

## علل انحطاط اجتماعی بندر لنگه ۱۲۷۷ش تا ۱۳۲۸ش / ۱۸۹۷م 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 تا سال ۱۲۷۷ش / ۱۸۹۷م بود که پس از آن پویایی اجتماعی و تجاری اش افول کرد. به نظر می‌رسد با تکیه بر عامل اقتصادی صرف نمی‌توان انحطاط اجتماعی این بندر را توضیح داد و باید علل سیاسی و ایدئولوژیک نیز نقشی هم‌تراز با علل اقتصادی را در نظر داشت. پژوهش حاضر با روشی توصیفی - تحلیلی و با کاربرد نظریه تعیین چندبعدی (overdetermination) دو عامل دیگر یعنی ساختار سیاسی و ایدئولوژیکی را در کنار ساختار اقتصادی این بندر بررسی و تحلیل نموده و این فرضیه را به آزمون گذاشته است که: «تناقضات ساختاری (تناقضات سیاسی، اقتصادی و ایدئولوژیکی) تشکل اجتماعی بندر لنگه‌هاز سال ۱۲۷۸ش / ۱۸۹۹م، انحطاط اجتماعی آن را موجب گشت». تعرفه‌های جدید گمرکی (۱۲۷۸ش / ۱۸۹۹م)، لجام گسیختگی مأمورین دولتی و غیر بومی دفاتر گمرکی، ناامنی سیاسی و اجتماعی پس کرانه‌های لنگه پس از انقلاب مشروطیت، قانون انحصار تجارت، قانون خدمت نظام اجباری و فرمان «کشف حجاب اجباری» و وجود راه‌های

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

\*\* دکتری تاریخ انقلاب اسلامی، پژوهشکده امام خمینی و انقلاب اسلامی، Alireza.mohseni390@gmail.com

\*\*\* دانشجوی دکتری ایران اسلامی، دانشگاه تهران، Alireza.mohseni390@gmail.com

\*\*\*\* کارشناسی ارشد جامعه‌شناسی انقلاب اسلامی، پژوهشکده امام خمینی و انقلاب اسلامی،

Alireza.mohseni390@gmail.com

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

فرار از این تناقضات (مهاجرت انسانی و مهاجرت سرمایه، قاچاق و رشوه) انحطاط اجتماعی بندر لنگه را در پی داشت.  
واژگان کلیدی: خلیج فارس، بندر لنگه، انحطاط اجتماعی، تناقضات ساختاری.

## ۱. مقدمه

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

انحطاط اجتماعی بندر لنگه، تاکنون موضوع مستقل پژوهشی هیچ یک از پژوهشگران حوزه‌ی خلیج فارس نبوده است ولی دو محقق برجسته‌ی معاصر حوزه‌ی خلیج فارس در آثار خود بدان توجه داشته‌اند. احمد فرامرزی در مقاله «علل و موجبات خرابی بندر و سواحل خلیج فارس» (مرداد ۱۳۲۸ش.) در مورد موجبات خرابی بندر لنگه به عنوان بندری تجاری، صرفاً برخی از عللی که به نظام اقتصادی این بندر آسیب رسانده را توصیف کرده است. محمد باقر وثوقی در کتاب گرانقدر «علل و عوامل جابجایی کانون‌های تجاری خلیج فارس»، تحت عنوان «علل و عوامل افول بندر لنگه» موشکافانه‌تر از فرامرزی به موضوع نگرینسته و برخی از علل اقتصادی و عوامل سیاسی را در افول بندر لنگه مد نظر قرار داده، هر چند تاکید بیشتر بر علل اقتصادی دارد.

یک تشکل اجتماعی حاصل سه عامل اقتصاد، سیاست و ایدئولوژی و تعاملی است که مابین 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 حادث گشته است، بررسی و تبیین گردد. لذا در واقع باید گفت که تناقضات هم تراز 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؟

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

## ۲. چارچوب نظری

از منظر لویی آلتوسر برای مطالعه‌ی تغییرات اجتماعی باید به پنهان ولی مسلط بر جامعه توجه کرد (ریترز، ۲۱۸: ۱۳۷۴). 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 تشکل اجتماعی از سه عنصر بنیادی (یا ساختار) ساخته می‌شود - اقتصاد، سیاست و ایدئولوژی. آلتوسر بر خلاف جبرگرایان اقتصادی معتقد است در میان ساختارهای جامعه، این تنها ساختار یا سطح اقتصادی نیست که واجد اهمیت و تعیین‌کنندگی انحصاری است. سطوح یا ساختارهای سیاسی و ایدئولوژیکی نیز می‌توانند در برخی جوامع و در مقاطعی تعیین‌کننده بوده 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 ریترز، ۱۳۷۴: ۲۲۵). آلتوسر تأثیرهای متقابل تناقض‌ها در سطوح یا ساختارهای مختلف را تعیین چندبعدی (overdetermination) نامیده است. تعیین چند بعدی به این معناست که هر تناقضی درون یک تشکل اجتماعی نمی‌تواند جداسرانه 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 یک جامعه می‌انجامد یا اینکه مانع گسترش یکدیگر می‌شوند که به وضعیت رکود و انحطاط جامعه می‌انجامد (کرایب، ۱۳۸۵: ۲۰۲-۲۰۳).

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

آلتوسر قائل به این بود که رابطه‌ی 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 عبارتی دیگر، سطوح سیاسی و ایدئولوژیک نه کاملاً وابسته به سطح اقتصادی هستند، نه کاملاً مستقل از آن هستند.

از نظر آلتوسر، برخلاف اینکه ساختارهای اجتماعی دارای عمق هستی‌شناختی و وجود نرم است، ایدئولوژی‌ها دارای وجود مادی است. ایدئولوژی یک نیروی مادی در جوامع است و افراد را تحت انقیاد خود درمی‌آورد و استیضاح می‌کند. وی معتقد است ایدئولوژی که موجودیت مادی دارد، صرفاً به عنوان مجموعه‌ی 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 فرآیند انحطاط اجتماعی بندر لنگه بررسی شده است و بدین طریق تأثیر عوامل ساختاری در شکل‌گیری تناقض‌های اجتماعی در این بندر مورد پژوهش قرار گرفته است. این نوشته در صدد اثبات این موضوع است که در تحلیل یک پدیده‌ی تاریخی نقش سیاست و ایدئولوژی، به اندازه عامل اقتصادی باید مورد توجه قرار گیرد.

در ادامه پس از ترسیم مدل نظری، موقعیت جغرافیایی بندر لنگه، ساختار اقتصادی، سیاسی و ایدئولوژیک این بندر و تناقضات اقتصادی، سیاسی و ایدئولوژیک راه یافته به این بندر و چگونگی ضربه‌ی این تناقضات به شکل اجتماعی بندر لنگه و بروز انحطاط اجتماعی خواهد آمد.

### ۳. مدل نظری پژوهش



#### ۴. موقعیت جغرافیایی بندر لنگه

این بندر در بر مختصات جغرافیایی ۲۶ درجه و ۳۳ دقیقه عرض شمالی و ۵۴ درجه و ۵۴ دقیقه طول شرقی ساحل شمالی خلیج فارس قرار دارد و دوبندر کنگ از جانب شرق و بندر شیناس از جانب غرب، آن را در میان گرفته‌اند (نرم افزار google earth). در تقسیمات امروزی کشوری ایران، بندر لنگه مرکز شهرستان بندر لنگه در استان هرمزگان است. این شهرستان از سمت شمال با استان فارس و شهرستان بستک، از سمت جنوب به خلیج فارس و از سمت شرق به شهرستان بندرخمیر و از غرب با شهرستان پارسیان هم مرز می‌باشد (اطلس راه‌های ایران، ۱۳۹۰: ۱۰۴). هواپیندر لنگه مانند سایر شهرهای ساحلی مرطوب و در تابستان گرم است. این شهرستان، منطقه‌ای نسبتاً ناهموار و دنباله‌ی رشته‌کوه زاگرس جنوبی است که از تعدادی رشته کوه با قلعه‌های نه چندان بلند، تعدادی دشت کوچک و بزرگ، چندین جلگه میانکوهی و پایکوهی و بیش از ۳۰۰ کیلومتر مربع جلگه کم عرض ساحلی و یک چاله‌ی کم عمق به نام «شوره‌زار مهرگان» تشکیل شده است (صفوی، ۱۳۸۷: ۱۲۴-۱۳۵). فاصله زمینی آن تا مغویه ۴۱، تا

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

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. مهاجر پذیری و خصلت قومی جامعه‌ی بندر لنگه

بر پایه‌ی شواهد تاریخی، بندر لنگه در دوره‌ی صفویه، اجتماعی کوچک بوده است. «آبه کاره» جهانگرد فرانسوی که در اواخر دوره‌ی صفویه از بندر کنگو 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 عصر صفوی یعنی «کتاب مختصر و مفید» تألیف محمد مستوفی یزدی نیامده است و این در حالی است که در این کتاب از بندر کنگ به عنوان یکی از بنادر تابع حکومت لارستان<sup>۱</sup> و یکی از ایستگاه‌های تجاری برجسته‌ی خلیج فارس یاد شده است.

در حقیقت از سال ۱۰۱۰ش / ۱۶۳۱م علل شکننده‌ای که چندان نمی‌توانست باقی بماند و مستمر باشد، بندر کنگ را صاحب این موقعیت نوینش کرده بود. افول و رکود بندر عباس (وثوقی، ۱۳۸۹: ۳۲۰)، امنیت نسبی حاکم بر پس‌کرانه‌ی<sup>۳</sup> بندر کنگ و بندر لنگه (محسنی، ۱۳۹۱: ۲۵-۳۵) و 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 ۱۰۹۷ش / ۱۷۱۸م حفظ نمود ولی از این سال دچار رکود تجاری و اقتصادی گشت. رکود این بندر<sup>۴</sup>، آغاز رشد اجتماعی بندر لنگه بود تا این که در سال ۱۲۱۴ش / ۱۸۳۵م، به گفته‌ی منابع، بندر لنگه، بندر اصلی لارستان و محل آمد و شد کالاهای وارداتی و صادراتی شد.

آبادانی و موقعیت برجسته‌ی 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 و

عدم اطلاع و آگاهی کامل دولتمردان صفوی از شرایط داخلی و خارجی (نک: مرعشی، ۱۳۶۲: ۶۱-۶۶)، حملات طولانی و مکرر امام مسقط از سال ۱۰۷۵ش/۱۶۹۶م به بندر کنگ (Loriemer, 1908-1915: 69)، ناامنی و اغتشاش پس کرانه‌ی بندر عباس و بندر کنگ در هجوم بلوچ‌ها و افغان‌ها در سال‌های واپسین حکومت شاه سلطان حسین صفوی (ویلم فلور، ۱۳۶۵: ۳۱۳-۲۸۹ و ۹۷-۸۵ و لاکهارت، لارنس، ۱۳۴۴: ۴۷۵-۴۷۲) و در نهایت تعطیلی دفتر تجاری پرتغالی‌ها در بندر کنگ<sup>۵</sup> 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 سال ۱۰۹۷ش/۱۷۱۸م به بعد یعنی پنج سال پیش از سقوط اصفهان دچار رکود شده بود و دیگر از آبادانی پیشین در این بندر اثری برجای نمانده بود. بندر کنگ در این سال دارای تجارت بسیار اندکی بود و بازرگانی در این شهر فقط توسط چند تاجر هندی و مسلمان به انجام می‌رسید (Hamilton, 1930: 59).

افول بندر کنگ زمینه را برای رشد و ترقی بندر لنگه آماده نمود. 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 سرمایه‌ی 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 دیگری 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 ساخت؛ بندر لنگه، بندر اصلی لارستانگشت. بدین شکل بندر لنگه از سال ۱۰۹۷ش/۱۷۱۸م خود را مهیا ساخت تا از حالت یک بندر کوچک و گمنام بر کرانه‌ی خلیج فارس خارج شده و تا نیمه قرن سیزدهم قمری/نوزدهم میلادی (یعنی سال ۱۲۱۳ش/۱۸۳۴م) خود را شایسته عنوان «عروس بنادر ایران» (کازرونی، ۱۳۶۷: ۱۱۵)، «یکی از بنادر عمده ایران» (کرزون، ۱۳۴۰: ۴۹۱) و «پررونق‌ترین شهر ساحلی ایران» (Constable and Stiefe, 1989: 172) کند. از نیمه‌ی قرن سیزدهم قمری/نوزدهم میلادی است که بندر لنگه در مناسبات تجاری خلیج فارس نقش مهم و پررنگی ایفا نمود.<sup>۶</sup>

صیت و آوازه‌ی تجارت و ساختار نوبناد اجتماعی بندر لنگه، ساکنین شهرها و آبادی‌های پس‌کرانه‌ای این بندر و طوایف ساکن ساحل جنوبی خلیج فارس رامجذوب خود نمود. در حقیقت این مهاجران دنبال مکانی امن برای از سرگیری مجدد فعالیت‌های تجاری خود می‌گشتند. «سدید السلطنه» در تألیف خود تحت عنوان «مغاص اللئالی و منار اللیالی» که در فاصله سال‌های ۱۲۸۴ تا ۱۲۹۲ش/۱۹۰۶ تا ۱۹۱۳م کتابت شده، محلات مختلف بندر لنگه را ثبت نموده است. نام این محله‌ها بیانگر مکان‌هایی است که ساکنین این بندر از آن‌ها به بندر لنگه مهاجرت نموده‌اند. بر اساس این کتاب، نام قدیمی‌ترین محلات این بندر به این شرح است: «مینابی، خصبی<sup>۷</sup>، کتوگ<sup>۸</sup>، عتوبی<sup>۹</sup>، بحرینی، کنگانی<sup>۱۰</sup>، خوری<sup>۱۱</sup>، لاری، اوزی<sup>۱۲</sup>، مسّاح، بستکی، سبّعی<sup>۱۳</sup> و رودباری (نسخه‌ی خطی، کتابخانه مرعشی قم). (نک: تصویر شماره دو) با نگاهی به این اسامی، می‌توان حوزه‌ی جغرافیایی مهاجران بندر لنگه را به دو بخش تقسیم نمود:

الف) شهرها و روستاهای پس‌کرانه‌ای بندر لنگه شامل مهاجران کنگانی، مینابی، رودباری، لاری، بستکی، سبّعی و اوزی که شغل عمده‌ی 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 این گروه نخستین گروه‌های ساکن این بندر و از بنیانگذاران این بندر محسوب می‌شوند (وثوقی، ۱۳۸۹: ۳۴۸). این گروه دارای خصلت شهرنشینی بودند که پس از مهاجرت گسترده‌ی بعدی طوایف عرب به این شهر نیز در اکثریت بودند (Lorimer, 1908-1915: 1097).

ب) طوایف ساکن سواحل جنوبی خلیج فارس که از نیمه‌ی اوّل قرن سیزدهم هجری/نوزدهم میلادی از سواحل جنوبی خلیج فارس به این بندر مهاجرت کرده‌اند که شامل «خصّبی» از ساکنین بندر «خصب» در ناحیه‌ی «رأس مسندم»، «عتوبی» از ساکنین زبّاره (بضمّ زاء) از نقاط ساحلی نزدیک جزایر بحرین (عباس اقبال، ۱۲۱: ۱۳۲۸-۱۱۷) و بحرینی‌ها هستند (نک: تصویر شماره دو). این گروه از مهاجرین به استثنای بحرینی‌ها که شیعی مذهب و 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 محدوده‌ی اداری فارس قرار داشت که ماحصل آن امنیت نسبی بندر لنگه بود



(بنی عباسیان بستکی ، ۱۳۳۹: ۱۱۸-۱۵۳). حسینی فسایی در کتاب «فارس نامه ناصری»، لنگه را از نواحی لارستان دانسته است (فسایی، ۱۳۶۷: ۱۵۲۲). «لرد کرزون» نیز در این باره می نویسد: «لنگه عمده ترین بندر ولایت لارستان ایران است» (کرزون، ۱۳۵۰: ۴۹۱). اقتصاد این بندر تا نیمه‌ی اوّل قرن سیزدهم هجری/نوزدهم میلادی، بر تبادل کالا بین دریا و نواحی پس کرانه‌ای استوار بود و راه مواصلاتی صعب العبوری که از «بستک»، مهم ترین آبادی نزدیک به آن می گذشت، این بندر را به لار و سپس از راه جهرم به شیراز متصل می کرد. در واقع لارستان و آبادی‌های آن مهم ترین نواحی خرید کالاهای وارده‌ی این بندر به شمار می آمدند. در این دوره، کشتی‌های تجاری که از بندرعباس به بصره می رفتند، در بندر لنگه لنگر می انداختند (تحقیقات جغرافیایی ایران، ۱۳۴۸: ۱۷۲). مهاجرت گسترده‌ی ساکنین شهرها و روستاهای پس کرانه‌ای بندر لنگه و طوایف ساکن سواحل جنوبی خلیج فارس که مهاجرین هر دو حوزه‌ی جغرافیایی مزبور از طبقات اجتماعی مختلفی متشکل بودند، منشأ دو تغییرشگرف اجتماعی و اقتصادی بندر لنگه شد که آغازگر تحول در حیات اجتماعی و اقتصادی این بندر بود: نخست، افزایش جمعیت که پیش زمینه‌ی پیکربندی شهری، تکوین جامعه و رشد تجاری این بندر بود. دوم، سرازیر گشتن سرمایه‌ی مادی تجار مهاجر به بازار بندر لنگه که می توانست پایه‌های اقتصادی و تجارت این بندر را پی ریزی کند. در این زمان دو طبقه بالا و پایین بندر (تجار سرمایه‌دار و افراد فاقد سرمایه) در راستای یک رابطه‌ی 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 طبقه‌ی اجتماعی (تجار صاحب سرمایه و مردم عادی) ساکن بندر لنگه به یکدیگر، یعنی نیاز بازرگانان، صنعت‌گران و در یک نگاه سرمایه‌داران شهری به نیروی بازاری ساکنین فاقد سرمایه از یک سو و نیاز طبقات فاقد سرمایه به سرمایه‌داران شهری از سوی دیگر، رابطه‌ی اقتصادی و اجتماعی منسجمی را در بندر لنگه ایجاد نمود که رشد تجاری و اقتصادی هرچه بیشتر این بندر را در پی داشت. به این ترتیب، بندر لنگه که در اواخر دوره‌ی صفویه روستایی کوچک بود و در نظر «مستوفی یزدی» قابلیت و ارزش توصیف در اثرش را نداشت، در دوره‌ی حکومت «محمد شاه قاجار» - بین سال‌های ۱۲۱۳ تا ۱۲۲۶ ش/۱۸۳۴ تا ۱۸۴۷ م - توسط «محمد ابراهیم کازرونی» متخلص به «نادری»، «در نهایت آبادانی» توصیف گشته است. نادری که خود در بندر لنگه تفرج کرده و به چشم همه چیز را دیده، 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 مکتب و صاحب سفاین و به معاملات عمان و یمن و هندوستان همواره درکارند 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 مطبّق 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 می‌توان عروس بنادر سواحل بر فارس شمرد، مداخل اهل بندر از آمدو شد جهازات در سال، مبلغی گزاف است و در آن بندر معادل سیصد و شصت آب انبار مملوء از آب باران است و هر روز یکی از آنها به واسطه کثرت خلایق خالی می‌شود و به علاوه دولابهای متعددی که در بساتین دایر است و انواع سبزیکاری‌ها و خیارکاری‌ها می‌شود. به حیث وفور جواری و عبید در آن بندر است که در هر خانه ده دوازده نفر غلام و کنیز هستند چنان وفوری دارد که جمیع خلایق آن‌جا به زبان سودانی متکلم‌اند و در اوّل سنبله [شهریور ماه] محتاج به آب چاه می‌شوند و آب چاه آن‌جا با کمال حلاوت است، مگر این‌که در سال‌هایی که نزول رحمت الهی کم می‌شود، آب آن سامان اندکی به شوری و تلخی می‌گراید و از بندر لنگه تا بندر کنگ که حال نسبت به ایام قدیمش خراب و ویران است یک فرسنگ راه مسافت است» (کازرونی، ۱۳۶۷: ۱۱۸-۱۱۵).

## 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 بکارگیری استعدادها بالقوه‌ی ساختار اجتماعی و اقتصادی، عملکردی مناسب داشت. کانون بندر لنگه همان گونه که در سطور پیش گذشت از تجمع گروه‌هایی از دو ساحل خلیج فارس با خصلت‌های متفاوت شهرنشینی و قومی که به دنبال 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 تازه تأسیس 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 سرمایه‌ی مادی خود به تجارت بندر لنگه و بگاریگری تجربه‌های تجاری خود در این بندر، یک ساختار ایمن اقتصادی در بندر لنگه مبنی بر اشتغال و درآمد 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 شده و صاحب درآمد شود و ثانیاً طبقات بالادست (که دارای سرمایه بود و خصلت شهرنشینی داشت) را قادر ساخت 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 بیندازد کاهش داد و طبقات بالادست را مجاب کرد که انتظارات خود از درآمدشان را به نفع طبقه‌ی 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، ساختار اجتماعی بندر لنگه را دارای ماهیت واحد و هم‌سو نموده و حیات اجتماعی آن را تضمین کرد.

نقش مدیریت نخبگان اقتصادی و اجتماعی بندر لنگه را در دستاوردها نوین این بندر یعنی شکوفایی صنعت کشتی‌سازی، به دست‌گیری 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، هرگز نباید نادیده گرفته شود. عبارات زیر از احمد فرامرزی در سال ۱۳۷۶ش / ۱۸۹۷م از بندر لنگه، آینه‌ای از وجدان کاری و مدیریت نخبگان بندر لنگه در بکارگیری استعدادهای اجتماعی است: «در نتیجه‌ی جدیت و کوشش، مردم این بندر در رفاه و آسایش کم نظیری بودند و هیچ آدم بیکار و گدا، در آن جا دیده نمی‌شد... ثروت بیکران تجار این بندر مثل ثروت بعضی از سرمایه داران تهران از راه تقلب و شیادی و بند و بست با مأمورین دولت و گرفتن جواز و سهمیه‌ی ناحق و ارز دولتی، در سایه‌ی 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 غیر مشروع بداند. هنوز هم عمارت و ابنیه و آب انبارها 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، سال ۵، شماره‌ی دوم، ۳۱ مرداد ۱۳۲۸ ش، ص 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 هجری/هجدهم میلادی، بحرین مهم‌ترین صیدگاه مروارید خلیج فارس بود (مستفوی، ۱۳۸۷: ۶). ولی کشمکش چند جانبه‌ی قدرت برای تسلط سیاسی و اقتصادی بر بحرین از سال ۱۱۵۷ تا ۱۱۸۶ش/۱۷۷۹ تا ۱۸۰۸م، موجی از ناامنی و اغتشاش را در بحرین رقم زد (عباس اقبال، ۱۳۲۸: ۱۲۱-۱۱۷). با آغاز قرن سیزدهم قمری/نوزدهم میلادی، بحرین و سرزمین‌های مجاور آن، کانون کشمکش‌های سیاسی میان ایران، انگلستان، مسقط، عثمانی، پرتغال، قدرت نو ظهور وهابیت به رهبری امیر عبدالعزیز آل سعود، عناصر قبیله‌ای ساکن در نواحی ساحلی بحرین (آل عتوب) و ساکنین اصلی و شیعه مذهب بحرین یعنی بحارنه بود. هرکدام 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 ۱۱۹۸ش/۱۸۲۰م و ۱۲۲۶ش/۱۸۴۸م با انعقاد قرارداد تفتیش کشتی‌های تجاری بحرین در سال ۱۲۲۹ش/۱۸۵۱م، 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<sup>۴</sup> و عتوبی‌ها و وهابی‌ها نیز با یورش مستقیم به بحرین و تصرف آن (نفیسی، ۱۳۳۳: ۱۷-۳۸ و اقبال، ۱۳۲۸: ۱۱۷-۱۴۴) و 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 سرمایه‌ی 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 نمودند. به همراه جابجایی 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 سال ۱۲۴۹ش/۱۸۷۰م، بندر لنگه حدود ده هزار نفر جمعیت داشت و پنجاه قایق صید مروارید در آن فعالیت می نمودند (Constable and Stiefe, 1989:172). در سال ۱۲۸۲ش/۱۹۰۳م به طور میانگین، نیمی از ارزش سالیانه‌ی واردات بندر لنگه، مرواریدی بود که با ارزش بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار لیره هر سال به آن وارد می شد. (کرزون، همان) تجارت مروارید سهم عمده‌ای در مبادلات تجاری و رونق بازرگانی این بندر داشت. در سال ۱۲۹۵ش/۱۹۱۶م، حدود ۴۰۰۰ نفر از ساکنان بندر لنگه یعنی یک سوم 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 می یافت<sup>۱۴</sup> (Constable and Stiefe, 1989::227).

بنا بر مشاهدات احمد فرامرزی نویسنده‌ی بومی خلیج فارس، بندر لنگه در سال ۱۲۷۶ش/۱۸۹۷م مرکز معاملات مروارید در خلیج فارس بود. (خاور، سال ۵، شماره‌ی چهارم، ۲ شهریور ماه ۱۳۲۸، ص ۳) در زمان مذکور در این بندر حدود ۲۵ هزار نفر ساکن بودند. این بندر چند صد کشتی باربری اقیانوس پیما و غواصی داشتو تجار ثروتمندی در آن به تجارت مروارید مشغول بودند. این تجار 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 «همه‌ی مروارید خلیج فارس» را می خرید و به خارج صادر می کرد (همان، شماره‌ی دوم، ۳۱ مرداد ۱۳۲۸ ش، ص ۲).

به قول لوریمر بنا بر آمار موجود در فاصله سال‌های ۱۲۵۰ تا ۱۲۷۸ش/۱۸۷۲ تا ۱۹۰۰م یعنی در فاصله ۲۷ سال، ۱۷ میلیون پوند مروارید از خلیج فارس صادر شده است (Loriemer, 1908-1915: 1098). بدون شک بندر لنگه به واسطه‌ی 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 می گرفته است. میانگین صادرات سالیانه مروارید عمان متصالحه (امارات)، ۴۱۰۰۰۰۰ روپیه بوده است. با این حساب میانگین سالیانه

صادرات مروارید بندر لنگه بیش از ۵۸۵۰۰۰۰۰ روپیه برآورد می‌شود. به قطع می‌توان گفت که قسمت عمده‌ای از مروارید خلیج فارس توسط تجار ثروتمند بندر لنگه در آن گرد می‌آمد و از آنجا به هند، شرق آفریقا و اروپا صادر می‌شد (Ibid).

صید مروارید برای بندر لنگه فرصت‌های زیادی ایجاد کرد: تجارت آن را رونق بخشید، چشم اندازی مطمئن برای سرمایه‌گذاری سرمایه‌داران داخلی مهیا کرد، تراز بازرگانی را به نفع ایران کرد، ارزش خارجی را به داخل کشور سرازیر نمود، تجار سرگردان خارجی (به ویژه انگلیسی و هندی) را تشویق به سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های تجاری خلیج فارس کرد (اگر چه اهم فعالیت‌های تجاری را تجار و بازرگانان ایرانی انجام می‌دادند) و کارگران ماهر کشتی‌سازی را به سبب رونق کسب و کار خود به این بندر کشانید. در سال ۱۲۷۶ش / ۱۸۹۷م در بندر لنگه حدود سه هزار نجار و آهنگر کشتی‌ساز مشغول به کار بودند که کشتی‌های ساخت خود را به ساکنین بنادر ایران و بنادر عربستان می‌فروختند و شاید تنها از بندر لنگه، سالی در حدود دویست هزار کشتی و قایق به اهالی عمان فروخته می‌شد که کاربرد آن‌ها صید مروارید بود (خاور، سال ۵، شماره چهارم، ۲ شهریور ۱۳۲۸ش ص ۲). مأمورین 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 داده‌اند که معاملات این بندر را با سایر بنادر انجام می‌دادند (Constable and Stiefe, 1989:229).

روند صید مروارید نیز زیر نظر تجار بندر لنگه قرار گرفت بدین شکل که غواصان مروارید سواحل عمان متصل و دیگر بنادر ایران، خواروبار و لوازم غواصی را از تجار لنگه با دو برابر قیمت نقد، قرض می‌کردند با این قرار که صید مروارید خود را با سی در صد تخفیف نسبت به نرخ بازار به همان تاجر بفروشند (خاور، همان: ۴). این مضاربات<sup>۱۵</sup> دو امتیاز برای مکانیسم تجاری مروارید این بندر داشت. نخست این که سی درصد سود بیشتر را به جیب تجار مروارید بندر لنگه و بازار این بندر تزریق می‌کرد و دوم آن که جریان تجارت مروارید را تضمین می‌نمود. این قراردادها به تجار مروارید اطمینان می‌داد که در زمان مشخص، مروارید لازم در دسترس آن‌ها قرار می‌گیرد و بدین سان دست تجار برای طرح معاملات و صادرات خارجی مروارید باز بود. به این ترتیب بندر لنگه قسمت عمده‌ای از آبادانی ساختار اجتماعی و اقتصادی خود را مدیون موقعیت جدیدش در تجارت مروارید بود. در سال ۱۲۴۹ش / ۱۸۷۰م

این بندر در گزارش یکی از مأمورین کمپانی هند شرقی انگلستان این چنین توصیف شده است:

«بندر لنگه یکی از پر رونق‌ترین 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 می‌خورد در حالیکه خانه‌های آن جا در نور می‌درخشد و هنگام طلوع خورشید منظره بسیار خوبی دارد. شهر به وسیله یک دیوار و برج‌های اطرافش محافظت می‌شود. بیرون از حصار شهر تعداد زیادی آب انبار دیده می‌شود که برخی از آن‌ها تازه ساخت و بسیار بزرگ‌اند. 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 کشتی‌ها در این بندر ساخته می‌شوند. اینجا 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 ترانشیب بنادر سواحل متصل و عمان بود. در قرن سیزدهم قمری / نوزدهم میلادی، تحولی شگرف در تجارت دریایی خلیج فارس ظهور کرد که حاصل حضور دولت‌های فرمانطقه‌ای 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. بدون شک سرعت و حجم مبادلات تجاری در این پهنه‌ی آبی نسبت به گذشته افزایش چشمگیر یافت. بدین شکلفرت و آمد منظمی از کشتی‌های بخار جدید در مسیر دریای بمبئی<sup>۱۶</sup> 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 آندو امتیاز به ارمغان آورد. نخست آن که 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 می نمود.

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 ۱۲۴۰ش / ۱۸۶۱م تصمیم گرفت تا نماینده‌ای از خود در این بندر منصوب نماید (Loriemer, 1908-1915: 1097). در سال ۱۲۴۸ش / ۱۸۶۹م نیز یک نماینده‌ی مقیم سیاسی دولتی نیز در این بندر مستقر شد، علاوه بر او یک نماینده‌ی مقیم جهت پیگیری امور پستی کشتی‌های بخار و یک مسئول امور پست به مأمورین 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 به طور میانگین ماهانه ۱۰ فروند کشتی بخار و ۲۴ فروند کشتی بادبانی به اسکله‌ی بندر لنگه می آمدند و اگر آمار کشتی‌های وارده به یک بندر را بتوانیم ملاکی برای حجم ورود کالا به آن بندر بدانیم کالای قابل توجهی در این بندر مبادله می شده است.

امتیاز دیگر این موقعیت جدید آن بود که بندر لنگه، بندر ترانشیپ (Tranship)<sup>۷</sup> کالا به بنادر سواحل متصل<sup>۸</sup> عمان شد. از آن جایی که بنادر سواحل متصل، دارای عمق مناسب جهت پهلوگیری کشتی‌های بخار نبودند 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 حوزهی اقیانوس هند به مقصد اصلی بنادر متصل و عمان بارگیری شده بودند، در بندر لنگه «ترانشیپ» شده و با کشتی‌های محلی و کوچکتر، این کالاها به مقصد اصلی ارسال می شد. در واقع بندر لنگه در این دوره، واسطه‌ی تجاری بنادر اقیانوس هند و سواحل عمان متصل بود و حاصل این عملکرد، درآمدهای سرشاری بود که بازار تجارت لنگه را پررونق‌تر و پرآوازه‌تر می کرد. «این بندر در حقیقت بندر عمان به شمار می رفت بدین معنی که سکنه‌ی عمان غربی یا متصل احتیاجات خود را از اجناس ایرانی و خارجی، منحصراً از بندر لنگه وارد می کردند و قسمت عمده‌ی آبادی این بندر مولود همین بود زیرا تجارت داخلی آن به واسطه‌ی وقوع در میان بوشهر و بندر عباس چندان اهمیت‌ی نداشت» (خاور، همان: ۲). یک کارگزار انگلیسی در این باره می نویسد: «بندر لنگه به تازگی به دلیل موقعیت ترانزیت کالاهایش از شرایط بسیار خوبی بهره‌مند شده است.



در وهله‌ی اول بنخاطر اینکه 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 ناحیه‌ی باطنه در عمان شده است» (Loriemer, 1908-1915: 1097).

موقعیت ترانشیپی بندر لنگه‌هاز 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، دوبی، شارجه، رأس الخیمه، خورفکان، فُجیره و حتی مسقط ایفا می‌نمودند و از این راه درآمدهای سرشاری به دست آوردند. طی این دوره، مهم‌ترین کالاهای صادر شده از بندر لنگه عبارت بودند از: خرما، حبوبات، مروارید، ادویه، کله قند، 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 برعهده داشته‌اند (Constable and Stiefe, 1989: 229). باید گفت اهمیت پدیده‌ی «ترانشیب» در رشد تجارت و تکوین ساختار اجتماعی این بندر به گونه‌ای بود که نابودی موقعیت ترانشیپی 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 ۱۲۷۸ش/۱۸۹۹م و تأسیس دفتر گمرکی در بندر لنگه

در سال ۱۲۷۸ش/۱۸۹۹م، حکومت قاجاریک سیاست اقتصادی غیر مردمی را در ایران پیش گرفت (آبراهامیان، ۱۳۸۹: ۹۶). در این سال، حکومت، رسم دیرینه‌ی اجاره‌داری گمرکات را منسوخ و مقرر داشت که تمامی درآمدهای گمرکات به حساب خزانه‌ی دولتی واریز گردد و حقوق گمرکی کالاها که تا آن ایام بر اساس فصل سوم از معاهده‌ی ترکمن‌چای تعیین می‌شد، در رجب سال ۱۲۸۰ش/۱۹۰۱م با عقد قراردادی جدید، تغییر نمود و پس از آن با عقد قرارداد دیگری که با دولت انگلستان منعقد شد، حق گمرکی که از مال‌التجاره‌ی انگلیسی گرفته می‌شد معادل حقی شد که از مال‌التجاره‌ی روسیه اخذ می‌گردید و به این ترتیب تعرفه‌های گمرکی تغییر یافته و

علاوه بر آن، دفاتر گمرکی در شهرهای مرزی و از جمله در بوشهر، بندرعباس و بندر لنگه نیز تأسیس گردید (جمال زاده، ۱۳۳۵: ۳۸-۳۹). این تعرفه‌ها که توسط مستشاران بلژیکی بسته شد، به سبب عدم اطلاع 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، همان: ۱ و نک: فرامرزی، ۱۳۷۹: ۶۳۴-۶۳۳). این تعرفه‌ها تناقضی در ساختار اقتصادی بندر لنگه ایجاد نمودند. این تعرفه‌ها، نه تنها با ساختار اقتصادی بندر لنگه هم خوانی نداشتند بلکه در مقابل آن قرار می‌گرفتند. به عبارتی دیگر ناقض ساختار موجود بودند. سه تعرفه‌ی گمرکی جدید زیر، ساختار اقتصادی و اجتماعی بندر لنگه را زیر و رو کرد:

الف) وضعیت تعرفه‌ای سنگین بر چوب، تخته، نخ و طناب که از آفریقای جنوبی و هندوستان به بندر لنگه می‌آمد. چوب، تخته، نخ و طناب مواد اولیه‌ی کارگاه‌های کشتی‌سازی این بندر بودند. تعرفه‌ی 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 آورند (خاور، همان: ۳). مهاجرت جمعیت صنعتگر کارگاه‌های کشتی‌سازی و کارگران ماهر آنها و نیز تجار اقلام مذکور به سواحل و بنادر جنوبی، در واقع خروج سرمایه انسانی (جمعیت) و سرمایه مادی (تجار) از بندر لنگه بود.

ب) وضع گمرک سنگین بر اجناسی که به بندر لنگه وارد می‌شد و از آن جا به عمان متصل می‌رفت. این تعرفه‌ی گمرکی به شدت به موقعیت ترانشیپی این بندر ضربه زد و بندر دویی را جایگزین آن نمود. نخست، فعالیت تجاری بازرگانان از بندر لنگه رخت بر بست. این تعرفه سبب شد که اجناس وارده به این بندر خیلی گران تمام شود لذا اهالی عمان از تجارت با بندر لنگه رویگردان شده و بنای داد و ستد با مسقط و بحرین گذاشتند. بدین گونه بندر لنگه از تجارت با عمان غربی یا متصل‌المحروم شد و قسمت اعظم بازار فروش اجناس خود را از دست داد (همان، ص ۴). این روند که زندگی اجتماعی و اقتصادی ساکنین را به شدت تهدید نمود، موجی از نارضایتی را به بندر لنگه آورد. طبقات (هر سه طبقه‌ی بالا، متوسط و پایین) بندر لنگه از وضع جدید نارضایتی بودند چرا که وضع جدید به ضرر همه‌ی آنها بود. طبقه‌ی 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 دوبی (روبروی بندر لنگه واقع در ساحل جنوبی خلیج فارس) تخلیه شود چرا که شیخ بندر دوبی هیچ گمرکی از مال التجاره‌های خارجی نمی‌گرفت. نیز هر کدام از تجار برای تحویل اجناس و فروش آن یک نماینده در دوبی مستقر کردند (همان و فرامرزی، ۱۳۷۹: ۶۳۳-۶۳۴). «لوریمر»، کارگزار انگلیسی که در سال‌های ۱۲۷۹ تا ۱۲۹۳ ش / ۱۹۰۰ تا ۱۹۱۴ م کتاب خود را نگاشته، تضعیف موقعیت ترانشیپی بندر لنگه را به نفع تجارت دوبی دانسته است: «به نظر می‌رسد بعد از شیوه‌ی سخت‌گیرانه‌ای که به دنبال تعدیل نظام گمرکی در ایران به عمل آمد و تطبیق تعرفه‌ی گمرکی برای کالاهای ترانزیت که بندر لنگه به شدت 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 دوبی و ساحل عمان که پیش از این بازار عمده‌ای برای بندر لنگه بود، انتقال یافته و دوبی 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 به تدریج تجار لنگه نیز برای تسهیل و تداوم فعالیت و حیات اقتصادی خود به بندر دوبی مهاجرت کردند. با وجود تعرفه‌های سنگین و دست و پاگیر گمرکی، دیگر ترانشیپکالا به سبب بالا رفتن هزینه‌های عبور و مرور کشتی‌ها، چندان سودی نداشت و چندان رغبتی در تجار برای ادامه‌ی فعالیت تجاری خود در بندر لنگه باقی نگذاشت. بخش عمده‌ای از بازرگانان بندر لنگه به آن سوی آب‌های خلیج فارس و به ویژه بندر دوبی مهاجرت نموده و دفاتر تجاری خود را در آنجا تأسیس نمودند (Morsy Abdullah, 1987: 222). بدین ترتیب پس از مهاجرت بازرگانان از بندر لنگه، نخستین بازار رسمی و گسترده تجاری دوبی تأسیس گردید و تجار ایرانی ساکن بندر لنگه در واقع بنیانگذاران اصلی بازار تجارت دوبی به شمار 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 روزنامه‌ی جبل‌المتین فرستاده است: «در اوایل سنه‌ی ۱۳۲۳ قمری [۱۲۸۴ ش / ۱۹۰۵ م] جهازات دودی بنا کردند به گذار کردن دوبی و به واسطه کسب اهمیت تجارتنی دوبی، برخی تجار محض تسهیل امور تجارتنی خود دست از اینجا [لنگه] کشیده و به دوبی نقل مکان نموده‌اند. از این رو آغاز انحطاط [اجتماعی] لنگه کم کم بنیاد شد» (جبل‌المتین، سال سی و سوم، شماره ۱۵، ص ۱۳). در سال ۱۲۸۵ ش / ۱۹۰۶ م آمد و شد کشتی‌های تجاری

به لنگه آن قدر کم شد که این بندر کالاهای مورد استفاده خود و پس‌کرانه‌اش را از بندر دوبی وارد می‌کرد. در همین سال، یکی از اهالی بندر لنگه این چنین 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<sup>۱۹</sup> نیز نمی‌آید، لذا تجار لنگه تصفیه نموده‌اند که آینده تمام مال‌التجاره را در بندر دوبی وارد نموده و از آنجا روانه بجانب لنگه سازند و اکثر کشتی‌ها که به لنگه می‌آمد، حال نمی‌آید و اندک اندک بندر لنگه از آن اعتبار اولیه خود افتاده است» (همان، سال سیزدهم، شماره ۳۲، ص ۲۱). در سال ۱۲۸۶ش / ۱۹۰۷م در روزنامه یحبل‌المتین، نامه‌ای ارسالی از بندر لنگه به هندوستان با عنوان «مکتوب لنگه» به چاپ رسیده که در آن اسامی برخی از تجار لاری ساکن دوبی که کالا به بنادر ایران صادر می‌کردند، آمده است (همان، سال چهاردهم، شماره ۳۹، ص ۱۷). بدین سان بندر لنگه موقعیت ترانشیپی خود را به نفع بندر دوبی از دست داد. «دونالد هاوولی» درست می‌گوید که: «ظاهر شدن دوبی 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 سخت به ساختار اجتماعی و اقتصادی این بندر ضربه زد. مهاجرت تجار و جابجایی دفاتر تجاری آنان به دوبی، مستقیماً نقدینگی و سرمایه‌ی مادی و جمعیت چشم‌گیری را از لنگه به دوبی برد؛ تجربه‌های ارزشمند تجار کهنه کار بندر لنگه (که از تجار ثروتمند خلیج فارس بودند) نصیب دوبی شد؛ اساس اقتصاد بندر دوبی را با تأسیس بازار پررونقی بنیان نهاد؛ به دوبی ارزش و اعتبار تجاری و اقتصادی داد و در نهایت بندر دوبی را در برابر بندر لنگه قرار داده 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 شده و وارد بنادر می‌شد (خاور، سال ۵، شماره‌ی دوم، ۳۱ مرداد ماه ۱۳۲۸ ش، ص ۲). این قانون، یک تناقض با ساختار اقتصادی بندر لنگه در تناقض قرار داشت. چرا که برهم‌زننده‌ی نظم تجاری و اقتصادی این بندر بود. این قانون تازه به سه صورت به تجارت مروارید و اقتصاد این بندر لطمه زد:

یکم، این مالیات ۲۵ درصدی بر مرواریدهای صید شده، بازار تجارت مروارید بندر لنگه را با رکود اقتصادی مواجه کرد بدین سان که هزینه‌ی داد و ستد مروارید در بازار این بندر، حداقل به میزان ۲۵ درصد قیمت مروارید، نسبت به سابق افزایش یافت و به دنبال آن تجار مروارید مشتریان پیشین خود را از دست دادند، صادرات مروارید با مشکل جدی روبرو شد، بازار بندر لنگه از مروارید اشباع گشت، واردات مروارید به این بندر کم شد و در نهایت قیمت مروارید کاهش یافت و این در صورتی بود که عوارض همان بود. در شرایط موجود، تجار قادر به فروش مرواریدشان نبودند و سرمایه‌شان را کد شد. این موقعیت، تجار بندر لنگه را تحت فشار قرار داد به نحوی 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 دیپلوماسی، سند به نمره ۰۰/۲-۶۱۰، نک: تصویر شماره یک)

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، همان)

سوم، تجار و دست اندرکاران 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. لجام گسیختگی مأمورین دفاتر گمرکی: مطالعات فرسنگی

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. این حاکمان اغلب ملاکین ذی نفوذ و قدرتمند محلی بودند که هم 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 ولی این حاکمان، آبادانی و عمران بلند مدت مکان تحت ریاست خود را بر درآمد مقطعی ترجیح می‌دادند و لذا راهبرد مدیریتی آنان هر دو وضعیت حال و آینده‌ی 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<sup>۲۰</sup> مکمل شیوهی حکومت حاکمان بومی بندر لنگه بود.

تأسیس دفاتر گمرکی و انتصاب و عملکرد مأمورین غیر بومی دولتی این دفاتر (که ایرانی و بلژیکی بودند)، یک تناقض در ساختاریسیاسی بود چرا که ناقض نظم اداری و سیاسی بندر لنگه بود و باعث ناهنجاری شد. ناهنجاری‌هایی که برآیند عملکرد منفی اکثریت مأمورین گمرک در بندر لنگه بود.<sup>۲۱</sup> این تناقض، به ساختاریسیاسی و اقتصادی بندر لنگه آسیب رسانده و ساختار ایدئولوژیکی آن را به چالش کشانید بدین رسان که مدیریت حاکمان بومی که مقبولیت عمومی داشتند را نابود ساخت؛ ابتکار عمل را از نخبگان اقتصادی و اجتماعی گرفت؛ و ظلم و بی‌عدالتی را بر ساکنین بندر لنگه تحمیل نموده، تخریب فرهنگ عمومی آن را باعث شد.

گزارش یکی از نشریات، توصیف دقیقی از لجام گسیختگی مأمورین گمرکی و عواقب ناخجسته‌ی آن ارائه داده است: این منصوبین جدید، حتی زبان محلی مردم بندر لنگه را نمی‌فهمیدند چه برسد به این که بتوانند درک درستی از محیط اجتماعی و ساختار اقتصادی آن داشته باشند. اینانکه برای امنیت اقتصادی بنادر گماشته شده بودند، خود از عوامل ناامنی و اغتشاش اداری و فساد اقتصادی بودند. اکثر این مأمورین لجام گسیخته، هیچ دلشان برای ساکنین نمی‌سوخت و سمت خود را «وسيله‌ای 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 هیچ چیز فروگذار نبودند.» (مجله‌ی تقدم، سال اول، شماره‌ی سوم، آبان ۱۳۰۶، ص ۱۷۴) رشوه (همان: ۱۷۰)، «فساد مالی» (همان، شماره چهارم، آذر ۱۳۰۶ش، ص ۲۴۵)، «فساد اخلاقی، اتهام، ضرب و شتم، جعل سند» (همان: ۲۴۶)، تعدی در حق مردم (همان، شماره سوم، آبان ۱۳۰۶ش، ص ۱۷۸)، وظیفه ناشناسی و کتمان قانون برای اغنای شخصی، شراکت در قاچاق کالا<sup>۲۲</sup> (همان، ۲۴۳) و دامن زدن به اختلافات محلی جهت امیال شخصی (همان: ۱۷۵)، شیوه‌ی رایج و مرسوم حکام بنادر دولتی و مأمورین مالیه و گمرک بود. بر اساس گزارش احمد فرامرزی، میزان تعرفه‌ی گمرکی به سلیقه‌ی مأموران گمرکی تغییر می‌یافت (همان، شماره چهارم، آذر ۱۳۰۶ش، ص ۲۴۳) و همین امر موجب بی‌ثباتی قیمت کالا و ضرر مالی تجاربندر لنگه می‌شد.

منصب اداری مأمورین گمرگ، مشروعیت محلی نداشت و با مخالفت ساکنین همراه بود (حبل‌المتین، سال هفتم، نمره سی‌ام، ص ۱۸-۱۷). شیوه‌ی نوین اداره گمرکات بندر لنگه (سیستم اداری دفاتر گمرکی و مأمورین آن) با پیشینه‌ی تاریخی شیوه‌ی اداره‌ی لنگه (حکومت حاکمان محلی و بومی) هیچ سنخیتی نداشت. مأمورین غیر بومی گمرک به چشم غریبه‌هایی نگریسته می‌شدند که از فرسوها دورتر آمده‌اند و با عملکرد خشن و سوء استفاده از قدرت دولتی خود قصد تاراج ثروت بندر لنگه و رؤسای محلی‌اش را دارند. عملکرد مأمورین، ساختار اجتماعی این بندر را هر چه بیشتر از حکومت مرکزی دور و بیزار ساخت چرا که مأموران، واسطه‌ی حکومت مرکزی و ساکنین بندر لنگه به حساب می‌آمدند و اعمال آن‌ها در نظر مردم، اوامر حکومت تلقی گشته و سبب انفصال حکومت مرکزی و ساکنین لنگه از یکدیگر بود (تقدم، سال اول، شماره‌ی هفتم، تیر ماه ۱۳۰۷ش، ص ۴۱۶).

بارزترین نتیجه‌ی این جایگزینی اداری (تناقض‌سیاسی)، 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 جزیره‌ی بحرین و برتری یافتن آن بر جزایر کیش و قشم و بندر لنگه را عدالت و مدیریت بومی شیخ آن جا می‌داند (فرامرزی، ۱۳۷۹: ۶۷۸)، عاملی که از بندر لنگه به واسطه‌ی فعالیت‌های مخرب مأمورین دولتی گرفته شده بود. یکی دیگر از عوامل انحطاط اجتماعی این بندر شیوع پدیده‌ی قاچاق و گسترش آن بود که به میزان قابل توجهی به عملکرد غیر مشروع این مأمورین ارتباط داشت. فرامرزی راست می‌گوید که: «اگر مأمورین دولت نخواهند قاچاق شود، محال است که یک عدد قاچاق وارد مملکت گردد» (خاور، سال پنجم، شماره‌ی سوم، اول شهریور ۱۳۲۸ش، ص ۳).

### ۳.۶. نامنی سیاسی و اجتماعی پس کرانه‌های لنگه پس از انقلاب مشروطیت

وقتی مظفرالدین شاه قاجار اعلامیه‌ی تشکیل مجلس شورای ملی را در مرداد ۱۲۸۵/آگوست ۱۹۰۶م امضاء کرد، مبارزه برای مشروطیت تازه آغاز شده بود. مخالفت طبقه‌ی مرتجع و سلطنت‌طلب که محمد علی شاه قاجار در رأس آنان بود با آزادی‌خواهان، برخی از مناطق ایران را عرصه‌ی جنگ داخلی خونین از خردادماه ۱۲۸۷ تا تیرماه ۱۲۸۸ش/۱۹۰۹ تا ۱۹۱۰م کرد (نک: آبراهامیان، ۱۳۸۹: ۱۲۰-۱۴۸). ایالت

فارس و نواحی پس کرانه‌ای بندر لنگه نیز از این تشنج سیاسی دور نماند. جبهه‌گیری آزادی خواهان و سلطنت طلبان فارس، موجی از ناامنی و اغتشاش رابین سال‌های ۱۲۸۵ تا ۱۳۰۲ش/۱۹۰۷ تا ۱۹۲۳م به پس کرانه‌ی این بندر آورد و این در حالی بود که بندر لنگه به شدت 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 کرانه اش حاکم بود لذا ناامنی ایجاد شده در واقع تناقضی در ساختار سیاسی و اقتصادی بندر لنگه بود.

سید عبدالحسین لاری (دزفولی) در سال ۱۲۸۶ش/۱۹۰۸م 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 مشروطه خواهان لارستان و بندر لنگه گردید<sup>۳۳</sup> (بنی عباسیان بستکی، ۱۳۳۹: ۳۱۵-۳۱۷ و فرامرزی، ۱۳۷۸: ۳۶-۳۷ و وثوقی، ۱۳۸۳: ۱۶۷-۱۸۱). بدین شکل شهر «لار» به کانون اصلی مشروطه خواهان فارس تبدیل شد. در جبهه‌ی مقابل، حکام و خوانین محلی لارستان قرار داشتند که بالطبع طرفداران حکومت استبدادی بودند (عبدالرحمن ملا، ۱۳۷۵: ۱۵۵). در صحنه‌ی سیاسی و اقتصادی لارستان درگیری‌های نظامی طولانی، خونین و مستمری بین نیروهای مشروطه خواه و مستبدین برای کسب موقعیت مناسب به وقوع پیوست و ناحیه پس کرانه‌ای بندر لنگه (موسوم به ناحیه‌ی جهانگیریه) نیز از این جریان دور نماند.<sup>۳۴</sup> آشوب و ناامنی اجتماعی، سیاسی و اقتصادی چهارده ساله‌ای بر پس کرانه و نواحی مجاور بندر لنگه حاکم شد که ساختار اقتصادی و اجتماعی این بندر را به شدت تخریب نمود. این ناامنی چهارده ساله از سال ۱۲۸۶ تا ۱۳۰۰ش/۱۹۰۸ تا ۱۹۲۱م، در روزنامه‌ی «حبل‌المتین» در مقالاتی با عنوان «حادثات سبعه‌جات لارستان» (حبل‌المتین، سال ۱۶، شماره ۲۶، ص ۲۰)، «واقعات جانگداز لار» (همان، شماره ۴۴، ص ۶)، «فارس می‌سوزد» (همان، سال ۳۳، شماره ۱۰، ص ۵) و «اغتشاش بندرعباس» (همان، سال ۱۹، شماره ۱۷، ص ۱۹) گزارش شده است. این ناامنی فراگیر برای جامعه‌ی بندر لنگه فاجعه بار بود. این بندر به شدت به پس کرانه‌اش وابسته بود. در این زمان شهر «لار»، مهم‌ترین شهر پس کرانه‌ای لنگه بود. جاده‌ی 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 ایفاء می‌کردند. بنابراین رخدادهای لار به شدت بر ساختار اداری و اقتصادی لنگه ضربه زد (Adminstration Reports, 1987:8).



وابستگی ساختار اقتصادی بندر لنگه به مسیرهای تجاری پس کرانه‌های اش غیرقابل انکار است و ناامنی و هرج و مرج این مسیرها بر حیات اقتصادی و تجاری لنگه ضربه‌ی سختی وارد آورد و انحطاط اجتماعی بندر لنگه را تشدید نمود. موقعیت ناهنجاری که در جریان ناامنی این سال‌ها نصیب بندر لنگه شد بر صفحات روزنامه‌ی حبل‌المتین تحت عناوین «واقعات بندر لنگه» (حبل‌المتین، سال ۱۷، شماره ۵، ص ۱۸)، «مکتوب از لنگه و واقعات بستک» (همان، شماره ۲۰، ص ۱۳)، «بندر لنگه یا یکی از رازهای پلیتیکی» (همان، سال ۱۸، شماره ۱۹، ص ۳)، «حمله به لنگه» (همان، شماره ۲۰، ص ۱۴)، «بندر لنگه یا مرکز انقلاب سیاسی» (همان، سال ۱۹، شماره ۱۳، ص ۱۳)، «کساد بازاری تجارت لنگه» (همان، سال ۲۳، شماره ۱، ص ۱۶)، «بدبختی بی پایان بندر لنگه» (همان، سال ۳۳، شماره ۴، ص ۱۹)، «اوضاع اسف‌انگیز لنگه» (همان، شماره ۱۵، ص ۱۲) و «ویرانی لنگه» (همان، شماره 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؛<sup>۲۵</sup> لنگه از تجارت با نواحی پس کرانه‌اش (شیراز و نواحی داخلی ایران) محروم شد؛ ساختار اقتصادی و سیاسی بندر لنگه به شدت تهدید شد؛ این امر لطمه‌ی شدیدی به تجارت و ساختار اجتماعی آن وارد ساخت. تجار مجبور به مهاجرت شدند و به دنبال آنان بسیاری از ساکنین وابسته به تجارت به سوی سواحل جنوبی خلیج فارس سرازیر شدند. این جابجایی را باید فرار سرمایه و نیروی انسانی کارآمد از بندر لنگه نامید. فقدان امنیت ساختار اقتصادی و سیاسی را بدین سان تخریب کرد: رونق تجاری و جاذبه‌ی سوداگری را از آن گرفت، جمعیت مولد ثروت را بی‌انگیزه نمود، آنان را تشویق به مهاجرت نمود 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 در صدد برآمد تجارت خارجی را در دستان خود گیرد. به دنبال این سیاست، در نهم خردادماه سال ۱۳۰۴ ش/۳۰ می ۱۹۲۵م، بر اساس «قانون انحصار تجارت» اجازه‌ی تجارت انحصاری چای و قند (هدایت، ۱۳۶۱: ۳۷۴) و در سال ۱۳۰۹ ش/۱۹۳۰م، بر اساس تصویب متمم قانون انحصار، 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 گردید (روزنامه اطلاعات، سال پنجم، شماره ۱۲۶۷، نهم اسفند ۱۳۰۹). این قوانین اصلاً به نفع ساختار اقتصادی (و با دیدی بازتر بنادر و سواحل ایران) نبود چرا که ناقض نظم موجود ساختار اقتصادی این بندر 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 توسط مأمورین دولتی، جاه طلب، سخت ترین ضربه را به ساختار اقتصادی بندر لنگه وارد آورد. این قوانین، تجارت بومی و محلی بندر لنگه را مختل نمود. تجار و بازرگانان بندر لنگه محصور در این تناقض ساختاری دو راه را در پیش روی خود داشتند: نخست مهاجرت از بندر لنگه و دوم تجارت غیر قانونی (قاچاق). گروهی از بازرگانان بندر لنگه سرمایه و زندگانی و فعالیت اقتصادی خود را به دومی و دیگر بنادر سواحل جنوبی خلیج فارس انتقال دادند و روند جابجایی سرمایه، شدت بیشتری یافت و بخش عمده ای از اهالی این بندر و نواحی مجاور آن به قاچاق کالا روی آورده 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 ی مبادله ی قاچاق سبب شد نوعی تجارت زیرزمینی در حوالی بندر لنگه رواج گیرد. منطق قاچاقچیان حکم می کرد که مبادلات خود را در مسیرهای شناخته نشده سامان بخشند. لذا بندر لنگه در این طرح تجاری غیر قانونی، جایگاهی نداشت. منابع تصریح می کنند که ناحیه ی شیبکوه<sup>۲۰</sup> و سایر بنادر جزء و کوچک، پذیرای مبادلات غیر قانونی قاچاقچیان شدند (حبل المتین، سال سی و سوم، شماره ۲۶، ص ۱۳ و فرامرزی، ۱۳۷۹: ۶۰۸). روایت مأموران انگلیسی حاضر در بندر لنگه، کاهش شدید حجم تجارت این بندر را از سال ۱۳۰۷س / ۱۹۲۹م بازگو می کند (Adminstration Reports of Persian Gulf, 1987:16). به نظر احمد فرامرزی شیوع قاچاق، آخرین ضربه ی مهلکی بود که بر پیکر ساختار اجتماعی بندر لنگه وارد شد. به گفته او چون در بنادر ایران، گمرک خیلی سنگینی از مال التجاره ی خارجی می گرفتند و از طرفی در بندر دومی هیچ نمی گرفتند و در بحرین و بنادر عربستان گمرک کمی دریافت می شد وارد کردن اجناس قاچاق به ایران خیلی مقرون به صرفه افتاد (خاور، سال پنجم، شماره ی دوم، ۳۱ مرداد ماه ۱۳۲۸ ش، ص ۲). در واقع، پدیده ی قاچاق، نتیجه ی 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 سال 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 ساکنین لنگه و قانون دوم ناقض باورهای ذهنی و دینی ساکنین این بندر بود. به گفته‌ی احمد فرامرزی: «مردم جزائر و سواحل خلیج فارس بیش از هر چیز از این مسئله‌ی سربازگیری وحشت دارند زیرا مردم بی‌سواد هستند و به واسطه‌ی نزدیکی به سواحل عربستان و معاشرت با عرب‌های آن حدود، عادت به زندگانی خیلی آزاد و بی‌قید و شرط کرده‌اند لذا بعضی از نظامات در نظر آن‌ها طور دیگری جلوه می‌نماید و فشار هم، بیش از آن چه هست در نظرشان مجسم می‌شود» (همان، شماره‌ی پنجم، ۳ شهریور ۱۳۲۸ ش، ص ۳). وی سربازگیری و رفتارهای سختگیرانه‌ی مربوط به آن را عامل مؤثری در مهاجرت سکنه‌ی سواحل و بنادر ایران و بندر لنگه می‌داند (همان). وی در جایی دیگر می‌نگارد: «اگر مردم سواحل و جزایر را از تکالیفی از قبیل نظام وظیفه و لو تا مدت معینی هم که باشد، معاف بدانند و یک نوع آزادی محلی هم برای آن‌ها قائل شوند [منظور کاهش اختیارات مأمورین و تعدیل مقررات]، عده‌ی زیادی از سکنه‌ی سابق آن جا که اکنون در بحرین و شبه جزیره‌ی قطر و بنادر عربستان زندگانی می‌کنند و بعضی از آن‌ها دارای سرمایه‌ی خوبی هستند، همه مراجعت می‌کنند و [بازگشت ایشان] بی‌اندازه به آبادی آن حدود کمک می‌نماید». (همان، شماره‌ی سوم، اول شهریور ۱۳۲۸ ش، ص ۳).

اکثریت جامعه بندر لنگه (چنان که در سطور پیشین گذشت) مسلمانان شیعه و سنی بودند. دین اسلام، حجاب زنانرا واجب شمرده است و فرمان «کشف حجاب» تناقضی ایدئولوژیک بود که جامعه‌ی 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 بی‌رویه‌ی مأمورین در روستاها در اجرای آن، بخش عمده‌ای از ساکنان بندر لنگه و روستاهای ساحلی به صورت دسته جمعی مهاجرت کرده و به قطر، بحرین، ابوظبی، دوبی، شارجه و دیگر بنادر ساحل جنوبی خلیج فارس کوچ

نمودند (وثوقی، ۱۳۸۹: ۳۷۸). «ساکنان بندر میانلو از بنادر تابعه‌ی 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 بی سکنه افتاده است». (خاور، شماره‌ی سوم، اول شهریور ۱۳۲۸ش، ص ۳)

## ۷. نتیجه گیری

پژوهش حاضر با این مسأله 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 (overdetermination) لویی آلتوسر، چارچوب نظری ترسیم گشت 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 گزارده شد که: «تناقضات ساختاری تشکل اجتماعی بندر لنگه، انحطاط اجتماعی آن را موجب گشت». لذا علل هم وزن و متوازن اقتصادی، سیاسی و ایدئولوژیک را به عنوان متغیر مستقل در وقوع انحطاط اجتماعی بندر لنگه لحاظ گردید. مطالعه منابع و مآخذ تاریخی، مدل نظری پژوهش حاضر را مورد تایید دانست.

ساختار سیاسی، اقتصادی و ایدئولوژیک بندر لنگه، خصیلت 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 ساکنین آن، مسلمان، و دارای تعصب قومی و قبیله‌ای بودند. با این ساختار، جامعه‌ی بندر لنگه در سال ۱۲۷۷ش/۱۸۹۷م در اوج آبادانی خود بود و کارکرد منطقی خود را داشت. از سال ۱۲۷۸ش/۱۸۹۹م، تناقضات ساختاری سیاسی، اقتصادی و ایدئولوژیک به بندر لنگه هجوم آوردند. تعرفه‌های جدید گمرکی سال ۱۲۷۸ش/۱۸۹۹م و تأسیس دفتر گمرکی در لنگه، لجام گسیختگی مأمورین دولتی و غیر بومی دفاتر گمرکی، ناامنی سیاسی و اجتماعی پس کرانه‌های لنگه پس از انقلاب مشروطیت، قانون انحصار تجارت برای دولت و قانون «خدمت نظام اجباری» و فرمان «کشف حجاب اجباری» و وجود راه‌های فرار از این تناقضات

۱- مهاجرت انسانی و مهاجرت سرمایه، قاچاق و رشوه) انحطاط اجتماعی بندر لنگه را در پی داشت.

### پی نوشت

۱- شهری که دارای یک بندرگاه باشد که کشتی‌ها در آن بارگیری و باراندازی می‌کنند (فشارکی، ۱۳۷۴: ۲۶۵).

۲- محدوده‌ی لارستان دوره‌ی صفویه و قاجار، بسیار گسترده‌تر از لارستان کنونی بوده و شهرستان‌های لنگه، بستک، لامرد، مهر، گاوبندی، خمیر، لار، گراش، اوز، بلوک و ناحیه‌ی سبعة را شامل می‌شده است (برای آگاهی بیشتر از وسعت و محدوده‌ی لارستان قدیم بنگرید به: (فسائی، ۱۳۶۷: ۱۵۲۴-۱۵۰۱ و وثوقی و همکاران، ۱۳۸۵: ۸۸-۱۰۰).

۳- پس کرانه، زمینی که پشت یک بندر دریایی، یا پشت یک کرانه‌ی 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 هلندها نیز حاکی از این است که چند سال پیش از سقوط اصفهان، دو فروند کشتی پرتغالی وارد بندر کنگ شده تا وسایل و تجهیزات دفتر تجاری خود را تخلیه کنند (Floor, The Persian Gulf: 475).

۶- کارکرد بندر لنگه در تجارت خلیج فارس در ادامه تبیین خواهد شد.

۷- حصّب، بندری در ناحیه‌ی رأس مسندم که هم اکنون 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 هستند (اقبال، ۱۳۲۸: ۱۱۷-۱۲۱).

۱۰ - کنگان بندر کنونی استان بوشهر.

۱۱- خور، نام آبادی در نزدیکی شهر لار است که عمده‌ی مردمش به تجارت اشتغال دارند.

۱۲- اوز از شهرهای آباد لارستان کهن است که عمده‌ی مردمش به تجارت اشتغال داشته و دارند.

۱۳- بلوک سبعة نام هفت آبادی در ناحیه‌ی لارستان قدیم است و شامل آبادی‌های ایسین، تازیان، بیونج، خشن آباد، طارم، فارغان، فین و گله گاه می‌شده است (فسائی، 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 شده 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 می شود.
- ۱۶- این شهر در غرب کشور هند در ساحل دریای عرب واقع شده است.
- ۱۷- اصطلاح ترانشیب (Tranship) به معنای نقل و انتقال بار و کالا و غیره از یک وسیله یا کشتی به وسیله یا کشتی دیگری است.
- ۱۸- سواحل متصلح عبارتی است که انگلیسی‌ها پس از عقد قرار داد صلح عمومی در سال ۱۱۹۸ش / ۱۸۲۰م به بخشی از سواحل جنوبی خلیج فارس اطلاق کردند. این ناحیه منطبق بر شهرهای ابوظبی، دوبی، شارجه، عجمان و رأس الخیمه کنونی است.
- ۱۹- کشتی حمل نوعی از کشتی‌های ساخت بندرلنگه بوده که برای حمل و ترانشیب کالا به سمت بنادر سواحل متصلح استفاده می شده است.
- ۲۰- نقش این نخبگان در تبیین ساختاری این بندر قبلاً تشریح شد.
- ۲۱- البته افراد وظیفه شناس هم در بین آنها بودند (مجله تقدم، شماره چهارم، آذر ۱۳۰۶ش، ص ۲۴۳).
- ۲۲- در ادامه پدیده‌ی قاچاق بررسی خواهد شد.
- ۲۳- برای آگاهی بیشتر از موقعیت لارستان در جنبش مشروطیت بنگرید به: (وثوقی، ۱۳۷۵، لارستان و جنبش مشروطیت و وثوقی، ۱۳۸۵، اسناد و مکاتبات آیت الله سید عبدالحسین لاری).
- ۲۴- برای آگاهی از محدوده جغرافیایی این ناحیه و جزئیات این گروه بندی‌ها و کیفیت منازعات نک: (محسنی ابوالخیری، ۱۳۹۱: ۱۵-۶۰ و کریمی پور و محسنی ابوالخیری، ۱۳۹۲: ۸۳).
- ۲۵- گزارش‌ها از سال ۱۲۸۵ش/۱۹۰۷م به بعد، حکایت از مسدود شدن مکرر جاده‌ی لار- بندرلنگه و دزدی و غارت اموال تجار در این مسیر دارد. (وثوقی، ۱۳۸۹: ۳۷۱ و ۳۷۲)
- ۲۶- «ناحیه شییکوه 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» (فسائی، ۱۳۶۷: ۱۵۱۹).

مندرنگه از طهران ۲۱ مرداد ۱۳۱۰ اول حجاب ۱۳۱۰

مقام منیر وزارت حصد امور جاریه دولت مندنگه

۱۷۸۱۲

۲۶۰۰۰  
۱۰ ۸ ۵

جناب آقای منیر وزیر حصد امور جاریه  
 نظر به اینکه از منیر و علی محمدی حضرت ائمه انبیا و اهل بیت  
 السلام اندک شرحی در خواص این سوره نایم - تا سیر وزارت خانه اقتصادیه برای توارن واردات و صادرات  
 و حفظ منابع ثروت و از اموال بر حسب اهمیت معلوم است برای مملکت است لکن مشاهده چون  
 وضعیت مندنگه با سایر مندنگه های داخل مملکت با این حال دارد در اظافه آن چه که در این  
 مندنگه و برار مملکت مورد استفاه است منظور نمایند یعنی آزادی ورود و خروج مواد  
 مساعدت بر کارخانه های بی شک به این که در اقدام الیام بعد خود از قوانین موضوعه از این روش  
 و فده کان انهم بر این کسب معاش معاش بجزت نقدی با شغف کامی می نموده اند علاوه بر اینها  
 چون اساس تجارت مندنگه از چندی با سیرت مندنگه و از تجارت آبی مانده و عمرانی که در این  
 بخرید و تفرقه ای به سیرت و از طرف دولت توقع شده عاقبت از دولت معذور خواهد بود -  
 از حضرت ائمه سیرت تمام خواهیم نموده که برابر آنها در این جزیه نفوس بر اقدام کند توارن دولت تمام  
 چون جناب آقای رئیس محترم در این جا عرض کنم که در این تجارت مندنگه هستند و سیرت تمام کارهای تجارت  
 و سایرین تمام طهران شده و سایرین در این تجارت مندنگه سیرت تمام که توارن حصد اقتصادیه سیرت  
 داد که سایرین با بعضی کسبون مربوط است با او از طرف مشاوری قرار دهد تا امور معموله  
 راجع به مندنگه چه این پیدا شد احکامات فائده تقدیم میسازیم (سجده مندنگه)

دوره قوانین سیرت و تجارت مندنگه  
 منیر وزیر حصد امور جاریه  
 منیر



صاحبکار این سند  
 محمد علی محمدی  
 محمد علی محمدی  
 محمد علی محمدی  
 محمد علی محمدی



تصویر شماره دو

توضیح نقشه:

- بندر لنگه با مکان نمای زرد مشخص شده است و مهاجر پذیر است.
- نقاط مهاجر فرست به بندر لنگه با مکان نمای سبز رنگ مشخص شده است.
- مکان نمای قرمز، بندر دومی است که جمعیت بندر لنگه را از سال ۱۳۷۸ش / ۱۸۹۹م به خود جذب نمود.

## منابع

- آبراهامیان، پرواند (۱۳۸۹). *ایران بین دو انقلاب*، ترجمه‌ی احمد گل محمدی و محمد ابراهیم فتحی، تهران: نی.
- آلفونس گابریل (۱۳۴۸). *تحقیقات جغرافیایی ایران*، ترجمه خواجه نوری، تهران: انتشارات ابن سینا.
- اسناد مرکز اسناد وزارت خارجه و مرکز دیپلوماسی، سند به نمره ۶۱۰-۰۰/۲.
- اطلس راههای ایران* (۱۳۹۰). تهران: موسسه جغرافیایی و کارتوگرافی گیتا شناسی.
- 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.
- انجم روز، عباس (۱۳۷۵). *فرهنگ دری «جغرافیای لارستان، بنادر، جزایر و اعلام»*، بندر عباس: انتشارات فروغ علم.



- بنی عباسیان بستکی، محمد اعظم (۱۳۳۹). تاریخ جهانگیری و بنی عباسیان بستکی، به کوشش عباس انجم روز، [بی.جا].
- جمالزاده، سید محمد علی (۱۳۳۵). گنج شایگان، برلین: انتشارات اداره کاوه.
- روشه، گی (۱۳۶۸). تغییرات اجتماعی، ترجمه منصور وثوقی، تهران: نشر نی.
- ریتزر، جرج (۱۳۷۴). نظریه جامعه شناسی در دوران معاصر، ترجمه محسن ثلاثی، تهران: نشر نی.
- سدید السلطنه، میرزا محمد علی بن احمد، مغاص اللثالی و منار الیالی، نسخه خطی، کتابخانه مرعشی قم.
- صفوی، سید یحیی (۱۳۸۷). جغرافیای نظامی ایران، تهران: سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.
- عبدالرحمن احمد ابوطالب ملا (۱۳۷۵). تاریخ فرامرزان. بی نا: دست نوشته.
- فرامرزی، احمد (۱۳۷۹). «بنادر و جزایر خلیج فارس»، پژوهش‌های ایران‌شناسی، جلد ۱۲، تهران: انتشارات بنیاد موقوفات افشار.
- فرامرزی، عبدالرحمن (۱۳۷۸). خاطرات استاد عبدالرحمن فرامرزی، به کوشش حسن فرامرزی، تهران: دستان.
- فسائی، میرزا حسن حسینی (۱۳۶۷). فارس نامه ناصری، تصحیح و تحشیه دکتر منصور رستگار فسایی، تهران: امیرکبیر.
- فشارکی، پریدخت (۱۳۷۴). فرهنگ جغرافیا، تعریف و توصیف اصطلاحات جغرافیای طبیعی و اصطلاحات متداول در جغرافیا، تهران: امیر کبیر.
- فلور، ویلم (۱۳۶۵). برافتادن صفویان و برآمدن محمود افغان، ترجمه ابوالقاسم سری، تهران: انتشارات توس.
- قائم مقامی، جهانگیر (۱۳۴۱). بحرین و مسایل خلیج فارس، تهران: کتابخانه طهوری.
- کرایب، یان (۱۳۸۵). نظریه اجتماعی مدرن از پارسونز تا هابرماس، ترجمه عباس مخبر، تهران: نشر آگه.
- کرمی پور، حمید؛ محسنی ابوالخیری، علیرضا (۱۳۹۲). «بررسی تحلیلی مناسبات خوانین بستک و کلانتران فرامرزان از همکاری تا ستیز (۱۱۹۴-۱۳۲۸ق/۱۸۱۶-۱۹۵۰م)»، پژوهشنامه تاریخ‌های محلی ایران، سال اول، شماره سوم، پاییز و زمستان.
- کازرونی، محمد ابراهیم (۱۳۶۷). تاریخ بنادر و جزایر خلیج فارس، تصحیح دکتر منوچهر ستوده، تهران: مؤسسه فرهنگی جهانگیری.
- کرزون، جورج. ن. (۱۳۵۰). ایران و قضیه ایران، ترجمه وحید مازندرانی، تهران: بنگاه نشر و ترجمه کتاب.
- لاکهارت، لارنس (۱۳۴۴). تقاض سلسله صفویه، ترجمه اسماعیل دولتشاهی، تهران: بنگاه نشر و ترجمه کتاب.
- لیتل، دانیل (۱۳۸۱). تبیین در علوم اجتماعی (درآمدی به فلسفه علم الاجتماع)، ترجمه عبدالکریم سروش، تهران: مؤسسه فرهنگی صراط.

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

محسنی ابوالخیری، علیرضا (۱۳۹۰). «تحلیل و بررسی آثار قلمی خاندان فرامرزی»، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران.

مرعشی، میرزا محمد خلیل (۱۳۶۲). مجمع‌التواریخ، تصحیح عباس اقبال، تهران: کتابخانه طهوری.

نفیسی، سعید (۱۳۳۳). بحرین حقوق هزار و هفت صد ساله، تهران: کتابفروشی طهوری.

وثوقی، محمد باقر (۱۳۷۵). لارستان و جنبش مشروطیت، قم: انتشارات همسایه.

وثوقی، محمد باقر (۱۳۸۵). اسناد و مکاتبات آیت الله سید عبدالحسین لاری، تهران: موسسه تمدن و فرهنگ ایران.

وثوقی، محمد باقر (۱۳۸۹). علل و عوامل جابجایی کانون‌های تجاری خلیج فارس، تهران: پژوهشکده تاریخ اسلام.

وثوقی، محمد باقر و همکاران (۱۳۸۵). تاریخ مفصل لارستان، تهران: همسایه.

وثوقی، محمد باقر، (۱۳۸۳). سید عبدالحسین لاری و جنبش مشروطه خواهی، تهران: مرکز اسناد انقلاب اسلامی.

هدایت، مهدی قلی خان (۱۳۶۱). خاطرات و خطرات، تهران: کتابفروشی زوآر.

#### روزنامه ها و مجلات:

روزنامه اطلاعات، سال ۵، شماره ۱۲۶۷، نهم اسفند ۱۳۰۹ش.

روزنامه حبل‌المتین، سال ۷، نمره سی‌ام؛ سال ۱۳، شماره ۳۲؛ سال ۱۴، شماره ۳۹؛ سال ۱۶، شماره ۲۶؛

شماره ۴۴؛ سال ۱۷، شماره ۵؛ شماره ۲۰؛ سال ۱۸، شماره ۱۹؛ شماره ۲۰؛ سال ۱۹، شماره ۱۷؛

شماره ۱۳؛ سال ۲۳، شماره ۱؛ سال ۳۳، شماره ۱۵؛ شماره ۱۰؛ شماره ۴؛ شماره ۱۵؛ شماره

۱۸؛ شماره ۲۶؛

روزنامه خاور، سال پنجم، شماره ۲، ۳۱ مردادماه ۱۳۲۸؛ شماره ۳، اول شهریور ماه ۱۳۲۸؛

شماره ۴، ۳ شهریورماه ۱۳۲۸.

مجله تقدم، سال اول، شماره ۱ سوم، آبان ۱۳۰۶؛ شماره چهارم، آذر ۱۳۰۶؛ شماره هفتم، تیرماه

۱۳۰۷؛

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

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

Administration 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.

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

حمید کرمی پور و دیگران ۱۳۵

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

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

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

