

علل انحطاط اجتماعی بندر لنگه (۱۲۷۷ تا ۱۳۲۸ش / ۱۸۹۷ تا ۱۹۴۹م)

حمید کرمی پور*

علیرضا محسنی ابوالخیری**، مهران رضایی***، زهره سیف****

چکیده

بندر لنگه از سال ۱۲۱۳ش / ۱۸۳۴م بندر اصلی لارستان و محل آمد و شد کالاهای وارداتی و صادراتی خلیج فارس بود که تا سال ۱۲۷۷ش / ۱۸۹۷م ادامه داشت، اما پس از این تاریخ پویایی اجتماعی و تجاری اش افول کرد. به نظر می رسد با تکیه بر عامل اقتصادی صرف نمی توان انحطاط اجتماعی این بندر را توضیح داد و باید نقش علل سیاسی و ایدئولوژیک را هم تراز با علل اقتصادی در نظر داشت. پژوهش حاضر با روشی توصیفی - تحلیلی و با کاربرد نظریه تعین چندبعدی دو عامل دیگر یعنی ساختار سیاسی و ایدئولوژیکی را در کنار ساختار اقتصادی این بندر بررسی و تحلیل کرده و این فرضیه را به آزمون گذاشته است که: «تناقضات ساختاری (تناقضات سیاسی، اقتصادی، و ایدئولوژیکی) تشکل اجتماعی بندر لنگه از سال ۱۲۷۸ش / ۱۸۹۹م انحطاط اجتماعی آن را موجب گشت». تعرفه های جدید گمرکی (۱۲۷۸ش / ۱۸۹۹م)، لجام گسیختگی مأموران دولتی و غیربومی دفاتر گمرکی، ناامنی سیاسی و اجتماعی پس کرانه های لنگه پس از انقلاب مشروطیت، قانون انحصار تجارت، قانون خدمت نظام اجباری، و فرمان کشف حجاب اجباری و وجود راه های فرار از این تناقضات (مهاجرت انسانی و سرمایه، قاچاق، و رشوه) به انحطاط اجتماعی بندر لنگه منجر شد.

* استادیار گروه تاریخ، دانشگاه تهران (نویسنده مسئول)، karamipour@ut.ac.ir

** دانشجوی دکتری تاریخ انقلاب اسلامی، پژوهشکده امام خمینی (ره) و انقلاب اسلامی،

Alireza.mohseni390@gmail.com

*** دانشجوی دکتری ایران اسلامی، دانشگاه تهران، soren.mehran@gmail.com

**** کارشناس ارشد جامعه شناسی انقلاب اسلامی، پژوهشکده امام خمینی (ره) و انقلاب اسلامی،

saif.zohreh@gmail.com

تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۸/۱۵، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۱۱/۴

کلیدواژه‌ها: خلیج فارس، بندر لنگه، انحطاط اجتماعی، تناقضات ساختاری.

۱. مقدمه

بندر لنگه از سال ۱۲۱۳ ش/ ۱۸۳۴ م تا سال ۱۲۷۷ ش/ ۱۸۹۷ م بندر اصلی لارستان و محل آمد و شد کالاهای وارداتی و صادراتی خلیج فارس بود. منابع بسیاری از سرزندگی نظام اجتماعی و آبادانی تجاری این بندر در این محدوده زمانی ۶۴ ساله سخن گفته‌اند. با وجود این، پویایی تجاری و اجتماعی این بندر از ۱۲۷۷ ش/ ۱۸۹۷ م به انحطاط اجتماعی فرجامید و تدریجاً این بندر در طول نیم قرن بعد از مناسبات تجاری خلیج فارس کنار رفت و بندر دبی در ساحل مقابل آن بااهمیت و جانشین آن شد؛ وضعیتی که تاکنون ادامه یافته است.

تاکنون انحطاط اجتماعی بندر لنگه موضوع مستقل پژوهشی هیچ‌یک از پژوهشگران حوزه خلیج فارس نبوده است، اما دو محقق برجسته معاصر حوزه خلیج فارس در آثار خود بدان توجه داشته‌اند. احمد فرامرزی در مقاله «علل و موجبات خرابی بندر و سواحل خلیج فارس» (مرداد ۱۳۲۸) درباره موجبات خرابی بندر لنگه، در جایگاه بندری تجاری، صرفاً برخی از عللی را که به نظام اقتصادی این بندر آسیب رسانده توصیف کرده است. محمدباقر وثوقی در کتاب *گران‌قدر علل و عوامل جابه‌جایی کانون‌های تجاری خلیج فارس*، با عنوان «علل و عوامل افول بندر لنگه» موشکافانه‌تر از فرامرزی به موضوع نگریسته و برخی از علل اقتصادی و سیاسی در افول بندر لنگه را مد نظر قرار داده است، هر چند تأکید بیش‌تر بر علل اقتصادی دارد.

هر تشکل اجتماعی حاصل سه عامل اقتصاد، سیاست، و ایدئولوژی و تعاملی است که بین این سه سطح وجود دارد. لذا در تحلیل و بررسی افول و انحطاط یک تشکل اجتماعی (مثل بندر لنگه) نیز نباید از نظر دور داشت که تحولات و تناقضاتی که در این سه سطح و نوع تعامل آن‌ها رخ داده است بررسی و تبیین شود. در واقع باید گفت که تناقضات هم‌تراز اقتصادی، سیاسی، و ایدئولوژیک بودند که بندر لنگه را به گرداب انحطاط اجتماعی انداختند.

در پژوهش حاضر با روشی توصیفی - تحلیلی بدین پرسش بنیادین پاسخ داده می‌شود که «بندر لنگه چگونه و چرا دچار انحطاط اجتماعی شد؟». البته پرسش‌های فرعی دیگری نیز وجود دارد: بندر لنگه چه ساختار اقتصادی، سیاسی، و ایدئولوژیکی داشت؟ چگونه تناقضات اقتصادی، سیاسی، و ایدئولوژیکی به بندر لنگه راه یافتند و این تناقضات چه بودند؟ این تناقضات چگونه باعث انحطاط اجتماعی بندر لنگه شدند؟

فرضیه اصلی پژوهش حاضر این است که «کنار هم قرار گرفتن تناقض‌های ساختاری سیاسی، اقتصادی، و ایدئولوژیک به انحطاط اجتماعی بندر لنگه انجامید».

۲. چهارچوب نظری

از منظر لویی آلتوسر، برای مطالعه تغییرات اجتماعی باید به ساختارهای پنهان ولی مسلط بر جامعه توجه کرد (ریتزر، ۱۳۷۴: ۲۱۸). ساختارها نظام‌هایی بادوام و سامان‌بخش‌اند که با تعیین فراخناها و تنگناها، هدایتگر و محدودکننده یا الهام‌بخش رفتار آدمیان‌اند (لیتل، ۱۳۸۱: ۱۶۸). ساختارها با فراهم آوردن جوی از منع و ترغیب بر فاعلان درون سیستم اعمال اثر می‌کنند؛ فاعلان هم رفتار خود را با آن‌ها هماهنگ می‌کنند و از این رفتارهای هماهنگ پیامدهای اجتماعی ویژه‌ای ظاهر می‌شود (همان: ۱۶۹). به نظر آلتوسر، یک شکل اجتماعی از سه عنصر بنیادی (یا ساختار) ساخته می‌شود: اقتصاد، سیاست، و ایدئولوژی. آلتوسر، بر خلاف جبرگرایان اقتصادی، بر این نظر است که در میان ساختارهای جامعه فقط ساختار یا سطح اقتصادی با اهمیت و تعیین‌کننده انحصاری نیست و سطوح یا ساختارهای سیاسی و ایدئولوژیک نیز می‌توانند در برخی جوامع و در مقاطعی تعیین‌کننده باشند و ضمناً نسبت به ساختار اقتصادی واجد خودمختاری و استقلال نسبی باشند. کردارهای متقابل این اجزای ساختاری کل اجتماعی را در هر زمانی می‌سازد (جورج ریتزر، ۱۳۷۴: ۲۲۵). آلتوسر تأثیرهای متقابل تناقض‌ها در سطوح یا ساختارهای مختلف را تعین چندبعدی (overdetermination) نامیده است. تعین چندبعدی به این معناست که هر تناقضی درون یک شکل اجتماعی نمی‌تواند جدا عمل کند، زیرا تناقض‌های دیگر داخل جامعه بر آن تأثیر می‌گذارند (همان). کنار هم قرار گرفتن تناقض‌ها سبب می‌شود که یکی از دو وضعیت رخ دهد: یا این تناقض‌ها به تقویت یک‌دیگر منجر می‌شوند که به بروز وضعیت انقلابی در جامعه می‌انجامد یا این که مانع گسترش یک‌دیگر می‌شوند که به وضعیت رکود و انحطاط جامعه می‌انجامد (کرایب، ۱۳۸۵: ۲۰۲-۲۰۳).

از منظر آلتوسر، در واقع هر شکل اجتماعی، خاصه سازمان اجتماعی جوامع پیچیده، «تناقضات مختلف ساختی» را، که منابع دائمی برای تضادها و برخوردها محسوب می‌شوند، در بر دارد. تناقض زمانی رخ می‌دهد که ساخت‌های نو در جوار ساخت‌های کم و بیش کهن قرار گیرند (روشه، ۱۳۶۸: ۱۱۱).

آلتوسر قائل به این بود که رابطه میان سطوح اقتصادی و سطوح سیاسی و ایدئولوژیک نه از جنس وابستگی یا استقلال مطلق بلکه از نوع «خودمختاری نسبی» است. خودمختاری نسبی زمانی معنا می‌یابد که نوعی پیوند علی وجود دارد، اما این پیوند علی به وابستگی کامل نمی‌انجامد. به عبارت دیگر، سطوح سیاسی و ایدئولوژیک نه کاملاً وابسته به سطح اقتصادی‌اند نه کاملاً مستقل از آن.

از نظر آلتوسر، بر خلاف این که ساختارهای اجتماعی عمق هستی‌شناختی و وجود نرم دارند، ایدئولوژی‌ها وجود مادی دارند. ایدئولوژی نیرویی مادی در جوامع است و افراد را تحت انقیاد خود درمی‌آورد و استیضاح می‌کند. از نظر وی ایدئولوژی، که دارای موجودیت مادی است، صرفاً به‌عنوان مجموعه‌ای خیالی از عقاید در ذهن مردم وجود دارد. ایدئولوژی یک مجموعه کمابیش منسجم و جامع از ایده‌هاست.

در این پژوهش نقش سه عامل اقتصاد، سیاست، و ایدئولوژی در فرایند انحطاط اجتماعی بندر لنگه بررسی شده و بدین طریق تأثیر عوامل ساختاری در شکل‌گیری تناقض‌های اجتماعی در این بندر پژوهش شده است. این نوشته درصدد اثبات این موضوع است که در تحلیل یک پدیده تاریخی باید به نقش سیاست و ایدئولوژی به اندازه عامل اقتصادی توجه شود.

در ادامه پس از ترسیم مدل نظری موقعیت جغرافیایی بندر لنگه، ساختار اقتصادی، سیاسی، و ایدئولوژیک این بندر و تناقضات اقتصادی، سیاسی، و ایدئولوژیک راه‌یافته به آن و چگونگی ضربه این تناقضات به تشکل اجتماعی بندر لنگه و بروز انحطاط اجتماعی خواهد آمد.

۳. مدل نظری پژوهش



۴. موقعیت جغرافیایی بندر^۱ لنگه

این بندر در مختصات جغرافیایی ۲۶ درجه و ۳۳ دقیقه عرض شمالی و ۵۴ درجه و ۵۴ دقیقه طول شرقی ساحل شمالی خلیج فارس قرار دارد و دو بندر کنگ از جانب شرق و بندر شناس از جانب غرب آن را در میان گرفته‌اند (نرم‌افزار google earth). در تقسیمات امروزی ایران بندر لنگه مرکز شهرستان بندر لنگه در استان هرمزگان است. این شهرستان از شمال با استان فارس و شهرستان بستک، از جنوب با خلیج فارس، از شرق با شهرستان بندر خمیر، و از غرب با شهرستان پارسیان هم‌مرز است (اطلس راه‌های ایران، ۱۳۹۰: ۱۰۴). هوای بندر لنگه مانند سایر شهرهای ساحلی مرطوب و در تابستان گرم است. این شهرستان منطقه‌ای نسبتاً ناهموار و دنباله رشته‌کوه زاگرس جنوبی است که از تعدادی رشته کوه با قله‌های نه‌چندان بلند، تعدادی دشت کوچک و بزرگ، چندین جلگه میان‌کوهی و پای‌کوهی، بیش از ۳۰۰ کیلومتر مربع جلگه کم‌عرض ساحلی، و یک چاله کم‌عمق به نام «شوره‌زار مهرگان» تشکیل شده است (صفوی، ۱۳۸۷: ۱۲۴-۱۳۵). فاصله زمینی آن تا مغویه ۴۱، تا شناس ۷، تا کنگ ۵، تا بندر عباس ۲۷۵، تا بستک ۱۷۰، تا کنگان ۳۸۰، و تا بوشهر ۸۲۲ کیلومتر است. بلندی آن از سطح دریا ۱۰ متر است (افشار، ۱۳۷۶: ۱۱۱).

۵. ساختار سیاسی، اقتصادی، و ایدئولوژیکی بندر لنگه در ۱۲۷۷ش / ۱۸۹۷م

۱.۵ مهاجرپذیری و خصلت قومی جامعه بندر لنگه

بر پایه شواهد تاریخی، بندر لنگه در دوره صفویه اجتماعی کوچک بوده است. «آبه کاره» جهانگرد فرانسوی که در اواخر دوره صفویه از بنادر کنگ و لنگه عبور کرده، بندر لنگه را روستایی کوچک دانسته است (Carre, 1949: 826). از طرفی نام بندر لنگه در یکی از مهم‌ترین متون جغرافیایی اواخر دوره صفوی یعنی کتاب مختصر و مفید تألیف محمد مستوفی یزدی نیامده است و این در حالی است که در این کتاب از بندر کنگ به‌عنوان یکی از بنادر تابع حکومت لارستان^۲ و یکی از ایستگاه‌های تجاری برجسته خلیج فارس یاد شده است.

در حقیقت از ۱۰۱۰ش / ۱۶۳۱م علل شکننده‌ای، که چندان نمی‌توانست باقی بماند و مستمر باشد، بندر کنگ را صاحب این موقعیت جدید کرده بود. افول و رکود بندر عباس (وثوقی، ۱۳۸۹: ۳۲۰)، امنیت نسبی حاکم بر پس‌کرانه^۳ بندر کنگ و بندر لنگه (محسنی، ۱۳۹۱: ۲۵-۳۵)، گرایش پرتغالی‌ها به بندر کنگ، و افتتاح دفتر تجاری خود در

این بندر (وثوقی، ۱۳۸۸: ۳۴۰) بود که حیات اقتصادی و تجاری جدیدی را به بندر کنگ نوید داد و روح سرزندگی اقتصادی را در کالبد بی‌رمق آن دمید.

بندر کنگ موقعیت خود را تا سال ۱۰۹۷ ش / ۱۷۱۸ م حفظ کرد، اما از این سال دچار رکود تجاری و اقتصادی شد. رکود این بندر^۲ آغاز رشد اجتماعی بندر لنگه بود تا این که در سال ۱۲۱۴ ش / ۱۸۳۵ م، به گفته منابع، بندر لنگه بندر اصلی لارستان و محل آمد و شد کالاهای وارداتی و صادراتی شد.

آبادانی و موقعیت برجسته بندر کنگ در تجارت دریایی خلیج فارس فدای اوضاع ناآرام و متشنج سواحل خلیج فارس در واپسین دهه‌های عمر حکومت صفویه شد. بی‌کفایتی مدیران اداری لار و بندر کنگ و نارضایتی شدید مردم از عملکرد آنان، بی‌اطلاعی و ناآگاهی کامل دولت‌مردان صفوی از شرایط داخلی و خارجی (← مرعشی، ۱۳۶۲: ۴۱-۴۶)، حملات طولانی و مکرر امام مسقط از سال ۱۰۷۵ ش / ۱۶۹۶ م به بندر کنگ (Loriemer, 1908-1915: 69)، ناامنی و اغتشاش پس‌کرانه بندر عباس و بندر کنگ در هجوم بلوچ‌ها و افغان‌ها در سال‌های واپسین حکومت شاه سلطان حسین صفوی (ویلیم فلور، ۱۳۶۵: ۸۵-۹۷، ۳۱۳-۲۸۹؛ لاکهارت، ۱۳۴۴: ۴۷۲-۴۷۵)، و در نهایت تعطیلی دفتر تجاری پرتغالی‌ها در بندر کنگ^۳، که حضور آنان تأثیر چشم‌گیری بر تجارت بندر کنگ داشت، حیات اقتصادی این بندر را به رکود و افول کشانید. در حقیقت اقتصاد این بندر از ۱۰۹۷ ش / ۱۷۱۸ م به بعد یعنی پنج سال پیش از سقوط اصفهان دچار رکود شده بود و دیگر از آبادانی پیشین در این بندر اثری بر جای نمانده بود. بندر کنگ در این سال دارای تجارت بسیار اندکی بود و بازرگانی در این شهر فقط به وسیله چند تاجر هندی و مسلمان انجام می‌شد (Hamilton, 1930: 59).

افول بندر کنگ زمینه را برای رشد و ترقی بندر لنگه فراهم کرد. بسیاری از تاجران و بازرگانان بندر کنگ به دیگر نواحی مهاجرت کردند (وثوقی، ۱۳۸۹: ۳۴۸). در این موج مهاجرت بندر لنگه، به دلیل نزدیکی به بندر کنگ، یکی از نقاط مهاجرپذیر و پذیرای سرمایه مادی و انسانی این مهاجران بود. این نخستین موج مهاجرت سرمایه به بندر لنگه بود که شالوده ساختار اقتصادی و اجتماعی این بندر را پی‌ریزی کرد. تجارت تازه شکل گرفته و ساختار اقتصادی مستعد بندر لنگه در سال‌های آتی مورد توجه سرمایه‌های سرگردان در خلیج فارس قرار گرفت و مهاجرت‌های دیگری را به بندر لنگه سبب شد.

به عبارت دیگر، زمانی که شرایط نامساعد بندر کنگ را از مناسبات تجاری خلیج فارس خارج کرد، بندر لنگه بندر اصلی لارستان شد. بدین شکل بندر لنگه از ۱۰۹۷ ش / ۱۷۱۸ م

خود را مهیا ساخت تا از شکل یک بندر کوچک و گمنام بر کرانهٔ خلیج فارس خارج شود و تا نیمهٔ قرن سیزدهم قمری/ نوزدهم میلادی (۱۲۱۳ش/ ۱۸۳۴م) خود را شایستهٔ عناوین «عروس بنادر ایران» (کازرونی، ۱۳۶۷: ۱۱۵)، «یکی از بنادر عمدهٔ ایران» (کرزون، ۱۳۴۰: ۴۹۱)، و «پرواق‌ترین شهر ساحلی ایران» (Constable and Stiefe, 1989: 172) کند و از همین زمان در مناسبات تجاری خلیج فارس نقش مهم و پررنگی ایفا کرد.^۶

آوازهٔ تجارت و ساختار نوین‌یاد اجتماعی بندر لنگه ساکنان شهرها و آبادی‌های پس‌کرانه‌ای این بندر و طوایف ساکن ساحل جنوبی خلیج فارس را مجذوب خود کرد. در حقیقت این مهاجران دنبال مکانی امن برای ازسرگیری مجدد فعالیت‌های تجاری خود می‌گشتند. «سدید السلطنه» در تألیف خود با عنوان *مغاص اللئالی و منار اللیالی* که در فاصلهٔ سال‌های ۱۲۸۴ تا ۱۲۹۲ش/ ۱۹۰۶ تا ۱۹۱۳م کتابت شده، محلات مختلف بندر لنگه را ثبت کرده است. نام این محله‌ها بیانگر مکان‌هایی است که ساکنان این بندر از آن‌ها به بندر لنگه مهاجرت کرده‌اند. بر اساس این کتاب نام قدیمی‌ترین محلات این بندر به این شرح است: «مینابی، خصبی^۷، کتوگ^۸، عتوبی^۹، بحرینی، کنگانی^{۱۰}، خوری^{۱۱}، لاری، اوزی^{۱۲}، مساح، بستکی، سبده‌ای^{۱۳}، و رودباری» (← تصویر ۲). با نگاهی به این اسامی می‌توان حوزهٔ جغرافیایی مهاجران بندر لنگه را به دو بخش تقسیم کرد:

الف) شهرها و روستاهای پس‌کرانه‌ای بندر لنگه شامل مهاجران کنگانی، مینابی، رودباری، لاری، بستکی، سبده‌ای، و اوزی که شغل عمدهٔ آنان داد و ستد تجاری در نواحی مختلف ایالت فارس بوده است و با توجه به خاستگاهشان همگی آنان به زبان فارسی و لهجه‌های بومی تکلم می‌کردند. در حقیقت این‌ها نخستین گروه ساکن این بندر و از بنیان‌گذاران این بندر محسوب می‌شوند (وثوقی، ۱۳۸۹: ۳۴۸). این گروه خصلت شهرنشینی داشتند که پس از مهاجرت گستردهٔ بعدی طوایف عرب به این شهر نیز در اکثریت بودند (Lorimer, 1908-1915: 1097)؛

ب) طوایف ساکن سواحل جنوبی خلیج فارس، که از نیمهٔ اول قرن سیزدهم هجری/ نوزدهم میلادی از سواحل جنوبی خلیج فارس به این بندر مهاجرت کرده‌اند که شامل «خَصَبی» از ساکنان بندر «خصب» در ناحیهٔ «رأس مسندم»، «عتوبی» از ساکنان زبارة (بضم زاء) از نقاط ساحلی نزدیک جزایر بحرین (عباس اقبال، ۱۳۲۸: ۱۱۷-۱۲۱)، و بحرینی‌ها هستند (← تصویر ۲). این گروه از مهاجران به استثنای بحرینی‌ها، که شیعی مذهب، شهرنشین، و تاجر بودند، اهل سنت بودند و تعصب و گرایش‌های قبیله‌ای از مهم‌ترین ویژگی‌های آنان بوده است.

طی این دوره حاکم بندر لنگه از طرف والی لارستان انتخاب می‌شد و این بندر عملاً در محدوده اداری فارس قرار داشت که ماحصل آن امنیت نسبی بندر لنگه بود (بنی عباسیان بستکی، ۱۳۳۹: ۱۱۸-۱۵۳). حسینی فسایی در کتاب *فارس‌نامه ناصری* لنگه را از نواحی لارستان دانسته است (حسینی فسایی، ۱۳۶۷: ۱۵۲۲). «لرد کرزون» نیز در این باره می‌نویسد: «لنگه عمده‌ترین بندر ولایت لارستان ایران است» (کرزون، ۱۳۵۰: ۴۹۱). اقتصاد این بندر تا نیمه اول قرن سیزدهم هجری/ نوزدهم میلادی، بر تبادل کالا بین دریا و نواحی پس‌کرانه‌ای استوار بود و راه مواصلاتی صعب‌العبوری که از «بستک»، مهم‌ترین آبادی نزدیک به آن می‌گذشت، این بندر را به لار و سپس از راه جهرم به شیراز متصل می‌کرد. در واقع لارستان و آبادی‌های آن مهم‌ترین نواحی خرید کالاهای وارده این بندر به‌شمار می‌آمدند. در این دوره کشتی‌های تجاری که از بندر عباس به بصره می‌رفتند در بندر لنگه لنگر می‌انداختند (گابریل، ۱۳۴۸: ۱۷۲).

مهاجرت گسترده ساکنان شهرها و روستاهای پس‌کرانه‌ای بندر لنگه و طوایف ساکن سواحل جنوبی خلیج فارس، که مهاجران هر دو حوزه جغرافیایی مزبور متشکل از طبقات اجتماعی مختلفی بودند، منشأ دو تغییر شگرف اجتماعی و اقتصادی بندر لنگه شد که آغازگر تحول در حیات اجتماعی و اقتصادی این بندر بود: نخست، افزایش جمعیت که پیش‌زمینه پیکربندی شهری، تکوین جامعه، و رشد تجاری این بندر بود. دوم، سرازیر شدن سرمایه مادی تجار مهاجر به بازار بندر لنگه که می‌توانست پایه‌های اقتصادی و تجارت این بندر را پی‌ریزی کند. در این زمان دو طبقه بالا و پایین بندر (تجار سرمایه‌دار و افراد فاقد سرمایه) در راستای یک رابطه اقتصادی منسجم قرار گرفتند. به عبارت دیگر، مردم مهاجر که دارای خصلت‌های شهرنشینی و قبیله‌ای بودند با تعاملی منسجم در مکانی جدید ساکن شدند. احتیاج هر دو طبقه اجتماعی (تجار صاحب سرمایه و مردم عادی) ساکن بندر لنگه به یک‌دیگر، یعنی نیاز بازرگانان، صنعت‌گران، و در یک نگاه سرمایه‌داران شهری به نیروی بازوی ساکنان فاقد سرمایه از یک سو و نیاز طبقات فاقد سرمایه به سرمایه‌داران شهری از سوی دیگر، رابطه اقتصادی و اجتماعی منسجمی را در بندر لنگه برقرار کرد که رشد تجاری و اقتصادی هرچه بیش‌تر این بندر را در پی داشت. به این ترتیب، بندر لنگه که در اواخر دوره صفویه روستایی کوچک بود و در نظر «مستوفی یزدی» قابلیت و ارزش توصیف در اثرش را نداشت، در دوره حکومت «محمد شاه قاجار» (بین سال‌های ۱۲۱۳ تا ۱۲۲۶ ش/ ۱۸۳۴ تا ۱۸۴۷ م) «محمدابراهیم کازرونی» متخلص به «نادری» آن را «در نهایت آبادانی»

توصیف کرده است. نادری خود در بندر لنگه تفرج کرده و به چشم همه چیز را دیده است. او می نویسد:

بندر لنگه بندری است در نهایت آبادانی، از همه بنادر واقعه در کنار عمان آبادتر و معمورتر است و در آن بندر معادل پنج هزار خانوار از اعیان و تجار با مکت و صاحب سفاین و به معاملات عمان و یمن و هندوستان همواره در کارند و در آن بندر عمارات عالی از سنگ و بادگیرها و سامان آراسته است و بندر لنگه به قدر سه فرسنگ عرض در کنار آبادی و بیوتات عالی بنا مطبق و تمام آن سامان نخلستان و سایر اشجار از قبیل سپستان و انجیر و انگور بسیار است. آن بندر را من حیث آبادی و معموری می توان عروس بنادر سواحل بر فارس شمرد، مداخل اهل بندر از آمد و شد جهازات در سال، مبلغی گزاف است و در آن بندر معادل سیصد و شصت آب انبار مملو از آب باران است و هر روز یکی از آن‌ها به واسطه کثرت خلاق خالی می شود و به علاوه دولاب‌های متعددی که در بساتین دایر است و انواع سبزی‌کاری‌ها و خیارکاری‌ها می شود. به حیث وفور جوار و عبید در آن بندر است که در هر خانه ده دوازده نفر غلام و کنیز هستند چنان وفوری دارد که جمیع خلاق آن‌جا به زبان سودانی متکلم‌اند و در اول سنبله [شهریور ماه] محتاج به آب چاه می شوند و آب چاه آن‌جا با کمال حلاوت است، مگر این‌که در سال‌هایی که نزول رحمت الهی کم می شود، آب آن سامان اندکی به شوری و تلخی می گراید و از بندر لنگه تا بندر کنگ که حال نسبت به ایام قدیمش خراب و ویران است یک فرسنگ راه مسافت است (کازرونی، ۱۳۶۷: ۱۱۵-۱۱۸).

۲.۵ مدیریت محلی و بومی

مدیریت محلی بندر لنگه (مدیریت نخبگان اقتصادی و اجتماعی این بندر) در آبادانی و پیشرفت این بندر نقش پررنگی داشت. مدیریت نخبگان این بندر در جهت برپایی و حراست از ساختار اجتماعی و به‌کارگیری استعدادهای بالقوه ساختار اجتماعی و اقتصادی عملکردی مناسب داشت. همان‌طور که گفته شد، کانون بندر لنگه از تجمع گروه‌هایی از دو ساحل خلیج فارس با خصلت‌های متفاوت شهرنشینی و قومی، که به‌دنبال مکانی آرام برای پیگیری معیشت، شغل، و گذران زندگی بودند، شکل گرفت. خصلت‌های متفاوت و افتراق این گروه‌های مهاجر در برپایی کشمکش برای کسب قدرت آتشی زیر خاکستر بود که ممکن بود هر لحظه زبانه بکشد و بنیان تازه‌تأسیس بندر لنگه را به تلی از خاکستر بدل کند. ولی مدیریت نخبگان اجتماعی و اقتصادی این بندر بود که بر این آتش زیر خاکستر آب سردی ریخت. این نخبگان با تزریق سرمایه مادی خود به تجارت بندر لنگه و

به‌کارگیری تجربه‌های تجاری خود در این بندر یک ساختار ایمن اقتصادی مبتنی بر اشتغال و درآمد را ترسیم کردند که اولاً به طبقات اجتماعی فرودست (که اغلب خصلت قومی قبیله‌ای داشتند) این امکان را داد که در ساختار جدید اقتصادی و تجاری بندر لنگه وارد و صاحب درآمد شوند و ثانیاً طبقات بالادست (که دارای سرمایه بودند و خصلت شهرنشینی داشتند) را قادر کرد که نیروی انسانی مورد نیاز خود را تأمین کنند. این سیاست ناخشنودی طبقه فرودست را، که ممکن بود خود را مظلوم و مقهور طبقه بالادست ببیند، کاهش داد و طبقات بالادست را مجاب کرد که انتظارات خود از درآمدشان را به نفع طبقه فرودست تعدیل کنند. این نخبگان در واقع سیاست اجتماعی - اقتصادی‌ای در بندر لنگه پیش گرفتند که نتیجه‌اش وحدت عمل، منافع مشترک عمیق، و در نهایت یک‌پارچگی ساختار اجتماعی بود. این عملکرد به ساختار اجتماعی بندر لنگه ماهیتی واحد بخشید و حیات اجتماعی آن را تضمین کرد.

نقش مدیریت نخبگان اقتصادی و اجتماعی بندر لنگه در دستاوردهای نوین این بندر، یعنی شکوفایی صنعت کشتی‌سازی، به‌دست‌گیری تجارت و معاملات سواحل عمان متصل (امارات متحده عربی کنونی)، تمرکز فعالیت‌های مربوط به صید و فروش مروارید در بندر لنگه و در نهایت راه‌اندازی خطوط منظم کشتیرانی این بندر بین دیگر بنادر ایران، بنادر عراق، بنادر عربستان، یمن، آفریقای جنوبی، و هندوستان، را هرگز نباید نادیده گرفت. عبارات زیر از احمد فرامرزی در سال ۱۳۷۶ ش/ ۱۸۹۷ م درباره بندر لنگه، آینه‌ای از وجدان کاری و مدیریت نخبگان این بندر در به‌کارگیری استعدادهای اجتماعی است:

در نتیجه جدیت و کوشش، مردم این بندر در رفاه و آسایش کم‌نظیری بودند و هیچ آدم بیکار و گدا در آن‌جا دیده نمی‌شد ... ثروت بیکران تجار این بندر مثل ثروت بعضی از سرمایه‌داران تهران از راه ثقل و ثبات و بند و بست با مأمورین دولت و گرفتن جواز و سهمیه ناحق و ارز دولتی، در سایه ساخت و پاخت و بردن خالصه‌های دولت جمع نشده بود، بلکه همه از راه جهد و کوشش و زحمت و کشتیرانی و صادر نمودن محصولات کشور به آفریقا و هندوستان و عراق عرب و بنادر عربستان و در حقیقت خدمت به صادرات و آوردن مایحتاج مردم و از طریق غواصی و تولید جمع شده بود و معروف بود که هیچ متشرع خشکی نمی‌توانست مکنّت آن‌ها را غیرمشروع بداند. هنوز هم عمارت و ابنیه و آب‌انبارها و بندرگاه آن [بندر لنگه] و حوضی که در آن تاریخ برای توقف کشتی‌های خود و حفاظت از طوفان ساخته بودند همه حاکی از آن است که بهترین بندر خلیج فارس بوده است (خاور، ۳۱ مرداد ۱۳۳۸: ۲).

۳.۵ توسعه اقتصادی برونزا

اقتصاد بندر لنگه تحت تأثیر متغیرهای بیرونی شکل گرفته بود. متغیر نخست بحران در بازار تجارت مروارید بحرین بود. تا دهه پایانی قرن دوازدهم قمری/ هجدهم میلادی بحرین مهم‌ترین صیدگاه مروارید خلیج فارس بود (مستفوی، ۱۳۸۷: ۶). ولی کشمکش چندجانبه قدرت برای تسلط سیاسی و اقتصادی بر بحرین از سال ۱۱۵۷ تا ۱۱۸۶ ش/ ۱۷۷۹ تا ۱۸۰۸ م موجی از ناامنی و اغتشاش را در بحرین رقم زد (اقبال، ۱۳۲۸: ۱۱۷-۱۲۱). با آغاز قرن سیزدهم قمری/ نوزدهم میلادی، بحرین و سرزمین‌های مجاور آن کانون کشمکش‌های سیاسی میان ایران، انگلستان، مسقط، عثمانی، پرتغال، قدرت نوظهور وهابیت به رهبری امیر عبدالعزیز آل سعود، عناصر قبیله‌ای ساکن در نواحی ساحلی بحرین (آل عتوب)، و ساکنان اصلی و شیعه‌مذهب بحرین یعنی بحارنه بودند. هر کدام از قدرت‌های مذکور برای دستیابی به درآمد سرشار مروارید بحرین و موقعیت استراتژیک این سرزمین از حداکثر توانایی‌های خود استفاده می‌کردند: انگلستان با بهره‌گیری از قدرت دریایی خود و انعقاد قراردادهای رنگارنگ با شیخ آن در سال‌های ۱۱۹۸ ش/ ۱۸۲۰ م و ۱۲۲۶ ش/ ۱۸۴۸ م و با انعقاد قرارداد تفتیش کشتی‌های تجاری بحرین در سال ۱۲۲۹ ش/ ۱۸۵۱ م؛ دولت ایران با استفاده از حق تملک باستانی خود بر بحرین؛ دولت عثمانی و پرتغال با برقراری روابط تجاری با شیخ آن؛ امام مسقط با حملات گسترده به این سرزمین^۴؛ و عتوبی‌ها و وهابی‌ها نیز با یورش مستقیم به بحرین و تصرف آن (نفیسی، ۱۳۳۳: ۱۷-۳۸؛ اقبال، ۱۳۲۸: ۱۱۷-۱۴۴؛ قائم مقامی، ۱۳۴۱: ۱۲-۸۶).

رقابت شدید این قدرت‌ها در خلیج فارس موجب تجدید و احیای هر چه بیش‌تر قدرت عناصر قبیله‌ای و افزایش تشنج در این منطقه شد که پس از مرگ نادرشاه فزونی یافته بود. برآیند بحران سیاسی و اجتماعی بحرین انتقال سرمایه مالی و نیروی انسانی ماهر از بحرین به بندر لنگه بود. در کشمکش سیاسی بحرین، تجار و بازرگانان مروارید که برای گرمی بازار تجارت و کار و کسب خود به امنیت نیاز داشتند از بحرین به بندر لنگه مهاجرت کردند. به‌همراه جابه‌جایی این طبقه، کانون تجارت و تبادلات مروارید نیز از بحرین به بندر لنگه انتقال یافت. تمرکز تجارت مروارید در بندر لنگه در تحولات جمعیتی این بندر نقشی اساسی داشت. در ۱۲۴۹ ش/ ۱۸۷۰ م بندر لنگه حدود ده هزار نفر جمعیت داشت و پنجاه قایق صید مروارید در آن فعالیت می‌کردند (Constable and Stiefe, 1989: 172). در ۱۲۸۲ ش/ ۱۹۰۳ م به‌طور میانگین نیمی از ارزش سالیانه واردات بندر لنگه مرواریدی بود که با ارزش بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار لیره هر سال به آن وارد می‌شد (کرزون، ۱۳۵۰). تجارت

مروارید سهم عمده‌ای در مبادلات تجاری و رونق بازرگانی این بندر داشت. در ۱۲۹۵ ش/ ۱۹۱۶ م حدود ۴۰۰۰ نفر از ساکنان بندر لنگه یعنی یک‌سوم جمعیت آن در بخش صید مروارید فعال بودند، به گونه‌ای که جمعیت شهر در تابستان که فصل صید مروارید بود از ۱۲۰۰۰ نفر به ۸۰۰۰ نفر کاهش می‌یافت^{۱۴} (Constable and Stiefe, 1989: 227).

بنا بر مشاهدات احمد فرامرزی، نویسنده بومی خلیج فارس، بندر لنگه در ۱۲۷۶ ش/ ۱۸۹۷ م مرکز معاملات مروارید در خلیج فارس بود (خاور، ۲ شهریور ۱۳۲۸: ۳). در زمان مذکور در این بندر حدود ۲۵ هزار نفر ساکن بودند. این بندر چند صد کشتی باربری اقیانوس‌پیما و غواصی داشت و تاجران ثروتمندی در آن به تجارت مروارید مشغول بودند. این تجارت مروارید چندین میلیون روپیه ثروت داشتند که بخش عظیمی از ثروت خود را از تجارت مروارید به دست آورده بودند. «حاجی عبدالله خواجه» شش میلیون روپیه پول نقد داشت و «عباس بستکی» و برادرانش که متجاوز از سیزده میلیون روپیه ثروت داشتند در بندر لنگه به کار خرید و فروش مروارید مشغول بودند و بعدها خیلی بیش‌تر از این اندوختند. «ابراهیم بن یوسف» یکی از تاجران ثروتمند این بندر بود که «همه مروارید خلیج فارس» را می‌خرید و به خارج صادر می‌کرد (خاور، ۳۱ مرداد ۱۳۲۸: ۲).

به قول لوریمر بنا بر آمار موجود در فاصله سال‌های ۱۲۵۰ تا ۱۲۷۸ ش/ ۱۸۷۲ تا ۱۹۰۰ م، یعنی در فاصله ۲۷ سال، ۱۷ میلیون پوند مروارید از خلیج فارس صادر شده است (Lorimer, 1908-1915: 1098). بی‌شک بندر لنگه به واسطه تجارت ثروتمندش سهم عمده‌ای در این صادرات داشته است. میانگین صادرات مروارید این بندر در این دوره زمانی سالیانه ۳۸۰۰۰۰۰ روپیه بوده و بیش از نیمی از صادرات سالیانه مروارید عمان متصالحه نیز از بندر لنگه انجام می‌شده است. میانگین صادرات سالیانه مروارید عمان متصالحه ۴۱۰۰۰۰۰ روپیه بوده است. با این حساب میانگین سالیانه صادرات مروارید بندر لنگه بیش از ۵۸۵۰۰۰۰ روپیه برآورد می‌شود. به قطع می‌توان گفت که قسمت عمده‌ای از مروارید خلیج فارس را تاجران ثروتمند بندر لنگه در آن گرد می‌آوردند و از آن‌جا به هند، شرق آفریقا، و اروپا صادر می‌شد (ibid). صید مروارید برای بندر لنگه فرصت‌های زیادی فراهم کرد: تجارت آن را رونق بخشید، چشم‌اندازی مطمئن برای سرمایه‌گذاری سرمایه‌داران داخلی مهیا کرد، تراز بازرگانی را به نفع ایران کرد، ارز خارجی را به داخل کشور سرازیر کرد، تاجران سرگردان خارجی (به‌ویژه انگلیسی و هندی) را تشویق به سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های تجاری خلیج فارس کرد (اگرچه اهم فعالیت‌های تجاری را تاجران و بازرگانان ایرانی انجام می‌دادند)، و کارگران ماهر کشتی‌سازی را به سبب رونق کسب و کار خود به این بندر

کشانید. در ۱۲۷۶ش/ ۱۸۹۷م در بندر لنگه حدود ۳۰۰۰ نجار و آهنگر کشتی ساز مشغول به کار بودند که کشتی های ساخت خود را به ساکنان بنادر ایران و بنادر عربستان می فروختند و شاید فقط از بندر لنگه در سال حدود دویست هزار کشتی و قایق به اهالی عمان فروخته می شد که کاربرد آن ها صید مروارید بود (خاور، ۲ شهریور ۱۳۲۸: ۲). مأموران کمپانی هند شرقی در این دوره از وجود صد فروند کشتی حمل و نقل بزرگ و کوچک و پنجاه فروند کشتی صید مروارید ساخت بندر لنگه خبر داده اند که معاملات این بندر را با سایر بنادر انجام می دادند (Constable and Stiefe, 1989: 229).

روند صید مروارید نیز زیر نظر تجار بندر لنگه انجام می شد. بدین شکل که غواصان مروارید سواحل عمان متصل و دیگر بنادر ایران خواربار و لوازم غواصی را از تجار لنگه با دو برابر قیمت نقد قرض می کردند با این قرار که صید مروارید خود را با سی درصد تخفیف نسبت به نرخ بازار به همان تاجر بفروشند (خاور، ۲ شهریور ۱۳۲۸: ۴). این مضاربات^{۱۵} دو امتیاز برای مکانیسم تجاری مروارید این بندر داشت. نخست این که سی درصد سود بیش تر را به جیب تجار مروارید بندر لنگه و بازار این بندر وارد می کرد و دوم آن که جریان تجارت مروارید را تضمین می کرد. این قراردادها به تجار مروارید اطمینان می داد که در زمان مشخص مروارید لازم در دسترس آن ها قرار می گیرد و بدین سان دست تجار برای طرح معاملات و صادرات خارجی مروارید باز بود. به این ترتیب، بندر لنگه قسمت عمده ای از آبادانی ساختار اجتماعی و اقتصادی خود را مدیون موقعیت جدیدش در تجارت مروارید بود. در ۱۲۴۹ش/ ۱۸۷۰م این بندر در گزارش یکی از مأموران کمپانی هند شرقی انگلستان این چنین توصیف شده است:

بندر لنگه یکی از پررونق ترین شهرهای ساحلی ایران است و بسیار خوب بنا شده و به صورت یک خط در حاشیه ساحل قرار گرفته است و حدود ده هزار نفر جمعیت دارد. از دریا منظره بسیار عالی دارد و در پشت آن یک سلسله درختان خرما به چشم می خورد در حالی که خانه های آن جا در نور می درخشد و هنگام طلوع خورشید منظره بسیار خوبی دارد. شهر به وسیله یک دیوار و برج های اطرافش محافظت می شود. بیرون از حصار شهر تعداد زیادی آب انبار دیده می شود که برخی از آن ها تازه ساخت و بسیار بزرگ اند. یک موج شکن در جلوی بندر ساخته شده که فضایی حدود صد یارد را تحت پوشش قرار داده است. تعدادی کشتی در این بندر است که با سواحل هندوستان و دیگر نواحی در رفت و آمد هستند و حدود پنجاه فروند قایق نیز برای صید مروارید در این بندر است، این نوع کشتی و دیگر انواع کشتی ها در این بندر ساخته می شوند. این جا به احتمال بهترین مکان برای ساخت انواع آهن آلات است (Constable and Stiefe, 1989: 172).

متغیر دیگر راه افتادن خطوط کشتیرانی بخار و تبدیل بندر لنگه به مرکز «ترانشیپ» (tranship)^{۱۷} بنادر سواحل متصالح و عمان بود. در قرن سیزدهم قمری/ نوزدهم میلادی تحولی شگرف در تجارت دریایی خلیج فارس رخ داد که حاصل حضور دولت‌های فرامنطقه‌ای در خلیج فارس بود و آن تأسیس خطوط کشتیرانی کشتی‌های جدید بخار بود. این کشتی‌های جدید که از لحاظ سرعت و حجم بارگیری کالا بر کشتی‌های قدیمی برتری داشتند، انقلابی در تجارت خلیج فارس و اقیانوس هند برپا کردند. بی‌شک سرعت و حجم مبادلات تجاری در این پهنه آبی نسبت به گذشته افزایش چشمگیر یافت. با این وضعیت، رفت و آمد منظمی از کشتی‌های بخار جدید در مسیر دریایی بمبئی^{۱۸} به بوشهر شکل گرفت (Morsy Abdullah, 1987: 229).

بندر لنگه در این مسیر دریایی به ایستگاه و توقفگاه کشتی‌های بخار تبدیل شد. این موقعیت برای آن دو امتیاز به ارمغان آورد:

– نخست آن‌که سرعت و حجم تبادل کالا بین بمبئی و این بندر افزایش یافت. به عبارت دیگر، ارتباط و دسترسی این دو بندر به یک‌دیگر آسان‌تر و در نتیجه تجارت بین آن دو نیز مطمئن‌تر شد. حاصل همه این‌ها رشد تجاری بیش از پیش بندر لنگه و رونق بازار آن بود (Constable and Stiefe, 1989: 229) که بیش‌تر جمعیت تجار و سرمایه‌داران را به خود جلب می‌کرد.

با اهمیت یافتن بندر لنگه در این دوره و بالا رفتن حجم تجارتش با بمبئی، تعداد بسیاری از تجار هندی در این بندر ساکن شدند و کمپانی هند شرقی برای پیگیری امور این مهاجران در سال ۱۲۴۰ ش/ ۱۸۶۱ م تصمیم گرفت تا نماینده‌ای از خود در این بندر منصوب کند (Lorimer, 1908-1915: 1097). در سال ۱۲۴۸ ش/ ۱۸۶۹ م نیز یک نماینده مقیم سیاسی دولتی نیز در این بندر مستقر شد. علاوه بر او یک نماینده مقیم جهت پیگیری امور پستی کشتی‌های بخار و یک مسئول امور پست به مأموران انگلیسی اضافه شدند (Constable and Stiefe, 1989: 229). در همین سال تعداد ۱۲۶ فروند کشتی بخار و ۲۹۶ فروند کشتی بادبانی در بندر لنگه لنگر انداختند (ibid: 229). یعنی به‌طور میانگین ماهانه ۱۰ فروند کشتی بخار و ۲۴ فروند کشتی بادبانی به اسکله بندر لنگه می‌آمدند و اگر آمار کشتی‌های وارده به یک بندر را بتوانیم ملاکی برای حجم ورود کالا به آن بندر بدانیم کالای درخور توجهی در این بندر مبادله می‌شده است.

– امتیاز دیگر این موقعیت جدید آن بود که بندر لنگه بندر ترانشیپ کالا به بنادر سواحل متصالح^{۱۸} عمان شد. از آنجایی که بنادر سواحل متصالح عمق مناسبی برای پهلوگیری

کشتی‌های بخار نداشتند و شرایط لازم و کافی در سواحل بندر لنگه برای توقف و پهلوگیری کشتی‌های بخار وجود داشت، این بندر به مرکز اصلی توقف کشتی‌های بخار تبدیل شد و کالاهایی که از بمبئی و دیگر بنادر حوزه اقیانوس هند به مقصد اصلی بنادر متصل و عمان بارگیری شده بودند در بندر لنگه ترانشیب می‌شدند و این کالاها با کشتی‌های محلی و کوچک‌تر به مقصد اصلی ارسال می‌شد. در واقع در این دوره بندر لنگه واسطه تجاری بنادر اقیانوس هند و سواحل عمان متصل بود و حاصل این عملکرد درآمدهای سرشاری بود که بازار تجارت لنگه را پررونق‌تر و پراوازه‌تر می‌کرد. «این بندر در حقیقت بندر عمان به‌شمار می‌رفت. بدین معنی که سکنه عمان غربی یا متصلات خود را از اجناس ایرانی و خارجی منحصراً از بندر لنگه وارد می‌کردند و قسمت عمده آبادی این بندر مولود همین بود، زیرا تجارت داخلی آن به واسطه وقوع میان بوشهر و بندر عباس چندان اهمیتی نداشت» (خاور، ۲ شهریور ۱۳۲۸: ۲). یک کارگزار انگلیسی در این باره می‌نویسد:

بندر لنگه به‌تازگی به دلیل موقعیت ترانزیت کالاهایش از شرایط بسیار خوبی بهره‌مند شده است. در وهله اول به‌خاطر این که مرکز تجارت مروارید و رقیب بحرین شده و از سوی دیگر به دلیل این که مرکز تبادل کالاهای خارجی نه تنها برای شهرهای داخلی ایران بلکه برای مناطق سواحل متصل و قطر و بحرین و حتی سواحل دور ناحیه باطنه در عمان شده است (Loriemer, 1908-1915: 1097).

موقعیت ترانشیبی بندر لنگه از عوامل مؤثر در رشد و رونق بازرگانی آن بود. تجار این شهر در این موقعیت با بهره‌گیری از رفت و آمد منظم کشتی‌های بخار به این بندر، سهم عمده‌ای در تأمین مایحتاج ساکنان بحرین، قطر، ابوظبی، دبئی، شارجه، رأس‌الخیمه، خورفکان، فُجیره، و حتی مسقط ایفا کردند و از این راه درآمدهای سرشاری به‌دست آوردند. طی این دوره مهم‌ترین کالاهای صادرشده از بندر لنگه عبارت بودند از: خرما، حبوبات، مروارید، ادویه، کله‌قند، چای، تنباکو، مسکوکات، اجناس پشمی، و کتان (Saldanha, 1883: 229). گزارش‌ها حاکی است که حداقل صد فروند کشتی حمل و نقل بزرگ و کوچک و پنجاه فروند کشتی صید مروارید ساخت بندر لنگه مسئولیت ترانشیب این کالاها را به بنادر نام‌برده بر عهده داشته‌اند (Constable and Stiefe, 1989: 229). باید گفت اهمیت پدیده ترانشیب در رشد تجارت و تکوین ساختار اجتماعی این بندر به‌گونه‌ای بود که نابودی موقعیت ترانشیبی این بندر، که علل آن در سطور آتی بررسی خواهد شد، از علل انحطاط اجتماعی این بندر بود.

۶. تناقضات سیاسی، اقتصادی، و ایدئولوژیکی

۱.۶ تعرفه‌های جدید گمرکی ۱۲۷۸ ش/ ۱۸۹۹ م و تأسیس دفتر گمرکی در بندر لنگه

در سال ۱۲۷۸ ش/ ۱۸۹۹ م حکومت قاجار سیاست اقتصادی غیرمردمی را در ایران پیش گرفت (آبراهامیان، ۱۳۸۹: ۹۶). در این سال، حکومت رسم دیرینه اجاره‌داری گمرکات را منسوخ و مقرر داشت که تمامی درآمد گمرکات به حساب خزانۀ دولتی واریز شود و حقوق گمرکی کالاها، که تا آن ایام بر اساس فصل سوم از معاهدۀ ترکمن‌چای تعیین می‌شد، در رجب ۱۲۸۰ ش/ ۱۹۰۱ م با عقد قراردادی جدید تغییر کرد و پس از آن با عقد قرارداد دیگری که با دولت انگلستان منعقد شد حق گمرکی که از مال‌التجارۀ انگلیسی گرفته می‌شد معادل حقی شد که از مال‌التجارۀ روسیه اخذ می‌گردید و به این ترتیب تعرفه‌های گمرکی تغییر یافت و علاوه بر آن دفاتر گمرکی در شهرهای مرزی و از جمله در بوشهر، بندر عباس، و بندر لنگه نیز تأسیس شد (جمال‌زاده، ۱۳۳۵: ۳۸-۳۹). این تعرفه‌ها را مستشاران بلژیکی معین می‌کردند و به سبب بی‌اطلاعی این مستشاران و اولیای دولت از زندگانی اجتماعی و تجاری بنادر خلیج فارس بسیار ناکارآمد بودند که در نهایت به زیان بنادر ایران و نفع بنادر جنوبی خلیج فارس تمام شد (خاور، ۲ شهریور ۱۳۲۸: ۱؛ فرامرزی، ۱۳۷۹: ۶۳۳-۶۳۴). این تعرفه‌ها تناقضی در ساختار اقتصادی بندر لنگه ایجاد کردند و نه تنها با ساختار اقتصادی بندر لنگه هم‌خوانی نداشتند، بلکه در مقابل آن قرار می‌گرفتند. به عبارتی دیگر، ناقض ساختار موجود بودند. سه تعرفۀ گمرکی جدید زیر ساختار اقتصادی و اجتماعی بندر لنگه را زیر و رو کرد:

الف) وضع تعرفه‌ای سنگین بر چوب، تخته، نخ، و طناب که از افریقای جنوبی و هندوستان به بندر لنگه می‌آمد. چوب، تخته، نخ، و طناب مواد اولیه کارگاه‌های کشتی‌سازی این بندر بودند. تعرفۀ سنگینی که در قانون گمرکی جدید بر این اقلام تعلق گرفت سبب شد که دیگر در بندر لنگه ساختن کشتی مقرون به صرفه نباشد و کشتی‌سازان این بندر و تجاری که زندگی‌شان از راه وارد کردن اقلام مذکور می‌گذشت به بحرین و کویت رو آوردند (خاور، ۲ شهریور ۱۳۲۸: ۳). مهاجرت جمعیت صنعتگر کارگاه‌های کشتی‌سازی و کارگران ماهر آنها و نیز تجار اقلام مذکور به سواحل و بنادر جنوبی، در واقع خروج سرمایۀ انسانی (جمعیت) و سرمایۀ مادی (تجار) از بندر لنگه بود.

ب) وضع گمرک سنگین بر اجناسی که به بندر لنگه وارد می‌شد و از آن‌جا به عمان متصل می‌رفت. این تعرفۀ گمرکی به شدت به موقعیت ترانشیپی این بندر ضربه زد و بندر

دبی را جایگزین آن کرد. نخست، فعالیت تجاری بازرگانان از بندر لنگه رخت بربست. این تعرفه سبب شد که اجناس واردشده به این بندر خیلی گران تمام شود؛ لذا اهالی عمان از تجارت با بندر لنگه روی گردان شدند و بنای داد و ستد با مسقط و بحرین گذاشتند. بدین گونه بندر لنگه از تجارت با عمان غربی یا متصالح محروم شد و قسمت اعظم بازار فروش اجناس خود را از دست داد (همان: ۴). این روند، که زندگی اجتماعی و اقتصادی ساکنان را به شدت تهدید کرد، موجی از نارضایتی را به بندر لنگه آورد. همه افراد طبقات مختلف (هر سه طبقه بالا، متوسط، و پایین) بندر لنگه از وضع جدید ناراضی بودند؛ چرا که وضع جدید به ضرر همه آنها بود. طبقه تجار که از رکود سرمایه‌هایشان در پشت دروازه گمرکی بندر لنگه متضرر می‌شدند برای چاره‌جویی با شرکت کشتی‌رانی بریتیش ایندیا (British-India Steam Navigation Company) قرارداد بستند که اجناس آنها در بندر دبی (روبه‌روی بندر لنگه واقع در ساحل جنوبی خلیج فارس) تخلیه شود؛ چرا که شیخ بندر دبی هیچ گمرکی از مال‌التجاره‌های خارجی نمی‌گرفت. نیز هر کدام از تجار برای تحویل اجناس و فروش آن یک نماینده در دبی مستقر کردند (همان؛ فرامرزی، ۱۳۷۹: ۶۳۳-۶۳۴). «لوریمر»، کارگزار انگلیسی که در سال‌های ۱۲۷۹ تا ۱۲۹۳ ش / ۱۹۰۰ تا ۱۹۱۴م کتاب خود را نگاشت، تضعیف موقعیت ترانشیپی بندر لنگه را به نفع تجارت دبی دانسته است:

به‌نظر می‌رسد بعد از شیوه سخت‌گیرانه‌ای که به‌دنبال تعدیل نظام گمرکی در ایران به‌عمل آمد و تطبیق تعرفه گمرکی برای کالاهای ترانزیت که بندر لنگه به‌شدت به آن متکی بود، حداقل در حال حاضر این امر جلوی پیش‌رفت و ترقی تجارت این شهر را گرفته است و فعالیت‌های تجاری از بندر لنگه به بندر دبی و ساحل عمان، که پیش از این بازار عمده‌ای برای بندر لنگه بود، انتقال یافته و دبی موفق شده که از نظر ارتباط با هند از طریق کشتی‌های تجاری و نیز نبودن تشریفات دست و پاگیر رسمی، فعالیت‌های تجاری خود را گسترش دهد (Loriemer, 1908-1915: 1097).

در مرحله بعد به‌تدریج تجار بندر لنگه نیز برای تسهیل و تداوم فعالیت و حیات اقتصادی خود به بندر دبی مهاجرت کردند. با وجود تعرفه‌های سنگین و دست و پا گیر گمرکی، دیگر ترانشیپ کالا به‌سبب بالا رفتن هزینه‌های عبور و مرور کشتی‌ها چندان سودی نداشت و در تجار چندان رغبتی برای ادامه فعالیت تجاری خود در بندر لنگه باقی نگذاشت. بخش عمده‌ای از بازرگانان بندر لنگه به آن سوی آب‌های خلیج فارس و به‌ویژه بندر دبی مهاجرت و دفاتر تجاری خود را در آن‌جا تأسیس کردند (Morsy Abdullah, 1987: 222). بدین ترتیب پس از مهاجرت بازرگانان از بندر لنگه نخستین بازار رسمی و گسترده تجاری

دبی تأسیس شد. در واقع، تجار ایرانی ساکن بندر لنگه بنیان‌گذاران اصلی بازار تجارت دبی به‌شمار می‌آیند (وثوقی، ۱۳۸۹: ۳۷۰).

این روند تنها شش سال پس از تأسیس دفاتر گمرکی در بندر لنگه رخ داد. یکی از تجار اوزی ساکن بندر لنگه به نام «م.ا.ع. اوزی» گزارشی از بندر لنگه به روزنامه *حبل‌المتین* فرستاده است: «در اوایل سنه ۱۳۲۳ قمری [۱۲۸۴ ش / ۱۹۰۵ م] جهازات دودی بنا کردند به گذار کردن دبی و به واسطه کسب اهمیت تجارتی دبی برخی تجار محض تسهیل امور تجارتی خود دست از این جا [لنگه] کشیده و به دبی نقل مکان نموده‌اند. از این رو، آغاز انحطاط [اجتماعی] لنگه کم‌کم بنیاد شد» (*حبل‌المتین*، س ۳۳، ش ۱۵، ص ۱۳). در سال ۱۲۸۵ ش / ۱۹۰۶ م آمد و شد کشتی‌های تجاری به لنگه آن‌قدر کم شد که این بندر کالاهای مورد استفاده خود و پس‌کرانه‌اش را از بندر دبی وارد می‌کرد. در همین سال، یکی از اهالی بندر لنگه این‌چنین از بندر لنگه گزارش می‌دهد: «اگر چه در تمام بنادر خلیج فارس وضع گمرک به طریق موجوده نقصان کلی به تجارت وارد آورده، ولی در لنگه تجار به سبب این‌که مال‌التجاره به اطراف سواحل عمان از لنگه می‌برند به سبب زیادی گمرک خیلی در ضرر می‌باشند و نیز به سبب قلت آمد و رفت جهازات، اغلب کشتی حمال^{۱۹} نیز نمی‌آید، لذا تجار لنگه تصفیه نموده‌اند که آینده تمام مال‌التجاره را در بندر دبی وارد نموده و از آن‌جا روانه به جانب لنگه سازند و اکثر کشتی‌ها که به لنگه می‌آمد، حال نمی‌آید و اندک اندک بندر لنگه از آن اعتبار اولیه خود افتاده است» (*حبل‌المتین*، س ۱۳، ش ۳۲، ص ۲۱). در ۱۲۸۶ ش / ۱۹۰۷ م در روزنامه *حبل‌المتین* نامه‌ای ارسالی از بندر لنگه به هندوستان با عنوان «مکتوب لنگه» به چاپ رسیده که در آن اسامی برخی از تجار لاری ساکن دبی که کالا به بنادر ایران صادر می‌کردند، آمده است (*حبل‌المتین*، س ۱۴، ش ۳۹، ص ۱۷). بدین سان بندر لنگه موقعیت ترانشیپی خود را به نفع بندر دبی از دست داد. «دونالد هاولی» درست می‌گوید که: «ظاهر شدن دبی به عنوان یک بندر اصلی در سواحل متصل در اوایل قرن بیستم با افول بندر لنگه ارتباط مستقیمی دارد» (Donald, 1970: 199).

شکست موقعیت ترانشیپ بندر لنگه به ساختار اجتماعی و اقتصادی این بندر به شدت ضربه زد. مهاجرت تجار و جابه‌جایی دفاتر تجاری آنان به دبی مستقیماً نقدینگی و سرمایه مادی و جمعیت چشم‌گیری را از لنگه به دبی برد؛ تجربه‌های ارزشمند تجار کهنه‌کار بندر لنگه (که از تجار ثروتمند خلیج فارس بودند) نصیب دبی شد؛ اساس اقتصاد بندر دبی را با تأسیس بازار پررونقی بنیان نهاد؛ به دبی ارزش و اعتبار تجاری و اقتصادی داد و در نهایت بندر دبی را در برابر بندر لنگه قرار داد و به تدریج در مناسبات تجاری خلیج فارس آن را

جانشین بندر لنگه کرد. این رخداد آغاز سبقت تجاری و اقتصادی ساحل جنوبی خلیج فارس بر ساحل شمالی آن بود.

ج) وضع مالیات ۲۵ درصدی بر مرواریدهایی که از خلیج فارس صید و وارد بنادر می شد (خاور، ۳۱ مرداد ۱۳۲۸: ۲). این قانون با ساختار اقتصادی بندر لنگه در تناقض بود؛ چرا که برهم‌زننده نظم تجاری و اقتصادی این بندر بود. این قانون جدید به سه صورت به تجارت مروارید و اقتصاد این بندر لطمه زد:

نخست، این مالیات ۲۵ درصدی بر مرواریدهای صیدشده، بازار تجارت مروارید بندر لنگه را با رکود اقتصادی مواجه کرد. بدین‌سان که هزینه داد و ستد مروارید در بازار این بندر حداقل به میزان ۲۵ درصد قیمت مروارید نسبت به سابق افزایش یافت و به‌دنبال آن تجار مروارید مشتریان پیشین خود را از دست دادند؛ صادرات مروارید با مشکل جدی مواجه شد؛ بازار بندر لنگه از مروارید اشباع شد؛ واردات مروارید به این بندر کم شد و در نهایت قیمت مروارید کاهش یافت و این در صورتی بود که عوارض همان بود. در آن موقعیت تجار قادر به فروش مرواریدشان نبودند و سرمایه‌شان را کد شد. این موقعیت تجار بندر لنگه را تحت فشار قرار داد، به‌نحوی که با فرستادن نماینده‌ای به نام «رئیس محمد نور بن حاجی رئیس حسن» در نامه‌ای به تاریخ ۲۱ مهرماه ۱۳۱۰ش / ۱۴ اکتبر ۱۹۳۱م تأثیر منفی این قانون بر تجارت و ساختار اجتماعی بندر لنگه را به وزارت خارجه گوش‌زد کردند (مرکز اسناد وزارت خارجه و مرکز دیپلماسی، سند به نمره ۶۱۰-۰۰/۲؛ — تصویر ۱).

دوم، غواص‌ها و طواش‌ها (تاجران مروارید) از آوردن مرواریدهای خود به بندر لنگه، که مرکز معاملات مروارید خلیج فارس بود، خودداری کردند و بحرین را جایگزین بندر لنگه کردند (خاور، ۳۱ مرداد ۱۳۲۸: ۲).

سوم، تجار و دست‌اندرکاران مروارید به بحرین و دیگر بنادر سواحل جنوبی خلیج فارس مهاجرت کردند. این مهاجرت بندر لنگه را از سرمایه، تجربه، و اعتبار این تجار محروم کرد و ضربه‌ای سخت به تجارت و اقتصاد بندر لنگه وارد آورد (همان).

۲.۶ لجام‌گسیختگی مأموران دفاتر گمرکی

موضوع فقط قوانین خشن و نامناسب گمرکی نبود. تا پیش از تأسیس دفاتر گمرکی بندر لنگه این بندر تحت مدیریت حکام محلی و بومی قرار داشت. از سویی این حاکمان اغلب ملاکین ذی‌نفوذ و قدرتمند محلی بودند که با فرهنگ، آداب و رسوم، خلق و خو، نوع

معیشت و در یک نگاه بنیاد اجتماعی و اقتصادی لنگه آشنا بودند. هر چند مدیریت این حاکمان محلی مطلقاً مطلوب نبود و گاهی اجحافات و ظلم و ستم در تحصیل مالیات و در عملکرد حکومتی آن‌ها وجود داشت، اما این حاکمان آبادانی و عمران بلندمدت مکان تحت ریاست خود را بر درآمد مقطعی ترجیح می‌دادند و لذا راهبرد مدیریتی آنان هر دو وضعیت حال و آینده بندر لنگه را در نظر می‌گرفت. حضور این مأموران حکومتی بومی در بندر لنگه منحصر به دریافت حقوق ثابتی می‌شد که در بسیاری موارد از چند درصد قیمت واقعی کالا تجاوز نمی‌کرد (وثوقی، ۱۳۸۹: ۳۶۵). از سویی دیگر، مدیریت نخبگان اقتصادی و اجتماعی بندر لنگه^{۲۰} مکمل شیوه حکومت حاکمان بومی بندر لنگه بود.

تأسیس دفاتر گمرکی و انتصاب و عملکرد مأموران غیربومی دولتی این دفاتر (که ایرانی و بلژیکی بودند) تناقضی در ساختار سیاسی بود، چرا که ناقض نظم اداری و سیاسی بندر لنگه بود و باعث ناهنجاری شد. ناهنجاری‌هایی که برآیند عملکرد منفی اکثریت مأموران گمرک در بندر لنگه بود.^{۲۱} این تناقض به ساختار سیاسی و اقتصادی بندر لنگه آسیب رساند و ساختار ایدئولوژیکی آن را به چالش کشانید. بدین‌سان که مدیریت حاکمان بومی را که مقبولیت عمومی داشتند نابود کرد؛ ابتکار عمل را از نخبگان اقتصادی و اجتماعی گرفت؛ و ظلم و بی‌عدالتی را بر ساکنان بندر لنگه تحمیل کرد و باعث تخریب فرهنگ عمومی آن شد.

گزارش یکی از نشریات توصیف دقیقی از لجام‌گسیختگی مأموران گمرکی و عواقب ناخجسته آن ارائه داده است: این منصوبان جدید حتی زبان محلی مردم بندر لنگه را نمی‌فهمیدند چه برسد به این‌که بتوانند درک درستی از محیط اجتماعی و ساختار اقتصادی آن داشته باشند. اینان که برای امنیت اقتصادی بنادر گماشته شده بودند، خود از عوامل ناامنی و اغتشاش اداری و فساد اقتصادی بودند. اکثر این مأموران لجام‌گسیخته هیچ دلشان برای ساکنان نمی‌سوخت و سمت خود را «وسیله‌ای برای کسب ثروت و کاسبی می‌دانستند، فقط به فکر پر کردن جیبشان بودند، پست و منصب خود را دستاویزی برای تمول مالی خود قرار دادند و برای رسیدن به مقصود از هیچ‌چیز فروگذار نبودند» (تقدم، آبان ۱۳۰۶: ۱۷۴). «رشوه» (همان: ۱۷۰)، «فساد مالی» (تقدم، آذر ۱۳۰۶: ص ۲۴۵)، «فساد اخلاقی، اتهام، ضرب و شتم، جعل سند» (همان: ۲۴۶)، «تعدی در حق مردم» (تقدم، آبان ۱۳۰۶: ۱۷۸)، وظیفه‌شناسی و کتمان قانون برای اغنای شخصی، شراکت در قاچاق کالا^{۲۲} (همان: ۲۴۳) و دامن زدن به اختلافات محلی جهت امیال شخصی (همان: ۱۷۵) شیوه رایج و مرسوم حکام بنادر دولتی و مأموران مالیه و گمرک بود. بر

اساس گزارش احمد فرامرزی، میزان تعرفه گمرکی به سلیقه مأموران گمرکی تغییر می یافت (تقدم، آذر ۱۳۰۶: ۲۴۳) و همین امر موجب بی ثباتی قیمت کالا و ضرر مالی تجار بندر لنگه می شد.

منصب اداری مأموران گمرک مشروعیت محلی نداشت و با مخالفت ساکنان همراه بود (حبل المتین، س ۷، نمره ۳۰، صص ۱۷-۱۸). شیوه نوین اداره گمرکات بندر لنگه (سیستم اداری دفاتر گمرکی و مأموران آن) با پیشینه تاریخی شیوه اداره آن (حکومت حاکمان محلی و بومی) هیچ سنخیتی نداشت. مأموران غیربومی گمرک به چشم غریبه‌هایی نگریسته می شدند که از فرسخ‌ها دورتر آمده‌اند و با عملکرد خشن و سوء استفاده از قدرت دولتی خود قصد تاراج ثروت بندر لنگه و رؤسای محلی‌اش را دارند. عملکرد مأموران ساختار اجتماعی این بندر را هر چه بیش‌تر از حکومت مرکزی دور و بیزار کرد، چرا که مأموران واسطه حکومت مرکزی و ساکنان بندر لنگه به حساب می آمدند و اعمال آن‌ها در نظر مردم اوامر حکومت تلقی می شد و سبب انفصال حکومت مرکزی و ساکنان لنگه از یک‌دیگر بود (تقدم، تیر ۱۳۰۷: ۴۱۶).

بارزترین نتیجه این جایگزینی اداری (تناقض سیاسی) انحطاط اجتماعی و مهاجرت جمعیت به سواحل جنوبی خلیج فارس بود. احمد فرامرزی نیز بر نقش مخرب این جایگزینی اداری صحنه گذاشته است. وی یکی از عوامل موفقیت جزیره بحرین و برتری یافتن آن بر جزایر کیش و قشم و بندر لنگه را عدالت و مدیریت بومی شیخ آن‌جا می داند (فرامرزی، ۱۳۷۹: ۶۷۸)، عاملی که از بندر لنگه به واسطه فعالیت‌های مخرب مأموران دولتی گرفته شده بود. یکی دیگر از عوامل انحطاط اجتماعی این بندر شیوع پدیده قاچاق و گسترش آن بود که به میزان درخور توجهی به عملکرد غیرمشروع این مأموران ارتباط داشت. فرامرزی راست می گوید که: «اگر مأموران دولت نخواهند قاچاق شود، محال است که یک عدد قاچاق وارد مملکت گردد» (خاور، اول شهریور ۱۳۲۸: ۳).

۳.۶ ناامنی سیاسی و اجتماعی پس کرانه‌های لنگه پس از انقلاب مشروطیت

وقتی مظفرالدین شاه قاجار اعلامیه تشکیل مجلس شورای ملی را در مرداد ۱۲۸۵/۱ آگوست ۱۹۰۶ امضا کرد، مبارزه برای مشروطیت تازه آغاز شده بود. مخالفت طبقه مرتجع و سلطنت طلب (محمدعلی شاه قاجار در رأس آنان بود) با آزادی خواهان برخی از مناطق از خرداد ۱۲۸۷ تا تیر ۱۲۸۸ ش/ ۱۹۰۹ تا ۱۹۱۰م ایران را عرصه جنگ داخلی خونین

کرد (← آبراهامیان، ۱۳۸۹: ۱۲۰-۱۴۸). ایالت فارس و نواحی پس کرانه‌ای بندر لنگه نیز از این تشنج سیاسی دور نماند. جبهه‌گیری آزادی‌خواهان و سلطنت‌طلبان فارس موجی از ناامنی و اغتشاش را بین سال‌های ۱۲۸۵ تا ۱۳۰۲ ش/ ۱۹۰۷ تا ۱۹۲۳ م به پس کرانه این بندر آورد و این در حالی بود که بندر لنگه به‌شدت به امنیت نیاز داشت. اصلاً ساختار اقتصادی و اداری آن در بافت امنیت نسبی‌ای شکل گرفته بود که تا پیش از این بر آن و پس کرانه‌اش حاکم بود، لذا ناامنی ایجادشده در واقع تناقضی در ساختار سیاسی و اقتصادی بندر لنگه بود. سیدعبدالحسین لاری (دزفولی) در ۱۲۸۶ ش/ ۱۹۰۸ م به طرف‌داری از مشروطیت در لار قیام کرد و بر این منطقه مسلط شد و به این ترتیب توانست آن را تصاحب کند و رهبر مشروطه‌خواهان لارستان و بندر لنگه شد^{۳۳} (بنی عباسیان بستکی، ۱۳۳۹: ۳۱۵-۳۱۷؛ فرامرزی، ۱۳۷۸: ۳۶-۳۷؛ وثوقی، ۱۳۸۳: ۱۶۷-۱۸۱). بدین شکل شهر «لار» به کانون اصلی مشروطه‌خواهان فارس تبدیل شد. در جبهه مقابل، حکام و خوانین محلی لارستان قرار داشتند که بالطبع طرف‌داران حکومت استبدادی بودند (عبدالرحمن ملا، ۱۳۷۵: ۱۵۵). در صحنه سیاسی و اقتصادی لارستان درگیری‌های نظامی طولانی، خونین، و مستمری بین نیروهای مشروطه‌خواه و مستبدان برای کسب موقعیت مناسب به وقوع پیوست و ناحیه پس کرانه‌ای بندر لنگه (موسوم به ناحیه جهانگیریه) نیز از این جریان دور نماند.^{۳۴} آشوب و ناامنی اجتماعی، سیاسی، و اقتصادی چهارده‌ساله‌ای بر پس کرانه و نواحی مجاور بندر لنگه حاکم شد که ساختار اقتصادی و اجتماعی این بندر را به‌شدت تخریب کرد. این ناامنی چهارده‌ساله از ۱۲۸۶ تا ۱۳۰۰ ش/ ۱۹۰۸ تا ۱۹۲۱ م در روزنامه *حبل‌المتین* در مقالاتی با عنوان «حادثات سببه‌جات لارستان» (*حبل‌المتین*، س ۱۶، ش ۲۶، ص ۲۰)، «واقعات جانگداز لار» (*حبل‌المتین*، س ۱۶، ش ۴۴، ص ۶)، «فارس می‌سوزد» (*حبل‌المتین*، س ۳۳، ش ۱۰، ص ۵)، و «اغتشاش بندرعباس» (*حبل‌المتین*، س ۱۹، ش ۱۷، ص ۱۹) گزارش شده است. این ناامنی فراگیر برای جامعه بندر لنگه فاجعه‌بار بود. این بندر به‌شدت به پس کرانه‌اش وابسته بود. در این زمان شهر «لار» مهم‌ترین شهر پس کرانه‌ای لنگه بود. جاده تجاری اصلی بندر لنگه به شیراز از این شهر می‌گذشت و تعداد زیادی از تجار لاری در آن سکونت داشتند، تجاری که نقشی مهم در مبادلات تجاری لنگه ایفا می‌کردند. بنابراین رخدادهای لار به‌شدت بر ساختار اداری و اقتصادی لنگه ضربه زد (Administration Reports, 1987: 8).

وابستگی ساختار اقتصادی بندر لنگه به مسیرهای تجاری پس کرانه‌ای‌اش انکارناپذیر بود و ناامنی و هرج و مرج این مسیرها بر حیات اقتصادی و تجاری این بندر ضربه سختی وارد آورد و انحطاط اجتماعی آن را تشدید کرد. موقعیت ناهنجاری که در جریان ناامنی این

سال‌ها نصیب بندر لنگه شد بر صفحات روزنامه *حبل‌المتین* با عناوین «واقعات بندر لنگه» (*حبل‌المتین*، س ۱۷، ش ۵، ص ۱۸)، «مکتوب از لنگه و واقعات بستک» (*حبل‌المتین*، س ۱۷، ش ۲۰، ص ۱۳)، «بندر لنگه یا یکی از رازهای پلیتیکی» (*حبل‌المتین*، س ۱۸، ش ۱۹، ص ۳)، «حمله به لنگه» (*حبل‌المتین*، س ۱۸، ش ۲۰، ص ۱۴)، «بندر لنگه یا مرکز انقلاب سیاسی» (*حبل‌المتین*، س ۱۹، ش ۱۳، ص ۱۳)، «کساد بازار تجارت لنگه» (*حبل‌المتین*، س ۲۳، ش ۱، ص ۱۶)، «بدبختی بی‌پایان بندر لنگه» (*حبل‌المتین*، س ۳۳، ش ۴، ص ۱۹)، «اوضاع اسفانگیز لنگه» (همان، س ۳۳، ش ۱۵، ص ۱۲)، و «ویرانی لنگه» (*حبل‌المتین*، س ۳۳، ش ۱۸، ص ۱۵) به تصویر کشیده شده است.

برآیند این ناامنی‌ها مشخص است: جاده‌های تجاری که با اتصال بندر لنگه به لار و شیراز نقشی اساسی بر جریان حیات اقتصادی و تجاری این بندر داشتند عملکرد پیشین خود را از دست دادند؛^{۲۵} لنگه از تجارت با نواحی پس‌کرانه‌اش (شیراز و نواحی داخلی ایران) محروم شد؛ ساختار اقتصادی و سیاسی بندر لنگه به شدت تهدید شد؛ این امر لطمه شدیدی به تجارت و ساختار اجتماعی آن وارد کرد. تجار مجبور به مهاجرت شدند و به دنبال آنان بسیاری از ساکنان وابسته به تجارت به سوی سواحل جنوبی خلیج فارس سرازیر شدند. این جابه‌جایی را باید فرار سرمایه و نیروی انسانی کارآمد از بندر لنگه نامید. فقدان امنیت ساختار اقتصادی و سیاسی را بدین‌سان تخریب کرد: رونق تجاری و جاذبه سوداگری را از آن گرفت، جمعیت مولد ثروت را بی‌انگیزه کرد، آنان را تشویق به مهاجرت کرد و جمعیت بندر لنگه را کاهش داد.

۴.۶ قانون انحصار دولت بر تجارت

از آغاز پادشاهی رضا شاه، به دنبال سیاست قدرتمندسازی حکومت مرکزی دولت درصدد برآمد تجارت خارجی را در دستان خود گیرد. به دنبال این سیاست، در ۹ خرداد ۱۳۰۴ش/ ۳۰ می ۱۹۲۵م، بر اساس «قانون انحصار تجارت» اجازه تجارت انحصاری چای و قند (هدایت، ۱۳۶۱: ۳۷۴) و در سال ۱۳۰۹ش/ ۱۹۳۰م، بر اساس تصویب متمم قانون، تجارت خارجی ایران به طور کامل در انحصار دولت قرار گرفت. به موجب قانون اخیر، کلیه امور مربوط به صادرات و واردات کالا به دولت واگذار شد (اطلاعات، ۹ اسفند ۱۳۰۹). این قوانین اصلاً به نفع ساختار اقتصادی (و با دیدی بازتر بنادر و سواحل ایران) نبود، چرا که ناقض ساختار منظم اقتصادی این بنادر بود. این قانون بدون آگاهی از ساختار اقتصادی

سواحل خلیج فارس و بنادر ایران بسته شد. تصویب این قانون ناهماهنگ با جریان تجاری و اجتماعی بندر لنگه و اجرای بدتر آن از سوی مأموران دولتی جاه‌طلب سخت‌ترین ضربه را به ساختار اقتصادی بندر لنگه وارد آورد. این قوانین تجارت بومی و محلی بندر لنگه را مختل کرد. تجار و بازرگانان بندر لنگه محصور در این تناقض ساختاری دو راه پیش روی خود داشتند: نخست مهاجرت از بندر لنگه و دوم تجارت غیرقانونی (قاچاق). گروهی از بازرگانان بندر لنگه سرمایه و زندگانی و فعالیت اقتصادی خود را به دبی و دیگر بنادر سواحل جنوبی خلیج فارس انتقال دادند و روند جابه‌جایی سرمایه شدت بیشتری گرفت و بخش عمده‌ای از اهالی این بندر و نواحی مجاور آن به قاچاق کالا روی آوردند و برای فرار از دست مأموران حکومتی «به زد و بند و رشوه و پناه بردن به حکام و خوانین محلی و یا دولت‌مردان روی آوردند» (وثوقی، ۱۳۸۹: ۳۷۴).

شیوع گسترده مبادله قاچاق سبب شد نوعی تجارت زیرزمینی در حوالی بندر لنگه رواج یابد. منطق قاچاقچیان حکم می‌کرد که مبادلات خود را در مسیرهای شناخته‌نشده سامان بخشند؛ لذا بندر لنگه در این طرح تجاری غیرقانونی جایگاهی نداشت. منابع تصریح می‌کنند که ناحیه شییکوه^{۲۵} و سایر بنادر جزء و کوچک پذیرای مبادلات غیرقانونی قاچاقچیان شدند (حبیل‌المتین، س ۳۳، ش ۲۶، ص ۱۳؛ فرامرزی، ۱۳۷۹: ۶۰۸). روایت مأموران انگلیسی حاضر در بندر لنگه کاهش شدید حجم تجارت این بندر را از سال ۱۳۰۷س/ ۱۹۲۹م بازگو می‌کند (Adminstration Reports of Persian Gulf, 1987: 16).

به نظر احمد فرامرزی، شیوع قاچاق آخرین ضربه مهلکی بود که بر پیکر ساختار اجتماعی بندر لنگه وارد شد. به گفته او، چون در بنادر ایران گمرک خیلی سنگینی از مال‌التجاره خارجی می‌گرفتند و از طرفی در بندر دبی هیچ نمی‌گرفتند و در بحرین و بنادر عربستان گمرک کمی دریافت می‌شد، وارد کردن اجناس قاچاق به ایران خیلی مقرون به صرفه افتاد (خاور، ۳۱ مرداد ۱۳۲۸: ۲). در واقع، پدیده قاچاق نتیجه وضع قوانینی متناقض با ساختار اقتصادی بندر لنگه بود.

۵.۶ قانون «خدمت نظام اجباری» و فرمان «کشف حجاب اجباری»

تصویب قانون خدمت نظام اجباری در ۱۶ خرداد ۱۳۰۴ ش/ ۶ ژوئن ۱۹۲۵ م و اجرایی شدن آن در ۲۱ مهرماه ۱۳۰۵ ش/ ۱۴ اکتبر ۱۹۲۶ م و نیز فرمان «کشف حجاب اجباری» در ۱۳۱۴ ش/ ۱۹۳۵ م تناقضی در ساختار ایدئولوژیک بندر لنگه (و در دیدی بازتر سواحل و جزایر خلیج فارس) بود؛ چرا که قانون نخست ناقض روح آزادی و زندگی مألوف ساکنان

لنگه و قانون دوم ناقض باورهای ذهنی و دینی ساکنان این بندر بود. به گفته احمد فرامرزی: «مردم جزایر و سواحل خلیج فارس بیش از هر چیز از این مسئله سربازگیری وحشت دارند زیرا مردم بی سواد هستند و به واسطه نزدیکی به سواحل عربستان و معاشرت با عرب‌های آن حدود، عادت به زندگانی خیلی آزاد و بی قید و شرط کرده‌اند لذا بعضی از نظامات در نظر آن‌ها طور دیگری جلوه می‌نماید و فشار هم، بیش از آن‌چه هست در نظرشان مجسم می‌شود» (خاور، ۳ شهریور ۱۳۲۸: ۳). وی سربازگیری و رفتارهای سخت‌گیرانه مربوط به آن را عاملی مؤثر در مهاجرت سکنه سواحل و بنادر ایران و بندر لنگه می‌داند (همان). در جایی دیگر می‌نگارد:

اگر مردم سواحل و جزایر را از تکالیفی از قبیل نظام وظیفه ولو تا مدت معینی هم که باشد، معاف بدارند و یک نوع آزادی محلی هم برای آن‌ها قائل شوند [منظور کاهش اختیارات مأموران و تعدیل مقررات]، عده زیادی از سکنه سابق آن‌جا که اکنون در بحرین و شبه جزیره قطر و بنادر عربستان زندگانی می‌کنند و بعضی از آن‌ها دارای سرمایه خوبی هستند، همه مراجعت می‌کنند و [بازگشت ایشان] بی‌اندازه به آبادی آن حدود کمک می‌نماید (خاور، اول شهریور ۱۳۲۸: ۳).

اکثریت جامعه بندر لنگه (چنان‌که در سطور پیشین گذشت) مسلمانان شیعه و سنی بودند. دین اسلام حجاب زنان را واجب شمرده است و فرمان «کشف حجاب» تناقضی ایدئولوژیک بود که جامعه بندر لنگه را تحت فشار قرار داد. فرمان کشف حجاب با ایدئولوژی مذهبی عمومی سواحل و بنادر خلیج فارس در تناقض بود. با صدور این فرمان و سخت‌گیری‌های بی‌رویه مأموران در روستاها در اجرای آن، بخش عمده‌ای از ساکنان بندر لنگه و روستاهای ساحلی به صورت دسته‌جمعی مهاجرت و به قطر، بحرین، ابوظبی، دبی، شارجه و دیگر بنادر ساحل جنوبی خلیج فارس کوچ کردند (وثوقی، ۱۳۸۹: ۳۷۸).

ساکنان بندر میانلو از بنادر تابعه کنگان در اثر فشار مأمورین برای رفع حجاب و آوردن زن‌ها در مجمع مردم، مثل بندر کلات همه رفتند و اکنون در بندر غاریه از شبه جزیره قطر منزل دارند و بندر میانلو خالی و بی‌سکنه افتاده است (خاور، اول شهریور ۱۳۲۸: ۳).

۷. نتیجه‌گیری

پژوهش حاضر با این مسئله که «صرفاً علل اقتصادی نبودند که انحطاط اجتماعی بندر لنگه را موجب شدند بلکه علل سیاسی و ایدئولوژیک نیز نقشی متوازی با علل اقتصادی داشتند» و این پرسش اصلی که «بندر لنگه چگونه و چرا دچار انحطاط اجتماعی شد؟» آغاز شد. بر

اساس نظریه تعین چندبعدی لویی آلتوسر چهارچوب نظری ترسیم شد. بدین صورت که «کنار هم قرار گرفتن تناقض‌های ساختاری سیاسی، اقتصادی، و ایدئولوژیک به انحطاط اجتماعی بندر لنگه انجامید» و با ترسیم مدل نظری این فرضیه به آزمون گزارد شد که «تناقضات ساختاری تشکل اجتماعی بندر لنگه انحطاط اجتماعی آن را موجب شد». لذا علل هم‌وزن و متوازن اقتصادی، سیاسی، و ایدئولوژیک به‌عنوان متغیر مستقل در وقوع انحطاط اجتماعی بندر لنگه لحاظ شد. مطالعه منابع و مآخذ تاریخی مدل نظری پژوهش حاضر را تأیید کرد.

ساختار سیاسی، اقتصادی، و ایدئولوژیکی بندر لنگه خصلت قومی داشت. نخبگان بومی و محلی مدیریت ساختار سیاسی و اقتصادی آن را بر عهده داشتند؛ ساختار اقتصادی بندر لنگه تحت تأثیر متغیرهای بیرونی (موقعیت ترانشیپی و تجارت مروارید) شکل گرفته بود؛ اکثریت ساکنان آن مسلمان و دارای تعصب قومی و قبیله‌ای بودند. با این ساختار، جامعه بندر لنگه در ۱۲۷۷ ش/ ۱۸۹۷ م در اوج آبادانی خود بود و کارکرد منطقی خود را داشت. از ۱۲۷۸ ش/ ۱۸۹۹ م تناقضات ساختاری سیاسی، اقتصادی، و ایدئولوژیکی به بندر لنگه هجوم آورد. تعرفه‌های جدید گمرکی سال ۱۲۷۸ ش/ ۱۸۹۹ م و تأسیس دفتر گمرکی در لنگه لجام‌گسیختگی مأموران دولتی و غیربومی دفاتر گمرکی، ناامنی سیاسی و اجتماعی پس‌کرانه‌های لنگه پس از انقلاب مشروطه، قانون انحصار تجارت برای دولت، و قانون «خدمت نظام اجباری»، و فرمان «کشف حجاب اجباری» و وجود راه‌های فرار از این تناقضات (مهاجرت انسانی و مهاجرت سرمایه، قاچاق، و رشوه) انحطاط اجتماعی بندر لنگه را در پی داشت.

پی‌نوشت‌ها

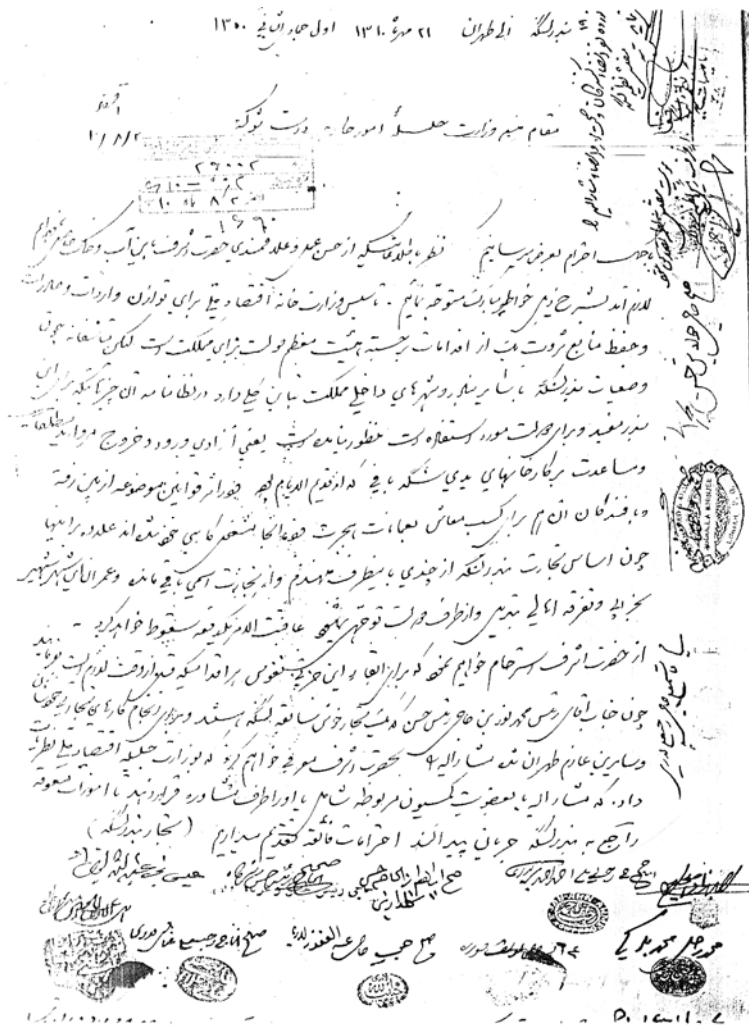
۱. شهری که دارای یک بندرگاه باشد که کشتی‌ها در آن بارگیری و باراندازی می‌کنند (فشارکی، ۱۳۷۴: ۲۶۵).
۲. محدوده لارستان دوره صفویه و قاجار بسیار گسترده‌تر از لارستان کنونی بوده و شهرستان‌های لنگه، بستک، لامرد، مهر، گاوبندی، خمیر، لار، گراش، اوز، بلوک و ناحیه سبعة را شامل می‌شده است (برای آگاهی بیش‌تر از وسعت و محدوده لارستان قدیم ← حسینی فسایی، ۱۳۶۷: ۱۵۰۱-۱۵۲۴؛ وثوقی و همکاران، ۱۳۸۵: ۸۸-۱۰۰).
۳. پس‌کرانه زمینی که پشت یک بندر دریایی یا پشت یک کرانه دریایی قرار گرفته و حجم صادراتی را ذخیره یا فراهم می‌کند و در آن وارداتی آن بندر یا آن کرانه توزیع می‌شود (فشارکی، ۱۳۷۴: ۱۵۸).

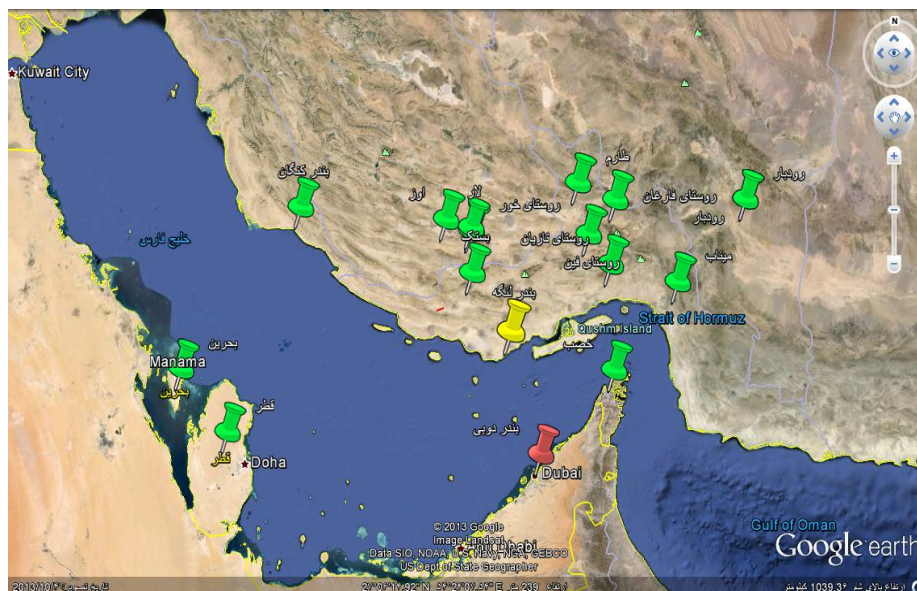
۴. دلایل رکود بندر کنگ در ادامه بررسی خواهد شد.
۵. گزارش هلندی‌ها نیز حاکی از این است که چند سال پیش از سقوط اصفهان دو فروند کشتی پرتغالی وارد بندر کنگ شدند تا وسایل و تجهیزات دفتر تجاری خود را تخلیه کنند (Floor, 2006: 475).
۶. کارکرد بندر لنگه در تجارت خلیج فارس در ادامه تبیین خواهد شد.
۷. خَصَب بندری در ناحیه رأس مسندم است که هم‌اکنون جزء کشور عمان است.
۸. در زبان محلی به خانه‌های موقت به نام کپر اطلاق می‌شود.
۹. عتوب از طوایف ساکن قطر و بحرین در آن دوره است (اقبال، ۱۳۲۸: ۱۱۷-۱۲۱).
۱۰. کنگان بندر کنونی استان بوشهر.
۱۱. خور نام آبادی‌ای در نزدیکی شهر لار است که عمده مردمش به تجارت اشتغال دارند.
۱۲. اوز از شهرهای آباد لارستان کهن است که عمده مردمش به تجارت اشتغال داشته و دارند.
۱۳. بلوک سبعة نام هفت آبادی در ناحیه لارستان قدیم است و شامل آبادی‌های ایسین، تازیان، بیونج، خشن‌آباد، طارم، فارغان، فین، و گله‌گاه می‌شده است (حسینی فسایی، ۱۳۶۷: ۲۱۷).
۱۴. جمعیت بندر لنگه از داخل شهر برای صید و تجارت مروارید به مغاص‌های مروارید می‌رفتند.
۱۵. جمع مضاربه. در فقه اسلامی قراردادی است که میان عامل و صاحب حق بسته می‌شود و به این صورت است که عامل با سرمایه صاحب مال به فعالیت پرداخته و در برابر آن به نسبت درصدی در سود با وی شریک می‌شود.
۱۶. این شهر در غرب کشور هند در ساحل دریای عرب واقع شده است.
۱۷. اصطلاح ترانشیب به معنای نقل و انتقال بار و کالا و غیره از یک وسیله یا کشتی به وسیله یا کشتی دیگر است.
۱۸. سواحل متصالح عبارتی است که انگلیسی‌ها پس از عقد قرارداد صلح عمومی در ۱۱۹۸ش/ ۱۸۲۰م به بخشی از سواحل جنوبی خلیج فارس اطلاق کردند. این ناحیه منطبق بر شهرهای ابوظبی، دبی، شارجه، عجمان، و رأس‌الخیمه کنونی است.
۱۹. کشتی حمال نوعی از کشتی‌های ساخت بندر لنگه بوده که برای حمل و ترانشیب کالا به سمت بنادر سواحل متصالح استفاده می‌شده است.
۲۰. نقش این نخبگان در تبیین ساختاری این بندر قبلاً تشریح شد.
۲۱. البته افراد وظیفه‌شناس هم در بین آن‌ها بودند (تقدم، آذر ۱۳۰۶: ۲۴۳).
۲۲. در ادامه پدیده قاچاق بررسی خواهد شد.
۲۳. برای آگاهی بیش‌تر از موقعیت لارستان در جنبش مشروطیت ← وثوقی، ۱۳۷۵؛ ۱۳۸۵.
۲۴. برای آگاهی از محدوده جغرافیایی این ناحیه و جزئیات این گروه‌بندی‌ها و کیفیت منازعات ← محسنی ابوالخیری، ۱۳۹۱: ۱۵-۶۰؛ کرمی پور و محسنی ابوالخیری، ۱۳۹۲: ۸۳.

۱۲۰ علل انحطاط اجتماعی بندر لنگه (۱۲۷۷ تا ۱۳۲۸ ش/ ۱۸۹۷ تا ۱۹۴۹ م)

۲۵. گزارش‌ها از ۱۲۸۵ ش/ ۱۹۰۷ م به بعد از مسدود شدن مکرر جاده لار - بندر لنگه و دزدی و غارت اموال تجار در این مسیر حکایت دارد (وثوقی، ۱۳۸۹: ۳۷۱، ۳۷۲).
۲۶. «ناحیه شیبکوه لارستان در جانب جنوبی شهر لار افتاده و طرف جنوبی این ناحیه را دریای فارس فرا گرفته است. درازای آن از مغو تا مقام نخیلو بیست و پنج فرسخ، پهنای آن از بوالعسکر تا چیرو هفت فرسخ و قصبه این ناحیه بندر چارک است» (حسینی فسایی، ۱۳۶۷: ۱۵۱۹).

پیوست‌ها





تصویر ۲

توضیح نقشه: بندر لنگه با مکان‌نمای زرد مشخص شده است و مهاجرپذیر است.

نقاط مهاجرفرست به بندر لنگه با مکان‌نمای سبز مشخص شده است.

مکان‌نمای قرمز بندر دبی است که جمعیت بندر لنگه را از سال ۱۲۷۸ ش/ ۱۸۹۹م به خود جذب کرد.

منابع

- آبراهامیان، پروانه (۱۳۸۹). *ایران بین دو انقلاب*، ترجمه احمد گل محمدی و محمدابراهیم فتاحی، تهران: نشر نی.
- اسناد مرکز اسناد وزارت خارجه و مرکز دیپلماسی، سند به نمره ۶۱۰-۰۰/۲.
- اطلاعات* (نهم اسفند ۱۳۰۹). س ۵، ش ۱۲۶۷.
- اطلس راه‌های ایران* (۱۳۹۰). تهران: مؤسسه جغرافیایی و کارتوگرافی گیتاشناسی.
- افشار سیستانی، ایرج (۱۳۷۶). *نام دریای پارس و دریای مازندران و بندرها و جزیره‌های ایرانی*، تهران: کشتیرانی والفجر هشت.
- اقبال، عباس (۱۳۲۸). *مطالعاتی در باب بحرین و جزایر و سواحل خلیج فارس*، تهران: چاپخانه مجلس.
- آلفونس گابریل (۱۳۴۸). *تحقیقات جغرافیایی ایران*، ترجمه خواجه نوری، تهران: ابن سینا.
- انجم‌روز، عباس (۱۳۷۵). *فرهنگ دری «جغرافیای لارستان، بادر، جزایر و اعلام»*، بندر عباس: فروغ علم.
- بنی عباسیان بستکی، محمداعظم (۱۳۳۹). *تاریخ جهانگیریه و بنی عباسیان بستکی*، به کوشش عباس انجم‌روز، [بی‌جا].

۱۲۲ علل انحطاط اجتماعی بندر لنگه (۱۳۷۷ تا ۱۳۲۸ش / ۱۸۹۷ تا ۱۹۴۹م)

تقدم (آبان ۱۳۰۶). س ۱، ش ۳.

تقدم (آذر ۱۳۰۶). س ۱، ش ۴.

تقدم (تیر ۱۳۰۷). ش ۷.

جمالزاده، سیدمحمدعلی (۱۳۳۵). گنج شایگان، برلین: انتشارات اداره کاوه.

حبل‌المتین. س ۷، نمره ۳۰؛ س ۱۳، ش ۳۲؛ س ۱۴، ش ۳۹؛ س ۱۶، ش ۲۶؛ ش ۴۴؛ س ۱۷، ش ۵؛ ش ۲۰؛ س ۱۸، ش ۱۹؛ ش ۲۰؛ س ۱۹، ش ۱۷؛ ش ۱۳؛ س ۲۳، ش ۱؛ س ۳۳، ش ۱۵؛ ش ۱۰؛ ش ۴؛ ش ۱۵؛ ش ۱۸؛ ش ۲۶.

حسینی فسایی، میرزا حسن (۱۳۶۷). فارس‌نامه ناصری، تصحیح و تحشیه منصور رستگار فسایی، تهران: امیرکبیر.

خاور (۳ شهریور ۱۳۲۸). س ۵، ش ۴.

خاور (۳۱ مرداد ۱۳۲۸). س ۵، ش ۲.

خاور (اول شهریور ۱۳۲۸). س ۵، ش ۳.

روشه، گی (۱۳۶۸). تغییرات اجتماعی، ترجمه منصور وثوقی، تهران: نشر نی.

ریتزر، جرج (۱۳۷۴). نظریه جامعه‌شناسی در دوران معاصر، ترجمه محسن ثلاثی، تهران: نشر نی.

سدیدالسلطنه، میرزا محمدعلی بن احمد (بی‌تا). مغاص اللئالی و منار اللیالی، نسخه خطی، قم: کتاب‌خانه مرعشی.

صفوی، سیدیحیی (۱۳۸۷). جغرافیای نظامی ایران، تهران: سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.

عبدالرحمن احمد ابوطالب ملا (۱۳۷۵). تاریخ فرامرزان، بی‌نا: دست‌نوشته.

فرامرزی، احمد (۱۳۷۹). «بنادر و جزایر خلیج فارس»، پژوهش‌های ایران‌شناسی، ج ۱۲، تهران: انتشارات بنیاد موقوفات افشار.

فرامرزی، عبدالرحمن (۱۳۷۸). خاطرات استاد عبدالرحمن فرامرزی، به کوشش حسن فرامرزی، تهران: دستان.

فشارکی، پریدخت (۱۳۷۴). فرهنگ جغرافیا، تعریف و توصیف اصطلاحات جغرافیای طبیعی و اصطلاحات متداول در جغرافیا، تهران: امیرکبیر.

فلور، ویلم (۱۳۶۵). برافتادن صفویان و برآمدن محمود افغان، ترجمه ابوالقاسم سری، تهران: توس.

قائم‌مقامی، جهانگیر (۱۳۴۱). بحرین و مسائل خلیج فارس، تهران: کتاب‌خانه طهوری.

کازرونی، محمدابراهیم (۱۳۶۷). تاریخ بنادر و جزایر خلیج فارس، تصحیح منوچهر ستوده، تهران: مؤسسه فرهنگی جهانگیری.

کرایب، یان (۱۳۸۵). نظریه اجتماعی مدرن از پارسونز تا هابرماس، ترجمه عباس مخبر، تهران: نشر آگه.

کرزون، جورج. ن. (۱۳۵۰). ایران و قضیه ایران، ترجمه وحید مازندرانی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.

کرمی‌پور، حمید و علیرضا محسنی ابوالخیری (۱۳۹۲). «بررسی تحلیلی مناسبات خوانین بستک و کلاترآن فرامرزان از همکاری تا ستیز (۱۱۹۴-۱۳۲۸ق / ۱۸۱۶-۱۹۵۰م)»، پژوهش‌نامه تاریخ‌های محلی ایران، س ۱، ش ۳، پاییز و زمستان.

- لاکهارت، لارنس (۱۳۴۴). *انقراض سلسله صفویه*، ترجمه اسماعیل دولتشاهی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- لینل، دانیل (۱۳۸۱). *تبیین در علوم اجتماعی (درآمدی به فلسفه علم الاجتماع)*، ترجمه عبدالکریم سروش، تهران: مؤسسه فرهنگی صراط.
- محسنی ابوالخیری، علیرضا (۱۳۹۰). «تحلیل و بررسی آثار قلمی خاندان فرامرزی»، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران.
- مرعشی، میرزا محمدخلیل (۱۳۶۲). *مجمع التواریخ*، تصحیح عباس اقبال، تهران: کتابخانه طهوری.
- نقیسی، سعید (۱۳۳۳). *بحرین، حقوق هزار و هفت صد ساله*، تهران: کتابفروشی طهوری.
- هدایت، مهدی قلی خان (۱۳۶۱). *خاطرات و خطرات*، تهران: کتابفروشی زوار.
- وثوقی، محمدباقر (۱۳۷۵). *لارستان و جنبش مشروطیت*، قم: همسایه.
- وثوقی، محمدباقر (۱۳۸۳). *سیدعبدالحسین لاری و جنبش مشروطه خواهی*، تهران: مرکز اسناد انقلاب اسلامی.
- وثوقی، محمدباقر (۱۳۸۵). *اسناد و مکاتبات آیت الله سیدعبدالحسین لاری*، تهران: مؤسسه تمدن و فرهنگ ایران.
- وثوقی، محمدباقر (۱۳۸۹). *علل و عوامل جابه جایی کانون های تجاری خلیج فارس*، تهران: پژوهشکده تاریخ اسلام.
- وثوقی، محمدباقر و همکاران (۱۳۸۵). *تاریخ مفصل لارستان*، تهران: همسایه.

Adminstration Reports of Persian Gulf (1987). Archive Edition.

Carre, Abbe (1947). *The Travels of the Abbe Carre in India and the Near east 1672 to 1674*, 3 Vols, London.

Floor, Willem (2006). *The Persian Gulf (A Political and Economic History of Five Port Cities 1500-1700)*, Mage Publisher.

Hamilton, Alexander (1930). *A New Account of the East India*, London.

Howley, Donald (1970). *The Trucial States*, London.

Lorimer, John Gordon (1908-1915). *Gazetteer of the Persian gulf, Oman and central Arabia*, Calcutta.

Morsy Abdullah, Mohammad (1987). *The United Arab Emirates A Modern History*, Groom Helm, London.

Saldanha, J. A. (1989). *The Persian Gulf Precis*, London, Archive Edition.

The Persian Gulf Pilot (1870-1932) (1989). Compiled by C.G. Constable and Lieutenant A.W. Stiefe, London, Archive Edition.

