱۳۵۶، دینوردی ایرانیان از عصراستعمار تا امروز، تهران: جاویدان.

- رسائی، فرج‌الله، [بی تا]، ۲۵۰۰ سال بر روی دریاها، تهران: انتشارات مجله پیک دریا.
- ریاضی، محمدرضا، «جاده ابریشم، شکل‌گیری و پیشینه»، فصلنامه باستان‌شناسی و تاریخ، ۱۳۷۴ بهار و تابستان، سال ۹، شماره ۲، صص. ۶۷-۵۲.
- سالم، عبدالعزیز، ۱۳۸۰، تاریخ عرب قبل از اسلام، ترجمه: باقر صدری‌نیا، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی. ستوده، حسینقلی، ۱۳۵۱، «قلمرو دولت اشکانی»، بررسی‌های تاریخی، ۱۳۵۱، سال ۷، شماره ۶، شماره پیاپی ۴۳، صص. ۲۰۴-۱۸۸.
- سرفراز، علی‌اکبر و فریدون آورزمانی، ۱۳۸۰، سکه‌های ایران، تهران: سمت.
- فیاض، علی‌اکبر، ۱۳۷۸، تاریخ اسلام، تهران: دانشگاه تهران.
- قره‌چانلو، حسین، ۱۳۹۲، جغرافیای تاریخی کشورهای اسلامی، تهران: سمت.
- گروسه، رنه، ۱۳۷۹، امپراطوری صحرانوردان، ترجمه: عبدالحسین میکده، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- گوتشمید، آلفرد فن، [بی تا]، تاریخ ایران و ممالک همجوار آن، ترجمه: کیکاوس جهانگیری، تهران: علمی. مجتهدزاده، پیروز، «نام خلیج فارس در درازای تاریخ»، فصلنامه اطلاعات سیاسی و اقتصادی، ۱۳۷۵ خرداد و تیر، سال ۱۰، شماره ۱۰۶-۱۰۵، صص. ۲۹-۲۰.
- ، ۱۳۷۶، «نگاهی به جغرافیای تاریخی خلیج فارس، ایرانیان در خلیج فارس»، فصلنامه سپهر، ۱۳۷۶، دوره ۶، شماره ۲۲، صص. ۲۹-۲۱.
- محمدی‌فر، یعقوب و علیرضا خونانی، «خاراسن و جایگاه سیاسی و تجاری آن در شاهنشاهی اشکانی»، فصلنامه مطالعات تاریخ فرهنگی، تابستان ۱۳۹۲، سال ۴، شماره ۱۶، صص. ۱۳۲-۱۱۳.
- مرادیان، خدامراد، ۱۳۵۵، کشور حیره در قلمرو شاهنشاهی ساسانیان از ۲۲۶ تا ۶۳۲ میلادی، تهران: بنیاد نیکوکاری نوریانی.
- مشکور، محمدجواد، ۱۳۷۴، جغرافیای تاریخی ایران باستان، تهران: دنیای کتاب.
- ویلسون، آرنولد، ۱۳۴۸، خلیج فارس، ترجمه: محمد سعیدی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- هرتسلفد، ارنست، ۱۳۵۴، تاریخ باستانی ایران بر بنیاد باستان‌شناسی، ترجمه: علی‌اصغر حکمت، تهران: انجمن آثار ملی.
- یارشاطر، احسان (ویراستار)، ۱۳۷۷، تاریخ ایران کمبریج از سلوکیان تا فروپاشی دولت ساسانیان، ترجمه: حسن انوشه، ج ۳، قسمت ۲، تهران: امیرکبیر.

لاتین:

- Avnzini, Alessandra, 2016, The port of Sumhuram (khor Rori), New Data on History, IN: Imperial Rome, Indian Ocean Regions and Muziris: New Perspectives on Maritime Trade, Editor k.s. Mathew, Taylor & Francis: uk.
- Bukharin, m, The Coastal Arabia and the Adjacent Sea-Basins in the Periplus of the Erythrean Sea (Trade, Geography and Navigation), Topoi.Orient-Occident,2012, Supplément 11, Lyon.
- Casson,Lionel, 1989, The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, Translation, and Commentary, Princeton University Press:UK.

- faraj,rita, 2024 ,The Ancient Silk Road in Arabic Sources (ninth to fourteenth centuries AD) in: Showcasing the role and legacy of the Arabic Language along the Silk Roads , unesco, 171-199.doi.org/10.54678/CSIM3818
- Gregoratti , Leonardo, A Parthian port on the Persian Gulf: Characene and its trade, *Anabasis, Studia classica et orientalia*,2011 , N2.
- Gregoratti, Leonardo, 2019, Indian Ocean Trade: the Role of Parthia, in, *The Indian Ocean Trade in Antiquity Political, Cultural and Economic Impact*, Edited by Matthew Adam Cobb, Routledge :London and NewYork.
- Haerincck ,Erne, International Contacts In The Southern Persian Gulf In The Late 1st Century B.C./ 1st Century A.D.: Numismatic Evidence From ED-DUR (Emirate Of UMM Al-Qaiwain, U.A.E.), *Iranica Antiqua*, 1998, vol 33.
- Jasim, Sabah:Yousif, Eisa, (2014), Dibba: an Ancient Port on the Gulf of Oman in the early Roman Era, *Arab. arch. epig.*,2014, N. 25.
- Potts, Daniel, 2010¹ ,The Circulation of Foreign Coins within Arabia and of Arabian Coins outside the Peninsula in the pre-Islamic Era, (IN) *Coinage of the Caravan Kingdoms Studies in Ancient Arabian Monetizatio*, edited by Martin Huth and Peter G. van Alfen, The American Numismatic Society: usa.
- Hurewitz,j.c, «Editor »1975 , *The Middle East and North Africa in World Politics: A Documentary Record*,vol 1, Yale University Press: Yale.
- Manguin, Pierre-Yves , 2016. "Austronesian Shipping in the Indian Ocean: From Outrigger Boats to Trading Ships". In Campbell, Gwyn (ed.). *Early Exchange between Africa and the Wider Indian Ocean World*. Palgrave Macmillan :Montreal , Canada. pp. 51–76.
- Paven, A, 2011, *Sumhuram as International Centre: The imported Pottery*:IN: Alessandra Avanzini, *Along the Aroma and Spice Routes : the Harbour of Sumhuram, its Territory and the Trade between the Mediterranean, Arabia and India*.Pisa,Bontedera,Bandecchi and Vivaldi: italy
- Potts, Daniel, 2018, *The Persian Gulf in the Cosmographia of the Anonymous Geographer of Ravenna, c. 700 AD*, Institute for the Study of the Ancient World, New York University, No.5.
- Liu, Xinru, *The Silk Road in World History*,*The Journal of Asian Studies* , 2010,70(04):1156-1157.DOI:10.1017/S0021911811001975
- Schenk, Heidrun , *Parthian Glazed Pottery from Sri Lanka and the Indian Ocean trade*, *Zeitschrift für Archäologie Außereuropäischer Kulturen*, 2007,N.2.

سایت:

- <https://www.coinarchives.com>, A searchable archive of past coin auctions for the collector and researcher,27/5/2025.
- https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karte_Charakene.png,1/6/2025.
- https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Zanj_Rebellion_Small.svg.1/6/2025.
- <https://www.google.com>.22/3/2024.
- https://madainproject.com/samharam_archaeological_park.11/4/2025

تحولات بندر بصره و تأثیر آن بر اوضاع سیاسی و اقتصادی خلیج فارس در عهد ناصری

طیبه ادریسی^۱

چکیده

ناصرالدین شاه قاجار در مقایسه با سایر شاهان پیش از خود که اغلب درگیر مسائل نوار شمالی کشور بودند، به خلیج فارس توجه بیشتری داشت و پیامد این امر، سوءاستفاده کشورهای اروپایی به خصوص انگلستان از موقعیت خلیج فارس شد. ناصرالدین شاه برای سامان دادن به این شرایط، اقداماتی شامل ایجاد نیروی دریایی و تقویت تجارت و اقتصاد خلیج فارس انجام داد، که واکنش شدید دول اروپایی مستقر در خلیج فارس مانند انگلستان را در پی داشت. همزمان، اختلافات مرزی ایران و عثمانی بر سر مرز آبی بندر بصره تداوم داشت و سعی شد که در جهت رفع این اختلافات گام‌هایی برداشته شود. دسیسه‌چینی‌های کشورهای غربی، در رأس آن انگلستان و همچنین روسیه که بنادر خلیج فارس از جمله بندر بصره برای آنها حائز اهمیت بود، در این مسیر موانع بزرگی را ایجاد نمودند. مقاله حاضر با روش پژوهش تاریخی مبتنی بر مطالعه اسناد آرشیوی منتشرنشده موجود در آرشیو وزارت امور خارجه و آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران به بررسی تحولات سیاسی و اقتصادی بندر بصره و تأثیر آن بر اوضاع سیاسی و اقتصادی خلیج فارس در عهد ناصری می‌پردازد و تلاش می‌کند تا به این پاسخ برسد که تحولات مذکور در بندر بصره چه تأثیری بر وضعیت خلیج فارس داشته است. نتایج حاصل از این مطالعه مؤید این واقعیت است که وجود قدرت‌های خارجی چون انگلیس و روسیه تأثیر زیادی بر اوضاع سیاسی و اقتصادی خلیج فارس داشته است.

واژگان کلیدی:

ایران، قاجاریه، عهد ناصری، خلیج فارس، بندر بصره، تحولات، اوضاع سیاسی
اوضاع اقتصادی.

مقدمه

در ابتدای دوره قاجار، از یک سو به دلیل درگیری‌هایی که بر سر جانشینی کریم خان زند ایجاد شده بود و از سوی دیگر به دلیل عدم توجه دولتمردان به مسائل خلیج فارس، اوضاع بنادر ایرانی آن حوزه چندان مساعد نبود. در مقابل، بندر بصره از وضعیت مناسب‌تری نسبت به بنادر ایرانی برخوردار بود. بعد از تشکیل حکومت قاجاریه و روی کار آمدن پادشاهان قدرتمندی چون فتحعلی شاه و به‌ویژه ناصرالدین شاه و توجه ویژه آنها به مسائل خلیج فارس، اختلافات ایران و عثمانی دوباره شدت گرفت. این اختلافات بیشتر بر سر مرز آبی اروندرود بود که خط مرزی بین بندر بصره و خرمشهر در ایران بود.

دلیل شدت گرفتن اختلافات ایران و عثمانی آن بود که دولت عثمانی با روی کار آمدن شاهان قدرتمند قاجاریه و توجه آنها به مسائل اقتصادی و سیاسی خلیج فارس احساس نگرانی کرده و با دامن زدن به اختلافات مرزی ایران و بندر بصره سعی در ایجاد مشغولیت‌های فکری برای دولت قاجار نمود که از این طریق باعث گمراه نمودن توجه آنها به خلیج فارس شود، اما چندان موفق نبود. نکته جالب در این میان، سیاست فرصت‌طلبی و دورویی عثمانی بود که تقریباً به صورت عنصر بارز سیاست خارجی آن دولت درآمده بود. این دولت هنگام عدم درگیری در اروپا و مرزهای غیرایرانی، قوای خود را به مرزهای ایران برای چپاول و غارت می‌فرستاد و عشایر مرزی را به طغیان وامی‌داشت. اما همینکه از سپاه ایران شکست خورده و یا در جبهه اروپا درگیر جنگ می‌شد و یا سرگرم اختلافات داخلی می‌گردید، از در دوستی با ایران برآمده و با اعزام سفرای فوق‌العاده برای حل اختلاف اظهار تمایل می‌کرد؛ جالب‌تر و شگفت‌تر اینکه در تمام مدتی که دو کشور درگیر جنگ با یکدیگر بودند، به‌تناوب با دولت روسیه هم به نبرد می‌پرداختند، با این حال، حتی یک‌بار این فکر به اندیشه‌شان خطور نکرد که برای شکست دشمن مشترک با هم متحد شوند.

پس از درگذشت محمد شاه، ولیعهد او ناصرالدین میرزا زیر حمایت و تربیت میرزا تقی خان وزیرنظام در تبریز به سر می‌برد. با شنیدن خبر درگذشت شاه، ناصرالدین میرزا به کمک میرزا تقی خان، علی‌رغم آشفتگی‌هایی که پس از مرگ شاه ایجاد شده بود، در سال ۱۲۶۴ ق. / ۱۸۴۸ م. به تهران رفت و رسماً تاجگذاری نمود (شمیم، ۱۳۸۷: ۱۳۵). نخستین شاهان سلسله قاجار به دلیل درگیری در قسمت شمالی کشور چندان توجهی به اوضاع اقتصادی و سیاسی خلیج فارس نداشتند؛ این امر خود باعث درگیری بیشتر و سوءاستفاده کشورهای اروپایی به‌خصوص انگلستان شد. اما با روی کار آمدن ناصرالدین شاه و توجه وی به امور خلیج فارس، اوضاع چندان مناسبی

برای این کشورها ایجاد نشد. ناصرالدین شاه تصمیم گرفت که اوضاع سیاسی و اقتصادی و نظامی خلیج فارس را سامان دهد. وی دست به یکسری اقدامات مفید و ارزنده در این زمینه زد که از جمله آنها ایجاد نیروی دریایی، تقویت تجارت و اقتصاد خلیج فارس بود که با واکنش شدید و مخالفت کشورهای قدرتمند اروپایی در خلیج فارس مواجه شد. بدین ترتیب اقدامات اصلاح‌گرایانه ناصرالدین شاه در خلیج فارس برای یک دوره نسبتاً طولانی ادامه یافت. اما با مرگ وی و رخداد انقلاب مشروطیت در ایران، دگربار توجه به خلیج فارس و اوضاع اقتصادی و سیاسی آن از بین رفت و دوباره راه برای ترکتازی و سود بردن کشورهای اروپایی و به‌خصوص انگلستان در خلیج فارس باز شد که این خود به ضرر دولت مرکزی ایران و خلیج فارس بود.

هدف از پژوهش حاضر آنست که به بررسی تحولات سیاسی و اقتصادی بندر بصره در دوره ناصرالدین شاه قاجار پرداخته شود. هدف دیگر از نگارش این پژوهش نشان دادن تأثیرات مثبت و منفی اقدامات ناصرالدین شاه بر اوضاع سیاسی و اقتصادی بنادر شمالی و جنوبی خلیج فارس و به‌ویژه بندر بصره در دوره زمانی مورد بحث است. فرضیه این پژوهش آنست که با توجه به اهمیت ویژه بندر بصره در آن دوره زمانی، تحولات این بندر بر وضعیت سیاسی و اقتصادی خلیج فارس تأثیر به‌سزایی داشته است. روش کار بر اساس تحلیل تاریخی با شیوه توصیفی - تحلیلی است که با تکیه بر اسناد آرشیوی موجود اعم از آرشیو ملی ایران و مرکز اسناد وزارت امور خارجه ایران تهیه و تدوین شده است.

پیشینه پژوهش

خلیج فارس با توجه به جایگاه استراتژیک و حساس خود در طول تاریخ دارای اهمیت و توجه چشمگیری از سوی قدرت‌های مختلف اروپایی بوده است. بنادر بزرگ خلیج فارس نیز در دوره‌های تاریخی مختلف از جایگاه مهم اقتصادی و سیاسی برخوردار بوده‌اند که این جایگاه و نیز رویدادها و تحولات سیاسی و اقتصادی آن بر وضعیت اقتصادی و سیاسی خلیج فارس تأثیر به‌سزایی داشته‌اند. بندر بصره نیز از جمله بنادری بود که در دوره قاجار تأثیر قابل‌توجهی بر وضعیت خلیج فارس داشته و در بسیاری از آثار در زمینه خلیج فارس به این مهم اشاره شده است. برای نمونه؛ هوشنگ‌مهدوی (۱۳۸۷) در کتاب خود با نام: *روابط خارجی ایران از ابتدای دوران صفویه تا پایان جنگ جهانی دوم* به بررسی تحولات و رویدادهای مختلف بندر بصره از دوره صفویه تا دوره پهلوی پرداخته است. همچنین آرنولد ویلسون (۱۳۶۸) در کتاب *خلیج فارس* خود به این تحولات و تأثیرات آن بر خلیج فارس اشاراتی نموده است که جای تأمل

بسیاری دارد. طیب گوک بیگلین (۱۳۸۱) نیز در اثر خود به نام *امپراتوری عثمانی و اصلاحات مدحت پاشا* به این موضوع پرداخته و تأثیر رویدادهای بندر بصره در دوره فرمانداری مدحت پاشا در بغداد و بصره بر وضعیت اقتصادی و سیاسی خلیج فارس را مورد بررسی قرار داده است. در مجموع، در آثار مختلف مربوط به حوزه خلیج فارس، با توجه به اهمیت بندر بصره از دوره صفویه تا قاجار به عنوان کانون تجاری خلیج فارس از آن بندر نیز سخن به میان آمده است که برای به سرانجام رساندن این پژوهش می‌توانند اطلاعات ارزشمندی را ارائه بدهند.

اختلافات مرزی ایران و عثمانی بر سر بندر بصره در دوره ناصرالدین شاه

در دوره ناصرالدین شاه، اختلافات مرزی ایران و عثمانی بر سر مرز آبی بندر بصره یعنی اروندرود ادامه یافت و در این زمینه سعی شد که به اصلاح و برطرف نمودن این مسائل مرزی پرداخته و اختلافات را کنار بگذارند. اما مداخلات و دسیسه‌چینی کشورهای اروپایی مانند انگلستان و از جانب دیگر، کشور روسیه که چشم طمع به بنادر و مناطق ویژه خلیج فارس از جمله بندر بصره دوخته بودند، مانع بزرگی برای حل اختلافات بین ایران و عثمانی بود که متأسفانه این کشورها موفق‌تر و سرانجام هم پیروز میدان بودند. پیش از آنکه به اوضاع اقتصادی بندر بصره و خلیج فارس در دوره ناصرالدین شاه بپردازیم، به اوضاع سیاسی و مسئله اختلاف ایران و عثمانی بر سر مرز آبی بندر بصره در اروندرود خواهیم پرداخت.

قراردادهای ایران و عثمانی بر سر اختلافات مرزی بندر بصره و خرمشهر در دوره ناصرالدین شاه

الف- کمیسیون مشترک تحدید حدود

انعقاد عهدنامه ارزنه‌الروم پایان ماجرا نبود. پذیرفتن مرز در عهدنامه با قبول آن بر روی زمین تفاوت زیادی داشت و به تقریب هفتاد سال طول کشید تا مرزهای دو کشور به طور قطع تعیین شد. به موجب ماده ۳ عهدنامه دوم ارزنه‌الروم مقرر شده بود که کمیسیون مشترکی متشکل از نمایندگان ایران، عثمانی، روس و انگلیس تشکیل شود و خط مرزی دو کشور را از آراارات تا خرمشهر تعیین کنند. مسئولیت نمایندگان روس و انگلیس تنها وساطت و میانجی‌گری بین این دو دولت برای حل اختلافاتشان بود، اما نفوذ آنها به حدی زیاد بود که عامل مؤثر کامیابی و یا شکست کار کمیسیون به‌شمار می‌رفت. نخستین کمیسیون مرزی دو کشور از سال ۱۲۶۶ تا ۱۲۶۸ ق. / ۱۸۵۰ تا ۱۸۵۲ م. ادامه یافت و اما ادامه کار آن به علت

جنگ کریمه (۱۲۷۲-۱۲۷۰ق./ ۱۸۵۶-۱۸۵۴م.) و جنگ ایران و انگلیس (۱۲۷۳-۱۲۷۲ق./ ۱۸۵۷-۱۸۵۶م.)، متوقف شد (همزلی لانگریک، ۱۳۷۸: ۱۲۳). کمیسیون تصمیم گرفته بود که کار نقشه برداری از مرز انجام شود و در آن هنگام این مشکل بروز کرد که بیشتر مناطق مرزی ناشناخته و تحت نفوذ قبایل بود و هیچیک از دو کشور ایران و عثمانی نفوذی در آن مناطق نداشتند. به هر حال کمیسیون، نقشه عمومی سرحد ایران و عثمانی را از آراارات تا خرمشهر در ۱۴ قطعه ترسیم و نقطه نظرات مورد اختلاف را در آن مشخص کرد. دومین کمیسیون مرزی ایران و عثمانی در سال ۱۲۹۲ق./ ۱۸۷۵م. تشکیل شد و تصمیم گرفت تا تعیین تکلیف قطعی مرزی، وضع موجود محترم شمرده شود (مهردوی، ۱۳۸۷: ۸۹). فعالیت‌های این کمیسیون نیز به علت جنگ‌های بالکان (۱۲۹۵-۱۲۹۳ق./ ۱۸۷۸-۱۸۷۶م.) متوقف شد.

ب- پروتکل تهران و کمیسیون مرزی

دو کشور ایران و عثمانی به موجب پروتکل تهران موافقت کردند که کمیسیون مرزی متشکل از نمایندگان دو طرف (به تعداد مساوی) در اسلامبول تشکیل شود. در این پروتکل اشاره‌ای به شرکت نمایندگان روس و انگلیس در کمیسیون مذکور نشده بود و اساس کار کمیسیون را نیز عهدنامه ارزنه‌الروم دوم تشکیل می‌داد. همچنین دو کشور موافقت کردند که چنانچه در مورد تفسیر و یا اجرای برخی از مواد عهدنامه دوم ارزنه‌الروم نتوانند به توافق برسند، به جای ارجاع مسئله به دو کشور روس و انگلیس، به دیوان داوری لاهه مراجعه نمایند. در پروتکل تهران یک اصل معتبر حقوق بین‌الملل نیز مورد تأکید قرار گرفت؛ به این مفهوم که اشغال یک ناحیه برخلاف گذشته، دلیل مشروعیت مالکیت به‌شمار نمی‌رود. بر اساس پروتکل تهران، کمیسیون مشترکی برای تحدید حدود ایران و عثمانی و بررسی مسئله اروندرود در سال ۱۳۳۰ق./ ۱۹۱۲م. در اسلامبول تشکیل شد (جعفری‌ولدانی، ۱۳۶۶: ۹۶). این کمیسیون ۱۸ جلسه تشکیل داد و نماینده ایران در هفدهمین جلسه کمیسیون، ضمن تأکید مجدد بر این نکته که محمدعلی میرزا اختیاری برای امضای یادداشت‌های این کمیسیون نداشت، تحت فشار روس و انگلیس اعلام کرد که دولت آن یادداشت‌ها را می‌پذیرد.

ج- پروتکل اسلامبول و اختلاف مرزی ایران و عثمانی

به موجب پروتکل اسلامبول، مرز بین ایران و عثمانی در بندر بصره و اروندرود جز چند استثناء، ساحل ایرانی رودخانه تعیین شد. در مرز زمینی نیز این پروتکل بخشی از اراضی ایران را به عثمانی واگذار کرد. دولت‌های روس و انگلیس پیش از انعقاد پروتکل اسلامبول، مکاتبات

و مذاکراتی با دولت عثمانی در مورد تعیین مرز آن کشور با ایران به عمل آوردند، بدون اینکه از ایران نیز نظرخواهی کرده باشند. پس از اینکه سه کشور مذکور در مورد مرز ایران و عثمانی به توافق رسیدند، از نماینده ایران دعوت کردند تا بر توافقی‌های آنها در مورد مرزهای خود صحنه بگذارد. بدین ترتیب دو کشور به زیان ایران و در جهت منافع خود و دولت عثمانی، مرزهای دو کشور را تعیین کردند. پالمستون می‌گوید: «بریتانیا در این عقیده راسخ شده بود که مرز بین ایران و عثمانی هرگز به طور قطع نمی‌تواند تحدید شود، مگر به دلخواه بریتانیا و روسیه» (Ramazani 1984: 4).

دولت‌های انگلیس و روس در تهیه و تنظیم پروتکل اسلامبول تاکتیک سیاسی جالبی اتخاذ کردند؛ به این معنی که قسمتی از مکاتبات خود با دولت عثمانی را در مقدمه پروتکل درج نمودند. بدین ترتیب، این کشورهای اروپایی و سودجو همچون بریتانیا و از جانب دیگر روسیه بودند که به اختلافات تاریخی مرزی ایران و عثمانی برای رسیدن به منافع خود دامن زدند. در شعله‌ور نمودن اختلافات ایران و عثمانی، انگلیس و روس چون ترس خاصی از قدرت و نفوذ ایران در خلیج فارس داشتند، بیشتر جانب دولت عثمانی را گرفته و سعی می‌نمودند که در جریان بستن عهدنامه‌های مختلف که آنها خود نیز میانجی بودند، به نفع عثمانی ورق را برگردانند، زیرا دولت عثمانی برای رسیدن به منافع آنها چندان مانعی نبود و ایران بود که مانع و دیوار اصلی‌شان در رسیدن به اهداف خود در خلیج فارس محسوب می‌شد. دولت انگلیس از اوایل قرن ۱۷ میلادی که به اهمیت اقتصادی و موقعیت استراتژیک اروندرود پی برد، از حاکمیت ایران بر این رودخانه نگران بود. اهمیت این مسئله به هنگام جنگ‌های ایران و انگلیس در زمان نادر شاه (۱۱۴۷ ق. / ۱۷۳۵ م.) و محمد شاه برای آن کشور بیشتر آشکار شد. به همین دلیل، دولت انگلیس همواره در صدد بود که حاکمیت ایران را بر این آبراه سلب نماید. انگلستان در اجلاس ارزنه‌الروم به علت پافشاری امیرکبیر موفق به این کار نشد، اما در پروتکل اسلامبول به هدف خود رسید.

البته با توجه به اوضاع و شرایطی که در ایران به دلیل یکسری درگیری‌ها و آشوب‌ها ایجاد شده بود و از جانب دیگر، بی‌توجهی دولتمردان قبل و بعد از ناصرالدین شاه به اوضاع خلیج فارس، به دلیل درگیر بودن در قفقاز با روسیه و بعد هم به دلیل آغاز انقلاب مشروطیت و درگیری‌ها و نزاع‌های داخلی و هرج و مرجی که در کشور حکمفرما بود، به نفع کشورهای انگلیس و روسیه بود که به منافع فراوانی در خلیج فارس برسند و به خواسته‌های خود جامه عمل بپوشانند که موفق هم شدند و توفیق بیشتر با دولت بریتانیا بود که به قدرت بلامنازع

سیاسی و اقتصادی در قرن بیستم میلادی در خلیج فارس تبدیل شد. اختلافات مرزی ایران و عثمانی که بعد هم دولت عراق جایگزین آن گردید، به ادوار بعدی کشیده شد که حتی یکی از دلایل اصلی جنگ خانمانسوز تحمیلی بین ایران و عراق همان مسئله اختلاف مرزی بود.

تبادلات تجاری بنادر ایرانی و بندر بصره در عهد ناصری

خلیج فارس به علت موقعیت اقتصادی، راهبردی و سیاسی خاص خود، همواره از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بوده است. موقعیت منحصر به فرد خلیج فارس در میان کشورهای شرق و غرب و رقابت‌های استعماری کشورهای بزرگ، همواره سبب شده که دولت‌های استعماری در جهت تثبیت منافع خویش، قدرت خود را بر منطقه تحمیل کنند. با روی کار آمدن ناصرالدین شاه در نیمه قرن سیزدهم هجری قمری، این منطقه به‌عنوان یک آبراه مهم و راهبردی مورد توجه قدرت‌های جهانی قرار گرفت و تحولاتی رخ داد که منشأ بسیاری از رویدادهای مهم منطقه به‌شمار می‌آید.

در دوره ناصرالدین شاه روابط تجاری بین ایران و بندر بصره گسترده‌گی بسیاری یافت. در این دوره به دلیل توجه شایانی که وی به اوضاع اقتصادی خلیج فارس نشان داد، تجارت بین ایران و بندر بصره نسبت به دوره حکومت سایر پادشاهان قاجاری، اهمیت و رونق بهتر و بیشتری پیدا کرد. روابط تجاری گسترده‌ای بین بندر بصره با بنادر ایرانی دوره قاجار همچون بندر لنگه، بندر عباس و بندر بوشهر و همچنین جزایر خارک، قشم و بحرین در دوره ناصرالدین شاه برقرار شد. دلیل دیگر برقراری ارتباط تجاری تنگاتنگ بین ایران و بندر بصره در دوره ناصرالدین شاه، وجود شخصیت اصلاح‌گر و مدبری چون مدحت پاشا در بغداد و بندر بصره بود که رابطه سیاسی و اقتصادی نزدیکی با شخص ناصرالدین شاه در جریان سفر وی به عتبات عالیات برقرار نمود. این دیدار به محکم‌تر و مساعدتر شدن روابط تجاری ایران و بندر بصره در این دوره زمانی انجامید. بیشترین تجارتی که بین بنادر ایرانی با بندر بصره در این دوره اهمیت بسیاری داشت، تجارت برده، سنگ، غله، اسلحه و پارچه بود که بین بنادر ایرانی خلیج فارس، به‌خصوص بندر بوشهر و بندر عباس با بندر بصره صورت می‌گرفت^۱ (عاشوری‌نژاد و پرهیزکاری، ۱۳۹۲: ۱۸۲).

^۱. با توجه به اسناد منتشر نشده‌ای که در آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران موجود است و همچنین مجموعه اسناد منتشره که از روابط تجاری در این زمینه‌ها حکایت می‌کند.

جایگاه بندر بصره در تجارت برده خلیج فارس

تجارت برده و برده‌فروشی که با طرز تفکر مردم مشرق زمین و به‌خصوص اعراب مابینتی نداشت^۱ (شیل، ۱۳۶۲: ۳۱۴)، همواره در خلیج فارس یکی از مسائل مهم به‌شمار می‌رفت (جناب، [بی‌تا]: ۱۰۷) و تجارت آن درست پیش از آغاز قرن هجدهم میلادی شروع شد. تحقیقات و گزارش‌های مربوط به سده‌های میانه به‌طور پراکنده پیرامون برده‌ها به‌عنوان نوکران خانگی و محافظ اشاراتی دارند. به‌این ترتیب، پیش از قرن هجدهم میلادی در نظام‌های اقتصادی و اجتماعی حوزه خلیج فارس تعداد برده‌ها بسیار اندک و ناچیز بود و تنها در خلال قرن‌های هجدهم و نوزدهم میلادی بود که برده‌فروشی در ایران و منطقه خلیج فارس به‌طور چشمگیری رونق یافت (ریکس، ۱۳۸۰: ۱۵) رونق تجارت و بازار برده‌فروشی در خلیج فارس و به‌ویژه بندر بصره مبتنی بر دلایل متعددی بود؛ از جمله:

۱. امام مسقط زنگبار را تصرف کرد و سالانه چندین قایق که متعلق به او بود، برای تجارت برده از زنگبار به کار گرفته می‌شد.
۲. در خلال قرن هجدهم و نوزدهم میلادی جنوب ایران و منطقه خلیج فارس با کمبود نیروی کار مواجه بود و برای تأمین نیروی کار مورد نیاز بنادر خلیج فارس و دولت‌های ساحلی آن، از خارج منطقه برده وارد می‌کردند.
۳. در این دوره به دلیل برتری بریتانیا در عرصه اقتصاد جهانی، جنوب ایران و حوزه خلیج فارس دستخوش دگرگونی‌های اقتصادی و سیاسی گسترده و پردامنه شد (ریکس، ۱۳۸۰: ۲۷). منبع صدور برده خلیج فارس، مشرق آفریقا بود (ویلسون، ۱۳۶۸: ۲۵۰) و تجارت آن بین بنادر خلیج فارس و بندر بصره صورت می‌گرفت. بردگان معمولاً به روش‌های زیر مورد بهره‌کشی قرار می‌گرفتند:
 ۱. به عنوان سرباز در جنوب ایران (دشتستان، تنگستان، دشتی و ساحل عباسی)، در بنادر خلیج فارس (از جمله بندر بصره، بوشهر، بندر لنگه و بندر عباس) و در جزایر خارک، قشم و بحرین
 ۲. به عنوان ملوان و کارگر
 ۳. به عنوان نوکر خانگی در شهرهای بندری خلیج فارس و در شهرهای جنوبی ایران
 ۴. به عنوان غواص صید مروارید در جزایر بحرین، بندر لنگه و بندر عباس.

^۱ مسلمانان بر اساس تعالیم دینی‌شان آموزه‌های دینی را به بردگان یاد می‌دادند و آنها را به دین اسلام دعوت می‌کردند. این بردگان موقعیت مناسبی در خانواده‌های مسلمانان داشتند و بعدها آزاد می‌شدند.

مسافران خارجی که در قرن نوزدهم میلادی به ایران آمده بودند، وضعیت بردگان را در جامعه ایران بسیار مطلوب توصیف کرده‌اند. به عنوان نمونه، جانسون در سال ۱۲۳۳ق. / ۱۸۱۸م. راجع به وضعیت بردگان در ایران چنین سخن می‌گوید: «وضعیت برده در خانواده مسلمان شباهت زیادی به یک فرزندخوانده دارد که به‌موجب آن، بردگان امکان می‌یابند بخشی از مایملک ارباب خود را در حیات و ممات مطالبه کنند. برده در صورت احراز شایستگی از همان اوان به عنوان دستیار و عامل استخدام درمی‌آید و اداره بخش فراوانی از دارایی ارباب خود را به دست می‌گیرد» (مارتین، ۱۳۸۲: ۴۶).

رونق تجارت برده در خلیج فارس و بندر بصره در شرایطی بود که در سال ۱۷۹۴م. مقارن با لشکرکشی آقامحمد خان قاجار به گرجستان، برده‌فروشی از طرف مجلس فرانسه در تمام مستعمرات آن کشور رسماً منع شد. در سال بعد، دولت انگلستان کوشید به پیروی از سیاست فرانسه، برده‌فروشی را لغو کند. اما مجلس لایحه دولت را رد کرد، زیرا سودی که تجار انگلیسی از این راه به دست می‌آوردند، بسیار زیاد بود. با تمام این اوضاع، در سال ۱۲۲۳ق. / ۱۸۰۸م. دولت انگلیس اقدامات جدی برای جلوگیری از تجارت برده به عمل آورد، تا اینکه بالاخره در سال ۱۲۵۰ق. / ۱۸۳۴م. تمام بردگان را آزاد کرد (آدمیت، ۱۳۴۸: ۴۰۵). در سال ۱۲۳۸ق. / ۱۸۲۲م. هنگامی که آخرین لایحه برده‌داری در تمام متصرفات بریتانیا در مجلس آن کشور به اجراء گذاشته شد، نمایندگان سیاسی بریتانیا در مسقط، سعید بن سلطان را مجبور ساختند تا قراردادی را امضاء کند که طبق آن، اتباع مسقط حق فروش برده به کشورهای مسیحی را نداشته باشند (گریگوری، ۱۳۶۱: ۸۰). افزون بر آن قرار شد که یک نفر نماینده از طرف آنها در مستملکات آفریقای شرقی سلطان اقامت گزینند تا در تجارت برده بازرسی و نظارت داشته باشد و جهازاتی را که حامل غلام به ممالک عیسوی هستند، توقیف کند (آدمیت، ۱۳۴۸: ۴۰۹). در حقیقت، نخستین حکمران محلی که حاضر شد تا چنین اختیاراتی را واگذار کند، امام مسقط بود (اسدی، ۱۳۸۴: ۹۱).

علاوه بر تجارت برده در دوره ناصری، روابط تجاری گسترده در زمینه‌های دیگر بین ایران و عثمانی برقرار بود. در این زمان، دولت عثمانی نسبت به سایر کشورهای خارجی، بیشترین رابطه تجاری را با کشور ایران داشت. بندر بصره رابط اصلی تجاری بین این دو کشور بود که تجار از بنادر ایرانی خلیج فارس به‌خصوص بندر بوشهر، کالاهای ایرانی را خریداری نموده و از طریق بندر بصره به کشور عثمانی و سایر کشورهای خارجی صادر می‌کردند. اسنادی که از رابطه تجاری بین ایران و عثمانی برجای مانده است، نشان می‌دهد که در دوره قاجار

فعالیت‌های تجاری و اقتصادی گسترده‌ای بین این دو کشور از طریق دو بندر بصره و بوشهر حکمفرما بوده است. در این اسناد مشخص شده که روابط تجاری ایران و عثمانی در چه سطحی بوده و همچنین چگونگی معاملات تجاری و نوع پول و اسکناسی که مورد استفاده قرار می‌گرفته نیز بیان شده است که بیشتر این معاملات بر اساس لیبره عثمانی صورت می‌گرفته است. (ساکما: ۳۲۰/۲۳۴۵۵/۰۰۰۵). شاید دلیلش این باشد که در آن زمان دولت عثمانی ترجیح می‌داد که مبادلات تجاری و دادوستدهای اقتصادی بین بندر بصره و ایران بر مبنای پول دولت عثمانی باشد. آنها واحد پول ایران را پائین‌تر از واحد پولی خود می‌دانستند و به همین دلیل این قرارداد بر مبنای واحد پولی دولت عثمانی یعنی لیبره بسته شده است (عاشوری‌نژاد و پرهیزکار، ۱۳۹۲: ۱۸۴).

علاوه بر کالاهای ایرانی، دولت عثمانی حتی خاک و سنگ مورد نیاز خود را برای ساخت‌وساز از طریق ایران و به‌خصوص بندر بوشهر تأمین می‌کرد. این کشور با توجه به اسنادی که از این نوع تجارت و معامله وجود دارد، سنگ را از بندر بوشهر خریداری نموده و سپس از طریق مسیر آبی خلیج فارس به بندر بصره و از آنجا به کشور خود وارد می‌کرد. در برخی از اسناد این دوره به تحویل سنگ‌هایی که دولت عثمانی از بندر بوشهر خریداری می‌کرد، اشاره شده است. برای نمونه، به مقدار سنگ‌های خریداری شده توسط دولت عثمانی و انتقال آن به این کشور برای ساخت‌وساز اشاره شده است (ساکما: ۳۲۰/۲۳۴۵۵/۰۰۰۶). علاوه بر صادرات سنگ و کالاهای ایرانی از طریق بندر بصره به دولت عثمانی، اقلام دیگری نیز بین بندر بوشهر و بندر بصره صادر و وارد می‌شد که یکی از مهم‌ترین این اقلام، تجارت غله بود که از طریق بندر بصره به بنادر ایرانی و برعکس از بنادر ایرانی خلیج فارس به بندر بصره صادر و وارد می‌شد.

همچنین در زمینه‌های تجاری دیگر نیز اسنادی وجود دارد که به واردات غله از بندر بصره به بنادر ایرانی به ویژه بندر بوشهر اشاره شده است. با توجه به سندی که در مورخ ۲۳/۲/۱۳۲۱ ق. به دولت مرکزی قاجار ارجاع داده شده است، خطاب به پیشکار اهواز است که به بررسی خرید ده هزار تن جو از بندر بصره پرداخته است (ساکما: ۳۲۰/۲۳۴۵۶/۰۰۰۹). در سندی دیگر نیز به چگونگی تخلیه و تقسیم این مقدار جو که از بندر بصره به بوشهر وارد شده بود، بین اهواز و خرمشهر و همچنین چگونگی نگهداری از این جوها اشاره نموده است (ساکما: ۳۲۰/۲۴۵۶۷/۰۰۱۱). مواردی که در این اسناد به آن اشاره شده، نشان می‌دهند که بندر بصره در دوره قاجار به دلیل داشتن شرایط آب و هوایی مناسب و همچنین دارا بودن زمین‌های

کشاورزی با قابلیت مناسب، سالانه مقادیر قابل توجهی غله (شامل جو و گندم) به بنادر ایرانی خلیج فارس صادر می‌کرد.

ناصرالدین شاه تمام تلاش و توجه خود را به سامان دادن اوضاع اقتصادی و تجاری خلیج فارس معطوف کرده بود و از این طریق باعث گسترش معاملات تجاری و بازرگانی و سامان دادن اوضاع اقتصادی خلیج فارس در دوره زمامداری خود شد و ارتباط تجاری فعالی با بندر بصره برقرار نمود. علی‌رغم فعالیت‌های تجاری ناصرالدین شاه، هنوز یک نقص وجود داشت که این نقص برای دولت مرکزی به یک نقطه‌ضعفی در مقابل کشورهای خارجی تبدیل شده و این کشورها از آن سوءاستفاده می‌کردند. انگلیس یکی از این کشورها بود که سعی می‌نمود تا از این فرصت استفاده کرده و در امور سیاسی و اقتصادی خلیج فارس دخالت نماید و جای پای خود را در این آبراه مهم که طمع بسیاری از کشورهای بیگانه را به سوی خود جلب کرده بود، محکم سازد. آن نقطه‌ضعف، نداشتن یک نیرو و ناوگان دریایی قدرتمند و منسجم ایرانی در خلیج فارس بود که ناصرالدین شاه در دوره زمامداری خود تصمیم گرفت یک ناوگان دریایی مستحکم و قدرتمند در خلیج فارس ایجاد نماید.

تشکیل ناوگان دریایی توسط ناصرالدین شاه و تلاش برای تسلط بر بندر بصره

از حوادث مؤثر در تحولات خلیج فارس طی نیمه دوم قرن سیزدهم هجری قمری / نوزدهم میلادی، تأسیس ناوگان دریایی در این منطقه بود. از آنجا که حکومت قاجار در صدد تثبیت حاکمیت و قدرت خود در خلیج فارس بود، برای دستیابی به این هدف، تلاش‌های بسیاری نمود. پیش از آن، شاهان مقتدر صفوی برای حاکمیت بر خلیج فارس کوشش‌های جدی انجام دادند. چنانکه شاه عباس کبیر کوشید تا نخستین استعمارگران یعنی پرتغالی‌ها را از خلیج فارس بیرون کند، اما برای ایجاد نیروی دریایی در خلیج فارس اقدام جدی صورت نگرفت. بعد از آن در زمان نادر شاه افشار بود که وی تمام تلاش خود را برای ایجاد یک ناوگان دریایی انجام داد و اما با مرگ وی ناتمام ماند. سپس در دوره کریم خان زند، جز فتح بندر بصره با کمک ۳۰ کشتی، هیچ کوششی برای ایجاد نیروی دریایی در آب‌های خلیج فارس صورت نگرفت. در دوره قاجار، ابتداء آقامحمد خان و سپس فتحعلی شاه و جانشینش محمد شاه تا حدودی برای ایجاد ناوگان دریایی تلاش‌هایی نمودند، اما با مرگ هر یک از آنها، این هدف نافرجام ماند.

ناصرالدین شاه قاجار توجه ویژه‌ای به تشکیل ناوگان دریایی ایران در خلیج فارس نشان داد و به دنبال تسلط بر بندر مهم تجاری بصره از طریق قدرتمند نمودن ناوگان دریایی خود بود.

وی با داشتن وزیر بزرگ و کاردانی همچون امیرکبیر در کنار خود و همچنین سفرهایی که به اروپا داشت، برای ایجاد یک ناوگان دریایی قدرتمند و باعظمت به طور جدی اقدام نموده و این هدف را به وزیر بزرگ و مقتدر خود امیرکبیر محول کرد. اولین اقدام امیرکبیر برای دستیابی به ناوگان دریایی، مذاکره با شیل^۱ وزیرمختار بریتانیا بود. امیرکبیر طی گفتگویی که با شیل داشت، پرسیده بود که: «آیا دولت انگلستان حاضر است کشتی‌های مزبور را بفروشد و در صورت مثبت بودن پاسخ، آیا موافقت دارد که ملوانان و مهندسان انگلیسی به خدمت ایران درآیند؟ تقاضای امیرکبیر با مخالفت شدید انگلستان روبه‌رو شد و پالمرستون^۲ در پاسخ کوتاهی به درخواست شیل نوشت: به شما دستور می‌دهم به اطلاع امیرنظام برسانید که دولت انگلستان نمی‌تواند با پیشنهاد وی راجع به تحصیل کشتی‌های منظور موافقت نماید (آدمیت، ۱۳۴۸: ۳۰۴).

علت اصلی مخالفت انگلیس با درخواست ایران مبنی بر خرید کشتی جنگی و غیرجنگی این بود که ایران با مجهز شدن به کشتی‌های جنگی می‌توانست حاکمیت و اقتدار خود را بر بنادر، جزایر و اعراب؛ به‌ویژه بندر بصره تقویت نماید. در حالی که دولت انگلستان در همین زمان با بستن پیمان‌های مختلف با شیوخ عرب، حضور ایران را در منطقه کمرنگ می‌کرد (آدمیت، ۱۳۴۸: ۳۰۸) امیرکبیر اهدافی را از ایجاد این ناوگان دنبال می‌نمود که از این طریق می‌خواست دست بیگانگان را از آب‌های نیلگون خلیج فارس کوتاه سازد و اجازه سوءاستفاده از عدم وجود ناوگان دریایی در ایران را به کشورهای بیگانه ندهد. این اهداف عبارت بودند از:

۱. مبارزه با قاچاق برده و ندادن حق بازرسی کشتی‌های ایرانی به مأموران انگلیسی
۲. نفوذ شیوخ عرب از جمله شیخ مسقط بر منطقه. در این زمان به دلیل عدم نظارت حکومت مرکزی، این شیوخ شروع به ایجاد ناامنی در منطقه نموده بودند. امیرکبیر برای تثبیت حاکمیت ایران و اقتدار آن بر خلیج فارس در صدد ایجاد نیروی دریایی برآمد.
۳. در آن زمان، سید سعید خان امام مسقط، بندر عباس را اجاره کرده و شیخ سیف که از سوی او حاکم بندر عباس شده بود، از پرداخت مالیات‌های قانونی به دولت مرکزی خودداری می‌کرد.

امیرکبیر که از ارتباط با انگلستان نتیجه‌ای به دست نیاورده بود، برای حفظ حاکمیت دولت مرکزی در خلیج فارس دست به اقداماتی زد که شامل موارد زیر می‌شد:

^۱. Sheil

^۲. Polmerstone.

الف) در سال ۱۲۶۷ق. / ۱۸۵۱م. به جان داود خان^۱ که مأمور استخدام معلم از اتریش و پروس بود، مأموریت داد که سه فروند کشتی جنگی بخرد. امیر کبیر به جان داود خان چنین نوشت: «لازم است کشتی هم به طوری که در کاغذ جداگانه نوشته‌ام، دو فروند واپور و یک فروند کشتی یلکین خریداری و تحویل بگیرید» (ناطق، ۱۳۸۰: ۹۹).

ب) از کشتی‌های کوچک تجاری اتباع ایران پشتیبانی نمود و به شیخ نصر خان، دریابگی ایران دستور داد که هر گونه کمکی را برای پیشرفت کار صاحبان کشتی‌ها معمول دارد. در دریای خزر نیز همین رویه را در پیش گرفت و برای کشتی‌های بازرگانی، علامت ازدها تعیین شد که از بیرق کشتی‌های دولتی که نشان شیروخورشید ایران برای آنها در نظر گرفته شده بود، متمایز باشد.

ج) سومین تدبیر وی این بود که برای تقویت وضع سیاسی ایران در خلیج فارس به دولت آمریکا روی آورد و با آن کشور پیمان بازرگانی و کشتیرانی منعقد کرد.

امیر کبیر برای رسیدن به اهداف خود، سفرایی به کشورهای اروپایی مانند انگلیس، آلمان و آمریکا اعزام کرد. وی میرزا مهدی خان منشی مهمام خارجه فارس را با نامه‌هایی به آلمان و آمریکا فرستاد. نامه‌هایی که از سوی میرزا مهدی خان ارسال شده بود، حاکی از آن بود که وی راه‌های کسب درآمد برای خرید کشتی‌ها را پیش روی حکومت قرار داده است. او در نامه‌هایی، استفاده از معادن زغال سنگ منطقه و نیز فواید حاصل از تجارت را برای تأمین هزینه کشتی‌ها پیشنهاد داده بود. ارسال این نامه‌ها ادامه یافت تا اینکه در سال ۱۲۷۸ق. / ۱۸۶۱م. حسنعلی خان امیرنظام سفیر ایران در بریتانیا، مأمور انجام تحقیقاتی در باره خرید کشتی از کشورهای اروپایی شد و با کارخانه‌های کشتی‌سازی وارد مذاکره گردید (موسوی، ۱۳۶۶: ۷۶). از متن نامه چنین برمی‌آید که ایران خواهان خرید دو فروند کشتی جنگی بوده است که هر یک مجهز به بیست عراده توپ بیست و چهار پوندی باشد. شرکت کشتی‌سازی آلمانی تعهد کرده بود که در مدت ۷ ماه دو کشتی را آماده نماید و دولت ایران اعلام نمود که در صورت خرید کشتی‌ها بهتر است کاپیتان و صاحب‌منصبان کشتی را از کشورهای هلند یا آمریکا انتخاب نماید؛ چرا که به صاحب‌منصبان بریتانیا اعتمادی نیست (سهیلی خوانساری، [بی‌تا]: ۶۰). این وضعیت تا سال ۱۳۰۰ق. / ۱۸۸۳م. ادامه داشت تا اینکه در این سال، ناصرالدین شاه، مرتضی قلی خان صنایع‌الملک را به آلمان فرستاد. او دو ناوچه از آلمان خریداری نمود تا با تردد در خلیج فارس و رودخانه کارون، حاکمیت ایران در خلیج فارس را تثبیت کنند.

^۱. Join Davoud Khan.

نیروی دریایی متعلق به دولت ایران به طور رسمی در سال ۱۳۰۲ق./۱۸۸۵م. تأسیس شد و در آب‌های خلیج فارس شروع به کار کرد. این نیرو از دو فرزند کشتی تشکیل می‌شد؛ یکی از آنها که بزرگ‌تر و مجهزتر بود، به نام پرسپولیس^۱ و دیگری که کوچک‌تر و مخصوص خدمات رودخانه‌ای بود، شوش نامیده شد. به ناوچه شوش در کارون، بین اهواز و شوشتر مأموریت‌هایی محول شده و کشتی پرسپولیس نیز برای گشت در آب‌های ساحلی ایران مأموریت یافت (جناب، [بی‌تا]: ۹۰) در حقیقت، کشتی پرسپولیس به دو منظور کلی؛ یکی بمباران حدود ساحلی و ارباب حکام محلی و شیوخ و دیگر برای حمل خرما و مسافران حج معین شده بود (کرزن، ۱۳۶۷: ۴۷۵). در سال ۱۳۰۱ق./۱۸۸۴م. کشتی پرسپولیس از بندر کشتی‌سازی برفاهون همراه با نوابان‌های آلمانی به سوی خلیج فارس حرکت کرد.^۲

با وجود صرف هزینه‌های فراوان، این کشتی هرگز مورد استفاده دولت ایران برای تثبیت حاکمیتش در منطقه واقع نشد تا آنجا که پس از یک سال، شاه که از صرف هزینه‌های گزاف جهت نگهداری از کشتی‌ها به ستوه آمده بود، از امین‌السلطان خواست تا در باره آنها تصمیم‌گیری کند (اعتمادالسلطنه، [بی‌تا]: ۵۹۹). ناخدای کشتی پرسپولیس به روزنامه مظفری گلایه‌ای نوشت مبنی بر اینکه: «چهل پنجاه هزار روپیه خرج تعمیر پرسپولیس است که سود ندارد... از بوشهر تلگراف شده که مجلس بودجه‌ای برای تعمیر این کشتی‌ها در نظر گیرد، زیرا فرسوده‌اند و بهتر است اینها فروخته شود و کشتی نو نخرند» (روزنامه مظفری، سال دهم، ۱۳۲۸: ۲).

سرانجام با همه فعالیت‌ها و تلاش‌هایی که به عمل آمد، در دوره ناصری اقدامات برای تأسیس نیروی دریایی نتایج چندانی برای تجدید حاکمیت ایران بر این آبراه مهم در بر نداشت؛ چرا که خرید کشتی در این منطقه بسیار دیرهنگام به انجام رسید و فواید عملی ملموسی را برای کشور ایران نداشت و تجارت در بنادر ایران همچنان با کشتی‌ها و قایق‌های محلی و بومی انجام می‌گرفت. با این همه، فعالیت‌ها در آستانه قرن نوزدهم میلادی می‌توانست به عنوان نشانه‌هایی برای تثبیت حاکمیت ایران بر خلیج فارس محسوب شود.

مدحت پاشا و فرمانداری بندر بصره

مدحت پاشا از رجال سیاسی برجسته عثمانی در قرن نوزدهم میلادی بود و از او به عنوان پدر مشروطه اول و واضع قانون اساسی دولت عثمانی یاد می‌کنند. حاجی علی افندی‌زاده متولد روس چوک فرزند حاجی حافظ محمد اشرف افندی بود. در سال ۱۲۳۸ق./۱۸۲۲م. در

^۱. Perspolise.

^۲. در این زمینه بنگرید به: بخش پیوست‌ها، تصویر شماره ۱.

استانبول دیده به جهان گشود. نام او احمد شفیق بود و به واسطه اینکه در سن ۱۰ سالگی همه قرآن را حفظ کرده بود، به حافظ شفیق ملقب شد (گوک بیلگین، ۱۳۸۱: ۱۶۰). وی سپس با مشغول شدن به کار دفتری در دیوان همایونی به مدحت پاشا معروف شد.

اولین مسئولیت حساسی که بر عهده مدحت پاشا گذاشته شد، رسیدگی به سوءاستفاده‌های مالی در گمرکات شام و حلب بود که به نحو احسن از عهده انجام این مأموریت برآمد و به واسطه همین موفقیت بود که بلافاصله در مجلس اعلاى آن زمان که امور دفتری احکام عدلیه را به دو قسمت روم و آناتولی تقسیم نموده بود، با رتبه عالی به عنوان کاتب دوم آناتولی انتخاب شد (شاه، ۱۳۷۳: ۱۴۷). مدحت پاشا یک سفر به اروپا داشت که این سفر در ذهن و فکر او بسیار تأثیرگذار بود. از طرفی همین سفر وی را به مطالعه در زمینه نظام‌های سیاسی و اجتماعی غرب و بررسی راهکارهای توسعه برای رسیدن به عمران و آبادانی در کشورهای غرب واداشت که این خود جرقه‌ای در ذهن او برای اصلاحات بود. مدحت پاشا پس از بازگشت از اروپا به والی‌گری منطقه نیش رسید و با اقدامات اصلاحی در این منطقه، نظر دولتمردان ترک عثمانی را به سوی خود جلب نمود (شاه، ۱۳۷۳: ۲۸۱).

اوج درخشش مدحت پاشا در امر ولایت‌داری به تونا برمی‌گردد. به دست گرفتن امور راه‌های شوسه و واگذاری بخشی از کارهای راه‌سازی بر عهده مردم مناطق ذی‌نفع از جمله اقدامات مهم مدحت پاشا بود. وی همین رویه را در باره پل‌سازی هم به کار گرفت (ووسینچ، ۱۳۴۶: ۱۰۶). این سیاست تا آنجا موفق بود که در طول سه سال و نیم ولایت‌داری او در منطقه، حدود سه هزار کیلومتر راه و بیش از هزار و چهارصد پل کوچک و بزرگ ساخته شد. برقراری امنیت عمومی، تأسیس تشکیلاتی به نام صندوق غیرانتفاعی برای پرداخت وام به کشاورزان و جلوگیری از روی آوردن آنها به نزول خواران و راهاندازی و رونق دادن به صنعت کشتی‌سازی در منطقه (ووسینچ، ۱۳۴۶: ۱۰۸) از دیگر اقدامات مهم مدحت پاشا در این مقطع به‌شمار می‌رود.

اقدامات مدحت پاشا در تونا، آن منطقه را به اوج درخشش خود رساند. پس از والی‌گری تونا، مدحت به ولایت‌داری بغداد منصوب گردید. بعد از جریان حمله کریم خان زند و جایگزین شدن کویت به جای بندر بصره، این بندر رو به زوال و رکود نهاده بود و از جانب دیگر، با قدرت‌گیری حکام محلی و سوءاستفاده‌های اشراف و زمینداران بزرگ باعث ایجاد فساد و نزول خواری و ظلم در حق مردم بینوا و فقیر شده بود. نظام سیاسی، اقتصادی و اجتماعی این مناطق مغشوش شده بود و در آن هرج‌ومرج و بی‌نظمی حکمفرما بود. با روی کار آمدن مدحت پاشا به عنوان والی

بغداد، وی دست به یکسری اصلاحات مفیدی در زمینه سیاسی، اقتصادی و اجتماعی در بغداد و بندر بصره زد که تا حدودی این مناطق را از بی‌نظمی و هرج‌ومرج نجات داد.

مدحت پاشا در سال ۱۲۸۵ ق. / ۱۸۶۹ م. به والی‌گری بغداد منصوب شد و سپس برای به دست گرفتن مسئولیت جدید به سوی بغداد حرکت کرد. نخستین کار وی به محض ورود به بغداد، از میان برداشتن اصول محاسبات قدیمی و رسم باج‌گیری و مالیات‌های زیان‌آور بود که محصولات اراضی نزدیک بغداد را به همراه مالیات نشریه جایگزین آن کرد. این مسئله به همین شکل در بندر بصره نیز گسترش یافت (گوک بیلگین، ۱۳۸۱: ۱۷۱). مدحت پاشا پس از انجام اصلاحات مختلف مالی و ارضی تصمیم به انجام تغییراتی در زمینه نظامی گرفت که در ابتداء با مخالفت مردم روبرو شد. اما مدحت با برعهده گرفتن مسئولیت نظامی، کار خود را عملی نمود. ساکنان مناطق کوهستانی سلیمانیه که در مرز ایران زندگی می‌کردند، به واسطه مذهب سنی شافعی بودنشان با مأموران ایرانی اختلاف پیدا کرده و مجبور به پناه آوردن به جایی بودند. مدحت پاشا آنها را در جای مناسبی پناه داد و با عقد صلحی با دولت ایران، حقوق آنها را اعاده کرد و با مساعدت‌های باب‌عالی، دایره تأمینات را در آنجا قرار داد (گوک بیلگین، ۱۳۸۱: ۱۷۳).

در ابتدای امر، مدحت پاشا با شورش‌های بسیاری در مناطقی که تحت حاکمیت وی بود، مواجه شد. او با تدبیر صحیح و انتخاب راهکارهای مناسب، این شورش‌ها را خواباند. وی با از بین بردن شورش‌ها و عاملان اصلی آن، اراضی بسیاری به دست آورده و حتی زارعان و کسانی که در امر زراعت بسیار فعالیت داشتند را صاحب حق و سهمیه در این اراضی نمود. بر اساس وضعیت زمین‌ها، آنها را در انواع مختلف تقسیم و به صورت از هم تفکیک‌شده و بر پایه قباله بین مردم تقسیم نمود و بر این اساس بود که تقسیم اراضی را انجام داد (ووسینچ، ۱۳۴۶: ۱۱۰). از سوی دیگر، به دلیل استفاده از کشتی در رود دجله و فرات، برای جلوگیری از تخریب کشتی‌ها به واسطه سنگی بودن رودخانه، اقدام به ایجاد سدهایی در جزیره نمود. در بغداد نیز مؤسساتی مانند صندوق امنیت، بیمارستان و خانه تربیت را ایجاد نمود و در بخش‌های مختلف شهر با تلمبه‌خانه، چشمه‌های عمومی دایر کرد و در منطقه کاظمیه، اقدام مهم مانند راه‌اندازی تراموا انجام داد و رفاه را برای مردم عراق فراهم نمود (گوک بیلگین، ۱۳۸۱: ۱۷۵). هم‌زمان با حاکمیت مدحت پاشا بر بغداد، ناصرالدین شاه به بغداد مسافرت نمود. مدحت از وی پذیرایی کرده و مهمان‌نوازی خوبی به عمل آورده و به مدت سه ماه در نجف، کربلا و دیگر اماکن زیارتی، وی را همراهی نمود (ناصرالدین شاه قاجار، ۱۳۶۳: ۵۷) در

این بین، روابط تجاری و اقتصادی ایران و بندر بصره نیز مستحکم‌تر شد و مسئله رواج پول ایران در این بندر و حتی بغداد مورد بحث قرار گرفت که نتیجه آن، رواج پول ایران در جریان تجارت بین این دو منطقه شد.

اقدام دیگر مدحت پاشا آن بود که قصبه بصره را به ساحل اروندرود منتقل نمود. محل ساختمان تعمیر کشتی‌ها را در بندر بصره احیاء کرد، قصبه ناصریه را تأسیس و وضعیت قصبه کویت را رو به راه کرده و بدین‌گونه آن را به بصره الحاق نمود. افزون بر اقدامات موفقیت‌آمیز فوق، اصلاح روابط با وهابیان نجد بود که با حسنه شدن این روابط، از سوی باب‌عالی از مدحت پاشا قدردانی شد. عبدالعزیز با اهدای شمشیر مرصع به عنوان پاداش برای مدحت پاشا از او تقدیر کرد و صدراعظم عبدالعزیز، عالی پاشا نیز با ارسال مکتوبی به قلم خودش به او تبریک گفت و برای به نظم و انضباط درآوردن تمام منطقه عراق و در کل بین‌النهرین قدردانی کرد و آرزو کرد که آنجا در مدت کوتاهی تبدیل به مصر ثانی شود (گوک بیلگین، ۱۳۸۱: ۱۷۵).

در واقع مدحت پاشا در مدت ۳ سال والی‌گری خود بر بغداد و بندر بصره، علاوه بر ایجاد عمران و آبادی، درآمد مازادی را به استانبول انتقال داد و از همه مهم‌تر، برقراری امنیت اجتماعی و همچنین ایجاد نخستین چاپخانه در بغداد بود که به راه‌اندازی و انتشار روزنامه «زوراء» انجامید. مجله الزوراء (نام دیگر بغداد) از مطالب مهم راجع به اوضاع تاریخ اجتماعی، اقتصادی و سیاسی برخوردار بود. این مجله انتقادات شدیدی از کارکنان و مسئولان مراکز دولتی کرده و به شدت فساد اداری و رواج رشوه‌ستانی در شهرداری‌ها را انعکاس داده است. از جمله اخباری در مورد عزل قائم‌مقام رواندوز به دلیل اعمال رشوه‌گیری وی که این خود‌گویای صداقت مطالب این روزنامه و داشتن آزادی بیان در بیان وقایع ناگوار بود. این روزنامه به‌عنوان روزنامه رسمی دوره حاکمیت مدحت پاشا، فرمان‌ها و بیانات حکومتی را انعکاس داده و جالب بود که امیر مدحت پاشا، کارگزاران، وزراء و مدیران ولایت بغداد را موظف کرد که در نشر این مجله شرکت کنند و هموطنانشان را در خرید آن تشویق کنند (عباس نصار، ۱۴۲۷ق. / ۱۳۸۵ش: ۱۰۹)

پیشرفت بالای اصلاحات مدحت پاشا و روانه نمودن سود سرشار به استانبول، باعث رشک و حسادت برخی از دولتمردان عثمانی از جمله محمود ندیم پاشا، صدراعظم وقت عثمانی شد. وی با دسیسه‌چینی موفق شد، مدحت پاشا را از والی‌گری بغداد عزل و رؤوف پاشا را به‌جای وی به‌عنوان والی بغداد منصوب نماید. مدحت پس از عزل از این مقام به والی‌گری سلانیک، آیدین و از میر رسید. مدحت پاشا در آن مناطق نیز همین رویه کار اصلاحی خود را ادامه داد.

اگر بخواهیم به تحلیل شخصیت مدحت پاشا و اصلاحات وی بپردازیم، به اهمیت ویژه جایگاه او و ارزش اصلاحات نوینش پی خواهیم برد؛ اصلاحاتی که به پایه‌ریزی یک جامعه شکوفا و منظم انجامید. مدحت پاشا به فعالیت‌های بسیار درخشان در زمینه‌های مختلف سیاسی، اقتصادی و اجتماعی پرداخت و اقدامات مفید و ارزنده‌ای نیز در بغداد و بندر بصره انجام داد که شامل شهرسازی و عمران و آبادانی در این مناطق، اجرای سیاست مالی جدید در مبارزه با فساد اداری و مالی، بهبود اوضاع زندگی مردم با حذف مالیات بر باغ‌ها به مدت ۶ سال و کاهش میزان مالیات بر کشاورزی، تشویق کشاورزان در پرداختن به کار کشاورزی و اصلاح زمین‌های زراعی در جهت افزایش درآمد خزانه مملکتی و بهره‌برداری بیشتر از منابع بود.

نتیجه‌گیری

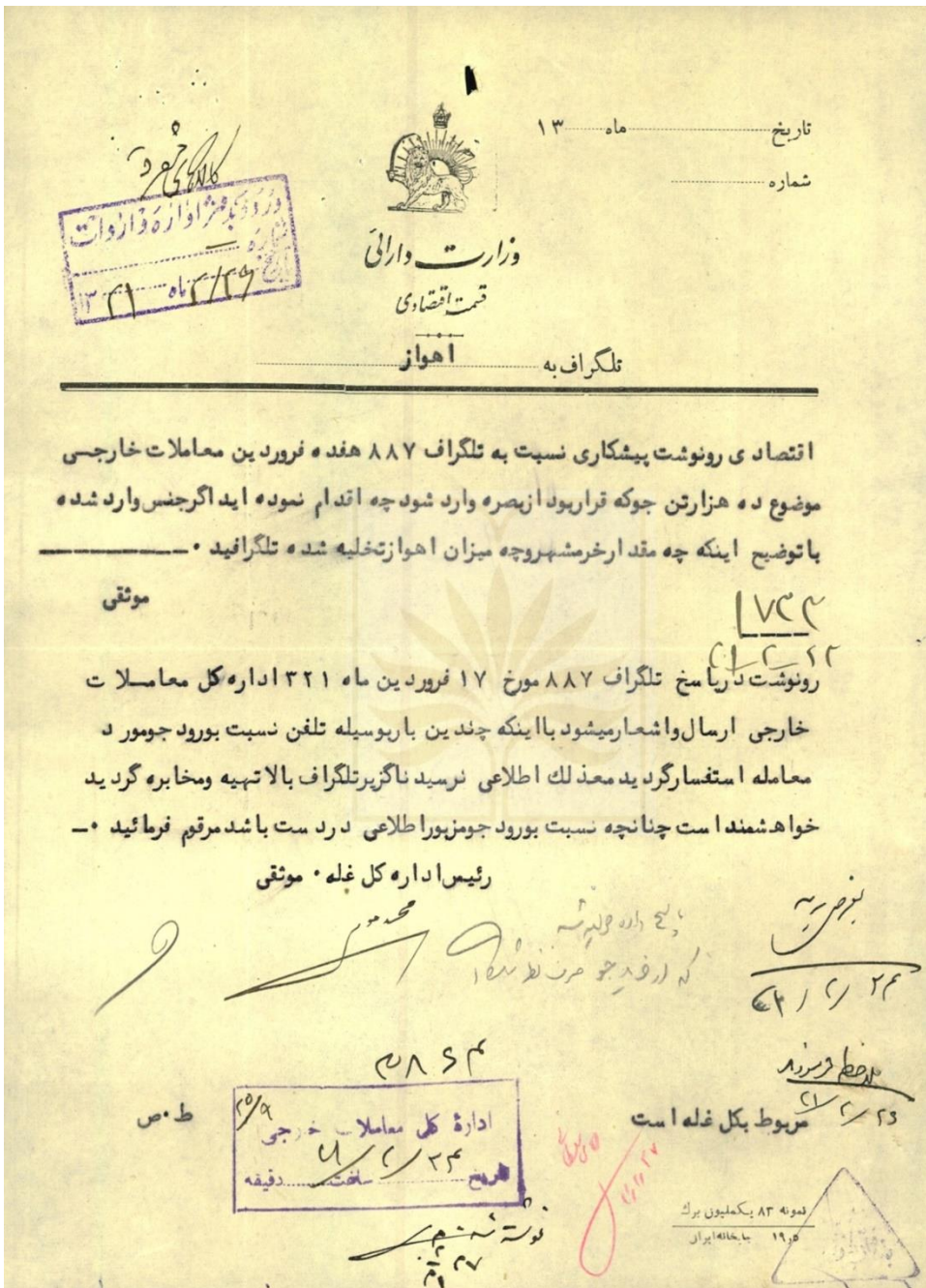
خلیج فارس با توجه به موقعیت استراتژیک و ژئوپلیتیک خود در ادوار مختلف تاریخی، نظر شاهان بزرگ ایران را به سوی خود جلب نمود که توجه به این آبراه تجاری در دوره‌های مختلف متفاوت بوده و بستگی به نوع نگاه و رویکرد هر کدام از سردمداران و حاکمان ایرانی داشت. برای نمونه در دوره معاصر نیز با توجه به بالاتر رفتن اهمیت و جایگاه این آبراه نزد کشورهای قدرتمند خارجی مانند انگلیس و روس، این منطقه از نظر سیاسی و به‌ویژه اقتصادی از جمله مناطق بسیار مهم و تأثیرگذاری بود که هر رویداد و تحولی که در این منطقه رخ می‌داد، در نهایت، به طور محسوس تأثیر خود را بر بنادر حاشیه خلیج فارس آشکار می‌نمود. ناگفته نماند که توجه به این آبراه ارزشمند از سوی حکمرانان ایرانی متفاوت بود. در دوره قاجار، نخستین شاهان این سلسله مانند فتحعلی شاه و محمد شاه، توجه‌شان بیشتر به مناطق شمالی و غیر از خلیج فارس بود و چندان توجهی به تحولات و رویدادهای آن منطقه نداشتند. اما با روی کار آمدن ناصرالدین شاه و وجود افراد مدبر و اصلاح‌گری چون امیرکبیر در کنار وی به عنوان وزیر خود به اهمیت و جایگاه ویژه اقتصادی و سیاسی خلیج فارس پی برده و برای کوتاه کردن دست کشورهای اروپایی مانند انگلیس دست به یکسری اقداماتی زد که بندر بصره که در آن روزگار به عنوان کانون تجاری خلیج فارس شناخته شده بود، طبیعتاً تحت تأثیر این اقدامات سیاسی و اقتصادی قرار می‌گرفت و شاهد تغییرات اساسی سیاسی و اقتصادی در آن بندر بودند.

ناصرالدین شاه قاجار برای افزایش قدرت و نفوذ ایران در خلیج فارس به اقداماتی دست زد که گرچه به طور کامل موفقیت‌آمیز نبود، اما می‌توان آن را آغازگر ایجاد یک حاکمیت باثبات و

قدرتمند ایرانی در خلیج فارس قلمداد نمود و به اقداماتی چون ایجاد ناوگان دریایی قوی با نظارت و همراهی امیرکبیر در خلیج فارس و همچنین لغو تجارت برده در این منطقه اشاره نمود. ناصرالدین شاه در دوره حکومت و پادشاهی و به‌ویژه در دوره حضور امیرکبیر به عنوان وزیر خود، توجه ویژه‌ای به خلیج فارس و همچنین بنادر ایرانی آن داشت که به دنبال اقداماتی که در این زمینه انجام داد، بر روند اقتصادی و سیاسی بندر بصره بسیار تأثیرگذار بود؛ امری که سرانجام به جایگزین شدن بندر بوشهر به عنوان کانون تجاری خلیج فارس به جای بندر بصره ختم گردید.

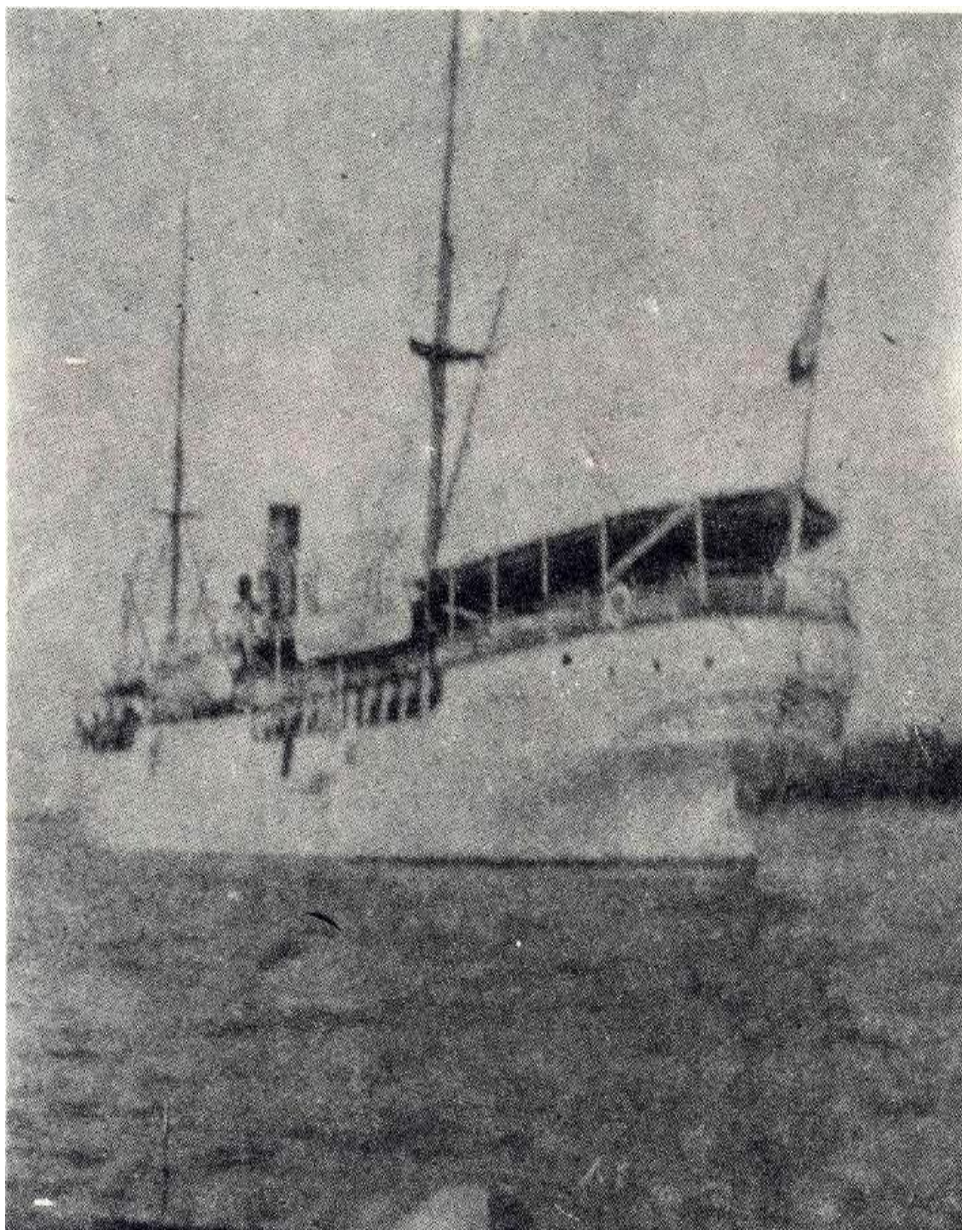
قرار داد جناب عبد اللطیف بهر حریم نجافا دلدو شهرت از غزه شهر چهارم
 لغایت ماه از قریب شش برده خانان در دیوبند بیا در همه کارها مخارج و احوال
 کارکنان بر طبق آنچه در این بیخ بیرون اردن در رسم با حق در هر یک تمام
 مخرج دیاب و ذهاب در دیوبند یا حوض شمس عطایا بر وجه
 در وقت حرکت در راه بیوفی الوقت حرکت وجه در زم زم در هر یک تمام
 نایب در جبهه اوله الیه جناب و اهل خیر در
 ملک خانان دلدو شهرت صحیح در تاریخ جمیع الاموال علیها کاروان
 مهر خدیو
 ۲۹ صفر ۱۳۳۱
 مهر

تصویر ۱- معاملات تجاری ایران و عثمانی و نوع اسکناس مورد استفاده در معاملات (منبع: ساکما ۰۰۰۵/۲۳۴۵۵/۳۲۰)



تصویر ۴- گزارش تقسیم ۱۰ هزار تن جو صادره از بندر بصره به ایران بین خرمن شهر و اهواز

(منبع: ساکما ۱۱/۰۰۱۱/۲۴۵۶۷/۲۲۰)



تصویر ۵- ورود کشتی پرسپولیس به بندر بوشهر
(منبع: گزیده اسناد کنسولگری عثمانی در بندر بوشهر، ۱۳۹۲: ۶۸)



تصویر ۶- کاپیتان کشتی پرسپولیس به همراه افسران کشتی
(منبع: گزیده اسناد کنسولگری عثمانی در بندر بوشهر، ۱۳۹۲: ۶۸)

منابع و مأخذ

اسناد:

آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران

ساکما ۳۲۰/۲۳۴۵۵/۰۰۰۵

ساکما ۳۲۰/۲۳۴۵۵/۰۰۰۶

ساکما ۳۲۰/۲۳۴۵۶/۰۰۰۹

ساکما ۲۴۵۶۷/۰۰۱۱

کتاب‌ها:

فارسی

آدمیت، فریدون، ۱۳۴۸، امیرکبیر و ایران، تهران: خوارزمی.

اسدی، بیژن، ۱۳۸۴، خارجیان در خلیج فارس، تهران: نشر مرکز بازشناسی اسلام و ایران.

اعتمادالسلطنه، محمدعلی خان، [بی‌تا]، خاطرات اعتمادالسلطنه، به تصحیح: ایرج افشار، تهران: امیرکبیر.

ریکس، توماس، ام. ۱۳۸۰، اعراب و تجارت برده در دریای پارس، ترجمه: حسن زنگنه، شیراز: نشر نوید.

جعفری ولدانی، اصغر، «اهمیت استراتژیک اروندرود و پیشینه تاریخی آن»، اطلاعات سیاسی - اقتصادی، ۱۳۶۶، س. ۱، ش. ۱۰، ۲۹ تیر.

جناب، محمدعلی، [بی‌تا]، خلیج فارس نفوذ بیگانگان و رویدادهای سیاسی ۱۸۷۵-۱۹۰۰. م. تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.

دلدم، اسکندر، ۱۳۶۳، سلطه‌جویان و استعمارگران در خلیج فارس، تهران: مؤسسه انتشارات نوین.

سهیلی خوانساری، احمد، [بی‌تا]، امیرنظام در سفارت فرانسه و بریتانیا، تهران: اقبال.

شاه، استنفورد جی، ۱۳۷۳، تاریخ امپراتوری عثمانی و ترکیه جدید، ترجمه: محمود رمضان‌زاده، مشهد: [بی‌جا].

شمیم، علی‌اصغر، ۱۳۸۷، ایران در دوره سلطنت قاجار قرن سیزده و نیمه اول قرن چهاردهم مهشیدی (قمری)، تهران: انتشارات بهزاد.

شیل، ماری، ۱۳۶۲، خاطرات لیدی شیل، ترجمه: حسین ابوترابیان، تهران: نشر نو.

عاشوری‌نژاد، عباس و مریم پرهیزکاری، ۱۳۹۲، اسناد کنسولگری امپراتوری عثمانی در بندر بوشهر، بوشهر: دانشگاه آزاد اسلامی واحد بوشهر.

کرزن، لرد، ۱۳۶۷، ایران و قضیه ایران، ترجمه: غلامعلی وحیدمازندرانی، ج. ۲، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

گریگوری، بوندارفسکی، ۱۳۶۱، برتری جویان و امپریالیست‌ها در خلیج فارس، ترجمه: ش. م. زمان‌زاده، تهران: نشر ابوریحان.

گوک بیلگین، م. طیب، ۱۳۸۱، امپراتوری عثمانی و اصلاحات مدحت پاشا، ترجمه: حسن حضرتی، تهران: [بی‌جا].

تحولات بندر بصره و تأثیر آن بر اوضاع سیاسی و اقتصادی خلیج فارس در عهد ناصری □ ۷۵

مارتین، ونسا، «توقف تجارت برده و اوضاع اجتماعی ایران»، ترجمه: ایرج وفایی، فصلنامه تاریخ روابط خارجی، زمستان ۱۳۸۲، ش ۱۷.

موسوی، علی، ۱۳۶۶، خلیج فارس در گذر زمان، تهران: بنیاد نبوت.

ناصرالدین شاه قاجار، ۱۳۶۳، سفرنامه عتبات، تهران: عطار.

ناطق، هما، ۱۳۸۰، کارنامه فرهنگی فرنگی در ایران، تهران: معاصر پژوهان.

همزلی لانگریک، استیون، ۱۳۷۸، تاریخ سیاسی، اجتماعی و اقتصادی عراق، ترجمه: اسدالله توکلی و محمدرضا مصباحی، مشهد: بنیاد پژوهش‌های اسلامی.

ووسینچ، وین، ۱۳۴۶، تاریخ امپراتوری عثمانی، ترجمه: سهیل آذری، تبریز: کتابفروشی تهران.

ویلسون، آرنولد، ۱۳۶۸، خلیج فارس، ترجمه: محمد سعیدی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

هوشنگ‌مهدوی، عبدالرضا، ۱۳۸۷، روابط خارجی ایران از ابتدای دوران صفویه تا پایان جنگ جهانی دوم، تهران: امیرکبیر.

نشریات:

روزنامه مظفری، سال دهم، ربیع‌الثانی ۱۳۲۸.

عربی:

عباس نصار، عبدالعظیم، ۱۴۲۷ق./ ۱۳۸۵ش. بلدیات العراق فی العهد العثماني، عراق: المكتبة الحیدریه.

لاتین:

Ramazani Rouhollah, The foreign policy of Iran 1500-1947: A Developing Nation in World Affairs, (Charlotes ville: University of Virginia Press 1984), p.4.

ایجاد پایگاه در جزایر خلیج فارس

چالش استراتژیک بریتانیا در قرن نوزدهم میلادی

صفورا برومند^۱

چکیده

از ابتدای ورود اروپائیان به خلیج فارس، موضوع استقرار در جزایر این منطقه سوق‌الجیشی یکی از اولویت‌ها محسوب می‌شد. دوری از قدرت مرکزی ایران، تسلط بیشتر بر سپهر تجاری منطقه و اتکاء بر نیروی ناوگان دریایی از علل این توجه بود. ایجاد پایگاه پرتغالی‌ها در هرمز (۹۱۳ق./۱۵۰۷م.) و قشم (۱۰۳۰ق./۱۶۲۱م.)، استقرار هلندی‌ها در خارک (۱۱۶۶ق./۱۷۵۳م.) از این شرایط نشأت می‌گرفت. پایان جنگ‌های هفت ساله (۱۷۶۳-۱۷۵۶م.) که به خروج فرانسه از متصرفاتش در هند و تسلط بیشتر و قابل توجه بریتانیا بر این سرزمین منجر شد، عاملی برای تمرکز شرکت هند شرقی بریتانیا برای تقویت حضور در منطقه اقیانوس هند تا خلیج فارس بود. در واکاوی شرایط موجود، موضوع جزایر خلیج فارس مورد توجه کارگزاران شرکت هند شرقی بریتانیا قرار گرفت. جان ملکم از جمله کارگزاران بریتانیا بود که بر ضرورت این امر تأکید داشت و در سفر به منطقه (۱۲۱۵ق./۱۸۰۰م.) به دقت شرایط جزایر را ثبت کرد. آگاهی از برنامه‌ریزی ناپلئون برای لشکرکشی به هند و اقدامات وی در خصوص انعقاد معاهده با فتحعلی شاه قاجار، اعزام مستشاران فرانسوی و مأموریت تعدادی از آنها برای بررسی موقعیت خلیج فارس و جزایر آن بر ضرورت توجه بریتانیا به ایجاد پایگاه در جزایر افزود. این پژوهش با تکیه بر گزارش‌ها و اسناد و با بازخوانی سپهر تاریخی، ضمن واکاوی چرایی و چگونگی انتخاب جزیره برای استقرار نیروهای بریتانیایی در خلیج فارس به تحلیل نتایج این امر می‌پردازد. حاصل پژوهش حاضر از ضرورت ایجاد و حفظ پایگاه در جزایر خلیج فارس به عنوان یکی از اولویت‌ها و مهم‌ترین اهداف بریتانیا در قرن سیزدهم قمری/ نوزدهم میلادی و تأثیر بارز آن بر نفوذ و عملکرد کارگزاران بریتانیایی در ایران حکایت می‌کند.

واژگان کلیدی:

ایران، بریتانیا، قاجاریه، خلیج فارس، جزایر، پایگاه، چالش استراتژیک، قرن نوزدهم میلادی.

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۳/۱۱/۰۲

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۳/۱۲/۱۵

^۱ دانشیار و عضو هیئت‌علمی پژوهشکده تاریخ ایران، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، تهران-ایران

s.borumand@ihcs.ac.ir



مقدمه

در قدیم‌ترین گزارش اروپائینی که به خلیج فارس سفر کردند، نشانه‌هایی از توجه آنها به جزایر این حوزه استراتژیک مشهود است. هرمز به عنوان نخستین جزیره در ورودی خلیج فارس، از اولین جزایر این منطقه است که در گزارش اروپائیان به اهمیت آن اشاره شده است. اودوریک فریولی (پوردنون)^۱ مبلغ فرانسسیسکن در حدود سال ۷۲۰ق. / ۱۳۲۰م. هرمز را جزیره‌ای با استحکامات و مرکز ارائه کالاهای گران‌قیمت، اما فاقد درخت و آب شیرین با هوایی ناسالم و گرم توصیف می‌کند (Cathay and the Way Thither, 1866: 56). هرمز در گزارش دیگر اروپائینی که به خلیج فارس سفر کردند، جزیره‌ای برخوردار از رونق تجاری فراوان و محل فعالیت بازرگانانی از مصر، شامات، آناتولی، ترکستان، روسیه، چین و جنوب شرق آسیا، هندوستان، عربستان و سواحل شرقی آفریقا معرفی شده است. آن هنگام که پرتغالی‌ها پس از تصرف سواحل غربی هند در صدد حفظ موقعیت در منطقه برآمدند، به بررسی گزارش‌های موجود پرداختند و بر اهمیت خلیج فارس برای نیل بدین امر واقف شدند. گزارش پرو د کوئیا^۲ راهگشای آنان بود.^۳ او به عنوان کارگزار دُم ژوائو دوم^۴ پادشاه پرتغال مأمور شد تا اطلاعاتی در خصوص وضعیت تجارت در آسیا کسب کند. کوئیا پس از سفر به گوآ^۵ در ساحل غربی هند، در سال ۸۹۶ق. / ۱۴۹۱م. به سمت خلیج فارس حرکت کرد و به هرمز رسید. او در باره مسیرهای کشتیرانی، وضعیت وزش باده‌ها، بندرها و وضعیت سیاسی منطقه اطلاعاتی گردآوری کرد و سپس راهی سواحل شرقی آفریقا شد. در مسیر بازگشت نیز از محدوده خلیج فارس عبور کرد (Crowley, 2015: 24). بدین ترتیب بود که از حدود سال ۹۰۵ق. / ۱۵۰۰م. ایجاد پایگاه در خلیج فارس مد نظر پرتغالی‌ها قرار گرفت و گزینه مناسب برای نیل بدین مقصود، استقرار در جزیره هرمز بود که در سال ۹۱۳ق. / ۱۵۰۷م. محقق شد. اگر چه آنها یک سال بعد از هرمز خارج شدند، در ۹۲۱ق. / ۱۵۱۵م. دوباره بازگشتند و تا سال ۱۰۳۱ق. / ۱۶۲۲م. در این جزیره مستقر بودند و این امر، نخستین اقدام اروپائیان برای در اختیار گرفتن یکی از جزایر خلیج فارس و نادیده انگاشتن حق حاکمیت ایران در منطقه بود.

^۱. Odoric Friuli (Pordenone)

^۲. Pêro da Covilhã

^۳. از سفر بازرگانان و سفیران اروپایی به این منطقه پیش از سفر کوئیا، نشانه‌های جسته و گریخته‌ای وجود دارد که از شروع تبادلات رو به فزونی بین اروپا و آسیا در نیمه دوم قرن نهم قمری/ پانزدهم میلادی حکایت می‌کند. برای آگاهی بیشتر نک. Barros, I/1, pp. 193-200.

^۴. Dom João II

^۵. Goa

در سال ۱۰۲۸ق. / ۱۶۱۹م. پرتغالی‌ها به منظور توقف فعالیت نمایندگان شرکت هند شرقی انگلستان^۱ که در جاسک مستقر شده بودند، پادگان ایرانی قشم را بیرون راندند، سربازان پرتغالی در جزیره مستقر شدند و قلعه‌ای در این جزیره احداث کردند. اگر چه امامقلی خان ۹ ماه قشم را محاصره کرد، سرانجام با ورود اسکادران شرکت هند شرقی انگلستان در ۱۰۳۰ق. / ۱۶۲۱م. و بمباران قلعه، پادگان پرتغالی‌ها تسلیم شد و نیروهای ایرانی در جزیره مستقر شدند (Boxer, 1935: 77-78). پرتغالی‌ها که برای تداوم تجارت و حفظ متصرفات در هند به حضور دائم در خلیج فارس نیازمند بودند، بار دیگر در ۱۰۳۸ق. / ۱۶۲۹م. قشم را تصرف کردند. با مرگ شاه عباس و قتل امامقلی خان که امیرالامراء و بیگلربیگی فارس و کهگیلویه و فاج هرمرز بود، خطر رویارویی دوباره با ایرانیان برطرف شد. اما اینک هلندی‌ها برای کسب امتیاز تجاری از ایران، بارها به تأسیسات پرتغالی‌ها در قشم حمله کردند و در ۱۰۹۴ق. / ۱۶۸۳م. این جزیره را در اختیار گرفتند (Slot, 1993: 207). پرتغالی‌ها در ۱۱۴۲ق. / ۱۷۲۹م. بار دیگر در قشم مستقر شدند، اما سال بعد جزیره را ترک کردند. در همین اوان، کارگزاران شرکت‌های هند شرقی انگلستان و هلند به مداخله در امور قشم مشغول بودند (Slot, 1993: 280-281). این امر در حالی بود که هلندی‌ها از نیمه قرن یازدهم قمری / هفدهم میلادی در صدد تصرف جزیره خارک بودند و در ۱۶۶ق. / ۱۷۵۳م. به هدف خود رسیدند و برای تبدیل خارک به بندر آزاد برنامه‌ریزی کردند (Perry, 1973, 84-85). هدف بعدی آنها استقرار در هرمز بود (Saldanha, 1986: I/143). به زودی استحکامات هلندی‌ها در خارک برپا شد و تا دوازده سال بعد و آن هنگام که میرمهنا آنها را بیرون راند، این جزیره پایگاه هلندیان در خلیج فارس بود (Perry, 1973: 93). اگر چه مدتی پس از خروج هلندیان از خارک، نماینده شرکت هند شرقی فرانسه در بصره نیز در صدد استقرار در این جزیره برآمد و در ۱۱۶۱ق. / ۱۷۶۹م. این اجازه صادر شد، فرانسوی‌ها هرگز فرصت حضور در خارک را به دست نیاوردند (Potts, 2004).

در همین دوران بود که نماینده شرکت هند شرقی بریتانیا برای در اختیار گرفتن خارک تلاش کرد که بی‌نتیجه ماند (Potts, 2004). اما کمی بعد، با تثبیت موقعیت این شرکت در هند، از سال‌های پایانی قرن دوازدهم قمری / هجدهم میلادی توجه کارگزاران آن شرکت به تمرکز بر خلیج فارس و ایجاد پایگاه در جزایر آن جلب شد و تکاپوی بریتانیا برای نیل به این هدف در قرن سیزدهم قمری / نوزدهم میلادی ادامه یافت. پژوهش حاضر با تکیه بر مستندات دست اول شامل گزارش‌ها و اسناد کارگزاران شرکت هند شرقی بریتانیا و اسناد بایگانی وزارت امور خارجه ایران،

^۱. پس از صدور قانون سال ۱۷۰۷م.، شرکت هند شرقی بریتانیا نامیده شد.

ضمن بازخوانی سپهر تاریخی دوران مورد بحث، به بررسی چرایی و چگونگی چالش‌های استراتژیک بریتانیا در قرن نوزدهم میلادی برای استقرار و ایجاد پایگاه در جزایر خلیج فارس می‌پردازد.

پیشینه پژوهش

از قدیم‌ترین متون در ارتباط با توجه اروپائیان به جزایر خلیج فارس، به منظومه‌های عصر صفوی چون «فتح‌نامه کشم و هرمز» و «جنگ‌نامه کشم» می‌توان اشاره کرد که به همت سید سعید میرمحمدصادق (۱۴۰۳ ش.) در کتاب «فتوحات صفویه در ایالت فارس و جزایر بحرین، قشم و هرمز»، گردآوری و منتشر شده است. مقالات خانبابا بیانی (۱۳۴۹ و ۱۳۵۰ ش.) و مهدی روشن‌ضمیر (۱۳۵۰ و ۱۳۵۱ ش.) در خصوص روابط خارجی ایران در مجله بررسی‌های تاریخی، ضمن مروری بر این مناسبات، به رخدادهای خلیج فارس نیز مرتبط می‌شود. احمد اقتداری در سلسله مقالات در نشریه یغما (۱۳۵۶ و ۱۳۵۷ ش.) به مرور پیشینه چهار جزیره ایرانی از دیرباز تا دهه ۱۳۵۰ ش. می‌پردازد. غلامرضا وره‌رام (۱۳۶۵ ش.) در مقاله «کمپانی هلندی هند شرقی در ایران» به مسئله خارک اشاره دارد. در کتاب‌های پژوهشگران ایرانی که در خصوص مناسبات بین‌المللی ایران تدوین شده‌اند نیز به عملکرد اروپائیان در خلیج فارس پرداخته شده است. از جمله «تاریخ روابط بازرگانی و سیاسی انگلیس و ایران از دوران فرمانروایی مغولان تا پایان عهد قاجاریه» اثر ابوالقاسم طاهری (۱۳۵۴ ش.) و مجموعه سه‌گانه «ایران و جهان» اثر عبدالحسین نوائی (۱۳۶۴ تا ۱۳۷۵ ش.). در مجموعه‌ای از آثار ویلم فلور (۲۰۰۶ م، ۲۰۰۴ م، ۱۳۷۱ ش.) نیز به حضور اروپائیان در خلیج فارس و موضوع جزایر اشاره شده است. ویلم فلور و دتیپیل پاتس (۲۰۱۷ م.) در کتاب «خارک خلیج فارس: داستان‌های ناگفته جزیره»، ضمن مروری بر پیشینه تاریخی و باستان‌شناختی خارک، به وضعیت آن در قرن هجدهم و نوزدهم میلادی پرداخته‌اند. از نزدیک‌ترین پژوهش‌ها به موضوع مورد بحث این مقاله، کتاب «سرکنسولگری بریتانیا در بوشهر ۱۱۷۷-۱۳۳۲ ق. / ۱۷۶۳-۱۹۱۴ م.» اثر صفورا برومند (۱۳۸۱ ش.) است که در دو فصل به موضوع خارک در بحران هرات و موضع‌گیری بریتانیا در قبال جزایر ایران در خلیج فارس می‌پردازد. برومند (۱۴۰۳) در مقدمه کتاب «سیاست‌های استعماری کمپانی هند شرقی انگلیس در خلیج فارس (بر اساس گزارش‌های سه‌گانه: ۱۷۹۰-۱۸۰۰ م. / ۱۲۰۵-۱۲۱۵ ق.)» نیز ضمن مروری بر پیشینه فعالیت این شرکت در منطقه، به مسئله توجه به جزایر اشاره می‌کند. مقاله فرج‌الله احمدی (۱۳۸۸ ش.) نیز به بررسی «تهدیدات فرانسه و طرح سر جان ملکم برای تصرف خارک (۱۸۰۹-۱۷۹۸ م.)» اختصاص دارد. با توجه به اینکه پژوهش حاضر بر اقدامات و سیاست‌گذاری‌های بریتانیا

به منظور ایجاد پایگاه در جزایر خلیج فارس در قرن نوزدهم میلادی متمرکز است و برای بررسی این موضوع بر اسناد دست اول شرکت هند شرقی بریتانیا و بایگانی اسناد وزارت امور خارجه ایران متکی است، موضوع این پژوهش از بداعت برخوردار است.

زمینه‌های توجه بریتانیا به خلیج فارس و جزایر آن

حدود نیم‌قرن پس از آنکه پرتغالی‌ها در اواخر قرن نهم قمری / پانزدهم میلادی ضمن استقرار در سواحل غربی شبه‌قاره هند، محدوده خلیج فارس را برای رونق تجاری و گسترش اهداف مرکانتیلیستی مد نظر قرار دادند (Lorimer, 1915: I/IA, 9)، سیاست انگلستان^۱ برای نیل به تراز تجاری ملی به سمت این رویکرد اقتصادی-سیاسی سوق یافت (Braudel, 1979: 1/402). بدین ترتیب، افزایش ذخایر طلا و نقره و انباشت پول به واسطه تجارت خارجی در رأس برنامه‌های انگلستان قرار گرفت که از معدن فلزات گرانبها برخوردار نبود و برای نیل به اهداف مرکانتیلیستی باید به گسترش تجارت خارجی و دسترسی به بازارهای شرقی متکی می‌شد.^۲ با توجه به اینکه پرتغال و اسپانیا از متقدمین این رویکرد بودند و بخش درخور توجهی از تجارت با شرق به ویژه هند را در اختیار داشتند، رویارویی با آنها اجتناب‌ناپذیر بود. سرانجام نیز در آخرین روز سال ۱۰۰۹ ق. / ۱۶۰۰ م. ملکه الیزابت فرمان تشکیل اتحادیه‌ای با عنوان «مجرى و شرکت بازرگانان لندن برای تجارت با هند شرقی» را صادر کرد (Risely, 1908: 2/454). در این فرمان مقرر شد تا دوازده سال بعد، سالانه یک کشتی این شرکت به هند فرستاده شود (Lorimer, 1915, I/IA: 12). به مرور اسامی دیگری به این شرکت اطلاق شد: از جمله شرکت محترم هند شرقی، شرکت تجاری هند شرقی یا شرکت هند شرقی انگلیس [ی]. نخستین کشتی در سال ۱۰۱۷ ق. / ۱۶۰۸ م. به سورات^۳ در شمال شرقی هند رسید (Tracy, 2015: 6/249) و ضمن کسب اجازه از جهانگیر (۱۰۳۷-۱۰۱۴ ق. / ۱۶۲۷-۱۶۰۵ م.) امپراتور هند، فعالیت تجارتخانه نیز در ۱۰۲۰ ق. / ۱۶۱۱ م. در ماسولپاتنام^۴ در ساحل خلیج بنگال آغاز شد (Lorimer, 1915: I/IA, 13).

در ابتدای امر، با توجه به اینکه تجارت پرسود ادویه در اختیار بازرگانان هلندی بود، بازرگانان انگلیسی به تجارت پارچه متمرکز شدند، اما بازار پارچه‌های مرغوب هندی فرصتی برای ارائه

۱. نام انگلستان تا پیش از صدور قانون ۱۷۰۷ م. به کار می‌رفت و پس از آنکه بین پادشاهی انگلستان و پادشاهی اسکاتلند اتحاد برقرار شد، عبارت پادشاهی بریتانیای کبیر به کار رفت. در این پژوهش بر اساس بازه زمانی مورد بحث، نام انگلستان و بریتانیای کبیر به کار رفته است.

۲. در این زمینه بنگرید به: مقدمه برومند بر منستی و دیگران، ۱۴۰۳: ۲۸-۲۷.

۳. Surat.

۴. Masulipatnam.

محصولات آنها را فراهم نمی‌کرد. بنابراین، با کسب اجازه از جهانگیر فعالیت خود را در دیگر نقاط شبه‌قاره هند گسترش دادند، اما همچنان سودی عاید شرکت نشد و به همین علت متوجه بازارهای خارج از هند شدند. بر اساس پیشنهاد یک بازرگان انگلیسی که با تجارت در لوانت^۱ (منطقه شرق مدیترانه) و ایران آشنا بود، موضوع زمستان‌های سرد ایران و بازار مناسب برای پارچه‌های پشمی و ماهوت انگلیسی مد نظر قرار گرفت (Lorimer, 1915: I/IA, 13). مذاکراتی انجام شد و در نهایت شاه عباس اول در ۱۰۲۳ق. / ۱۶۱۴م. فرمان آزادی تجارت کشتی‌های انگلیسی در خلیج فارس را صادر کرد.^۲ به رغم بدگمانی مقامات شرکت در ۱۰۲۵ق. / ۱۶۱۶م. نخستین کشتی آنها در جاسک پهلو گرفت و فعالیت نمایندگی شرکت هند شرقی در ایران آغاز شد (Connock and Barker to the Factory at Surat, in: Saldanha, 1986: I/v.) در سال‌های بعد، شرایطی ایجاد شد که زمینه توجه شرکت به جزایر خلیج فارس را فراهم کرد. در واقع، به علت حضور حدود یکصد ساله پرتغالی‌ها در خلیج فارس و استقرار آنها در هرمز و قشم، تقابل شرکت هند شرقی با آنها اجتناب‌ناپذیر بود. سرانجام نیز کشتی‌های این شرکت در سال ۱۰۲۹ق. / ۱۶۲۰م. دو کشتی بازرگانی پرتغالی را تسخیر کردند. بدین ترتیب بود که شاه عباس برای اخراج پرتغالی‌ها، امکانات شرکت هند شرقی را مد نظر قرار داد. او دستور توقیف محموله ابریشم شرکت را صادر کرد و این امر به عقد قرارداد در سال ۱۰۳۱ق. / ۱۶۲۲م. و مشارکت ناوگان شرکت هند شرقی در عملیات اخراج پرتغالی‌ها از هرمز و قشم منجر شد.^۳

به مرور و به واسطه برخی دگرگونی‌ها در اروپا، از میزان قدرت پرتغالی‌ها در منطقه کاسته شد. اما اینک ناوگان شرکت هند شرقی هلند کر و فری داشت و در ۱۰۵۳ق. / ۱۶۴۳م. قشم را محاصره کرد (Surat Presidency to the Court, in Saldanha, 1986: I/xxii). حضور ناوگان قدرتمند هلندی در خلیج فارس مانعی برای تجارت انگلستان در منطقه محسوب می‌شد، اما در همین دوران به دنبال برخی تعاملات بین انگلستان و پرتغال در اروپا، بمبئی که از متصرفات پرتغال بود، به انگلستان واگذار شد. شرکت هند شرقی نیز اداره این منطقه را برعهده گرفت و پایگاه آن در مقایسه با دیگر شرکت‌های اروپایی در شبه‌قاره مستحکم‌تر شد (Ferrier, 1996: 644-647). مدتی بعد، با زوال قدرت هلند در اروپا و بازارهای تجاری بر ثبات کارگزاران انگلیسی در هند افزوده شد (Lorimer, 1915: I/IA, 47-49). بدین ترتیب، شرکت هند شرقی مدتی بر صدور پارچه‌های

^۱. Levant

^۲. برای آگاهی بیشتر از گاهشمار مناسبات شرکت هند شرقی بریتانیا با ایران نک. مقدمه برومند بر منستی و دیگران، ۱۴۰۳: ۶۳-۳۵.

^۳. در این زمینه بنگرید به: مقدمه برومند بر منستی و دیگران، ۱۴۰۳: ۴۱-۴۰.

هندی به اروپا متمرکز شد و کمتر به فعالیت در خلیج فارس توجه داشت، زیرا کشتی‌های تجاری بارها مورد حمله اهالی مسقط و نیروهای جواسم قرار می‌گرفتند. سرانجام در سال ۱۱۹۱ق. / ۱۷۰۸م. نام این شرکت به هند شرقی بریتانیا تغییر کرد و برنامه‌های جدیدی برای فعالیت‌هایش در نظر گرفته شد. اما سقوط صفویان و بروز اغتشاشات داخلی، رکودی در فعالیت‌های شرکت در ایران و خلیج فارس ایجاد کرد، از جمله اینکه تعطیلی تجارتخانه قدیمی بندرعباس و انتقال آن به جزیره قشم مد نظر قرار گرفت؛ آب و هوای مناسب و دسترسی به آب شیرین از مزایای این جزیره بود. بحرین نیز به عنوان گزینه بعدی انتخاب شد که به علت صید مروارید سود درخور توجهی را به دنبال داشت (پری، ۱۳۶۵: ۳۶۱؛ Amin, 1967: 40)، اما شرکت هند شرقی بریتانیا درگیر مسئله دیگری بودند.

از سال‌های پایانی قرن هفدهم میلادی، رقابت بین شرکت‌های هند شرقی بریتانیا و فرانسه شدت یافته بود. ناوگان فرانسه نیز به کشتی‌های انگلیسی و هلندی در مدیترانه حمله می‌کرد. این شرایط، آغاز رقابت دو کشور در اروپا و سرزمین‌هایی بود که مستعمره آنها به‌شمار می‌رفتند. این رقابت در نیمه نخست قرن هجدهم میلادی ادامه یافت و به وقوع جنگ‌های هفت‌ساله بین بریتانیا و فرانسه (۱۷۶۳-۱۷۵۶م.) منجر شد. یک سال پس از شروع جنگ، شرکت هند شرقی بریتانیا در نبرد پلاسی^۱ پیروز شد و ایالت بنگال را به دست آورد که غنی‌ترین منطقه شبه‌قاره هند بود. در نهایت نیز بریتانیا پیروز میدان شد و به موجب عهدنامه صلح پاریس، تعداد اندکی از فرانسویان در هند باقی ماندند و شرکت هند شرقی بریتانیا بر بخش درخور توجهی از شبه‌قاره دست یافت.^۲ اینک تولیدات هند و به‌ویژه منطقه بنگال در اختیار شرکت بود و بار دیگر بازارهای خلیج فارس برای فروش محصولات مورد توجه قرار گرفت، زیرا در ازای فروش این محصولات، طلا و نقره به شرکت منتقل می‌شد (Amin, 1967: 66-69, 129). برای نیل به این امر، اطلاع از شرایط خلیج فارس و سرزمین‌های اطراف آن ضرورت داشت. بدین ترتیب بود که طی دهه پایانی قرن هجدهم میلادی گردآوری اطلاعات سیاسی، اجتماعی و تجاری این منطقه به عنوان مأموریت تعدادی از کارگزاران شرکت هند شرقی بریتانیا تعریف شد.

^۱. Plassey

^۲. در این زمینه بنگرید به: مقدمه برومند بر منستی و دیگران، ۱۴۰۳: ۵۳-۵۱.

شرکت هند شرقی بریتانیا و بررسی جزایر خلیج فارس

به علت مناقشات در اروپا و مستعمرات، رقابت با شرکت‌های هند شرقی هلند و فرانسه، سقوط صفویان و اغتشاشات داخلی ناشی از آن که چندین دهه ادامه یافت، اطلاعات شرکت هند شرقی بریتانیا از ایران و خلیج فارس با نواقصی همراه بود. پس از اینکه موقعیت شرکت در دهه پایانی قرن دوازدهم قمری/ هجدهم میلادی در شبه قاره تثبیت شد، تعدادی از کارگزاران آزموده برای تهیه گزارش‌هایی از چگونگی وضعیت ایران و به‌ویژه خلیج فارس انتخاب شدند؛ نتیجه این برنامه، تهیه گزارش‌های مفصل و جامع بود.^۱ اما آشکار شدن برنامه‌های ناپلئون برای لشکرکشی به هند از مسیر ایران و خلیج فارس در سال ۱۷۹۸م. آغاز چالشی برای این شرکت در منطقه بود. برنامه ناپلئون کمابیش از رویکرد تالیان^۲ وزیر خارجه فرانسه نشأت می‌گرفت. او در نظر داشت تا سوئز به مسیر دائمی تجارت با شرق تبدیل شود. لشکرکشی از همین مسیر و دریای سرخ به سمت هند و همراهی تیپو سلطان حکمران میسور برای غلبه بر نیروهای بریتانیایی از دیگر اهداف او بود (Amini, 2000: 12). نیروهای ناپلئون در جولای ۱۷۹۸م. در مصر پیاده شدند. سه هفته بعد، حکمرانان مملوک مصر مغلوب این نیروها شدند و خطر حمله قریب‌الوقوع به هند شدت یافت. به همین علت در تابستان همان سال، هارفورد جونز^۳ از کارگزاران باسابقه شرکت هند شرقی بریتانیا به عنوان نماینده مقیم، در بغداد مستقر شد تا ضمن برقراری مناسبات با پاشای این شهر، میزان نفوذ ناپلئون در منطقه را ارزیابی کند (Lorimer, 1915: I/A, 172). اینک ناپلئون خطر مشترکی برای بریتانیا و عثمانی محسوب می‌شد. از این‌رو، کنسول و نماینده شرکت هند شرقی فرانسه در بصره دستگیر و در قسطنطنیه زندانی شدند (Lorimer, 1915: I/A, 172). حکومت بریتانیا نیز امکان حمله ناپلئون از مسیر دریای سرخ و خلیج فارس و مسیر زمینی از ایران و افغانستان را مدنظر قرار داد. بنابراین، کشتی‌هایی از ناوگان سلطنتی بریتانیا در سواحل مالابار (جنوب غرب شبه‌قاره هند) و تنگه باب‌المنندب (جنوب دریای سرخ) پهلو گرفتند. کشتی‌هایی از ناوگان بریتانیا در بمبئی نیز در جزیره بریم (میون) در ورودی باب‌المنندب و دریای سرخ مستقر شدند (Lorimer, 1915: I/A, 170). در این بین، شایعات در خصوص مذاکره تیپو سلطان با ناپلئون بر وخامت اوضاع می‌افزود (Kelly, 1968: 63). مدتی بعد، نامه‌ای از ناپلئون به امام مسقط که در شعبان ۱۲۱۳ق./ ژانویه ۱۷۹۹م. نوشته شده بود و نامه ضمیمه همراه آن خطاب به تیپو سلطان، در مسیر دریا رهگیری شد؛ متن نامه به کمک‌های متقابل طرفین برای غلبه بر بریتانیا مربوط می‌شد

۱. برای اطلاع از متن این گزارش‌ها نک. منستی و دیگران، ۱۴۰۳.

۲. Talleyrane

۳. Harford Jones

(Lorimer, 1915: I/IA, 171). احتمالاً چنین تحرکاتی زمینه این تصمیم حکمران بمبئی را فراهم کرد تا در خارک یا هرمز پایگاهی ایجاد شود (Lorimer, 1915: I/IA, 175).

بدین ترتیب بود که در دسامبر ۱۷۹۹م. کاپیتان جان ملکم^۱ به عنوان نماینده شرکت هند شرقی بریتانیا و نماینده سیاسی فرماندار کل هند بریتانیا از بمبئی راهی خلیج فارس شد. او با امام مسقط در خصوص ممانعت از ارتباط با فرانسه گفتگو کرد و پس از گماشتن یک نماینده در این بندر، مسیر بوشهر را در پیش گرفت (Malcolm, 1815: I/511-513). ملکم در بین راه از هرمز، قشم، هنگام و خارک بازدید کرد و در اول فوریه ۱۸۰۰م. به بوشهر رسید. مذاکره با فتحعلی شاه برای مقابله با زمان شاه حکمران افغانستان که متصرفات شرکت در هند را تهدید می‌کرد، ممانعت از نفوذ فرانسه در ایران و توسعه تجارت بین هند و ایران از اهداف ملکم بود (Malcolm, 1815: II/315-316). در همین زمان بود که بر تحرکات ناوگان فرانسه در خلیج فارس افزوده شد. در واقع، فرانسوی‌ها از جزیره موریس^۲ در شرق ماداگاسکار، بر راه‌های متعدد و مهمی دسترسی داشتند و از همین جزیره تحرکات در خلیج فارس را هدایت می‌کردند. بدین ترتیب بود که فرانسوی‌ها بارها به کشتی‌های بریتانیایی حمله کردند و غنائمی نیز به دست آوردند (Lorimer, 1915: I/IA, 170).

با توجه به خطر ورود نیروهای فرانسوی به خلیج فارس، بخش درخور توجهی از گزارش سفر ملکم به بررسی بهترین موقعیت برای اسکان در خلیج فارس و امکان ایجاد پایگاه برای نیروهای شرکت هند شرقی بریتانیا در جزایر این منطقه اختصاص داشت. خاصه آنکه حکمران بمبئی نیز پیش از سفر ملکم، ایجاد پایگاه در خارک یا هرمز را مد نظر قرار داده بود (Lorimer, 1915: I/IA, 175). سیر هارفورد جونز نیز بر این نکته تأکید می‌کند که «سیر جان [ملکم] به تملک جزیره‌ای در خلیج فارس علاقه بسیار داشت.» (Jones, 1834: 138n.). ملکم در این گزارش، در امان بودن از بادهای جنوب شرقی و شمال غربی، آب و هوای سالم، دسترسی به احشام و مواد غذایی را از ویژگی‌های بندر و محل اسکان مناسب قلمداد می‌کند و یادآور می‌شود که «بندرهاى خلیج فارس که مکان مشهور سابق یا کنونی آنها شایسته توجه است، عبارتند از گمبرون و بوشهر در اقلیم ایران و جزیره‌های بحرین، خارک، هرمز، لارک، قشم و هنگام.» (Malcolm in Saldanha, 1986: 450). در گزارش ملکم از بحرین به عنوان یکی از بهترین جزایر خلیج فارس یاد شده است، اما به علت کثرت جمعیت ساکن، محل مناسبی به شمار نرفته است (Malcolm in Saldanha, 1986: 450). ملکم آب و هوای خارک را عالی توصیف می‌کند و یادآور می‌شود که بین خارک و بندر ریگ فاصله کمی وجود دارد و کاروان‌های تجاری حدود یک هفته مسیر این بندر تا شیراز را طی می‌کنند. در

¹. John Malcolm

². Mauritius/Maurice

حالی که مسیر بوشهر تا شیراز دو تا سه برابر بیشتر زمان می برد. او به این نکته نیز اشاره می کند که در صورت ضرورت سیاسی، خارک می تواند به عنوان پایگاه مد نظر باشد. اما این جزیره به علت نداشتن بندر امن و نزدیک بودن به بصره، نقشی مهم را در تجارت بین هند و ایران ایفاء نمی کند (Malcolm in Saldanha, 1986: 450-451). نکته حائز اهمیت در خصوص توجه ملکم به خارک این است که در دیدار با فتحعلی شاه پیشنهاد واگذاری این جزیره را مطرح کرد که بی نتیجه ماند (Wright, 1977: 69).

در گزارش ملکم، جزیره هرمز به علت کمبود آب شیرین و پوشش گیاهی مورد توجه قرار نگرفته است (Malcolm in Saldanha, 1986: 451)؛ جزیره لارک نیز به چنین شرایطی دچار است (Malcolm in Saldanha, 1986: 451). اما در این گزارش، قشم از نظر خاک و آب و هوایی سازگارتر از هرمز و بندرعباس، محصولاتی چون خرما و گندم و جو و پرورش احشام، لنگرگاه های متعدد از جمله لافت، مناسب ترین در خلیج فارس قلمداد شده است. عمق مناسب برای استقرار کشتی های جنگی و ایمنی تردد در محدوده لافت از ویژگی هایی است که مورد توجه ملکم قرار می گیرد (Malcolm in Saldanha, 1986: 451). وی بر این باور بود که با برپایی یک نمایندگی با پشتیبانی پانصد نیرو و احداث مراکز تجاری در قشم می تواند نیمی از منافعی که در مسقط حاصل می شد را به دست آورد و این جزیره به مرکز بازرگانی بین هند، ایران و شبه جزیره عربی تبدیل شود. امکان تردد ایمن و کامل کشتی های کوچک سواحل عربی و ایرانی در تمام فصول سال، صرفه جویی در حمل و نقل کالاها با پرداخت عوارض گمرک اندک، قرار داشتن در مسیر رزمناوها از دیگر ویژگی هایی است که ملکم برای قشم برمی شمرد (Malcolm in Saldanha, 1986: 453-454). او در این گزارش، تعداد سربازان، افسران، تجهیزات نظامی، هزینه ها و استحکامات مورد نیاز برای استقرار در قشم را تخمین زده است (Malcolm in Saldanha, 1986: 454). ملکم جزیره هنگام را از این نظر که به تعداد نیروهای کمتری برای محافظت از آن نیاز است، پس از قشم قرار می دهد و یادآور می شود که استقرار در قشم و هنگام ضروری است (Malcolm in Saldanha, 1986: 452).^۱

ملکم این احتمال را مد نظر داشت که اگر فرانسوی ها در برقراری مناسبات با عثمانی موفق شوند و در مصر مستقر گردند، شرکت هند شرقی بریتانیا باید هر گوشه از خلیج فارس را زیر نظر بگیرد و از هیچ بخش این منطقه غافل نشود (Lorimer, 1915: I/A, 171). بدیهی است که

^۱ برای اطلاع بیشتر نک.

Report of Captain Malcolm on the State of the Trade between Persia and India and Suggestions as to the Means for Improving it, 1800, in Saldanha, 1986: I/Appendix H.

و ترجمه این گزارش در: منستی و دیگران، ۱۴۰۳: ۱۹۸-۱۸۸.

دسترسی به جزایر خلیج فارس، موقعیت بریتانیا در این حوزه آبی را تحکیم می‌کرد. از این روست که ملکم در خصوص ضرورت استقرار در این جزایر چنین می‌نویسد:

«جزایر خلیج فارس همگی جزئی از امپراتوری [ایران] محسوب می‌شوند و درخواست از او [فتحعلی شاه] برای اعطای جزایر قشم و هنگام می‌تواند نخستین اقدام برای اجرای این طرح باشد. هر دو این جزایر ضروری خواهند بود، زیرا دولت انگلیس ممکن است بنا بر مصلحت برای حفاظت از حمل و نقل دریایی، ساختمانی در آنجا احداث کند و حتی اگر چنین نباشد، حداقل باید از این قدرت برخوردار باشد که از استقرار دیگران در جزیره جلوگیری کند.» (Malcolm in Saldanha, 1986: 454). ملکم در ادامه یادآور می‌شود که دریافت جزایر به راحتی امکان‌پذیر است؛ زیرا جزایر در وضعیت فعلی برای حکومت هیچ مزیتی ندارند و شرکت هند شرقی بریتانیا می‌تواند متعهد شود که در مقابل دریافت این جزایر، از دزدی دریایی جلوگیری کند و همچنین از پرداخت عوارض نیز معاف شود (Malcolm in Saldanha, 1986: 455). ملکم پس از اتمام مأموریت در ایران، از ریچارد ولزلی^۱ فرماندار کل هند نیز درخواست کرد تا جزیره قشم را خریداری کند (Jones, 1834: 138n.) که البته با این درخواست موافقت نشد.

سرانجام، ورود پیر آمیده ژوبر^۲ در سال ۱۲۲۱ ق. / ۱۸۰۶ م. به دربار ایران و اهدای استوارنامه و پیام ناپلئون به فتحعلی شاه زنگ خطر را برای بریتانیا به صدا در آورد (طاهری، ۱۳۵۴: ۳۰۵/۱). چند ماه بعد نیز عهدنامه فینکشتاین در سال ۱۸۰۷ م. بین نمایندگان ایران و فرانسه منعقد شد. ضمیمه این عهدنامه، قرارداد تجاری بود^۳ که به موجب آن مقرر شد در ازای مواد ۳ و ۴ عهدنامه فینکشتاین در خصوص بازگرداندن گرجستان به ایران، جزیره خارک در اختیار فرانسه قرار گیرد (طاهری، ۱۳۵۴: ۳۸۷/۱، ۳۸۳). هنگامی که مستشاران فرانسوی به ایران وارد شدند نیز کامیل آلفونس ترهزل^۴ کار مساحی و تهیه نقشه راه‌های ارتباطی به سمت هند را آغاز کرد و به نواحی جنوبی ایران رفت. او در فوریه ۱۸۰۸ م. پس از سفر به بندرعباس، از هرمز و قشم بازدید کرد و به گردآوری اطلاعات این جزایر برای لشکرکشی ناپلئون پرداخت. ترهزل طی اقامت در بوشهر و در نبود نماینده تجاری بریتانیا در این بندر، اطلاعات مربوط به خارک را تهیه کرد (ترهزل، ۱۳۶۱: ۵۴-۵۳). نماینده شرکت هند شرقی در بوشهر نیز گزارشی را به بمبئی ارسال کرد؛ مبنی بر اینکه فتحعلی شاه قصد دارد بندرعباس، خارک و هرمز به پایگاه فرانسویان تبدیل شود (Kelly, 1968: 85).

^۱. Richard Wellesley

^۲. Pierre Amédée Jaubert

^۳. معاهده تجاری بر اساس قراردادهای ۱۷۰۸ و ۱۷۱۵ م. منعقد شد.

^۴. Camille Alphonse Trézel

حضور نمایندگان ناپلئون در ایران و خطر قریب‌الوقوع فراهم‌شدن زمینه لشکرکشی، مقامات لندن و همچنین کارگزاران حکومت بریتانیا در هند را برآن داشت تا مراودات با ایران را احیاء کنند. بدین ترتیب بود که لرد مینتو^۱ فرماندار کل هند، ژنرال جان ملکم را در بهار ۱۸۰۷م. به ایران اعزام کرد. هم‌زمان سِر هارفورد جونز نیز به عنوان نماینده رسمی و سفیر فوق‌العاده پادشاه بریتانیا راهی بمبئی و سپس ایران شد. از آنجا که به علت حضور هیئت فرانسوی در دربار، اجازه ورود ملکم به تهران صادر نشد، او تهدید کرد که نیروهای بریتانیایی می‌توانند جزیره خارک را اشغال کنند.^۲ لرد مینتو نیز در پیامی به جونز که در شیراز مستقر بود، از ضرورت ترک ایران به علت قصد حمله به خارک سخن گفت (طاهری، ۱۳۵۴: ۳۶۵/۱). هارفورد جونز در یادداشت‌هایش به آمادگی حاکم فارس برای مقابله با این اقدام اشاره می‌کند. او همچنین به حاکم یادآور می‌شود که فرماندار کل هند را از این کار منصرف کرده است و بریتانیا خواستار دوستی، تجارت و رفاه ایران است (Jones, 1834: 135).

جان ملکم در بازگشت به هند نیز بر لزوم برپایی برج و بارو برای استقرار در خارک و انتقال نمایندگی‌های شرکت هند شرقی از بوشهر و بصره به این جزیره تأکید کرد. او بر این باور بود که در این شرایط، خارک به مرکز بازرگانی بزرگی در خلیج فارس تبدیل خواهد شد و نیروهای بریتانیایی نیز می‌توانند از مزایای استراتژیک آن بهره‌مند شوند؛ او برای نیل به این هدف اصرار داشت. سرانجام پس از استقرار در بمبئی، مقدمات لشکرکشی با حدود دو هزار نیرو برای تسخیر خارک را فراهم کرد. اما دریافت گزارش درخصوص شورش در اسپانیا و برطرف شدن خطر حمله ناپلئون به هند و همچنین موفقیت هارفورد جونز در ایران، او را از انجام این حمله بازداشت (Kaye, 1851: 1/68). ملکم پس از آنکه به عنوان فرماندار بمبئی منصوب شد نیز همچنان بر انجام این کار تأکید داشت (Jones, 1834: 138; Saldanha, 1986: I/16). او همواره خارک را محل مناسب‌تری از بوشهر برای استقرار نمایندگی بریتانیا می‌دانست و معتقد بود که «این جزیره‌نشینی ما را از تمام درگیری‌های مربوط به منازعات و سیاست‌های محلی نجات می‌دهد و مادامی که نماینده بریتانیا در بوشهر اقامت دارد، رهایی از این منازعات برایش غیرممکن است و گذشته از اثرات نامطلوب، دیگر منافع کلی ما را در ایران دستخوش خطر خواهد کرد.» (Wright, 1977: 69)

در سال ۱۸۰۸م. طرح استقرار در قشم در حکومت هند بریتانیا تصویب شد. البته با لغو عهدنامه فینکشتاین و خروج هیئت فرانسوی در فوریه ۱۸۰۹م. فرانسویان بر خارک یا جزیره

^۱. Lord Minto

^۲. ابوالقاسم طاهری درخصوص بازخورد این تهدید چنین می‌نویسد: «اگر گستاخی‌های جان ملکم به‌ویژه تهدید گرفتن جزیره خارک را با درآمد‌های دوستانه و نویدهای کمک ناپلئون بناپارت برابر نهیم، آنگاه درک علت دلسردی فتحعلی شاه از دولت انگلیس و علاقه‌اش به عقد پیمان اتحادی با فرانسه آسان می‌شود.» (طاهری، ۱۳۵۴: ۳۰۶/۱).

دیگری در خلیج فارس دست نیافتند. اما ملکم همچنان بر ضرورت تصرف خارک اصرار داشت و کاپیتان گرانت^۱ که از افسران ملکم بود نیز برای بررسی زمینه‌های لشکرکشی به خارک و ارزیابی شرایط احتمالی هر گونه حمله از اروپا به هند، به منطقه اعزام شد (Lorimer, 1915: I/IA, 176). احتمالاً از این روست که سر هارفورد جونز برای جلوگیری از هر اقدامی که به تهدید مناسبات ایران و بریتانیا منجر شود، راهکاری را مد نظر قرار داد. او بر این باور بود، با توجه به مخارجی که ملکم در سفر دوم و سوم خود در ایران صرف کرد که بالغ بر حدود دویست و شصت و دو هزار لیبره بود، در صورت لشکرکشی با دو هزار نیرو به خارک، هزینه‌ای حدود یک میلیون و پانصد و شش هزار و هفتصد و چهل و دو لیبره به شرکت هند شرقی تحمیل می‌شد (Jones, 1834: 217n.) بدین ترتیب، این احتمال را در تدوین عهدنامه مجمل مد نظر قرار داد. این عهدنامه در تاریخ ۲۵ محرم ۱۲۲۴ ق. / ۱۲ مارس ۱۸۰۹ م. بین سر هارفورد جونز و میرزا شفیع صدراعظم و حاجی محمدحسین خان مستوفی‌الممالک منعقد شد. به موجب فصل پنجم آن، اگر نیروهای بریتانیایی از هند در خارک یا کرانه‌های عمان پیاده می‌شدند، حق تصرف خاک ایران را نداشتند. در مقابل، دولت ایران می‌توانست این نیروها را نگهداشته یا به هند بازگرداند. اما به شیوه‌ای که بعداً در عهدنامه مفصل مشخص می‌شد، دولت ایران موظف بود «وجه نقد برای اخراجات و تدارکات باز یافت نمایند.» (طاهری، ۱۳۵۴: ۳۸۷/۱) در فصل ششم عهدنامه مجمل نیز قید شد که اگر نیروهای بریتانیایی به درخواست ایران در خارک یا سواحل عمان مستقر می‌شدند، کارگزاران ایرانی موظف بودند تا «کمال شفقت و مهربانی نسبت به ایشان بعمل آید و بحکام و مباشرین بنادر فارس قدغن نمایند که هر قدر سیورسات و آذوقه برای قشون مذکور ضرور باشد به نرخ و تسعیر عادلانه وقت به ایشان فروخته قیمت باز یافت نمایند.» (طاهری، ۱۳۵۴: ۳۸۳/۱). هارفورد جونز یادآور می‌شود که منظور از نیروهای بریتانیایی، ژنرال ملکم بوده است که نام او در معاهده درج نشده است (Jones, 1834: 913). در نهایت با وصول اخبار مبنی بر شکست‌های ناپلئون در اروپا، ضرورت استقرار نیروهای بریتانیایی در یکی از جزایر خلیج فارس منتفی شد.

گذشته از خطر لشکرکشی ناپلئون به هند از مسیر خلیج فارس، تحرکات نیروهای شیوخ حاشیه جنوبی و حملات مکرر به کشتی‌های شرکت هند شرقی بریتانیا بر ضرورت توجه بر گزارش ملکم برای ایجاد پایگاه در جزایر خلیج فارس می‌افزود. در واقع، استقرار در قشم برای تمرکز بیشتر بر رخدادهای خلیج فارس از سال ۱۸۱۹ م. مد نظر مقامات بریتانیایی حاکم بر هند قرار داشت (Lorimer, 1915, I/IA, 118-121). پس از آنکه به موجب عهدنامه صلح عمومی بریتانیا با شیوخ

^۱. Grant

سواحل جنوبی خلیج فارس، مورخ هشتم ژانویه ۱۸۲۰م. باسعدیو در منتهی‌الیه شمال غرب جزیره قشم به پایگاه عملیات برای نیروی دریایی بمبئی در خلیج فارس تبدیل شد، هزار و دویست نفر از سربازانی که در سرکوب عرب‌های رأس‌الخیمه شرکت داشتند، به این جزیره منتقل شدند (Saldanha, 1906, II/Part. V, Chap. xxvii, 107-113). این امر مخالفت دولت ایران را به دنبال داشت (Kelly, 1968: 168) و به هنری ویلاک^۱ کاردار بریتانیا در تهران اجازه شرفیابی داده نشد (Lorimer, 1915, I/IA, 123). محمدحسین خان صدر اصفهانی صدراعظم با ارسال یادداشتی به سفارت بریتانیا در تهران بر این موضوع تأکید کرد که رفتار امام مسقط باعث تعجب بوده است. مسقط وابسته به ایران است و امام آن حتی از این قدرت برخوردار نیست که اجازه استقرار نیروهای بریتانیایی در مسقط را صادر کند، چه برسد به آنکه در مورد قشم و هنگام اقدام کند که از متعلقات به بندرعباس به‌شمار می‌روند. همچنین اگر قرار است در خصوص دزدی دریایی اقداماتی به عمل آید، مسئولیت آن با حاکم فارس است و به کمک خارجی نیازی نیست و در نهایت این اقدام می‌تواند با همکاری حاکم فارس انجام شود. او همچنین یادآور شد که شاه فردی را به قشم می‌فرستد تا نیروها را اخراج کند. در یادداشت صدراعظم تأکید شده بود که طبق ماده ۱۱ قرارداد ۱۸۱۴م، کشتی‌های جنگی بریتانیایی نباید بدون اجازه به بندرهای ایران وارد شوند (Lorimer, 1915, I/IA, 123-125). اما ویلاک در پاسخ به اعتراض ایران اظهار داشت که به گمان آنها قشم در اختیار امام مسقط بوده و اگر می‌دانستند که جزیره به ایران تعلق دارد، از دولت ایران اجازه می‌گرفتند. در نهایت نیز تا زمان دریافت دستور از هند، نیروها جابجا نخواهند شد. خاصه آنکه حضور آنها برای ممانعت از دزدی دریایی عرب‌های سواحل جنوبی بسیار ضروری است؛^۲ این رویکرد بریتانیا کاملاً با نظر بیست سال پیش آنها تفاوت داشت.

دو سال بعد به موجب توافقنامه‌ای ضمنی که بین نماینده مقیم بریتانیا در بوشهر و حاکم شیراز منعقد شد، اقامت نیروهای بریتانیا در قشم تصویب و در مقابل بر حاکمیت ایران بر بحرین تأکید شد (Saldanha, 1986: II/143-147)، اما حکومت هند این قرارداد را تأیید نکرد (Translation of an Agreement, 8th August 1822 in Saldanha, 1986: II/146). تا سال ۱۸۲۳م. و پس از شیوع بیماری‌های مسری، فرمانی برای خروج نیروها از قشم صادر نشد (Fraser, 1825: 33). در این سال به علت نامناسب بودن مسقط به عنوان انبار تدارکات نیروی دریایی بریتانیا، جزیره قشم مورد توجه قرار گرفت و نماینده مقیم بوشهر موظف شد تا باسعدیو را برای این محل آماده کند (Kelly,

^۱. Henry Willock

^۲. نامه ویلاک به اولیای دولت ایران در: اسناد رسمی در روابط سیاسی ایران با انگلیس و روس و عثمانی، ۱۳۶۵:

(197: 1968). تا سال ۱۸۳۸م. بریتانیایی‌ها در قشم یک بیمارستان، انبار، نگهبانی و حلبی‌سازی ایجاد کرده بودند (Whitelock, 1838: 178) و تا سال ۱۸۷۹م. نیز تعدادی از سیپوی‌ها (سربازان هندی) در باسعیدو مستقر بودند (Curzon, 1892: II/412). مدتی بعد، حضور بریتانیا در قشم به یک انبار زغال سنگ تحت نظر یک کارگزار بومی محدود شد که پرچم بریتانیا بر فراز آن برافراشته بود (Wright, 1977: 66). در ۱۸۸۲م. یک کارگزار بومی برای نظارت بر انبار انتخاب شد (Lorimer, 1915: I/IIA, 267)، او روزهای یکشنبه پرچم بریتانیا را بر فراز جزیره برمی‌افراشت و مدتی بعد نیز به تابعیت بریتانیا درآمد (سدیدالسلطنه کبابی، ۱۳۶۳: ۱۰۳). انبار زغال باسعیدو در حدود سال ۱۹۱۱م. به جزیره هنگام منتقل شد (Tuson, 1979: 9).^۱ جزیره هنگام به عنوان نزدیک‌ترین محل به قشم نیز از نیمه قرن نوزدهم میلادی برای ایجاد تلگرافخانه در نظر گرفته شد (آرشیو اداره حفظ و نگهداری اسناد وزارت امور خارجه، ک. ۲- پ. ۲۷- س. ۱۲۸۴ق.). نماینده بریتانیا در بوشهر بر اموری نظارت داشت که عبارت بودند از: توقف و شروع فعالیت تلگرافخانه (آرشیو اداره حفظ و نگهداری اسناد وزارت امور خارجه، ک. ۲- پ. ۲۷- س. ۳۲۲ق)، برافراشتن پرچم بریتانیا به جای پرچم ایران که مناقشاتی را با دولت ایران به دنبال داشت و همچنین انتقال انبار زغال به این جزیره (Wright, 1977: 67).

به رغم اقدامات بریتانیا درخصوص قشم و هنگام، همان‌گونه که پیش‌تر اشاره شد، جزیره خارک همواره مورد توجه بود. ملکم بارها در صدد تسخیر آن برآمد و در عهدنامه مجمل و به طور ضمنی در عهدنامه مفصل، شرایطی برای احتمال حضور بریتانیایی‌ها در این جزیره قید شد. در ۱۸۲۷م. مونت‌استوارت الفینستون^۲ حکمران بمبئی، نظر ویلسون^۳ نماینده شرکت هند شرقی بریتانیا در بوشهر در خصوص جابجایی نمایندگی را جویا شد. پاسخ این بود که با توجه به بروز اختلالات سیاسی مکرر در بوشهر، ناکافی بودن یک نگهبان و نبود منبع تأمین آب برای نمایندگی بهتر است که محل آن به منطقه‌ای دور از شهر منتقل شود. کمی بعد، هنگامی که ملکم به حکمرانی بمبئی منصوب شد، با توجه به شروع تردد کشتی‌های بخار از دریای سرخ و خلیج فارس، موضوع ایجاد پایگاه در این منطقه و جابجایی نمایندگی بوشهر را مد نظر قرار داد (Kelly, 1968: 251-252). او ویلسون را موظف کرد تا مکان‌های مناسب برای جابجایی را ارزیابی کند. باسعیدو، کنگ که پیش‌تر محل نمایندگی شرکت هند شرقی هلند بود، بندرهای لنگه و عسلویه بررسی شدند و در نهایت خارک به عنوان بهترین گزینه از نظر سیاسی و بازرگانی معرفی شد. این نتیجه با نظر ملکم همسو بود که

۱. مناقشات ایران و بریتانیا درخصوص جزیره قشم تا ۱۳۱۲ش. و ورود ناوگان ایران به منطقه ادامه یافت.

۲. Mountstuart Elphinstone

۳. Wilson

بیست سال پیش نیز بر آن اصرار داشت. اما احتمالاً ناراضی پیشین فتحعلی شاه از استقرار نیروهای بریتانیایی در قشم و همچنین موضعگیری بریتانیا در دربار ایران در قبال روس‌ها در سال ۱۸۲۶م. مانع از آن بود که موضوع استقرار در خارک مطرح شود (Kelly, 1968: 251-252).

سرانجام در سال ۱۸۳۱م. به علت بالا بودن مخارج نمایندگی‌های بصره و بوشهر، جزیره خارک برای برقراری پادگان و نمایندگی مد نظر قرار گرفت. نیرویی شامل ۱۷۸ اروپایی و ۶۱۰ سیپوی برای این استقرار تخمین زده شد (Kelly, 1968: 253). سال بعد، شیوع طاعون در سواحل خلیج فارس بر ضرورت این جابجایی افزود، اما تداوم مذاکرات بین مقامات بریتانیایی در هند و لندن و احتمال بروز برخی ناراضی‌ها در دربار و ساختار بومی فرصتی برای نیل به این هدف را فراهم نکرد. سرانجام با اعلام مخالفت بریتانیا با اقدام محمد شاه برای محاصره هرات، در ۱۸۳۷م. نیروهای بریتانیایی در بوشهر پیاده شدند و به دنبال مقابله اهالی، خارک را اشغال کردند (Saldanha, 1986: II/275-279)؛ این امر عقب‌نشینی ایران از هرات را به دنبال داشت. نکته جالب توجه اینکه از نخستین اقدامات کلنل شریف^۱ فرمانده بریتانیایی در جزیره، اخراج شیخ خارک به بهانه مخالفت او با دولت ایران بود. در ۱۸۴۱م. نیز مسئله خرید خارک مد نظر قرار گرفت که لرد پالمستون وزیر امور خارجه بریتانیا به علت احتمال اقدام روسیه برای درخواست مشابه در محدوده دریای خزر آن را رد کرد (برومند ۱۳۸۱: ۳۱۸). پس از رفع مناقشات و انعقاد قرارداد بین ایران و بریتانیا، نیروهای بریتانیایی در اوایل سال ۱۸۴۲م. خارک را ترک کردند (Saldanha, 1986: VII/49). در محاصره دوم هرات در ۱۸۵۶م. ناوگان بریتانیا شامل ۴۵ کشتی و بیش از ۵ هزار نفر نیرو، قشم و خارک را تصرف کردند، بوشهر و نواحی اطراف آن تا محدوده خرمشهر نیز مورد هجوم قرار گرفت. پس از انعقاد معاهده پاریس که به جدایی افغانستان از ایران انجامید، نیروهای بریتانیایی در آغاز سال ۱۸۵۸م. خارک را ترک کردند. علت تأخیر در خروج از خارک، تعلل کارگزاران ایرانی در انجام مفاد معاهده پاریس بود (Wright, 1977: 61).

مادامی که دولت ایران در تحکیم حاکمیت خود بر جزایر خلیج فارس اقدامی به عمل نمی‌آورد، کارگزاران بریتانیا نیز به نظارت بر مناسبات منطقه‌ای بین عرب‌های سواحل جنوبی و ایران اکتفاء می‌کردند. اما هنگامی که دولت ایران به طور رسمی در صدد تثبیت حقوق دیرین خود بر جزایر سیری، تنب و بوموسی برآمد، نمایندگی بریتانیا نیز به وضوح مخالفت خود را با این امر ابراز کرد. مقارن سال ۱۸۸۷م. به دنبال بروز مناقشات با حاکم عرب جزیره سیری که خراجگزار ایران بود، دولت ایران حاکم جدیدی را به این جزیره فرستاد که او نیز پرچم ایران را برافراشت. به دنبال

^۱. Sheriff

نارضایی حکام عرب رأس‌الخیمه و شارجه از این امر، سفارت بریتانیا نیز اعتراض کرد. پاسخ دولت ایران در رد ادعاهای آنها بدین شرح بود:

«جزیره سیری جزء بندر لنگه و همیشه در تحت حاکمیت بندر لنگه بوده و هست. وقتی که بندر لنگه تعلق به دولت علیه داشته و حاکم از دربار دولت به بندر لنگه رفته همیشه از جزایر مزبور مالیات دریافت نموده‌اند. علاوه بر این بنادر اطراف خلیج فارس و متعلقات آنها موسوم به بنادر فارس میباشند و البته جای شبهه نیست که متعلقات مملکت فارس حکم کلیه مملکت فارس دارد.» (آرشیو اداره حفظ و نگهداری اسناد وزارت امور خارجه، ک. ۱۹- پ. ۲۳- س. ۱۳۰۵ق.)

به رغم پیگیری نماینده بریتانیا در بوشهر، با توجه به حقانیت ایران، سرانجام در ۱۸۸۸م. مذاکرات به نفع ایران خاتمه یافت. اما نمایندگی بریتانیا در بوشهر تا سال ۱۸۹۴م. بارها به دلایل مختلف از جمله پناهنده شدن صیادان مروارید تبعه شیخ دبی به این جزیره، حاکمیت ایران را نقض کرد و در نهایت نیز با مخالفت ایران روبرو شد و این موضوع را پیگیری نکرد (آرشیو اداره حفظ و نگهداری اسناد وزارت امور خارجه، ک. ۱۰- پ. ۲۳- س. ۱۳۰۵ق.).

رویکرد نمایندگی بریتانیا در بوشهر در خصوص جزایر تنب کوچک، تنب بزرگ و بوموسی به نگرانی از احتمال استقرار نیروهای نظامی روسیه در کنسولگری آن در جنوب نشأت می‌گرفت. در نهایت نیز نماینده بریتانیا مقیم بوشهر به بهانه لزوم تغییر محل کشتی‌های بخار شرکت کشتیرانی بمبئی از بندر لنگه به بوموسی، با شیخ شارجه مذاکره و پیشنهاد کرد تا پرچم خویش را بر فراز این جزیره و تنب برافرازد (Saldanha, 1986: II/62)؛ این امر در حالی بود که بر عدم حاکمیت شیخ بر این جزایر اذعان داشت. توجه بریتانیا به بوموسی احتمالاً ناشی از موقعیت سوق‌الجیشی این جزیره، وجود آب شیرین و معدن گِل سرخ- اکسید آهن- بوده است (برومند، ۱۳۸۱: ۳۲۳). در سال‌های آغازین قرن بیستم میلادی، مأمورین گمرک ایران پرچم شیخ دبی را از جزیره تنب پائین آوردند و دو تفنگچی ایرانی برای محافظت از پرچم در جزیره مستقر شد (آرشیو اداره حفظ و نگهداری اسناد وزارت امور خارجه، ک. ۱۹- پ. ۲۳- س. ۱۳۲۲ق.). اما نمایندگی بریتانیا در بوشهر اقداماتی جهت برافراشتن پرچم شیخ دبی در تنب و بوموسی به عمل آورد و پرچم سلطنتی بریتانیا را نیز به اهتزاز درآورد که با مخالفت دولت ایران روبرو شد (آرشیو اداره حفظ و نگهداری اسناد وزارت امور خارجه، ک. ۱۹- پ. ۲۳- س. ۱۳۲۴ق.).

اگر چه آنگونه که سر دنیس رایت یادآور می‌شود، «همه مأموران بریتانیایی در خلیج فارس مایل به نادیده انگاشتن حقوق و علایق ایران بودند» (Wright, 1977: 67)، تمامی دعاوی آنها در خصوص حقوق شیوخ سواحل جنوبی بر جزایر ایران و نادیده انگاشتن حق حاکمیت ایران، با تکیه

بر نقشه‌های مساحان بریتانیایی مردود می‌شد. زیرا در این نقشه‌ها از جمله نقشه‌ای که هنری دراموند ولف^۱ در سال ۱۸۸۸م. به ناصرالدین شاه تقدیم کرد، جزایر تنب بزرگ و تنب کوچک، ابو موسی و سیری به رنگ سرزمین ایران مشخص شده بودند. بر طبق نقشه‌های انجمن سلطنتی جغرافیایی بریتانیا در کتاب دو جلدی لرد جرج کرزن^۲ حکمران کل هندوستان که به سال ۱۸۹۲م. با نظارت وی تهیه شدند نیز این جزایر به عنوان بخشی از ایران بودند (Wright, 1977: 68).

نتیجه‌گیری

معادلات بین‌المللی در آستانه قرن نوزدهم میلادی به گونه‌ای شکل گرفت که خلیج فارس به حوزه‌ای حائز اهمیت برای تثبیت قدرت بریتانیا در شرق تبدیل شد. در واقع، مقدمات این امر از نیمه قرن هجدهم میلادی و به دنبال پیروزی بریتانیا بر فرانسه در جنگ‌های هفت‌ساله و خروج فرانسویان از شبه‌قاره فراهم شد. بدین ترتیب خلیج فارس به عنوان بازاری مناسب و پررونق، بیش از پیش مورد توجه شرکت هند شرقی بریتانیا قرار گرفت. اما شکست فرانسه در اروپا و مستعمراتش در هند، پایان رقابت نبود. ظهور ناپلئون و آزمودن امکان مقابله وی با بریتانیا از طریق مسیر ایران و خلیج فارس زمینه توجه بیشتر کارگزاران شرکت هند شرقی به خلیج فارس را ایجاد کرد. جان ملکم طلایه‌دار این امر بود و در آغاز قرن نوزدهم میلادی نخستین بررسی‌های عملیاتی برای استقرار در جزایر خلیج فارس را انجام داد. از این پس، موضوع ایجاد پایگاه در یکی از جزایر ایران در صدر سیاستگذاری‌های بریتانیا قرار داشت؛ بدان حد که در مفاد عهدنامه‌ها نیز مد نظر قرار گرفت و در دو جنگ هرات نیز به عاملی برای ابتکار عمل و اعمال قدرت بریتانیا در دربار ایران تبدیل شد. سرکوب تحرکات دزدان دریایی سواحل جنوبی خلیج فارس، دلیل دیگری برای برنامه‌ریزی کارگزاران بریتانیا جهت استقرار در جزایر خلیج فارس بود. ایجاد پایگاه برای نیروی دریایی بمبئی در قشم از این امر نشأت گرفت. با سرکوب دزدان دریایی، مواردی چون ایجاد انبار زغال برای کشتی‌های بخار و تلگرافخانه و رقابت با نفوذ احتمالی روسیه در خلیج فارس، با بر افراشتن پرچم بریتانیا یا شیوخ سواحل جنوبی همراه شد و این امر مقدمه‌ای برای نقض حق مالکیت ایران بر جزایر بود. بدین ترتیب، عملکرد بریتانیا در قبال جزایر ایرانی مبنای مناقشات در خصوص نقض حاکمیت دیرین ایران بر جزایر در قرن بعدی را فراهم کرد؛ هر چند که حضور بریتانیا در منطقه در قرن بیستم میلادی رو به افول بود.

^۱. Henry Drummond Wolff

^۲. George Curzon

منابع و مآخذ

اسناد:

- آرشیو اداره حفظ و نگهداری اسناد وزارت امور خارجه ایران، ک. ۲- پ. ۲۷- س. ۱۲۸۴ق.

ک. ۱۹- پ. ۲۳- س. ۱۳۰۵ق.

ک. ۱۰- پ. ۲۳- س. ۱۳۰۵ق.

ک. ۱۹- پ. ۲۳- س. ۱۳۲۲ق.

ک. ۲- پ. ۲۷- س. ۱۳۲۲ق.

ک. ۱۹- پ. ۲۳- س. ۱۳۲۴ق.

کتاب‌ها:

- برومند، صفورا، ۱۳۸۱، *سرکنسولگری بریتانیا در بوشهر ۱۱۷۷-۱۳۳۲ق.* / ۱۷۶۳-۱۹۱۴م، تهران: مرکز چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه.
- پری، جان ریچارد، ۱۳۶۵، *کریم خان زند*، ترجمه: علی محمد ساکی، تهران: فراز.
- ترهزل، کامیل آلفونس، ۱۳۶۱، *یادداشت‌های ژنرال ترهزل در سفر به ایران راجع به سال‌های ۱۷۸۰-۱۸۱۲ میلادی*، به اهتمام: ژ. ب. دوما، ترجمه: عباس اقبال، تهران: یساولی.
- سدیدالسلطنه کبابی، محمدعلی خان، ۱۳۶۳، *بندرعباس و خلیج فارس*، به تصحیح و با مقدمه: احمد اقتداری، تهران: دنیای کتاب.
- طاهری، ابوالقاسم، ۱۳۵۴، *تاریخ روابط بازرگانی و سیاسی انگلیس و ایران از دوران فرمانروایی مغولان تا پایان عهد قاجاریه (از آغاز تا عقد معاهده گلستان، ۱۲۷۰ تا ۱۸۱۳ میلادی)*، ج ۱، تهران: انتشارات انجمن آثار ملی.
- شیرازی، ابن حسن و دیگران، ۱۴۰۳، *فتوحات صفویه: در ایالت فارس و جزایر بحرین، قشم و هرمز*، به تصحیح و تحقیق: سید سعید میرمحمدصادق، تهران: انتشارات دکتر محمود افشار.
- فلور، ویلم، ۱۳۷۱، *اختلاف تجارتي ایران و هلند و بازرگانی هلند در عصر افشاریان و زندیان ۱۷۱۲-۱۷۱۵*، *جستارهایی از تاریخ اجتماعی ایران (۷)*، ترجمه: ابوالقاسم سری، تهران: توس.
- هلندیان در جزیره خارک (خلیج فارس)، *جستارهایی از تاریخ اجتماعی ایران (۱۰)*، ترجمه: ابوالقاسم سری، تهران: توس.
- منستی، ساموئل و دیگران، ۱۴۰۳، *سیاست‌های استعماری کمپانی هند شرقی انگلیس در خلیج فارس بر اساس گزارش‌های سه‌گانه ۱۷۹۰-۱۸۰۰م.* / ۱۲۰۵-۱۲۱۵ق.، ترجمه: صفورا برومند، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- میرزا صالح، غلامحسین (به اهتمام)، ۱۳۶۵، *اسناد رسمی در روابط سیاسی ایران با انگلیس و روس و عثمانی*، ج ۱، تهران: نشر تاریخ ایران.
- نوائی، عبدالحسین، ۱۳۶۴، *ایران و جهان: از مغول تا قاجاریه*، تهران: هما.

-----، ۱۳۶۹، ایران و جهان: از قاجاریه تا پایان عهد ناصری، تهران: هما.
 -----، ۱۳۷۵، ایران و جهان: از مشروطیت تا پایان قاجاریه، تهران: هما.

نشریات:

احمدی، فرج‌الله، «تهدیدات فرانسه و طرح سر جان مالکوم برای تصرف خارک (۱۸۰۹-۱۷۹۸ م.)»، پژوهش‌های علوم تاریخی، ۱۳۸۸، ۱ (۱)، ۴۰-۱۷.
 اقتداری، احمد، «سرگذشت تاریخی چهار جزیره در خلیج فارس: جزیره‌های باسعیدوی قشم، بوموسی، تمب بزرگ (تمب گپ)، تمب کوچک (تمب مار)»، یغما، ۵۷-۱۳۵۶، ۳۴۹ تا ۳۵۶، صفحات متعدد.
 بیانی، خان‌بابا، «روابط ایران و هلند در زمان صفویه، سفارت موسی بیک»، بررسی‌های تاریخی، ۱۳۴۹، ۵ (۶)، ۱۲۴-۱۰۱.
 -----، «روابط ایران و هلند در زمان صفویه»، بررسی‌های تاریخی، ۱۳۵۰، ۶ (۲)، ۱۴۰-۱۰۵.
 روشن‌ضمیر، مهدی، «پژوهشی نو در باره روابط ایران با بیگانگان در سده دوازدهم هجری»، بررسی‌های تاریخی، ۱۳۵۰، ۶ (۶)، صص. ۷۲-۵۳.
 -----، «پژوهشی نو درباره روابط ایران با بیگانگان در سده دوازدهم هجری»، بررسی‌های تاریخی، ۱۳۵۱، ۷ (۳)، صص. ۴۴-۲۳.
 وره‌رام، غلامرضا، «کمپانی هلندی هند شرقی در ایران»، جستارهای نوین ادبی، ۱۳۶۵، صص. ۱۰۲-۷۹ و ۷۳-۷۲.

لاتین:

Documents:

Connock and Barker to the Factory at Surat, 19th January 1616-167, Letters Received by East India Company, Vol. v, 60 in: Saldanha, 1986: I/v.
 Surat Presidency to the Court, 3rd January 1645-46, in Saldanha, 1986: I/xxii.
 Report of Captain Malcolm on the State of the Trade between Persia and India and Suggestions as to the Means for Improving it, 1800, in Saldanha, 1986: I/Appendix H.
 Translation of an Agreement Proposed by his Highness Hussein Ali Mirza through his Minister Zeki Khan and Discussed between him and William Bruce, Resident of Bushire, 8th August 1822 in Saldanha, 1986: II/146.

Books:

Amin, Abdul Amir, 1967, *British Interests in the Persian Gulf*, Leiden: E. J. Brill.
 Amini, Iradj, 2000, *Napoleon and Persia: Franco-Persian Relations under the First Empire*, Mage Publishers.
 Barros, João de, 1973, *Décadas da Ásia*, Vol. I, Lisbon.
Cathay and the Way Thither; being a Collection of Medieval Notices of China, trans. and ed. by Henry Yule. Vol. I, London: Hakluyt Society.
 Crowley, Roger, 2015, *Conquerors: How Portugal Forged the First Global Empire*, New York: Random House.
 Curzon, George N., 1892, *Persia and the Persian Question*, Vol. II, London. 2015

- Floor, Willem, 2006, *The Persian Gulf: A Political and Economic History of Five Port Cities, 1500-1730*, Mage Publishers.
- Floor, Willem; Potts D. T., 2017, *The Persian Gulf Khark: The Island's Untold Story*, Mage Publishers, Washington DC.
- Floor, Willem; Faghfoory, Mohammad Hassan, 2004, *The First Dutch-Persian Commercial Conflict: The Attack on Qeshm Island, 1645*, Mazda Publishers.
- Fraser, James Baillie, 1825, *Narrative of a Journey into Khorasān: In the Years 1821 and 1822. Including Some Account of the Countries to the North-east of Persia; with Remarks upon the National Character, Government, and Resources of that Kingdom*, London: Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown, and Green.
- Jones, Harford, 1834, *An Account of the Transactions of His Majesty's Mission to the Court of Persia, 1810-1811, to which is added a Brief History of the Wahauby*, London.
- Kaye, John William, 1856, *The Life and Correspondence of Major-General Sir John Malcolm, G.C.B., Late Envoy to Persia, And Governor of Bombay; From Unpublished Letters and Journals*, Vol. I., London: smith Elder and Co.
- Kelly, John Barrett, 1968, *The Britain and the Persian Gulf 1795-1880*, Oxford: Clarendon Press.
- Lorimer, John Gordon, 1915, *Gazetteer of Persian Gulf, Oman and Central Arabia*, Vol. I, Historical, Part I. & II, Calcutta: Superintendent Government Printing.
- Malcolm, John, 1815, *The History of Persia from the Most Early Period to the Present Time: containing an Account of the Religion, government, Usages, and Character of the Inhabitants of that Kingdom*, Vol. I-II, London: John Murray.
- Risely, Herbert (ed), 1908, *The Indian Empire: Administrative, Imperial Gazetteer of India*, Vol. 2, Oxford: Clarendon Press, under the authority of H.M. Secretary of State for India.
- Saldanha, Jerome Anthony, 1986, *The Persian Gulf Précis (II), Précis of Correspondence regarding the Affairs of the Persian Gulf, 1801-1853*, Archive Edition.
- Saldanha, Jerome Anthony, 1986, *The Persian Gulf Précis (I), Selection from State Papers, Bombay regarding the East India Company's Connection with the Persian Gulf, with a Summary of Events 1600-1800*, Archive Edition.
- Slot, B. J., 1993, *The Arabs of the Gulf, 1602-1784*, Leidschendam, 1993.
- Tuson, Penelope, 1979, *The Records of the British Residency and Agencies in the Persian Gulf*, London: India Office Library and Records.
- Wright, Denis, 1977, *The English amongst the Persians during the Qajar Period 1787-1921*, London: Heinemann.

Articles:

- Boxer, C. R., "Anglo-Portuguese rivalry in the Persian Gulf, 1615-1635," in *Chapters in Anglo-Portuguese Relations*, 1935, ed. E. Prestage, Watford, 46-129.
- Braudel, Fernand, 1979, "The Wheels of Commerce", *Civilization and Capitalism 15th-18th Century*, Vol. 1, Michigan: University of Michigan.
- Ferrier, Ronald W., "East India Company (British)", *Encyclopaedia Iranica*, 1996, Vol. VII, 644-47, (accessed on 30 December 2022).
- Perry, John R., "Mir Muhanna and the Dutch: Patterns of piracy in the Persian Gulf," *Stud. Ir.* 2, 1973, 79-95.

Potts, Daniel. T., "KHARG ISLAND ii. History and archeology," *Encyclopædia Iranica*, 2004, online edition, available at <http://www.iranicaonline.org/articles/kharg-island> (accessed on 15 September 2024).

Tracy, James D., "Dutch and English trade to the East", *the Construction of a Global World, 1400-1800 CE, Part 2, Patterns of Change*, 2015, The Cambridge History World, Vol. 6, Cambridge: Cambridge University Press.

Whitelock, "Descriptive Sketch of the Islands and Coast Situated at the Entrance of the Persian Gulf," *JRGS* 8, 1834, 170-184.

بازنمایی مبارزات مردم محلی جنوب ایران و استعمار غربی

(مطالعه موردی: مبارزات و اقدامات میرمهنا بندر ریگی در روایت نادر ابراهیمی)

زهرا حاتمی^۱

چکیده

میرمهنا بندر ریگی از حکام محلی ساکن جنوب ایران هم‌زمان با دوره حکمرانی کریم خان زند است که چهره‌هایی متفاوت و گاه متناقض از او در تاریخ‌نگاری، تاریخ‌پژوهی و ادبیات فارسی ارائه شده است. این پژوهش با استفاده از روش تحلیل گفتمان انتقادی نورمن فرکلاف در صدد است تا با محوریت بخشی به شخصیت میرمهنا در رمان «بر جاده‌های آبی سرخ» نوشته نادر ابراهیمی به چرایی تفاوت روایت در زبان تاریخی و ادبی در این کتاب پاسخ دهد، اهداف نویسنده را بررسی کند و پیامدهای این نگرش‌های متفاوت را بر ذهنیت جمعی ایرانیان مورد بررسی و مذاقه قرار دهد. فرضیه تحقیق حاضر این است که میرمهنا، تحت تأثیر نگرش ایدئولوژیک، ضد استعماری و تا حدی ملی‌گرایانه نادر ابراهیمی در شرایط پس از پیروزی انقلاب ۱۳۵۷، از شخصیتی عادی و محلی که در چارچوب سنت‌های دنیای قدیم در راستای کسب قدرت به رویارویی با همتایان ایرانی و غیرایرانی‌اش می‌پرداخت، در یک روند معنادار و قابل تأمل به شخصیتی ملی با رویکردی ضد استعماری تبدیل شد و به عنوان قهرمان به جامعه ایرانی معرفی گردید؛ فرضیه‌ای که در تحقیق حاضر به اثبات می‌رسد.

واژگان کلیدی:

ایران، دوره زندیه، میرمهنا بندر ریگی، مردم جنوب، مبارزات، استعمار غربی، نادر ابراهیمی، روایت‌ها.

مقدمه و طرح مسأله

در حالی که ادبیات منبعی غنی از جریان‌های فکری، ذهنیت‌های جمعی و بازنمایی رویدادهای تاریخی است، نگاه سنتی سیاست‌زده به تاریخ، مانع از استفاده پژوهشگران این رشته از روش‌های میان‌رشته‌ای برای کندوکاو در گذشته بوده است. نادر ابراهیمی از نویسندگان نامور معاصر ایران در رمان «برجاده‌های آبی سُرخ» به سراغ شخصیتی تاریخی رفته و تلاش کرده است تا در روایتی چندلایه به بررسی زندگی، زمانه و کارنامه میرمهتای بندر ریگی و هم‌عصرانش از جمله کریم خان زند، شاه‌رخ شاه افشار و محمدحسن خان قاجار بپردازد. مسأله اصلی این پژوهش مقایسه تصویر ادبی میرمهتا با چهره او در تاریخ‌نگاری و تاریخ‌پژوهی فارسی است. فرضیه پژوهش حاضر این است که میرمهتا تحت تأثیر نگرش ایدئولوژیک، ضد استعماری و تا حدی ملی‌گرایانه نادر ابراهیمی در شرایط پس از پیروزی انقلاب ۱۳۵۷ از شخصیتی عادی و محلی که در چارچوب سنت‌های دنیای قدیم در راستای کسب قدرت به رویارویی با همتایان ایرانی و غیرایرانی اش می‌پرداخت، در یک روند معنادار و قابل تأمل به شخصیتی ملی با رویکردی ضد استعماری تبدیل شد و به عنوان قهرمان به جامعه ایرانی معرفی گردید. در این مقاله از روش تحلیل گفتمان انتقادی نورمن فرکلاف استفاده شده است.

پیشینه تحقیق

آثار پژوهشی مرتبط با میرمهتا بندر ریگی را می‌توان به دو دسته کلی تقسیم کرد: دسته اول کتاب‌هایی که یکسره مرتبط با او هستند و دسته دوم آثاری که ضمن بررسی اوضاع سیاسی دوره زندیه اشاراتی هم به فعالیت‌ها و اقدامات ابن حکمران مدنی کرده‌اند. از مهم‌ترین آثار دسته اول می‌توان به کتاب‌های «میرمهتا و شهر دریاها» (مجموعه مقالات) نوشته حسن زنگنه (۱۳۷۷) و «میرمهتای بندر ریگی؛ رویارویی انگلیسی‌ها و هلندی‌ها در خلیج فارس» نوشته قاسم یاحسینی (۱۳۷۴) اشاره کرد که اولی در بردارنده مقالاتی از نویسندگان خارجی و دومی پژوهش تاریخی مستقلی در باره این شخصیت تاریخی است. در حالی که حسن زنگنه به چهره افسانه‌ای میرمهتا و جایگاه او در ذهنیت جمعی مردم و نحوه بر ساخت این تصویر اشاره‌ای نکرده است، یاحسینی در فصلی به نام «افسانه مبارزات ضد استعماری میرمهتا» به چهره افسانه‌ای ابن حکمران محلی در آثار اسماعیل رائین و سید جعفر حمیدی اشاره کرده است که سرمشق و الگویی پیش روی ادیبانی چون صادق جلالی

و منوچهر آتشی گذارده و از طریق آنها به باورهای عامیانه مردم راه یافته است. با این حال، یاحسینی محتوای آثار صادق جلالی و منوچهر آتشی را تحلیل و تفسیر نمی‌کند و مهم‌تر از آن اینکه اساساً نامی از رمان «بر جاده‌های آبی سُرخ» نمی‌آورد.

از جمله مهم‌ترین آثار دسته دوم می‌توان به آثار ویلم فلور (۱۳۹۳)، عبدالحسین نوایی (۱۳۴۸ و ۱۳۸۶)، احمد فرامرزی (۱۳۴۶)، غلامرضا وره‌رام (۱۳۸۵)، رضا شعبانی (۱۳۸۳)، اسماعیل رائین (۲۵۳۶)، هادی هدایتی (۱۳۳۴)، اسکندر دلدم (۱۳۶۳) و محمدباقر وثوقی (۱۳۸۴ و ۱۳۸۶) اشاره کرد. وجه مشترک همه این آثار، رویکرد سنتی تاریخی و محوریت بخشی به تاریخ سیاسی است که سبب شده است تا عمده منابع مورد استفاده نویسندگان آنها، منابع کلاسیک تاریخ‌نگاری باشد و در نتیجه به آثار ادبی بی‌توجهی شود. همچنین هدف از نگارش این آثار، شرح و بسط زندگی میرمهنا نبوده و اشاره به او تنها در ضمن بازنمایی رویدادهای سیاسی دوره زندیه صورت پذیرفته است.

توجه به این نکته ضروری است که در باره رمان «بر جاده‌های آبی سُرخ»، مقالاتی با رویکرد نقد پسااستعماری نوشته شده است که از آن جمله‌اند: مقاله آرزو پوریزدان‌پناه کرمانی (۱۴۰۱) با عنوان: «نقد پسااستعماری رمان بر جاده‌های آبی سُرخ» و همچنین زهرا رضایی و احمد فروزانفر (۱۳۹۹) در مقاله «بررسی شخصیت میرمهنا و غایبی (چهره پایداری جنوب) از دیدگاه خورشید فقیه و ویلیام فلور» شخصیت میرمهنا را در دو روایت ویلم فلور و خورشید فقیه مقایسه کرده‌اند. اما سایر مقالات در باره آثار ابراهیمی در زمینه‌ها و رویکردهای دیگری است که عمدتاً به مسأله شخصیت میرمهنا و اقدامات او بی‌اعتناء هستند.

نظریه و روش تحقیق

گفتمان یکی از مهم‌ترین مفاهیم اندیشه مدرن در علوم انسانی و اجتماعی است. تحلیل گفتمان، رویکردی چندرشته‌ای و میان‌رشته‌ای است که از درون رشته‌هایی مانند جامعه‌شناسی، فلسفه، زبان‌شناسی و جامعه‌شناسی زبان پدید آمده است. (تیلور، ۱۳۹۷: ۷) این اصطلاح برای نخستین بار در سال ۱۹۵۲م. توسط زلیگ هریس^۱ به عنوان روشی برای تحلیل گفتار و نوشتار ارتباطی مطرح شد. هریس بر دو مبحث عمده یعنی بررسی زبان در سطحی فراتر از جمله و نیز ارتباط بین رفتار زبانی و غیرزبانی تأکید داشت (پالتریج، ۱۳۹۵: ۱۲). این نظریه با این فرض آغاز می‌شود که هر موضوع و کنشی معنا دار است و معنای آنها

^۱. Zellig Harris .

حاصل نظام‌های به لحاظ تاریخی مشخص قواعد است. این نظریه شیوه‌ای را که روال‌های اجتماعی گفتمان را ساخته و به چالش می‌کشد، بررسی می‌کند (هوارث، ۱۳۹۷: ۳۹). در مجموع از سه رویکرد در تحلیل گفتمان می‌توان سخن گفت: تحلیل گفتمان ساخت‌گرا، نقش‌گرا و انتقادی (فرهنگی و همکاران، ۱۳۹۴: ۱۳۶) و در این میان، منسجم‌ترین و جامع‌ترین رویکرد به تحلیل انتقادی گفتمان، رویکرد نورمن فرکلاف زبان‌شناس، پژوهشگر بریتانیایی و استاد بازنشسته دانشگاه لنکستر^۱ و از بنیانگذاران تحلیل گفتمان انتقادی است (فرکلاف، ۱۳۹۹: ۸). او نخستین فردی بود که هنگام پیشنهاد یک نظریه گفتمانی و بررسی تغییرات اجتماعی از رویکرد انتقادی استفاده کرد. فرکلاف کار خود را بر اساس آثار فوکو و برخی نظریه پردازان نومارکسیست و دیگر نظریه پردازان اجتماعی بنیان نهاد. وی که نقشی مهم در استفاده از این رویکرد به عنوان شیوه تحلیلی داشت، بر این باور تأکید دارد که متن، معنی را به وسیله ویژگی‌های زبانی انتقال نمی‌دهد، بلکه معنی به واسطه ساختارهای گفتمان‌مدار تولید و درک می‌شود و این معنا نشان‌دهنده ایدئولوژی خاص و یا شیوه‌های کنترل و دستکاری روابط قدرت است. فرکلاف تحلیل گفتمان انتقادی را تحلیل رابطه متن و سطوح مختلف بافت اجتماعی تلقی می‌کند و هدف تحلیلگر را تبیین رابطه بین متن زبانی، فرایندهای تولید و تفسیر و بافت در نظر می‌گیرد. روش تحلیلی او در سه زیر سطح قابل پیگیری است:

- ۱- توصیف که عبارت از تحلیل ویژگی‌های صوری متن است.
- ۲- تفسیر به معنای بررسی و توضیح روابط موجود در بین فرایندهایی که موجب تولید و درک گفتمان مورد نظر می‌گردند.
- ۳- تبیین که به معنای مطالعه ارتباط بین تعامل و بافت اجتماعی و توضیح رابطه بین عناصر گفتمانی و اجتماع در حین توجه به سابقه و زمینه فرهنگی آن گفتمان است (فرکلاف، ۱۳۹۹: ۸).

در هر سه مرحله با تحلیل سر و کار داریم، اما ماهیت آن در هر مرحله‌ای متفاوت است. تحلیل در مرحله اول به برچسب‌دهی ویژگی‌های صوری متن اکتفاء می‌کند و متن را به مثابه یک شی در نظر می‌گیرد. در مرحله دوم تحلیل گفتمان به تحلیل فرایندهای شناختی شرکت‌کنندگان و تعاملات میان آنها می‌پردازد و مرحله تبیین نیز ارتباط میان رویدادهای

¹. Lancaster University

اجتماعی (تعاملات) با ساختارهای اجتماعی را بیان می‌کند که بر این رویدادها تأثیر می‌گذارند و نیز از آنها تأثیر می‌پذیرند^۱ (آقاگل‌زاده و دیگران، ۱۳۸۶: ۴۳).

سطح نخست: توصیف

۱- واژگان و تعابیر

میرمهتا در روایت ابراهیمی «بلندبالا، سینه‌ستبر، خوش‌چهره، گردنکش گردن‌کشیده با پوزخندی که در خواب هم از لبانش نمی‌گریخت و نگاهی همچون گل آتش خاکستر از تن خویش تکانده، خوش‌چهره‌ترین مرد تمام بندر ریگ است که قصه تهور او بر سراسر جنوب مسلط شده و می‌توان او را دلاورترین و کینه‌مندترین مرد دریای جنوب نام نهاد. نادر ابراهیمی برای توصیف میرمهتای بندر ریگی از عباراتی چون شوخ‌طبع، بذله‌گو، طناز، خنده‌رو، زنده‌دل و آزاده و همچنین میرمهتای بزرگ و مدافع سرسخت دریای فارس، نماد ریگ، چراغی در اعماق دره‌های وطن، مرد بی‌پروای دریای جنوب، سالار پیکارگران با ایمان، زبرمردی که ایران فراوان به آن بدهکار است، یک حادثه عظیم و پی‌دار تاریخی، بی‌پروا و یاغی، امیر خطه جنوب، بزرگترین سردار دریایی ایران در طول تاریخ، جوانمرد بزرگوار، عاشق و رزمجوی حرفه‌ای یاد می‌کند. میرمهتای قصه ابراهیمی، عشق به ایران و اسلام و تشیع را توأمان دارد و سودای کشته‌شدن در راه ایران و ایمان در سر می‌پروراند. او عابدی درستکار است که بر پرچم‌های مردان یاغی بی‌پروایش لاله‌الاله، الله‌اکبر و نصرمن‌الله نقش کرده و در مناجات‌های شبانه غمگینانه‌اش خواسته‌ها و اهداف آنچه را ابراهیمی «نهیضت» و «جنبش شگفت» و «مقدس» و «جنگ باشکوه» می‌نامد، از خداوند یکتا طلب می‌کند. میرمهتای «بر جاده‌های آبی سُرُخ»، شخصیتی جامع‌الاطراف، ملی‌گرا و وطن‌پرست با آرزوی یکپارچگی سیاسی ایران است و حسین بن علی (ع) را به عنوان الگوی ایمان و مقاومت انتخاب کرده و پرچم حق‌طلبی مولایش علی (ع) را به دوش دارد و به خاطر امام شیعه و به هوای وصل او «با کرورها کرور اجنبی» در حال نبرد است. (ابراهیمی، ۱۴۰۲: ۶۷۴، ۶۶۶، ۶۶۱، ۶۳۷، ۶۰۳، ۵۱۲، ۳۶۲-۳۶۱، ۳۰۲، ۲۶۳-۲۶۲، ۱۱۹، ۱۱۷، ۷۰، ۶۱، ۵۳، ۳۵، ۱۰-۹).

ابراهیمی در فصول مختلف کتاب خود به تفصیل در باره دیگر چهره‌های تاریخی معاصر با میرمهتا از جمله کریم خان زند، شاهرخ شاه افشار، محمدحسن خان قاجار، آزاد خان

^۱ برای مطالعه بیشتر در این زمینه بنگرید به: (فاضلی، ۱۳۸۳؛ آقاگل‌زاده، ۱۳۹۱؛ سجودی و دیگران، ۱۳۹۳ و خان‌محمدی، ۱۴۰۲)

افغان و حتی آقامحمد خان نوجوان داد سخن سر داده و آنها را در نقطه مقابل شخصیت محکم، مردانه و دوراندیش میرمهنا قرار داده است. وی از شاهرخ شاه افشار با عباراتی چون مخبّط، سلطانِ علیلی ناینای کم عقل، ذلیل، بیکاره، وامانده، عقب مانده و معیوبالعقل (۶۵۹، ۵۱۵، ۵۱۳، ۵۰۳، ۳۴۶، ۳۳۴، ۳۲۴) یاد می کند که در دوره طفولیت مانده و در ترس دائمی از غلبه دشمنان واقعی و خیالی امکان تصمیم گیری درست را از دست داده است و عمدتاً و به اجبار به مادر و وزیرش متکی است.

خان زند شخصیتی متزلزل است که دوگانگی اندیشه، رفتار و کردار خود را به قول ابراهیمی تا زمانی که میرمهنا بی پروای وطن خواه زنده بود، در مقابل او داشت و بروز هم می داد. حاکمی در برابر «زنان و اجانب، ضعیف» که «برخلاف ظاهرش، نفس ناتوانی دارد. پیش زنان ذلت پذیر می شود و پیش اجانب، حقیر.» (ابراهیمی، ۱۴۰۲: ۲۹۹) ابراهیمی خوی ایلپاتی کریم خان زند را برجسته کرده و تصمیمات خردمندانه او را به حلقه یاران و مشاورانش از آقامحمد خان نوجوان و غزاله بانوی همسرش گرفته تا میرزا محمدجعفر خورموجی وزیر نسبت می دهد که از قضا با میرمهنا نسبت فامیلی دارد و شوهر خواهر او و طبیعتاً وفادار به اوست. شخصیت کریم خان زند در روایت رمان «بر جاده های آبی سُرخ» در جایگاهی فروتر از غزاله بانو قرار داده شده است که با همکاری و همدستی میرزا محمدجعفر خورموجی دست یاری به میرمهنا داده است و این سخن اوست که: «میرمهنا دوغابی^۱ حاکم ریگ از این پس به دلیلی موجه [...] به میرمهنا بنویس که غزاله بانو از این پس بدانند و تو میرزا محمدبیگ خورموجی [...] به میرمهنا بنویس که غزاله بانو از این پس پناهگاه تو خواهد بود، سرسختانه و استوار و تنها مرگ من می تواند این فرصت را در اختیار وکیل بگذارد که به خواست اجانب به جانب تو یورش بیاورد و سپاه تو را بگریزند» (ابراهیمی، ۱۴۰۲: ۵۲۵). در این روایت، اگر چه کریم خان زند شخصیتی یکسره منفی نیست، اما ایران گرایی، وطن پرستی و آزادگی میرمهنا را ندارد و در خوف و رجاء نسبت به او به سر می برد که گرچه حضورش در جنوب مانع تسلط و غلبه دشمنان است، اما خود می تواند به سادگی به چالشی جدید برای حکومت زندیه تبدیل شود که به دشواری در حال نبرد با مدعیان قدرت در سراسر قلمرو به میراث مانده از نادر شاه افشار است.

^۱. برخی منابع نام او را میرمهنا و غایی آورده اند.

اهداف، امیال و خواسته‌های میرمهنای بندر ریگی

۱- انگیزه قتل پدر

دوگانه میرناصر- میرمهنّا؛ پدر و پسری که برخلاف رسم رایج فرزندکشی در تاریخ ایران با پدرکشی به رابطه دوسویه پایان می‌دهند، بر اساس عنصر ارتباط با بیگانه تعریف و بنیان نهاده شده است. ابراهیمی ردپای میرناصر دغابی را در تاریخ می‌جوید و به خواننده نشان می‌دهد که او که فرمان حکمرانی بندر ریگ و اطراف آن را از نادر شاه افشار گرفته است، در اثر حوادث روز و بی‌ثباتی سیاسی پس از قتل نادر، «دیگر آن میرناصر قدیم نبود» و «خوف عظمت کشتی‌های غول‌پیکر و سلاح‌های مرگبار انگلیسی‌ها و هلندی‌ها از یک‌سو و وسوسه ثروت و لذت، خستگی و بی‌ایمانی از سوی دیگر، وی را به سرسپردگی نسبت به اجانب کشیده بود.» (ابراهیمی، ۱۴۰۲: ۵۳-۵۲)

در رمان «بر جاده‌های آبی سُرخ» هر سه پسر میرناصر به نام‌های میرعبدالله، میرمهنّا و میرفضل‌الله و نیز دو دامادش [...] همه اهل شعور و دانش و ایمان (ابراهیم، ۱۴۰۲: ۵۳) و خشمگین و نگران نسبت به روابط پدر و بیگانگان هستند.

«مهنّا می‌گفت: نگوئید پسران میرناصر بی‌خیال‌اند و بی‌بندوبار و بی‌اعتناء به عظمت مصیبت. علیرغم شرایط شاد بودن، علیرغم شرایط مؤمن ماندن، علیرغم شرایط تن به فساد ندادن، صداقت و سلامت را حفظ کردن و سرسختانه و پیوسته جنگیدن و تسلیم دل‌مردگی نشدن، این وظیفه انسان است [...]؛ انسانی که حق دارد از اندوه سقوط روح هموطنان کاردار خویش خون‌گریه کند و حق دارد به جنون گرفتار شود و حق دارد قداره‌کشان جمیع دزدان و باج‌خواهان و نامردان روزگار را به جهنم بفرستد، اما تا لحظه موعود دندان بر جگر فرو می‌برد و از این حق مسلم استفاده نمی‌کند» (ابراهیمی، ۱۴۰۲: ۷۲-۷۱).

ابراهیمی قتل میرناصر را مستقیماً به رابطه او با هلندی‌ها و خیانت وی به وطن نسبت می‌دهد و در گفت‌وگویی میان میرمهنّا و مادرش می‌گوید: «کشتن پدری که به خاک، به مردم، به دین و به فرزندان خویش خیانت می‌کند، کار آسانی نیست، اما اقدام لازمی است. مادر! شیخ ما به دلیل ضرورت فتوا می‌دهد نه آسانی و انسان متقی، اعمال را نه به دلیل آسانی آنها، بلکه به دلیل وجوبشان انجام می‌دهد» (ابراهیمی، ۱۴۰۲: ۱۰۸).

دوگانه میرمهنّای خادم و میرناصر خائن در توجیه جنایت رخ‌داده، بُعدی دیگر نیز می‌یابد و آن اینکه ابراهیمی با تصویر میرناصر به عنوان فردی تارک‌الصلاة، اما ظاهرالصلاح (ابراهیمی، ۱۴۰۲: ۷۲) و میرمهنّای متقی عاشق ائمه شیعه (ع) مرگ او را به واسطه فتوای

شیخ امین مجتهد، روحانی بندر ریگ که حکم مشاور میرمهنا را دارد، توجیه می‌کند که: «از سید امین فتوا بخواهید. در باب آنچه که میرناصر دغابی تا به حال با امت و ملت کرده و فروختن خارک و خارکو به اجانب و سرقت دستمزد مردان دریا و عیاشی‌های حرام و خیانت‌های دیگر که او خود بسیاری از آنها را می‌داند، به تفصیل بگوئید و بگوئید که اگر در بندر ریگ پیش چشم مردم ما با هلندی‌ها و انگلیسی‌ها پیمان‌های نامشروع ببندد، آیا حکم اعدام او را می‌دهند یا نه و اگر می‌دهند ما سه برادر را مجاز به اجرای حکم می‌شناسند یا خیر؟» (ابراهیمی، ۱۴۰۲: ۶۸).

۲- بیگانگان در نگاه میرمهنا

رمان «بر جاده‌های آبی سُرخ»، هلندی‌ها، انگلیسی‌ها، دولت عثمانی و عرب‌های ساکن جنوب خلیج فارس و حتی شماری از اعراب مهاجر در ساحل شمالی را در صف دشمن تصویر کرده و به آنها به یک چشم می‌نگرد. با این حال، دوگانه فرنگی کافر و ایرانی مسلمان بر سراسر متن رمان حاکم است و پُرنرنگ‌تر می‌نماید. ابراهیمی، اروپائیان را یکدست و متحد با هم در سودایی واحد می‌داند و هر گونه همکاری با آنها را به معنی «نوکری» قلمداد کرده، محکوم می‌کند (ابراهیمی، ۱۴۰۲: ۴۵۳). برای میرمهنا قصه ابراهیمی تفاوتی میان اجنبی انگلیسی و هلندی نیست و میرمهنا همان اندازه با هلندی‌ها دشمن است که با انگلیسی‌ها و در روایت داستانی، میرمهنا درک درست و واقع‌بینانه‌ای نسبت به مسائل منطقه و جهان و پدیده استعمار دارد و کودکان ایرانی و هندی را در فرودست‌شماری به دست اجانب انگلیسی و هلندی یکسان به حساب می‌آورد و از این نظر، آینده ایران را با هند مقایسه می‌کند و از آن احساس خطر می‌کند (ابراهیمی، ۱۴۰۲: ۴۵۳).

خواست اصلی میرمهنا، خالی شدن خلیج فارس از همه بیگانگان و بازگشت آنها به سرزمین‌های خود است و چنین می‌گوید: «بیگانگان از هر قوم و قبیله که باشند باید خلیج فارس و دریای عمان را بدون تأمل تخلیه کنند و به سرزمین‌های خود بازگردند. بروند پیک بفرستند و اگر از ما تقاضایی دارند، مکتوب به آن پیک بسپارند. پس از آن اگر شما اجازه دادید، آن‌ها حق خواهند داشت با حقوق مساوی با شما طی قراردادهایی عادلانه گروه‌هایی کوچک را برای تجارت و فقط تجارت به بندرهای ما بفرستند و متقابلاً گروه‌های کوچکی از ما نیز برای تجارت به بندرهای آن‌ها بروند» (ابراهیمی، ۱۴۰۲: ۲۸۸). توجه به این نکته ضروری است که ابراهیمی علاوه بر ضدیت میرمهنا با بندر ریگی و اروپائیان، او را در تقابل با عثمانی‌ها و اعراب جنوب خلیج فارس نیز نشان داده است و یکی از اهداف او را مبارزه با

همه این گروه‌ها تعیین نموده است: «من سراسر جنوب را به جنگیدن بر ضد انگلیس و هلند و عثمانی وادار خواهم کرد» (ابراهیمی، ۱۴۰۲: ۱۹۶).

میرمهنتای ابراهیمی نه تنها به دنبال یکپارچه کردن سیاسی ایران و بیرون راندن بیگانگان از خلیج فارس فراتر از خارک و خارکو است (ابراهیمی، ۱۴۰۲: ۹۷)، بلکه سودای زبان فارسی دارد و بر این نکته تأکید می‌کند که: «آهای دیلماج^۱ بدنهاد! به اربابانت [هلندی‌ها] بگو که بعد از این اگر می‌خواهند با ما حرف بزنند، بروند فارسی یاد بگیرند. چشمشان کور. ما بعد از این با جمیع بیگانگان به زبانی که می‌دانیم حرف می‌زنیم- بدون واسطه- و هیچ زبانی هم به جز فارسی نمی‌دانیم» (همان: ۹۹). او خود را «مجموع خاطرات ملت خویش» از خلیج فارس می‌داند (ابراهیمی، ۱۴۰۲: ۸۲) و از زنان ریگی می‌خواهد تا «فرزندان خود را برای کشته شدن در راه استقلال وطن به دنیا بیاورند و به فرزندانشان خود حب الوطن بیاموزند» (ابراهیمی، ۱۴۰۲: ۱۹۸-۱۹۷).

سطح دوم: تفسیر

بافت موقعیتی

رمان «بر جاده‌های آبی سُرخ» در قالب ۵ کتاب و ۳۱ فصل به شرح بخشی از زندگی میرمهنتای بندر ریگی پرداخته است. کتاب اول (فصل سبز آشنایی‌ها) با عنوان «مار در آستین» آغاز می‌شود و چشم‌اندازی از شخصیت میرمهنتا، جایگاه اجتماعی او در میان مردم بندر ریگ و چرایی رویارویی و سپس قتل پدر وی- میرناصر بندر ریگی- به دست او می‌دهد. روایت ابراهیمی از زمانه میرمهنتا به شیوه لایه‌لایه و تودرتو از بندر ریگ، زادگاه میرمهنتا تا شیراز پایتخت کریم خان زند و خراسان شاهرخ شاه افشار و کرانه‌های مازندران و تکاپوهای محمدحسن خان قاجار و نزاع مداوم آزاد خان افغان گذر می‌کند و بی‌آنکه شرح حال میرمهنتا را کامل کند، از اعدام او به دستور پاشای بصره سخن می‌گوید و در لحظات بحرانی حمله به نیروهای او خاتمه می‌یابد.

شخصیت اصلی رمان، میرمهنتا است که لایه‌های متفاوت کردار و تصمیمات او در تقابل با مدعیان قدرت از کریم خان زند، شاهرخ شاه افشار، آزاد خان افغان، محمدحسن خان قاجار و حاکمان محلی مانند شیخ سلمان، نصیر خان لاری، شیخ سعدون و شماری از افراد نزدیک به وی مانند حسن سلطان دیلمی تصویرسازی و توصیف می‌شود. زبان داستانی «بر

^۱. دیلماج به گفته علی‌اکبر دهخدا کلمه‌ای ظاهراً ترکی است، به معنی «کسی که از زبانی به زبان دیگر ترجمه کند».

جاده‌های آبی سُرخ»، حماسی است و گرچه بخش عمده رمان در بندر کوچک ریگ و نواحی پس کرانه‌ای خلیج فارس رخ می‌دهد، اما زبان مورد استفاده نویسنده ساده، بومی و مرتبط با دوره تاریخی زندیه نیست.

ابراهیمی کتاب خود را از زاویه دانای کل نوشته و همین باعث شده که نه تنها از ذهن و ضمیر شخصیت‌های رمان بالاخص میرمهنا خبر دهد، بلکه گاهی اوقات خود نیز اندیشه‌اش را به صورت عریان و بی‌پرده بیان کرده و نظر شخصی‌اش را به عنوان نویسنده در باره تاریخ و تاریخ‌نگاری، سیره پادشاهان، مسأله مردم و نبود آنها در تاریخ، پدیده استعمار و کردار حکمرانان توضیح داده است.

بافت تاریخی

بندر ریگ در ساحل شمالی خلیج فارس در بخش شمالی بوشهر و جزیره خارک واقع شده است. مردم آن عمدتاً فارسی‌زبان و اهل تشیع هستند و جز شماری اعراب مهاجر از مناطق جنوبی خلیج فارس از جمله کویت، جمعیت عرب چندانی در آنجا زندگی نمی‌کند و شغل اهالی، زراعت، تجارت، ملاحی و ماهیگیری گزارش شده است (سلطانی، ۱۳۹۱: ۱۳۳-۱۳۲). در اواخر دوره صفویه، جمع‌کثیری از طوایف عرب از تیره آل زعاب به اطراف بندر ریگ مهاجرت کرده و به شغل ماهیگیری و صید مروارید مشغول شدند. پژوهشگران تاریخ، دوره شکوفایی بندر کوچک ریگ را از زمان ضابطی میرناصر زعابی- پدر میرمهنا- دانسته‌اند که با افول بندر عباسی و تصمیم شرکت‌های هلندی- انگلیسی به انتقال دفاتر خود به این بندر و استقرار هلندی‌ها در خارک و انگلیسی‌ها در بوشهر، موقعیت مناسبی برای آن به وجود آورد و زمینه‌های رقابت بین این بندر و بوشهر را افزایش داد (وثوقی، ۱۳۸۶: ۱۱۹-۱۱۸).

بازرگانان هلندی در سال ۱۰۰۶-۱۰۰۵ق. / ۱۵۹۷م. شرکت بزرگی به نام "شرکت بازرگانی با کشورهای دوردست" ایجاد نمودند و هفت سال بعد، این شرکت از طرف دولت هلند به نام "شرکت هند شرقی هلند" نامگذاری شد و دولت هلند امتیازات مالی و اختیارات وسیعی به آن بخشید. دولت انگلستان در رقابت با این شرکت هلندی، شرکت "هند شرقی بریتانیا" را تأسیس کرد (نوابی، ۱۳۸۶: ۱۵۷). هنگامی که در سال ۱۱۶۵ق. / ۱۷۵۱م. تیدو فون تیفاؤوسن^۱ رئیس شرکت هلندی در بصره به داشتن رابطه با زنی مسلمان متهم شد و به ناچار برای آزادی خود مبلغی گزاف پرداخت کرد، توانست فرماندار کل شرکت در باتاویا را به

^۱. Tido Von Kniphausen.

مزایای برنامه‌ای اصلاحی برای تجارت هلند در خلیج فارس متقاعد سازد. فون تیفائوسن پیشنهاد کرد که شرکت تجارتخانه‌های خود در بصره، بوشهر و در پایان بندرعباس را تعطیل و تجارتخانه‌ای در بندر خارک برپا کند (پاتر، ۱۳۹۳: ۳۷۵). در این زمان، علاوه بر هلندی‌ها، انگلیسی‌ها نیز در خلیج فارس پایگاه داشتند و در تلاش بودند که از طریق ارتباط با حکام عرب حاشیه خلیج فارس و پادشاهان ایران، امکان ادامه تجارت خود را فراهم آورند.

مقایسه تاریخ و روایت داستانی نادر ابراهیمی

برخلاف روایت ابراهیمی، منابع تاریخی هم‌زمان یا نزدیک به دوره زندیه و عمده آثار تاریخ‌پژوهان ایرانی و غیرایرانی، اقدامات میرمهتا را تقبیح کرده‌اند. ابوالحسن غفاری کاشانی از وی با عبارت «سردفتر فساد» یاد کرده است که «به شرارت ظاهر و شقاوت باطن، معروف ترک و تاجیک و شرح حالاتش زبازد دور و نزدیک» بوده و «به حرکتی که هیچ کافر بلکه هیچ آفریده را جرأت به ارتکاب و میل به اقدام آن نمی‌باشد، قیام نموده با میرناصر پدر خود به علت محبوبه‌ای طرح رقابت انداخته و در فرصتی پدر را به خنجر بی‌رحمی و بی‌شرمی مقتول ساخته و علاوه بر آن به سبب اغراض فاسده دنیوی به دفعات به قتل جمیع برادران و اعمام و عم‌زادگان خود پرداخته به دست بی‌باکی و سفاکی لوای حرب و عصیان برافراخته بود» (غفاری کاشانی، ۱۳۶۹: ۲۷۴). نویسنده تاریخ گیتی‌گشا از او با القابی چون «از جمله مفسدین غدار» و «طاغیان» و «غریقان لجه فساد» یاد کرده است که «نظر به شرارات که با آب و گلش معجون و بنا بر فساداندیشی که دلش به آن مفتون بود [...] در ساحل بحر عمان امواج بحر افساد و اضراش از صرصر شرارت و تندباد خیانت به اوج کیوان رسید» (موسوی نامی اصفهانی، ۱۳۶۸: ۱۶۲-۱۶۱). میرمهتا در روایت تاریخی محمدهاشم آصف (رستم‌الحکماء) نیز با صفات «سفاک بی‌باک»، «غیور بی‌باک»، «جنجگوی پرخاشجوی خونریز» و «فتنه‌گر آشوب‌طلب» که «اهل هفت‌کشور از سرقت و شلتاق او به ستوه آمده بودند و قدرت بر دفعش نداشتند»، یاد شده است (رستم‌الحکماء، ۱۳۸۲: ۳۹۵). میرزا حسن حسینی فسایی در فارسنامه از او به عنوان فردی ناسازگار با همسایگان دور و نزدیک خود یاد کرده است که «روی دریا بنای راهزنی» گذاشته بود و اهالی بنادر خلیج فارس از جمله بصره از «دست او آزارها کشیده بودند» (حسینی فسایی، ۱۳۷۸: ۶۱۰-۶۰۹). کارستن نیبور^۱ هم که در زمان میرمهتا از منطقه جنوبی ایران بازدید می‌کرد، نظر این تاریخ‌نگاران

^۱. Carsten Niebuhr

ایرانی را تأیید می‌کند و از قطع رابطه تجاری بوشهر و شیراز در اثر مزاحمت میرمهنا برای کاروان‌های تجاری میان دو شهر بوشهر و شیراز حکایت کرده (نیبور، ۱۳۵۴: ۳۹-۴۱؛ آقاجری و دیگران، ۱۳۸۶: ۹۸) و از ویرانی برخی روستاهای سر راه بر اثر اقدامات میرمهنا در اجبار روستائیان به ترک خانه‌هایشان سخن گفته است (ابراهیمی، ۱۴۰۲: ۵۶). در این روایات، میرمهنا بندر ریگی نه به سودای آزادی وطن که در رقابت با پدر در مهرورزی به زنی اقدام به قتل پدر کرده است (موسوی نامی اصفهانی، ۱۳۶۸: ۱۶۱؛ غفاری کاشانی، ۱۳۶۹: ۲۷۴).

دیدگاه تاریخنگاران ایرانی بر پژوهشگران تاریخ ایران هم مؤثر افتاد و عمده این نویسندگان در شرح حوادث دوره زندیه همین تصویر را از میرمهنا ارائه داده‌اند. دکتر عبدالحسین نوایی از میرمهنا به عنوان «دزد دریایی» یاد کرده (نوایی، ۱۳۴۸: ۱۱۳-۱۱۲)، احمد فرامرزی «شرارت و هنگامه‌جویی را خصلت طبیعی» میرمهنا بندر ریگی دانسته و علت توقیف او توسط کریم خان زند را «شرارت، خوانخوارگی و ناراحتی» او معرفی کرده است (فرامرزی، ۱۳۴۶: ۳۴). عبدالرضا هوشنگ‌مهدوی وی را «راهزن معروف خلیج [فارس]» دانسته (هوشنگ‌مهدوی، ۱۳۸۵: ۱۸۱) و هوشنگ هدایتی از او به عنوان فردی یاد کرده که «از اطاعت حکومت مرکزی سرپیچید و به غارت و راهزنی در سواحل خلیج فارس پرداخت» (هدایتی، ۱۳۳۴: ۱۶۸). مهدی بامداد نیز کریم خان زند را بانی «دفع شر امیرمهنا و جلوگیری از راهزنی‌های دزدان دریایی او» برشمرد (بامداد، ۱۳۴۷: ۱۸۸) و سرانجام کریم کشاورز به نقل از پرسن^۱ از وحشت و هراس ایجادشده توسط او و یارانش در میان دریانوردان خلیج فارس یاد کرده و از او به عنوان «یکی از مشهورترین دزدان دریایی خلیج فارس» نام برده است (کشاورز، ۱۳۶۳: ۳۵).

روابط میرمهنا و کریم خان زند

روابط میرمهنا و کریم خان زند دیگر موردی است که در متن روایت‌های تاریخی (منابع و مآخذ) با روایت داستانی ابراهیمی منطبق نیست. در حالی که در کتاب «بر جاده‌های آبی سرخ» روابط میرمهنا و کریم خان مثبت ارزیابی شده و حتی خواننده حس می‌کند که میرمهنا عملاً خود را به عنوان ضابط و حاکم منصوب کریم خان به شمار آورده و طالب کمک مالی و نظامی کریم خان در رویارویی با بیگانگان به عنوان یکی از حکام تحت امر اوست، اما در روایت‌های تاریخی اینچنین نیست. غفاری کاشانی عنوان بخش مرتبط با

^۱. Parson

میرمهتا را ذیل «شرح حدوث فتنه میرمهتای زعابی و به جزاء رسیدن آن گم گشته طریق عصیان و بی حسابی» آورده (غفاری کاشانی: ۲۷۴) و محمدهاشم آصف به «ذکر داستان یافی گردیدن و طغیان ورزیدن میرمهتای جنگی پرخاشجوی خونریز با عالمی در ستیز غیور متعصب» پرداخته است (رستم‌الحکماء: ۳۹۵). کارستن نیبور از جنگ بین کریم خان و میرمهتا سخن گفته (نیبور: ۱۵۱) و میرزا حسن حسینی به سوابق طغیان‌های چندگانه میرمهتا در برابر حاکم زندیه اشاره کرده که گرچه دوبار به مشاوره و پادرمیانی میرزا محمد بیگ خورموجی راه به صلاح برد (حسینی فسایی: ۶۰۹)، اما در نهایت به لشکرکشی سراسری زکی خان زند با کمک حکمرانان محلی جنوب علیه میرمهتا می‌انجامد (وثوقی، ۱۳۸۴: ۳۶۰).

میرمهتا و همکاری با بیگانگان

فراتر از این امور، برخی گزارش‌های دست اول، انگاره قطعی و مطلق انگاشته ابراهیمی در قیام و طغیان میرمهتا علیه همه بیگانگان را زیر سؤال می‌برد و نشان می‌دهد که روابط میرمهتا و همسایگان اروپایی جدید همیشه در یک روال و سیاق نبوده و بنا بر منافع دو طرف دگرگون شده است. یکی از نمونه گزارش‌ها، روایت کارستن نیبور از جنگ میرمهتا با کریم خان زند و حاکم محلی مطیع او- شیخ بوشهر- است: «میرمهتا مدتی است که علناً با کریم خان وکیل ایران و شیخ بوشهر که مطیع اوست، در حال جنگ به سر می‌برد [...] هر دو طرف متخاصم [...] خواستار دوستی با انگلیسی‌ها بودند. کریم خان می‌خواست موقع حمله نیروی نظامی او از طرف خشکی، انگلیسی‌ها همراه شیخ بوشهر از طرف دریا به مقرر قدرت میرمهتا حمله بکنند. در عوض میرمهتا میل داشت که انگلیسی‌ها به جای بوشهر در بندر ریگ مستقر بشوند، اما می‌دانست که اگر او توانایی مقابله با نیروی زمینی کریم خان را نداشته باشد، نمی‌تواند امیدوار باشد که انگلیسی‌ها از حمایت شیخ بوشهر دست بردارند و او را با ثروتش در دریا تنها نگذارند. آقای پرویس^۱ می‌کوشید با هر دو طرف متخاصم رفتار دوستانه‌ای داشته باشد تا بتواند کارهای بازرگانی خودش و همچنین کمپانی هند شرقی را با خاطر جمعی بیشتری انجام بدهد» (نیبور: ۴۱-۳۹). ویلم فلور؛ نویسنده و تاریخ‌پژوه هلندی با مطالعه اسناد کمپانی هند شرقی هلند نشان داده است که برخلاف نظر و رأی ابراهیمی، در این بازه زمانی، نه سیاستی واحد از سوی کشورهای اروپایی برای استعمار ایران

^۱. Jervis.

وجود داشت و نه لزوماً فرماندهی کمپانی در باتاويا علاقه و اصراری به ادامه حضور نمایندگان خود در خلیج فارس و از جمله بندر ریگ نشان می‌داد (پاتر، ۱۳۹۳: ۳۷۶-۳۵۱).

سطح سوم: تبیین

ایده اولیه نگارش رمان «بر جاده‌های آبی سُرخ» به گفته نویسنده در «پائیز شاید ۱۳۴۸ یا این حدود» (ابراهیمی، ۱۴۰۲: ۱۰) توسط اسماعیل رائین به نادر ابراهیمی داده شد که به وی القاء کرد که: «افسانه را رها کن! ایران هیچ مرد دریایی بزرگ به جز این میرمهنا ندارد و نداشته است» (ابراهیمی، ۱۴۰۲: ۱۱). ابراهیمی در مقدمه این رمان مطول شرحی از چگونگی نگارش آن ارائه داد و گرچه فروتنانه ادعا کرد که اثر او نمی‌تواند عین واقعیت تاریخی باشد، اما ادعا کرد که «تا آنجا که مدارک و منابع تاریخی رخصت داده‌اند بر پایه مجموعه بزرگی از واقعیات و مستندات قابل اعتنای تاریخی بنا شده است و بیش از این با سرسپردگی کامل به نفس حق و حقیقت» (ابراهیمی، ۱۴۰۲: ۹). ابراهیمی شرایط سیاسی ایران را تا پس از پیروزی انقلاب ۱۳۵۷ ش. برای طرح مسأله میرمهنا مناسب نمی‌دانست (ابراهیمی، ۱۴۰۲: ۱۱)؛ بنابراین، تنها در سال ۱۳۵۸ ش. بود که طرح اولیه اثر خود را نوشت که فیلمنامه‌ای با این مضمون برای ساخت یک مجموعه تلویزیونی بود (ابراهیمی، ۱۴۰۲: ۱۱). وی این کتاب را به سان یک رمان تاریخی نوشت؛ رمانی که گرچه ادعا می‌شد بر پایه پژوهش در منابع تاریخی و با اتکای به آنها نوشته شده است، اما بر آن بود تا طرحی جدید دراندازد و تاریخی نوین به مخاطب عرضه کند.

نتیجه‌گیری

رمان «بر جاده‌های آبی سُرخ» بیش از آنکه یک رمان تاریخی بر پایه پژوهش دقیق و روشمند باشد، یک تاریخ‌نگاری داستانی، جدید و جعلی؛ این بار از پائین و در چارچوب تاریخ فرودستان است که ادعا می‌کند اجازه و امکان به صدا درآمدن شخصیت‌های کوچک‌انگاشته‌شده و به عمد فراموش و طردشده را به جامعه معاصر و آینده داده است. با این حال، شرح زندگانی و اقدامات میرمهنا در منابع نزدیک به ایام حیات او چندان بلند نیست و در همان اشارات اندک نیز جزئیاتی که ابراهیمی با تأکید بر آنها کتاب خود را نوشته است، نمی‌توان یافت. درست است که بخشی از این کوتاه‌نویسی بیش و پیش از آنکه به کم‌قدری میرمهنا مرتبط باشد، به مرکزگرایی گسترده و تاریخ‌نگاری‌های بفرموده مرتبط است که وقایع و رویدادهای پیرامونی در مناطقی دوردست چون سواحل خلیج فارس را در

حد ضرورت و به کوتاهی روایت می‌کرد یا به راحتی از نقل تمام یا بخش عمده آن می‌گذشت و تنها رویدادهای مرتبط با نخبگان بالاخص شخص حاکم و فرد حامی مورخ را ثبت و ضبط می‌کرد. اما با این حال، هیچیک از نطق‌های بلند، نامه‌های طولانی و خواسته‌ها و اهدافی که ابراهیمی به میرمهنا نسبت می‌دهد، نه تنها در منابع تاریخی که در پژوهش‌های جدید ایرانیان و غیرایرانیان نیز روایت نشده است و از این رو با شخصیتی برساخته و خیالی روبروئیم که بخشی از افکار، اهداف، خواسته‌ها و دیدگاه‌های سیاسی شخص نادر ابراهیمی و زمانه او را بازنمایی می‌کند. در این روایت برساخته کلیشه شاه خائن فاسد در برابر مردم به جان آمده در جای جای متن دیده می‌شود و میرمهنا نه تنها نماینده مردم جنوب و جمیع ایرانیان در برابر اروپائیان، بلکه نماینده مردم در برابر حاکمان خائن وابسته فاسدی است که وطن را به بیگانگان فروخته‌اند (ابراهیمی، ۱۴۰۲: ۲۹۵-۲۹۳). در این ساختار از میرناصر پدر میرمهنا و شیخ سعدون حاکم عرب محلی که از آن با لقب «دزد» یاد می‌شود تا شاهرخ شاه افشار و حتی کریم خان زند که شخصیتی خاکستری دارد، همه در برابر مردم‌اند و از این رو است که میرمهناقی قصه برخلاف پدر سودای فرمانروایی ندارد و اجازه دست‌بوسی به مردم نمی‌دهد، چون این کار را زمینه‌ساز فاسدشدن خود می‌داند. این نوع از داستان‌پردازی که سنگ بنای آن را نادر ابراهیمی گذارد و چون میراثی به نسل بعدی داستان‌نویسان معاصر از جمله داستان‌گویان کودک و نوجوان مانند کتاب‌های جادوی دژ نوشته جعفر تونزنده‌جانی و جوان‌ترین سردار اثر مهدی میرکیایی منتقل شد، روایتی تکه‌تکه، ناتمام و مغلوپ از زندگی شخصیتی است که همانقدر که به شجاعت و تهور شهره بود، از شرارت، سفاکی، هنگامه‌جویی و خونخواری‌اش هم داستان‌ها گفته شده بود. شخصیتی فرزند زمانه خود در بطن رقابت‌های محلی سواحل خلیج فارس که گرچه به حضور هلندی‌ها در خلیج فارس پایان داد، اما لزوماً و هم‌زمان نه با همه اروپائیان در نبرد بود و نه درک عمیقی از پدیده جدید استعمار داشت. قهرمان‌سازی ابراهیمی از میرمهناقی بندر ریگی بی‌شباهت به رویکرد مورخان و نویسندگان کشورهای کوچک برساخته استعمار در دهه‌های اخیر نیست که در جستجو برای خلق قهرمانی ملی به جعل تاریخ دست می‌زنند. نطق‌ها و نامه‌های ساختگی میرمهنا مشابه سخنرانی آتشین میرویس هوتکی است که مورخان کشور نوظهور افغانستان در تلاش‌اند تا از او قهرمانی ملی برای کشوری بسازند که پیش از ظهور ملتش در جغرافیای سیاسی جهان رخ نموده است؛ قهرمان‌سازی غیرسودمندی که با قلب ماهیت تاریخ، موجبات بی‌اعتمادی نسل جوان را فراهم می‌کند و در کشوری دیرپا چون ایران نیازی به آن نیست.

منابع و مآخذ

کتاب و مقالات:

- ابراهیمی، نادر، ۱۴۰۲، *بر جاده‌های آبی سرخ*، تهران: روزبهان.
- افشار سیستانی، ایرج، ۱۳۷۲، *چابهار و دریای پارس*، زاهدان: صدیقی.
- ، ۱۳۷۰، *جزیره کیش و دریای پارس*، تهران: جهان معاصر.
- آقاجری، سید هاشم و غلامعلی رجائی، «نقش قبیله آل مذکور در خلیج فارس در دوره زند»، *مجله علمی- پژوهشی دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه اصفهان*، بهار ۱۳۸۶، ش. ۴۸، صص. ۱۰۸-۷۷.
- آقاگل زاده، فردوس و مریم‌سادات غیاثیان، «رویکردهای غالب در تحلیل گفتمان انتقادی»، *زبان و زبان‌شناسی*، بهار و تابستان ۱۳۸۶، دوره سوم، ش. ۵، صص. ۵۴-۳۹.
- آقاگل زاده، فردوس، *آسیب‌شناسی تحقیقات تحلیل گفتمان انتقادی در ایران*، مجموعه مقالات نخستین هم‌اندیشی در تحلیل گفتمان و کاربردشناسی، ۱۳۹۱، تهران: نویسه پارسی.
- اقبال آشتیانی، عباس، ۱۳۹۲، *تاریخ ایران از انقراض ساسانیان تا انقراض قاجاریه*، تهران: دبیر.
- اولیویه، ۱۳۷۱، *سفرنامه اولیویه: تاریخ اجتماعی-اقتصادی ایران در دوره آغازین عصر قاجار*، ترجمه: محمدطاهر میرزا، تهران: اطلاعات.
- بامداد، مهدی، ۱۳۴۷، *شرح حال رجال ایران*، تهران: زوار.
- پاتر، لارنس جی، ۱۳۹۳، *تاریخ خلیج فارس از قدیم‌ترین دوران تا کنون*، تهران: ققنوس.
- پالتریج، برایان، ۱۳۹۵، *درآمدی بر تحلیل گفتمان*، ترجمه طاهره همتی، تهران: نویسه پارسی.
- پوریزدان پناه کرمانی، آرزو، «نقد پسااستعماری رمان بر جاده‌های آبی سرخ»، *پژوهشنامه ادبیات داستانی*، دی ۱۴۰۱، دوره ۱۱، ش. ۴، صص. ۴۲-۲۱.
- توزنده جانی، جعفر، ۱۳۹۷، *جادوی دژ*، تهران: مدرسه.
- تیلور، استفن، ۱۳۹۷، *تحلیل گفتمان چیست؟*، ترجمه: عرفان رجبی و پدram منیعی، تهران: نویسه پارسی.
- حسینی فسایی، میرزا حسن، ۱۳۷۸، *فارسنامه ناصری*، به تصحیح و تحشیه: منصور رستگار فسایی، تهران: امیرکبیر.
- دلدم، اسکندر، ۱۳۶۳، *خلیج فارس*، تهران: نوین.
- خان محمدی، حمیدرضا و محمود مهرآوران، «تحلیل گفتمان انتقادی آثار فخرالدین عراقی»، *پژوهشنامه متون ادبی دوره عراقی*، پائیز ۱۴۰۲، دوره ۴، ش. ۳، صص. ۹۰-۶۱.
- رائین، اسماعیل، ۲۵۳۶، *تاریخ دریانوردی ایرانیان*، [بی‌جا]، [بی‌نا].
- رستم‌الحکماء (محمدهاشم آصف)، ۱۳۸۲، *رستم‌التواریخ*، به تصحیح: میترا مهرآبادی، تهران: دنیای کتاب.
- رضایی، زهرا و احمد فروزانفر، «بررسی شخصیت میرمهنا و غایبی (چهره پایداری جنوب) از دیدگاه خورشید فقیه و ویلیام فلور»، *نشریه ادبیات دفاع مقدس*، مهر ۱۳۹۹، دوره ۴، ش. ۸، صص. ۷۴-۶۳.
- سجودی، فرزانه و زینب اکبری، «تحلیل انتقادی گفتمان مقامات مشایخ صوفیه»، *کهن‌نامه ادب پارسی*، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، زمستان ۱۳۹۳، سال پنجم، ش. ۴، صص. ۹۷-۷۳.

- سلطانی (شیخ‌الاسلامی بهبهانی)، سلطانعلی، ۱۳۹۱، *خلیج فارس و خوزستان*، به‌کوشش: سید علی آل‌داود، تهران، مرکز دائرةالمعارف بزرگ اسلامی.
- شعبانی، رضا، ۱۳۸۳، *تاریخ تحولات سیاسی، اجتماعی ایران در دوره‌های افشاریه و زندیه*، تهران: سمت.
- فاضلی، محمد، «تحلیل گفتمان انتقادی»، پژوهشنامه علوم انسانی و اجتماعی دانشگاه مازندران، پائیز ۱۳۸۳، سال چهارم، ش. ۱۴، صص. ۱۰۷-۸۱.
- فرامرزی، احمد، ۱۳۴۶، *کریمخان زند و خلیج فارس*، تهران: [بی‌نا].
- فرکلاف، نورمن، ۱۳۹۹، *تحلیل گفتمان انتقادی*، ترجمه: روح‌الله قاسمی، تهران: اندیشه احسان.
- فرهنگی، سهیلا و سودابه بانگ‌آور، «تحلیل گفتمان انتقادی داستان کوتاه ناخلف نوشته سیدمهدی شجاعی»، ویژه‌نامه فرهنگستان (ادبیات انقلاب اسلامی)، پائیز ۱۳۹۴، ش. ۲، صص. ۱۵۴-۱۳۵.
- فلور، ویلم، «گزارشی از جزیره خارک»، مطالعات خلیج فارس، ۱۳۹۶، ش. ۹، صص. ۱۲۳-۱۲۱.
- غفاری کاشانی، ابوالحسن، ۱۳۶۹، *گلشن مراد*، به‌اهتمام: غلامرضا طباطبایی مجد، تهران: زرین.
- کشاوری، کریم، ۱۳۶۳، *چهارده ماه در خارک: یادداشت‌های روزانه زندانی*، تهران: پیام.
- مظفری‌زاده، علیرضا، ۱۳۹۵، *تاریخ خاندان آل‌مذکور*، تهران: صفحه سفید و بنیاد ایرانشناسی.
- میرکیایی، مهدی، ۱۳۹۲، *جوان‌ترین سردار*، تهران: امیرکبیر.
- میری، افسانه و محمدجواد مهدوی، شهلا شریفی و بهروز محمودی بختیاری، «بررسی چگونگی تاریخ‌سازی نادر ابراهیمی در رمان آتش بدون دود براساس الگوی سه‌سطحی فرکلاف»، نشریه علمی جستارهای نوین ادبی، تابستان ۱۳۹۸، ش. ۲۰۵، صص. ۱۶۱-۱۳۹.
- نویسی، عبدالحسین، ۱۳۴۸، *کریمخان زند (کتاب جوانان)*، تهران: کتابخانه ابن‌سینا با همکاری مؤسسه انتشارات فرانکلین.
- ، ۱۳۸۶، *روابط سیاسی و اقتصادی ایران در دوره صفویه*، تهران: سمت.
- نیبور، کارستن، ۱۳۵۴، *سفرنامه کارستن نیبور*، ترجمه: پرویز رجبی، تهران: توکا.
- وثوقی، محمدباقر، ۱۳۸۴، *تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار*، تهران: سمت.
- ، ۱۳۸۶، *تاریخ خلیج فارس و سرزمین‌های همجوار آن*، تهران: پیام نور.
- هدایتی، هادی، ۱۳۳۴، *تاریخ زندیه*، تهران: دانشگاه تهران.
- هوارث، دیوید، ۱۳۹۷، *گفتمان*، ترجمه: احمد صبوری، تهران: آشیان.
- هوشنگ مهدوی، عبدالرضا، ۱۳۸۵، *تاریخ روابط خارجی ایران از ابتدای دوران صفویه تا پایان جنگ دوم جهانی*، تهران: امیرکبیر.

لاتین:

- Abdi, K, 2001, Politics and the Development of Archaeology in Iran. *American Journal of Archaeology*, Vol 1, No. 105, Pp 51- 57.
- Agnew, J, 2003, *Geopolitics*. London: Routledge.
- Dougherty, J & Pfaltzgraf, R, 1971, *Contending Theories of International Relation*, New York: Harper and Row.
- Filint, C, 2011, *Introduction to Geopolitics*, London: Routledge.

- Germond, B, 2015, The Geopolitical Dimensions of Maritime Security. *Marine Policy*, Vol 11, No 54, Pp137- 142.
- Gray, C, 1986, *Maritime Strategy and the Defense of the West*, New York: National Strategy Information Center Press.
- Holsti, K, J, 1981, *International Politics: A Framework for Analysis*, New Delhi: Prentice Hall of India.
- Johnston, R, 1991, *Geography and Geographer: Anglo-American Human Geography*, Fourth Edition, London: Edward Arnold.
- Layne, C, 2012, This Time It's Real: The End of Unipolarity and the *Pax Americana*, *International Studies Quarterly*, Vol 56, No. 1, Pp 203- 213.

واکاوی جایگاه تاریخی خلیج فارس در روابط ایران و اروپا

محمدامین احمدی^۱

روح‌الامین سعیدی^۲

چکیده

خلیج فارس نقشی تعیین‌کننده در شکل‌گیری و تحول روابط ایران و اروپا دارد. این منطقه همواره به عنوان مسیر ارتباطی و تجاری میان ایران و قدرت‌های اروپایی بوده و نخستین برخورد‌های تمدنی میان آنها نیز از طریق خلیج فارس رقم خورده است. پژوهش حاضر با روش توصیفی - تحلیلی و با استفاده از اسناد، منابع کتابخانه‌ای و گزارش‌های تاریخی در صدد است تا روند تأثیرگذاری این منطقه بر تعاملات ایران و اروپا را بررسی کند. هدف نویسندگان مقاله بر این است تا با بررسی جایگاه تاریخی خلیج فارس به درک بهتر جایگاه آن در وضعیت کنونی و حتی آتی روابط ایران و اروپا کمک کنند. بنابراین، پرسش اصلی مقاله این است که در طول سالیان مختلف جایگاه و تأثیرات خلیج فارس بر روابط ایران و اروپا به چه نحو بوده و چه سیر تحولی داشته است؟ یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که در طول تاریخ، خلیج فارس اهمیتی فزاینده در روابط ایران و اروپا داشته است. از نقش آن در رقابت‌های استعماری میان قدرت‌های اروپایی در سده‌های گذشته تا تأثیرگذاری بر سرنوشت جنگ‌های جهانی و تقابل‌های بین‌المللی می‌توان سخن گفت. اما به‌طور خاص اکتشاف نفت در قرن بیستم میلادی، خلیج فارس را به یکی از مهم‌ترین اهرم‌های تعامل یا تقابل میان ایران و اروپا تبدیل کرد. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که خلیج فارس به عنوان یک متغیر ژئوپلیتیک در هر دوره تاریخی در روابط ایران و اروپا ایفای نقش کرده و با توجه به مسائل روز جهانی همچنان عامل تعیین‌کننده‌ای در آینده این ارتباطات خواهد بود.

واژگان کلیدی:

ایران، اروپا، خلیج فارس، روابط، واکاوی، جایگاه تاریخی.

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۳/۱۰/۰۸

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۳/۱۲/۱۵

^۱. دانشجوی کارشناسی ارشد معارف اسلامی و علوم سیاسی دانشکده معارف اسلامی و علوم سیاسی دانشگاه امام صادق(ع)، تهران -

ایران (نویسنده مسئول) ma.ahmadi@isu.ac.ir

^۲. استادیار گروه روابط بین‌الملل دانشکده معارف اسلامی و علوم سیاسی دانشگاه امام صادق(ع)، تهران - ایران r.saeidi@isu.ac.ir



مقدمه

خلیج فارس آبراه هلالی شکل است که در محدوده ۲۴ تا ۳۰ درجه و ۳۰ دقیقه عرض شمالی و ۴۸ تا ۵۶ درجه و ۲۵ دقیقه طول شرقی از نصف‌النهار گرینویچ قرار دارد. این منطقه در امتداد دریای عمان و به عنوان مرز دریایی ۸ کشور و در قلب منطقه خاورمیانه واقع شده است. خلیج فارس با طول حدود ۹۰۰ کیلومتر، پهنای نزدیک به ۲۴۰ کیلومتر و مساحت حدود ۲۲۳،۰۰۰ کیلومتر مربع پس از خلیج مکزیک و خلیج هادسون، سومین خلیج بزرگ جهان به شمار می‌رود. زمین‌شناسان معتقدند که خلیج فارس بازمانده یک گودال بزرگ از دوران گذشته زمین‌شناختی است که در طول سال‌ها تبدیل به دریاچه وسیعی شده و سرانجام در اثر فشار ناشی از فعالیت‌های آتشفشانی فلات ایران راه خود را به اقیانوس گشوده است. پایداری فلات عربستان در برابر واکنش‌های تکتونیک^۱ نیز به گسترش پهنای و افزایش ژرفای آن کمک کرده است.

زمین‌شناسان بر این باورند که حدود پانصد هزار سال پیش، نخستین شکل خلیج فارس در کنار دشت‌های جنوبی ایران پدیدار شد و در گذر زمان تحت تأثیر تغییرات درونی و بیرونی زمین به شکل امروزی خود درآمده است. نکته جالب توجه این است که به نظر می‌رسد خلیج فارس در سال‌های نخست شکل‌گیری، عظیم‌تر از محدوده کنونی بوده است؛ به نحوی که بنا بر شواهد بسیار، بخش‌های بزرگی از جلگه خوزستان تا حدود رشته کوه‌های زاگرس، مناطق عظیمی از کویت و عربستان و حتی عراق امروزی زیر آب بوده‌اند (عسکری، ۱۳۸۷: ۴۵) تا جایی که دو رود دجله و فرات جدا از هم به این خلیج وسیع وارد می‌شدند. به نظر می‌رسد که خلیج فارس از دیرباز و بنا بر دلایل متعدد، تأثیرات شگفتی بر زندگی مردم و حکومت‌های منطقه داشته و نموده‌های مصداقی تأثیرات آن بر اقتصاد، فرهنگ و سیاست کشورهای حاشیه‌ای نمایان است. به عبارت دیگر، خلیج فارس قدیمی‌ترین دریایی است که ملل متمدن در آن به کشتیرانی، تجارت و لشکرکشی پرداخته‌اند (کریمان، ۱۳۹۴: ۱۳۴). با این وجود، شواهد متعدد تاریخی حاکی از آن هستند که آریایی‌ها یکی از اولین اقوامی بودند که از چند هزار سال قبل به سمت این منطقه حرکت کردند و اولین مظاهر کشتیرانی را در آن رقم زدند. اینکه این منطقه به نام خلیج فارس نامیده و شناخته شد، خود گواهی بر این ادعا است که بر اساس شواهد تاریخی متعدد قابل اثبات است. به عنوان

^۱ تکتونیک (Tectonics) یا زمین‌ساخت یکی از شاخه‌های زمین‌شناسی است که به مطالعه تغییر شکل پوسته زمین بر اثر تنش‌ها و کرنش‌های وارده در طول دوران‌های مختلف زمین‌شناسی می‌پردازد.

نمونه در نزدیکی محدوده کانال سوئز، کتیبه‌ای متعلق به ۵۰۰ سال پیش از میلاد یافت شده که نشان می‌دهد داریوش اول از این دریا با عنوان «دریایی که از پارس می‌رود» یاد کرده است. در منابع یونانی نیز از این آبراه با نام‌هایی همچون «پرسیکون کای تاس»، «پرسیکوس سینوس» و «آکواریوم پرسیکوس» یاد شده که همگی به معنای دریای پارس، خلیج فارس و آبگیر پارس هستند. در منابع جغرافیایی و تاریخی دوره اسلامی نیز از این دریا با عناوینی همچون «بحر فارس»، «البحر الفارسی»، «خلیج فارس» و «الخلیج الفارسی» یاد شده است (ثواقب، ۱۳۹۱: ۳). مسئله اصلی مقاله حاضر این است که با اینکه خلیج فارس در ادوار مختلف تاریخی همواره منشاء آثار و اتفاقات متعددی بر ایران و حکومت‌های ایرانی بوده است، اما به نظر می‌رسد که این تأثیرات به ویژه در چند سده اخیر بسیار افزایش یافته و جایگاه خلیج فارس در تعاملات ایران با سایر کشورهای منطقه و جهان به یکی از عناصر محوری این تعاملات تبدیل شده است. همچنین از حدود قرن‌های پانزدهم و شانزدهم میلادی که مصادف است با اولین رویارویی ایرانیان با تمدن غرب و اروپائیان و به طور دقیق‌تر مصادف است با آغاز کشتیرانی و سفرهای دریایی بین قاره‌ای اروپایی، خلیج فارس بنا بر دلایل نوپدید، نقشی محوری در روابط ایران با اروپائیان ایفاء کرده است؛ جایگاهی که با گذشت زمان و اضافه شدن کارویژه‌های جدید برای خلیج فارس، پررنگ و پررنگ‌تر شده است. هدف مقاله نیز بر این است تا با بیان نقش‌ها و تأثیرات خلیج فارس بر روابط ایران و اروپا در ادوار مختلف، این جایگاه تاریخی را اثبات کند. سؤال اصلی مقاله این است که خلیج فارس چه جایگاه و تأثیری بر روابط ایران و اروپا داشته و این اثر در بازه‌های مختلف زمانی به چه نحو بوده، چه سیری داشته و آیا رو به افزایش است یا کاهش؟ برای پاسخ به این سؤالات، نویسندگان مقاله از روش توصیفی-تحلیلی استفاده کرده و کوشیده‌اند تا با استفاده از اسناد، منابع کتابخانه‌ای و گزارش‌های تاریخی به پاسخی جامع و دقیق برسند.

پیشینه پژوهش

مروری بر منابع و پژوهش‌های موجود نشان می‌دهد که مطالعات مرتبط با خلیج فارس عمدتاً در سه دسته قابل طبقه‌بندی هستند. نخست آثاری هستند که به روایت تاریخی رقابت‌ها، تعاملات و تحولات مربوط به حضور و فعالیت بازیگران منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای در خلیج فارس پرداخته‌اند. این گروه از پژوهش‌ها با تمرکز بر بازه‌های زمانی خاص، سعی در ترسیم تصویری تاریخی از نقش بازیگران مختلف در منطقه داشته‌اند. برای نمونه، پژوهش

حمیدرضا آریان فر (۱۴۰۲) با عنوان: "راهبرد تجاری آلمان در خلیج فارس طی دوره پهلوی اول (۱۳۰۴-۱۳۲۰ش)." به راهبردهای تجاری آلمان در دوره پهلوی اول پرداخته است. مسعود زمانی (۱۳۸۹) در مقاله خود با عنوان: "روابط کارگزاران ایران و حکومت انگلیس در خلیج فارس"، روابط میان کارگزاران ایرانی و حکومت بریتانیا را تحلیل کرده است. همچنین مرضیه بیگی‌زاده و حمید بصیرت‌منش (۱۳۹۵) در اثر خودشان با عنوان: "چگونگی ظهور و سقوط کشورهای پرتغال، هلند، انگلیس و فرانسه در خلیج فارس" به چگونگی حضور و افول پرتغال، هلند، انگلیس و فرانسه در خلیج فارس می‌پردازند. خاطرنشان می‌شود که این سری آثار به دنبال بازگویی و شرح وقایع و سیر تحولات تاریخی هستند.

در گروه دوم، مطالعاتی قرار دارند که به تحلیل اهمیت جغرافیایی، اقتصادی و راهبردی خلیج فارس پرداخته‌اند. این پژوهش‌ها با تکیه بر مفاهیم جغرافیای سیاسی، سیاست انرژی و کریدورهای ترانزیتی، سعی در تبیین جایگاه خلیج فارس در معادلات قدرت جهانی داشته‌اند. در این میان، سید عباس احمدی و نرجس‌سادات حسینی (۱۴۰۰) در اثری با نام: "رویکرد ژئوپلیتیکی به نقش ایران در منطقه خلیج فارس" از منظر ژئوپلیتیک به نقش ایران در منطقه پرداخته‌اند. همچنین اسماعیل شاهکویی و همکاران (۱۳۹۴) در پژوهش خود با عنوان: جایگاه و نقش خلیج فارس در ژئوپلیتیک انرژی (با تأکید بر قدرت نفت و گاز غرب آسیا)، جایگاه خلیج فارس در ژئوپلیتیک انرژی را تحلیل کرده‌اند. به طور کلی این گروه نویسندگان تمرکز علمی خود را بر مباحث اقتصاد سیاسی خلیج فارس متمرکز کرده‌اند.

سومین دسته از مطالعات به سیاست، سیاستگزاری و رویکرد قدرت‌های بین‌المللی نسبت به خلیج فارس پرداخته‌اند. این پژوهش‌ها با تمرکز بر راهبردهای ایالات متحده، بریتانیا، چین و دیگر کشورها تلاش کرده‌اند تا جایگاه خلیج فارس را در معادلات کلان سیاست خارجی تحلیل کنند. تارا جهانگیری (۱۴۰۱) در اثر خود به نام "بررسی جایگاه خلیج فارس در سیاست خارجی منطقه‌ای ایالات متحده آمریکا با محوریت نقش ایران" به سیاست منطقه‌ای آمریکا پرداخته و قدرت‌الله بهبودی‌نژاد (۱۴۰۱) در مقاله: "خلیج فارس بین استراتژی ایندوپاسیفیک ایالات متحده و ابتکار کمربند و راه چین" به رقابت راهبردی آمریکا و چین در قالب استراتژی ایندوپاسیفیک و ابتکار کمربند و راه اشاره کرده است.

بررسی این منابع نشان می‌دهد که هر یک از آثار پیشین به طور خاص تنها بخشی از مسئله را پوشش داده‌اند. پژوهش‌های تاریخ‌محور، عمدتاً تمرکز خود را بر توصیف وقایع گذشته گذاشته‌اند، در حالی که مطالعات ژئوپلیتیک یا سیاست‌محور نیز هر یک رویکردی

تخصصی و تک‌ساحتی داشته‌اند. نوآوری مقاله حاضر در آن است که با رویکردی ترکیبی و تلفیقی تلاش دارد تا سه جریان اصلی پژوهش‌های گذشته را در یک چارچوب تحلیلی یکپارچه گرد آورده و با نگاهی مبتنی بر دانش روابط بین‌الملل، جایگاه تاریخی و استراتژیک خلیج فارس در روابط ایران و اروپا را بررسی کند. چنین رویکردی امکان تحلیل دقیق‌تری از روندهای گذشته، حال و آینده این روابط را فراهم می‌سازد و به غنای ادبیات موجود کمک می‌کند.

چارچوب نظری پژوهش

تعاملات میان کشورها در طول تاریخ تحت تأثیر عوامل متعددی از جمله موقعیت جغرافیایی، منابع طبیعی، تحولات تاریخی و رقابت قدرت‌های بزرگ قرار داشته است. در این پژوهش در راستای رسیدن به دیدگاهی جامع از جایگاه خلیج فارس در روابط دو طرف، چارچوب نظری بر اساس ترکیب دو نظریه ژئوپلیتیک کلاسیک^۱ و تاریخ‌گرایی^۲ شکل گرفته است تا جایگاه تاریخی خلیج فارس در روابط ایران و اروپا را مورد بررسی قرار دهد. «ژئوپلیتیک عبارت است از ترکیب جغرافیا، سیاست و قدرت و بر همین اساس، طیف موضوعی مسائل ژئوپلیتیک بسیار گسترده است» (زارعی و موسوی، ۱۴۰۰: ۸۵۲). خلیج فارس به دلیل موقعیت راهبردی و منابع غنی، همواره در رقابت‌های بین‌المللی و منطقه‌ای نقش کلیدی داشته است. به بیان دیگر، ژئوپلیتیک خلیج فارس سبب شده تا روابط ایران و اروپا در طول تاریخ تحت تأثیر مصادیق مختلفی از نقش ژئوپلیتیک خلیج فارس قرار گیرد. کنترل مسیرهای تجاری، مسائل انرژی و رقابت قدرت‌های استعماری از موارد پرشمار این نقش هستند. در واقع، موقعیت جغرافیایی خلیج فارس آن را به نقطه ارتباط بین شرق و غرب عالم و سه قاره اروپا، آفریقا و جنوب شرق آسیا در آورده است (رضایی، ۱۳۸۲: ۱۳۰). این موقعیت جغرافیایی برجسته، اولین دلیل اهمیت ژئوپلیتیک خلیج فارس است که از دیرباز مورد توجه بوده است و همین مهم ایران و خلیج فارس را به قلب محورهای تجاری جهان قدیم تبدیل می‌کرده است. تجار و بازرگانان اقلام تجاری را از شرق عالم خریداری کرده و از طریق ایران به صورت زمینی و یا از طریق خلیج فارس در یک محور تجاری دریایی وسیع به اروپا و آفریقا منتقل می‌کرده‌اند (طائر، ۱۳۹۳: ۱۳۵).

یکی از ابزارهای افزایش وزن ژئوپلیتیک، برخورداری از موقعیت دریایی است. با این وجود، «خلیج فارس در نظریه‌های ژئوپلیتیک گذشته، جزء سرزمین‌های حاشیه به شمار

^۱. Classical Geopolitic Theory

^۲. Historicism

می‌رفت. اما در نظریه‌های جدید ژئوپلیتیک نقشی بی‌بدیل یافته است» (احمدی و حسینی، ۱۴۰۰: ۲). به نظر می‌رسد که بر اساس بسیاری از نظریات شاخص و جدیدتر ژئوپلیتیک از جمله نظریات «هارتلند و ریملند»، «بیضی استراتژیک انرژی»، «ژئواکونومی» و «منظومه‌های قدرت»، خلیج فارس دارای موقعیتی برجسته است؛ نکته‌ای که تمام این نظریات و نویسندگان، این مهم را تأیید می‌کنند. به عنوان مثال، نظریه هارتلند که در سال ۱۹۰۴م. توسط هالفورد مکیندر^۱ ارائه شد، خلیج فارس را به مثابه محور یا قلب زمین نام برده است (ثواب، ۱۳۹۱: ۵). به طور خلاصه باید گفت که «وزن ژئوپلیتیک رابطه مستقیم با منزلت ژئوپلیتیک یک منطقه در سیستم جهانی و منطقه‌ای دارد. پس هر چقدر وزن بیشتر باشد، منزلت و اعتبار هم بیشتر می‌شود» (احمدی و حسینی، ۱۳۹۸: ۳). علت وزن بالای خلیج فارس نیز ناشی از همین موقعیت استراتژیک و جایگاه گلوگاهی است. در بخش‌های بعدی، سیر روند افزایش این وزن ژئوپلیتیک را در طول چند دهه نشان خواهیم داد و علل آن را تشریح خواهیم کرد.

وجه دوم چارچوب نظری استفاده شده در مقاله را تاریخ‌گرایی تشکیل می‌دهد. رویکرد تاریخ‌محور در روابط بین‌الملل بر این اصل استوار است که هیچیک از پدیده‌های سیاسی و بین‌المللی را نمی‌توان بدون در نظر گرفتن زمینه‌های تاریخی آن تحلیل کرد. این رویکرد، روابط میان دولت‌ها، رقابت‌های ژئوپلیتیک، شکل‌گیری اتحادها و حتی تعارضات بین‌المللی را به‌عنوان بخشی از یک فرایند تاریخی بررسی می‌کند که در طول زمان تحول یافته است (Rahimi and Yazdanpanah, 2024: 162). مبتنی بر این نظریه، رویدادها، تأثیرات و نقش‌های کنونی، محصول فرایندهای بلندمدت تاریخی هستند و تغییرات روابط بین‌الملل باید در بستر تحولات گذشته مورد مطالعه قرار گیرند. یکی از مفاهیم کلیدی در رویکرد تاریخ‌محور، الگوهای تکرارشونده در سیاست جهانی است. این الگوها نشان می‌دهند که گرچه شرایط زمانی و بازیگران سیاسی تغییر می‌کنند، اما ساختارهای کلان سیاست بین‌الملل اغلب روندهای مشابه و مداوم را تجربه می‌کنند. این روندها ممکن است شامل رقابت قدرت‌های بزرگ بر سر مناطق استراتژیک، شکل‌گیری اتحادها و درگیری‌های ژئوپلیتیک و تأثیر تحولات اقتصادی بر روابط دیپلماتیک باشند. در مجموع با تکیه بر رویکرد تاریخ‌محور، این پژوهش نشان خواهد داد که خلیج فارس همواره یک متغیر کلیدی در روابط ایران و اروپا بوده است. هر چند که شرایط جهانی، ساختارهای قدرت و بازیگران بین‌المللی

¹. Halford John Mackinder

تغییر کرده‌اند، اما تأثیرات جغرافیائی، اقتصادی، فرهنگی، سیاسی و حتی امنیتی خلیج فارس بر روابط ایران و اروپا همچنان تداوم دارد.

خلیج فارس و آغاز تعاملات ایران و اروپا

خلیج فارس از ابتداء در جایگاه یکی از قطعات مهم پازل تجارت جهانی تعریف می‌شد. بازرگانان ایرانی از بنادر خلیج فارس عزیمت خود به اقصی نقاط عالم را آغاز کردند و در جای جای جهان قدیم به تجارت و مراودات تجاری پرداختند. این تجار از بنادر چین گرفته تا بنادر شاخ آفریقا فعالیت می‌کردند و با توجه به رفتار شایسته‌ای که از خود نشان می‌دادند، به شدت محبوب می‌شدند. گواه این ادعا خاطره بسیار خوب کشورهای شاخ آفریقا از "شیرازی"هایی است که حدود چند صد سال پیش وارد آفریقا شدند. اما با آغاز عصر اکتشافات دریایی از سوی اروپائیان و به دنبال آن ورود کشورهای اروپایی به آب‌های منطقه، روابط نوین سیاسی و اقتصادی کشورهای اروپایی با ایران آغاز شد (طرفداری، ۱۳۸۷: ۴۹). این دوران که مقارن با حکومت صفویان در ایران بود، سرآغاز حضور و فعالیت حکومت‌های اروپایی در منطقه خلیج فارس به شمار می‌رود. البته سابقه حضور و رفت‌وآمد تجار و کسبه و حتی سفرنامه‌نویسان کشورهای قاره اروپا به این منطقه و خلیج فارس به سال‌ها پیش بازمی‌گردد. اما نکته اینجاست که در این دوران بود که اولین حضورهای حکومتی، نظامی و استعماری اروپا آغاز شد. به عنوان مثال در دوره پارت‌ها، قرار گرفتن ایران در مسیر بازرگانی تجار روم و چین سبب شده بود تا تجار روم ناگزیر از ایران بگذرند و کشورمان در مبادلات فرهنگی و تجاری نقشی مهم ایفاء کند. ری، همدان و شاهرود از جمله شهرهایی بودند که در آن دوران، بازرگانان روم از آن عبور می‌کردند.

معدودی از پژوهشگران، خام‌اندیشانه ورود اروپائیان از طریق آب‌های خلیج فارس را در گروهی فتح قسطنطنیه توسط سلطان محمد فاتح و امپراتوری عثمانی می‌دانند و معتقدند بسته شدن راه زمینی بود که سبب شد اروپائیان به دنبال مسیر جدیدی برای رسیدن به کالاهای تجاری شرقی برآیند. اما واقعیت این است که وقتی به گزارش‌های تاریخی می‌نگریم، می‌بینیم که این مسافران و در اصل مهاجمان، نه تنها با انگیزه‌های نظامی و سیاسی به منطقه وارد می‌شدند که حتی خود را وارثین جنگجویان صلیبی می‌پنداشتند و از انگیزه‌های مذهبی نیز بی‌بهره نبودند (طرفداری، ۱۳۸۷: ۶۳)؛ البته ساخته شدن انبوه افسانه‌ها و روایت‌ها از گنجینه‌های فراوان هند و شرق عالم هم به این افراد انگیزه‌ای مضاعف

می‌داد. پرتغالی‌ها زودتر از سایر کشورهای اروپایی به منطقه خلیج فارس وارد شدند و روابط سیاسی و تجاری جدیدی را با کشورهای منطقه شروع کردند. پای پرتغالی‌ها در دهه نخست قرن دهم هجری قمری به هند و سپس به خلیج فارس باز شد (بیگی‌زاده و بصیرت‌منش، ۱۳۹۵: ۶۴).

با شکست‌های اولیه دریانوردان پرتغالی از مسلمانان، برای مدت کوتاهی توجه آنها به محورهای اقتصادی و تجاری محدود شد. به این منظور آنها تجارت گسترده‌ای را از هند به کشورهای اروپایی آغاز کردند، اما سودهای انبوه حاصل از تجارت با هند و شرق سبب شد که حکومت پرتغال سرمایه‌گذاری سنگینی بر کشتی‌های تجاری به عمل آورد و به این ترتیب با گذشت سالیان محدودی، پرتغالی‌ها با کشتی‌های بزرگتر و مجهز به انواع سلاح و توپ به آب‌های گرم اقیانوس هند و دریای عمان وارد شدند. تصمیم پرتغالی‌ها برای استقرار در یک موقعیت استراتژیک توجه آنها به تنگه هرمز را جلب کرد و به این ترتیب بود که پرتغالی‌ها در سال ۱۵۰۶م. به فرماندهی دریادار آلفونس آل‌بوکرک^۱ و با ناوگانی مرکب از چهارده کشتی جنگی به منطقه هرمز ایران حمله کردند و با اشغال این منطقه نام آن را به گمبرون تغییر دادند (قائدان، ۱۳۹۲: ۴). کینه هزار ساله پرتغالی‌ها از حضور مسلمانان در منطقه آندلس سبب شده بود تا از هیچ قتل و غارتی نسبت به مسلمانان اجتناب نکنند. البته نکته شایان ذکر این است که بندر گمبرون به دلیل جایگاه ویژه ژئوپلیتیک آن و نزدیکی به هند، توجه پرتغالی‌ها را جلب کرد و در ابتدا هند هدف مراودات تجاری و استعماری بود و ایران مدنظر مهاجمین نبود. اما به هر جهت ورود پرتغالی‌ها به خاک ایران، اولین ارتباطات سیاسی ایران و اروپای نوین را رقم زد. حضور پرتغالی‌ها برای حدود یکصد سال در این بندر ادامه یافت و در مقطع تاریخی فوق یکی از مهم‌ترین مسائل سیاسی فکر و ذهن ایرانیان بود. ایرانیان در این سال‌ها از هیچ رشادتی برای بازپس‌گیری جنوب کشور دریغ نورزیدند، اما برتری محسوس پرتغالی‌ها در برخورداری از تجهیزات و سخت‌افزار سبب شده بود که این رشادتها به آزادی مناطق اشغالی منتهی نشوند. سرانجام با روی کار آمدن شاه عباس صفوی و تقویت ارتباطات ایران با سایر کشورهای اروپایی، زمینه‌های شکست پرتغالی‌ها فراهم شد. در واقع کمک‌های تسلیحاتی قابل توجه انگلستان به ایران، آن هم از طریق کمپانی هند شرقی و ذکاوت شاه عباس صفوی و سلحشوری سپاه ایران، شکست پرتغالی‌ها از بندر گمبرون و سایر جزایر اشغالی را بعد از حدود یکصد سال رقم زد (عسکری، ۱۳۸۷:

^۱. Afonso de Albuquerque

(۴۷). البته پرتغالی‌ها به مسقط عقب‌نشینی کردند و در چند نوبت به بندر گمبرون حمله کردند که در همه این نبردها با رشادت نیروهای ایرانی و با کمک توپ‌های انگلیسی، توفیقی به دست نیاوردند. شاه عباس پس از ختم قائله پرتغالی‌ها و قطعی شدن شکست‌شان، نام آن بندر را به بندرعباس تغییر داد.

خلیج فارس در دوران پیشا اکتشاف نفت

پرتغال تنها کشور وارد شده به خلیج فارس نبود و «پس از پرتغالی‌ها، پای اسپانیایی‌ها، انگلیسی‌ها، هلندی‌ها، فرانسوی‌ها و آلمانی‌ها نیز به این منطقه باز شد. انگلیسی‌ها از قرن هفدهم میلادی وارد خلیج فارس شدند و از همان ابتدا به اهمیت و موقعیت آن پی برده و شروع به تلاش برای کسب قدرت در آنجا نمودند» (زمانی، ۱۳۸۹: ۷۰). ورود و حضور و البته رقابت شدید انگلیس و هلند در خلیج فارس در این دوره سبب شد تا نادر شاه افشار برای اولین بار خط تولید ملی ناوگان دریایی ایران را کلید زند که نهایتاً به ساخت سه فروند کشتی پانصد تنی در کارخانه کشتی‌سازی بوشهر منجر شد (عسکری، ۱۳۸۷: ۴۷). با زوال حکومت افشاریه و زوال تدریجی قدرت حکومت مرکزی در ایران و البته هم‌زمانی این اتفاق با انقلاب صنعتی در انگلستان، رفته رفته نفوذ انگلستان در مناطق تحت تسلط افزایش یافت و سایر رقبا را کنار زد. یکی از مناطقی که انگلستان به آن توجه ویژه‌ای داشت، خلیج فارس بود که از هیچ کوششی در جهت افزایش نفوذ خود در آن دریغ نمی‌کرد. در این رابطه لرد کرزن^۱ نائب‌السلطنه انگلستان در جمله‌ای تاریخی گفته بود که واگذاری و دادن حتی یک جزیره خلیج فارس به سایر رقبا خیانتی نابخشودنی به انگلستان است (دهقانیان و دیگران، ۱۴۰۱: ۸۸). انگلستان در این دوره حتی از طوایف و قبایل عرب جنوب ایران همچون بنی‌کعب، قواسم و خوارج نیز حمایت می‌کرد تا بر علیه حکومت مرکزی بشورند و تمرکز حکومت مرکزی را از مناطق تحت نفوذ انگلیس منحرف کنند. علت تلاش همه‌جانبه انگلیس برای حفظ خلیج فارس در این دوره، صرفاً به عواید حاصل از قرار گرفتن در شاهراه جاده ابریشم و ادویه منحصر نبود. انگلیسی‌ها با کنترل خلیج فارس، زمینه دسترسی به تعداد بسیاری از کشورهای حاشیه آن را داشتند و به این شکل با کنترل شاهراه می‌توانستند از کشورهای هدف امتیاز بگیرند. افزون بر آن، حراست و حفاظت از مستعمره هند نیز برای انگلیس به قدری حیاتی بود که سعی داشت با استقرار در خلیج فارس حائل را میان

^۱. Lord George Nathaniel Curzon

هندوستان و رقبایی همچون روس و فرانسه ناپلئونی ایجاد کند (صاحبی، ۱۳۹۱: ۴۲۵). به تدریج که زمامداران ایران از ظهور ناپلئون بناپارت و فتوحات وی در اروپا در نبرد با روس‌ها و انگلیسی‌ها و اتریشی‌ها آگاه شدند، توجه‌شان به اتحاد با فرانسه معطوف گردید. این دوره، سرآغاز وجه جدیدی از روابط ایران با یک بازیگر جدید اروپایی به نام فرانسه بود که به توافقات و اتفاقات فراوانی میان دو کشور منجر شد؛ اما از آنجایی که خلیج فارس در این سال‌ها در انحصار انگلیس باقی ماند و فرانسه و سایر رقبا از آبراه خلیج فارس وارد تعامل و ارتباط با ایران نشدند، از ذکر توضیحات بیشتر روابط این کشورها با ایران در این دوره اجتناب می‌شود.

انگلستان به همین مقدار نیز اکتفاء نکرد و کوشید با جدا کردن سرزمین‌های شرقی ایران، حائل بین‌المللی میان هند و سایر رقبا ایجاد کند. علاوه بر این، انگلستان در این مقطع در صدد بود تا با ایجاد اختلافات داخلی میان کشورهای حاشیه خلیج فارس، زمینه استمرار حضور خود در خلیج فارس را برقرار سازد. مهم‌ترین اختلافاتی که انگلستان در این دوره شایع کرد، طرح دعاوی خلیج فارسی/عربی و اختلافات در حاکمیت کشورها بر سر جزایر خلیج فارس بود (زمانی، ۱۳۸۹: ۷۲). گزارش‌های تاریخی متعدد حاکی از آن است که انگلستان در این دوره با تشویق احساسات ناسیونالیستی در میان اعراب، زمینه‌های مصداقی آن را نیز ایجاد کرد. شاید مهم‌ترین آنها ایجاد بستر اختلاف در امپراتوری عثمانی و به زوال کشاندن آن بود؛ با این حال، طرح اختلاف بر سر نام خلیج فارس نیز از تفرقه‌هایی بود که انگلستان بنا نهاد. انگلستان در این دوره با چرخشی ناگهانی و بدون اعلام دلیل، شروع به ترویج نام خلیج عربی در نشریات، روزنامه‌ها و رسانه‌های خود کرد (ثواب، ۱۳۹۱: ۱۰).

با شکل‌گیری مفهوم خاورمیانه در نقشه‌های معاصر جهان، بار دیگر اهمیت خلیج فارس خود را نمایان ساخت. خلیج فارس در قلب این جغرافیا قرار داشت و تسلط و حضور در خلیج فارس، امکان دسترسی سریع قدرتهای اروپایی را به تمام کشورهای این جغرافیا میسر می‌ساخت. اهمیت دیگری که خلیج فارس از این دوره پیدا کرد، کنشگری در دولت-ملت‌های تازه‌پدید جهان اسلام بود. نکته بسیار مهم این است که خلیج فارس در قلب تمدن اسلامی قرار دارد و فاصله خلیج فارس از کرانه‌های شرقی و غربی جهان اسلام تقریباً به یک اندازه است (زارعی و موسوی، ۱۴۰۰: ۸۶۲). خلیج فارس به اروپائیان فرصت می‌داد تا خود را بدون واسطه و به سهولت به قلب جهان اسلام برسانند و از اینجا در روابط میان دولت‌های

تازه تأسیس امپراتوری عثمانی اعمال نفوذ کنند و در مسائل ایدئولوژیک و دینی جهان اسلام تأثیرگذاری داشته باشند.

خلیج فارس در دوران پسا اکتشاف نفت

با اکتشاف نفت و فوران نفت از دل چاه‌های نفت حاشیه خلیج فارس، عامل اهمیت‌بخش دیگری به خلیج فارس اضافه شد. خیلی زود نفت وارد مناسبات سیاسی، اقتصادی و بین‌المللی جهان گردید و جایگاه ویژه‌ای برای قدرت‌های بین‌المللی پیدا کرد. امروزه اثبات شده که کشورهای منطقه خلیج فارس در مجموع ۵. ۶۱ درصد از ذخایر شناخته‌شده نفت جهان و ۴۰ درصد از ذخایر اثبات‌شده گاز جهان را در اختیار دارند. ایران اما در این میان، با برخورداری از ۵. ۱۵ درصد از ذخایر جهانی گاز و ۵. ۱۱ درصد از ذخایر جهانی نفت یکی از مهمترین کشورهای این حوزه است (شاهکویی و دیگران، ۱۳۹۴: ۱۶). عامل نفت باعث شد تا بار دیگر وزنه دیگری به دلایل اهمیت خلیج فارس اضافه شود و همین مهم سبب شد تا باز هم خلیج فارس به کانون و محور تعامل ایران و اروپا تبدیل شود. امتیاز داری به عنوان اولین معاهده نفتی ایران با کوشش سفیر انگلستان بین طرف ایرانی و اروپایی بسته شد (میرترابی، ۱۳۹۳: ۵۸)؛ امتیازی که در ابتدا ناامیدکننده بود و تنها زمانی که همگان از وجود نفت در ایران دلسرد شده بودند، اولین چاه‌های نفتی در مسجد سلیمان فواره زدند. تا سال‌های طولانی کشورهای اروپایی یک طرف از معادله نفت ایران را تشکیل می‌دادند، به نحوی که با انقضای معاهده قبلی، قراردادهای جدیدی را تنظیم می‌کردند و بدین شکل تا سال‌ها نفت ایران زیر نظر شرکت‌های اروپایی اداره می‌شد. این نفت از میادین نفتی استخراج می‌شد و با کمک لوله به خلیج فارس منتقل می‌شد و آنجا با نفتکش شرکت‌های اروپایی به اقصی نقاط عالم انتقال می‌یافت. بر پایه قلم بسیاری از نویسندگان، آبادان در این سال‌ها با توجه به مقادیر بسیار بالای تولید و عرضه محصولات نفتی، یکی از مهم‌ترین شهرهای جهان بود.

اما اهمیت نفت ایران و انتقال آسان آن از خلیج فارس، تنها برای شرکت‌های نفتی اروپایی عواید مادی نداشت، بلکه با نگاهی اجمالی به تاریخ می‌بینیم که نفت ایران سرنوشت این کشورها و سرنوشت جهان را در مقاطع متعددی رقم زده است (مؤمنی، ۱۳۸۳: ۴۹). در هر دو جنگ جهانی اول و دوم، نفت ایران نقشی حیاتی در تأمین انرژی مورد نیاز قدرت‌های درگیر، به ویژه بریتانیا ایفاء کرد. این مسئله باعث شد که خلیج فارس و ایران به رغم تلاش برای بی‌طرفی، به یکی از اهداف استراتژیک جنگ تبدیل شود (سرحدی، ۱۴۰۰). در اوایل

قرن بیستم میلادی، انگلستان سیاست تغییر سوخت کشتی‌های جنگی خود از زغال‌سنگ به نفت را در پیش گرفت. این تصمیم باعث شد که شرکت نفت ایران و انگلیس^۱ که در سال ۱۹۰۸م. تأسیس شده بود، اهمیت استراتژیک پیدا کند. در کوران جنگ جهانی اول، نیروی دریایی بریتانیا وابستگی شدیدی به نفت ایران داشت، به طوری که وینستون چرچیل^۲ وزیر نیروی دریایی وقت، از راهبردهای مختلفی برای حفظ پایدار جریان نفت ایران استفاده کرد. جالب اینجاست که اهمیت خلیج فارس و نفت آن به چشم طرف‌های بازنده جنگ بزرگ^۳ نیز آمده بود. آلمان مهم‌ترین کشوری بود که در حد فاصل دو جنگ تلاش کرد به ایران نزدیک شود تا از جایگاه استراتژیک ایران و خلیج فارس در موقع لزوم استفاده کند و از نفت خلیج فارس بهره‌مند شود (آریانفر، ۱۴۰۲: ۱۲۳). شروع جنگ جهانی دوم و نزدیک شدن آلمان به ایران برای نیروهای متفق خطری جدی تلقی شد. در واقع، اهمیت نفت ایران به حدی بود که علی‌رغم اعلام بی‌طرفی، کشور در سال ۱۹۴۱م. توسط نیروهای بریتانیا از جنوب و نیروهای شوروی از شمال اشغال شد. یکی از مهم‌ترین اهداف متفقین در اشغال ایران، تضمین جریان پایدار نفت به جبهه‌های جنگ و جلوگیری از هر گونه نفوذ آلمان نازی به مناطق دارای ذخایر نفتی بود. پس از اشغال کشور، رضا شاه مجبور به کنارگیری شد و محمدرضا شاه به سلطنت رسید. متفقین کنترل کامل پالایشگاه‌های نفتی را در دست گرفتند و از ایران به‌عنوان مسیر حیاتی ارسال تجهیزات و سوخت به شوروی استفاده کردند؛ مسیری که بعدها به «پل پیروزی» معروف شد (سعیدی‌نیا و ملکی، ۱۳۹۵: ۷۴).

اشغال ایران و بهره‌برداری از منابع نفتی آن پیامدهای سیاسی و اجتماعی گسترده‌ای داشت. مردم ایران شاهد بودند که منابع نفتی کشورشان بدون موافقت دولت، مستقیماً در اختیار نیروهای خارجی قرار گرفته است. این مسئله احساسات ملی‌گرایانه را در کشور تقویت کرد و زمینه‌ای برای شکل‌گیری جنبش‌های استقلال‌طلبانه و ضد استعماری فراهم آورد. از قضا در طول سالیان متمادی، این ناراحتی عمومی خود را در قالب چند ده اعتراض و تجمع نشان داده بود. با تشدید این اعتراضات مجلس تصویب نمود که دولت اجازه اعطای امتیاز به هیچ‌یک از دول بیگانه را ندارد و مجازات سنگینی را برای تخلف از این امر اعلام نمود. این اتفاق آغاز یک تحول جدید در اقتصاد ایران بود که به ملی شدن صنعت نفت ایران

^۱. Anglo-Persian Oil Company

^۲. Winston Churchill

^۳. The Great War: نامی که تا پیش از شروع جنگ جهانی دوم به جنگ جهانی اول اطلاق می‌شد.

انجامید (سایت مرکز اسناد نفت، ۱۳۹۴)؛ اتفاقی که تا سالیان طولانی متعاقب آن، مسیر روابط ایران و اروپا را تعیین کرد.

با ملی شدن نفت ایران، انگلستان ناگهان دست خود را از منابع عظیم نفتی ایران کوتاه‌شده دید. همین امر سبب شد تا انگلستان تمام تلاش خود را برای شکست نهضت ملی شدن نفت به کار گیرد. انگلستان علاوه بر فعال کردن نیروهای خود در داخل کشور، کشتی‌های نظامی خود را در تنگه هرمز مستقر کرد و به این شکل راه را برای عبور نفتکش‌های ایرانی بست. علت هم واضح بود؛ در آن زمان، تنگه هرمز با عرض حدود ۳۰ مایل (۴۸ کیلومتر) و عمق ۲۳۵ فوت (۷۲ متر) تنها دروازه‌ای بود که نفت خلیج فارس را به جهان متصل می‌کرد (Mousavi Jashni, 2013: 175). انگلستان با استقرار ناوگان نظامی در این تنگه، زمینه فشارهای اقتصادی را در داخل ایران افزایش داد و نهایتاً در یک کودتای چندوجهی و پیچیده دولت ملی را سرنگون ساخت (میرترابی، ۱۳۹۳: ۸۸). افزایش تعداد کمونیست‌ها در سال‌های پایانی دولت مصدق و فعالیت‌های رسمی حزب توده در ایران سبب شده بود تا انگلیس بکوشد در سال‌های بعدی نفوذ خود در خلیج فارس را حفظ کند. «قصد این کشور علاوه بر برقراری رابطه بین خلیج فارس و دریای خزر و مسائل مهم و حساس نفت، کمونیسم و آینده ایران را نیز شامل می‌شد» (سرحدی، ۱۴۰۰). البته ناگفته نماند که انگلیس در این دوره گذار پس از جنگ جهانی دوم با انبوه هزینه‌ها روبرو بود و این هزینه‌کردهای سنگین در اقصی نقاط عالم، این کشور را از نفس انداخته بود.

حقیقت این است که جنگ جهانی دوم، اروپائیان را با هزینه‌های سنگین بازسازی ناشی از جنگ روبرو ساخت؛ اما این هزینه‌های سنگین، زمانی قدرت‌های اروپایی را دچار چالش کرد که این اتفاق هم‌زمان شد با شروع موج ملی‌گرایی در کشورهای تحت قیمومت و تحت استعمار قدرت‌های اروپایی؛ روندی که تقریباً به طور هم‌زمان در جنوب آسیا، غرب آسیا و قاره آفریقا آغاز شد (جهانگیری، ۱۴۰۱: ۱۲۲). انگلستان به عنوان کشوری که مستعمرات فراوانی در اقصی نقاط عالم داشت، افزون بر هزینه‌های سنگین مالی، هزینه‌های نظامی و جانی، انواع و اقسام شورش‌ها و جنبش‌ها را باید متحمل می‌شد. حد فاصل پایان جنگ جهانی دوم تا سال ۱۹۶۸ م. هزینه‌های سنگین حضور استعماری بریتانیا سرانجام حاکمان این کشور را به تصمیم سرنوشت‌سازی رسانید. آنها در سال ۱۹۶۸ م. اعلام کردند که تا پایان سال ۱۹۷۱ م. از خلیج فارس و کشورهای این منطقه خارج خواهند شد (چهرآز ابوالحسنی و خیراندیش، ۱۳۹۵: ۴۵). فرانسه نیز به سرنوشتی مشابه دچار شد و لاجرم

مجبور شد یک‌به‌یک از کشورهایی که به نوبت به استقلال می‌رسیدند، خارج شود. این سال‌ها بازه زمانی محدودی بود که در آن، کشورهای اروپایی بعد از حدود چهار قرن، از حضور رسمی در خلیج فارس و کشورهای حاشیه آن منصرف شدند؛ اتفاقی که با جایگزینی آمریکا به جای این قدرت‌ها در منطقه غرب آسیا تداوم یافت، البته آمریکایی‌ها از تجربه اروپا در خلیج فارس درس بسیار گرفتند. نیکسون^۱ رئیس‌جمهور وقت آمریکا در سال ۱۹۶۹م. طرحی داد که در آن، ایران به عنوان حافظ امنیت منطقه و عربستان در حکم قائم‌مقام عمل کنند؛ طرحی که بعدها به دکترین دو ستونه نیکسون مشهور شد. آنها به جای حضور مستقیم در خلیج فارس سعی کردند دو کشور مهم شمال و جنوب خلیج فارس را با خود همراه کنند تا بتوانند کل منطقه را به این شکل کنترل کنند. اروپا که در این سال‌ها خسته از دو جنگ خونبار و با خسارت‌های عظیم ناشی از آن به سمت همگرایی و تقویت صلح در میان کشورهای خود حرکت کرده بود، خیلی زود به عرصه سیاستگذاری‌های فرامنطقه‌ای در مناطقی همچون خلیج فارس بازگشت (کریمی، ۱۴۰۰: ۳۹)؛ رویدادی که این بار در قالب هویت جدیدی به نام اتحادیه اروپا متجلی می‌شد.

خلیج فارس در دوران معاصر

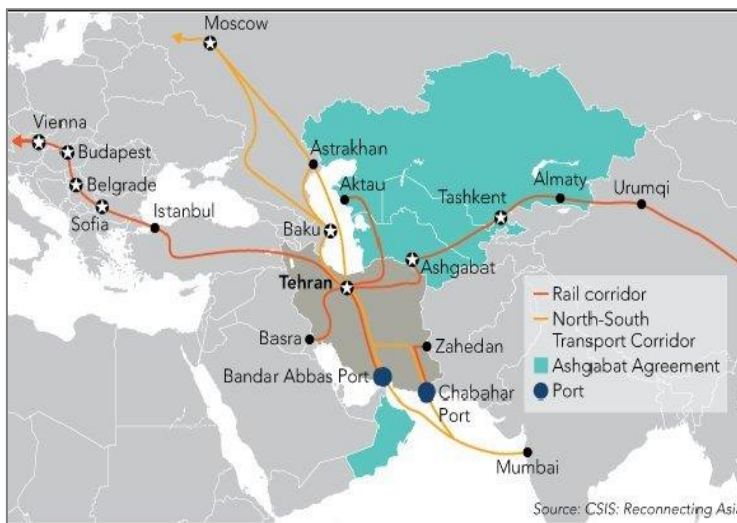
موقعیت جغرافیائی بی‌نظیر خلیج فارس و مجاورت با نقطه اتصال سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا سبب شده که از دیرباز خلیج فارس در کانون توجهات تجار و بازرگانان قرار گیرد. پیش‌تر اشاره شد که این منطقه به عنوان مرکز شاهراه تجارت جهان و کانون مسیرهای تجاری دیرینه‌ای همچون جاده ابریشم و جاده ادویه، چه جایگاهی در جهان قدیم داشته است. به نظر می‌رسد که این جایگاه در دوره معاصر مجدداً در کانون توجهات قرار گرفته است، چرا که کشف تکنولوژی‌های تازه حفاری، منافع نفتی جدیدی همچون نفت شیل و یا اکتشاف میادین نفتی جدید در مناطق مختلف جهان، سبب شده تا دیگر انحصار نفتی خلیج فارس تمام شود. این انحصار تا چند دهه قبل به نحوی بود که بسته شدن شیرفلکه‌های نفتی خلیج فارس حتی در کوتاه مدت، جهان را با بحران‌های نفتی متعدد روبرو می‌کرد. البته خلیج فارس در حوزه تأمین انرژی همچنان از جایگاه بی‌نظیری برخوردار است و بر مبنای آمار سال‌های گذشته، روزانه تا حدود ۲۶/۸۷۲/۰۰۰ بشکه نفت در این حوزه نفتی تولید می‌شد که ۳۰.۹ درصد از نیازهای انرژی کل جهان (۸۶/۹۴۴/۰۰۰ بشکه در روز) را

^۱. Richard Milhous Nixon

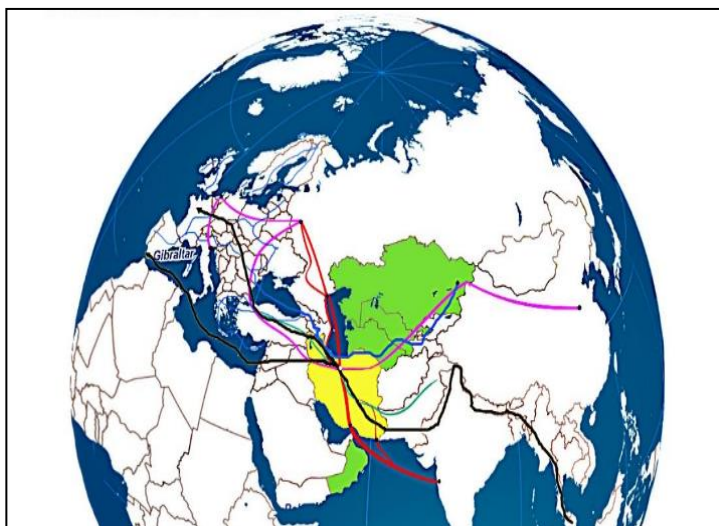
تشکیل می‌داده است (Mousavi Jashni, 2013: 156)؛ عددی که بر اساس آمار جدیدتر افزایش هم داشته و به زعم بسیاری از کارشناسان این افزایش ادامه خواهد داشت. اما مسئله مهم‌تر این است که دیگر این جایگاه در انحصار خلیج فارس نیست و همین حجم عظیم فروش نفت فعلی هم امکان جایگزینی دارد.

به نظر می‌رسد با کاهش اهمیت نفتی خلیج فارس نسبت به آن سال‌ها و نیز گذار جهانی کشورها به سمت مسائل دیپلماسی اقتصادی و مراودات تجاری متقابل، بار دیگر اهمیت ژئوپلیتیک در جهان رونق یافته است (محمدپور و بویه، ۱۴۰۱: ۱۲۱-۱۲۰). افزایش ادبیات نظری تولیدشده در حوزه کریدورها و نیز درهم‌تنیدگی اقتصادی کشورها شاهی بر این ادعا است. منطقه غرب آسیا و خلیج فارس به عنوان یکی از شاهراه‌های مواصلاتی تعداد کثیری از این کریدورهای تجاری مهم جهان قرار دارد که همین مسئله سبب شده تا بار دیگر ژئوپلیتیک ایران و خلیج فارس و ظرفیت ژئواکونومیک این منطقه به عنوان یکی از عناصر تعامل ایران با سایر کشورها قرار گیرد (شجاعی، ۱۳۹۸: ۱۱۴). همانطور که نورعلی و احمدی به درستی اشاره کرده و می‌نویسند: «ایران، اتصال‌دهنده هند و روسیه از طریق کریدور شمال- جنوب، اتصال‌دهنده آسیا- اروپا از طریق کریدور شرق- غرب یا جاده ابریشم نوین، پیونددهنده آسیای مرکزی- قفقاز- ترکیه- اروپای غربی از طریق کریدور تراسیکا، پیونددهنده جنوب‌شرقی آسیا به شمال غربی اروپا در کریدور جنوبی آسیا، پیونددهنده اعضای سازمان همکاری‌های اقتصادی اکو و همچنین پیونددهنده کشورهای آسیای مرکزی به دریاهای آزاد و خلیج فارس در توافقنامه عشق‌آباد محسوب می‌شود» (نورعلی و احمدی، ۱۴۰۱: ۱۱۶).

واقعیت این است که بخش غربی منطقه غرب آسیا و حد فاصل حوزه خلیج فارس تا مدیترانه به دلیل موقعیت ویژه خود به عنوان نقطه اتصال شرق به غرب دارای قابلیت‌های ترانزیتی و کریدوری فوق‌العاده‌ای است؛ «مرکزی که در دل آن، منطقه خلیج فارس به منزله هارتلند جهانی قرار دارد» (محمدپور و بویه، ۱۴۰۱: ۱۲۰). همانطور که مشخص است، یک سر بسیاری از محورهای تجاری فعلی و خیل بسیاری از طرح‌های کریدوری در دست اجراء به اروپا ختم می‌شود که با توجه به نقش آفرینی خلیج فارس به عنوان وجه اتصال محور دریا به خشکی، به نظر باز هم تعامل ایران و اروپا به عامل خلیج فارس گره می‌خورد.



تصویر ۱: کریدورهای عبوری از ایران و خلیج فارس
Dadparvar & Kaleji, The Chabahar Transit Project: Transition from Geo-Politics to Geo-Economics: 2024



تصویر ۲: موقعیت بی نظیر ایران در مسیر کریدورهای جهانی
منبع: نورعلی و احمدی، مقاله: واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل «ایران، هارتلند کریدوری جهان»، ۱۴۰۱

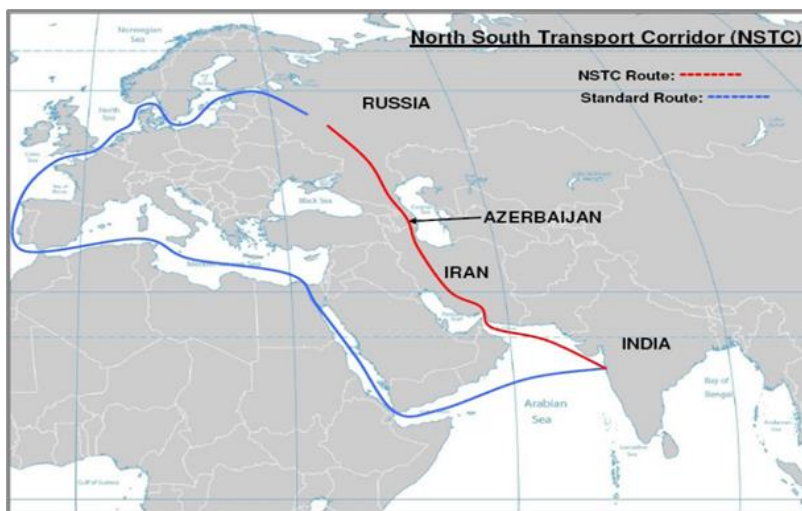
جایگاه خلیج فارس به عنوان یکی از قطعات اصلی کریدورهای جهانی سبب شده تا نه تنها مسئله امنیت در خلیج فارس به یک مسئله جهانی تبدیل شود، بلکه به محور منازعات قدرت‌های جهانی برای پیاده کردن طرح‌های کریدوری خود در این منطقه نیز تبدیل شود. به عنوان مثال، چین در سال‌های گذشته طرح «یک کمر بند، یک راه» را مطرح کرده که احتمالاً یکی از قطعات اصلی این کمر بند، منطقه غرب آسیا با نقش‌آفرینی ایران و کنشگری آبی-خاکی‌اش خواهد بود. از این جهت، چین در تلاش است تا بتواند با تقویت ارتباطات خود با کشورهای منطقه، زمینه نفوذ خود را فراهم کند و سرانجام ایده اصلی خودش را محقق سازد. در برابر، ایالات متحده که به خوبی از خطرات این افزایش نفوذ آگاه است و عواید سرشار حاصل از این طرح را می‌داند، در صدد است تا با مانع‌زایی از حرکت کشورهای غرب آسیا به سمت چین جلوگیری کند. از این منظر، ایالات متحده طرح ایندو-پاسیفیک^۱ را مطرح کرده تا جلوی نفوذ چین به مناطق غربی آسیا را بگیرد (بهبودی‌نژاد، ۱۴۰۱: ۱۵۱). ایالات متحده همچنین ائتلاف گفتگوهای امنیتی چهارجانبه موسوم به "کواد"^۲ را ایجاد کرد تا بتواند با همراه کردن کشورهای آسیایی با خود، چین را محاصره کرده و به نوعی مهار کند. ایالات متحده به دنبال این است تا بدین شکل جاه‌طلبی‌های چین را در همان منطقه خودش محدود کند و اجازه نفوذ چین به خاورمیانه را ندهد.

در مثال دیگر می‌توانیم به شکل‌گیری کریدور شمال-جنوب اشاره کنیم. این کریدور یک شبکه چندوجهی دریایی، ریلی و جاده‌ای به طول ۷۲۰۰ کیلومتر است که می‌تواند بار را از بمبئی در هند تا هلسینکی در فنلاند حمل کند. مزیت شگفت‌آور این مسیر در مقایسه با مسیرهای سنتی در این است که از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاهتر است و می‌تواند سبب کاهش ۳۰ درصدی هزینه شود (محبوبی و دیگران، ۱۴۰۲: ۲۰۹). همین صرفه‌جویی شگفت‌انگیز زمانی و مالی کشورها را وادار می‌کند تا با کشورهای محور در این کریدور وارد تعامل و همکاری شوند. به یقین یکی از قطعات اصلی این کریدور ایران است که اقلام را در بنادر خلیج فارس تحویل می‌گیرد و تا سرحدات مرزهای شمالی خود منتقل می‌کند. البته شکل‌گیری این کریدور به شهریور سال ۱۳۷۹ش. در سن پترزبورگ بازمی‌گردد که وزرای حمل و نقل سه کشور ایران، هند و روسیه اسناد شکل‌گیری این کریدور را نهایی کردند (محبوبی و دیگران، ۱۴۰۲: ۲۰۹). با این حال، به نظر می‌رسد که توسعه اصلی کریدور از زمانی جدی‌تر پیگیری شد که کشورهای محور در آن، بیش از پیش به هم نزدیک شدند و

1. Indo-Pacific

2. Quad (Quadrilateral Security Dialogue)

روابطشان با یکدیگر را توسعه دادند. به ویژه اتفاقات چند سال گذشته نظام بین الملل سبب شد تا ایران و روسیه به هم نزدیک شوند و همین مطلب، توسعه کریدور شمال- جنوب را سرعت بخشید. تخمین زده می شود که روسیه و ایران ۲۵ میلیارد دلار دیگر در این کریدور سرمایه گذاری خواهند کرد تا هر چه سریع تر از عواید هر چه بیشتر آن منتفع شوند (محمدپور و بویه، ۱۴۰۳: ۱۲۹).



تصویر ۳: مسیر گذرگاه شمال - جنوب در مقایسه با مسیر کانال سوئز به اروپا

Dadparvar & Kaleji, The Chabahar Transit Project:
Transition from Geo-Politics to Geo-Economics: 2024

با توجه به شواهد ذکر شده، به نظر می رسد که اهمیت منطقه غرب آسیا با محوریت خلیج فارس در دوران معاصر نیز کماکان ادامه دارد و اهمیت جایگاه ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک خلیج فارس دلیل دیگری بر علل حائز اهمیت بودن خلیج فارس است. این عامل در کنار سایر علل اهمیت خلیج فارس سبب خواهد شد تا روابط ایران و جهان و به ویژه کشورهای اروپایی همچنان منبعث از عامل خلیج فارس و جایگاه و تأثیراتش باشد و این مهم به حفظ و تداوم جایگاه خلیج فارس در روابط سالیان آتی ایران با کشورهای اروپایی و سایر کشورهای جهان منجر خواهد شد.

نتیجه‌گیری

خلیج فارس همواره در روابط نوین ایران و اروپا نقش آفرین بوده است و این نقش آفرینی گاه با تأثیرات ایجابی و گاه با تأثیرات سلبی، روابط را دچار چالش‌هایی کرده است. واقعیت این است که در طول تاریخ، خلیج فارس به علل متعددی اهمیت داشته که در هر بازه‌ای از تاریخ، یک جنبه از این علل بر روابط ایران با سایر بازیگران جهانی تأثیر محوری گذاشته است. گاه مسئله منحصر به ژئوپلیتیک سنتی بوده، گاه میادین نفتی سرشار خلیج فارس و گاه محورهای ژئواکونومیک نوین؛ اما نکته مهم اینجاست که در این مقاله کوشش شد تا نشان داده شود که این تأثیرگذاری هیچگاه قطع نشده است و هیچگاه نقش خلیج فارس در تعیین روابط ایران با بازیگران جهانی از بین نرفته است. با توجه به این صورت مسئله پانصد ساله، اغراق‌آمیز نخواهد بود که ادعا کنیم خلیج فارس حداقل در چند دهه آتی نیز این جایگاه خود در محوریت دادن به روابط ایران و اروپا و سایر بازیگران جهانی را حفظ خواهد کرد و با توجه به سیر تاریخی که بررسی شد، بر ابعاد اهمیت آن افزوده خواهد شد و به یکی از ارکان اصلی شکل‌دهی به مسیر روابط ایران با بازیگران جهانی دیگری همچون اروپا تبدیل خواهد شد.

منابع و مأخذ

فارسی:

- آریان‌فر، حمیدرضا، راهبرد تجاری آلمان در خلیج فارس طی دوره پهلوی اول (۱۳۰۴-۱۳۲۰ ش.)، فصلنامه تاریخ روابط خارجی، ۱۴۰۲، دوره ۲۴، شماره ۹۶، صص. ۱۱۵-۱۳۸.
- احمدی، سید عباس و نرجس‌سادات حسینی، رویکرد ژئوپلیتیکی به نقش ایران در منطقه خلیج فارس. فصلنامه جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)، ۱۴۰۰، دوره ۱۱، شماره ۴۵، صص. ۱-۱۷.
- بهبودی‌نژاد، قدرت‌الله، خلیج فارس بین استراتژی ایندوپاسیفیک ایالات متحده و ابتکار کمربند و راه چین، فصلنامه سیاست خارجی، ۱۴۰۱، دوره ۳۶، شماره ۴ - شماره پیاپی ۱۴۴، صص. ۱۷۴-۱۴۵.
- بیگی‌زاده، مرضیه و حمید بصیرت‌منش، چگونگی ظهور و سقوط کشورهای پرتغال، هلند، انگلیس و فرانسه در خلیج فارس، همایش ملی خلیج فارس، ۱۳۹۵.
- پوررمضان، پرهام، تحلیل تأثیرات توسعه کریدورهای ترانزیتی بر ارتقاء جایگاه دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران (مطالعه موردی: کریدور جنوب به شمال)، مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل، ۱۴۰۱، دوره ۵، شماره ۲، صص. ۶۸۷-۶۵۹.
- ثواقب، جهانبخش، اهمیت خلیج فارس و تلاش برای جعل نام جدید، فصلنامه تاریخ روابط خارجی، ۱۳۹۱، دوره ۱۳، شماره ۵۱، صص. ۱-۱۸.

جهانگیری، تارا، بررسی جایگاه خلیج فارس در سیاست خارجی منطقه‌ای ایالات متحده آمریکا با محوریت نقش ایران (سال‌های ۱۳۵۷-۱۳۴۸ ش.)، فصلنامه تاریخ روابط خارجی، ۱۴۰۱، دوره ۲۳، شماره ۹۲، صص. ۱۱۹-۱۳۸.

چهره‌ز ابوالحسنی، منصور و عبدالرسول خیراندیش، واکنش کشورهای منطقه‌ای و فرماندهی‌های به اعلام خروج بریتانیا از خلیج فارس در اواخر دهه ۱۹۶۰ م، مجله تاریخ ایران، ۱۳۹۵، دوره ۹، شماره ۲، صص. ۴۳-۶۹.

دهقانان، مجید، محمدرضا حافظ‌نیا و محسن دهقانی، تبیین الگوی منازعات ژئوپلیتیکی در منطقه خلیج فارس، نشریه مطالعات دفاع مقدس و نبردهای معاصر، ۱۴۰۱، دوره ۴، شماره ۱، صص. ۸۷-۱۱۸. رضایی، بهرام، تأثیر خلیج فارس بر امنیت ملی ایران. علوم و فنون نظامی، ۱۳۸۴، دوره ۲، شماره ۳، صص. ۱۳۸-۱۲۷.

زارعی، بهادر و سید مهدی موسوی شهیدی، تبیین زمینه‌های روابط ژئوپلیتیکی در منطقه خلیج فارس، فصلنامه روابط خارجی، ۱۴۰۰، دوره ۱۳، شماره ۴، صص. ۸۴۷-۸۷۸.

زمانی، مسعود، روابط کارگزاران ایران و حکومت انگلیس در خلیج فارس (نمونه موردی: حسین قلی‌خان نظام‌السلطنه مافی، ۱۳۲۵-۱۲۷۴ ق. / ۱۹۰۷-۱۸۵۶ م.)، فصلنامه تاریخ روابط خارجی، ۱۳۸۹، دوره ۱۲، شماره ۴۵، صص. ۶۹-۹۰.

سرحدی، رضا، چگونگی سلطه انگلستان بر خلیج فارس، پژوهشکده تاریخ معاصر، ۱۴۰۰، قابل دسترس در: <https://iichs.ir/vdcjiye8.uqeytzsffu.html>

سعیدی‌نیا، حبیب‌اله و عبدالرزاق ملکی، پیامدهای جنگ جهانی دوم بر مناطق کرانه‌ای و پس‌کرانه‌ای خلیج فارس، مطالعات تاریخی جنگ، ۱۳۹۵، دوره ۱، شماره ۱، صص. ۷۳-۹۴.

شاهکویی، اسماعیل، حسین موسی‌زاده، مهدی خداداد و حمید عمونیا سماکش، جایگاه و نقش خلیج فارس در ژئوپلیتیک انرژی (با تأکید بر قدرت نفت و گاز غرب آسیا)، مطالعات فرهنگی و سیاسی خلیج فارس، ۱۳۹۴، دوره ۲، شماره ۵، صص. ۱۳-۳۰.

شجاعی دیوکلای، سید حسن، تأثیر تحولات جنگ جهانی دوم بر ناکامی تحقق اهداف ترانزیتی قرارداد بازرگانی و بحریمائی ۱۳۱۹ ایران و شوروی، مطالعات تاریخی جنگ، ۱۳۹۸، دوره ۳، شماره ۱، صص. ۱۳۸-۱۱۳. صاحبی، محمد، روابط ایران و بریتانیا، چالش‌های گذشته و حال، فصلنامه سیاست خارجی، ۱۳۹۱، دوره ۲۶، شماره ۲، صص. ۴۳۶-۴۲۱.

طایر، محمد، تبیین علل اهمیت خلیج فارس و تنگه هرمز در امنیت ایران با تحلیل فرایند سلسله مراتبی AHP، علوم و فنون نظامی، ۱۳۹۳، دوره ۱۰، شماره ۲۷، صص. ۱۶۲-۱۳۱.

طرفداری، علی محمد، حضور نخستین استعمارگران اروپایی در خلیج فارس: سرآغاز رویارویی دو نظام اقتصاد سنتی شرق و اقتصاد بورژوازی غرب، فصلنامه تاریخ روابط خارجی، ۱۳۸۷، شماره ۳۶، صص. ۷۲-۴۹.

عسکری، سهراب، محیط‌زیست خلیج فارس رویکردی پُر اهمیت در ژئوپلیتیک منطقه، فصلنامه علمی-پژوهشی اطلاعات جغرافیایی «سپهر»، ۱۳۸۷، دوره ۱۷، شماره ۶۸، صص. ۴۵-۵۱.

کریمی، مهدی، تبیین الگوی استقرار صلح در اروپای پس از جنگ جهانی دوم، پژوهش‌های روابط بین‌الملل، ۱۴۰۰، دوره ۱۱، شماره ۱، صص. ۳۵-۶۹.

واکاوی جایگاه تاریخی خلیج فارس در روابط ایران و اروپا □ ۱۳۷

قائدان، اصغر، سیاست شاه عباس اول در قبال تجارت اروپاییان در بنادر جنوبی ایران (با تأکید بر بندرعباس)، فصلنامه تاریخ روابط خارجی، ۱۳۹۲، دوره ۱۴، شماره ۵۶، صص. ۱-۱۸.

مرکز اسناد صنعت نفت، نقش نفت ایران در جنگ جهانی دوم، مرکز اسناد و موزه‌های صنعت نفت، ۱۳۹۴، قابل دسترس در: <http://www.petromuseum.ir/content/4/374/>

محبوبی، فریبا، محمدرضا حافظ‌نیا، محمد اخباری و ریباز قربانی‌نژاد، تبیین نقش فرصت‌های ژئوپلیتیکی توسعه کریدور ترانزیتی جنوب به شمال بر افزایش همگرایی ایران با کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای، نشریه جغرافیا و توسعه، ۱۴۰۲، شماره ۲۱، دوره ۷۳، صص. ۱۹۹-۲۲۰.

مؤمنی، فاطمه، اهمیت خلیج فارس در سیاست‌های بریتانیا تا پایان جنگ جهانی اول، رشد آموزش تاریخ، ۱۳۸۳، دوره ۱۷، صص. ۴۳-۵۰.

میرترابی، سعید، ۱۳۹۳، درآمدی بر اقتصاد سیاسی نفت و مسائل نفت ایران، تهران: نشر قومس.

نورعلی، حسن و سید عباس احمدی، واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل «ایران، هارتلند کریدوری جهان»، پژوهش‌های جغرافیای انسانی (پژوهش‌های جغرافیایی)، ۱۴۰۱، دوره ۵۴، شماره ۳، صص. ۱۱۶۱-۱۱۸۷.

لاتین:

Dadparvar, Shabnam & Vali Kaleji, 2024, The Chabahar Transit Project: Transition from Geo-Politics to Geo-Economics. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 1-26. <https://doi.org/10.1080/19448953.2024.2379670>.

Mousavi Jashni, Seyed Sadroddin, 2013, Persian Gulf-Indian Ocean Geopolitical Intertwinement. *Geopolitics Quarterly*, 9(32), 155-179.

Rahimi, Reza and Qiuomars Yazdanpanah Dero, 2024, Analyzing the Future of the Persian Gulf, Focusing on Iran-Saudi Arabia Relations. *Geopolitics Quarterly*, 20(4), 158-190. doi: 10.22034/igq.2024.419101.1805.

بررسی نقش تاریخی خلیج فارس در توسعه مناسبات تجاری ایران و شرق آفریقا

محمدحسن خانی^۱

محمد مهدی احسان طلب^۲

رستم ضیائی^۳

چکیده

بنادر ایران در سواحل خلیج فارس از دیرباز به‌عنوان کانون راهبردی در ارتباطات تجاری میان سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا نقش کلیدی ایفاء کرده‌اند. این موقعیت ژئواکونومیک خاص همراه با پیوندهای فرهنگی میان ایران و کشورهای شرق آفریقا بستری مناسب برای تبادلات تجاری و اقتصادی فراهم آورده است. هدف اصلی پژوهش حاضر، بررسی جایگاه تاریخی خلیج فارس در توسعه مناسبات تجاری ایران و شرق آفریقا است. این پژوهش همچنین به تحلیل نقش کنونی خلیج فارس در تقویت روابط اقتصادی و بهره‌برداری از ظرفیت‌های بالقوه این منطقه پرداخته است. سؤال اصلی پژوهش عبارت است از اینکه خلیج فارس چه نقشی از گذشته تاکنون در توسعه مناسبات تجاری ایران و شرق آفریقا ایفاء کرده و نقاط قوت و ضعف این روابط چه بوده است؟ یافته‌های پژوهش نشان می‌دهند که خلیج فارس همواره به‌عنوان کانون استراتژیک در تجارت میان ایران و شرق آفریقا عمل کرده و بر توسعه روابط اقتصادی و فرهنگی دو طرف تأثیر زیادی گذاشته است. این پیوندها به‌ویژه در دوران معاصر با استفاده از موقعیت ژئواکونومیک ایران در کریدور شمال- جنوب و مسیرهای ترانزیتی آسیای میانه و دریای خزر، فرصتی مناسب برای گسترش تبادلات تجاری میان ایران و کشورهای شرق آفریقا فراهم می‌آورد. بنابراین، بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌های خلیج فارس می‌تواند در تقویت دیپلماسی اقتصادی ایران و گسترش نفوذ آن در منطقه شرق آفریقا نقش به‌سزایی ایفاء کند.

واژگان کلیدی:

ایران، شرق آفریقا، خلیج فارس، مناسبات تجاری، نقش تاریخی.

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۳/۱۰/۰۶

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۳/۱۲/۱۵

^۱ دانشجوی گروه روابط بین‌الملل و مطالعات منطقه‌ای دانشکده معارف اسلامی و علوم سیاسی دانشگاه امام صادق (ع)، تهران- ایران
khani@isu.ac.ir

^۲ دانشجوی کارشناسی ارشد پیوسته معارف اسلامی و علوم سیاسی دانشگاه امام صادق (ع)، تهران- ایران (نویسنده مسئول)
Mohammadmahdiehsantalab@gmail.com

^۳ دانشجوی کارشناسی ارشد پیوسته معارف اسلامی و علوم سیاسی دانشگاه امام صادق (ع)، تهران- ایران
r.zyaei@isu.ac.ir



مقدمه

خلیج فارس به‌عنوان یکی از مهم‌ترین کانون‌های تجاری و استراتژیک جهان از دیرباز نقش حیاتی در مناسبات اقتصادی و تجاری ایران ایفاء کرده است. این منطقه با موقعیت جغرافیایی منحصربه‌فرد خود در قلب غرب آسیا، پل ارتباطی میان شرق و غرب بوده و تاکنون تحولات گسترده‌ای در روابط اقتصادی ایران با کشورهای مختلف در سطح جهانی رقم زده است. یکی از مهم‌ترین مناطق اقتصادی که به‌ویژه در دهه‌های اخیر تحت‌تأثیر تجارت دریایی خلیج فارس قرار گرفته، شرق آفریقا است. این ناحیه با دارا بودن منابع طبیعی غنی و بازارهای نوظهور به‌عنوان فرصتی استراتژیک برای گسترش مناسبات تجاری ایران از جمله در بخش‌های انرژی، کشاورزی و حمل‌ونقل شناخته می‌شود. با توجه به اهمیت این روابط، بررسی نقش تاریخی خلیج فارس در توسعه مناسبات تجاری ایران و شرق آفریقا می‌تواند درک بهتری از تحولات اقتصادی ایران در دوره‌های مختلف به‌ویژه در دوران معاصر فراهم سازد.

این پژوهش به دنبال ارائه تحلیلی جامع از تأثیرات خلیج فارس بر روابط تجاری ایران و کشورهای شرق آفریقا است. اهمیت این پژوهش در این است که درک دقیقی از نحوه شکل‌گیری و توسعه روابط تجاری ایران با کشورهای شرق آفریقا در بستر تاریخی و جغرافیایی خلیج فارس به دست می‌دهد. این روابط نه تنها از منظر اقتصادی، بلکه از جنبه‌های سیاسی و استراتژیک نیز قابل توجه است. به‌ویژه در شرایطی که ایران در تلاش برای تقویت روابط خود با کشورهای آفریقایی است، شناخت تاریخچه این مناسبات می‌تواند راهگشای سیاست‌های اقتصادی و تجاری کشور باشد. در حال حاضر، سیاست‌های جهانی و منطقه‌ای در حال تغییرات عمده‌ای هستند که تأثیر زیادی بر روابط تجاری ایران با کشورهای شرق آفریقا خواهد گذاشت. در این راستا، پژوهش حاضر می‌تواند به‌عنوان مرجعی علمی برای درک بهتر این تحولات و کمک به تدوین راهبردهای بلندمدت تجاری ایران با کشورهای آفریقایی عمل کند.

در سال‌های اخیر به‌ویژه پس از تحریم‌ها و تغییرات ژئوپلیتیک در سطح جهانی، نیاز به تقویت روابط تجاری با کشورهای شرق آفریقا به‌عنوان یک استراتژی ضروری برای جمهوری اسلامی ایران مطرح شده است. با این حال، مطالعات محدود و پراکنده‌ای در زمینه تأثیرات تاریخی و کنونی خلیج فارس بر توسعه روابط تجاری ایران و شرق آفریقا وجود دارد. همچنین، تغییرات در فضای تجاری جهانی و ظهور نهادهای جدید اقتصادی مانند اتحادیه

اقتصادی شرق آفریقا ایجاب می‌کند که روابط تجاری ایران با این کشورها مورد تحلیل مجدد و به‌روز قرار گیرد. از این‌رو، این پژوهش با هدف پر کردن این خلأ علمی و تحلیلی صورت می‌گیرد و می‌تواند به عنوان منبعی معتبر در بررسی روندها و چالش‌های پیش‌رو در توسعه مناسبات تجاری ایران با این ناحیه به کار آید.

این پژوهش از روش تحلیل محتوای کیفی استفاده می‌کند. تحلیل محتوای کیفی به‌عنوان یک روش تحقیق عمیق و دقیق، این امکان را فراهم می‌آورد که ضمن بررسی منابع متعدد، به شناسایی الگوها و روندهای پنهان در روابط تجاری ایران و شرق آفریقا پرداخته شود. در این پژوهش، داده‌ها از منابع مختلفی همچون اسناد تاریخی، گزارش‌های تجاری و اقتصادی، مقالات علمی و مصاحبه با متخصصان جمع‌آوری شده است. این داده‌ها پس از تحلیل به منظور شناسایی الگوها و روندهای تاریخی و معاصر مورد ارزیابی قرار گرفته است.

پیشینه پژوهش

مطالعات صورت گرفته در موضوع بررسی نقش تاریخی خلیج فارس در توسعه مناسبات تجاری ایران و شرق آفریقا نشان می‌دهد که این حوزه پژوهشی کمتر مورد توجه مراکز تحقیقاتی و پژوهشگران قرار گرفته است. جستجو در منابع موجود بیانگر آن است که بیشتر آثار منتشر شده به بررسی ابعاد فرهنگی و اجتماعی این روابط پرداخته‌اند و بر نقش خلیج فارس توجهی نداشته‌اند و همچنین بررسی جنبه‌های تجاری و اقتصادی این روابط مغفول مانده است. در اینجا مناسب است برخی از پژوهش‌های نزدیک به موضوع پژوهش حاضر به‌عنوان پیشینه مورد بررسی قرار گیرند. امیربهرام عرب‌احمدی (۱۴۰۳) در پژوهش خود با عنوان «بررسی مناسبات فرهنگی تمدنی ایران و شرق آفریقا با تکیه بر بندر کنگ» به تحلیل تعاملات فرهنگی و تمدنی ایران و شرق آفریقا با تمرکز بر بندر کنگ پرداخته است. این تحقیق با استفاده از روش توصیفی-تحلیلی و میدانی به بررسی تأثیرات متقابل فرهنگی ایران و شرق آفریقا و نقش بندر کنگ در تسهیل این تعاملات می‌پردازد. نتایج مقاله بر دستاوردهای اجتماعی و فرهنگی این روابط تأکید دارند و نشان می‌دهند که بندر کنگ در دوره‌های مختلف در ایجاد پیوندهای فرهنگی مؤثر بوده است. آنچه پژوهش ما را با مقاله عرب‌احمدی متمایز می‌کند، تأکید بر نقش ژئواکونومیک خلیج فارس در توسعه مناسبات تجاری ایران و شرق آفریقا است، در حالی که پژوهش عرب‌احمدی بیشتر به تعاملات فرهنگی و تمدنی با تمرکز بر بندر کنگ پرداخته است. محمد مفتاح و نعمت‌الله

صفری‌فروشانی (۱۳۹۷) در پژوهش خود با عنوان «نقش شیرازی‌ها در توسعه تمدن در شرق آفریقا با تمرکز بر تانزانیا» به بررسی آثار و اسناد تاریخی موجود پرداخته‌اند که حضور شیرازی‌ها در شرق آفریقا و تأثیرات آنها بر اقتصاد، فرهنگ و دیانت مردم این منطقه را در طول قرن‌ها نشان می‌دهد. این پژوهش به‌ویژه بر نقش شیرازی‌ها در شکل‌گیری حکومت‌های محلی و توسعه چندجانبه تمدن شرق آفریقا تأکید دارد. نویسندگان همچنین به کمبود منابع تاریخ‌نگاری مسلمانان در این منطقه و نادیده گرفتن نقش آنها توسط تاریخ‌نگاران غربی اشاره می‌کنند. امری که در پژوهش مذکور مغفول مانده، عدم توجه به مناسبات تجاری است. در حالی که ما در این پژوهش علاوه بر بررسی ابعاد تاریخی به جنبه‌های اقتصادی و تجاری روابط ایران و شرق آفریقا با تمرکز بر نقش خلیج فارس پرداخته‌ایم. حمیدرضا شکیبا (۱۳۸۷) در مقاله «بررسی پیوندهای تاریخی ایران و شرق آفریقا» به تحلیل تاریخچه روابط ایران و شرق آفریقا از دوران پیش از اسلام تا زمان پهلوی پرداخته است. این پژوهش نشان می‌دهد که روابط ایران و آفریقا در طول تاریخ تحت‌تأثیر عوامل سیاسی، تجاری و فرهنگی قرار گرفته و گاهی نیز به دلیل مداخلات خارجی مانند مداخله پرتغالی‌ها کاهش یافته است. همچنین، تلاش‌های مختلف برای احیای این روابط در دوران قاجار و پهلوی نیز بررسی شده است. از جمله وجه تمایز جستار حاضر با پژوهش فوق، تأکید بیشتر بر نقش ژئواکونومیک خلیج فارس و تأثیرات آن در توسعه روابط تجاری و فرهنگی ایران با کشورهای شرق آفریقا است. در حالی که پژوهش شکیبا بیشتر به تحولات تاریخی و سیاسی روابط ایران و شرق آفریقا می‌پردازد؛ امری که در تحقیق مذکور مغفول مانده، توجه به نقش خلیج فارس دوره معاصر در تحکیم این روابط است. آنچه پژوهش ما را با مقاله مذکور متمایز می‌کند، بررسی ظرفیت‌های بالقوه خلیج فارس در توسعه مناسبات اقتصادی ایران با شرق آفریقا در عصر حاضر است.

تاریخ روابط تجاری ایران و شرق آفریقا

روابط تجاری ایران و شرق آفریقا تاریخی طولانی دارد که به دوران پیش از هخامنشیان برمی‌گردد. در آن دوره، ایرانیان به مناطق مختلف آفریقا از جمله مصر و لیبی سفر می‌کردند. این روابط پس از دوران هخامنشیان و در دوره اشکانیان نیز ادامه داشته است. با سقوط دولت اشکانی و روی کار آمدن ساسانیان، تجارت ایران با شرق آفریقا گسترش یافت و بازرگانان ایرانی در سواحل شرق آفریقا مستقر شدند. در این دوره‌ها، تجارت دریایی بین

خلیج فارس و شرق آفریقا وجود داشت. منابع کلاسیک یونانی و رومی مانند پریپلوس^۱ و پلینی^۲ به این روابط اشاره می‌کنند (بهادری، ۱۳۹۲: ۲۵۳-۲۴۶) و همینطور شواهد باستان‌شناختی در شرق آفریقا، مانند سفال‌ها و سکه‌های اشکانی و ساسانی، این ارتباطات را تأیید می‌کنند. تجارت در این دوره شامل کالاهایی مانند ابریشم، سنگ‌های قیمتی و طلا بود (علم‌الهدایی، ۱۳۹۳: ۶۹-۵۴). پس از ظهور اسلام، روابط تجاری و فرهنگی ایران با شرق آفریقا ادامه پیدا کرد و اسلام به صورت مسالمت‌آمیز در این منطقه گسترش یافت.

روابط تجاری ایران و شرق آفریقا پیش از اسلام

در طول تاریخ، خلیج فارس و دریای عمان به عنوان بستری برای ارتباط و پیوند ایرانیان با سایر ملل شناخته شده‌اند. شهرهای جنوبی ایران نقشی مهم در توسعه و مدیریت این ارتباطات ایفاء نمودند و شرق آفریقا نیز از گذشته تا دوران معاصر، محل تلاقی اقوام و ملیت‌های گوناگون بوده است. ایرانیان از نخستین اقوامی بودند که پیش از میلاد، روابط بازرگانی گسترده‌ای با ساکنان سواحل شرقی آفریقا ایجاد نمودند (Britain and Ripley, 1963: 6-25). سابقه برقراری مناسبات تجاری ایرانیان با ساکنان شرق آفریقا به پیش از تأسیس دولت هخامنشیان برمی‌گردد. پیشینه این مناسبات باعث شد که پس از روی کار آمدن امپراطوری هخامنشیان نیز این مناسبات در دستور کار پادشاهان این سلسله قرار گیرد، به طوری که در دوران کمبوجیه دومین پادشاه سلسله هخامنشیان، بخش‌هایی از شمال و شمال شرق آفریقا به تصرف ایرانیان درآمد (پیرنیا، ۱۳۴۵: ۲۵۸) و حبشه ضمیمه ششمین ساتراپی شاهنشاهی ایران گردید (شفا، ۱۳۴۲: ۲). در دوره هخامنشیان، اگر چه اطلاعات محدودی در دسترس است، اما به‌طور کلی، ایرانیان به مناطق مختلف آفریقا سفر می‌کردند و در این دوره اقداماتی در راستای تسهیل بازرگانی انجام شد. به گفته هرودوت، مراکز تجاری در اطراف خلیج فارس وجود داشته که به دستور کوروش ساخته شده بود (هرودوت، ۱۳۶۸: ۲۲۶-۲۲۴). دولت هخامنشی با تسلط بر دولت‌های بین‌النهرین و کناره‌های شمالی و جنوبی خلیج فارس وارث تجارت شرق و غرب عالم گردید (ویلسن، ۱۳۶۶: ۴۸). داریوش از پادشاهان سلسله هخامنشی به ساخت کشتی‌های جنگی و حمایت از بازرگانی دریایی خود در خلیج فارس پرداخته و در این مسیر از کارشناسان فنیقی نیز بهره برد (میریان، ۱۳۰۰: ۲۷). در واقع، وی به اهمیت تسلط بر کشتیرانی در اقیانوس هند و

¹. Periplus

². Pliny

خلیج فارس پی برده بود (توین بی، ۱۳۷۹: ۱۱). در دوره سلوکیان نیز روابط ایران با اقوام ساکن شرق آفریقا تا حدودی گسترش یافت و کالاهایی همچون چوب آبنوس، طلا، عاج فیل و برده مبادله می‌شد (گوتشمید، ۱۳۴۴: ۱۲۳). در دوران پادشاهی اشکانیان، اقدام مؤثری برای توسعه مناسبات تجاری صورت نگرفت. علت این مسئله نیز اختلافات داخلی و جنگ‌های مداوم با امپراطوری روم بود که مانعی مهم در گسترش نفوذ ایران در شرق آفریقا به شمار می‌رفت. با این حال، با توجه به دوام حدود پانصد ساله حکومت اشکانیان می‌توان برآورد نمود که یکی از عوامل شکوفایی تجارت ایرانیان با کشورهای آفریقایی در دوران ساسانی، اقدامات و تدابیر حاکمان اشکانی بوده است. برخی منابع تاریخی حکایت از تجارت کالاهایی همچون طلا، عاج فیل، پرنده‌های کمیاب و برده بین ایران و آفریقا در دوران اشکانی دارند (زرین کوب، ۱۳۶۵: ۲۴۵). پادشاهی ساسانیان نیز با تشکیل حکومتی متمرکز و یکپارچه به توسعه مناسبات با ساکنان شرق آفریقا پرداخت. البته این مسئله تا حدود زیادی به علت رقابت ساسانیان و رومی‌ها بر سر کنترل مسیرها و آبراه‌های تجاری مهم و تسلط بر تجارت شرق و غرب عالم صورت پذیرفت (Chami, 2002). اردشیر پاپکان (۲۴۲-۲۲۴م)، بنیانگذار سلسله ساسانیان با تأسیس بنادر نظامی-تجاری در سواحل خلیج فارس، تجارت پرسود این منطقه را به دست گرفت (پارشاطر، ۱۳۷۳: ۷۱۶). نکته قابل توجه در رابطه با تجارت دریایی در دوران ساسانی، این است که در این دوره ملوانان ایرانی، خلیج فارس که بخشی از آب‌های داخلی ایران به شمار می‌رفت را پایگاه آمدوشد کشتی‌های خود قرار دادند. در دوران حکومت خسرو انوشیروان (۵۷۹-۵۳۱م)، رقابت ایران و اتیوپی (حبشه) بر سر کنترل مسیرهای تجاری دریایی به‌ویژه در منطقه یمن تشدید شد. بر اساس منابع تاریخی، اتیوپی (حبشه) که در آن زمان دارای ناوگان دریایی قدرتمندی بود، تلاش کرد با هم‌پیمانی رومیان، سلطه خود را بر یمن تثبیت کند. این اقدامات با مخالفت اهالی یمن که تحت فشارهای سیاسی و اقتصادی اتیوپی (حبشه) قرار داشتند، مواجه شد. به درخواست آنها، انوشیروان نیروهای ایرانی را برای بیرون راندن اتیوپیایی‌ها اعزام کرد که به تصرف یمن توسط ایران انجامید (علم‌الهدایی، ۱۳۹۳: ۶۹-۵۴).

دوران اسلامی و گسترش تجارت

با سقوط دولت ساسانی و تشکیل حکومت اسلامی در ایران، روابط ایرانیان با آفریقایی‌ها تداوم یافت. این روابط، افزون بر مناسبات تجاری شامل تلاش برای اشاعه دین اسلام نیز

می‌شد. مهاجرت شیرازی‌ها به شرق آفریقا از قرن سوم قمری/ نهم میلادی آغاز شده و تا حدود قرن ششم قمری/ دوازدهم میلادی ادامه داشته است که این مهاجرت باعث اختلاط شیرازی‌ها با اقوام آفریقایی گردید (عرب‌احمدی، ۱۳۸۴: ۴۲۹). با اضمحلال حکومت شیرازی‌ها در ابتدای قرن شانزدهم میلادی (قرن دهم قمری)، پرتغالی‌ها و سپس عمانی‌ها بر منطقه شرق آفریقا تسلط یافتند و ارتباط تجاری گسترده ایران با شرق آفریقا منقطع گردید.

گسترش تمدن اسلامی و تأثیر فرهنگی ایران در شرق آفریقا به‌ویژه از طریق بازرگانان و مهاجران ایرانی مانند شیرازی‌ها صورت گرفت. این گروه‌ها حدود هزار سال پیش به شرق آفریقا مهاجرت کردند و در توسعه تمدن و فرهنگ این منطقه نقشی مهم ایفاء کردند. آنها نه تنها تجارت را گسترش دادند، بلکه با بومیان روابط دوستانه برقرار کردند و مؤلفه‌های فرهنگی ایرانی را در این مناطق گسترش دادند. بزرگداشت عید نوروز، تأثیر زبان فارسی بر زبان‌های محلی و معماری ایرانی از نمونه‌های این تأثیرات فرهنگی هستند (عرب‌احمدی، ۱۳۸۶: ۱۰۶-۸۱). همچنین گسترش اسلام در شرق آفریقا به طور قابل توجهی تحت تأثیر بازرگانان و مبلغان مسلمان از جمله ایرانیان و عمانی‌ها بوده است. این گسترش نه تنها به توسعه تمدن اسلامی در این منطقه کمک کرد، بلکه به پایداری اسلام در شرق آفریقا منجر شد. بازرگانان عرب و ایرانی در تجارت اقیانوس هند نقشی مهم داشتند. اعراب از دوران قدیم در تجارت دریایی فعال بودند و با گسترش دریانوردی خود، تجارت بین شبه‌جزیره عربستان، هند و دیگر سرزمین‌های آسیایی و اروپایی را گسترش دادند. ایرانیان نیز در خلیج فارس و اقیانوس هند حضور پررنگی داشتند و بنادر مهم مانند سیراف و هرمز را اداره می‌کردند (شکیبا، ۱۳۸۷: ۱۰۰-۷۶). این تجارت نه تنها به مبادلات اقتصادی کمک کرد که در گسترش اسلام و تبادل فرهنگی نیز مؤثر بود.

با گسترش اسلام، حضور مسلمانان در سواحل خلیج فارس و بین‌النهرین منجر به یکپارچگی سیاسی این مناطق و افزایش تبادل کالا میان بنادر شد. در پی سقوط خلافت اموی و ظهور عباسیان، تجارت دریایی ایرانیان به تجارت دریایی خلافت اسلامی تغییر یافت. با این حال، بی‌ثباتی سیاسی در شمال خلیج فارس باعث کاهش اهمیت اقتصادی در ساحل غربی و شمال دهانه نهر بصره (ابله^۱) شد و تمرکز به بنادر ایرانی مانند سیراف و صحار معطوف گردید. بنادر مهم خلیج فارس نظیر ابله، سیراف، هرمز و کیش، نقش حیاتی در تجارت بین شرق و غرب عالم داشتند. از میان این بنادر، سیراف به‌عنوان "دروازه چین و

^۱. Uble

انبار خراسان" شناخته می‌شد و مرکز اصلی تجارت با هند، چین و آفریقا به حساب می‌آمد (Hezariyan & Pournakhtiar, 2021: 6720-6727).

مداخله پرتغالی‌ها و اروپایی‌ها در خلیج فارس طی قرون شانزدهم تا نوزدهم میلادی

پرتغالی‌ها از نخستین بیگانگانی بودند که وارد منطقه خلیج فارس شده و بر آن تسلط یافتند و با این سفر خود، شرایط را برای دریاسالار آلفونسو آلبوکرک^۱ به منظور سلطه تجاری او بر خلیج فارس و دریاهای اطراف فراهم ساختند. در اوایل قرن شانزدهم میلادی، پرتغالی‌ها با تصرف هرمز که نقطه‌ای استراتژیک در منطقه به شمار می‌رفت، تا اواخر سده مذکور بر این منطقه چیره شدند (اسدی، ۱۳۸۱: ۶۶-۶۱). سرانجام شاه عباس صفوی با بازپس‌گیری هرمز و بندر گمبرون (بندرعباس) که با همکاری انگلیسی‌ها صورت گرفت، به سلطه پرتغالی‌ها بر منطقه پایان داد. با اخراج پرتغالی‌ها از منطقه، دوره سلطه و نفوذ بریتانیا در منطقه آغاز شد و در سده یازدهم قمری/ هفدهم میلادی، کمپانی هند شرقی هلند و کمپانی هند شرقی بریتانیا به‌عنوان رقبای اصلی در تجارت خلیج فارس فعالیت می‌کردند. هلندی‌ها با برخورداری از نقدینگی بیشتر، کشتی‌های مجهز تجاری- نظامی و قدرت دیپلماسی برتر در مذاکرات با دربار صفوی، ابتدا جایگاه مسلطی داشتند. اما انگلیسی‌ها با تکیه بر قراردادهای تجاری انعطاف‌پذیرتر و تأثیر جنگ‌های اروپایی (مانند درگیری‌های هلند با انگلیس در خلیج فارس) به تدریج پیشی گرفتند. شرکت هند شرقی فرانسه نیز در همین ایام وارد منطقه شد، اما به دلیل تمرکز بر رقابت با انگلیس در هند (مانند جنگ‌های کارناتیک) و ضعف در زیرساخت‌های تجاری نتوانست حضوری جدی در خلیج فارس داشته باشد (خالندی، ۱۴۰۳: ۵۰-۲۱). سلطه و نفوذ اروپایی‌ها بر منطقه خلیج فارس باعث اختلال در فرایند توسعه مناسبات تجاری ایران و شرق آفریقا و ضعف کشتیرانی ایران در خلیج فارس و آب‌های آزاد شد. بدین جهت در این دوره شاهد افت مناسبات ایران و آفریقا بودیم. همچنین با توجه به حضور نظامی اروپایی‌ها در منطقه و ناامنی ایجادشده در پی درگیری اقوام بومی با آنها، از اهمیت و نقش خلیج فارس به‌عنوان یک مسیر تجاری در اقتصاد جهانی کاسته شد.

احیای تجارت در قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم میلادی

عمده تجارت ایران و آفریقا در این دوره خرید و فروش برده بود. در دوران قاجار، غلامان و کنیزان آفریقایی عمدتاً از راه تجارت وارد ایران می‌شدند و محل این تجارت نیز در منطقه

^۱. Alphonse Albuquerque

خلیج فارس قرار داشت. بندرلنگه، تنها بندر در جنوب ایران بود که به طور مستقیم برای تجارت غلام استفاده می‌شد (عیسوی، ۱۳۶۲: ۱۹۱). در بنادری همچون بوشهر، بندرعباس، کنگان، خرمشهر (محمره)، قشم و خارک نیز تجارت غلام صورت می‌پذیرفت. بریتانیا در قرن نوزدهم میلادی تلاش‌هایی برای منع خرید و فروش برده در ایران به ویژه در مناطق تحت نفوذ خود مانند بوشهر انجام داد، اما این تجارت به صورت پنهانی و غیررسمی ادامه داشت. قراردادهایی برای منع تجارت برده بین ایران و بریتانیا امضاء شد و با این حال، خرید و فروش غلام و کنیز همچنان در عمل رواج داشت؛ به خصوص در مناسک مذهبی و سفرهای حج که زوار ایرانی غلامانی را همراه می‌بردند (برومند، ۱۳۸۲: ۱۱۲-۷۸). با استناد به گزارش انگلیسی‌ها، سالانه حدود ۱۴۰۰ تا ۱۷۰۰ کنیز وارد مسقط می‌شد که تعداد زیادی از آنها از آفریقای شرقی وارد شده بودند (Kelly, 1968: 414).

مهاجرت بلوچ‌های ایرانی به سواحل شرقی آفریقا از میانه قرن هفدهم تا اواسط قرن نوزدهم و بیستم میلادی از مسیر دریایی خلیج فارس صورت پذیرفت. این گروه‌های مهاجر به عنوان جنگاور در خدمت پادشاهان عمانی زنگبار بودند، اما به مرور زمان وارد تجارت و مشاغل اقتصادی گردیدند. در حال حاضر، بلوچ‌ها در زمره قشر ثروتمند جامعه آفریقایی محسوب می‌شوند و بزرگ‌ترین گروه بلوچی مستقر در آفریقا، جماعت مستقر در کشور اوگاندا هستند که حدود ۱۰ هزار نفر تخمین زده می‌شوند. شغل اصلی بلوچ‌های مستقر در اوگاندا، تجارت، بازرگانی و کشاورزی است (عرب‌احمدی، ۱۳۹۱: ۸۱). بلوچ‌های ایرانی مستقر در آفریقا، طی چند دهه اخیر خصوصاً از اوایل دهه ۱۳۸۰ شمسی به سرماگذاری در ایران ابراز علاقه نموده‌اند (عرب‌احمدی، ۱۴۰۱: ۱۴-۱).

تأثیر اجتماعی و فرهنگی و سیاسی روابط تجاری ایران و شرق آفریقا

سفرهای دریایی ایران به شرق آفریقا از قرون پیش از اسلام تا قرون معاصر، بخشی مهم از مناسبات تجاری و فرهنگی ایران بوده است. این سفرها که از مسیرهای دریایی شناخته‌شده‌ای چون خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند انجام می‌شد، علاوه بر تجارت کالاها، تبادل فرهنگی و ارتباطات اجتماعی میان ایرانیان و بومیان آفریقایی را نیز به همراه داشت. هدف اصلی این سفرها، مبادله کالاهای تجاری مختلف بود. تجارت کالا نه تنها باعث رونق اقتصادی در ایران می‌شد، بلکه تأثیرات فرهنگی گسترده‌ای نیز به همراه داشت

(بحرانی پور و زارعی، ۱۴۰۲: ۳۱۴-۲۸۱). این تأثیرات از طریق تعاملات تاریخی در اقیانوس هند و حضور ایرانیان و عرب‌ها در سواحل شرق آفریقا مشهود است.

نقش بازرگانان ایرانی و عرب در تحولات تجاری و فرهنگی

در دوره پادشاهی انوشیروان (۵۷۹-۵۳۱ م.)، رقابت بین ایران، روم و حبشه برای کنترل تنگه استراتژیک باب‌المنندب به جنگ شدیدی بین ایرانیان و حاکم حبشی یمن منجر شد. این جنگ با پیروزی ایران و ایجاد حکومتی دست‌نشانده در یمن خاتمه یافت و بدین ترتیب باب‌المنندب تحت کنترل ایرانیان قرار گرفت که این امر روابط ایران با شرق آفریقا را تقویت کرد. ایرانیان در دوران ساسانی نقش کلیدی به‌عنوان واسطه تجارت میان چین، هند، روم و آفریقای شرقی ایفاء کردند (رضوان تبار و پروانه، ۱۳۹۷: ۲۶-۱۵). در اواخر قرن ششم میلادی، گروهی از بازرگانان ایرانی اجتماعات کوچکی در سواحل شرق آفریقا، به‌ویژه در مناطقی مانند سانگی^۱ یا کاتی^۲ در نزدیکی شهر باستانی کیلوا^۳ ایجاد کردند. پس از ظهور اسلام و سقوط حکومت ساسانی، روابط ایرانیان و آفریقایی‌ها ادامه یافت. ایرانیان تازه مسلمان‌شده علاوه بر تجارت به گسترش اسلام نیز پرداختند. در قرون اول و دوم قمری/ هفتم و هشتم میلادی، مبلغان مسلمان که برخی از آنها بازرگان و دریانورد ایرانی بودند، با روش‌های مسالمت‌آمیز اسلام را در شرق آفریقا تبلیغ کردند. در دوره‌های بعد، مهاجرت مسلمانان از شبه‌جزیره عربستان به آفریقای شرقی شدت گرفت. در مهاجرت اول، قبایل عمانی در شمال سومالی و کنیا مستقر شدند. در مهاجرت دوم، در قرن دوم قمری/ هشتم میلادی گروهی از ایرانیان همراه با اعراب مخالف امویان به شرق آفریقا رفتند (عرب‌احمدی، ۱۳۹۵: ۱۶۳-۱۴۱). این ایرانیان زیدی‌مذهب در جنوب سومالی و حوالی لامو^۴ سکونت گزیدند و با سیاهان محلی روابط اجتماعی و سببی برقرار کردند. آنها نخستین گروه‌هایی بودند که زمینه‌ساز مهاجرت گسترده‌تر شیرازی‌ها به آفریقای شرقی شدند (عرب‌احمدی، ۱۳۹۸: ۱۲۰-۱۰۰).

مهاجرت ایرانیان شیرازی‌الاصل به شرق آفریقا یکی از وقایع برجسته تاریخ ایران است که منجر به تشکیل پادشاهی بزرگی به نام دولت شیرازی‌ها در جزایر و سواحل شرق آفریقا از جمله مجمع‌الجزایر زنگبار شد. این پادشاهی که دولت‌شهرهای مستقلی را شامل می‌شد، تحت حاکمیت شهر کیلوا به‌عنوان پایتخت اداره می‌گردید. ایرانیان پس از استقرار، روابط

1. Sangi

2. Kathy

3. Killua

4. Lamu

دوستانه‌ای با بومیان منطقه برقرار کردند و به گسترش فرهنگ و تمدن ایران در این ناحیه پرداختند. مهاجرت شیرازی‌ها به شرق آفریقا در دوران آل بویه صورت گرفت و بنیانگذار سلسله آنها فردی به نام علی بن حسن شیرازی بود که در اواخر قرن چهارم قمری/اواخر قرن دهم میلادی به همراه خانواده و اقوام خود از بندر سیراف عازم شد. شیرازی‌ها پس از سفر چند هفته‌ای در جزایری مانند زنگبار، پمبا^۱، کیلوا و مومباسا^۲ مستقر شدند (مفتاح و صفری‌فروشانی، ۱۳۹۷: ۱۵۲-۱۲۷). دولت‌شهرهای شیرازی به صورت طولی از سواحل شمالی کنیا تا سوفالا^۳ در موزامبیک گسترش یافتند و از طریق کشتی‌های بادبانی با یکدیگر در ارتباط بودند. گرچه این دولت‌شهرها از استقلال داخلی کامل برخوردار بودند، اما به حکومت مرکزی کیلوا وفادار ماندند. آنها به دلیل امنیت، تجارت فعال و خرید و فروش کالاها به ثروت هنگفتی دست یافتند که حتی شامل ثروت بومیان نیز می‌شد. این رونق اقتصادی باعث شد تا شیرازی‌ها بندرگاه‌ها^۴، اسکله‌ها و مراکز تجاری بسازند و تجارت خود را به هندوستان، چین و ایران گسترش دهند. در نتیجه، تجارت میان ایران و خاورمیانه بیشتر در اختیار این مهاجران قرار گرفت (عرب‌احمدی، ۱۳۸۶: ۱۰۶-۸۷).

امپراطوری شیرازی‌ها برای دو قرن در اوج اقتدار قرار داشت و تأثیر چشمگیری بر تجارت و توسعه شرق آفریقا گذاشت. این امپراطوری حدود پنج قرن در شرق آفریقا حاکم بود، اما با ورود دریانوردان پرتغالی سقوط کرد. شیرازی‌ها همچنین تأثیری مهم بر گسترش زبان سواحیلی^۵ داشتند. این زبان که اکنون میلیون‌ها نفر در شرق و جنوب آفریقا با آن صحبت می‌کنند، در دوره حاکمیت شیرازی‌ها شکل گرفت. لغات فارسی موجود در سواحیلی نشان‌دهنده نفوذ فرهنگی ایرانیان مهاجر در حدود هزار سال پیش است و این میراث فرهنگی هنوز هم در منطقه پابرجاست (عرب‌احمدی، ۱۳۹۱: ۱۰-۱).

مهاجرت بلوچ‌های ایرانی به شرق آفریقا از حدود ۳۰۰ سال پیش آغاز شده و به‌عنوان دومین گروه ایرانی بعد از شیرازی‌ها به آفریقا رفتند. این مهاجرت در دو دوره رخ داده است: یکی در دوران حکمرانی عمانی‌ها در زنگبار و دیگری پس از استعمار انگلستان. بلوچ‌ها در شرق آفریقا نقشی مهم در ترویج فرهنگ ایرانی، توسعه کشورهای منطقه نظیر تانزانیا و حتی کسب مناصب دولتی داشته‌اند. آنان در جنگ‌های ضد استعمار در زنگبار نیز شرکت

1. Pemba

2. Mombasa

3. Sofala

4. Gaha

5. Swahili

کردند. بلوچ‌های ایرانی در شرق آفریقا حدود ۲۵ هزار نفر هستند و در کشورهای تانزانیا، کنیا، اوگاندا، سومالی و جمهوری دموکراتیک کنگو سکونت دارند. در عرصه کشاورزی، بلوچ‌ها با ایجاد سیستم‌های آبیاری پیشرفته و کشت برنج در مناطق تانزانیا تحول بزرگی ایجاد کردند. مقاومت آنها در برابر سختی‌ها و بیماری‌های محلی تحسین بومیان را برانگیخت. برخی شخصیت‌های تاریخی بلوچ مانند عیسی بن حسین بلوچ به داستان‌های محلی راه یافتند (شکیبا، ۱۳۸۷: ۱۰۰-۷۶).

تأثیر استعمار بر روابط تجاری ایران و شرق آفریقا

پس از سقوط حکومت شیرازی‌ها در قرن شانزدهم میلادی و حاکمیت پرتغالی‌ها، اعراب عمانی و سپس انگلستان بر زنگبار، ایرانیان باقی‌مانده به انزوا رفتند و به مناطق امن‌تر پناه بردند. این انزوا باعث اختلاط بیشتر آنان با بومیان شد و به تدریج خصوصیات نژادی ایرانیان مانند پوست سفید و موهای صاف در نسل‌های جدید کم‌رنگ‌تر شد. شیرازی‌تبارها در مبارزات استقلال‌طلبانه زنگبار نقشی مهم ایفاء کردند. آنها در سال ۱۹۵۷م. با تشکیل «حزب آفروشیرازی» به کسب استقلال از انگلستان کمک کردند. این حزب پس از استقلال زنگبار (۱۹۶۳م.) و اتحاد آن با تانگانیکا^۱ برای ایجاد جمهوری تانزانیا (۱۹۶۴م.)، قدرت را به دست گرفت (مفتاح و صفری‌فروشانی، ۱۳۹۷: ۱۵۲-۱۲۷). اگر چه این افراد از لحاظ ظاهری شبیه سایر بومیان سیاه‌پوست بودند، اما اعتبار تاریخی شیرازیان در میان بومیان موجب جایگاه بالای آنها شد.

حضور انگلیسی‌ها در خلیج فارس مقارن با دوره اوج نفوذ استعماری این کشور در سراسر جهان بود که قدرت دریایی آن با هیچ کشوری قابل مقایسه نبود. بیش از ۲۷۰ سال حضور مستمر بریتانیا، از زمان تأسیس کمپانی هند شرقی در سال ۱۶۰۰ تا زمان خروج این کشور از خلیج فارس در سال ۱۹۷۱م.، بیشتر سواحل و جزایر این منطقه از سرزمین‌های تحت‌الحمایه یا دولت‌های تحت سیطره و دست‌نشانده بریتانیا محسوب می‌شدند (هوشنگ‌مهدوی، ۱۳۵۵: ۱۸۳؛ نشأت، ۱۳۴۵: ۲۳۸-۲۳۷؛ اسدی، ۱۳۸۱: ۱۰۴). علاوه بر این، انگلیسی‌ها مانع فعالیت و حضور آلمانی‌ها در خلیج فارس شدند. حضور آلمانی‌ها که عمدتاً در همراهی با دولت عثمانی بود، با فروپاشی امپراطوری عثمانی و شکست آلمانی‌ها در جنگ جهانی اول پایان یافت (مدیرشانه‌چی، ۱۳۹۵: ۵۷-۴۱).

^۱. Tanganyika

نقش تجاری و ژئوپلیتیک خلیج فارس در روابط ایران و شرق آفریقا

مسیرهای دریایی عمدتاً از تنگه‌ها و معابر حیاتی عبور می‌کنند که به دلیل موقعیت ژئوپلیتیک خاص خود، اهمیتی استراتژیک داشته و تداوم جریان تجارت جهانی به صلح و آرامش در این مناطق وابسته است (نامی، ۱۳۸۹: ۱۷). منطقه شرق آفریقا به دلیل نیاز فزاینده به انرژی برای توسعه صنعتی و زیرساخت‌های خود، به مزیت و اهمیت ژئوپلیتیک خلیج فارس می‌افزاید. در جهان، تنگه‌های بسیاری با اهمیت منطقه‌ای و محلی وجود دارد، اما تعدادی از آنها به دلیل واقع شدن در مسیر تجاری بین‌المللی، تعداد بالای کشتی‌های گذری و حجم عظیم نفت عبوری از آنها برای اقتصاد جهانی ارزش استراتژیک دارند (کشوردوست، ۱۳۸۹: ۱۱۹). یکی از این تنگه‌های استراتژیک، تنگه هرمز است. این تنگه به‌عنوان تنها مسیر دسترسی خلیج فارس به اقیانوس هند، ارتباط شرق آفریقا با بازارهای آسیایی و اروپایی را تسهیل می‌کند. ایران با کنترل این تنگه می‌تواند مناسبات تجاری خود با شرق آفریقا را تقویت کند. برای مثال، صادرات نفت ایران به پالایشگاه‌های کنیا یا پروژه‌های انرژی در تانزانیا از طریق این مسیر انجام می‌شود (OEC, 2023).

تنگه هرمز به عنوان نقطه کلیدی کنترل و ابزار فشار سیاسی، بخش حیاتی از شبکه حمل و نقل دریایی جهانی را تشکیل می‌دهد. همانگونه که پیش‌تر اشاره شد، قطع عبور نفت از این تنگه، اقتصاد جهانی را با بحران شدید انرژی مواجه می‌کند و هزینه‌های ترانزیتی را به شدت افزایش می‌دهد (حافظ‌نیا، ۱۳۸۸: ۴۲۹). خلیج فارس به عنوان حلقه ارتباطی سه قاره آسیا، آفریقا و اروپا شناخته می‌شود و نقش راهبردی در شبکه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی دارد. این اهمیت زمانی دوچندان می‌شود که آن را در پیوند با دیگر مسیرهای راهبردی همچون دریای خزر و دریای سیاه در نظر بگیریم. به دلیل موقعیت خاص دریای خزر در عرض‌های شمالی و پهنای محدود دریای سیاه، تنها مسیر مناسب برای اتصال اروپا به شرق آسیا و شبه‌قاره هند، از طریق قلمرو ایران و تنگه‌های بسفر و داردانل می‌گذرد. در واقع، خلیج فارس در جنوب و دریای خزر در شمال ایران، مکمل یکدیگر در اتصال خشکی و دریا میان شرق و غرب هستند؛ مسیری که جاده تاریخی ابریشم و راه ادویه را در برمی‌گیرد. در این میان، مسیر آبی-خاکی خلیج فارس به آسیای صغیر (ترکیه) نیز نزدیک‌تر و مقرون به صرفه‌تر از مسیر دریای سرخ است و همواره مرکز تجارت میان ایران، عربستان، هند، آفریقا و اروپا به شمار می‌رفته است (یزدان‌پناه درو، ۱۳۹۵: ۵۹۰-۵۷۷).

تحولات و دستاوردها در روابط تجاری ایران و شرق آفریقا

روابط تجاری ایران و شرق آفریقا طی سال‌های اخیر با تمرکز بر توسعه همکاری‌های اقتصادی و استراتژیک شکل گرفته است. این منطقه شامل کشورهای سودان، کنیا، تانزانیای، اتیوپی (حبشه) و جیبوتی است که از موقعیت ژئوپلیتیک و منابع طبیعی قابل توجهی برخوردارند. ایران با صادرات محصولات پتروشیمی، فولاد، دارو و تجهیزات پزشکی، سیمان، کاشی و تجهیزات صنعتی و کشاورزی به شرق آفریقا، سعی در گسترش مناسبات تجاری با شرق آفریقا دارد. از طرفی، محصولات کشاورزی مانند کنجد، چای، قهوه و مواد معدنی از مهمترین محصولات وارداتی ایران از این منطقه هستند (Trading Economics, 2024).

سودان به‌عنوان یک نقطه استراتژیک با صادرات محصولات پتروشیمی، سیمان، تجهیزات پزشکی و واردات کنجد و مواد معدنی، روابط اقتصادی با ایران دارد. تانزانیای نیز با صادرات دارو، تجهیزات پزشکی و واردات چای و سنگ منگنز، زمینه‌های سرمایه‌گذاری در انرژی‌های تجدیدپذیر و توسعه بنادر را پیش روی ایران قرار داده است. کنیا و اتیوپی (حبشه) نیز با صادرات فولاد، مواد غذایی، لوازم خانگی و واردات قهوه و حبوبات به توسعه صادرات و همکاری‌های اقتصادی با ایران پرداخته‌اند (Lob, 2024: 4-35). با وجود این همکاری‌ها، مشکلات زیرساختی مانند نیاز به توسعه حمل‌ونقل دریایی و هوایی و موانع بانکی ناشی از تحریم‌ها، صادرات ایران را به‌صورت غیرمستقیم از طریق کشورهای واسطه مانند امارات و ترکیه محدود کرده است. ایران با ارائه بسته‌های سرمایه‌گذاری جذاب و دیپلماسی اقتصادی فعال، سعی در رقابت با نفوذ چین و ترکیه در شرق آفریقا دارد (Janparvour & et al, 1402: 108-132). این همکاری‌ها علاوه بر تقویت امنیت ملی کشور، به توسعه ثبات منطقه‌ای شرق آفریقا نیز کمک می‌کند.

سازمان‌های حمایتی مانند اتاق مشترک بازرگانی ایران و شرق آفریقا در چارچوب سازمان همکاری اسلامی و اتحادیه آفریقا، نقش کلیدی در تسهیل این روابط ایفاء می‌کنند. این همکاری‌ها نه تنها به توسعه اقتصادی ایران کمک می‌کنند، بلکه به‌عنوان یک استراتژی کلان برای تقویت جایگاه ژئوپلیتیک ایران در جهان به‌شمار می‌روند. در همین راستا، اتاق مشترک بازرگانی ایران و شرق آفریقا با هدف تقویت روابط اقتصادی با ۵۵ کشور آفریقایی، تفاهم‌نامه همکاری با بانک مشترک ایران و ونزوئلا را امضاء کرد. این توافق شامل استفاده از امکانات دو طرف برای تسهیل مبادلات مالی، تأمین نقدینگی اعضا و طراحی راهکارهای تبادل ارزی برای صادرات و واردات است (اتاق بازرگانی ایران و شرق آفریقا، ۱۴۰۳). در ۵

ماه نخست سال ۱۴۰۱، صادرات ایران به شرق آفریقا ۴۰ درصد و واردات ۱۴۷ درصد رشد کرد و راه‌اندازی خط لجستیک دریایی جدید به این منطقه از عوامل اصلی این رشد بود (Trade Map, 2023). علاوه بر این، ایران توافق کرده است که مواد پتروشیمی خود را در ازای کالاهای کشاورزی و معدنی مانند گوشت، توتون، موز و نارگیل از کشورهای آفریقایی مبادله کند. این سیستم برای تأمین امنیت غذایی و بازارهای صادراتی طراحی شده است (فردای اقتصاد، ۱۴۰۲) و این توافقات با هدف کاهش وابستگی به بازارهای سنتی، تنوع‌بخشی به صادرات و تقویت موقعیت ژئوپلیتیک ایران در منطقه طراحی شده‌اند.

نقش استراتژیک خلیج فارس در تجارت جهانی امروز و پیوند ایران و شرق آفریقا

خلیج فارس به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مناطق استراتژیک جهان، نقشی مهم در تجارت جهانی ایفاء می‌کند. این منطقه با در اختیار داشتن ۴۸ درصد ذخایر نفتی جهان و ۳۰ درصد ذخایر گازی، اصلی‌ترین تأمین‌کننده انرژی جهانی به‌شمار می‌رود. تنگه هرمز به‌عنوان تنها گذرگاه خلیج فارس به اقیانوس هند، یک‌سوم نفت جهان را از طریق خود جابه‌جا می‌کند و اختلال در این مسیر، بازارهای جهانی را تحت تأثیر قرار می‌دهد (EIA, 2024). بنادر پیشرفته مانند بندرعباس در ایران، جبل‌علی در امارات و بندر بصره در عراق به‌عنوان قطب‌های تجاری مدرن، نقش کلیدی در صادرات نفت، گاز و کالاهای غیرنفتی ایفاء می‌کنند. توسعه مناطق آزاد و پروژه‌های زیرساختی مانند شهرهای هوشمند و بنادر جدید، جذب سرمایه‌گذاری خارجی را تسریع کرده و تجارت غیرنفتی را تقویت کرده است (حسین‌پور، ۱۳۹۴: ۹-۲).

ایران به دلیل موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک منحصربه‌فرد خود، نقش کلیدی در ابتکار کمربند و جاده چین (BRI) ایفاء می‌کند. این طرح که بزرگ‌ترین پروژه زیرساختی تاریخ محسوب می‌شود، ایران را به عنوان پل ارتباطی شرق و غرب و قلب تپنده مسیرهای ترانزیتی معرفی می‌کند. موقعیت جغرافیایی ایران با دسترسی به ۷۵ درصد از ذخایر انرژی جهانی و قرار گرفتن در لایه سوم همسایگی چین (از نظر اقتصادی و تأمین امنیت مسیرها)، آن را به یک گذرگاه حیاتی بین اروپا، آسیا و خاورمیانه تبدیل کرده است. این جایگاه استراتژیک، ایران را در توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی و همکاری‌های غیرغربی قرار می‌دهد و فرصت‌هایی برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی، احیای موقعیت ژئواکونومیک و کاهش

¹. Belt and Road Initiative

وابستگی به غرب فراهم می‌کند (حاجی‌زاده و دیگران، ۱۴۰۰: ۲۲-۲). همکاری با سازمان‌های بین‌المللی برای کاهش وابستگی به چین و استفاده از ظرفیت‌های فرهنگی برای تقویت روابط مردم‌محور با کشورهای مسیر نیز از دیگر اقدامات مورد نیاز است (آدمی و بخشی، ۱۴۰۱: ۲۳۰-۲۰۹). در نهایت، مدیریت ریسک‌های سیاسی از طریق تنوع‌بخشی به شرکای اقتصادی و کاهش تمرکز بر چین می‌تواند جایگاه ژئواکونومیک ایران را بهبود بخشد.

چالش‌ها و فرصت‌های توسعه تجارت ایران و شرق آفریقا در آینده

توسعه روابط تجاری ایران با آفریقا با چالش‌های سیاسی مواجه است که ریشه در ساختار داخلی، تحریم‌های بین‌المللی و رقابت جهانی دارد. اولین و مهم‌ترین مانع، عدم هماهنگی بین دستگاه‌های دولتی و نبود سیاست راهبردی پایدار است. تغییرات مداوم در رویکرد دولت‌های مختلف و سیاست‌گذاری‌های پراکنده، مانع از ایجاد برنامه بلندمدت برای همکاری با آفریقا شده است (حق‌پرست و خدابین، ۱۴۰۰: ۱۰) و تحریم‌های بین‌المللی نیز به‌عنوان یک مانع جدی عمل می‌کند. محدودیت‌های بانکی، نقل و انتقالات پولی و عدم دسترسی به سیستم‌های بین‌المللی مانند سوئیفت، تجارت را با چالش‌های عملیاتی مواجه ساخته است. برخی کشورهای آفریقایی به دلیل ترس از تبعات سیاسی و اقتصادی تحریم‌ها، تمایلی به همکاری با ایران ندارند. رقابت با قدرت‌های جهانی نیز به‌عنوان یک چالش جدی مطرح است. این کشورها با سرمایه‌گذاری در پروژه‌های زیرساختی، ارائه وام‌های بدون قید و شرط و بازاریابی هدفمند، اعتماد کشورهای آفریقایی را به خود جلب کرده‌اند. در مقابل، ایران تاکنون به جای سرمایه‌گذاری در پروژه‌های مشترک یا توسعه زیرساخت‌ها، تنها به صادرات کالا محدود شده است. این یک‌سویه بودن روابط، اعتماد دوطرفه را کاهش داده و به کاهش تدریجی همکاری‌ها منجر می‌شود. بی‌ثباتی سیاسی در برخی کشورهای آفریقایی نیز ریسک سرمایه‌گذاری و توسعه همکاری‌های تجاری را افزایش می‌دهد. مشکلات امنیتی، تغییرات ناگهانی دولت‌ها و ناپایداری اقتصادی در برخی مناطق، شرکت‌های ایرانی را از حضور در این بازارهای پرمنفعت باز می‌دارد (Freitas, 2023: 2-7). عدم آشنایی بخش خصوصی با بازارهای آفریقایی نیز از موانع دیگر است. کمبود اطلاعات در مورد قابلیت‌های اقتصادی، قوانین گمرکی و نیازهای محلی، همراه با نگرش منفی نسبت به پتانسیل آفریقا باعث شده است بخش خصوصی ایران تمایلی به حضور فعال در این منطقه نداشته باشد. محدودیت‌های بانکی و گمرکی نیز به‌عنوان یک مانع ساختاری عمل می‌کند. سیستم بانکی ایران در

برقراری ارتباط با کشورهای آفریقایی ناکارآمد است و پیچیدگی‌های گمرکی، زمان و هزینه‌های تجارت را افزایش می‌دهد. عدم همکاری بانک‌های ایرانی و عدم هماهنگی بین دستگاه‌های گمرکی، این چالش‌ها را تشدید کرده است (محمدی‌نیگجه، ۱۴۰۳). در مجموع، توسعه مناسبات تجاری ایران با آفریقا نیازمند سیاست‌گذاری یکپارچه، سرمایه‌گذاری متقابل و بازاریابی هدفمند است. بدون رفع این موانع سیاسی و اقتصادی، ایران نمی‌تواند به‌صورت مؤثر در رقابت با قدرت‌های جهانی در این منطقه شرکت کند.

توسعه همکاری‌های اقتصادی ایران با شرق آفریقا نیز با چالش‌های اقتصادی مواجه است که ریشه در ساختار زیربنایی، رقابت جهانی و عدم هماهنگی داخلی دارد. اولین مانع، محدودیت‌های بانکی و مبادلات پولی است. سیستم بانکی شرق آفریقا عمدتاً تحت کنترل شرکت‌های خارجی و بخش خصوصی است و دولت‌های محلی نمی‌توانند در تصمیم‌گیری‌های آنها مداخله کنند. پیشنهاد تهاتر به عنوان راهکار، تاکنون به دلیل عدم هماهنگی و نبود سازوکارهای اجرایی به نتیجه نرسیده است. همچنین، تحریم‌های بین‌المللی و محدودیت‌های مرتبط با گشایش اعتبارات، بیمه و گارانتی، تجارت را با ریسک بالا مواجه کرده است. مشکلات زیرساختی و حمل‌ونقل نیز به‌عنوان یک چالش جدی مطرح است. نبود پروازهای مستقیم و زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی و دریایی، هزینه و زمان جابه‌جایی کالا را افزایش داده است. این چالش، به‌ویژه در صادرات کالاهای با ارزش افزوده پائین یا کالاهای فسادپذیر، تأثیر منفی دارد. همچنین بی‌ثباتی سیاسی و امنیتی در برخی کشورهای منطقه، ریسک سرمایه‌گذاری و توسعه پروژه‌های زیرساختی را بالا برده است (عابدین‌مقانکی، ۱۳۹۸: ۲۹-۷).

ایران و کشورهای شرق آفریقا ظرفیت‌های همکاری گسترده‌ای در حوزه‌هایی همچون کشاورزی دارند. این زمینه‌ها شامل صادرات تجهیزات، توسعه کشاورزی فراسرزمینی، تولید مشترک و انتقال فناوری است. اولین ظرفیت، صادرات تجهیزات و نهاده‌های کشاورزی است. ایران می‌تواند ماشین‌آلات کشاورزی مانند تراکتور، کمباین، پهپادهای سم‌پاشی و دستگاه‌های آبیاری، کود اوره و سموم بیولوژیک را به کشورهای شرق آفریقا صادر کند. این محصولات به دلیل نیاز شدید این منطقه به مکانیزاسیون کشاورزی و بهبود راندمان تولید، تقاضای بالایی دارند. همچنین بذره‌های مقاوم به شرایط اقلیمی و واکسن‌های دامی از جمله کالاهای صادراتی ایران به این منطقه هستند (EAC, 2025). ایران و شرق آفریقا در حوزه انرژی نیز ظرفیت‌های همکاری گسترده‌ای دارند که شامل صادرات خدمات فنی و مهندسی،

توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر، صادرات فرآورده‌های نفتی و گاز مایع و همکاری در بخش پالایشگاهی است. اولین ظرفیت، صادرات خدمات فنی و مهندسی در حوزه پالایشگاهی است (European Commission, 2018: 10-21). برای تحقق این ظرفیت‌ها، تسهیل قوانین و مقررات در حوزه زیرساخت‌های فراسرزمینی، پشتیبانی دولت از بخش خصوصی و همکاری با سازمان‌های بین‌المللی ضروری است. با توجه به نیازهای فوری شرق آفریقا به زیرساخت‌ها و کشاورزی، ایران می‌تواند با تمرکز بر این حوزه، هم به توسعه اقتصادی خود کمک کند و هم به عنوان یک شریک کلیدی در منطقه شناخته شود.

نتیجه‌گیری

خلیج فارس همواره به‌عنوان یک کانون راهبردی در نظام تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی، نقشی اساسی در توسعه مناسبات اقتصادی ایران و شرق آفریقا ایفاء کرده است. از دوران هخامنشیان تا دوره معاصر، این منطقه به‌عنوان یک پل ارتباطی میان ایران و کشورهای شرق آفریقا عمل کرده و بستر تبادلات تجاری، فرهنگی و اجتماعی میان دو منطقه را فراهم آورده است. شواهد تاریخی نشان می‌دهند که استقرار جوامع ایرانی در سواحل شرق آفریقا، تأسیس امپراطوری شیرازی‌ها و گسترش زبان و فرهنگ ایرانی در این منطقه، زمینه‌های تعاملات پایدار و عمیق را تقویت کرده است. در دوران معاصر، جایگاه ژئواکونومیک خلیج فارس و تسلط ایران بر گذرگاه‌های راهبردی نظیر تنگه هرمز، این منطقه را به یک محور حیاتی در تجارت جهانی انرژی و کالاهای راهبردی تبدیل کرده است.

علاوه بر این، موقعیت ایران در کریدور شمال- جنوب، ظرفیت‌های جدیدی برای تحکیم پیوندهای تجاری میان آسیای میانه، حوزه دریای خزر و شرق آفریقا فراهم آورده است. اتصال بنادر جنوبی ایران در خلیج فارس به شبکه حمل‌ونقل بین‌المللی، امکان انتقال کالا از کشورهای آسیای میانه و روسیه به شرق آفریقا را تسهیل کرده و نقش ایران را در زنجیره تأمین منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای تقویت نموده است. این مزیت راهبردی به‌ویژه در شرایطی که تحولات ژئوپلیتیک بر الگوهای تجاری ایران تأثیرگذار است، فرصت‌های جدیدی را برای گسترش همکاری‌های اقتصادی فراهم می‌سازد.

در مجموع، یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که بهره‌گیری بهینه از ظرفیت‌های خلیج فارس، به‌ویژه توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و افزایش تعاملات اقتصادی با کشورهای شرق آفریقا می‌تواند به کاهش وابستگی ایران به بازارهای غربی و متنوع‌سازی شرکای تجاری آن منجر شود. سرمایه‌گذاری در بنادر کلیدی نظیر چابهار و بندرعباس و تقویت

همکاری‌ها در حوزه‌هایی همچون انرژی، صنایع پتروشیمی و زیرساخت‌های دریایی، نه تنها موجب افزایش سهم ایران در تجارت آفریقا خواهد شد، بلکه جایگاه ژئوپلیتیک کشور را نیز در معادلات اقتصادی بین‌المللی ارتقاء خواهد داد.

منابع و مأخذ

فارسی:

- اسدی، بیژن، ۱۳۸۱، *خلیج فارس و مسائل آن*، تهران: سمت.
- آدمی، علی و رامین بخشی، «جایگاه ایران در ابتکار کمربند و جاده به عنوان سیاست قدرت نرم چین»، فصلنامه *مطالعات قدرت نرم*، بهار ۱۴۰۱، سال سیزدهم، ش. ۳۲، صص. ۲۳۰-۲۰۹.
- بحرانی‌پور، علی و سیده زهرا زارعی، «نقش پیوندهای تجاری و فرهنگی شرق آفریقا و خلیج فارس در آئین زار»، *پژوهش‌نامه تاریخ اجتماعی و اقتصادی*، ۱۴۰۲، سال دوم، ش. ۲۴، صص. ۳۱۴-۲۸۱.
- برومند، صفورا، ۱۳۸۱، *سرکنسولگری بریتانیا در بوشهر*، تهران: مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه.
- بهادری، علی، «خلیج فارس و مناسبات بازرگانی دنیای باستان»، همایش ملی خلیج فارس، ۱۳۹۲.
- پیرنیا، حسن، ۱۳۴۵، *تاریخ ایران باستان*، جلد اول، تهران: آسیا.
- توین‌بی، آرنولد، ۱۳۷۹، *جغرافیای اداری هخامنشیان*، ترجمه: همایون صنعتی‌زاده، تهران: انتشارات موقوفات دکتر محمود افشار.
- حاجی‌زاده قوچان عتیق، زهرا، سیروس احمدی نوحدانی، عبدالرضا فرجی‌راد و حجت مهکویی، «تیین تأثیر طرح ابتکار کمربند- جاده چین بر ژئواکونومی ایران»، *اقتصاد و توسعه منطقه‌ای*، پاییز و زمستان ۱۴۰۰، ش. ۲۲، صص. ۲۲-۱.
- حافظنیا، محمدرضا، ۱۳۸۸، *خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز*، تهران: سمت.
- حسین‌پور، عبدالکریم و علی فروزانی، «نقش خلیج فارس در تجارت کشورها و توسعه اقتصاد ایران»، *ششمین کنفرانس بین‌المللی اقتصاد، مدیریت و علوم مهندسی*، ۱۳۹۴.
- حق‌پرست، هادی و زهرا خدابین، «بررسی شناختی و ساختاری دیپلماسی اقتصادی و تجاری ایران؛ راهکارهایی برای دولت سیزدهم»، *اولین کنفرانس ملی دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران (فرصت‌ها و چالش‌های ۱۴۰۰-۱۴۰۴)*، تهران، ۱۴۰۰.
- خالدی، انور، «تجارت خارجی صفویان و رقابت کمپانی‌های هند شرقی انگلیس و هلند (دوره شاه صفی و شاه عباس دوم)»، *مجله تاریخ ایران*، بهار و تابستان ۱۴۰۳، ش. ۱۷، صص. ۵۰-۲۱.
- رضوان تبار، امیر و فرهاد پروانه، «نگاهی به موقعیت ویژه سیاسی- اقتصادی خلیج فارس در دوران باستان»، فصلنامه *مطالعات خلیج فارس*، بهار ۱۳۹۷، سال سوم، ش. ۴ (پیاپی ۱۲)، صص. ۲۱-۱۵.
- زرین کوب، عبدالحسین، ۱۳۶۵، *تاریخ ایران قبل از اسلام*، تهران: امیرکبیر.
- شفا، شجاع‌الدین، ۱۳۴۲، گزارش مختصر مربوط به آفریقا، شورای فرهنگی سلطنتی ایران.
- شکیبا، حمیدرضا، «بررسی پیوندهای تاریخی ایران و شرق آفریقا»، فصلنامه *تاریخ روابط خارجی*، تابستان ۱۳۸۷، ش. ۳۵، صص. ۱۰۰-۷۶.

- عابدین مقانکی، محمدرضا، «تأثیر ایجاد منطقه آزاد قاره آفریقا بر صادرات ایران»، *دوماهنامه بررسی‌های بازرگانی*، فروردین و اردیبهشت ۱۳۹۹، ش. ۱۰۰، صص. ۲۹-۱.
- عرب‌احمدی، امیربهرام، ۱۳۸۴، *تانزانیا سرزمین همیشه سبز*، تهران: انتشارات بین‌المللی الهدی.
- «بلوچ‌های ایرانی مقیم شرق آفریقا، پتانسیلی بالقوه برای سرمایه‌گذاری در سواحل مکران ایران»، *چهارمین همایش ملی توسعه سواحل مکران (با محوریت حکمرانی و تأکید بر دیپلماسی و اقتصاد دریامحور)*، ۱۴۰۱.
- «مؤلفه‌های فرهنگی- تمدنی جهان ایرانی در شرق آفریقا»، *فصلنامه مطالعات ملی، تابستان ۱۳۸۶*، ش. ۳۰، صص ۱۰۶-۸۱.
- «بررسی مناسبات فرهنگی- تمدنی ایران و ایتوپی از ظهور اسلام تا پایان عصر صفویه»، *فصلنامه تاریخ، تابستان ۱۳۹۸*، ش. ۵، صص. ۱۲۰-۱۰۰.
- «بلوچ‌های ایرانی در شرق آفریقا»، *پژوهشنامه تاریخ‌های محلی ایران، پائیز و زمستان ۱۳۹۱*، ش. ۱، صص. ۸۵-۷۶.
- «تحلیل جایگاه زبان فارسی در زبان و ادبیات سواحلی»، *پژوهش زبان و ادبیات فارسی، تابستان ۱۳۹۱*، ش. ۱۰، صص. ۱۰-۱.
- «مهاجرت و تأسیس حکومت شیرازی‌ها در شرق آفریقا»، *پژوهش‌های تاریخی، بهار و تابستان ۱۳۸۷*، ش. ۲، صص. ۱۱۳-۹۳.
- علم‌الهدایی، پروین، «تجارت دریایی خلیج فارس در دوره ساسانیان»، *فصلنامه تاریخ نو*، زمستان ۱۳۹۳، ش. ۹، صص. ۷۳-۵۳.
- عیسوی، چارلز، ۱۳۶۲، *تاریخ اقتصادی ایران (فاجاریه ۱۳۳۲-۱۳۱۵ ق.)*، ترجمه: یعقوب آژند، تهران: گستره.
- کشوردوست، علیرضا، ۱۳۸۹، *جایگاه‌های راهبردی گیتی (مناطق استراتژیک جهان)*، رشت: بازرگان.
- گوتشمید، آلفرد، ۱۳۴۴، *تاریخ ایران و ممالک همجوار آن از زمان اسکندر تا انقراض اشکانیان*، ترجمه: کیکاوس جهاننداری، تهران: علمی.
- مدیرشانه‌چی، محسن، «بازیابی جایگاه تاریخی ایران در خلیج فارس در تعامل با قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی»، *فصلنامه مطالعات بین‌المللی، تابستان ۱۳۹۵*، ش. ۱۳، صص. ۵۷-۴۱.
- مفتاح، محمد و نعمت‌الله صفری‌فروشانی، «نقش شیرازی‌ها در توسعه تمدن در شرق آفریقا با تمرکز بر تانزانیا»، *فصلنامه مطالعات تاریخی جهان اسلام، بهار ۱۳۹۷*، ش. ۶، صص. ۱۵۲-۱۲۷.
- میریان، عباس، ۱۳۰۰، *جغرافیای تاریخ خلیج فارس و دریای پارس*، خرمشهر: کتابفروشی میریان.
- نامی، محمدحسن، ۱۳۸۹، *تنگه‌ها و آبراهه‌های جهان*، تهران: انتشارات سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.
- نشأت، صادق، ۱۳۴۴، *تاریخ سیاسی خلیج فارس*، تهران: شرکت نسبی کانون کتاب.
- ۱۳۴۵، *تاریخ سیاسی خلیج فارس*، تهران: شرکت نسبی کانون کتاب.
- ویلسن، آرنولد، ۱۳۶۶، *خلیج فارس*، ترجمه: محمد سعیدی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- هرودوت، ۱۳۶۸، *تواریخ*، ترجمه: ع. وحید مازندرانی، تهران: دنیای کتاب.

بررسی نقش تاریخی خلیج فارس در توسعه مناسبات تجاری ایران و شرق آفریقا □ ۱۵۹

هوشنگ مهدوی، عبدالرضا، ۱۳۵۵، *تاریخ روابط خارجی ایران از ابتدای دوره صفویه تا جنگ جهانی دوم: ۱۵۰۰-۱۹۴۵*، چاپ دوم، جلد ۱، تهران: امیرکبیر.

یارشاطر، احسان، ۱۳۷۳، *تاریخ ایران از سلوکیان تا سقوط ساسانیان (از مجموعه پژوهش‌های کمبریج)*، ترجمه: حسن انوشه، تهران: امیرکبیر.

یزدان پناه درو، کیومرث، سید مصطفی هاشمی و سجاد کریمی پاشاکی، «تحلیل ژئوپلیتیکی بر دزدی دریایی در منطقه شاخ آفریقا»، *پژوهش‌های جغرافیای انسانی*، پائیز ۱۳۹۵، ش. ۳، صص. ۵۹۰-۵۷۷.

سایت:

اتاق بازرگانی ایران و آفریقا، ۱۴۰۳، *اتاق مشترک «ایران و شرق آفریقا» و بانک مشترک «ایران و ونزوئلا»*، تفاهم‌نامه همکاری امضاء کردند، قابل دسترس در: <https://B2n.ir/dt1818>

فردای اقتصاد، ۱۴۰۳، *جزئیات تهاجر تجاری ایران با آفریقا اعلام شد*، قابل دسترس در: <https://B2n.ir/uz3429>

محمدی‌نیگجه، علیرضا، ۱۴۰۳، *چرا تجارت خارجی ایران و آفریقا موفق نیست؟*، قابل دسترس در: <https://B2n.ir/nd1720>

لاتین:

Britain and P. J. Q. Ripley. 1996, *A Simple History of East Africa*. Collins Clear Type Press.

Chami, F. A. 2002, "East Africa and the Middle East Relationship from the First Millennium BC to About 1500 AD." *Journal des Africanités*, Volume 72(2), pp. 21-37.

East African Community, 2025, *EAC Investment Sectors*, Retrieved from <https://www.eac.int/investment-opportunities/eac-investment-sectors>

et. al., H. H. . 2021, *A Historical Study of the Persian Gulf and Indo-Arab Trade Until the 5th Century AH*. *Turkish Journal of Computer and Mathematics Education (TURCOMAT)*, Volume 12(11), pp 6720–6727. <https://doi.org/10.17762/turcomat.v12i11.7087>

European Commission, 2018, *caling-up Energy Investments in Africa for Inclusive and Sustainable Growth*, Retrieved from https://international-partnerships.ec.europa.eu/system/files/2020-05/report-africa-europe-high-level-platform-sei_en.pdf

Freitas, Marcus Vinicius de 2023, *The Impact of Chinese Investments in Africa: Neocolonialism or Cooperation?* , Retrieved from <https://www.policycenter.ma/publications/impact-chinese-investments-africa-neocolonialism-or-cooperation>

Janparvour, M., Zoghi Barani, K., Bahrami Jaf, S., & Tak Roosta, M. 1402, "Future Research on Geo-Economic Relations Between Iran and Africa." *International Quarterly Journal of Geopolitics*, Volume 19(2), pp 108-132.

Kelly, J. B., 1968, *Britain and Persian Gulf*. Oxford: Clarendon Press.

Lob, Eric, Department Of Economics Florida International University 2024, *A Political Economy Analysis of Changes and Continuities in Iran-Africa Trade Relations: A Case of South-South Dependency?*, Retrieved from <https://economics.fiu.edu/research/working-papers/2024/2405.pdf>

More Citation Formats

The Baloches in East Africa, *The historical background*, 2005, Retrieved from www.Albalush.net

The Observatory of Economic Complexity (OEC) 2023, "Iran and Kenya Trade." Retrieved from <https://oec.world/en/profile/bilateral-country/irn/partner/ken>.

فرم اشتراک فصلنامه تاریخ روابط خارجی

خوانندگان محترم می‌توانند در صورت تمایل به اشتراک فصلنامه، فرم زیر را تکمیل نموده و به همراه فیش پرداخت حق اشتراک در بانک ملت، حساب شماره ۲۱۲۶۷۳۹۱۴۴ نزد شعبه انقلاب کد (۶۷۰۳۳) به نام خانم زهرا آهنی، به نشانی: اداره چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه واقع در تهران، خیابان شهید باهنر خیابان شهید آقایی، مرکز مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه ارسال نمایند.

نام و نام خانوادگی: تحصیلات:

شغل:

آدرس:

کدپستی / صندوق پستی:

تلفن: نمابر (فاکس):

نشریه مورد درخواست:

دفتر مرکزی: خیابان شهید باهنر، خیابان شهید آقایی، مرکز مطالعات سیاسی و بین‌المللی اداره چاپ و انتشارات، تلفن: ۲۲۲۹۷۰۲۹ دورنگار: ۲۲۸۳۲۵۶۵

فروشگاه شماره ۱: تهران، میدان انقلاب، خیابان ۱۲ فروردین، پاساژ ناشران، طبقه همکف، پلاک ۱۶/۲۲

تلفن و فاکس: ۶۶۹۵۲۲۹۰، همراه فروشگاه: ۰۹۳۵۹۶۴۹۰۲۷

فروشگاه شماره ۲: تهران، خیابان شهید باهنر، خیابان شهید آقایی، جنب مرکز مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه، تلفن: ۲۲۸۰۲۶۶۲

