

## فراز و فرود بندرلنگه در بستر تحولات اجتماعی و اقتصادی منطقه خلیج فارس در عصر قاجار

عباس رضایی<sup>۱</sup>

### چکیده

یکی از پدیده‌های رایج در سواحل خلیج فارس جابجایی کانونهای انسانی در دوره‌های مختلف تاریخی بوده است و صعود و افول بندرلنگه بر کرانه خلیج فارس یکی از همان جابجایی‌های مکرر تاریخی در این سواحل متلاطم بوده است. این بندر که در اواخر دوره افشاریه شکل گرفت، به اندک زمانی و در نیمه اول حاکمیت قاجار، چنان اعتبار و منزلتی یافت که آن را لنگه دنیا و بی‌همتا و نیز گاهی بندر مروارید مینامیدند، اما سرانجام در اواخر حکومت قاجار دوران افولش فرارسید. پژوهش حاضر با تکیه بر روش تحقیق تاریخی و با رویکردی تحلیلی به بررسی علل صعود و افول این بندر میپردازد. یافته‌های تحقیق نشان میدهد که بندرلنگه در روزگار قاجار از مراکز مهم تجمع بازرگانان بومی نواحی ساحلی و پس‌کرانه‌یی همچون لارستان بوده که با تکیه بر صید و صدور مروارید و همچنین صادرات کالا به سایر بنادر خلیج فارس، جایگاهی ممتاز در میان بنادر دو سوی خلیج فارس پیدا کرده بود، اما دوران شکوفایی این بندر کوتاه بوده و در روزگار مظفرالدین‌شاه قاجار و پس از وضع قوانین گمرکی جدید، زمینه سقوط آن فراهم آمد و با گسترش قاچاق و ناامنی در پس‌کرانه‌های این بندر، سرانجام در سالهای نخست حکومت پهلوی، دیگر اثری از رونق آن به عنوان یکی از بنادر مهم خلیج فارس نبود.

### کلیدواژگان

خلیج فارس؛ بندرلنگه؛ قاجاریه؛ تحولات اجتماعی؛ تحولات اقتصادی؛ مهاجرت؛ تجارت مروارید

### مقدمه

خلیج فارس، این آبراه کوچک و آرام اما محصور در میان سرزمینهای تقریباً خشک و کم‌آب، اگرچه از نظر طبیعی چندان مواج و پرتلاطم نیست، لیکن از نظر سیاسی و اقتصادی مؤثرترین و خروشانترین دریای جهان بوده و هست. نقش موصلاتی این آبراهه جنوبی سرزمین ایران در پیوند شرق و غرب جهان، این دریا را در همه ادوار تاریخی در کانون توجه قرار داده است. از کهن روزگارانی که بشر بنای تمدن خویش را بر صفحات شمالی خلیج فارس یعنی میان رودان پی افکند تا به روزگار کنونی که خلیج فارس در صدر توجهات جهانیان قرار گرفته است، شهربندرها و جزایر بزرگ و کوچکی در دو سوی کرانه‌های آن تأسیس، آباد و پررونق گشت و دست آخر رو به زوال گذاشتند. به تناوب ایام و به تناسب موقعیتهای سیاسی و اجتماعی حاکم بر کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های خلیج فارس، شهرهایی که از موقعیت مناسب جغرافیایی و بازرگانی برخوردار بودند، قدم در راه ترقی و آبادانی میگذاشتند و در صورت حفظ شرایط لازم به حیات اقتصادی و اجتماعی خود استمرار میبخشیدند، اما در صورتی که آن شرایط مساعد از بین میرفت و یا هجوم عوامل خارجی به نابودی آن شهربندر منجر میشد، از مدار تعاملات اقتصادی و اجتماعی خارج میگشتند. در چنین شرایطی، بنادر حائز

۱. دانشجوی دکتری تاریخ ایران اسلامی دانشگاه شهید بهشتی؛  
arezaei908@gmail.com

همچون بندرعباس بود. حضور پرتغالیها سرآغازی برای ورود دیگر رقیبان قدرتمند غربی بسوی شرق بود که خود مقدمه‌یی بر جهانی‌تر شدن مسائل خلیج فارس و دگرگونی وسیع در حوزه‌های مختلف ساکنان منطقه خلیج فارس شد؛ هرچند که پرتغالیها بیرون رانده شدند لیکن بریتانیا و بعدها دیگر رقبای اروپایی توانستند جای پای محکمی در خلیج فارس باز کنند.

حضور بریتانیا نقش مهمی در تحولات سیاسی و اجتماعی منطقه داشت و تغییرات گسترده‌یی در روابط مختلف منطقه ایجاد نمود. همزمان با افول صفویه و تسلط افغانها بر ایران که روزگاری پر محنت را بر ایران تحمیل نمودند، خلیج فارس و سواحل ایران نیز مصون از این نابسامانی نمانده و تحولاتی پرهز و مرج و سهمگین را از پی گذرانید؛ به استثنای میان پرده نادرشاه افشار و اندک زمانی در دوران حکومت کریم خان زند، در بقیه سالهای منتهی به حکومت قاجار وضعیت نابهنجار سیاسی و زوال اقتصادی از مشخصه‌های سواحل جنوبی ایران بشمار میرود. استقرار قبائل عرب و استحکام قدرت آنان در نواحی ساحلی حذفاصل خوزستان تا بندرعباس، مهمترین مشخصه این دوران است. این اتفاق، ناامنی و تغییرات گسترده‌یی را در مناسبات اجتماعی و اقتصادی منطقه پدید آورد که از آن جمله، افول بنادر بزرگ و ظهور بنادر جدید و کمتر شناخته شده‌یی همچون بندرکنگ و سپس بندرلنگه است.

بندرلنگه برغم اشتهااری که در دوره قاجار یافت و با عنایت به نقش مهمی که در تحولات سیاسی و اقتصادی منطقه ایفا کرد، کمتر مورد توجه پژوهشگران قرار گرفته است. نقش تاریخی این بندر در تجارت مروارید ایران در دوره قاجار و همچنین نقش توزیعی آن در انتقال کالا به سواحل جنوبی خلیج فارس و از آن مهمتر نقشی که بازرگانان لنگه بعد از رکود این بندر در تأسیس بازارهایی چون «دبی» ایفا نمودند، از جمله عواملی هستند که توجه به تحولات تاریخی این بندر را ضروری میسازند.

پرداختن به چگونگی ترقی و توسعه بندرلنگه در مدتی کوتاه در دوره قاجاریه و تبدیل آن به کانون تجمع بازرگانان ایرانی و خارجی، از اهداف اصلی نوشتار حاضر است. اینکه

شرایط، قدم در راه پیشرفت گذاشتند و با جذب تجار و مردمانی که در طلب امنیت تجاری و اجتماعی سرگردان بودند، راه ترقی خود را هموار ساختند و بر جای بندر پیشین تکیه زدند. مراکز انسانی و اقتصادی بیشماری که پی در پی و در طول تاریخ در دامان خلیج فارس پروریده‌اند، گواهی بر این مدعا هستند؛ مکن، دیلمون، آپالوگوس (أبله)، لیان، سیراف، بندرتیز، مهروبان، سینیز، جنابه، قلهات، بصره، صحار، عبادان (آبادان کنونی)، دیبل، هرموز، مغستان، کیش، اوآل (جزیره بحرین) و ... که هر کدام در دوره‌یی، آبادترین بنادر سواحل خلیج فارس بودند، نمونه‌های تاریخی این جریان هستند.

تا پیش از فرارسیدن استعمار بر دروازه‌های شرق و گشودن جزایر و بنادر معروف و متمول سواحل اقیانوس هند بر کرانه‌های غربی و جنوبی هندوستان و همچنین تسلط بر تنگه هرمز و فتح مرکز کلیدی بازرگانی و تجاری آن یعنی جزیره هرمز به عنوان قلب تجارت شرق و غرب دنیا، روابط حاکم بر اجتماعات انسانی حوزه بزرگ اقیانوس هند، خلیج فارس تا شرق آفریقا روابطی آزاد و مبتنی بر تعامل اقتصادی و فرهنگی در راستای تأمین نیازهای متقابل بود و از هرگونه تجاوز و تلاش برای بیرون راندن عناصر اجتماعی و اقتصادی منطقه از چرخه روابط اقتصادی پرهیز میشد. با استقرار قدرتمندانه نیروهای پرتغالی در سواحل خلیج فارس و اقیانوس هند و کنترل همه‌جانبه آنها بر سواحل و جزایر با تکیه بر قدرت فائقه دریایی، این پرتغالیها بودند که روابط تجاری منطقه را در انحصار خود گرفتند و خسارات جبران‌ناپذیری به منافع اقتصادی جوامع ساحلی خلیج فارس وارد آوردند. علاوه بر آن، تغییراتی در ساخت اجتماعی بنادر و جزایر تجاری منطقه بوقوع پیوست و برای نخستین بار عناصر غیربومی را بر امور سیاسی و اقتصادی منطقه حاکم ساختند. در حوزه جابجایی کانونهای تجاری نیز این بار عنصری خارجی و فرامنطقه‌یی توانست جایگاه اقتصادی بنادر و جزایر خلیج فارس را تغییر دهد که از آن جمله میتوان به افول کامل جزیره هرموز در فرایند روابط تجاری منطقه‌یی و جهانی اشاره نمود؛ رویدادی مهم که در سالهای بعدی حاکمان صفویه را وادار به عقب‌نشینی از دریا بسمت سواحل خود نمود و نتیجه آن تأسیس و توسعه بنداری

و فعالیت دفاتر بازرگانی پرتغالیها در اواخر دوره صفویه رونق پیدا کرد و به روزگار نادرشاه افشار، مرکز کشتی‌سازی و استقرار نیروی دریایی ایران بود.

در عهد «شاه صفی» تلاشهایی در جهت تأسیس دفاتر تجاری در سواحل ایران از سوی پرتغالیها انجام شد و در نهایت منجر به کسب مجوزی برای تأسیس تجارتخانه در بندرکنگ از سوی آنها گردید و تجارت آنها در بندرکنگ بزودی رونق پیدا کرد (هاولی، ۱۳۷۷: ۱۱۴) و بر اثر فعالیتهای تجاری آنان و همچنین صید مروارید، این بندر کوچک رفته رفته به بندری مهم تبدیل شد. هر چند که این بندر، طرف توجه کمپانیهای انگلیسی و هلندی نبود، ولی از طرف تجار هندی و ارمنی و سایر تجاری که نمیخواستند از بندرعباس استفاده کنند، مورد استفاده قرار میگرفت (تاریخ ایران، ۱۳۸۰: ۲۵۸). آنچه باعث حفظ و استمرار تجارت محلی و کشتیرانی سنتی بین نقاط مختلف خلیج فارس و هند شده بود، رواج صنعت صید مروارید و تجارت آن در بندرکنگ بود که در مدت حضور پرتغالیها، این بندر به مرکز تجارت آن تبدیل شده بود (سلوت، ۱۹۹۳: ۱۴۳).

در دوران هفت ساله حاکمیت غلزیها در اصفهان، بندرکنگ در مقایسه با بندرعباس، شرایط بهتری را دارا بود، اما رفته رفته دچار انحطاط شد و نتوانست جایگاه خود را حفظ نماید. حملات گسترده عمانیها باعث ناامنی در دریا و خشکی شده بود و این ناامنی در پس کرانه‌های بندرکنگ زمینه را برای سقوط تجاری آن بیش از پیش فراهم ساخت. پس از ظهور نادرشاه افشار برغم تلاش او در راستای احیاء قدرت دریایی ایران در سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس، نتوانست از ویرانی و انحطاط بندرکنگ که مرکز کشتیرانی بومی و تجمع بازرگانان ایرانی بود، جلوگیری نماید. با این وجود و با تغییراتی که در سطح منطقه بوقوع پیوست که همراه با پیروزی امامان حکومت عمان بر پرتغالیها بود، پرتغالیها نیز برای همیشه از خلیج فارس رانده شدند (نوابی، ۱۳۷۷: ۱۱۳) و دفتر آنها در بندرکنگ تعطیل گشت و این رخداد باعث شد جایگاه این شهر به سود بندرعباس از دست برود. بندرکنگ که رونق اقتصادی به حضور پرتغالیها بستگی داشت، با تعطیل

چرا و چگونه بندرلنگه در اندک زمانی از بندری کوچک و بومی به بندری بزرگ و بین‌المللی تبدیل شد؟ و چه عواملی به زوال سریع این بندر انجامید؟ پرسشهایی هستند که این نوشتار در پی پاسخگویی به آنهاست.

### بندرلنگه بندری با ساختار اجتماعی بومی

منابع تاریخی نشان میدهند که بندرلنگه در روزگاران پیش از افشاریه از اعتبار کمتری برخوردار بوده است و پژوهشهای باستان‌شناسی صورت گرفته در برخی محوطه‌های این شهر نیز اسنادی باستان‌شناختی، مبنی بر استقرار جوامع انسانی در روزگاران باستانی از این شهر ارائه نمیدهد (تاجبخش، ۱۳۸۷: ۱۷-۱۸). اشاره تاورنیه به حضورش در این بندر در دوره صفویه و ذکر آبادانی آن که با اشاره به دفتر گمرکی پرتغالیها همراه است نیز بنظر میرسد که اشتباهی سهوی در ترجمه فارسی سفرنامه وی بوده باشد (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۲۴۳-۲۴۴). بخصوص که منابع تاریخی این دوره نیز اشاره کرده‌اند که هنگام خروج پرتغالیها از سواحل ایران «مقرر شد که در بندرکنگ و کیلی از جانب پادشاه پرتغال [پرتغال] که آن وکیل را فیتور گویند، ساکن شده، هر سال هزار تومان برای سرکار پادشاه پرتغال بفرستد» (مرعشی صفوی، ۱۳۳۸: ۴۰-۴۱). در واقع آغاز راه ترقی این بندر را باید اواخر دوره افشاریه دانست که در این برهه تاریخی نیز در مقایسه با دیگر بنادر ایران، نام و نشانی بلند نداشت.

با توجه به استقرار طوایف عرب در واپسین سالهای صفویه در سواحل خلیج فارس که در تداوم سنتهای رایج این منطقه و در راستای مهاجرتهای گاه و بیگاه دو سوی کرانه خلیج فارس امری مرسوم بود، بندرلنگه و نواحی اطراف آن نیز پذیرای اعرابی از طایفه قواسم و وابستگان قبیلہ‌یی آن و همچنین گروه‌های دیگری چون بنی معین شدند. برای آگاهی از وضعیت تاریخی تأسیس این بندر و منشاء ایرانی آن، بررسی تاریخ بندرکنگ که از پایان عصر صفوی تا زوال افشاریان بر کرانه میانی خلیج فارس روزگار پر رونقی را میگذراند، ضروری است. این بندر کوچک که مأمونی برای تجار بومی جنوب ایران بود، بندرکنگ نام داشت. کنگ مهمترین مرکز تجاری کرانه‌های شمالی خلیج فارس بود که بدلیل تجارت مروارید

به یک کانون تجاری مهم و عمده، در دوره کریم خان زند اتفاق افتاد. بدین ترتیب این دو بندر و تا حدی بندر ریگ و جزیره خارک مورد توجه گروه‌های سیاسی و اقتصادی منطقه بودند و نامی از بندرلنگه در میان بنادر معتبر نبود. رونق اقتصادی بندرلنگه و مطرح شدن این شهر در عرصه تجارت و بازرگانی در دوره قاجاریه اتفاق افتاد و در این زمان بود که بندرلنگه به عنوان یکی از بنادر مهم ایران در تجارت مروراید و ترانزیت کالا مطرح گردید، اما زیرساختهای این توسعه و ترقی به روزگار حکمرانی کریم خان زند فراهم شده بود. در سایه توجهات کریم خان زند به ایجاد امنیت در نواحی جنوبی ایران بخصوص سواحل آن و همچنین موقعیت جغرافیایی بندرلنگه در نقطه‌یی که باعث سهولت ارتباطات دریایی با بنادر حاشیه جنوبی خلیج فارس می‌شد، اهمیت این بندر در میان بنادر ایران افزایش یافت. در زمان شهریاری کریم خان زند، فراهم آمدن شرایطی امنتر در سواحل و پس کرانه‌های خلیج فارس و سهولت ارتباط دریایی سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس، رونق بازرگانی فوق‌العاده‌یی به لنگه بخشید و وجود راه کاروانی کوتاه (لنگه، جناح، بستک، لار، جهرم و شیراز) و راه کاروانی (کنگ، دژگان، گوده، بستک، لار و شیراز) بر اهمیت بازرگانی این دو بندر افزود (میریان، بی‌تا، ۴۱۷). در واقع اقتصاد این بندر تا نیمه اول قرن سیزدهم هجری بر تبادل کالا بین دریا و نواحی پس کرانه‌یی و راه مواصلاتی صعب‌العبوری که از شهرهای لارستان عبور میکرد و بندرلنگه را به شیراز متصل می‌ساخت (وثوقی، ۱۳۸۹: ۲۸۵) استوار بود. در این دوره در سایه تلاش و کوشش حکام ناحیه لارستان، قبائل و طوایف عرب مهاجر به این ناحیه تا حدودی راه‌ها کنترل شدند و این مسئله توانست به امنیت راه‌ها کمک کند (بنی‌عباسیان بستکی، ۱۳۳۸: ۱۳۱-۱۴۹) و با گسترش امنیت راه منتهی به لنگه، جایگاه این بندر ارتقا یافت.

#### روزگار رونق و آبادانی بندرلنگه

بندری که به روزگار افشاریه و زندیه تأسیس گشته بود، به روزگار قاجاریه سرنوشتی متفاوت یافت و پای در راه ترقی و اشتها گذاشت. به گواهی اسناد و منابع تاریخی دوران قاجاریه، لنگه از معمورترین بنداری بود که همچون نگینی بر کرانه‌های شمالی خلیج فارس میدرخشید. این آبادانی و رونق،

شدن دفتر تجاری آنان، حیات اقتصادی نیز به پایان رسید. با زوال بندرکنگ و از بین رفتن امنیت اقتصادی و اجتماعی، ساکنین آن که بیشتر تاجر و بازرگان بودند از این شهر مهاجرت کردند و در نواحی دیگر ساکن شدند. بندرلنگه که در چند کیلومتری بندرکنگ بود و شرایط لازم را جهت اقامت تجار دارا بود، مقصد مناسبی برای مهاجرین کنگی محسوب می‌شد. بدین ترتیب بندرلنگه که روستای کوچکی بود با مهاجرت گسترده تجار لارستانی، سبعمیه، اوزی و بستکی (وثوقی، ۱۳۸۹: ۲۸۳-۲۸۶) مواجه شد و زمینه جایگزینی آن بجای بندرکنگ فراهم گردید. بندرلنگه در دوره افشاریه و به هنگام زوال بندرکنگ در واقع در حال متولد شدن و یافتن جایگاهی جدید بود. این عامل در زمره مهم‌ترین عوامل تکوین ساختار اجتماعی بندرلنگه بشمار میرود و اصلیتی بومی را در ساخت اجتماعی و شهری بندرلنگه مطرح می‌سازد.

#### مقایسه بندرلنگه و دیگر بنادر خلیج فارس در دوره افشار و زند

در مقام مقایسه و برای شناخت بهتر موقعیت بندرلنگه باید اشاره نمود که بنادر معتبر ایران در این دوره بندرعباس و بوشهر بودند. بندرعباس که در دوران متأخر صفوی به علت حملات گسترده افغانها و بلوچها (فلور، ۱۳۶۳: ۷۸) به این شهر و نواحی پس کرانه‌یی آن، موقعیت اقتصادی خود را در برابر بنادر عمان از دست داده بود، پس از روی کار آمدن نادر شاه و تلاشهای وی در راستای احیاء قدرت ایران در خلیج فارس، بار دیگر رونق و شکوفایی خود را بازیافت و تمديد قراردادهای کمپانیهای هلندی و انگلیسی با نادرشاه منجر به بازگشایی دفاتر آنها در اصفهان گردید (فلور، ۱۳۶۲: ۱۴). بندر دیگر حائز اهمیت، بندر بوشهر است که در سایه توجهات نادرشاه افشار و سپس زندیان رو به ترقی نهاده بود. نادرشاه با انتخاب بوشهر به عنوان مقر ناوگان دریایی، مقدمات ایجاد شهری تجاری و بندری را نیز پی‌ریزی کرد که بر جای ویرانه‌های «لیان باستانی و ریشهر قدیمی قرار داشت و مقرر بود که بیش از دو قرن مرکز مهم و تجاری و بندری ایران در خلیج فارس باشد» (رائین، ۱۳۵۶: ۶۳۲-۶۳۳). بوشهر در دوره نادرشاه به پایگاه دریایی ایران و بتدریج به یک مرکز تجاری تبدیل شد، اما تبدیل واقعی آنجا

سواحل پیرامون جزیره بحرین، خارک، جزایر مقابل بندرلنگه و کرانه‌های غربی خلیج فارس تا نزدیکیهای کویت (وادالا، ۱۳۵۶: ۱۱۱) باعث شده بود این مناطق به مراکز مهم صید و تجارت مروارید تبدیل شوند. بحرین بزرگترین مرکز صید و تجارت مروارید در خلیج فارس بود و تعداد زیادی از غواصان در آنجا به صید مروارید مشغول بودند و اگر مروارید و تجارت آن نبود، اقتصاد بحرین تا یک پنجم کاهش پیدا میکرد (Barbosa, 1866: 327). در ساحل شمالی یعنی سواحل ایران وضعیت بگونه‌یی دیگر بود؛ چرا که ساختار اقتصادی متفاوت بجهت برخورداری از منابع طبیعی بیشتر، بنادر ایران را در وضعیت غنیتری قرار داده بود و تجارت، بخش غالب روابط اقتصادی را تشکیل میداد. تقسیم کار در خلیج فارس بر این مبنای قرار گرفته بود که صید و تجارت مروارید عمدتاً توسط ساکنین جنوب و تجارت آن توسط مردمان ساکن در بخش شمالی (بویژه بندرلنگه) انجام میگرفت (مستوفی، ۱۳۸۷: ۶ - ۷). تنها استثنا در این مورد سرزمین بحرین بود که از گذشته‌های بسیار دور در این زمینه فعال بود و در قرن نوزدهم نیز در امر صید و تجارت مروارید حضوری چشمگیر داشت.

در مورد اهمیت تجارت مروارید در تبادلات اقتصادی بندرلنگه شواهد حاکی از آن است که مروارید سهم عمده‌یی در مبادلات این بندر داشته است؛ بطوری که یک سیاح انگلیسی درباره تجارت مروارید در این بندر نوشته است: «در سال ۱۸۱۱ م. / ۱۲۲۶ هـ.ق چند کشتی بازرگانی بریتانیایی به لنگه آمده بودند و معادل ۴۱۰ هزار لیره طلا، مروارید خرید کرده و از بندرلنگه صادر کردند» (نوری‌زاده بوشهری، ۱۳۲۳: ۹۶). بر اساس یکی از گزارشهای کمپانی انگلیس در بندرلنگه در سال ۱۳۳۴ هـ.ق / ۱۹۱۶ م. حدود چهار هزار نفر از ساکنان این بندر در بخش صید مروارید مشغول بکار بودند؛ بگونه‌یی که جمعیت شهر در تابستان که فصل صید مروارید بود از ۱۲۰۰۰ نفر به ۸۰۰۰ نفر کاهش می‌یافت (The Persian Gulf pilot, 1920: 229). ارزش این کالا در رونق این شهر تا بحدی بود که آن را در دوره‌یی بندر مروارید نیز نامیدند: «... این بندر سابق بر این بواسطه تجارت و غوص مروارید، خارجیها بندر مرواریدش گفته، آن را اول بندر تجارتی ایران میدانسته‌اند...» (حبیل‌المتین، ۱۳۴۸: ق: ۲۶).

نویسندگان و مأمورین ایرانی و خارجی را مسحور زیبایی و عظمت خود نمود و آنان را متقاعد ساخت که در کلام خود با عناوینی همچون «عروس بنادر ایران» (کازرونی، ۱۳۶۷: ۱۱۵) و «یکی از بنادر عمده ایران» (کرزن، ۱۳۵۰: ۴۹۱) یاد کنند.

رشد سریع بندرلنگه در سواحل میانی خلیج فارس از اتفاقات مهم اوایل دوره قاجار است. در دوره‌یی که بندر بوشهر پایگاه اصلی انگلستان در منطقه خلیج فارس بود و بندرعباس از نام بلندتری برخوردار بود، عنوان «عروس بنادر ایران» یافتن از سوی لنگه جالب توجه است. در آبادانی و رونق لنگه، علل متنوع و متعددی دخیلند که در یک تقسیم‌بندی کلی به دو دسته عوامل اقتصادی و اجتماعی تقسیم میشوند. در ذیل، ابتدا مهمترین مواردی که در ذیل عوامل اقتصادی جای میگیرند مورد بررسی قرار میگیرند و سپس به علل اجتماعی این رونق پرداخته خواهد شد.

۱. به عنوان نخستین و مهمترین عامل در پیشرفت لنگه در آن روزگار پرآشوب نواحی جنوبی ایران، میتوان به امنیت راهها اشاره نمود. راههای ارتباطی از جمله زیرساختهای ضروری در گسترش تبادلات اجتماعی و اقتصادی میباشد؛ بویژه اینکه در دوره پر آشوب زندیه و اوایل قاجاریه در نواحی جنوبی ایران، امنیت کالایی نایاب بود. امنیت موجود در مسیر پس کرانه‌یی بندرلنگه به طرف شیراز که از آبادیها و شهرهایی چون بستک، لار و جهرم میگذشت، موهبتی بس گرانبها در اختیار لنگه قرار داده بود تا تجارتش رونق یابد و مورد توجه بازرگانان قرار گیرد. امنیت این مسیر را حکام قدرتمند خاندان نصیرخان لاری تأمین میکردند (فسایی، ۱۳۶۷: ۷۱۵، ۷۴۸-۷۴۹) و از اینرو تجار و بازرگانان ترجیح میدادند کالاهای خود را از این مسیر به شیراز حمل نمایند. این مسیر نسبت به پس کرانه‌های بندرعباس و بوشهر در مقطع زمانی ابتدای حکومت قاجار از امنیت بیشتری برخوردار بود و بدین ترتیب لنگه از رونق و آبادانی بسیار خوبی در دوره زندیه و اوایل دوره قاجاریه برخوردار شد.

۲. در ذکر عامل دوم باید به مسئله تجارت مروارید اشاره نمود. وجود ذخایر فراوان مروارید در خلیج فارس بویژه در

عامل مهمی نیز که از اواسط دوره قاجار بر رونق صید و صدور مروارید در این بندر افزود، حضور مهاجرین بحرینی بود که تبحر آنها در غوص مروارید بر همگان آشکار بود. با شروع دوره ناصری و با توجه به تحولاتی که در بحرین بوقوع پیوست و منجر به درگیریهای گسترده میان عتوبیها، قواسم و امامان مسقط شد (اقبال آشتیانی، ۱۳۲۸: ۱۱۴-۱۱۷)، عده زیادی از مردم بحرین به نواحی شمالی خلیج فارس مهاجرت کردند و در این نواحی سکونت گزیدند (ظهیرنژاد، ۱۳۷۵: ۱۲۷). از آنجایی که بیشترین مهاجرین بحرینی در غواصی و تجارت مروارید متبحر بودند، با مهاجرتشان به بندرلنگه باعث شدند که مرکز صید و تجارت مروارید، از بحرین به این بندر منتقل شود و بدین ترتیب این بندر به رونق قابل ملاحظه‌یی دست یابد (کرزن، ۱۳۵۰: ۴۹۰).

۳. سومین مورد از عوامل رونق تجاری بندرلنگه، نقش ترانشیبی<sup>۱</sup> این بندر میباشد. بندرلنگه در حقیقت به عنوان مرکز و کانون توزیع کالای خارجی نه تنها برای مناطق داخلی ایران، بلکه برای ساحل عمان متصل (امارات فعلی) قطر و تا اندازه‌یی هم سواحل «باطنه» از عمان و همچنین بحرین بود (Lorimer, 1986: 1098/4). طی نیمه دوم قرن سیزدهم هجری و با آغاز به کار کشتیهای بخار در مسیر بمبئی به بوشهر، بندرلنگه به عنوان توقفگاه کشتیهای بخار در این مسیر مورد توجه قرار گرفت. این امر سهولت هر چه بیشتر تبادل کالا بین بمبئی و بندرلنگه را باعث شد و تجارت آن را وارد مرحله تازه‌یی کرد که تأثیر زیادی بر رونق بازار آن داشت (The Persian Gulf pilot, 1920: 229). با تأسیس خطوط کشتیرانی بخار که از لحاظ میزان حمل کالا و سرعت نسبت به کشتیهای قدیمی، از توان و قدرت بسیار بیشتری برخوردار بود، بندرلنگه موقعیت ایستگاهی بسیار مناسبی یافت و مرکز اصلی توقفگاه کشتیها شد. با ورود کشتیهای بخار و اینکه آنها برای پهلوگیری به عمق مناسب نیاز داشتند، بندرلنگه موقعیت مناسبی پیدا کرد؛ زیرا برخلاف بندرعباس و حتی بنادر آنسوی خلیج فارس مانند دبی، بحرین و قطر

تجارت مروارید باعث متمایز شدن بندرلنگه از سایر بنادر شده بود که با فروش آن، مبالغ زیادی ارز وارد لنگه میشد و با وجود حجم بیشتر واردات، توازن محسوسی در میان صادرات و واردات این بندر برقرار میکرد (کرزن، ۱۳۵۰: ۴۹۱). نکته مهمتر اینکه بندرلنگه در میان مناطق اطراف خود، مرکزیت تجارت مروارید را بر عهده داشت و در این زمینه با بحرین رقابت میکرد تا جایی که مروارید صید شده در سواحل عربی نیز به این بندر وارد میگردد تا از آنجا صادر گردد. در حقیقت عمده‌ترین درآمد بندرلنگه، صید و تجارت مروارید بود که بوسیله کشتیهای محلی با نامهای سنوک، بتیل و بگاره در سواحل پیرامون این بندر انجام میگرفت (Lorimer, 1986: 1099/4). علاوه بر مسائل تجاری و حمل و نقل، کیفیت مروارید بندرلنگه نیز زبانزد بود، بطوری که مروارید لنگه از نظر نوع، جنس، شفافیت، زیبایی و رنگ در دنیا نظیر نداشت. چندین کشور جهان برای خرید و فروش مروارید در بندرلنگه نمایندگی داشتند و کشتیهای زیادی در آبهای لنگه مشغول صید مروارید بودند. «لوریمر» بدرستی این بندر را با وجود بحرین، مرکز اصلی صید و صادرات مروارید خلیج فارس برمی‌شمرد (ibid: 1098).

بندرلنگه مرکز عمده معاملات مروارید در خلیج فارس بود، چون علاوه بر مرواریدهایی که بوسیله خود جهازات غواصی لنگه صید میشد، مروارید صید شده از نقاط دیگر و حتی از آنسوی خلیج فارس نیز در لنگه خرید و فروش میشد و از بندرلنگه به بمبئی در هندوستان صادر میگشت؛ زیرا اغلب خریدارانی که شخصاً برای خرید از لندن، پاریس و بمبئی به بحرین و دوی می‌آمدند آن را ارزان می‌خریدند و به همین دلیل مردم این بندر مروارید خود را برای سود بیشتر به بندرلنگه می‌آوردند و تجار لنگه این مرواریدها را به بمبئی صادر میکردند تا به بهایی بهتر بفروشند (وادالا، ۱۳۵۶: ۱۱۱). در هندوستان نیز مقداری در محل به فروش میرفت و مقداری دیگر بخصوص انواع عالیتر آن پس از تراش و صیقل کاریهای لازم به بازار اروپا، بخصوص پاریس حمل میشد. بازرگانان لنگه‌یی حتی تا فرانسه رفت و آمد داشتند و بازرگانانی همچون حاج محمد زینل در شناخت مروارید در فرانسه مشهور به «شاه مروارید» بودند (نوربخش، ۱۳۵۸: ۶۱).

۱. ترانشیب در لغت بمعنای جابجایی کالا از یک کشتی به کشتی دیگر است. به این معنا که بندرلنگه مرکزی بود که کالای مختلف از نقاط گوناگون به این شهر وارد میشد و بدون اینکه در ساحل پیاده شود، توسط کشتیهای محلی و کوچکتر به سایر بنادر خلیج فارس صادر میگشت.

تجاری میان هند و بندرلنگه بود که باعث تأثیرگذاری آنها بر یکدیگر شده بود. البته به غیر از هند، از مناطقی دیگر مانند انگلستان، بخش عربی عثمانی، مسقط و توابع آن، بنادر حاشیه جنوبی (شارجه، رأس الخیمه) بحرین، بنادر ایران و حتی زنگبار، به این بندر کالا وارد میشد که میزان واردات آنها در قیاس با هند کمتر بود.

عوامل فوق را میتوان در ذیل علل اقتصادی جای داد. اما عوامل دیگری نیز در توسعه و ترقی بندرلنگه مؤثر بودند که میتوان تحت عنوان عوامل اجتماعی از آنها یاد کرد. عواملی بسیار مهمی که علاوه بر رونق بندرلنگه، هم بر ترکیب انسانی و ساختار اجتماعی این بندر تأثیرگذار بودند و هم حکایت از روح مسالمت‌جویانه و همراه با تساهل و مدارای مردم این شهر دارد که همچون بندری آزاد همه فعالین اقتصادی و تجاری را از هر رنگ و مذهبی در خود جای داده بود و همگی بنا بر منفعت مشترک تجاری که داشتند در امر پیشرفت این شهر مشارکت فعال داشتند. مهمترین مواردی که در زمره عوامل اجتماعی تأثیرگذار بر روند توسعه بندرلنگه میتوان نام برد عبارت است از:

۱. مسئله مهاجرت: تاریخ تأسیس و گسترش بندرلنگه ارتباط وثیقی با مسئله مهاجرت دارد. مهاجرت اهالی کنگ و نقل مکان طبقه تجار بومی از این شهر به سمت بندرلنگه در واقع آغازین طلایه‌های شکل‌گیری ساختار شهری این نقطه جغرافیایی را ترسیم نمود. در بررسی ساختار اجتماعی و تغییرات جمعیتی این شهر به اسامی مختلفی از گروه‌های انسانی برمیخوریم که خاستگاه جغرافیایی متفاوت داشته و از مهاجرپذیری گسترده این شهر حکایت دارد. سدیدالسلطنه از شانزده محله مختلف این بندر در دوره قاجاریه نام میبرد (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱: ۱۹۷) که نام هر یک از محلات برگرفته از مبداء مهاجرین است. علاوه بر مهاجرتهای نواحی پس‌کرانه‌یی، شاهد مهاجرت از نواحی همچون بحرین نیز در این دوره هستیم که در بحث مربوط به مروراید به بخشی از این مسئله اشاره کردیم. مهاجرت تجار و بازرگانان بحرینی در نیمه اول قرن سیزدهم هجری قمری / نوزدهم میلادی بدلیل حملات گسترده و پی در پی وهابیان به سواحل قطیف، احساء و بحرین، گسترش ناامنی در آن مناطق و تسلط قبایل

که سواحل عمیق مناسب نداشتند، در بندرلنگه کشتیهای بزرگ بخار میتوانستند تا نزدیکی ساحل آمده و لنگر بیندازند که این مسئله یکی از امتیازات آن بشمار میرفت. یکی از مأموران انگلیسی در سال ۱۸۶۳ م. / ۱۲۷۹ هـ.ق پیرامون همین مسئله مینویسد: «در بندرلنگه کالاهای کشتیها بدون دخالت و هزینه کمتر و آرامتر از بوشهر تخلیه میشد که این خود امتیازی بود» (سایکس، ۱۳۳۶: ۱۲۳) و این امتیاز در آن زمان که هیچ یک از بنادر مجاور، دارای اسکله مناسبی نبود، حائز اهمیت بسیار بود.

بندرلنگه در حقیقت یک بندر ترانزیت کالا بود که از سرتاسر دنیا، بخصوص هندوستان به آن کالا وارد میشد و قسمتی بوسیله قوافل به لار و جهرم و شیراز حمل میشد و قسمتی دیگر بوسیله تجار عرب به قطر، دوی، شارجه و رأس الخیمه حمل میگشت. چون تا سال ۱۳۴۰ هـ.ق کشتیهای بخار به بنادر عربستان، دبی و قطر سرویس نداشتند، آنها از بندری مثل لنگه، بوشهر و مسقط کالا حمل و نقل میکردند (نوربخش، ۱۳۵۸: ۳۳۰). بدین ترتیب بندرلنگه توانست از محل صادرات و واردات کالا، به یکی از بنادر معروف ایران تبدیل شود. مردم لنگه با داشتن بیش از دویست فروند کشتیهای باری بزرگ و ده فروند غراب شرعی، هر ساله به آفریقا و هندوستان و بصره و سایر نقاط مختلف میرفتند و با محموله‌های زیادی از امتعه داخلی از قبیل: انقوزه، کتیرا، فرش، تنباکو و مروراید مسافرت میکردند و آنها را در بازارهای خارجی به فروش میرساندند و در مقابل امتعه خارجی را با خود می‌آوردند (حبل‌المتین، ۱۳۴۳ق: ش ۱۵، ۱۳).

بجز بازرگانان بومی لنگه که بیشتر از نواحی لارستان بودند، سایر بازرگانان این بندر نیز مانند بندرعباسی اغلب بانیان هندی بودند و کشتیهای حامل جنس نیز فقط به شرکتهای هند و بریتانیا تعلق داشت (نوربخش، ۱۳۵۸: ۴۸۹). تأثیر تجار هندی در بندرلنگه از آثار و بناهای تاریخی در این بندر بوضوح پیداست؛ بطوری که سبک معماری در اکثر بناهای این منطقه تلفیقی از سبک هند و ایرانی است و بوضوح تأثیر فرهنگ و تمدن هند را در این بندر میتوان دید (اقتداری، ۱۳۷۵: ۴۱۲). این امر ناشی از روابط گسترده

پیشین، استمرار یافت. بدین ترتیب، اتحادیه قبیله‌ی قواسم به دو بخش تقسیم شد که بخش بزرگتر و قدرتمندتر آن در بندرلنگه ساکن شدند و بخش دیگر در سواحل جنوبی و شارجه، رأس الخیمه و عجمان مستقر گشتند.

به دو دلیل، حضور قواسم را باید عاملی بسیار مهم در رونق بندرلنگه دانست؛ نخست آنکه بزرگترین ناوگان دریایی محلی خلیج فارس در اختیار قواسم بود و سایر قدرتهای محلی، یارای مقابله با آن را نداشتند و تنها قدرت فرمانطقه‌ی، نیروی دریایی انگلستان بود که قابلیت شکست قواسم در دریا را داشت و میتوانست در مواردی که سیاستهایش اقتضا میکند، قواسم را کنترل نماید و دست آخر هم انگلستان با دسائس مختلفی توانست این قدرت را تضعیف و سرانجام مقهور خود سازد. دیگر اینکه استقرار قواسم در بندرلنگه و نزدیکی این بندر به بنادری همچون شارجه و رأس الخیمه که در سواحل جنوبی خلیج فارس قرار داشتند تا باعث سهولت رفت و آمد قواسم و کشتیهای تجارشان بین بنادر مذکور شد و این مسئله به تسهیل ارتباط تجاری و دریایی آنها کمک کرد و منجر به بالا رفتن توان تجاری بندرلنگه شد. قواسم که دریانوردانی جسور و بی‌باک بودند به عنوان رعایای ایران میتوانستند در امر تجارت خلیج فارس مشارکت کنند. «این جماعت که دریانوردانی دلیر و پرکار و بازرگانانی خبره و پرآوازه بودند به آبادانی و رونق بندرلنگه افزودند» (اقتداری، ۱۳۷۵: ۴۸۱).

**۲. افول قدرت رقبا:** در ابتدا اشاره کردیم که جابجایی کانونهای تجاری در سواحل و جزایر خلیج فارس امری طبیعی و بنا بر اقتضات سیاسی و اقتصادی دوره‌های مختلف تاریخی بود. در مورد رونق بندرلنگه نیز همین مسئله بار دیگر همچون موارد پیشین تکرار شد. افول اقتصادی بنادری همچون بندرعباس در دوره‌ی زندیه و اوایل دوره قاجار، در ایجاد شرایط رشد برای بندرلنگه بی‌تأثیر نبود (حبیبی و وثوقی، ۱۳۸۷: ۷۹-۸۰). توضیح اینکه در بخشهای میانی خلیج فارس، سه لنگرگاه اصلی و طبیعی لنگه، کنگ و عباسی وجود داشت؛ «بندرعباس» در این دوره قادر به رقابت با بندرلنگه نبود، چرا که تحت تأثیر سیاستهای آگاهانه سلطان مسقط شرایط

مهاجر عتوبی بر بحرین بوقوع پیوست. در پیوند با این عوامل، مداخله مستقیم انگلستان در امور بحرین و کشمکش قدرت داخلی بین رؤسای قبایل عتوبی باعث ناامنی در بحرین شد و همین عوامل موج مهاجرت تجار و بازرگانان را تشدید کرد (قائم مقامی، ۱۳۴۱: ۱۸-۲۱). حضور این قشر قدرتمند در بنادر ایران بویژه در بندرلنگه منشاء تأثیرات زیادی در امر دریانوردی و تجارت مروارید شد.

مهاجرت عناصر بومی اهل کنگ و لارستان و همچنین مهاجرین بحرینی (که در دوره مورد بحث نوشتار حاضر جزئی از خاک ایران است، لیکن نفوذ سیاسی انگلستان و عدم وجود نیروی دریایی قدرتمند ایران موجب ضعف و کم‌رنگ شدن حضور ایران در این ناحیه شده بود)، تنها مهاجرت‌های انجام گرفته نبودند بلکه به عنوان تأثیرگذارترین مهاجرت صورت گرفته به این شهر باید از مهاجرت قواسم نام برد. استقرار طایفه قواسم (جواسم) در شهر لنگه و نواحی مجاور آن و تسهیل مراوده تجاری با استفاده از توانمندیهای حمل و نقل دریایی از طریق ساختن کشتیهای با ظرفیت حمل بار مناسب در بندر کنگ و بندرلنگه نقش مهمی در رونق بندرلنگه داشت. استقرار آنها در لنگه که در دوره کریم خان زند و در پی انعقاد قرارداد با مشایخ بستک به عنوان حاکمان محلی ایرانی اتفاق افتاد (بنی‌عباسیان بستکی، ۱۳۳۸: ۱۳۰)، یکی از عوامل تأثیرگذار در تحولات تاریخی این شهر بود. قواسم در دوره مورد بحث، قدرتمندترین ناوگان دریایی محلی خلیج فارس را در اختیار داشتند و تنها قدرت محلی دریایی در مقابل انگلستان بودند. آنها طی یک دوره حمله به سواحل حد فاصل بندرلنگه تا بندرعباس و جزایر متعلق به این بنادر، سرانجام در لنگه مستقر شدند. در دوره کریم خان زند، بندرلنگه و مضافات آن، تحت اجاره مشایخ قواسم قرار گرفت و بیشتر قبایل عرب سواحل عمان و خلیج فارس و جزایر بحرین به تشویق شیوخ قواسم، از رأس الخیمه، شارجه، ابوظبی، بحرین و قطر در بندرلنگه ساکن شدند. قبایلی مانند خصبی، حمربین، عجمان، بوسمیط، آل عتوب، آل خلیفه، آل علی، یوحه و مرزوقی از جمله این قبایلی بودند که در لنگه و نواحی مجاور آن سکنی گزیدند (نوربخش، ۱۳۵۸: ۲۴). اجاره‌داری این بندر از سوی قواسم در دوره قاجاریه هم بنا بر همان سنت

بر تجار وارد نمی‌آمد؛ بویژه که تجار بندرلنگه غیر از واردات کالا، همان کالاهای وارداتی را دوباره به بنادر حاشیه جنوبی صادر میکردند و سود سرشاری را نصیب خود مینمودند. اما پس از وضع این عوارض گمرکی آنها مجبور به پرداخت پول بیشتری برای انجام امور تجاری خود شدند که در مقابل بندر تازه تأسیس «دبی» که هیچ عوارض گمرکی از تجارش نمیگرفت، تجار بندرلنگه وضعیت نامناسبی یافتند. در پی این اتفاقات برخی تجار بندرلنگه دفاتر خود را به دبی انتقال دادند (وثوقی، ۱۳۸۱: مقدمه). بعلاوه سلیقه‌یی عمل کردن مأموران گمرکی مستقر در بنادر موجب بی‌ثباتی در قیمتها میشد. این اقدامات مأمورین گمرکی منجر به نارضایتی تجار نسبت به مأمورین بلژیکی شد و نخستین نشانه‌های نارضایتی اهالی لنگه از عملکرد مأمورین آنان در سال ۱۳۱۸ هـ.ق با شورش در اعتراض به دستگیری یکی از اهالی بندر به جرم پیاده کردن کالا در ساحل روی داد که با آزادی فرد دستگیر شده مسئله خاتمه یافت (حبل‌المتین، ۱۳۱۸: ۱۷-۱۸). لوریمر نیز درباره وضعیت جدید گمرکی و تأثیر آن بر تجارت لنگه مینویسد: «ولی بنظر میرسد بعد از شیوه سخت‌گیرانه‌یی که بدنبال تعدیل نظام گمرکی در ایران بعمل آمد و تطبیق تعرفه گمرکی برای کالاهای ترانزیت که بندرلنگه بر آن تکیه داشت، دست کم در وضع حاضر جلوی پیشرفت و ترقیش را گرفته است. فعالیت‌های تجاری از بندرلنگه به ساحل عمان و دبی که پیش از این بازار عمده‌یی برای بندرلنگه بود، انتقال یافت و اگر دولت ایران گامهایی در راه از بین بردن این عوامل بر ندارد، بندرلنگه سقوط سریعی در پی خواهد داشت و تنها به یک بندر محلی بدل خواهد شد» (Lorimer, 1986: 1098/4). این پیش‌بینی بسیار واقع‌بینانه بود. در سال ۱۳۲۰ هـ.ق / ۱۹۰۲ م. تجارت عمده لنگه به بندر «دوبی» انتقال یافت و در همین سال گروهی از بازرگانان این شهر راه بندر دوبی را در پیش گرفتند و گروهی نیز به جزیره ابوموسی- که توسط حکام بندرلنگه اداره میشد- رفتند (هاولی، ۱۳۷۷: ۲۴۳-۲۴۵).

بندرلنگه یک بندر ترانشیپی بود که عمده درآمدش از طریق صدور مجدد کالا حاصل میشد، بنابراین با وضع قوانین دست و پاگیر گمرکی و پرداخت عوارض واردات و صادرات،

مناسب رشد و ترقی آن ایجاد نمیشد و آنچنان وضعیت تجار و بازرگانان رو به وخامت بود که رغبتی به تداوم فعالیت اقتصادی در این شهر از سوی تجار دیده نمیشد. وضعیت نامناسب بندرعباس در این دوران و ناتوانی آن برای رقابت با بندرلنگه، که در گزارش کازرونی بخوبی مشهود است (کازرونی، ۱۳۶۷: ۱۱۵) زمینه را برای رشد بندرلنگه فراهم ساخت.

### لنگه در سراسیپی سقوط

دوران طلایی بندرلنگه، چندان به درازا نینجامید و بندری که میتوانست مرکزی مهم برای تجارت ایران باشد به همان سرعتی که رشد و تعالی یافت، سریعتر از آن رو به رکود و افول گذاشت. زیرساخت‌های توسعه اقتصادی و اجتماعی این شهر با برنامه‌ریزی خاص و مبتنی بر ضوابط دقیقی شکل نگرفته بود که بتواند جایگاه این بندر را در دوره پر جنب و جوش قاجاریه که مسائل خلیج فارس با حضور قدرتمندانه انگلستان از پیچیدگی زیادی برخوردار بود، حفظ نماید. بنابراین همانطور که ترقی این بندر حاصل رویدادهای پیش‌بینی نشده و تبادلات اقتصادی و اجتماعی سنتی حاکم بر این منطقه و ویژگی‌های جغرافیایی این شهر بود، رکود و افول ناگهانی آن نیز در تداوم همان سنت همیشگی حاکم بر بنادر جنوبی ایران و در پی از بین رفتن شرایط مساعد پیشین این شهر بود که این بار با اشتباهات حکومت در حوزه گمرکات و نحوه تعامل با تجار نیز همراه بود. در مجموع علل زیر را میتوان به عنوان عوامل مؤثر در رکود این بندر در دوره قاجاریه برشمرد:

#### ۱. تأسیس گمرک و اجحافات مأمورین در حق تجار

آنچه که به عنوان تأثیر گمرکات بر افول و رکود بندرلنگه مدنظر است، تأثیرات منفی گمرک این بندر در نحوه اجرای قانون گمرکات و همچنین عملکرد بد کارگزاران گمرکی در آن میباشد. اقدامات نسنجیده و اجحافات مأمورین گمرکی در این بندر شکایات بیشماری را در پی داشت که با مراجعه به روزنامه *حبل‌المتین* به وفور این موارد را میتوان مشاهده کرد.

تا قبل از وضع قوانین گمرکی، بازرگانان در قبال ورود و خروج کالا موظف به پرداخت حقوق گمرکی نبودند و همچون بنادر آزاد امروزی در صادرات و واردات کالا، هزینه زیادی

۲. شیوع پدیده قاچاق و رشد آن در مناطق مختلف بندرلنگه یکی دیگر از عوامل مهم در افول اقتصادی بندرلنگه، رشد پدیده‌یی به نام قاچاق کالا در این شهر و به ویژه بنادر کوچکتر اطراف این بندر بود. اوضاع اسفبار بندرلنگه در سالهای پایانی قاجاریه که بخوبی در روزنامه *حبل‌المتین* منعکس شده است تأکید ویژه‌یی بر نقش مخرب قاچاق در روند نزولی این بندر دارد. در مقاله‌یی در این خصوص به نکته بسیار مهمی در رابطه با قاچاق و نقش بندر رقیب دویی اشاره میکند و مینویسد:

از چهار سال پیش به این طرف بواسطه سختی گمرکات بندرلنگه و سایر بنادر به قانون گمرکی کم‌کم از قند و شکر و چای که هفته‌وار وارد بندرلنگه میشد کاسته شد و بجهت بندر دویی رو به ازدیاد گذاشت تا حالا که میبینیم در تجارت یکمتر به اسم بندرلنگه مفقود شده و بندر دویی یک اسم قابل توجهی بخود گرفته است، آیا میدانید سبب ترقی بندر دویی از چیست؟! بواسطه قاچاق است که شبانه روزی چهار الی پنج جهاز مملو از قند و شکر و چای از بندر دویی حرکت و در بندر مغویه و مهتابی قاچاق مینمایند ... (*حبل‌المتین*، ۱۳۴۳ ق، ش ۱۹، ۱۷-۱۸).

بنابراین میتوان گفت که به علت وضع قوانین گمرکی و بی‌توجهی مسئولان مربوطه در بندرلنگه، روز بروز قاچاق کالا در حال گسترش است. این کار بیشتر در روستاهای ساحلی و دور افتاده بندرلنگه صورت میگرفت که نظارت دقیقی بر آن نبود و امکان بازرسی و کنترل دقیق آنها وجود نداشت. گسترش قاچاق نتیجه‌یی جز ورشکستگی تجار و بازرگانانی که بصورت قانونی به لنگه کالا وارد میکردند نداشت و آنها نیز بدلیل اینکه مجبور بودند عوارض گمرکی پرداخت نمایند، از این کار متضرر میشدند. بنابراین فعالیت تجاری در این شرایط برای آنان مقرون به صرفه نبود به همین علت تصمیم به مهاجرت گرفتند. بدین ترتیب، قاچاق کالا که نتیجه تصمیمات سخت‌گیرانه گمرک از یکسو و عدم نظارت دقیق مأموران گمرکی بر بنادر کوچکتر در سواحل اطراف لنگه از سوی دیگر بود، باعث شد که بندرلنگه سیر قهقرایی را در پیش بگیرد و مهاجرت مردم به نواحی دیگر را در پی داشته باشد که خود عاملی برای افول این شهر شد.

هزینه‌های تجارت برای ایشان بالا رفت. توضیح اینکه پیش از تأسیس گمرک در بندرلنگه، تجار و بازرگانان این شهر بخش عمده‌یی از کالاهای مورد نیاز بنادر سواحل متصل را تأمین میکردند و آنان تنها مجبور به پرداخت کرایه حمل و نقل این کالاها از هندوستان به بندرلنگه بودند. اما پس از تأسیس گمرک و وضع تعرفه‌هایی سنگین که در بسیاری از موارد به سلیقه مأمورین کم و زیاد نیز میشد، حمل کالای ترانشیب برای آنان دیگر چندان سودی نداشت و قوانین دست و پا گیر گمرکی چندان رغبتی در تجار باقی نمیگذاشت. بنابراین نابسامانی شرایط داخلی و عدم برخورد صحیح مأموران گمرک، فرصت مناسبی را پیش روی بنادر رقیب لنگه فراهم آورد تا سیاستهای تجاری خود را به راحتی دنبال کنند. شیخ «دبی» چنین وضعیتی را مغتنم شمرد و مقدم مهاجرین ایرانی را گرامی داشت و آنان را از هر حیث یاری نمود. شیخ دبی و معمرین آنجا که پیش‌بینی میکردند وجود این بازرگانان مایه رونق دیارشان خواهد شد، پایه‌های سیاست خود را بر آزادی تجارت و کمک به بازرگانان نهادند. از نظر محمدعلی جناب، که خود در دوره‌یی صاحب مأموریت در کشور امارات بود، یکی از علل رونق دبی، سختگیری نمایندگان دولتی و کارکنان ادارات کرانه‌های ایران و گریزانیدن بازرگانان مقیم لنگه به دبی بود (جناب، ۱۳۴۹: ۲۲۳).

بنابراین در شمار عوامل افول بندرلنگه میتوان آغاز این روند را، تأسیس گمرک و اجرای دستورات جدید گمرکی دانست. سازماندهی گمرکات هر چند به افزایش درآمدهای دولتی منجر میشد و به تسلط بیشتر حکومت مرکزی بر منابع درآمد تجاری کمک میکرد، اما ضربه مهمی به تاجران و بازرگانانی وارد میساخت که از تجارت آزاد سود میبردند. سیاستهای گمرکی و سختگیری مأمورین آنها بر بازرگانان، عاملی شد تا بندرلنگه از وجود ایشان خالی شود و آنها راهی بنادر حاشیه جنوبی خلیج فارس شوند؛ رخدادی تلخ که هم به رکود لنگه منجر شد و هم باعث رشد بنادر رقیبی همچون دبی گردید.

و همچنین حضور بیگانگان، امنیت شهر که بدست داروغه اداره میشد، چندان مناسب نبود و ایالات اطراف دائماً در حال غارت لنگه و لار بودند (نوربخش، ۱۳۵۸: ۵۸).

شایان ذکر است که عوامل مورد اشاره از مهمترین و کلّیتین علل افول بندرلنگه محسوب میشوند ولی در کنار این موارد، عوامل ذیل را نیز باید مزید بر علت دانست:

#### ۴. فقدان راه‌های ارتباطی مناسب

یکی از معضلات این بندر برای حفظ جایگاه خود در میان سایر بنادر نداشتن راه ارتباطی مناسب بود. این بندر در دوران گذشته بدلیل راه ارتباطی نسبتاً مناسبی که با نواحی لارستان داشت توانست رشد پیدا کند، اما با گذشت زمان و پیشرفتهای جدیدی که صورت گرفته بود دیگر این راه قدیمی و ناهموار نمیتوانست جوابگوی نیازهای جدید باشد و عبور و مرور دشوار این بندر با نواحی پس کرانه‌یی در دوره قاجاریه و اوایل پهلوی، دلیلی بر افول و رکود آن شد. نایب الحکومه لنگه در نامه‌اش به اداره کل بنادر و جزایر بخوبی این نکته را گوشزد کرده است:

موقعیت جغرافیایی بندرلنگه نوعی است که از رابطه با ایالات و ولایات داخلی ایران محروم و یک رشته قله جبال صعب‌المرور شمالی گویی بالمره این بندر را از داخله ایران منقطع نموده است و از شدت سختی طرق و شوارع و ناامنی دائمی که در بین این بندر و لار موجود است مراودات تجارتي در بین نیست جز ندرتاً عبور از روی اضطرار، از یزد و کرمان و شیراز و اصفهان و سایر نقاط داخل بالکل اسمی در اینجا برده نمیشود (آرشیو اسناد ملی، شماره ۸۵۷۴-۲۹۰).

#### ۵. آشفتگی در امور تذکره

این امر یکی دیگر از عوامل مؤثر در رکود تجاری بندرلنگه بود. سخت شدن مسئله عبور و مرور به بنادر مختلف برای تجار این شهر دردسرساز بود و شرایط کار آسان را از آنها میگرفت. گران بودن صدور تذکره هم مزید بر علت بود و تجارت را سخت‌تر میکرد.

مسئله دیگر، تضييعات و ترتیبات اداره تذکره است بواسطه قرب مجاورتی که این بندر با بنادر عمان دارد دائماً اهالی این

#### ۳. اوضاع نابسامان سیاسی و هرج و مرج در پس کرانه‌های بندرلنگه پس از مشروطیت

در کنار عوامل قبلی که مکمل همدیگر بودند، ضلع سومی هم در ایجاد بحران در بندرلنگه حضور داشت که بیشتر سیاسی بود. این عامل به نزاع و درگیری بین گروه‌های مختلف قدرت در لنگه و پس کرانه‌های آن پس از حوادث و رویدادهای مربوط به مشروطه در نواح جنوبی ایران مربوط میشد. در آستانه نهضت مشروطیت، اوضاع سیاسی بنادر عباسی و لنگه تحت تأثیر قیام مردم جنوب به رهبری «آیت‌الله سیدعبدالحسین لاری» قرار گرفت. پس از پیروزی مشروطه‌طلبان و گسترش افکار مشروطه‌خواهی در ایران، لارستان یکی از مناطق مهم و حساس جنوب ایران به کانون مشروطه‌خواهان تبدیل شد. رهبری مشروطه‌خواهان در این شهر بر عهده آیت‌الله حاج سید عبدالحسین لاری بود. از آنجایی که لار به عنوان مهمترین شهر پس کرانه‌یی بندرلنگه محسوب میشد، تحولات این شهر تأثیرات زیادی بر شهر لنگه میگذاشت. بدین ترتیب دامنه این درگیریهای سیاسی بناچار به بندرلنگه نیز کشیده شد و طرفداران آیت‌الله لاری در این شهر به گمرک لنگه حمله کرده و مأمور بلژیکی آن را از کار عزل کردند. در کنار لنگه، دیگر شهر مهمی که وابستگی تجاری و اقتصادی زیادی با لنگه داشت شهر بستک بود که در جریان این درگیریها صدمات زیادی بر آن وارد شد (بشیری، ۱۳۶۳: ۷۶۴). در این درگیریها کلیه نواحی مرتبط با بندرلنگه مثل لار، اوز، بستک، تراکمه، وراوی و بنادر شیبکوه دچار ناامنی و هرج و مرج شدند که نتیجه آن افت شدید فعالیتهای اقتصادی و تجاری در بندرلنگه بود؛ بخصوص که مهمترین راه پس کرانه‌یی بندرلنگه از بستک عبور کرده و به لار میرفت و ایجاد ناامنی در این مسیر مهم ارتباطی تأثیر بسیار بدی بر رونق بندرلنگه گذاشت. منابع تاریخی این دوره پیرامون حوادث و درگیری بین گروه‌های مختلف در این نواحی، مطالب فراوانی دارند که وضعیت بندرلنگه را بخوبی نشان میدهند.

در اواخر دوره قاجاریه علاوه بر هرج و مرج ناشی از فقدان نظم و امنیت، بروز جنگ جهانی اول، باعث آشفتگی اوضاع سواحل شد. در این زمان به علت ضعف حکومت مرکزی و نبود راه شوسه مناسب به داخل کشور و عدم وجود امنیت

حکام بندرلنگه اداره میشد. رفتند (هاولی، ۱۳۷۷: ۲۴۳-۲۴۵). در دوره مظفرالدین شاه (۱۳۲۴-۱۳۱۴هـ.ق / ۱۹۰۶-۱۸۹۶م.) اوضاع لنگه مساعد نبود و همین موضوع سبب گشت که اکثر سکنه این بندر- که از عمان، بحرین و لارستان آمده بودند و باعث آبادانی آن شده بودند- بار سفر را ببندند و از این شهر به مقصد بنادر جنوبی خلیج فارس نقل مکان کنند. در این زمان به علت ناامنی، حدود چهارصد خانوار از آل بوسمیط و چند خانوار از آل عتوب، جلای وطن کردند و به باسعیدوی قشم رفتند (حبل‌المتین، ۱۳۱۴ق: ۲۸۲). با رفتن آنان به آبادانی منطقه خلل وارد شد، زیرا تمامی کشتیهای غواصی این بندر متعلق به آل بوسمیط و قایقهای تجاری متعلق به آل عتوب بود (حبل‌المتین، ۱۳۱۴ق: ۲۸۸، ۳۰۵). همچنین مهاجرت عده‌بی از تجار بندرلنگه در اوایل سلطنت مظفرالدین شاه به بحرین، خسارات زیادی بر پیکر اقتصاد این شهر بر جای گذاشت، مانند هجرت خاندان یوسف لطفعلی خان خنجی از تجار معروف این شهر که به همراه خانواده خود به بحرین مهاجرت کردند و از آنجا با بمبئی مشغول تجارت بودند (سایبانی، ۱۳۸۲: ۱۶۹-۱۷۰).

این موارد از مهمترین عوامل سقوط بندرلنگه در دوره قاجاریه بود که جایگاه اقتصادی این بندر را در میان سایر بنادر متزلزل ساخت، اما پایان روند نزولی بندرلنگه به همین دوران ختم نشد، بلکه دوره پهلوی اول و سیاستگذارهای نسنجیده اجتماعی و اقتصادی آن، تیر خلاصی را بر پیکر ضعیف این بندر وارد ساخت و روند مهاجرت از این شهر را تسریع بخشید که ویرانی کامل ساختار اقتصادی و اجتماعی بندرلنگه را بدنبال داشت. عواملی چون انحصار تجارت، اجرای سیاست کشف حجاب و سربازگیری از مهمترین این موارد بودند که میتواند موضوع تحقیق مستقلی باشد. به هر حال ادامه روند مهاجرت تا اواسط دوره پهلوی باعث خالی شدن لنگه از سکنه و در نتیجه ورشکستگی کامل آن شد و در عوض، بندر تازه تأسیس و رقیب آن یعنی «دوبی» پذیرای این مهاجران ثروتمند و بامکنت گردید و نتیجه قطعی این رویداد، سقوط لنگه و صعود دوبی شد.

نقطه به سواحل مزبور در آمد و شد هستند خصوصاً طبقه اصناف و بطوری فشار حقوق تذکره بر ابهامات افزوده است که اگر ترتیب و تعدیل صحیح نشود راه معاش یکدسته ساکنین و کسانی که در درجه سوم زندگانی معیشت دارند مسدود خواهد نمود ممکن است با یک اصلاح و تعدیل منصفانه تغییراتی داده بشود که بفایده دولت و مسافرین اصلح و اقرب باشد (همانجا).

هرج و مرج در تابعیت، اوضاع بنادر را آشفته ساخته بود. هر کس هر زمانی اراده میکرد به عمان رفت و آمد مینمود و مرجع درستی برای رسیدگی وجود نداشت (نورایی، ۱۳۸۵: ۲۲۷). اوضاع لنگه در این زمینه تا حدی آشفته بود؛ چنانکه بسیاری از تجار برجسته از این بندر خارج شدند و دولت هیچ توجهی از خود نشان نداد (ثریا، ۱۳۱۸ق: ۱۷).

#### ۶. مشکلات پولی و بانکی تجار لنگه

از آنجا که بیشتر تجارت این شهر با هندوستان صورت میگرفت به تبع آن روپیه هم در این شهر بیشترین رواج را داشت. کم بودن سکه نقره ایران در لنگه به علت نبودن بانک و عدم ضرب سکه باعث رواج هر چه بیشتر روپیه میشد. ممنوعیت استفاده از روپیه، نبودن سکه جدید ایران در لنگه در زمان احمد شاه قاجار، قانون منع ورود و خروج سکه نقره ایران از بنادر داخله به بنادر داخله، الغای گرفتن و کالت مالی از طرف تجار عمان و عدم پذیرش سکه‌های قران شاهنشاهی ایران در کارگذاری گمرک جهت عشور گمرکی و صدور تذکره هم در همین زمان کار را بر بازرگانان سخت میکرد (وثوقی، ۱۳۸۱: ۲۳۵).

#### ۷. مهاجرت به سواحل جنوبی خلیج فارس

این مسئله یکی از پیامدهای کاهش صید مروارید و تأسیس گمرک در این بندر بود. از یکسو وضع عوارض و تعرفه‌های گمرکی باعث بالا رفتن هزینه‌های تجاری شده بود و از سوی دیگر اجحاف مأمورین گمرکی در حق بازرگانان و تجار، فشار مضاعفی بر آنان وارد میساخت. بنابراین برای فرار از این فشار، اولین مهاجرتها از این بندر به بنادر جنوبی خلیج فارس آغاز شد. در همین سالها گروهی از بازرگانان این شهر به بندر دوبی و گروهی هم به جزیره ابوموسی- که توسط

## نتیجه‌گیری

بطور کلی میتوان گفت بندرلنگه در یک دوره کوتاه از محمدشاه تا مظفردالدین شاه قاجار از رونق و آبادانی برخوردار بود و بعد از آن به دلایل متعددی و سرعت از صحنه اقتصادی و سیاسی خلیج فارس کنار گذاشته شد. نتیجه این افول، همانا واگذار شدن نقش مهم تجارت مروارید و ترانشیب کالا به بنادر رقیبی بود که در سواحل جنوبی مترصد فرصتی برای عرض اندام و مطرح شدن بودند. ویژگیهای منحصر به فردی که این بندر را به اوج رسانید عبارت بود از: مهاجرپذیری و حضور گروه‌های اجتماعی مختلف اعم از بومی و غیربومی، شرایط آزادی تجارت بشکل بنادر آزاد امروزی، تجارت مروارید با سایر نقاط دنیا و موقعیت مهم طبیعی و لنگرگاهی، که لنگه را به مرکزی برای ترانشیب کالا تبدیل نموده بود. این مشخصه‌های مهم و مؤثر، بندرلنگه را در دوره کوتاهی به عروس بنادر خلیج فارس مبدل ساخت. اما این رونق و آبادانی بعلت فقدان زیرساختهای مناسب اقتصادی در مدتی کوتاه- تقریباً هشتاد ساله- از بین رفت و بندرلنگه به یک بندر معمولی و نه چندان معروف تبدیل شد. عواملی که فرایند زوال بندرلنگه را بویژه پس از دوران مشروطه تسریع بخشید، میتوان اینگونه برشمرد: وضع قوانین گمرکی، قاچاق و درگیریهای سیاسی پس از مشروطه در دوره قاجار و کشف حجاب، قانون انحصار تجارت و سربازگیری در دوره پهلوی (رضاخان). در نتیجه ظهور این شرایط، بندرلنگه رو به زوال و خرابی نهاد و بتدریج با مهاجرت گسترده تجار و بازرگانان به بنادر دیگر و بخصوص بنادر جنوبی خلیج فارس مانند دبی، بحرین، عمان و ... رونق گذشته خود را بنفع این بنادر از دست داد.

## منابع فارسی

- آرشیو اسناد ملی ایران، سند شماره ۸۵۷۴- ۲۹۰.
- اقبال آشتیانی، عباس؛ *مطالعاتی در باب بحرین و جزایر و بنادر خلیج فارس*، تهران: چاپخانه مجلس، ۱۳۲۸.
- اقتداری، احمد؛ *آثار شهرهای باستانی و جزایر خلیج فارس و دریای عمان*. تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، ۱۳۷۵.
- بشیری، احمد؛ *کتاب آبی (گزارشهای محرمانه وزارت خارجه انگلیس درباره انقلاب مشروطه ایران)*، تهران: نشر نو، جلد سوم، ۱۳۶۳.
- بنی‌عباسیان بستکی، محمد اعظم؛ *تاریخ جهانگیریه و بنی‌عباسیان بستک*، بکوشش عباس انجم روز، تهران: [بی‌نا]، ۱۳۳۸.
- تاجبخش، رویا؛ «بررسی محوطه ساحلی پاسگاه بندرشناس (شهرستان بندرلنگه)»، در *مجموعه مقالات دومین همایش ایران‌شناسی*، تهران: بنیاد ایران‌شناسی، ۱۳۸۷.
- *تاریخ ایران: دوره صفویان: پژوهش از دانشگاه کمبریج*، ترجمه یعقوب آژند، تهران: جامی، ۱۳۸۰.
- تاورنیه، ژان باپتیست؛ *سفرنامه تاورنیه*، ترجمه ابوتراب نوری، تصحیح حمید شیرانی، تهران: چاپخانه پروین، ۱۳۳۶.
- *ثریا*، جمادی الاول ۱۳۱۸ق / ۲۲ سپتامبر ۱۹۰۰م، سال ۲، شماره ۳۷.
- جناب، محمد علی؛ *خلیج فارس آشنایی با امارات آن*، تهران، بی‌نا، ۱۳۴۹.
- *حبل‌المتین*، ۱۸ صفر ۱۳۱۸ق / ۱۸ ژوئن ۱۹۰۰م. سال ۷، شماره ۳۰.
- *حبل‌المتین*، ۷ ذی الحجه ۱۳۱۴ق / می ۱۸۹۷م، سال ۴، شماره ۲۳.
- *حبل‌المتین*، ۱۳۰۴ش / ۱۳۴۳ق، سال ۳۳، شماره ۱۹.
- *حبل‌المتین*، ۱۳۰۴ش / ۱۳۴۳ق، سال ۳۳، شماره ۱۵.
- *حبل‌المتین*، ۱۳۰۸ش / ۱۳۴۸ق، سال ۳۷، شماره ۳۷-۳۸.
- حبیبی، حسن؛ وثوقی، محمدباقر؛ *بررسی تاریخی- سیاسی و اجتماعی اسناد بندرعباس (۱۳۲۱- ۱۲۲۶ه.ق)*. تهران: بنیاد ایران‌شناسی، ۱۳۸۷.
- رائین، اسماعیل؛ *دریانوردی ایرانیان*، تهران: امیرکبیر، جلد دوم، ۱۳۵۶.

- سایبانی، ماندانا؛ «یادی از یوسف خنی»، گلپینگ، سال دوم، شماره ششم، ۱۳۸۲.
- سایکس، پرسى مولزورث؛ سفرنامه ژنرال سرپرسی سایکس یا ده هزار میل در ایران، ترجمه حسین سعادت نوری، تهران: ابن سینا، ۱۳۳۶.
- سدیدالسلطنه، محمدعلی؛ سرزمینهای شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان در صد سال پیش ۱۳۲۴-۱۳۳۲ هـ.ق، تصحیح احمد اقتداری، تهران: جهان معاصر، ۱۳۷۱.
- سلوت، ب.ج.؛ عرب الخلیج: فی ضوء مصادر شرکه الهند الشرقيه الهولنديه ۱۷۸۴-۱۶۰۲، ترجمه عایده خوری، مراجعه محمد مرسی عبدالله، ابوظبی: المجمع الثقافی، ۱۹۹۳ م.
- ظهیرنژاد، مینا؛ گزیده اسناد خلیج فارس، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، جلد پنجم، ۱۳۷۵.
- فسایی، حسن بن حسن؛ فارسنامه ناصری، تصحیح و تحشیه منصور رستگار فسایی، تهران: امیرکبیر، جلد اول، ۱۳۶۷.
- فلور، ویلم؛ حکومت نادر شاه، ترجمه ابوالقاسم سری، تهران: نشر گستره، ۱۳۶۲.
- \_\_\_\_\_؛ برافتادن صفویان و برآمدن محمود افغان، ترجمه ابوالقاسم سری، تهران: انتشارات طوس، ۱۳۶۳.
- قائم مقامی، جهانگیر؛ بحرین و مسائل خلیج فارس، تهران: کتابخانه طهوری، ۱۳۴۱.
- کازرونی، محمد ابراهیم؛ تاریخ بنادر و جزایر خلیج فارس، تصحیح منوچهر ستوده، گیلان: مؤسسه فرهنگی جهانگیری، ۱۳۶۷.
- کرزن. ج. ن.، ایران و قضیه ایران، ترجمه غ. وحید مازندرانی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، جلد دوم، ۱۳۵۰.
- مرعشی صفوی، محمد خلیل؛ مجمع التواریخ (در انقراض صفویه و وقایع بعد تا سال ۱۲۰۷ هـ.ق)، تصحیح عباس اقبال، تهران: شرکت سهامی چاپ، ۱۳۳۸.
- مستوفی، فرخ؛ «صید و تجارت مروارید در خلیج فارس در قرن نوزدهم میلادی»، مجله بررسیهای نوین تاریخی، شماره چهارم و پنجم، ۱۳۸۷.
- میریان، عباس؛ جغرافیای تاریخی خلیج فارس و دریای پارس، خرمشهر: کتابفروشی میریان، [بی تا].
- نوایی، عبد الحسین؛ تاریخ روابط سیاسی و اقتصادی ایران در دوره صفویه، تهران: سمت، ۱۳۷۷.
- نورایی، مرتضی؛ اسناد کارگزاری بوشهر، تهران: مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران، ۱۳۸۵.
- نوریخس، حسین؛ بندرلنگه در ساحل خلیج فارس، بندرعباس: چاپخانه ابن سینا، ۱۳۵۸.
- نوری زاده بوشهری، اسمعیل؛ نظری به ایران و خلیج فارس، تهران: [بی نا]، ۱۳۲۳.
- هاوولی، دونالد؛ دریای پارس و سرزمینهای سواحل متصالح (امارات متحده عربی کنونی)، ترجمه حسن زنگنه، قم: همسایه، ۱۳۷۷.
- وادالا، ر.، خلیج فارس در عصر استعمار، ترجمه شفیع جوادی، تهران: کتاب سحاب، ۱۳۵۶.
- وثوقی، محمدباقر؛ تحولات صفحات جنوبی ایران، تهران: مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، چاپ اول، ۱۳۸۱.
- وثوقی، محمدباقر؛ علل و عوامل جابجایی کانونهای تجاری در خلیج فارس، تهران: پژوهشگاه تاریخ اسلام، ۱۳۸۹.

#### منابع انگلیسی

- Barbosa , D,A., *Discription of the coasts of East Africa and Malabar*, Tr. H. E. J. Stanley , London: printed for the Hakluyt Society, 1866.

- Lorimer , j . G., *gazetteer of the Persian gulf, Oman and central arabia*, London: Archive Editions, vol 4, 1986.

- *Persian Gulf pilot, COPRISING the Persian gulf, the gulf of OMAN and the MAKRAN COAST*, first edition, London: published and sold by hydrografic office, Washington government printing office, 1920.