

فصلنامه علمی تاریخ‌نامه ایران بعد از اسلام، سال یازدهم، شماره بیست و چهار، پاییز ۹۹، صفحات ۷۳-۹۲

تاریخ دریافت: ۹۸/۰۱/۱۷

تاریخ پذیرش نهایی: ۹۸/۰۸/۰۶

بررسی علل انتخاب و تداوم بوشهر به‌عنوان پایگاه نمایندگی کمپانی هند شرقی بریتانیا در خلیج فارس

زیبا غفوری^۱
حمید حاجیان‌پور^۲

چکیده

تجار کمپانی هند شرقی در آغاز قرن ۱۷م موفق شدند سرزمین هندوستان را به پایگاه تجاری خود تبدیل کنند و مدت کوتاهی بعد، آن سرزمین را تحت سیطره خود درآوردند. در این راستا هندوستان به پایگاه مهمی برای به دست گرفتن تجارت منطقه توسط کمپانی هند شرقی بریتانیا تبدیل شد. خلیج فارس یکی از بهترین بازارها برای کالاهای کمپانی هند شرقی به شمار می‌آمد. از این رو کمپانی تمام تلاش خود را برای به دست آوردن بازار این منطقه به کار برد؛ و نهایتاً در آغاز دوره زندیه موفق شد موقعیت خود را در منطقه تثبیت کند. کمپانی هند شرقی بریتانیا، بندر بوشهر را به‌عنوان پایگاه تجاری خود در منطقه برگزید و تا حدود دو قرن بعد، تمام تلاش خود را برای حفظ پایگاه مذکور به کار برد. این پژوهش علل انتخاب بوشهر را به‌عنوان مرکزیت فعالیت نمایندگی کمپانی هند شرقی بریتانیا مورد بررسی قرار داده است. یافته‌های پژوهش حاکی از آن است که عمق مناسب سواحل شمالی نسبت به سواحل جنوبی، وجود دولت‌های متمرکز و صلح و امنیت سواحل شمالی، وجود امکانات و منابع پس‌کرانه‌ای همچون آب شیرین، حمایت دولت‌های داخلی ایران، بازار ارزشمند ایران برای ماهوت انگلیسی و امکان ایجاد بندرگاه و لنگر انداختن کشتی‌ها در کرانه‌های شمالی، منجر به گزینش پایگاه کمپانی در ساحل شمالی خلیج فارس شد؛ در ادامه در کنار وجود تمامی مزیت‌های فوق در بوشهر، وجود ساختار اداری، اقتصادی و سیاسی در این شهر، منجر به گزینش نهایی و تداوم بندر بوشهر به‌عنوان پایگاه نمایندگی آن شرکت گردید.

واژگان کلیدی: کمپانی هند شرقی، بریتانیا، بوشهر، خلیج فارس، تجارت.

ghafory.ziba@gmail.com
hhajianpour@yahoo.com

۱. دانشجوی دکتری دانشگاه شیراز، شیراز، ایران
۲. دانشیار دانشگاه شیراز، شیراز، ایران (نویسنده مسئول)

Investigating the Reasons for the Selection and Continuation of Bushehr as the Representative Office of the British East India Company in the Persian Gulf

Z. Ghafouri¹

H. Hajianpour²

Abstract

East India merchants in the early 17th century succeeded in turning India into their trading base and soon after took control of the land. In this regard, India became an important base for the British East India Company to take over the trade of the region. The Persian Gulf was one of the best markets for East India Company goods. Therefore, the company made every effort to gain the market share in this area; finally, at the beginning of the Zandieh period, it succeeded in stabilizing its position in the region. The British East India Company chose the port of Bushehr as its commercial base in the region and until about two centuries later, made every effort to maintain the base. This study examines the reasons for choosing Bushehr as the center of activity of the British East India Company. Findings indicate that the appropriate depth of the northern coasts in comparison with the southern coasts, the existence of centralized governments and peace and security of the northern coasts, the existence of facilities and resources such as fresh water, support of Iranian domestic governments, valuable Iranian market for British mahout, the possibility of establishing a port and the anchoring of ships off the north coast led to the selection of a company base on the north coast of the Persian Gulf. In addition to all the above mentioned advantages in Bushehr, the existence of administrative, economic and political structures in this city led to the final selection and continuation of Bushehr port as a representative base of the British East India Company.

Keywords: East India Company, Britain, Bushehr, Persian Gulf, Trade.

1 . PhD student of Shiraz University, Shiraz, Iran

ghafory.ziba@gmail.com

2 . Associate Professor Shiraz University, Shiraz, Iran (Corresponding Author)

hhajianpour@yahoo.com

مقدمه

تحت تأثیر حوادث و اندیشه‌های رنسانس و اکتشافات جغرافیایی در اروپا، قدرت کلیسا اضمحلال یافت و دولت‌ها به جای کلیسا، قدرت را به دست گرفتند. هم‌زمان با کشف آمریکا و ورود فلزات گران‌بها به بازارهای اروپا، تجارت دگرگون شد؛ دگرگونی‌های اقتصادی و سیاسی، اندیشه‌ها را نیز متأثر ساخت و مردم خود را از قیدوبند کلیسا رها ساختند. امکان‌پذیری کسب سود و درآمد افزون‌تر، جهت افزایش بهبود زندگی، باعث شد مردم برای کسب منافع شخصی مشتاق‌تر شوند و از سوی دیگر، اکتشافات جغرافیایی افراد را به رهایی از نظام‌های بسته و دست‌وپاگیر جامعه و استقلال فردی سوق داد؛ بدین ترتیب اصول قرون وسطا فرو ریخت و ثروت‌اندوزی و به دنبال آن اهمیت فرد و لزوم برخورداری از لذات دنیوی مطرح شد؛ در این میان مکتب مرکانتیلیسم ظهور کرد؛ یعنی درست زمانی که دولت‌ها در جستجوی ثروت و افراد در اندیشه گردآوری مال و کار بهتر بودند.

مرکانتیلیسم (قرن ۱۶ تا پایان قرن ۱۸م) به نظامی اطلاق می‌شود که بازتاب‌دهندهٔ ایدئولوژی سرمایه‌داری تجارت است. آن‌ها به توسعه اقتصاد ملی علاقه‌مند و مدافع دخالت دولت در فعالیت‌های اقتصادی بودند و در پی ثروتمندتر و قدرتمندتر ساختن کشور خود نسبت به کشورهای دیگر، به دست آوردن ثروت دیگر کشورها را مجاز می‌دانند. در عصر مرکانتیلیستی نسبت به استثمار و استعمار آگاهی پدید آمد. در این مکتب تجارت به‌ویژه تجارت خارجی به هسته اصلی اقتصاد بدل شد. مرکانتیلیست‌ها به برپایی شرکت‌های تجاری در کشورهای ضعیف و تحت نفوذ معتقد و به دست آوردن مستعمرات برای تهیه مواد خام ارزان و بازارهای فروش را از وظایف دولت می‌شمردند. این سیاست به استعمار و رفتار استعماری کمپانی‌ها در ممالک مستعمره انجامید. بدین ترتیب استعمار در قرون ۱۶ تا ۱۹م مورد توجه دول اروپایی قرار گرفت؛ اما جنبه‌های اقتصادی استعمار، بدون جنبه‌های سیاسی و نظامی نمی‌توانست دوام یابد. کشورهای استعمارگر به‌زودی دریافتند برای تداوم بهره‌کشی لازم است بر جوامع مستعمره نظارت سیاسی داشته باشند؛ بدین ترتیب لزوم حمایت نظامی سیاسی دولت‌ها مطرح شد و دولت‌ها به‌زودی به حمایت از تجار و شرکت‌ها پرداختند.

نخستین مراحل استعمار جستجوی پایگاه دریایی و بازرگانی توسط تجار و کمپانی‌ها بود. در آن ایام تجار تنها به خرید کالاهای تولید بومی منطقه مستعمره یا تحت نفوذ و دخالت

مبادرت ورزیده و هیچ‌گونه غرض توسعه‌طلبی و تملک ارضی نداشتند، بلکه هدفشان تنها حفظ مراکز تجاری و پایگاه‌های خود بود؛ اما به‌مرور زمان خواهان مقادیر بسیار زیادتری از کالای موردنظر خود شدند؛ لذا مراحل مختلف استعمار را تکمیل کرده و به استعمار کامل ملت‌ها و سرزمین‌ها، با کمک نیروی نظامی و حمایت دولت متبوع خود، روی آوردند. سیر تسلط و استعمار بریتانیا بر هندوستان نیز بر همین منوال شکل گرفت. در راستای ورود کمپانی هند شرقی به سرزمین هندوستان، خلیج فارس از جهت منافع پرسود تجارت در این منطقه و به دلیل اهمیت استراتژیک آن برای حفظ هندوستان در مقابل رقبا، اهمیت فوق‌العاده یافت. بدین ترتیب تجار آن شرکت به خلیج فارس وارد شده و به تدریج امتیازات متعددی به دست آورده و در نهایت بندر بوشهر را به پایگاه تجاری خود تبدیل نمودند. قابل‌ذکر است در باب این پژوهش تاکنون اثر جامع و کاملی منتشر نشده است؛ مقالات «تحولات اقتصادی و جمعیتی بوشهر» و «جایگاه بندر بوشهر در روابط اقتصادی-سیاسی ایران با انگلستان» اثر عبدالکریم مشایخی، تنها به سیر شکل‌گیری آن بندر از عصر نادرشاه افشار، روند ورود کمپانی به خلیج فارس و در نهایت شکل‌گیری نمایندگی بوشهر سخن گفته‌اند. در این آثار هیچ توجهی به علل گزینش بوشهر صورت نگرفته است؛ اما نویسندگانی همچون ویلم فلور، صفورا برومند و کوک (Cook) این موضوع را، هرچند کوتاه و مختصر موردتوجه قرار داده‌اند. باین‌حال هیچ‌یک به‌صورت ویژه و همه‌جانبه بدان نپرداخته‌اند. از این‌رو پرداختن به پژوهش حاضر به علت وجود خلأ در این مورد اهمیت و ضرورت می‌یابد.

پژوهش حاضر بر آن است، به پاسخگویی سؤالات زیر بپردازد: سواحل شمالی خلیج فارس در سیاست تجاری کمپانی هند شرقی بریتانیا دارای چه مزیت‌هایی بود؟ و علل انتخاب بندر بوشهر از سوی کمپانی، به‌عنوان پایگاه تجاری چه بود؟ و در نهایت دلایل تداوم آن نمایندگی در بندر بوشهر، بر پایه کدام مزیت‌ها و سیاست‌ها بوده است؟

این پژوهش به روش توصیفی-تحلیلی و با تکیه بر منابع کتابخانه‌ای بر آن است تا علل و چگونگی گزینش بندر بوشهر به‌عنوان پایگاه نمایندگی تجاری کمپانی هند شرقی بریتانیا و سپس تداوم آن را مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار دهد.

روند ورود کمپانی هند شرقی به خلیج فارس و تأسیس نمایندگی در بوشهر

کمپانی هند شرقی بریتانیا پس از شکست مغولان هند در برابر نادرشاه افشار، حوزه فعالیت خود را در آن سرزمین بیش‌ازپیش گسترش داد (توکلی، ۱۳۸۵: ۲۸) و تا اوایل قرن ۱۸م کمپانی موفق شد سراسر هندوستان را تحت استیلا درآورد (بوندارفسکی، ۱۳۶۱: ۴۵). عاملی که در رشد و گسترش کمپانی تأثیر بسزا داشت، حمایت بی‌دریغ دولت بریتانیا از شرکت در تمامی زمینه‌ها بود؛ ناوگان دریایی دولت بریتانیا همواره پشتیبان شرکت بود و در مواقع لزوم نیز به نفع آن وارد جنگ می‌شد (ثقفی، ۱۳۷۵: ۳۲-۳۱). سفرا و کنسول‌های دولت بریتانیا در سرزمین‌هایی که کمپانی در آن‌ها فعالیت داشت توسط کمپانی انتخاب یا تأیید می‌شدند (شاردن، ۱۳۳۶: ۳۰/۱).

خلیج فارس و کرانه‌های آن، از مراکز توجه و نفوذ کمپانی در شرق بود. این کمپانی در سال ۱۰۲۶/۱۶۱۶م ق به خلیج فارس وارد و به نفوذ در تجارت منطقه پرداخت (lorimer, 1915: 1314). سابقه حضور طولانی‌مدت بریتانیا در خلیج فارس، حاکی از اهمیت این آبراه برای بریتانیا و کمپانی هند شرقی است. کارکرد مهم خلیج فارس در سیاست هند بریتانیا، اهمیت آن در تأمین مسیر ارتباطی میان هندوستان و انگلیس بود. مسیر خلیج فارس، فاصله میان بریتانیا و هند را به مدت ۶ ماه کوتاه‌تر می‌ساخت. پیش از آن به سبب وجود دولت عثمانی، انگلیسی‌ها مجبور بودند از راه دماغه امید نیک با کشورشان در ارتباط باشند که گاه ۲ سال طول می‌کشید؛ اما در قرن ۱۸م مسیر بصره-بغداد-سوریه گشوده شد (پاتر، ۱۳۹۳: ۴۲۱)؛ اما بیش از هر چیز، خلیج فارس برای بریتانیا، یکی از مرزهای امپراتوری هند بود؛ بریتانیا خلیج فارس را به‌عنوان دروازه هندوستان، کمربند ایمنی و راه ارتباطی سریع می‌نگریست. از سوی دیگر خلیج فارس می‌توانست منشأ خطراتی برای موقعیت کمپانی در هند باشد. نکته دیگر بازار سودمند خلیج فارس برای کمپانی هند بریتانیا بود. سود فراوان حاصل از تجارت خلیج فارس و دادوستد دیرینه هندی‌ها در خلیج فارس، بریتانیا را ملزم به حمایت از منافع بازرگانی اتباع خود می‌ساخت (همان، ۴۲۰).

نخستین تماس جدی کمپانی با خلیج فارس در قالب یک واحد تجاری به‌عنوان شاخه‌ای از شرکت هند شرقی بریتانیا در جاسک شکل گرفت. کمی بعد شاه‌عباس اول صفوی، فرمان

آزادی تجارت برای تجار بریتانیا را صادر نمود (ترکمان، ۱۳۸۲: ۲ / ۹۶۱-۹۶۰). کمپانی با همکاری با شاه‌عباس در اخراج پرتغالی‌ها از خلیج فارس (۱۶۲۲م/۱۰۳۲ق)، به امتیازات گسترده‌تری دست یافته و مرکز تجاری خود را به بندرعباس منتقل نمود (ترکمان، ۱۳۸۲: ۲ / ۹۶۱-۹۶۰). پس مرگ شاه‌عباس، کمپانی در رقابت با شرکت‌های تجاری هلند و فرانسه مجبور به ترک بندرعباس و رفتن به بصره شد (Lorimer, 1915: 47-49); اما همچنان نقطه تمرکز شرکت بر سواحل شمالی خلیج فارس و کسب بازارهای آن منطقه بود (پاتر، ۱۳۹۳: ۴۱۹). با روی کار آمدن نادرشاه ایران رو به آرامش نهاد و با توجه به اهمیت ویژه خلیج فارس در سیاست‌های وی، کمپانی موفق به ارتقاء موقعیت خود در منطقه گردید. در این زمان بیش از یک‌چهارم کل صادرات شرکت هند شرقی، به خلیج فارس وارد می‌شد و بندرعباس مجدداً پایگاه تجاری شرکت شد (پری، ۱۳۷۱: ۳۶۱). با روی کار آمدن خاندان زندیه، موقعیت کمپانی در خلیج فارس همچنان رو به ترقی رفت؛ اما در این زمان شرایط بندرعباس به واسطه یاغیگری ایلات، بیش از یک سال بحرانی بود (لوریمر، ۱۳۷۹: ۲۵): اندکی بعد نیز تعدیات نصیرخان لاری شرایط بندرعباس را به بن‌بست کشاند (فلور، ۱۳۸۹: ۱۷)؛ بر اساس گزارش کنسولگری بریتانیا در کرمان، مسیر تجاری بندرعباس-کرمان نیز دچار مشکلاتی همچون، طولانی بودن مسیر و غارت کاروان‌ها بود. حتی در ابتدای قرن ۲۰م نیز راهزنی و غارت کاروان‌ها مانع گسترش تجارت در آن منطقه بود (اسناد پارلمانی انگلستان (۶)، ۱۳۹۲: ۱۶۰ و ۱۶۳). به گفته لوریمر کنسول کرمان، کاروان‌های تجاری در این مسیر مکرر مورد حمله بلوچ‌ها قرار می‌گرفت (اسناد پارلمانی انگلستان (۷)، ۱۳۹۲: ۱۱۲-۱۱۱).

کلنل مک‌گرگر، یکی از افسران انگلیس نیز در سفرنامه خود از حمله بلوچ‌ها به کاروان‌ها سخن گفته است (مک‌گرگر، ۱۳۶۶: ۱ / ۱۰۹). بر اساس گزارش مأموران بریتانیا، ایل خمسه فارس نیز بندرعباس را مورد تاخت و تاز قرار می‌داد (سعیدی سیرجانی، ۱۳۸۳: ۳ و ۵).

از سوی دیگر، رقابت‌های هلند و فرانسه با بریتانیا در آن شهر، کمپانی را مجبور به ترک بندرعباس نموده و راه بوشهر (که از زمان افشاریه رو به ترقی گذاشته بود) و بصره را در



پیش گرفتند (وادالا، ۲۵۳۶: ۶۸). در این میان بوشهر بیشترین بهره را نصیب خود نمود و بیش از دیگر مناطق مورد توجه قرار گرفت (وثوقی، ۱۳۸۴: ۳۴۸). پس از پایان جنگ‌های هفت‌ساله و عقد عهدنامه صلح پاریس (۱۷۶۳/م ۱۱۷۷ق)، موقعیت شرکت در شرق کاملاً تثبیت شد. بدین ترتیب کمپانی بریتانیا یکه‌تاز میدان گردید و زمینه برای فعالیت پررنگ‌تر و همه‌جانبه آن در حوزه خلیج فارس و ایران فراهم شد (amin, 1967: 108).

از این رو عمال کمپانی به مطالعه‌ای همه‌جانبه، جهت انتخاب مناسب‌ترین محل برای برپایی نمایندگی شرکت در خلیج فارس پرداختند. در این راستا پیشنهاد «الکساندر داگلاس» نماینده کمپانی در بندرعباس مورد توجه قرار گرفت. داگلاس در سال ۱۷۶۱/م ۱۱۷۵ق در حال بازگشت از بصره به بندرعباس، به دعوت شیخ بوشهر، از بوشهر بازدید نمود. او با شیخ بوشهر ملاقات و مشاهدات خود را همراه با نامه‌ای از شیخ بوشهر، به حاکم بمبئی، جهت باز نمودن باب دوستی و تجارت، به بمبئی ارسال کرد. در گزارش داگلاس، به علل مختلفی همچون حمایت شیخ بوشهر از تجارت و بازرگانی و وجود تجار در این شهر، بوشهر مناسب‌ترین بندر در خلیج فارس برای تجارت محسوب شده است؛ به عقیده داگلاس، با توجه به شخصیت قوی شیخ بوشهر، امنیت شهر، موقعیت مناسب طبیعی-دفاعی بندر از جهت ارتباط با دریا و تجهیز مناسب بخش خشکی با دیوار و توپ، این بندر از جهات بسیار، موقعیت تبدیل شدن به پایگاه کمپانی در خلیج فارس را داراست (amin, 1967: 63-71; the cambridge history of Iran, 1991: 7/ 361).

در نامه‌ی ضمیمه‌شده شیخ نصر نیز از تمایل وی نسبت به ورود شرکت به بوشهر و تأسیس نمایندگی در آن شهر سخن گفته شده و وعده معافیت گمرکی به تجار کمپانی داده شده بود؛ در نامه‌ی شیخ نصر برای ترغیب بیشتر حاکم بمبئی، از منتهی شدن تمام جاده‌های ایران به بوشهر، وجود امنیت در جاده‌های ایران و نیز مرکزیت تجاری آن بندر در سواحل شمالی و جنوبی سخن گفته شده است (Saldanha, 1986: 1/ 153)؛ باین‌حال به سبب پاره‌ای موارد خاص، برپایی نمایندگی در بوشهر همچنان معوق ماند؛ کمی بعد با ارسال نامه‌ی دیگری از سوی شیخ نصر به بمبئی، ویلیام اندرو پرایس، نماینده شرکت در بصره به‌عنوان فرمانده کل ملت بریتانیا در خلیج فارس، مأمور بازدید از بوشهر و در صورت لزوم عقد قرارداد

با شیخ شد. پرایس در ۱۷۶۳م/۱۱۷۷ق با شیخ نصر قراردادی منعقد نمود. بر اساس قرارداد که به تأیید کریم‌خان نیز رسید، مقرر شد تا زمان حضور بریتانیا در بوشهر، اجازه تأسیس نمایندگی به هیچ‌یک از دول اروپایی داده نشود و حق انحصاری تجارت کالای پشمی به بریتانیا واگذار و نیز شرکت از پرداخت هرگونه عوارض و گمرک معاف گردید (پری، ۱۳۷۱: ۳۶۵). بر اساس این معاهده کمپانی می‌توانست یک پایگاه بزرگ تجاری در بوشهر تأسیس کند؛ از این‌رو زمینی برای تأسیس نمایندگی به عمال کمپانی در بوشهر اختصاص داده شد (سدیدالسلطنه، ۱۳۴۲: ۶۳۲). بدین ترتیب در دهه اول نیمه دوم قرن ۱۸م/۱۲ق بوشهر به محل نمایندگی شرکت هند شرقی در خلیج فارس تبدیل شد.

نمایندگی کمپانی در بوشهر از سال ۱۷۶۳م/۱۱۷۷ق به دلیل امتیازات گسترده و نیز به سبب برقراری امنیت در راه‌های ایران رو به ترقی نهاد؛ اما کمتر از یک دهه بعد به دلیل بروز مشکلاتی میان کمپانی و کریم‌خان، روابط طرفین تیره و در سال ۱۷۶۹م/۱۱۸۳ق آن‌ها نمایندگی بوشهر را به مقصد بصره ترک و تا ۶سال بعد این مرکز متروک ماند (saldanha, 1986: 1/25). با رفع مشکلات سابق و بازگشت آرامش و امنیت به حوزه شمال غربی خلیج فارس و سپس با شیوع طاعون در بصره در سال ۱۷۷۳م/۱۱۸۷ق، موقعیت آن بندر که پس از تعطیلی نمایندگی بوشهر تنها نمایندگی فعال شرکت در خلیج فارس بود به شدت متزلزل شد به گونه‌ای که فعالیت آن نمایندگی به مدت یک سال متوقف و کارکنان آن به بمبئی و کویت نقل مکان نمودند. حدود یک سال بعد نیز با محاصره بندر بصره توسط نیروهای کریم‌خان این وضعیت تشدید شد (lorimer, 1987: 1/155-166). تجار کمپانی که در محاصره بصره، به سمت طرف پیروز جنگ متمایل شده بودند، مدتی بعد با تصرف بصره توسط عثمانی، ناچار به بوشهر بازگشتند (ویلسون، ۱۳۶۶: ۲۱۶).

بنابراین با توجه به برخورداری مجدد شرکت از امتیازاتی که سابقاً کریم‌خان زند در سال ۱۷۶۳م/۱۱۷۷ق به آن‌ها داده بود، مقدمات مذاکرات و بازگشایی مجدد نمایندگی بوشهر فراهم شد و در سال ۱۷۷۵م/۱۱۸۹ق نمایندگی بوشهر فعالیت خود را از سر گرفت (lorimer, 1987: 1/275&290). از این‌پس بریتانیا با وجود مشکلات و موانع مختلف، نمایندگی بوشهر را به مدت یک‌صد و پنجاه سال حفظ کرده و آن بندر را به‌عنوان برترین و مهم‌ترین پایگاه خود در خلیج فارس برگزید (سیوری، ۱۳۷۷: ۷۰).

علل انتخاب پایگاه نمایندگی در سواحل شمالی خلیج فارس

در توضیح علل و زمینه‌های پایه‌گذاری نمایندگی تجاری و سپس پایگاه سیاسی-نظامی کمپانی هند شرقی بریتانیا و دولت هند انگلیس در سواحل شمالی خلیج فارس، موارد مختلفی قابل بررسی است که در ادامه به توضیح و شرح هریک پرداخته خواهد شد.

تا نیمه دوم سده ۱۸م حوزه خلیج فارس و به‌ویژه ایران، بازاری را تشکیل می‌داد که پذیرای کالاها و فرآورده‌های انگلیس و خصوصاً پارچه‌های پشمی بود که هیچ بازار مشابه و قابل‌مقایسه‌ای با آن در هند وجود نداشت (ستاندیش، ۱۳۸۳: ۱۶۶). سواحل جنوبی خلیج فارس نیز به سبب گرمای شدید، بازار مناسبی برای پارچه‌های پشمی نبود (hayhurst: 2-3). تنها ایران و عثمانی قابلیت موردنظر را دارا بودند؛ نیمه شمالی ایران از سرزمین‌های کوهستانی تشکیل شده بود که حتی در فصول گرم سال نیز آب و هوایی خنک و نیمه سرد داشت؛ بدین ترتیب مناطق مذکور بازاری فوق‌العاده برای فروش پارچه‌های انگلیسی بود.

در باب نظارت دولت مرکزی بر سواحل و سرزمین‌ها نیز باید گفت، ایران اگرچه در فاصله دوره افشاریه تا برآمدن قاجارها دوره‌های آشفتگی و جنگ‌های متعددی را تجربه نمود؛ اما به قدرت رسیدن آل‌مذکور در بوشهر (۱۷۴۰ تا ۱۸۴۹م/۱۱۵۳ تا ۱۲۶۶ق) موجبات پدید آمدن آرامش و سکون را در این شهر فراهم آورد (فلور، ۱۳۸۷: ۲۳). از سوی دیگر، پاشای بغداد (از ایالات دولت عثمانی) نیز به‌شدت حامی تجار بود و زمینه را برای امنیت آنان فراهم می‌نمودند؛ اما سواحل جنوبی، از سرزمین عمان در گلوگاه خلیج فارس تا سرزمین کویت امروزی، متشکل از اتحادیه‌ای از قبایل متعدد عرب بود که گرچه به شیوه سنتی از حکام ایرانی سواحل شمالی تبعیت می‌کردند، اما به‌محض زوال قدرت حکام مناطق شمالی، سر به شورش برداشته و سودای استقلال در سر می‌پروراندند. از طرف دیگر یکی از راه‌های درآمد این مردم دزدی دریایی بود؛ کرانه‌های جنوبی، از عمان، سرزمین‌های اتحادیه قواسم در حدود قطر امروزی، سرزمین قطر و بحرین متشکل از مردمانی جنگجو و نافرمان بود که مدام با یکدیگر و قبایل همسایه در جنگ بوده و نیز به دزدی دریایی مبادرت می‌ورزیدند (برومند، ۱۳۸۱: ۱۵-۱۶). با این تفاسیر سرزمین‌های آشفته و نابسامان جنوبی هرگز برای تجار و بازرگانان که از هیچ امری به اندازه صلح و امنیت سود نمی‌بردند، نه‌تنها موردتوجه و جذاب نمی‌نمود، بلکه منطقه‌ای بسیار خطرناک بود.

اما آنچه شاید بیش از موارد پیشین در این باره مهم و قابل بررسی است، زمینه ایجاد بندرگاه، لنگرگاه و بارانداز برای کشتی‌های تجاری بود. خلیج فارس دریایی کم عمق است؛ بیشترین عمق آب خلیج فارس از ۹۲ متر تجاوز نمی‌کند. عمق آب در حدود سه چهارم خلیج فارس، کمتر از ۳۶ متر و در یک چهارم بقیه به سختی به ۷۳ متر می‌رسد. البته عمق آب در نقطه‌ای نزدیک به راس‌المسندم به میزان ۱۸۲ متر نیز گزارش شده که عمومیت ندارد (افشار، ۱۳۷۶: ۲۰). عمیق‌ترین نقطه خلیج فارس در نقاط مرکزی آن در حدود ۹۳-۹۲ متر است؛ مناطق عمیق عمدتاً در اطراف جزایر ابوموسی، تنب بزرگ، لاوان و فارسی قرار دارند. به‌طور کلی عمق قسمت‌های شرقی میان ۸۰-۵۰ متر و در قسمت‌های غربی ۳۰-۱۰ متر است (اسدی، ۱۳۶۸: ۱۱)؛ در واقع سواحل و کرانه‌های خلیج فارس در تمام جهات کم عمق است و اگرچه در محیط‌های ساحلی آن به اعماقی در حدود ۴۰ متر نیز برخورد می‌شود، ولی آن‌ها گودال‌ها و حفره‌های کوچک و محدودند که در کنار ساحل ایجاد گردیده و نمی‌تواند معرف میزان واقعی آن قرار گیرند. متوسط ژرفا در مناطق ساحلی بین ۱۸ تا ۲۰ متر است (افشار، ۱۳۷۶: ۲۱-۲۰)؛ عمق آب در سواحل شمالی (ایران)، به سمت جنوب (شیخ‌نشین‌های سواحل جنوبی) به تدریج کاهش یافته و به حدود ۲۵ تا ۲۰ متر می‌رسد. در سواحل شبه‌جزیره عربستان، عمق آب از دیگر نقاط خلیج فارس کمتر است. بدین ترتیب کشتیرانی و ایجاد بندر و اسکله در سواحل شمالی کم‌خطر و اقتصادی‌تر و بالعکس در سواحل جنوبی پرخطر و هزینه‌بر است (اسدی، ۱۳۸۱: ۸).

سواحل غربی و جنوبی خلیج فارس، از کشور کویت تا سواحل امارات متحده عربی، هیچ‌یک جهت ساخت بندرگاه، پهلو گرفتن و لنگر انداختن کشتی مناسب نیستند. کشور کویت با محدودیت ساحل، از جهت عمق روبه‌رو و سواحل آن همگی شنی است؛ لذا آن کشور برای دستیابی به مناطق عمیق‌تر و ساخت اسکله به اجبار بایست توسط کانال به نقاط عمیق خلیج فارس دست می‌یافت. کمی پایین‌تر از کویت، در خلیج «سلوا» عمق آب در حدود ۱۰ متر است؛ دهانه خلیج «سلوا» توسط بحرین محدود و مسدود شده است. در شرق و غرب بحرین نیز صخره‌ها و تپه‌های زیردریایی و مرجانی به طرز گسترده‌ای همه‌جا را پوشش می‌دهند، به‌گونه‌ای که غالباً کف دریا قابل رؤیت و در مواقع جزر سرزمین‌های وسیع پوشیده از مرجان‌های دریایی، پدیدار می‌شوند. لذا جزیره بحرین خود از نظر دریایی به‌واسطه

پایابی^۱ بودن سواحل و وجود صخره‌های زیردریایی مرجانی محدودیت فراوان دارد. در سواحل قطر نیز اگرچه در ساحل شرقی آن پراکندگی صخره‌های زیردریایی بسیار کمتر است، اما کمی عمق آب سبب شده که قطر در حقیقت بندری که بتواند کشتی‌های بزرگ در آن بارگیری کند نداشته و به‌ناچار به جزایر خود که در محدوده عمق ۲۰ متری دریاست متکی باشد. سواحل امارات متحده عربی نیز کم‌عمق و شنی و غالباً پوشیده از جزایر صخره‌ای ناشی از فعالیت مرجان‌هاست و نیز مناطق وسیع و به‌شدت کم‌عمق که در حوزه جزر و مد هستند و در موقع جزر به خشکی می‌پیوندند (رامشت، ۱۳۶۷: ۵۰-۴۷).

با این تفاسیر سواحل غربی و جنوبی خلیج فارس به جهت عمق ناکافی و وجود صخره‌های مرجانی متعدد و ناهمواری‌های کف دریا، شرایط ایجاد بندر و لنگرگاه را نداشته و در حال حاضر نیز سرزمین‌های مذکور اقدام به ایجاد اسکله و بندرگاه‌های مصنوعی در نقاط دورتر از ساحل و مکان‌های عمیق نموده و یا از جزایر خود به‌عنوان بندر استفاده می‌کنند.

به‌طور کلی مزیت‌ها و امکانات سواحل شمالی نسبت به سواحل جنوبی عبارت بود از: وجود شهرها و روستاها در حاشیه سواحل شمالی و امکان دسترسی به آب و غذا در صورتی که به علت عدم وجود سکونتگاه متعدد در سواحل جنوبی دستیابی به آب شیرین و تازه، کار مشکلی بود؛ ژرفای مناسب سواحل شمالی نسبت به سواحل جنوبی که منجر به سهولت کشتیرانی در سواحل ایران شده است؛ وجود بستر گل‌آلود و مناسب برای لنگر انداختن کشتی‌ها، درحالی‌که سواحل جنوبی به جهت وجود تپه‌های دریایی و مرجانی، خطرات بسیاری برای کشتی‌ها به وجود می‌آورد؛ برخورداری از امتیاز بادهای شمال غربی و امکان حرکت کشتی‌ها در مسیر جریان‌ات دریایی، امکان پهلو گرفتن کشتی‌ها در جزایر متعدد سواحل شمالی که در نقاط عمیق خلیج فارس قرار دارند؛ وجود کوه‌ها و علامات طبیعی برای نشانه‌گذاری کشتی‌ها در سواحل شمالی، درحالی‌که سواحل جنوبی به علت پست و هموار و مسطح بودن فاقد هرگونه کوه و بلندی است (cook, 1990: 260-305).

۱. قسمت کم‌عمق کنار دریا و جایی که به‌خاطر عمق کم، پا به قعر آن برسد را پایاب گویند (عمید، ۱۳۸۸: ۲۴۳).

مزیت‌های بندر بوشهر

مزیت‌ها و عوامل طبیعی و اجتماعی-سیاسی مختلفی منجر به بهبود شرایط بوشهر، انتخاب آن به‌عنوان پایگاه نمایندگی کمپانی و توسعه آن به سمت یک بندر بین‌المللی گردید.

قرار گرفتن بوشهر در شبه‌جزیره‌ای کوچک و دارا بودن خوری که سبب امنیت کشتی‌ها و قایق‌ها در طوفان‌ها و نیز در مقابله با تهاجمات بود، موجب گزینش نهایی آن بندر مقابل ریشهر گردید. از اواخر دوره نادری ریشهر جای خود را به بوشهر داد و تاریخ جدید این شهر آغاز شد (خورموجی، ۱۳۸۰: ۷۵).

امتیاز ارزشمند دیگر این بندر، لنگرگاه مناسب سواحل و مراکز اقتصادی فعال و پررونق آن بود؛ علاوه بر آن دارا بودن مناطق پس‌کرانه‌ای مستعد در زمینه تولید و صدور محصولات کشاورزی، از طریق بندر بوشهر، بر اهمیت و ارزش این بندر می‌افزود (مؤمنی، ۱۳۹۰: ۳۸۷). در گزارش مأموران بریتانیا ذکر شده اگرچه بارندگی بوشهر و محصولات کشاورزی آن اندک است، اما در دشتستان، شیراز و سایر مناطق فارس بارندگی خوب و محصولات فراوان و رضایت‌بخش بود (گزارش‌های سالانه سر پرسی کاکس سرکنسول انگلیس در بوشهر، ۱۳۷۷: ۲۳). بدین ترتیب به‌راحتی مابحتاج بوشهر تأمین و بخشی از آن نیز صادر می‌گشت.

از طرف دیگر از آنجاکه بندر بوشهر همچون یک شبه‌جزیره از سه طرف به دریا راه داشت، موقعیت بسیار مناسبی نسبت به سایر بنادر موردنظر کمپانی برای بریتانیا داشت. نزدیکی بوشهر به پایتخت زندیه، امتیاز ارزشمند دیگر این بندر بود. از این‌رو بوشهر به‌عنوان پایگاه موردپسند کمپانی برگزیده شد (برومند، ۱۳۸۱: ۳۳-۳۲). بدین ترتیب بوشهر، به‌تدریج از آغاز دوران قاجاریه به یکی از مهم‌ترین مراکز تجاری ورود و خروج کالا در ایران بدل شد (پولاک، ۱۳۶۸: ۳۱۴) و از بندری واقع در مسیر اقیانوس هند به مدیترانه، به یک بندرگاه فعال مبادلاتی تبدیل گردید. کلیه کالاهایی که از اقیانوس هند و بازارهای مجاور آن خریداری می‌شد، در بوشهر تخلیه و به شیراز حمل می‌گردید (وثوقی، ۱۳۸۴: ۳۸)، با افزایش هرج‌ومرج در عراق و استقرار نیروی دریایی بریتانیا در خلیج فارس، بوشهر بیشتر

ترقی کرد. از دیگر عواملی که موجب پیشرفت بیشتر این بندر شد، گشایش کانال سوئز بود که دریای مدیترانه را به دریای سرخ و اقیانوس هند متصل می‌نمود (کرزن، ۱۳۵۰: ۶۸۱/۱).

علاوه بر عوامل طبیعی مهم فوق، علل سیاسی-اجتماعی متنوعی نیز در رشد و توسعه بوشهر تأثیر داشتند؛ با ظهور نادر، مقدمات تبدیل بوشهر به بندری مهم در خلیج فارس فراهم شد. اهداف نادر برای تبدیل بوشهر به عنوان محل ناوگان دریایی ایران در خلیج فارس از دو بعد قابل بررسی و تحلیل است: از یک سو با سامان یافتن بوشهر و تشکیل ناوگان دریایی، ضمن اعمال حاکمیت ایران بر آن منطقه، امکان نظارت مستقیم و تابع نمودن قبایل و ساکنین سواحل شمالی و جنوبی فراهم آمد؛ از سوی دیگر با رونق یافتن بوشهر و تقویت تجارت آن بندر، موقعیت بصره، بندر سوق الجیشی و تجاری عثمانی در دهانه شمالی خلیج فارس تضعیف و موازنه قدرت در منطقه، به سود ایران تغییر می‌یافت (فلور، ۱۳۷۱: ۲۶۸). اگرچه اقدامات نادر در بوشهر با مرگ وی ناتمام ماند، اما انتخاب بوشهر به عنوان محل اصلی برنامه‌های او در خلیج فارس، منجر به شکل‌گیری ساختار اجتماعی، سیاسی و اقتصادی در بوشهر در نیمه دوم قرن ۱۸/۱۲ ق گردید. طی سال‌های ۱۷۳۴ تا ۱۷۴۷/م ۱۱۴۷ تا ۱۱۶۰ ق بوشهر از قالب یک بندر محلی با فعالیت‌های محدود، به بندری فعال با پتانسیل اجرایی امور تجاری، نظامی و سیاسی در خلیج فارس تبدیل و سایر بنادر فعال سابق به زیرمجموعه آن بندر تبدیل شدند. این روند با سکنی گزیدن بازرگانان اروپایی و نمایندگان کمپانی‌های اروپایی در بوشهر تقویت و بوشهر در عداد مراکز تجارت بین‌المللی در خلیج فارس درآمد؛ بازرگانان داخلی نیز با برقراری امنیت در کشور و سرکوبی راهزنان و یاغیان در عصر نادری و تمرکز تجار اروپایی در آن بندر، به سمت بوشهر متمایل شدند (برومند، ۱۳۸۱: ۱۱-۱۰). بر اساس منابع، ورود تجار مناطق پس‌کرانه‌ای همچون تجار شیرازی و یزدی (دستی، ۱۳۸۰: ۵۹) به‌ویژه تجار کازرونی رونق بوشهر را کامل کرد (حسینی فسایی، ۱۳۷۸: ۱۳۲۳). این امر تحول و تدارک ساختار اقتصادی نوینی را برای بوشهر به دنبال داشت. از سوی دیگر، ثبات حکومت و مناسبات تجاری گسترده شیخ نصر حاکم بوشهر، موجب رونق هرچه بیشتر این شهر گردید (پری، ۱۳۷۱: ۲۲۵).

علاوه بر این، ناامنی سایر مسیرهای تجاری منتهی به مناطق مرکزی ایران، از علل مهم انتخاب بوشهر بود. چنانچه ذکر شد مسیر بندرعباس-کرمان و بندرعباس-شیراز مورد

حمله بلوچ‌ها و ایلات آن مناطق بود (اسناد پارلمانی انگلستان (۶)، ۱۳۹۲: ۱۶۰ و ۱۶۳؛ اسناد پارلمانی انگلستان (۷)، ۱۳۹۲: ۱۱۱-۱۱۲). مسیر خوزستان-اصفهان نیز علاوه بر ناامنی و حملات اعراب ساکن در منطقه (ماساهارو، ۱۳۷۳: ۱۲۷ و ۱۴۹)، از مسیر بوشهر-شیراز طولانی‌تر و از هیچ مرکز تجاری عبور نمی‌کرد (اسناد پارلمانی انگلستان: اسناد کنسولگری انگلستان در اصفهان ۱۹۰۶-۱۹۰۱، ۱۳۹۰: ۲۴۹). از سوی دیگر این مسیر از سایر مسیرهای مذکور برای دسترسی به مناطق مرکزی کوتاه‌تر بود و اگرچه همچون دیگر راه‌ها مورد حمله راهزنان و ایلات قرار داشت (گزارش‌های سالانه سر پرسی کاکس سرکنسول انگلیس در بوشهر، ۱۳۷۷: ۲۵-۲۴)، اما مزایای آن بیش از دیگر مسیرها بود. بدین ترتیب بندر بوشهر به‌عنوان دروازه مسیر تجاری بوشهر-شیراز-اصفهان، با وجود مشکلات عدیده‌ای که در این مسیر وجود داشت مهم‌ترین راه تجاری خلیج فارس به مناطق داخلی ایران بود (مؤمنی، ۱۳۹۰: ۳۸۷-۳۸۶؛ 1 the political residency bushire).

درنهایت لازم است به نقش آرامنه نیز در این باب اشاره نمود. منابع از تأثیرات مهم آرامنه در توسعه و ترقی تجارت و گمرک بوشهر نوشته‌اند. به گواه اسناد سابقه حضور آن‌ها در بوشهر به عصر صفویه باز می‌گردد (علی‌زاده مقدم و همکار، ۱۳۹۷: ۲۱). در دوره نادرشاه به هنگام رونق بوشهر، یک ارمنی به مقام «شه‌بندر یا شاه‌بندر» (که در واقع رئیس ابتدایی گمرک بود) رسید (فلور، ۱۳۶۵: ۸۸). هرچند شیخ نصر آرامنه را از قدرت کنار زد، اما با ورود بلژیکی‌ها به ایران برای سامان دادن گمرک، آن‌ها مجدداً به این علت که اکثراً تحصیل کرده و با قوانین بازرگانی آشنا و نیز این‌که به زبان‌های خارجی مسلط بودند، به استخدام گمرک درآمد و در شغل‌های مختلفی همچون، ریاست، معاونت، مفتشی، مترجمی (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱: ۱۰۸)، تشاله‌چی، حمال‌باشی، پیمانکار تهیه خواروبار، دفترداری و حسابرسی مشارکت داشتند (علی‌زاده مقدم و همکار، ۱۳۹۷: ۳۳-۲۵).

اما در توضیح این نکته که چرا کمپانی پایگاه تجاری خود را در بوشهر قرار داد باید افزود، علاوه بر موارد و مزیت‌های فوق، برای کمپانی هند شرقی و جوامع ساحلی عمدتاً بازرگان و تجارت‌پیشه کرانه‌های خلیج فارس، امنیت مهم‌ترین و اساسی‌ترین نیاز بود. با روی

۱. لنج‌های کوچک محلی بودند که برای حمل بار از کشتی‌های بزرگ و انتقال آن به لنگرگاه یا برعکس از لنگرگاه به کشتی بزرگ استفاده می‌شدند (علی‌زاده مقدم و همکار، ۱۳۹۷: ۳۴).

کار آمدن کریم‌خان زند، ناآرامی‌ها و آشفتگی‌ها پایان یافت و مناطق جنوبی ایران از جمله کرانه‌های خلیج فارس مجدداً روی آرامش به خود دید و به علت علاقه کریم‌خان به تجارت، شرایط مناسبی برای بازرگانان ساحل‌نشین فراهم آمد. علاوه بر مسئله امنیت، وضعیت مناسب سواحل و وجود تشکیلات اداری و شهری بوشهر، نسبت به سایر بنادر و سواحل خلیج فارس در کرانه‌های جنوبی و شمالی، به بوشهر موقعیت ویژه‌ای بخشیده بود. این امر از گزارش‌های متعدد نویسندگان، جهانگردان و مسافران داخلی و خارجی در عصر قاجار مشخص و محرز است. در سال ۱۷۶۵م/۱۷۰۰ق فردی به نام کنیه‌هاوس در گزارشی با عنوان «توصیف سرزمین‌های ساحلی خلیج فارس و مردمان آن»، به توصیف کرانه‌ها و بنادر شمالی و جنوبی خلیج فارس پرداخته است. او منطقه بوشهر را از جهت لنگرگاه و عمق مناسب آب، اقتدار حکومت (مقام دریایی) و ثبات سیاسی، دارا بودن مردمانی تجارت‌پیشه و اهل صنعت ستوده است. بر اساس این گزارش، به جز منطقه بوشهر، خارک و مسقط، دیگر سواحل و بنادر خلیج فارس استعداد لنگرگاه و بندرگاه ندارند یا دارای سواحل کم‌عمق و خطرناک برای کشتی‌ها هستند. از سوی دیگر برخی سواحل نیز دارای مردمانی است که پیوسته در حال جدال با یکدیگر هستند (فلور، ۱۳۷۱: ۱۹۳-۱۷۳).

بدین ترتیب بوشهر در این دوره به یکی از بنادر پرجمعیت خلیج فارس تبدیل شد (فلاندن، ۲۵۳۶: ۳۶۶)؛ جمعیت این شهر به واسطه رونق اقتصادی و تجاری در سال‌های پایانی قرن ۱۸ و آغاز قرن ۱۹، از حدود چهار تا پنج هزار نفر (لاخ، ۱۳۶۹: ۱۹۳-۱۹۲) به حدود پانزده تا هجده هزار نفر، در سال ۱۸۳۷م/۱۲۵۳ق رسید (کازرونی، ۱۳۶۷: ۵۵).

نتیجه‌گیری

تأسیس پایگاه نمایندگی کمپانی هند شرقی در بوشهر به واسطه علل سیاسی اجتماعی و طبیعی مختلفی صورت گرفت. در ابتدا ویژگی‌های طبیعی همچون عمق مناسب سواحل، امکان ایجاد بندرگاه و لنگرگاه، وجود بازار مناسب برای کالاهای پشمی و از سوی دیگر امنیت (علت سیاسی) در سواحل شمالی، منجر به توجه کمپانی نسبت به سواحل شمالی در مقابل سواحل جنوبی گردید؛ در ادامه قابلیت‌های دفاعی بندر بوشهر، سیاست‌های زمامداران عصر موردنظر همچون ایجاد هویت شهری و تشکیلات اداری مالی، سکونتگاه‌های فراوان، کوتاهی مسیر بوشهر- شیراز نسبت به سایر مسیرها برای دسترسی به مناطق مرکزی و

منابع پس‌کرانه‌ای مساعد، به انتخاب نهایی بوشهر در میان دیگر بنادر سواحل شمالی انجامید. در نهایت به‌طور خلاصه حضور اقلیت مهم و تأثیرگذار ارمنه در بوشهر، امارت آل‌مذکور در این منطقه که موجبات امنیت، آرامش و رشد تجارت را در دوره صدساله حکومت خود بر بوشهر فراهم نمودند، نزدیکی به شیراز (پایتخت زندیه)، یکی از مهم‌ترین مراکز تجاری ایران، از جمله مزیت‌هایی بودند که موجب تداوم نمایندگی در این بندر شد.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

منابع و مأخذ

- استندیش، جان (۱۳۸۳)، *ایران و خلیج فارس [فارس] دورنمای گذشته و چشم‌انداز آینده*، ترجمه عبدالرضا سالاربهزادی، تهران، نشر نی.
- اسدی، بیژن (۱۳۸۱)، *خلیج فارس و مسائل آن*، تهران، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهها.
- اسدی، بیژن (۱۳۶۸)، *خلیج فارس از دیدگاه آمار و ارقام*، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
- افشارسیستانی، ایرج (۱۳۷۶)، *جغرافیای تاریخی دریای پارس*، تهران، سازمان تبلیغات اسلامی، حوزه هنری.
- افشاریزدی، محمود (۱۳۵۸)، *سیاست اروپا در ایران: اوراقی چند از تاریخ سیاسی و دیپلماسی*، تهران، بنیاد موقوفات محمود افشار یزدی.
- برومند، صفورا (۱۳۸۱)، *سرکنسولگری بریتانیا در بوئسهر (۱۹۱۴-۱۷۶۳م)*، تهران، انتشارات وزارت امور خارجه.
- بوندرافسکی، گریگوری (۱۳۶۱)، *برتری جویان و امپریالیست‌ها در خلیج فارس*، مترجم ش.م. زمان‌زاده، تهران، ابوریحان.
- پاتر، لارنس. جی (۱۳۹۳)، *تاریخ خلیج فارس از قدیم‌ترین دوران تاکنون*، ترجمه محمد آفاجری، تهران، ققنوس.
- پری، جان (۱۳۶۵)، *کریم خان زند*، ترجمه علی محمد ساکی، تهران، فراز.
- پولاک، یاکوب ادوارد (۱۳۶۸)، *سفرنامه*، ترجمه کیکاووس جهانداری، تهران، خوارزمی.
- ترکمان، اسکندر بیگ (۱۳۸۲)، *تاریخ عالم‌آرای عباسی*، محقق و مصحح ایرج افشار، تهران، امیرکبیر.
- توکلی، مهران (۱۳۸۵)، *استعمار، استعمارگری، استعمارزدایی جهان سوم*، تهران، نشر نی.
- ثقفی خراسانی، علیرضا (۱۳۷۵)، *سیر تحولات استعمار در ایران*، مشهد، چاپ مهشید.

- حسینی فسایی، حسن (۱۳۷۸)، *فارسانامه ناصری*، به تصحیح منصور رستگاری فسایی، ج ۲، تهران، امیرکبیر.
- خورموجی، محمدجعفر حسینی (۱۳۸۰)، *نزهت‌الانبار*، تصحیح و تحقیق علی آل داوود، تهران، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- دشتی، رضا (۱۳۸۰)، *تاریخ اقتصادی-اجتماعی بوشهر*، تهران، پازینه.رامشت، م.ح، (۱۳۶۷)، *جغرافیای طبیعی خلیج فارس*، اصفهان، دانشگاه اصفهان.
- سدیدالسلطنه کبابی، محمدعلی (۱۳۴۲)، *اعلام الناس فی الاحوال بندرعباس*، تهران، انتشارات دنیای کتاب.
- _____ (۱۳۷۱)، *سرزمین‌های شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان*، استخراج و تنظیم و تحشیه و تعلیقات احمد اقتداری، تهران، جهان معاصر.
- سعیدی سیرجانی، علی‌اکبر (۱۳۸۳)، *وقایع اتفاقیه*، تهران، نشر آسیم.
- سیوری، راجر. ام (۱۳۷۷)، *خلیج فارس از دوران باستان تا اواخر قرن ۱۸ میلادی*، ترجمه حسن زنگنه، بوشهر، مرکز بوشهرشناسی.
- شاردن، ژان (۱۳۳۶)، *سیاحتنامه شاردن*، ج ۱، تهران، امیرکبیر.
- علی‌زاده مقدم، بدرالسادات، ظهراب هاشمی‌پور، «بررسی نقش آرامنه در گمرک بوشهر در دوره قاجار بر اساس اسناد این دوره (۱۲۱۰ تا ۱۳۳۲ ق/۱۷۹۵ تا ۱۹۱۴ م)»، *مجله پژوهش‌های تاریخی*، شماره ۴، شماره پیاپی ۴۰، زمستان ۱۳۹۷.
- عمید، حسن (۱۳۸۸)، *فرهنگ فارسی عمید*، تهران، انتشارات فرهنگ نما.
- فلاندن، اوژن (۲۵۳۶)، *سفرنامه اوژن فلاندن به ایران*، ترجمه حسین نورصادقی، تهران، اشراقی.
- فلور، ویلم (۱۳۶۵)، *جستارهایی از تاریخ اجتماعی ایران در عصر قاجار*، ترجمه ابوالقاسم سری، تهران، طوس.
- _____ (۱۳۷۱)، *صنعتی شدن ایران و شورش شیخ احمد مدنی*، ترجمه ابوالقاسم سری،

- تهران، انتشارات توس.
- (۱۳۸۷)، *ظهور و سقوط بوشهر*، ترجمه حسن زنگنه، تهران، طلوع دانش.
- (۱۳۸۹)، *تاریخ بوشهر از صفویه تا زندهیه*، ترجمه حسن زنگنه، بوشهر، شروع.
- کازرونی، محمدابراهیم (۱۳۶۷)، *تاریخ بنادر و جزایر خلیج فارس: در زمان محمدشاه قاجار ۱۲۵۰ تا ۱۲۶۴ قمری*، [تهران]، موسسه فرهنگی جهانگیری.
- کرزن، جرج. ن. (۱۳۵۰)، *ایران و قضیه ایران*، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، جلد دوم، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- کمالی، مریم، «اسناد پارلمانی انگلستان (۶): کرمان (۱۹۱۳-۱۹۱۲)»، *فصلنامه اسناد بهارستان*، شماره اول، بهار ۱۳۹۲.
- کمالی، مریم، «اسناد پارلمانی انگلستان (۷): کرمان (۱۹۱۴-۱۹۱۳)»، *اسناد بهارستان*، شماره دوم، تابستان ۱۳۹۲.
- کمالی، مریم، «اسناد پارلمانی انگلستان: اسناد کنسولگری انگلستان در اصفهان ۱۹۰۶-۱۹۰۱»، ترجمه مریم کمالی، *فصلنامه اسناد بهارستان*، شماره اول، بهار ۱۳۹۰.
- *گزارش‌های سالانه سرپرستی کاکس سرکنسول انگلیسی در بوشهر (۱۹۰۵-۱۹۱۱ م. ۱۳۲۳ - ۱۳۲۹ ه. ق)*، (۱۳۷۷)، به اهتمام عبدالکریم مشایخی، تهران، مرکز بوشهرشناسی.
- لاخ، سر ارسکین (۱۳۶۹)، *سفرنامه دریایی لاخ*، ترجمه حسین ذوالقدر، تهران، آناهیتا.
- لوریمر، ج. ج. (۱۳۷۹)، *راهنمای خلیج فارس تاریخ و جغرافیای بوشهر*، ترجمه سید محمدحسن نبوی، شیراز، نوید شیراز.
- ماساهارو، یوشیدا (۱۳۷۳)، *سفرنامه یوشیدا ماساهارو*، به کوشش هاشم رجب زاده، مشهد، آستان قدس رضوی.
- مک‌گرگ، سی.ام. (۱۳۶۶)، *شرح سفری به ایالات خراسان و شمال غربی افغانستان*، مترجم مجید مهدی‌زاده، جلد اول، مشهد، آستان قدس رضوی.
- مؤمنی، فاطمه (۱۳۹۰)، «اهمیت بین‌المللی خلیج فارس در سده‌های ۱۹ و ۲۰ میلادی»،

- عبدالرسول خیراندیش و مجتبی تبریزنیا، پژوهشنامه خلیج فارس (دفتر سوم)، تهران، خانه کتاب.
- والادا (۲۵۳۶)، *خلیج فارس در عصر استعمار*، ترجمه شفیق جوادی، تهران، کتاب سحاب.
- وثوقی، محمدباقر (۱۳۸۴)، *تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار*، تهران، سمت.
- ویلسون، آرنولد (۱۳۶۶)، *خلیج فارس*، ترجمه محمد سعیدی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- Amin, abd al _ Amir Muhammad, (1967), *British interests in the Persian gulf*, Netherlands.
- Cook, Andrew (1990), *survey of the shores and island of the Persian gulf, 1820-1829*, England, archive editions.
- HayHurst, John, *Foundation of an Empire: The East India Company's Early Trade in Silk and Wool*, Qatar Digital Library, <https://www.qnl.qa/en>.
- Lorimer, john Gordon (1908-1915), *gazetteer of the Persian gulf, oman and central arabia*, 2 vols in 4 pts, Calcutta: superindent of government printing.
- Saldanha,j.a (1986), *the Persian gulf précis. Persian gulf précis*, vol.1-2.
- *The cambridge history of Iran: vol 7*. New York, cambridge, university press. 1991.
- *The Political Residency, Bushire*, Qatar Digital Library, <https://www.qdl.qa/en/political-residency-bushire>.