

فصلنامه علمی - پژوهشی تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء (س)  
سال بیست و ششم، دوره جدید، شماره ۳۲، پیاپی ۱۲۲، زمستان ۱۳۹۵

## علل و زمینه‌های محرومیت و توسعه‌نیافتگی کرانه‌ها و پس کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان در عصر قاجاریه<sup>۱</sup>

محمدجعفر چمنکار<sup>۲</sup>

تاریخ دریافت: ۹۴/۷/۲۱

تاریخ پذیرش: ۹۵/۵/۲۱

### چکیده:

کرانه‌ها و نواحی پس کرانه‌ای شمالی خلیج فارس و دریای عمان در دوره قاجاریه، از مناطق برجسته بازرگانی دریایی به شمار می‌رفت. بخش عمده‌ای از ثروت خالص و ناخالص و سرمایه در گردش ایران و کالاهای و نیازمندی‌های خرد و کلان کشور از تکاپوهای تجار و شرکت‌های داخلی و بین‌المللی در این سرحدات حاصل می‌شد. پرسش نگارنده این است که چرا با وجود قابلیت‌های بالفعل و بالقوه جزایر و بنادر جنوب و جنوب شرقی ایران و حجم شگفت‌آور ثروت تولیدشده، این مناطق همچنان در محرومیت به سر می‌برده است. در فرجام نگارنده نتیجه

۱. شناسه دیجیتال (DOI): 10.22051/HII.2017.2653

۲. دانشیار گروه تاریخ دانشگاه ارومیه؛ Mj.chamankar@urmia.ac.ir

می‌گیرد که با وجود پیشرفت کمی و کیفی در میزان صادرات و واردات انواع کالا و رونق بازرگانی دریایی، مجموعه عوامل منفی چند لایه مانع بهبود سطح معیشت و زندگی مردم بومی منطقه شده است. در حقیقت در تناقض با باور عمومی، نوعی پارادوکس و تضاد مابین شکوفایی تجاری خلیج فارس و دریای عمان از یک سو و تشدید فقر و تنزل کیفیت زندگی ساکنان آن به خوبی قابل مشاهده می‌باشد. پیرو این فرایند، رشد و بالندگی داخلی و رفاه اجتماعی متناسب با جایگاه این مناطق ارزشمند اقتصادی و سیاسی در فعل و انفعالات جدید ایران و فرامنطقه‌ای، حاصل نگردید.

**واژگان کلیدی:** خلیج فارس و دریای عمان، عصر قاجاریه، کرانه و پس‌کرانه‌ها، اقتصاد، توسعه‌نیافتگی، محرومیت.

## مقدمه

پس از انقلاب فرانسه، جنگ‌های ناپلئونی و به‌ویژه کنگره وین در سال ۱۸۱۵م، اقتصاد حالت جهانی یافت. پیامد کوتاه‌مدت این فرایند، رشد و رونق فزاینده اقتصاد دریایی و شکوفایی بنادر و جزایر در اروپا و مناطق ماوراءالبحار بود. خلیج فارس و دریای عمان در تکاپوهای تجاری این دوران نقش بسیار مهمی را ایفا می‌کرد. مابین سال‌های ۱۸۴۵/م/۱۲۶۱ق و ۱۸۶۵/م/۱۲۸۲ق، هزینه تجارت دریایی از راه خلیج فارس پنج برابر شد و به بیش از ۶۰۰ هزار لیره افزایش یافت. با وجود توسعه تجارت دریایی در حوزه گسترده خلیج فارس و دریای عمان، اثری از افزایش رفاه اجتماعی و محرومیت‌زدایی در جزایر و بنادر آن دیده نمی‌شود. نگارنده با تکیه بر منابع اصلی به‌ویژه مشاهدات عینی سیاحان اروپایی، گزارش‌های اقتصادی مأموران خارجی و کنسول‌گری‌های اروپایی مستقر در این مناطق و مأموران رسمی اعزامی دولت قاجاریه، سعی نموده است به سؤال ذیل پاسخ دهد:

- علل و زمینه‌های توسعه‌نیافتگی اقتصادی و تداوم محرومیت در کرانه‌های جنوبی ایران در دوره قاجار کدام بود و این عوامل چگونه تأثیرات سوء خود را نشان می‌دادند؟

اهمیت اقتصادی و میزان ثروت جزایر و بنادر ایران در کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان بر هیچ کس پوشیده نیست و حتی نیاز به بحث و نوشتار جدید نیز ندارد. هدف نگارنده آن است تا نشان دهد چرا با وجود قابلیت‌های بالفعل و بالقوه جزایر و بنادر جنوب و جنوب شرقی ایران و حجم ثروت تولیدشده، این مناطق همچنان در محرومیت به سر می‌بردند. باید توجه نمود که مابین حجم در گردش سرمایه گزاف و عملکرد تجار عمده و صادرات و واردات گسترده با زندگی عامه مردم تفاوت وجود دارد. از این ثروت در دوره قاجاریه نصیب اندکی به مردم منطقه می‌رسید. یکی از مشخصه‌های سفرنامه‌نویسان خارجی عصر قاجاریه که از ملیت‌های آمریکایی، انگلیسی، فرانسوی، آلمانی، اتریشی، ایتالیایی، روس و غیره بودند و در نتیجه این گوناگونی از میزان حبّ و بغض و جهت‌گیری‌های سیاسی آنان می‌کاهد، توجه به قابلیت و ثروت جنوب ایران و بلافاصله شگفتی از محرومیت و عدم رفاه اجتماعی فراگیر آن و یا در حقیقت، محرومیت در عین ثروتمندی می‌باشد. این مسئله در گزارش‌های رسمی و غیررسمی مشاهده‌گران ایرانی نیز به وضوح دیده می‌شود.

### الف. بازرگانی جزایر و بنادر شمالی خلیج فارس در دوره قاجار

بر پایه آمار و ارقام همگام با تحولات جهانی، تجارت و بازرگانی دریایی خلیج فارس در دوره قاجار نوعی رشد در واردات و صادرات، حجم کالا، تنوع مال‌التجاره، ارزش و قیمت کالا و شرکت‌ها، افراد و کشورهای درگیر و ذینفع در این فرایند را نشان می‌دهد. بوشهر از دوره سلطنت فتحعلی شاه، بازار و مرکز مبادله عمده انواع کالا در نیمه شمالی خلیج فارس بود (زنکنه، ۱۳۸۰: ۱۱۰-۱۱۱)، (گوینو، ۱۳۶۷: ۱۲۱)، (گزارش هیئت بازرگانی هند بریتانیا، ۱۳۷۶: ۸-۱۵۶) و بندر لنگه از بنادر عمده و پررونق عصر قاجاریه، فعالیت‌های گسترده تجاری را هدایت می‌نمود (استفان‌رای، ۱۳۷۸: ۲۳-۲۲)، (ستاندیش، ۱۳۸۳: ۲۵۹)، (کرزن، ۱۳۶۷: ۲-۴۹۱). براساس گزارش هیئت بازرگانی هند بریتانیا در سال‌های ۱۹۰۴-۵م بندرعباس بهترین و مناسب‌ترین موقعیت را در میان بنادر خلیج فارس، به استثنای اهواز که با دریا در ارتباط بود، داشته است. این شهر محل ورود و خروج طبیعی کالاهای تجاری نه تنها در جنوب شرق ایران بلکه در تمام منطقه وسیع میان هرات و یزد،

مشهد و بمپور بود (گزارش هیئت بازرگانی، ۱۳۷۶: ۶-۱۰۵). در جنوب شرقی ایران و سواحل دریای عمان نیز بندر چابهار به صورت تاریخی عمده‌ترین مرکز تجارت محسوب می‌شد. مابین سال‌های ۱۸۴۵م/۱۲۶۱ق و ۱۸۶۵م/۱۲۸۲ق، تجارت دریایی از راه خلیج فارس از نظر قیمت پنج برابر شد و به بیش از ۶۰۰ هزار لیره افزایش یافت. با وجود این تحولات، سطح زندگی و رفاه ساکنان این خطه نسبت به ادوار گذشته تنزل یافت و رونق بازرگانی و افزایش اعداد و ارقام تجاری تأثیری بر بهبود حیات اجتماعی آنان نداشت.

## ب. عوامل مؤثر در توسعه‌نیافتگی اقتصادی ایالات ساحلی

### خلیج فارس و دریای عمان

#### ۱. اجاره جزایر و بنادر خلیج فارس و دریای عمان به اتباع خارجی

مقارن با تشکیل سلسله قاجاریه (۱۳۴۴-۱۲۰۹ ق)، اعراب جنوب خلیج فارس با استفاده از عدم تمرکز سیاسی و نظامی حاصل از دوران تعویض حکومت‌ها در ایران، حملات خود را به سرزمین‌های شمال تنگه هرمز تشدید نمودند. سلطان بن احمد (حکومت: ۱۲۱۹-۱۲۰۷ق / ۱۸۰۴-۱۷۹۳م) حکمران عمان با اعزام نیرویی به فرماندهی یوسف بن علی، جزایر و بنادر گواتر (گواتر)، چابهار، قشم و هرمز را اشغال کرد. او در سال ۱۲۰۹ق / ۱۷۹۴م با انعقاد قراردادی با آغامحمد خان به مبلغ سالانه ۶۰۰۰ تومان، بندرعباس و توابع آن شامل قشم، هرمز، هنگام، میناب و سواحل لارستان را به اجاره خود درآورد. مدت زمان این قرارداد ۷۵ سال تعیین گردید و براساس آن تمامی اختیارات و امتیازاتی خاندان بنی‌معین، که پیش از آن در این مناطق صاحب قدرت و نفوذ بودند، به آنان نیز تفویض شد (اقبال، ۱۳۲۸: ۱۱۸)، (سفارت جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۱: ۱۵۵)، (اقبال، ۱۳۲۸: ۲-۱۳۰)، (حسینی فسائی، ۱۳۸۲، ج ۲، صص ۷-۸۰۶)، (خورموجی، ۱۳۶۳، ۸-۱۶۴)، (نیر نوری، ۱۳۴۷، ش ۵: ۴۲-۴۳۹). پدیده اجاره سرزمین‌های دریایی جنوب، یکی از مهم‌ترین علل ضعف و ناتوانی حکمرانان ایران در دوره قاجاریه می‌باشد. ستوان پوتسینگر، انگلیسی‌مأمور حکومت هندوستان، که با هدف تهیه گزارشی از اوضاع دو ایالت بلوچستان و سند - که با عنوان سفری به بلوچستان و سند منتشر گردید - در سال ۱۸۱۰م در کرمان حضور داشت با

اشاره به اجاره سرزمین‌های کرانه‌ای ایران و استیلای تضعیف‌کننده امامان عمان بر این حدود، می‌نویسد: «بندرعباس هنوز مال‌التجاره‌های خود را از طریق مسقط به بنادر هندوستان و دریای سرخ و سواحل شرقی آفریقا صادر می‌نماید. یک پادگان سرباز متعلق به امام مسقط از آن بندر حراست و حفاظت می‌نماید. شهر بسیار کثیف و سکنه آن اغلب بیمار و کوچه‌های آن تنگ و تاریک و در جاهایی به علت خرابی کوچه‌ها مسدود است. در این شش سال اخیر در عمران و آبادی این بندر به طور کلی غفلت و سهل‌انگاری شده است. بیشتر سرزمین‌های این ناحیه متروک خالی از سکنه می‌باشد» (امیری، ۱۳۶۹: ۳۱۲-۳۱۱). در سال ۱۸۶۶م/۱۲۸۳ق صید سالم در عمان و مسقط به حکومت دست یافت. او مبالغ‌گزافی بر عوارض و مالیات گمرکی و راهداری بندرعباس و توابع آن اضافه کرد. فشار طاقت‌فرسای این عوارض سبب استمداد مردم منطقه از مصطفی خان حاکم بستک و عریضه‌نویسی به فرمانفرمای فارس و در نهایت ناصرالدین شاه گردید (بنی‌عباسیان بستکی، ۱۳۳۹: ۲۵۳-۲۵۱). «یاغی‌گری و بی‌عدالتی» امامان عمان، به‌ویژه پس از تلاش‌های ناصرالدین شاه برای اعاده حاکمیت ایران بر این مناطق، به اوج خود رسید (سرابی، ۱۳۴۴: ۱۰۴). در مقابل توسعه فقر و ایجاد عقب‌ماندگی شدید، امامان عمان و مسقط «ثروتی عظیم» را از سرحدات جنوب ایران به دست می‌آوردند (هدایت، ۱۳۳۹، ج ۱۰: ۸۶۱۷)، (سپهر، ۱۳۷۷، ج ۳: ۱۲۳۶). برخی از مهم‌ترین معادن این مناطق از جمله معادن گوگرد در محدوده بندر خمیر، بندرعباس و میناب در اختیار آنان قرار داشت. (مارکام، ۱۳۶۷: ۹۱). اجاره سرزمین‌های جنوبی، تدریجاً بافت فرهنگی و مذهبی این مناطق را تحت تأثیر قرار داد، چنان‌که باعث گسترش تفکرات وهابی‌گری و تعدی بر بومیان شیعه گردید. بندر لنگه که دارای ۴۰۰ خانوار شیعه بود، شدیداً از این معضل رنج می‌برد. شیعیان، مذهب خود را در سرزمینی که شیعه مذهب رسمی آن بود پنهان می‌کردند، زیرا مال و زنان و دختران آنها حلال و قتل آنان نیز از دیدگاه وهابیون عرب مباح شمرده می‌شد. چپاول اموال شیعیان نیز امری عادی به شمار می‌رفت (کازرونی، ۱۳۶۷: ۱۱۷). استیلای امامان عمان که همیشه «دوست صدیق دولت انگلستان» محسوب می‌گردیدند، سبب‌ساز نفوذ گسترده سیاست‌های مخرب استعمار بریتانیا در سرحدات جنوبی ایران بود (مارکام، ۱۳۶۷: ۹۱).

## ۲. ضعف زیرساخت‌های اقتصادی

با وجود اهمیت استراتژیک بنادر و جزایر خلیج فارس و دریای عمان در تحولات اقتصادی ایران، این مناطق زیرساخت‌های اقتصادی و اداری ضعیفی داشتند. کینر هنگام صحبت از مدنیت بندر دورق در خوزستان در سال ۱۸۱۰ م، از قلت امکانات و ضعف تجارت آن می‌نویسد (امیری، ۱۳۶۹: ۳۲۳). اهواز (ناصریه) که در گذشته شهری آباد بود، از رونق افتاده و در حدود ۶۰۰ یا ۷۰۰ نفر سکنه بیشتر نداشت (همان، ۳۲۴)، (سایکس، ۱۳۶۳: ۲۸۴). این شهر در حدود سال‌های ۱۸۴۰-۱۸۴۲ م، بیشتر از یک شهر به دهکده‌ای کوچک شباهت داشت (لایارد، ۱۳۶۷: ۱۸۶-۱۸۳). هنگامی که نیروهای انگلیسی در تهاجم خود به خوزستان در ۲۹ مارس ۱۸۵۶ به اهواز وارد گشتند، شهر را مخروبه یافتند (واتسن، ۱۳۵۶: ۴۲۰). بندر محمره (خرمشهر) شهر کوچک و کثیفی بود (سایکس، ۱۳۶۳: ۲۸۳). دیوار گرداگرد بندر هندیان در چند نقطه فرو ریخته بود و حوزه حکمرانی شوشتر، که زمانی ثروتمندترین بخش خوزستان به شمار می‌رفت، به سرزمینی متروک و خالی از سکنه تبدیل شده بود (همان، ۳۲۴-۳۲۷)، (دوبد، ۱۳۷۱: ۳۳۷)، (لایارد، ۱۳۶۷: ۱۸۱). با فروپاشی شوشتر، بخش مهمی از ساکنان آن به دزفول، که مرکز خوزستان شده بود، مهاجرت نمودند. بهبهان که به صورت تاریخی روابط نزدیک با بنادر بوشهر داشت، از یک شهر پرجمعیت به یک ناحیه حاشیه‌ای تبدیل شده بود (لایارد، ۱۳۶۷: ۱۵۱). هرمان نوردن انگلیسی که در زمان انتقال حکومت از قاجاریه به دولت پهلوی از خوزستان و سایر مناطق جنوب ایران دیدار نموده و کتابش از سفرنامه‌های خاص به شمار می‌رود، با ابراز شگفتی، از خالی بودن روستاهای خوزستان و ویرانی و متروکه شدن آن خبر می‌دهد (نوردن، ۱۳۵۶: ۱۸-۱۹). بنادر خلیج فارس در مسیر خوزستان به سوی دشتستان (برازجان) نیز سخت تحت تأثیر سیاست ناکارآمدی عمرانی دولت قاجاریه قرار داشتند. بابن و هوسه در گذر از این نواحی و بندر دیلم (۱۸۸۵ م)، به خوبی این فرایند را توصیف نموده است (بابن و هوسه، ۱۳۶۳: ۱۳۳-۱۳۲). بوشهر به عنوان یکی از مهمترین بنادر ایران نیز سخت تحت تأثیر توسعه‌نیافتگی کرانه‌ای ساحلی جنوب ایران بود. بارتلمی سمینو جمعیت این بندر را تنها حدود ۴۰۰۰ نفر دانسته است (اتحادیه و میر محمد صادق، ۱۳۷۵: ۱۸۹-۱۸۸)، (آل داود،

(۱۳۷۱: ۷۰). مأموران رسمی محمد شاه قاجار که در همین محدوده زمانی از بوشهر دیدار نمودند (۱۸۳۹/ ۱۲۵۶ق) یک سوم (ثلث) شهر را به کل خرابه و فاقد هر گونه آبادی با مشکل نایابی آب ثبت نموده‌اند (همان: ۲-۷۱). بوشهر در ابتدای دهه ۴۰ قرن ۱۹ م بر سر راه نقل و انتقال حجاجی بود که از ایران و هندوستان به مکه می‌رفتند، اما از لحاظ مدنیت و رفاه اجتماعی «ابدأً تغییری نیافته و کسی هم درصدد برنیامده که آن را تغییر دهد» (فلاندن، ۱۳۵۶: ۳۶۸). گوینو که در آوریل ۱۸۵۵ از طریق بندر بوشهر به ایران آمد، دیگر فرانسوی است که توسعه‌نیافتگی این بندر را مورد توجه قرار داده است (گوینو، ۱۳۶۷: ۱۲۳-۱۲۰). بروگشن سفیر دولت پروس، که از سال ۱۸۵۹ تا ۱۸۶۱م در ایران حضور داشته است، نیز از توسعه‌نیافتگی این شهر نوشته است (بروگش، ۱۳۶۸: ۵۱۷). در جزء خاطرات یک مأمور انگلیسی ساخت خطوط تلگراف در سال ۱۸۷۹ م، از مصائب توده‌های عامی برای رفع تشنگی بندرنشینان اظهار شگفتی شده است (افشار، ۱۳۵۲: ۲۲۷). ماساهارو نخستین فرستاده ژاپن به ایران، که در ۲۰ مه ۱۸۸۰/ ۲۸ جمادی‌الثانی ۱۲۹۷ق وارد بوشهر شده است، از نقش بر آب شدن تصورات خود در مورد مدنیت و شکوه بوشهر سخن گفته است (ماساهارو، ۱۳۷۳: ۴۷-۴۶). ژان دیولوفوای فرانسوی که در اواسط ۱۸۸۱م/ ذیحجه ۱۲۹۸ق به بوشهر وارد شده است، آگاهی‌های بسنده‌ای از ضعف زیرساخت‌ها و توسعه نیافتگی این بندر عرضه نموده است (دیولوفوا، ۱۳۷۱: ۵۳۸-۵۳۷، ۵۴۲-۵۴۱). در تأیید نوشته‌های سیاحان اروپایی، گزارش میرزا تقی خان، حکیم‌باشی ظل‌السلطان، که در تاریخ ۱۲۹۹ق/ ۱۸۸۱م از بنادر جنوب و بوشهر دیدار نموده، حاوی نکات بسیار مهمی است. او در ۲۳ صفرالمظفر سال ۱۲۹۹ق، از وضعیت متأثرکننده بندر بوشهر گزارش داده است (صفایی، ۱۳۴۹: ۱۰۵). پیر لوتی فرانسوی که در اواسط آوریل ۱۹۰۱ از هند به بوشهر رسیده است، آن را «شهر اندوه و مرگ با ساختمان‌های ویران» خوانده است (لوتی، ۱۳۷۲: ۲۶). برادلی برت<sup>۱</sup> در فصل دوم کتاب «از خلیج فارس تا دریای خزر از طریق ایران» که در سال ۱۹۰۹ م در لندن منتشر شد، به کاستی‌های بندر بوشهر اشاره نموده است (زنکنه، ۱۳۷۷: ۱۵۵). هنگامی که فلاندن فرانسوی از سواحل خلیج فارس دیدار نمود، بنادر کوچک متعددی در کنار دریا

(در محدوده بوشهر) قرار داشتند که همگی از رونق و اهمیت به دور بودند (فلاندن، ۱۳۵۶: ۳۶۸). در اواخر دوره قاجاریه، آثار کمبود، فقر و بیکاری در همه چیز و همه جای بوشهر دیده می‌شد (نوردن، ۱۳۵۶: ۲۲).

جزیره خارک مابین سال‌های ۱۸۴۲-۱۸۴۰م دهکده کوچکی بود که سکنه آن را شماری ماهیگیر بی‌بضاعت و فقیر تشکیل می‌دادند (لایارد، ۱۳۶۷: ۱۵۴). بندر گناوه به صورت یک سوراخ متعفن بود که جز گل و خاک و مگس و آب راکدِ ناسالم چیز دیگری در آن به چشم نمی‌خورد (نوردن، ۱۳۵۶: ۲۳). در دهه نخست قرن ۱۹م، بیشتر سرزمین‌های مابین بندرعباس و کرمان، بیابان و خالی از سکنه بود (امیری، ۱۳۶۹، ۳۱۲)، (بروگشن، ۱۳۶۸: ۱۳۲). بندرعباس به عنوان یکی از مهم‌ترین مراکز دریایی ایران در سال ۱۸۲۱ م چنین توصیف شده است: «شهر صرفاً مجموعه‌ای از آلونک‌های فلاکت‌باری بود که از گل و یا سنگ و ساروج ساخته شده بود. بازار بندرعباس اغلب تهی از کالا بود، محلی غم‌انگیز و دلگیر بود. نمای بیرونی ساختمان‌های شهر حکایت از ویرانی و اضمحلال سریع می‌کرد» (کلی و سیوری، ۱۳۷۷: ۴۴-۴۱). براساس گزارش رسمی کارگزاران قاجاریه در صفحات جنوب و جنوب شرقی در ۱۱ رمضان ۱۳۴۰، امکانات دولتی ایران در بندرعباس بسیار محدود بود (وثوقی، ۱۳۸۱: ۲-۱۲۱). هر چه به اواخر قرن ۱۹م نزدیک‌تر می‌گردد، فروپاشی اقتصادی بندرعباس و توابع آن از جمله بندر لنگه بیشتر نمایان می‌شود (almanni and alsharari.2014:45). ویلسن انگلیسی آب‌انبارهای متعفن مابین بندرعباس به لار را در این دوره توصیف می‌کند. (ویلسن، ۱۳۶۳: ۲۱). در چابهار تنها اداره گمرک متعلق به ایران بود و در قریه تیس (تیز) نیز دولت دارای یک قلعه بود که آن نیز مخروبه شده بود. در گواتر تنها بنای دولتی اداره گمرک بود که کپر حصیرپوشی آن را تشکیل می‌داد. سدیدالسلطنه با اشاره به علل تأثیرگذار در عقب‌ماندگی چابهار، سوء رفتار با بومیان منطقه را سبب مهاجرت آنان به ناحیه گوادر از بنادر بلوچستان انگلستان و تشدید روند عدم توسعه‌یافتگی آن می‌داند (سدیدالسلطنه بندرعباسی، ۱۳۷۱: ۳۰۱-۳۰۰). هنگامی که سایکس در آخرین سال‌های قرن ۱۹م این بندر را مشاهده نموده، به قریه کوچکی تبدیل شده بود که دارای چند خانه محقر و معدودی اشجار پراکنده بود (سایکس، ۱۳۶۳:



۱۴۷-۱۲۴). در بنادر و جزایر جاسک، سربک، میناب، هرمز، قشم، کوهستک، هنگام، لنگه و کنگ نیز مدنیت حضور دولت مرکزی در حداقل قرار داشت (وثوقی، ۱۳۸۱: ۱۷۵، ۱۶۶، ۱۶۱، ۱۴۶، ۱۲۲، ۲۰۴، ۱۹۵، ۱۸۴، ۲۴۶، ۲۲۶). بر اساس این گونه گزارش‌ها امکانات و زیرساخت‌های اداری، اقتصادی و نظامی ایران در سایر بنادر و جزایر، دیر، کنگان، تمبک، طاهری، عسلویه، شیو، مقام، شیخ شعیب، چيرو، کیش، چارک، مغو، هرمز، قشم و غیره نیز بسیار محدود و بدون توانایی تأثیرگذاری بر فعل و انفعالات منطقه خلیج فارس و دریای عمان بود (همان: ۱۱۰، ۱۰۴، ۹۹، ۹۵، ۹۰، ۸۴، ۷۹، ۵۵، ۴۵، ۳۹، ۳۶، ۳۱)، (سایکس، ۱۳۶۳: ۳۱۵-۳۱۴)، (لوریمر، ۱۳۷۶: ۱۶-۱۵).

### ۳. خشکسالی و شیوع بیماری‌های واگیردار

در فاصله یک دهه مابین سال‌های ۱۸۶۰ تا ۱۸۷۱ م/ ۱۲۷۷ تا ۱۲۸۸ ق، به طور متوسط هر دو سال یکبار خشکسالی ایران را دربر می‌گرفت. پیامد این فرایند، قحطی و گرسنگی همراه با بیماری و تلفات گسترده انسانی در حدود ۲ میلیون نفر بود (آدمیت، ۱۳۵۳: ۷۸-۷۹). از جمله مهم‌ترین قحطی‌های این دوره می‌توان به سال‌های ۶۱-۱۸۶۰ م (۱۲۴۰-۱۲۳۹ ش)، ۷۲-۱۸۷۱ (۱۲۴۸-۱۲۵۱ ش)، ۱۸۸۰ (۱۲۵۹ ش)، اشاره نمود (فوران، ۱۳۷۷: ۱۸۴). در سال ۱۸۷۱-۱۸۷۰/ ۱۲۸۸-۱۲۸۷ ق قحطی عمومی در ایران به وجود آمد (ریچاردز، ۱۳۷۹: ۳۸)، (مستوفی، بی‌تا: ۱۱۰) بنا بر برآوردی در سال ۱۸۷۱ م (۱۲۵۰ ش) دو سوم از کل دام‌های جنوب ایران بر اثر قحطی و خشکسالی نابود گشتند و در سال ۱۸۸۷ (۱۲۶۶ ش) کمبود مواد غذایی بندر بوشهر را تحت تأثیر پیامدهای سوء خود قرار داد (همان: ۲۰۸-۱۸۷). چارلز جیمز ویلز (۱۹۱۲-۱۸۴۲) پزشک انگلیسی که در حدود سال ۱۸۸۰ م در ایران بوده است، مشاهدات عینی خود را از تبعات خشکسالی در نوار ساحلی جنوبی کشور ذکر می‌کند (ویلز، ۱۳۶۸: ۲۹۲، ۲۸۷). عملکرد تجار مآبانه مقامات نیز نوعی شبه قحطی مصنوعی را به وجود می‌آورد (ویلسن، ۱۳۶۳: ۳۸۱)، (بروگش، ۱۳۶۸: ۵۴۶). اولین بار بروز ویا در ایران دوره قاجاریه در سال ۱۸۲۱ م اتفاق افتاد. بیماری از بنادر خلیج فارس به شیراز و فارس سرایت کرد و بیش از ۸۰۰۰ نفر قربانی گرفت. در سال ۲-۱۸۳۱ م طاعون جنوب ایران را به نابودی کشاند (یاب و کوپربوش، ۱۳۸۸، ۱۸). طاعون این سال موجب قتل عام حدود ۲۰

هزار نفر در شوشتر مرکز حکمرانی خوزستان شد و در نتیجه در کنار سوء سلوک حکام فرایند انحطاط این ناحیه را شدت بخشید (لایارد، ۱۳۶۷: ۱۸۱). در سال ۱۸۵۱م و ۱۸۵۳م و با در بوشهر شایع گردید. در سال‌های ۱۸۶۱، ۱۸۶۷ و ۱۸۷۲م بیماری و با به تمام ولایات جنوب و شرق کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان سرایت نمود (لمبتون، ۱۳۷۵: ۱۷۹-۷۵)، (دولت‌آبادی، ۱۳۷۱، ج ۱: ۳۶)، (فووریه، ۱۳۸۸: ۲۹۰-۲۸۶). در وبای سال ۱۸۹۲م، تنها ۲۰۰۰ نفر در شوشتر تلف گردیدند. در سال ۱۹۲۳م نیز بر اثر این اپیدمی، بیش از ۹۱۱ نفر در آبادان در گذشتند (فلور، ۱۳۸۵: ۱۷-۱۶). لسان‌الملک سپهر در خلال رویدادهای سال ۱۲۴۵ ق (سپهر، ۱۳۴۴: ۴۷)، اعتمادالسلطنه (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷: ۱۶۰۷-۱۶۰۵)، محمود میرزا قاجار (محمود میرزا قاجار، ۱۳۸۹: ۲۹۴) و (ریاضی هروی، ۱۳۷۲: ۱۵۷، ۱۳۳، ۲۵) به مسئله بیماری و با و طاعون و اثرات مخرب آن در ایران اشاره نموده‌اند. یکی از علل عمده انتشار بیماری‌های همه‌گیر در جزایر و بنادر خلیج فارس و دریای عمان، ورود عناصر خارجی به ویژه از مبدأ هندوستان و مشخصاً منطقه بمبئی بود (Potter.2014:231-235)، (نبی‌پور، ۱۳۹۱: ۷۲). آب آلودهٔ مشروب بندر و جزایر خلیج فارس ناقل کرم پیوک و تب‌های مسری موزی به ساکنان بومی به‌ویژه فقرا و کارگران بود (Potter.2009:10-9). به نوشتهٔ دیولافوا، هنگامی که وی در منطقه اهرم بوشهر لب‌های خود را با آب متعفن انبار تر نموده، پنداشته است که اشتباهی روی داده و به جای آب به او نفت داده‌اند. (دیولافوا، ۱۳۷۱: ۵۲۹). فقر و مشکلات شدید زیرساختی از عوامل اصلی تشدید بیماری‌ها و عدم توان مهار آن بود. سیریل الگود که در سال ۱۹۲۵م به‌عنوان پزشک سفارت انگلستان به ایران آمد و طی اقامت شش ساله خود علاوه بر طبابت، به تحقیق درباره تاریخ طب و بیماری‌های ایران نیز پرداخت، با ذکر ورود طاعون و وبای سال ۱۸۷۱م/۱۲۸۷ق به منطقه خلیج فارس، به این مسئله در بوشهر توجه نموده است (الگود، ۱۳۷۱: ۵۷۶-۵۷۲). در کنار این مشکلات، نبود مراکز درمانی مشخص نیز شدت بیماری‌ها را در ایالات جنوبی باعث شد (نبی‌پور، ۱۳۹۱: ۶۷). قحطی، بلایای طبیعی و شیوع بیماری‌ها بر تشدید تقلیل بازرگانی خارجی، پدیده مهاجرت و کاهش نیروی انسانی در سرحدات جنوبی تأثیر مستقیم داشت (یاب و کوپربوش، ۱۳۸۸: ۲۷)، (لمبتون، ۱۳۷۹: ۹-۱۳۸)، (فلور، ۱۳۸۶: ۲۲).

#### ۴. سیاست‌های رفتاری حاکمان

ایالت فارس که جزایر و بنادر خلیج فارس در جنوب آن قرار می‌گرفت، صحنه عزل و نصب متعدد حاکمان بود. از زمان مرگ فتحعلی شاه در اواخر سال ۱۸۳۴م (۱۲۱۳ش)، تا ۱۸۴۰م (۱۲۱۹ش) شش حاکم بر این ایالت پهناور حکومت نمودند که در هیچ یک سیاستی برای پیشرفت این ناحیه منظور نگردید. میرزا ابوالحسن خان ایلچی در سال ۱۸۱۴-۱۸۱۳م در مقایسه‌ای مابین ایالت فارس و آذربایجان، ریشه اصلی انحطاط و ویرانی فارس را تعدی و سیاست‌های ظالمانه وزرا و حاکمان آن دانسته است. «کاش اهالی فارس هم طریقی می‌شد که هر چندی به دست تعدی وزیری مبتلا نمی‌شدند بلکه به این نسبت، آن ولایت خراب و ویران و خلق او متفرق نمی‌شدند» (شیرازی، ۱۳۶۲: ۱۱). بخش عمده‌ای از روستاهای اطراف شیراز به علل عدم توجه مقامات به بخش کشاورزی، مالیات‌های متعدد دولتی و عوارض گوناگون فئودالی به ویرانه‌هایی خالی از سکنه تبدیل گشته و «رعایا تاب نیاورده و راه فرار را پیش گرفته و رفتند» (آل داود، ۱۳۷۷: ۵۶-۵۳). بارون دوید، سیاح روس که در سال ۱۸۴۰م از فارس دیدن کرده است، با اشاره به تعویض مکرر حاکمان و مسئله فروش مقامات اداری می‌نویسد: «فارس از این تعویض‌های بی‌امان از نظر مادی زیان دیده است. نخستین هدف والی پس از استقرار در شغل جدید آن است که تا آنجا که می‌تواند از جیب ساکنان ولایت خود بدون توجه به مالیات معمول در کشور، مخارج رفته را به خود بازگرداند» (دوید، ۱۳۷۱: ۱۱۸). انباشته‌شدن مالیات‌های سنگین عقب‌مانده یا بقایا می‌توانست به دستگیری و مجازات زندان‌های طولانی منجر شود (نایب‌الایاله، ۱۳۷۳: ۱). دیولافوای فرانسوی به هنگام دیدار از بوشهر، پس از اشاره به مسئله فروش مقامات و مالیات‌گیری‌های متعدد از مردم، از زبان حاکم این بندر می‌نویسد: «حکام با عجله تمام خون ملت را می‌مکند و خود را متمول می‌سازند که پس از برآوردن خواهش ارباب هم زندگی راحتی برای خویش داشته باشند» (دیولافوا، ۱۳۷۱: ۵۴۱). بندر کنگان در جنوب بوشهر که در دوره سلطنت فتحعلی شاه مبلغ ۷۰ تومان پیشکش می‌پرداخت، در زمان حکومت محمدشاه قاجار مجبور به پرداخت ۱۲۰۰ تومان مالیات گردید، درحالی‌که جمعیت آن به علل وبا و طاعون و از «عهده نیامدن حقوق دیوانی» به سایر مناطق به‌ویژه

جنوب خلیج فارس مهاجرت نموده بودند (آل داود، ۱۳۷۱: ۱۰۱). گوینوی فرانسوی با اشاره به سوءمدیریت مالی مقامات، چپاول بودجه عمومی و نقش آن در عقب‌ماندگی بوشهر، مسئله ساخت دیوار و برج و حصار برای بندر و هدر دادن پولی را که از مرکز برای این امر تخصیص یافته بود، تمسخر کرده است (گوینو، ۱۳۶۷: ۱۲۲). لاسلز، کنسول بریتانیا که در سال‌های ۱۸۹۳-۱۸۹۲م (۱۲۷۲-۱۲۷۱ش) در صفحات جنوبی ایران به سیاحت پرداخته است، وضعیت فارس را کاملاً غیرقابل توصیف ذکر نموده است. به نوشته او مردم هرگز به یاد ندارند با آنها بدین پایه بدرفتاری شده باشد و تا این اندازه بر اثر ستم پایداری شده باشند (فوران، ۱۳۷۷: ۱۹۲). در دوران ملک منصور میرزا شعاع‌السلطنه پسر مظفرالدین شاه قاجار که در سال‌های ۱۳۱۸ق و ۱۳۲۲ق به حکومت ایالت فارس مشغول بود (امداد، ۱۳۸۷: ۴۲۶)، (کرمانی، ۱۳۴۶: ۱۵۴) «آه و ناله و فریاد و فغان اهالی از تعدیات و ظلم و ستم وی به هوا خاست» (ظهیرالدوله، ۱۳۶۷: ۱۵۲) (قائم‌مقامی، ۱۳۵۹: ۲۳۶). نواحی گوناگون خوزستان تحت تأثیر سوءسلوک حاکمان آن، فقر و محرومیت افزون‌تری را تجربه می‌کردند. در حدود سال ۱۸۴۲-۱۸۴۰م، حکمران و معتمد این ایالت با هدف اخاذی و دریافت پول، اهالی شوشتر، دزفول و طوایف عرب خوزستان را تحت فشار شدید قرار داده بود. در نتیجه، بسیاری از خانواده‌های قدیمی و ثروتمند در اثر جور و ستم عمال حکومتی دچار فقر و ورشکستگی گشته و حتی خانه و عمارت خود را نیز از دست دادند. در حالی که صاحب‌منصبان نظامی، اغلب اوقات به شراب‌خواری می‌پرداختند و شب‌ها در حالت مستی تا دیری در مجالس رقص و آواز دختران و پسران جوان زمان می‌گذراندند (لایارد، ۱۳۶۷: ۲۲۹). مناطق فلاحیه (دورق) و محمره (خرمشهر) در نتیجه اعزام قوای دولتی و ظلم مقامات محلی خالی از سکنه شده و مردم متواری بودند (همان: ۲۸۵)، (ویلسون، ۱۳۶۳: ۱۲۱). سیاست‌های مرکز‌گریزانه حاکمان محلی نیز از عوامل مؤثر در کاهش نفوذ دولت ایران در جزایر و بنادر جنوب بود. چنان‌که به گزارش سمینو فرانسوی، جزیره خارک به وسیله شیخ نصر (ناصر) اداره می‌گردید. وی جزیره را ملک شخصی خود می‌دانست که از اجداد او به ارث رسیده و خود را فرمانروای مطلق آن می‌دانست (اتحادیه و میر محمد صادق، ۱۳۷۵: ۱۸۶)، (یاحسینی، ۱۳۸۹: ۲۳). خوانین در شهرهای مختلف

خوزستان از جمله دزفول، مناطقی را در تیول خود داشتند و به طور دائم در حال جنگ و ستیز بودند. اغلب به خانه‌های یکدیگر حمله کرده و مرتکب قتل و خونریزی می‌شدند. در نتیجه دزفول که مرکز تجارت و دادوستد خوزستان محسوب می‌گشت، به یک شهر نیمه‌متر و که مبدل شده بود (لایارد، ۱۳۶۷: ۲۹۳). بر این اساس سوء سیاست‌های مقامات دولتی قاجار از عوامل مؤثر در توسعه نیافتگی سرحدات جنوبی ایران قلمداد می‌گردید (گوبینو، ۱۳۶۷: ۱۴۱) مهاجرت نیروی انسانی کارآمد و سرمایه به مناطق جنوبی خلیج فارس، از پیامدهای کوتاه‌مدت سیاست‌های ظالمانه مقامات محلی در حاشیه شمالی خلیج فارس و دریای عمان بود (سدیدالسلطنه بندرعباسی، ۱۳۰۸: ۲۶، ۳۰۰). هنگامی که سایکس انگلیسی در اواخر قرن ۱۹م از نواحی گه، قصرقند و بنت در مجاورت چابهار دیدار نمود، «عده زیادی در اثر تضییقات حاکم محل» به کراچی و مسقط و زنگبار مهاجرت نموده بودند (سایکس، ۱۳۶۳: ۱۵۰). علاوه بر این مناطق، هندوستان نیز یکی دیگر از سرزمین‌هایی بود که اهالی جنوب به دنبال یافتن فرصت‌های بهتر زندگی به آن مهاجرت می‌کردند (مراغه‌ای، ۱۳۲۵: ۲۱). از دیگر پیامدهای این فرایند، پذیرش تبعیت و یا تحت‌الحمایگی بریتانیا از سوی برخی رجال و تجار بزرگ منطقه بود. چنان‌که حاجی بابا صاحب از تجار معتبر بوشهر، که دارای چند کشتی بازرگانی بود، به علت فشار حکام فارس و بوشهر و اعمال قدرت دلبخواهی عمال دیوانی به تابعیت انگلستان در آمد. (اشرف، ۱۳۵۹: ۵۶)، (صفایی، ۱۳۴۹: ۱۱۴).

## ۵. عدم توسعه خطوط مواصلاتی زمینی و دریایی

بی‌توجهی به بهسازی و نوسازی راه‌ها، یکی از مشکلات عمده در فرایند توسعه کرانه‌ها و پس کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان در دوره قاجار بود. دیکسن که در سال ۱۸۵۲م به ایران مسافرت نمود، با اشاره به عدم تمایل دولت برای گسترش خطوط ارتباطی، مطمئن‌ترین سیاست برای ایران را مضمون این ضرب‌المثل می‌داند که به همین اندازه اکتفا کن از این بهتر نمی‌شود (لمبتون، ۱۳۷۹: ۱۳۶-۱۳۵). بر این اساس نخستین راه شوسه ایران در اکتبر ۱۸۷۴/۱۲۹۱ق احداث گردید (سرنا، ۱۳۶۲: ۱۹۳). در سرتاسر شبه‌جزیره بوشهر

هیچ جاده منظمی وجود نداشت (داگلاس، ۱۳۷۸: ۹۶). راه مشهور بوشهر به شیراز که یکی از مهم‌ترین معابر دسترسی ایران داخلی به جنوب و بالعکس بود، از خطرناک‌ترین جاده‌های کشور به شمار می‌رفت (فلاندن، ۱۳۵۶: ۳۴۱-۳۴۰). در منابع و سفرنامه‌های این دوره راه پرییج و خم، با دره‌های عمیق، فراز و فرود ارتفاعات و کتل‌های متعدد، که سبب کندی حرکت و باعث وارد آمدن تلفات به کاروانیان و چارپایان و نابودی مال‌التجاره و سرمایه آنان می‌گردید، ذکر شده است. (لوتی، ۱۳۷۲: ۵۱-۵۵)، (بروگش، ۱۳۶۸: ۵۱۷-۵۱۶)، (دوبد، ۱۳۷۱: ۱۲۹-۱۲۸)، (داگلاس، ۱۳۷۸: ۱۰۰)، (گوینو، ۱۳۶۷: ۱۳۷)، (آل داود، ۱۳۷۱: ۵۷)، (زنگنه، ۱۳۸۰: ۲۸)، (سایکس، ۱۳۳۶: ۳۳۴)، (فلاندن، ۱۳۲۴: ۲۹۱).

بروگش نبود خطوط مواصلاتی مناسب را از علل افول رونق و شکوفایی بندر بوشهر دانسته است (بروگش، ۱۳۶۸: ۵۱۸). براساس گزارش اسکات ادوارد وارینگ، کارمند غیرنظامی کمپانی هند شرقی بنگال که به علت بیماری در ۱۲۱۶ هـ ق / ۱۸۰۲م مدت چهار ماه در شیراز و حومه آن گذراند، در سال ۱۸۰۲م، ۹ ایستگاه راهداری مابین بندر بوشهر تا شیراز وجود داشته است (لمبتون، ۱۳۷۵: ۱۹۵). در دوره ۱۴ ساله سلطنت محمدشاه قاجار، راه‌های جنوبی ایران و کرانه‌های خلیج فارس به علل ناامنی طولانی و صعب‌العبور بودن و عدم نوسازی و نظارت مقامات ذیربط رو به ویرانی و انهدام گذارد (همان: ۱۸۲). این وضعیت تا اواخر قرن ۱۹م پایدار ماند (دیولافوا، ۱۳۷۱: ۵۲۵). بر این اساس، راه‌های صعب‌العبور یکی از علل اصلی عدم پیشرفت بسنده بندرعباس و بندر لنگه در این محدوده زمانی بود (سایکس، ۱۳۶۳: ۱۲۰). سایکس در بررسی راه‌های کاروان‌رو بندرعباس می‌نویسد: «راه‌ها در اینجا فقط نشان و جاپایی بودند که به وسیله حیوانات و چارپایان کاروان‌ها ساخته شده بودند و اینان در ایران یگانه مهندسین می‌باشد» (سایکس، ۱۳۶۸: ۶۶۳). وضعیت نابسامان در خطوط آبی نیز دیده می‌شد. تا اواسط دوره قاجاریه، کشتی‌های کوچک امکان حمل کالا در رود کارون تا بندری در اهواز را داشتند (لایارد، ۱۳۶۷: ۳۱۵-۳۱۴). موقعیت جغرافیایی مناسب محمره (خرمشهر) که در نزدیکی ملتقای رودخانه جراحی با کارون واقع شده، سبب می‌گشت تا کشتی‌ها به رأس خلیج فارس آمده و کالاهای خود را از رودخانه نیز بگذارند، بدون آنکه نیازی باشد تا مسیر طولانی تری در

شط العرب بیمانند و به بصره برسند (دوبد، ۱۳۷۱: ۳۳۰-۳۲۹). به علت عدم توجه مقامات محلی به لایروبی کانال‌های آبی اطراف محمره، به تدریج آبراهه کارون نیز در نتیجه انباشت آبرفت قابلیت مواصلاتی خود را از دست داد. افزایش گل و لای در اطراف محمره سبب ازدیاد خاک در دلتای دجله و فرات به میزان ۱ مایل در ظرف ۷۰ سال گردید که از توسعه هر دلتای دیگری بیشتر بود. در نتیجه تا اواسط قرن ۱۹ م، حدود ۵۰ مایل از ساحل خلیج فارس فاصله گرفته بود، در حالی که در گذشته تنها حدود ۲۰۰۰ قدم با دریا فاصله داشت (واتسن، ۱۳۵۶: ۱۴-۴۱۳). نبود لنگرگاه‌های مناسب که امکان پهلوگیری را برای ناوگان‌های گوناگون مهیا می‌ساخت، از مشکلات اصلی بنادر بزرگ خلیج فارس و دریای عمان به شمار می‌رفت. به عنوان نمونه بندر بوشهر شدیداً از این نقیصه متضرر می‌گشت، (آل داود، ۱۳۷۷: ۷۰)، (بروگش، ۱۳۶۸: ۵۱۷)، (فلاندن، ۱۳۵۶: ۳۶۷). هر چه به اواخر قرن ۱۹ نزدیک‌تر می‌شویم، این معضل تشدید شده است (دیولافوا، ۱۳۷۱: ۵۳۷). این وضعیت تا آغازین سال‌های پس از فروپاشی دولت قاجاریه نیز در بندر بوشهر کماکان ادامه داشته است (کازاما، ۱۳۸۰: ۱۱۴-۱۱۳). به علت ضعف سیستم حمل و نقل، جابجایی کالاها در بوشهر با تأخیر انجام شده و گاه کشتی‌ها برای تخلیه بار به سایر بنادر فرستاده می‌شدند (لوریمر، ۱۳۷۶: ۶۰). هزینه انبارهای نگهداری کالا، نابودی مال‌التجاره و عدم ارسال بموقع آن به بازارهای فروش، ضرر و زیان بازرگانان را افزایش می‌داد (نوردن، ۱۳۵۶: ۲۱).

بر این اساس بود که نیکلسن، شارژدافر انگلیس در تهران، طی نامه مفصلی در سال ۱۳۰۳/۱۸۸۶ ق، به وزارت امور خارجه ایران، عنوان نمود: «بدبختانه چنین است که از لندن به بوشهر که مسافت راه چند هزار مایل است زودتر متاع می‌رسد تا از بوشهر به طهران که چند صد مایل است. در صورتی که کرایه این مسافت قلیل سه برابر آن مسافت کثیر است» (آدمیت، ۱۳۴۰: ۱۶۴). با افزایش فقر در سرحدات جنوبی، پدیده راهزنی و سرگردنه‌گیری نیز رواج یافته از مشکلات اصلی تجار شد. در مسیر بوشهر به شیراز، این پدیده به وضوح خود را نشان می‌داد (آل داود، ۱۳۷۱: ۶۴)، (بروگش، ۱۳۶۸: ۵۱۷). راهزنی گروه‌های بلوچ (بلوص) که از کرانه‌های دریای عمان تا مرزهای کرمان را تحت‌الشعاع خود قرار می‌داد، همواره حرکت قافله‌ها و مسافران را در جاده‌های شرق و جنوب شرقی

تهدید می‌نمود (افضل‌الملک، بی تا: ۱۶۶). مشکلات راه‌ها را مأموران حفاظتی نیز تشدید می‌نمودند. قراسواران که وظیفه ایجاد امنیت در جاده‌های کشور را برعهده داشتند، از سرِ استیصال و فقر شدید خود به لخت کردن کاروانیان و راهزنی می‌پرداختند (بابن و هوسه، ۱۳۶۳: ۱۳۰). حجم گستردهٔ صدمات راهزنان به بخش اقتصادی کشور را می‌توان از شکوائیه ناصرالدین شاه در مورد ناامنی راه‌ها در ایران دریافت نمود (هدایت، ۱۳۴۴: ۲۷۵). برطبق گزارش نمایندگان سیاسی بریتانیا در ایران، در فاصله سال‌های ۱۹۰۸ تا ۱۹۱۲/م ۱۳۲۶ تا ۱۳۳۰ق، شرکت‌های تجارتی و بازرگانان انگلیسی ۶۴ بار مورد هجوم راهزنان قرار گرفته‌اند (اشرف، ۱۳۵۹: ۴۱). در کنار عدم توسعهٔ خطوط مواصلاتی، انواع مالیات‌ها، تعرفه‌ها و عوارض راهداری، که منطقه به منطقه از تجار اخذ می‌گردید، این فرایند را شدت می‌بخشید. میرزا تقی خان حکیم‌باشی که در سال ۱۸۸۲/م ۱۲۶۱ق به عنوان مأمور رسمی از کرانه‌های خلیج فارس و بندر بوشهر دیدار نموده به آن اشاره کرده است (صفایی، ۱۳۴۹: ۱۱۵-۱۰۴).

## ۶. عدم توجه به رشد صنایع و تولیدات بومی

سرحداث جنوبی ایران در دوره قاجاریه با وجود رونق دادوستد تجاری و بازرگانی دریایی، شدیداً از نبود یا بی‌رونقی صنعت محلی، که زمینه‌ساز اشتغال و بهره‌وری اقتصادی می‌گردید، رنج می‌برد. به عنوان نمونه در بوشهر ساخت قهوه‌جوش مسی (دله) تنها صنعت قابل ذکر بندر بود (لوریمر، ۱۳۷۹: ۱-۱۷۰). حتی بخش کشتی‌سازی نیز تدریجاً رقابت را به تولیدات صنعتی اروپایی و اعراب جنوب خلیج فارس، به‌ویژه اهالی عمان و مسقط، واگذار نمود. عدم توجه به رشد صنایع بومی و نقش آن در توسعه‌نیافتگی کرانه‌های خلیج فارس، از دید تیزبین سیاحان اروپایی به دور نمانده است. گوینو با طرح این سؤال که چرا بوشهر این قدر مفلوک و فاقد درخشندگی است، می‌نویسد: «تجارت ترانزیتی پرونق است اما در درون انبار کالا و گمرکات. چون بازرگانان معتبری که به امر ترانزیت اشتغال دارند منبع عایداتشان در مناطق دوردست است و کالاهایی که به این شهر می‌آید، می‌رود فقط از میان دست‌های آنان می‌گذرد و در خارج از شعاع بوشهر پخش می‌شود. چون



بوشهر هیچ چیز تولید نمی‌کند و هیچ کالایی را نمی‌تواند بخرد و نگه دارد» (گوینو، ۱۳۶۷: ۱۲۲-۱۲۱). او لزوم تبدیل بوشهر به شهری بزرگ و ثروتمند و پرجمعیت را با وجود شرایط نامساعد طبیعی، در رونق بخش کشاورزی و افزایش نفوس در ایالت فارس می‌داند (همان: ۱۲۲). بروکش پروسی نیز در بررسی علل عقب‌ماندگی بوشهر، نبود صنعت بومی و فقدان کالای تولیدی مشخص را ذکر نموده است (بروگش، ۱۳۶۸: ۵۱۸). در نتیجه واردات گسترده کالاهای اروپایی و هندی، صنایع بومی در کرانه‌ها و پس کرانه‌های خلیج فارس توان رقابت با کالاهای ارزان خارجی را نداشتند (براون، ۱۳۷۱: ۳۹۴)، (دوسرسی، ۱۳۹۰: ۲۳). در کنار عدم توجه به صنایع بومی، فقدان سیلو و انبارهای نگهداری محصولات زراعی و کالا نیز این فرایند را تشدید می‌نمود (صفایی، ۱۳۴۹: ۷۸). با کشف و استخراج نفت در خوزستان و افزایش اهمیت بنادر این منطقه در سیاست‌های اقتصادی ایران و دول خارجی، اهمیت نبود صنایع بومی در بوشهر خود را بیشتر نشان داد. (نوری‌زاده بوشهری، بی‌تا: ۷۶). سرعت سقوط و انحطاط بوشهر، که در فقدان تولیدات بومی تنها بر تجارت و تبادل کالا تمرکز داشت، بیش از ۱۵ سال طول نکشید. عدم توجه به بخش زراعی نیز در این مرحله تأثیرگذاری خود را بیشتر نشان داد (بدیع تبریزی، ۱۳۶۰، ۷).

## نتیجه‌گیری

جزایر و بنادر خلیج فارس و دریای عمان در زمینه صادرات و واردات انواع کالا نقش حیاتی را در اقتصاد ایران عصر قاجاریه ایفا می‌کردند. با وجود این، به‌علت معضلات سیاسی و نظامی دولت قاجاریه، نبود یک نیروی دریایی توانمند، سیاست‌های محدودکننده دولت انگلستان، اجاره‌دادن جزایر و بنادر کلیدی خلیج فارس به اتباع بیگانه و ضعف شدید زیرساخت‌های اقتصادی، نبود خطوط مناسب مواصلاتی، بی‌توجهی به صنایع اشتغال‌زای بومی و امواج پی‌درپی قحطی و بیماری‌های اپیدمیک، کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان نتوانست همگام با تحولات اقتصاد جهانی، حرکت روبه‌رشد مشهودی داشته باشد. در حقیقت درحالی‌که این مناطق در تحولات نظامی و اقتصادی جدید بین‌المللی و در عصر تشدید رقابت‌های قدرت‌های اروپایی، جایگاه ویژه‌ای یافته بود، نتوانست دوران

بالندگی تجاری خود را در اعصار گذشته حفظ و تکرار نماید. دولتمردان قاجار، به‌ویژه در دوران حکومت آغامحمدخان تا عصر ناصری، از اجرای برنامه‌های عمرانی که سبب تحرک بازرگانی و افزایش ظرفیت‌های بالقوه و بالفعل اقتصادی محلی این سرحدات می‌گردید، ناتوان بودند. ترکیب اقلام دادوستد ایران نیز در این دوره دگرگونی بارزی پیدا کرد و این کشور در اوایل قرن بیستم به الگوی استعمار کلاسیک نزدیک شد. در چارچوب نظریه نظام جهانی، ایران از عرصه خارجی (موقعیتی که در سده‌های شانزدهم، هفدهم و هجدهم داشت و از دیدگاه ایرانیان کشور در اوج قدرت صفویه در قرن هفدهم، بخشی از هسته غیراروپایی جهان به شمار می‌رفت)، در طی سده نوزدهم به حاشیه نظام سرمایه‌داری جهانی کشانده شد. پیرو این فرایند، بیشترین بهره‌مندی اقتصادی از ظرفیت‌های بالقوه و بالفعل در پهنه وسیعی از کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان به عناصر مشخص و کمپانی‌های بیگانه و فرامنطقه‌ای تعلق می‌گرفت و آنچه به آن محرومیت اطلاق می‌گردد و تا ادوار بعد نیز به یادگار ماند، در تمامی جزایر و بنادر خلیج فارس عصر قاجار دیده می‌شود.

## منابع و مآخذ

- آدمیت، فریدون (۱۳۴۰). *فکر آزادی و مقدمه نهضت مشروطیت*. تهران: سخن.
- \_\_\_\_\_ (۱۳۵۳). *اندیشه شرقی و حکومت قانون*، (عصر سپهسالار). تهران: خوارزمی.
- آل داود، علی (۱۳۷۷). *دو سفرنامه از جنوب در سال‌های ۱۳۰۷-۱۲۵۶ ق*. تهران: امیرکبیر.
- آبراهامیان، یرواند (۱۳۸۳). *ایران بین دو انقلاب*. ترجمه احمد گل‌محمدی، محمد ابراهیم فتاحی. تهران: نشر نی.
- اقبال، عباس (۱۳۲۸). *مطالعاتی در باب بحرین و جزایر و سواحل خلیج فارس*. تهران: چاپخانه مجلس.

- الگود، سیریل (۱۳۷۱). *تاریخ پزشکی ایران و سرزمین‌های خلافت شرقی*. ترجمه فرقانی. تهران: امیر کبیر.
- اورسل، ارنست (۱۳۸۲). *سفرنامه قفقاز و ایران*، ترجمه علی‌اصغر سعیدی. تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- اعتمادالسلطنه (۱۳۶۷). *تاریخ منتظم ناصری*. ج ۳. محمداسماعیل رضوانی. تهران: دنیای کتاب.
- افضل‌الملک، غلامحسین (۱۳۵۸). *سفرنامه خراسان و کرمان*، به اهتمام قدرت‌الله روشنی زعفرانلو، تهران: توس.
- امداد، حسن (۱۳۸۷). *فارس در عصر قاجار*، شیراز، دانشنامه فارس و نوید شیراز.
- افشار، ایرج (۱۳۶۷). *خاطرات و اسناد ظهیرالدوله*، تهران: زرین.
- باین و هوسه (۱۳۶۳). *سفرنامه جنوب ایران*. ترجمه و تعلیقات از محمدحسن خان اعتمادالسلطنه، به اهتمام میر هاشم محدث. تهران: دنیای کتاب.
- بارنز، الکس (۱۳۷۳). *سفرنامه بارنز، سفر به ایران در عهد فتحعلی شاه قاجار*، ترجمه حسن سلطانی‌فر، مشهد، آستان قدس رضوی.
- باوزانی، الساندرو (۱۳۵۹). *ایرانیان، تاریخ ایران با تکیه بر اوضاع اقتصادی و اجتماعی*. ترجمه مسعود رجب‌نیا. تهران: روزبهان.
- بدیع تبریزی، شمس‌الدین (۱۳۶۰). *مناسبات ارضی در ایران معاصر*. غلامحسین متین. تهران: اخگر.
- براون، ادوارد (۱۳۷۱). *یکسال در میان ایرانیان*. ترجمه ذبیح‌الله منصوری. تهران: صفار.
- برگش، هینریش (۱۳۶۸). *سفری به دربار سلطان صاحبقران، سفرنامه ایلیچی پروس در ایران ۱۸۶۱ - ۱۸۵۹*، ترجمه مهندس کردبچه، تهران: اطلاعات.

- بنی‌عباسیان بستکی، محمد اعظم (۱۳۳۹). *تاریخ جهانگیر و بستک*، به کوشش عباس انجم‌روز، تهران: چاپخانه کاویان.
- بنجامین، ساموئل گرین ویلز (۱۳۶۳). *ایران و ایرانیان، عصر ناصرالدین شاه*، ترجمه حسین کردبچه، تهران: جاویدان.
- پولاک، یاکوب ادوارد (۱۳۶۱). *سفرنامه پولاک، ایران و ایرانیان*، ترجمه کیکاوس جهاننداری، تهران: خوارزمی.
- تره زل، الفونس (۱۳۶۱). *یادداشت‌های ژنرال تره‌زل در سفر به ایران، راجع به سال‌های ۱۸۱۲ - ۱۷۸۰ م*، به اهتمام ژ. ب. دوما. ترجمه عباس اقبال. تهران: یساولی و فرهنگ‌سرا.
- جمال‌زاده، محمدعلی (۱۳۶۲). *گنج شایگان، اوضاع اقتصادی ایران در ابتدای قرن بیستم*. تهران: کتاب تهران.
- حسینی فسایی، میرزا حسن (۱۳۸۲). *فارسانامه ناصری*. به اهتمام منصور رستگار فسایی. تهران: امیرکبیر.
- دوبد، بارون (۱۳۷۱). *سفرنامه لرستان و خوزستان*. ترجمه محمدحسین آریا. تهران: علمی و فرهنگی.
- دوسرسی، کنت لوران (۱۳۹۰). *ایران در سال ۱۸۴۰ - ۱۸۳۹ (۵۶ - ۲۵۵ ق)*. *سفارت فوق‌العاده کنت دو سرسی*، ترجمه احسان اشراقی. تهران: نشر دانشگاهی.
- دیولافوا، ژان (۱۳۷۱). *ایران، کلده و شوش*، علی محمد فره‌وشی. به اهتمام بهرام فره‌وشی. تهران: دانشگاه تهران.
- رنه دالمانی، هانری (۱۳۷۸). *از خراسان تا بختیاری*. ترجمه غلامرضا سمیعی. تهران: نشر طاوس.
- ریاضی هروی، محمدیوسف (۱۳۷۲). *عین‌الوقایع*. به اهتمام محمد آصف فکرت. تهران: انتشارات و آموزش انقلاب اسلامی.

- زنگنه، حسن (۱۳۷۷). *میر مهنّا و شهر دریاها*. قم: همسایه.
- زنگنه، حسن (۱۳۸۰). *جنوب ایران به روایت سفرنامه نویسان*. شیراز: نوید شیراز.
- سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، سند با شناسه ۲۹۵/۷۳۲۷، شماره مدرک ۳۷۲۹۱۰۳.
- سایکس، سر پرسى (۱۳۶۳). *سفرنامه ژنرال سرپرسى سایکس یا ده هزار میل در ایران*. ترجمه حسین سعادت نوری. تهران: لوحه.
- \_\_\_\_\_ (۱۳۶۸). *تاریخ ایران*. ج ۲. ترجمه محمدتقی فخر داعی گیلانی. تهران: دنیای کتاب.
- سپهر، محمدتقی (۱۳۷۷). *ناسخ التواریخ*. ج ۳. به اهتمام جمشید کیانفر. تهران: نشر نی.
- ستاندیش، جان (۱۳۸۳). *ایران و خلیج فارس*. ترجمه عبدالرضا سالار بهزادی. تهران: نشر نی.
- سدیدالسلطنه بندرعباسی، محمدعلی (۱۳۷۱). *سرزمین‌های شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان در صد سال پیش*، به اهتمام احمد اقتداری. تهران: جهان معاصر.
- سفارت جمهوری اسلامی ایران (۱۳۸۱). «روابط تاریخی ایران و عمان». *تاریخ روابط خارجی*. س ۳، ش ۱۱.
- سرابی، حسین بن عبدالله (۱۳۴۴). *مخزن الوقایع، شرح مأموریت و مسافرت فرخ خان امین‌الدوله*. به اهتمام کریم اصفهانیان و قدرت‌الله روشنی. تهران: دانشگاه تهران.
- سرنا، کارلا (۱۳۶۲). *سفرنامه آدم‌ها و آیین‌ها در ایران*. ترجمه علی‌اصغر سعیدی. تهران: زوار.
- سعیدی سیرجانی، علی‌اکبر (اهتمام) (۱۳۸۳). *وقایع اتفاقیه، مجموعه گزارش‌های خفیه‌نویسان انگلیس در ولایات جنوبی ایران، از ۱۲۹۱ تا ۱۳۲۲ ق*، تهران: آسیم.
- *سفرنامه تلگرافچی فرنگی* (۱۳۵۲). ج ۱۹. به کوشش ایرج افشار. فرهنگ ایران زمین.

- شیرازی، میرزا ابوالحسن (۱۳۶۳). *سفرنامه میرزا ابوالحسن خان شیرازی ایلچی به روسیه*، به اهتمام محمد گلین، تهران: دنیای کتاب.
- صفایی، ابراهیم (۱۳۴۹). *اسناد نویافته*، تهران سخن.
- فصیحی، سیمین - طبیبی، صفورا (۱۳۹۲). «حیات اجتماعی شیراز عضو فتحعلی‌شاه به روایت وارینگ». *خردنامه*. ش ۱۱، پاییز.
- فلور، ویلم (۱۳۸۶). *سلامت مردم در ایران قاجار*. ترجمه ایرج نبی‌پور. بوشهر: دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشت درمانی بوشهر.
- فوران، جان (۱۳۷۷). *مقاومت شکننده، تاریخ تحولات اجتماعی ایران*. ترجمه احمد تدین. تهران: رسا.
- قائم‌مقامی، جهانگیر (۱۳۵۹). *نهضت آزادی‌خواهی مردم فارس در انقلاب مشروطیت ایران (براساس اسناد رسمی)*. تهران: تحقیقات تاریخی.
- کازرونی، محمد ابراهیم (۱۳۶۷). *تاریخ بنادر و جزایر خلیج فارس*. به اهتمام منوچهر ستوده. تهران: جهانگیری.
- کرزن، جرج ناتانیل (۱۳۶۷). *ایران و قضیه ایران*. ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی. تهران: علمی و فرهنگی.
- کریم‌زاده تبریزی، محمدعلی (۱۳۸۶). *اسناد متفرقه قدیمی*. لندن: انتشارات مستوفی.
- کلی، جی. جی - سیوری، راجر ام (۱۳۷۷). *خلیج فارس از دوران باستان تا اواخر قرن ۱۸ م*. ترجمه حسن زنگنه. مرکز بوشهرشناسی و انتشارات همسایه قم.
- گویننو، کنت ژوزف آرتور (۱۳۶۷). *سه سال در آسیا، سفرنامه کنت دوگویننو*، (۵۸ - ۱۸۵۵ م). ترجمه عبدالرضا هوشنگ مهدوی. تهران: کتابسرا.
- لایارد، سراستن هنری (۱۳۶۷). *سفرنامه لایارد یا ماجراهای اولیه در ایران*، ترجمه مهرباب امیری. تهران: وحید.

- لسان الملک، محمدتقی خان سپهر (۱۳۴۴). *ناسخ‌التواریخ، سلاطین قاجاریه*. جزء دوم. تهران: اسلامیة.
- لمبتون، آ. ک. اس (۱۳۷۵). *ایران عصر قاجار*. ترجمه سیمین فصیحی. تهران: جاودان خرد.
- \_\_\_\_\_ (۱۳۷۹). *نظریه دولت در ایران*. ترجمه چنگیز پهلوان. تهران: گیو.
- لوتی، پیر (۱۳۷۲). *سفرنامه به سوی اصفهان*. ترجمه بدرالدین کتابی. تهران: اقبال.
- لوریمر، ج. ج. (۱۳۷۹). *راهنمای خلیج فارس*. ترجمه محمدحسن نبوی. انتشارات نوید شیراز با همکاری بنیاد ایران‌شناسی بوشهر.
- مارکام، کلمنت (۱۳۶۷). *تاریخ ایران در دوره قاجار*. ترجمه میرزا رحیم فرزانه. به اهتمام ایرج افشار. تهران: نشر فرهنگ ایران.
- ماساهارو، یوشیدا (۱۳۷۳). *سفرنامه یوشیدا ماساهارو، نخستین فرستاده ژاپن به ایران دوره قاجار، ۹۸-۱۲۹۷ ق / ۸۱ - ۱۸۸۰ م*. ترجمه هاشم رجبزاده. تهران: آستان قدس رضوی با همکاری نی ئی یا.
- محمود میرزا قاجار (۱۳۸۹). *تاریخ صاحبقرانی*. به اهتمام نادره جلالی. تهران: کتابخانه مجلس شورای اسلامی.
- ناظم‌الاسلام کرمانی (۱۳۴۶). *تاریخ بیداری ایرانیان*. به اهتمام سعیدی سیرجانی. بخش اول. تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- نایب‌الایاله، رضا قلی میرزا (۱۳۷۳). *سفرنامه رضا قلی میرزا نایب‌الایاله نوه فتحعلی شاه*. به اهتمام اصغر فرمانفرمایی قاجار. تهران: اساطیر.
- نبی‌پور، ایرج (۱۳۹۱). *طب سینایی در گذار به مدرنیته در ایران قاجار*. بوشهر. دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی بوشهر.
- نوردن، هرمان (۱۳۵۶). *زیر آسمان شهر*. ترجمه سیمین سمیعی. تهران: دانشگاه تهران.

- نوری‌زاده بوشهری، اسمعیل (بی‌تا). *نظری به ایران و خلیج فارس*. بی‌جا. بی‌نا.
- وثوقی، محمدباقر (۱۳۸۱). *تحولات سیاسی صفحات جنوبی ایران*. تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌الملل وزارت امور خارجه.
- ویلز، چارلز جیمز (۱۳۹۸). *ایران در یک قرن پیش*، سفرنامه دکتر ویلز، تهران: اقبال.
- ویلسن، آرنولد (۱۳۶۳). *سفرنامه ویلسن یا تاریخ سیاسی و اقتصادی جنوب غربی ایران*. ترجمه حسین سعادت نوری. تهران: وحید.
- ویلس، چارلز جیمز (۱۳۶۳). *تاریخ اجتماعی ایران در عهد قاجاریه*. ترجمه سید عبدالله. به اهتمام جمشید دودانگه و مهرداد نیکنام. تهران: زرین.
- هالینگبری، ویلیام (۱۳۶۳). *روزنامه سفر سر جان ملکم به دربار ایران در سال‌های ۱۸۰۰-۱۷۹۹*. ترجمه امیر هوشنگ امینی. تهران: کتابسرا.
- هدایت، رضا قلی خان (۱۳۳۹). *روضه‌الصفای ناصری*، ج ۱۰، تهران: خیام.
- یاپ، ملکم - کوپر بوش، بریتون (۱۳۸۸). *خلیج فارس در آستانه قرن بیستم*، ترجمه حسن زنگنه. تهران: به‌دید.
- یاحسینی، قاسم (۱۳۸۹). *بوشهر، تنگستان و دشتستان در چند سفرنامه*. مجموعه کتاب‌های دانشنامه بوشهر. بوشهر: شروع.
- Abed al rozzak al manni and saleh alshari, (2014) pearl trade in the Persian gulf daring the 19th century. *asian culture and history*. Vol. 6.
- Anthony, John Duke, (1976), *Historical and Cultural Dictionary of the Sultante of oman and the Emirates of Eastern Arabia*, The Scarecrow Press, Metuchen, N.J.
- Azizi, mh, azizi, f (2010) *history of cholera outbreaks in iran during the 19 th and 20 th centuaries*, middle east, j dig dis. Jan2 (1).
- Bowen, Richard Baron, (1951), *The Arab Dhow Sailor*, American Neptune, Vol. 11, No.3.



- //, (1951) The Pearl Fisheries of the Persian Gulf *Middle East Journal*, Vol. 5, No.2.
- Foran, john,(1989),the concept of dependent development as a key to the political economy of qajar iran (1925-1800), *Iranian studies*, vol 22. no 2/3.
- nowshirvani.f, the beqinnigs of commercialized agriculture in iran, in a.ludoviteh editor the Islamic middle east 700-1900, *studies in economic and social history*, Princeton, the Darwin pres.
- Floor, willem, (2006), the rise and fall of the banu kab. A borderer state in southern Khuzestan, *iran*. Vol 44, british institute of Persian studies.
- Lawrence g.potter,(edited), (2009) *the Persian gulf in history*, palgreve macmilan.
- Lawrence g.potter(edited), (2014) *the Persian gulf in modern times,people, ports and history*, palgreve macmillan.
- Gilbair, Gad G (1986) "The Opening Up of Qajar Iran: Some Economic and Social Aspects, *bulletin of the school of oriental and African studies*, vol49, February, university of London. In Honour of Ann K. S. Lambton.
- Regavim, ram barueh, (2012), *the most sovereign of masters; the history of opium in modern iran*. 1850-1955, university of pennsylvavnia penn libraries.