

## جغرافیای تاریخی بندرلنگه و نقش تجارت آن در خلیج فارس

الهه فرحی<sup>۱</sup>، پریسا قاسمی<sup>۲</sup>

### چکیده

خلیج فارس و سواحل شمالی آن از لحاظ تجاری دارای پیشینه تاریخی قابل توجهی هستند از جمله بنداری که در حوزه تجاری این منطقه نقش قابل ملاحظه داشته، بندرلنگه است که این بندر از بندرهای استان هرمزگان، واقع در ساحل شمالی خلیج فارس است و در دوره صفوی ساخته شده است. با اخراج پرتغالی‌ها از هرموز در سال ۱۰۰۱ ش و مهاجرت‌هایی که به این بندر صورت گرفت حیات تجاری آن آغاز شد و طی دوره‌هایی تا اواخر قاجار رونق گرفت بنابراین هدف از این نوشتار بررسی جغرافیای تاریخی بندرلنگه و نقش آن در تجارت خلیج فارس است، این مقاله با استفاده از روش تاریخی و شیوه پژوهش کتابخانه‌ای نوشته شده است. نتایج و یافته‌های تحقیق حاکی از آن است که بندرلنگه به واسطه مهاجرت گروه‌هایی چون قواسم و بحرینی‌ها به یک بندر پر رونق تبدیل شد که توانست نقش اصلی را در تجارت مروارید بر عهده بگیرد و با توجه به وضع طبیعی این بندر به کانون ترانشیب تجاری در منطقه تبدیل شد ولی عواملی چون قوانین گمرکی، ناامنی، قاچاق و ... باعث شد که تجارت آن به رکود دچار گردد.

کلید واژگان: بندرلنگه، جغرافیای تاریخی، تجارت، خلیج فارس.

---

۱- دانشجوی کارشناسی ارشد تاریخ- گرایش مطالعات خلیج فارس- دانشگاه تهران. [elahefarahi@ut.ac.ir](mailto:elahefarahi@ut.ac.ir)  
۲- دانشجوی کارشناسی ارشد تاریخ- گرایش مطالعات خلیج فارس- دانشگاه تهران. [parisag1390@yahoo.com](mailto:parisag1390@yahoo.com)

## مقدمه

پیشینه تاریخی خلیج فارس و وضع طبیعی آن نقش مهمی در تثبیت هویت ایرانی داشته است و موقعیت خاص آن از لحاظ تجاری و اقتصادی بسیار اهمیت دارد، چرا که گذرگاه جغرافیایی خلیج فارس از دیرباز داد و ستد تجاری بین‌الملل را تسهیل کرده است، تجارت خلیج فارس به رونق و رکود بنادر و شهرهای پس‌کرانه‌ای بسته است. بندرلنگه که یکی از بنادر خلیج فارس است از لحاظ تجاری توانسته به عنوان کانون صید و تجارت مروارید خلیج فارس مورد اهمیت واقع شود و این اهمیت تابع فعالیت‌های بازرگانان مهاجر به این بندر بوده است که از لحاظ تاریخی شرایطی باعث گشت که بندرلنگه شکوفایی پیشین خود را از دست بدهد. پرسش‌هایی که در این تحقیق سعی شده است که به آن پاسخ داده شود شامل این موارد است: جغرافیای تاریخی بندرلنگه چگونه بوده است؟ و نقش این بندر در تجارت خلیج فارس چیست؟ اهمیت پژوهش حاضر در بررسی این که بخشی از فعالیت‌های تجاری بندرلنگه و سهم آن در حوزه خلیج فارس تشریح گردد و پیشینه تاریخی و جغرافیایی آن روشن گردد.

## روش تحقیق

روش تحقیق توصیفی بوده است که با استفاده از شیوه کتابخانه‌ای سعی شده جغرافیای تاریخی بندرلنگه و پیشینه تجاری آن شرح داده شود. پژوهش‌هایی که در این زمینه صورت گرفته است، تألیفات سدیدالسلطنه کبابی که در حوزه خلیج فارس ارزشمند است و از نویسندگان معاصر، آثار نوشته شده دکتر محمد باقر وثوقی به مانند کتاب *علل و عوامل جابه‌جایی کانون‌های تجاری در خلیج فارس* و تحقیقات احمد اقتداری مورد توجه است.

## بررسی نام و موقعیت جغرافیایی بندرلنگه

واژه لنگه در فرهنگ‌نامه‌ها "تا"، "فرد"، "نک"، "یکتا"، بی‌همتا و نادر معنی شده است. بر اساس برخی روایت‌ها، نام پیشین این بندر به دلیل وجود مروارید مرغوب و فراوان، بندر مروارید بوده که با گذشت زمان به بندرلنگه مبدل شده است. برخی معتقدند که شهر لنگه به خاطر آبادانی، وسعت و جمعیت فراوانی که در قدیم داشته به لنگه یا لنگه دنیا مشهور بوده و خواسته‌اند بگویند بندرلنگه، لنگه دنیاست. عده‌ای دیگر نظرشان این است که لنگه از لحاظ جمعیت و تجارت همانند بندر بمبئی بوده و مراد این بوده که بگویند این بندر همتای بمبئی است و به همین خاطر نام لنگه بر این بندر باقی مانده است. بعضی باورشان این است که لنگه در زبان عربی لنجه به معنای بادیه‌نشین و بیلاق است و چون آب و هوای این شهر نسبت به سایر نقاط خلیج فارس مناسب‌تر

بوده و مردم سرزمین جنوبی خلیج فارس، تابستان را در بندرلنگه سپری می‌کردند، این بندر را لنجه نامیده‌اند. بعدها لنجه تبدیل به لنگه شده است.

بندرلنگه در عصر هخامنشیان «گوگانا» نام داشته است. اگر گوگانا، بندرلنگه کنونی باشد، تاریخ تأسیس این بندر از عصر هخامنشیان تا امروز به بیش از ۲۵۰۰ سال می‌رسد (افشار سیستانی، ۱۳۷۶: ۱۱۱-۱۱۳). ناحیه بندرلنگه که در سواحل شمالی خلیج فارس و در قسمتی تقریباً مشرف بر دهانه خلیج واقع است و از حیث وضع طبیعی ناحیه‌ای است که در سه طرف مشرق، شمال و مغرب کوه‌های مرتفعی آن را از نواحی بندرعباس و لارستان و بندر کنگ جدا می‌سازد و مرتفع‌ترین قله آن در شیبکوه به ارتفاع ۱۷۲۰ متر است و در جنوب، این ناحیه به خلیج فارس محدود می‌شود (قائم مقامی، ۱۳۴۱: ۱۱۵). ناهمواری‌ها در این بندر از چند رشته‌کوه مرتفع و دشت‌های وسیع و دره تشکیل شده است که مهم‌ترین کوه‌های آن عبارتند از: کوه «شو» (شب). در شمال شرقی بندرلنگه، کوه «بادینی» در شمال بندرلنگه، کوه «سیاه» در شمال غربی (بختیاری، ۱۳۸۰: ۱۲۸). در بندرلنگه رودهای زیادی جریان دارد. پر آب‌ترین و بزرگ‌ترین رودخانه این منطقه رودخانه «مهران» است که از کوه «گله‌دار» در جنوب استان فارس سرچشمه می‌گیرد. رودخانه‌های رسول، گودر (گوادری)، کهورستان، شور، گاوبندی و مقام از دیگر رودخانه‌های این بندر محسوب می‌شوند (همان: ۱۲۹). بندرلنگه در جای مناسبی بنا شده و نزدیک دو کیلومتر طول آن است که در ساحل خلیج فارس در میان نخلستان بزرگی به صورت نیم دایره ایجاد شده و دور شهر حصار از قدیم داشته است. جمعیت بندرلنگه در گذشته از ۲۵۰۰۰ نفر بیشتر بود (میریان، ۱۳۵۳: ۴۱۶). شهرستان بندرلنگه در سواحل شمالی خلیج فارس واقع شده و وسعت آن ۴۳۶،۲۱ کیلومتر مربع است. این بندر از شمال به شهرستان‌های لامرد و لار، از شرق به بندرعباس و از غرب به کنگان و از جنوب به خلیج فارس و شهرستان ابوموسی محدود می‌شود (بختیاری، ۱۳۸۰: ۱۲۵). این بندر در غرب استان هرمزگان واقع شده است (گروهی از نویسندگان، ۱۳۸۸: ص ۵۰۳). فاصله بندرلنگه تا شهر لار چهل و پنج فرسخ است (اقتداری، ۱۳۷۵: ۴۷۵). این بندر معادل ۳۶۶ آب انبار داشته است و همچنین دولا‌ب‌های متعددی که در این بندر بوده باعث می‌شده است که انواع سبزی‌ها و خیارها را در آن بکارند (کازرونی، ۱۳۶۷: ۱۱۷).

ناحیه لنگه به طور کلی شامل ۱۱۳ قریه و ۳۰ جزیره بزرگ و کوچک است که از میان جزایر آن جزیره سری مشهور است از میان چند جزیره‌ای که نزدیک به بنادر لنگه و چارک هستند جزیره سری تنها جزیره‌ای است که هنگام مد دریا تمام سطح آن زیر آب نمی‌رود (قائم مقامی، ۱۳۴۱: ۱۱۶). بندرلنگه که جز سواحل شمالی خلیج فارس است آب و هوای گرمی دارد که در سفرنامه کارری بدان اشاره شده است (کارری، ۱۳۴۸: ص ۱۵۷). از خصوصیات طبیعی بندرلنگه نخلستان

آن است (گروهی از نویسندگان، ۱۳۸۸: ۱۱۸). در نواحی بندرلنگه نخلستان خرما، سپستان، جلغوزه، انجیر و انگور فراوان دیده می‌شود (میریان، ۱۳۵۳: ۴۱۶). در مورد صنایع و معادن می‌توان به نفت اشاره کرد که حتی انگلیسی‌ها نیز به لنگه آمدند و در کوه چمپه (پنج فرسخی لنگه)، معدن نفت پیدا کردند ولی از جانب آنان هیچ اقدامی در راستای استخراج این معدن نشد، همچنین معادن نمک و گوگرد در کوه بستانو هست (کوه بستانو تا لنگه چهار فرسخ است). (وثوقی، ۱۳۸۰: ۲۳۰). در سواحل خلیج فارس، برکه‌ها و مخزن‌های آب احداث می‌شد، که در کتاب لغت به این منبع آب باران صهریج می‌گفتند، از جمله در بندرلنگه منبع آب بسیار بزرگی وجود داشت که به آن آب انبار می‌گفتند (مصطفوی، ۱۳۷۵: ۵۲۰).

### سابقه تاریخی

در عصر هخامنشیان (۵۵۹ قبل از میلاد) از بنادر مهم و تجاری خلیج فارس در کتاب تمدن‌های نخستین گوگانا ذکر شده است. احتمالاً بندر گوگانا همان بندرلنگه امروزی است که در زمان هخامنشیان از بنادر پراهمیت تجاری محسوب می‌شد. مدتی بعد به دلیل دوری از مرکز، این بندر کم‌کم رو به انحطاط رفت (بختیاری، ۱۳۸۰: ۱۲۵). بندرلنگه بندری است که در غرب استان هرمزگان واقع است، نام بندرلنگه از دوره قاجار به بعد بیشتر در مکاتبات دیده شده و پیش از آن دارای سابقه چندانی نبوده است (گروهی از نویسندگان، ۱۳۸۸: ۵۰۳). بندرلنگه در تقسیمات قدیم اداری ایران ضمیمه لارستان و از نظر محاسبات مالیاتی کشور، جزو عمل بلوک جهانگیریه بوده است (قائم مقامی، ۱۳۴۱: ۱۱۵).

در حقیقت لارستان و آبادی‌های آن مهم‌ترین نواحی خرید کالاهای وارد و صادر بندرلنگه به حساب می‌آمد و به همین خاطر بیشتر ساکنان آن از مهاجران لارستانی بوده‌اند. پیوستگی دو شهر لار و بندرلنگه و تأثیرپذیری از تغییر و تحولات یکدیگر، مهم‌ترین ویژگی تاریخی آن به شمار می‌آید (وثوقی، ۱۳۸۹: ۲۸۶). راه مواصلاتی دشواری که از بستک، مهم‌ترین آبادی نزدیک به آن می‌گذشت، این بندر را به لار و سپس از راه جهرم به شیراز می‌رساند و در حقیقت لنگه، همانند کنگ، بندر لارستان بود و از لحاظ اداری هم تحت نظر حاکم لارستان قرار داشت (همان، ۲۸۵). بندرلنگه در گذشته از توابع بستک و شیخ‌نشین آن جا دست نشانده خوانین بستک بوده‌اند. بعدها بنی‌معین که از احسا و ریاض مهاجرت کرده بودند توانستند قدرت یابند. در دوره سلطنت خاندان زند از عمان، طایفه جواسم به بندرلنگه مهاجرت کرده و بنی‌معین را از بندرلنگه تبعید کردند و قدرت را در آنجا به دست گرفتند (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱: ۱۹۳). بندرلنگه در دوره صفوی ساخته شد و پیش از قرن ۱۰ هجری نام این منطقه لشتان یا برلشتان بوده است. زمانی که پرتغالی‌ها از

هرمز در سال ۱۰۳۱ ق اخراج شدند. بندر کنگ و نواحی آن که شامل بندرلنگه می‌شد، آغاز دوره اقتصادی‌شان رقم خورد. پرتغالی‌ها دفترتجاری‌شان را در بندر کنگ بنا کردند (وثوقی، ۱۳۸۴: ۴۳۷). زمانی که بندر کنگ دچار ناامنی شد و حاکمان مسقط از سال ۱۰۱۷ ق/۱۶۰۸ م این بندر را مورد تهاجم قرار دادند ساکنین این بندر به لنگه مهاجرت کردند و این شهر جایگزین بندر کنگ شد (همان: ۴۳۸). عده‌ای معتقدند که تا سال ۱۷۱۱ اثری از بندرلنگه نبوده و بندر کنگ از جایگاه تجاری ویژه‌ای برخوردار بوده است. در سال ۱۷۶۰ میلادی اعراب قواسم از شیخ‌نشین‌ها به جزیره قشم آمدند و بندرلنگه را نیز تصرف نمودند (بختیاری، ۱۳۸۰: ۱۲۵). با مرگ نادرشاه افشار و از دست‌رفتن ثبات سیاسی ایران و آشفتگی‌هایی که پیش آمد، عرب‌های قواسم در بندرلنگه قدرت عمده را تشکیل دادند و باعث ناامنی‌هایی در اطراف بندرلنگه شدند (وثوقی، ۱۳۸۴: ۴۴۰). در دوره افشاریه نفوذ قواسم در بندرلنگه افزایش پیدا کرد و در دوره زندیه شیخ محمد بستکی حاکم محلی وظیفه یافت که به امور بندرلنگه رسیدگی کند و با عقد یک قرارداد بندرلنگه و جزیره‌های تابع آن را به رییس طایفه قاسمی سپرد (بنی عباسیان بستکی، ۱۳۳۹: ۱۲۸-۱۲۹). قراردادی که با قواسم بسته شد شروع دوره جدید در فعالیت سیاسی قواسم به شمار می‌آید چرا که قواسم به عنوان تابعین ایران در فعالیت اقتصادی نقش پررنگی یافتند (وثوقی، ۱۳۸۴: ۴۴).

در دوره کریم‌خان زند (۱۷۷۳-۱۷۴۳ میلادی)، پیشرفت مواصلات دریایی خلیج فارس در سواحل بندرلنگه موجب شد بندرلنگه از لحاظ تجاری فوق‌العاده تقویت شود و وجود راه کاروانی شیراز به اهمیت تجاری این بندر افزود. اعراب قواسم به فرمان کریم‌خان زند در بندرلنگه ساکن شدند و این طایفه بر آبادی بندرلنگه افزودند تا جایی که این بندر از مشهورترین بنادر خلیج فارس شد و در دوره قاجار به «عروس بنادر ایران» ملقب شد (بختیاری، ۱۳۸۰: ۱۲۵). محمدابراهیم کازرونی وقایع‌نگار دوره محمد شاه قاجار می‌گوید: «بندرلنگه عروس بنادر است و بندریست در منتهای آبادانی که از همه بنادر واقع در کنار عمان معمورتر است و پنج هزار خانه دارد» (میریان، ۱۳۵۳: ۴۱۶). و تا سال ۱۸۹۶ میلادی قواسم بر بندرلنگه مسلط بودند. انگلیس برای نفوذ خود و حفظ آن در سال ۱۸۶۴ میلادی اقدام به راه‌اندازی خطوط تلگراف ایران و هند کرد که با تلگراف زیر دریایی بنادر مهم خلیج فارس (گوادر- جاسک- لنگه- عباس- بوشهر) را به هم مرتبط می‌کرد (بختیاری، ۱۳۸۰: ۱۲۵). کارری در توصیف خود در جمعیت بندرلنگه اشاره داشت که «ساکنین بندرلنگه از مغربی، هندی، عرب، یهودی، ارمنی تشکیل یافته است و بهترین دکان‌ها و تجارتخانه‌ها برای آرامنه است» (کارری، ۱۳۴۸: ۱۹۵).

بیشتر اهالی بندرلنگه پیرو مذهب شیعه و گروهی دیگر سنی مذهب هستند. زبان اصلی سکنه این منطقه فارسی با گویش‌های محلی رایج با ترکیب واژه‌های فارسی، عربی، هندی و کلمات

انگلیسی که به خاطر تبادلات بازرگانی در روزگار قدیم وارد زبان لنگه‌ای شده است، است (بختیاری، ۱۳۸۰: ۱۳۴). در بندرلنگه که بیشتر افراد قواسم در آن اسکان داشتند، مذهب‌شان وهابی بود، شیعیان نیز در این بندر حضور داشته‌اند ولی تقیه پیشه می‌کردند، شیعیان بندرلنگه از مهاجران بحرینی بوده‌اند (کازرونی، ۱۳۶۷: ۱۱۶). از قدیمی‌ترین ساکنین بندرلنگه بنی‌حارث هستند، که بعد از بنی‌کنده به حدود لنگه آمده‌اند. ابراهیم‌بن‌حسن از مروارید فروشان بندرلنگه پیشینیان آن برای بنی‌کنده‌اند (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱: ۱۷۰). جمعیت لنگه طبق سرشماری سال ۱۳۴۵ خورشیدی ۷۸۹۴۱ نفر بوده که به زبان فارسی و عربی صحبت می‌کنند و پیرو مذاهب شافعی و جعفری هستند. امرار معاش ساکنان از راه دامداری، کشاورزی، دریانوردی، معاملات پایاپای با شیخ‌نشین‌های خلیج فارس است (میریان، ۱۳۵۳: ۴۱۹). مردم بندرلنگه در جهازسازی و غواصی تبحر فراوانی داشتند قیمت جهازهای بادی که می‌ساختند سالانه از یک میلیون نیز بیشتر بوده است و سود بسیاری از فروش صدف و میوه‌های گوناگون و مروارید به دست می‌آوردند. سکنه از ۴۰ هزار نفر بیشتر و ترکیبی از عرب و عجم است (حبل‌المتین، ش ۱۹: ۴). نام‌گذاری محله‌های مختلف لنگه از قدیم‌ترین ایام تا عصر کنونی، بر اساس نام مسقط‌الراس مهاجران مستقر در این بندر صورت گرفته است. یکی از قدیم‌ترین مدارک تاریخی از نام محله‌های آن در کتاب *مغاض اللئالی و منار اللیالی* تألیف سدیدالسلطنه کبابی آمده است که بر اساس آن، نام محله‌های این بندر به شرح زیر است: بوسمیطی، گمرک، کنگانی، خصبی، کتوگ، عتوبی، مینابی، بحرینی، خوری، لاری، مستاح، سبعة‌ای، بستکی، اوزی، رودباری (ووثوقی، ۱۳۸۹: ۲۸۴).

مسأله ناامنی باعث رکود بندرلنگه شد و باعث آسیب‌هایی برای اهالی آن شد به‌صورتی‌که روزنامه *حبل‌المتین* درباره پیامدهای ناامنی در این بندر نوشته است: «مقارن هزار تومان وجه اهالی از خود جمع کرده، برای بنای ۱۰ الی ۱۲ برج خارج از شهر به جهت حفاظت و امروز چهار پنج یوم است تمام استادها در کاراند، قرب دو روز دیگر تمام ۱۲ برج کاملاً مهیا خواهد شد، افسوس از عدم توجه مصادر امور، که به عبث بنادر را بر باد می‌دهند، اگر تلگرافی مخایره شود، تا مدتی جواب نمی‌رسد و بعد از رسیدن جواب هم بدون فایده و بی‌مأخذ است، آیا جایز است که بندر معظمی مثل لنگه امروز از مشتی اشرار خائف باشد؟ پس در این صورت چگونه با عدم امنیت می‌توان تجارت کرد، جسارت اشرار تمام از نتیجه غارت بستک و لارستان است که از عدم مجازات هر روزه باعث اغتشاش می‌شوند، رعب دولت به کلی از قلوب این اشرار مرتفع شده و تا سرکوبی درستی از طرف دولت نبینند ساکت نخواهند شد» (حبل‌المتین، ش ۴۲-۴۳: ۲۰).

در سال ۱۳۱۴ خورشیدی و در پی تصویب قانون مشهور به «کشف حجاب» و سخت‌گیری‌های مأمورین در روستاها، قسمت عمده‌ای از ساکنان بندرلنگه و روستاهای ساحلی مهاجرت کرده و به

قطر، بحرین، ابوظبی، دوبی، شارجه و دیگر بنادر ساحل جنوبی خلیج فارس کوچ کردند. رواج گسترده قاچاق و سخت‌گیری بیش از حد مقامات دولتی باعث شد تا کوچ دسته جمعی همراه با خانواده، گسترش یابد. این مهاجرت‌ها باعث شد که بندرلنگه به رکود دچار گردد. تخلیه سکنه روستاهای ساحلی خلیج فارس تا سال‌های بعد از جنگ جهانی دوم ادامه پیدا کرد و به شکل یک معضل اجتماعی، تأثیرات منفی خود را بر حیات اقتصادی سواحل، نشان داد و دولت ایران در سال ۱۳۲۸ خورشیدی، هیأتی را مأمور علت‌یابی آن نمود و این هیأت گزارش خود را پس از تحقیقات محلی به هیأت دولت تقدیم کرد، قسمتی از این گزارش به عوامل مهاجرت پرداخته و قسمت دیگر آن، راه‌حل‌های موجود را ارائه کرده است. در این گزارش چنین آمده است: عوامل مهاجرت اهالی بنادر جنوب و تجار فارس به مسقط و عمانات و کویت و پاکستان و عربستان و بمبئی و ... عبارت است از ۱- رفتار نامناسب مأمورین دولتی محل و تعدیات شیوخ ۲- بیکاری و فقر و تنگنای کامل در معاش روزانه (وثوقی، ۱۳۸۹: ۳۱۱). همچنین بلدیه بندرلنگه فاقد کارآمدی بوده و همین عامل باعث می‌شد، که بندرلنگه در اوایل دوره پهلوی جز رکود تجاری، وضع ظاهری نامناسبی نیز داشته باشد. روزنامه اطلاعات درین مورد اشاره کرده است: «از بندرلنگه اطلاع می‌دهند بلدیه بندرلنگه از همه چیز فاقد است تمام کوچه‌ها پر از کثافات، چراغ‌های شهر خراب وضعیت چراغ‌ها به قدری کثیف و مبتذل شده که آلت مسخره اطفال کوچه گرد شده و حلبی کهنه و ظروف شکسته به جای چراغ‌ها آویزان شده‌اند با اهمیت شایانی که بندرلنگه دارد خیلی جای تعجب است که به هیچ وجه توجهی به امور آن مخصوصاً بلدیه شهر نمی‌شود» (اطلاعات، ۲۱ مهر ۱۳۰۹ ش)

### سابقه تجاری بندرلنگه

اقتصاد این بندر تا نیمه اول قرن سیزدهم هجری، بر تبادل کالا بین دریا و نواحی پس‌کرانه‌ای استوار بود (وثوقی، ۱۳۸۹: ۲۸۵). بندرلنگه به خاطر همسایگی با بندر کنگ، تحت تأثیر تغییر و تحولات آن قرار داشته است. به همین دلیل، در حقیقت حیات اقتصادی و اجتماعی بندرلنگه مانند بندر کنگ، با اخراج پرتغالی‌ها از هرموز در سال ۱۰۳۱ق/ ۱۶۲۲م و تأسیس دفتر تجاری آنان در سال ۱۰۴۰ق / ۱۶۳۰م در بندر کنگ شروع می‌گردد.

### اهمیت تجاری بندرلنگه

با استقرار دفاتر تجاری پرتغالی‌ها در بندر کنگ، این بندر در زمره یکی از بنادر مهم خلیج فارس درآمد و از آن به بعد شهری کوچک در چند کیلومتری آن شکل گرفت که مردم آن از مهاجران شهرهای نزدیک نظیر لار، اوز، بلوک بید شهر، بستک بودند که امور تجاری بندر تازه تأسیس را بر

عهده گرفتند و بازار و تأسیسات رفاهی در آن ایجاد کردند، از این دوره به بعد این بندر حیات اقتصادی جدید خود را شروع کرد. در این دوره کشتی‌های تجارتي که از بندر عباس به بصره می‌رفتند، در بندرلنگه لنگر می‌انداختند. در این دوره حاکم بندرلنگه از جانب والی لارستان انتخاب می‌شد و در محدوده اداری فارس قرار داشت. بندر کنگ در اواخر عصر صفویه به دلیل عدم امنیت در دریا و جاده‌های ساحلی آن و در نهایت تعطیلی دفاتر تجاری پرتغالی‌ها، رونق قبلی خود را از دست داد و به تدریج از صحنه رقابت اقتصادی خلیج فارس بیرون رفت. بندرلنگه از این پس جایگزین کنگ قرار گرفت و بخش عمده جمعیت آن متشکل از مهاجران بود. در این دوره تا سال ۱۲۵۰ قمری، بندرلنگه به عنوان بندر اصلی لارستان، به محل ترانزیت کالاهای وارد و صادر تبدیل گشت و همین مسئله باعث ایجاد موج جدیدی از مهاجرت شد (همان: ۲۸۳ و ۲۸۴). زمانی که بندرلنگه جایگزین تجاری بندر کنگ شد، کشتی‌های تجاری که از بندرعباس به سوی بصره می‌رفتند، در بندرلنگه لنگر می‌انداختند (اقتداری، ۱۳۷۵: ۴۸۴). استقرار قبیله قواسم در بندرلنگه، شروع رونق تجاری این بندر بود که در دوره قاجار به اوج خود رسید (وثوقی، ۱۳۸۴: ۳۲۷). فعالیت دریایی قواسم در این دوره موجب رشد و رونق بندرلنگه شد (همان: ۴۴۰). در *فارسنامه ناصری* نوشته شده: بیشتر اهالی بندرلنگه از اعراب عشیره قواسم بوده‌اند. بازرگانان این بندر صاحب کشتی هستند و به معامله با عمان، یمن و هندوستان می‌پردازند (میریان، ۱۳۵۳: ۴۱۶). در دوره حکمرانی کریم‌خان زند سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس به دلیل ارتباط سهل دریایی از لحاظ تجاری به بندرلنگه رونق دادند. قواسم که در بندرلنگه اسکان پیدا کردند به خاطر این که از لحاظ دریانوردی ماهر بودند زمینه‌ساز رونق بندرلنگه شدند (اقتداری، ۱۳۷۵: ۴۸۱). روند شکوفایی تجارت بندرلنگه در سال ۱۲۵۷ ق/ ۱۸۴۱ م با مهاجرت گسترده تاجران بحرین به بندرلنگه تسریع شد. دلیل مهاجرت‌شان به خاطر ناامنی‌های بود که در بحرین شیوع داشت که ناشی از درگیری داخلی بین شیوخ عتوبی و دولت‌های عثمانی و انگلیس بود (همان: ۴۴۰).

با مهاجرت تجار ایرانی از کنگ و شهرهای نزدیک آن به ویژه از سبعه، لار، اوز، بلوک بیدشهر، بستک و دیگر نواحی شهری آن وارد مرحله تازه‌ای شد و پس از آن با توجه به تحولاتی که در بحرین رخ داد به بندر اصلی تجارت مروارید تبدیل شد و موج جدید نیروی کار به آن وارد گردید (وثوقی، ۱۳۸۹: ۲۹۵). مسیرهای پس‌کرانه‌ای بندر عباس و بندرلنگه به خاطر اقدامات حاکم فارس حسینعلی میرزا فرمانفرما به امنیت و آرامش رسید و به دلیل تثبیت این مسیرها بندرلنگه توانست به عنوان بندر مهم تجاری مورد توجه قرار بگیرد (همان: ۴۲۷). بندرلنگه به لحاظ مسیر به بستک و لار و سپس شیراز متصل می‌شد. کالاهای وارداتی و صادراتی از این جاده حمل‌ونقل می‌شده است (همان: ۴۴۰). بیشتر مهاجران بحرینی که به بندرلنگه رفتند به این خاطر که پیشه تجارت مروارید



داشتند. بندرلنگه به مرکز خرید و فروش مروارید تبدیل شد و تجار توانستند از این راه درآمد خوبی به دست آورند (همان: ۴۳۹). بازرگانانی که به تجارت مروارید می‌پرداختند در بندرلنگه زندگی می‌کردند که تجارت داخلی آن با بستک و لارستان بود که فقط طایفه آل‌بوسمیط در آنجا کشتی‌های غواصی داشتند و به غوص می‌رفتند (سدیدالسلطنه، ۱۳۸۱: ۱۹). جز این ساکنین عمان بخشی از مایحتاج خود را ازین بندر تأمین می‌کردند.

این بندر در نیمه دوم قرن ۱۳ هجری مهم‌ترین بندر خلیج فارس شناخته شد (همان: ۴۳۹). در اواخر دوره قاجار بندرلنگه سی تجارتخانه مروارید فروش داشته است که متعلق به یکی دو نفر بوده که با سرمایه خود از بحرین و عمان مروارید خریده و مستقیم به هند ارسال می‌کردند. کالاهای وارداتی به لنگه سالیانه تقریباً ۳۰۰ هزار گونی برنج بوده است که بعد به ده هزار گونی کاهش یافته است (وثوقی، ۱۳۸۰: ۲۴۵). بندرلنگه به عنوان مرکز حمل‌ونقل تجاری نیز مورد توجه بود چنان که محصولاتی چون خشکبار، شراب، گلاب، انار که از شهر شیراز بود برای صادرات به هند از بندرلنگه حمل می‌گردید. همچنین محصولات تجاری از مسیر بندرلنگه به مکه و شهرهای عربستان نیز حمل می‌گردید (کارری، ۱۳۴۸: ۱۷۹). اجناسی که از بندرلنگه به عمان صادر می‌شد: گل سرخ؛ روغن، خشخاش، خرما، گندم، فرش و خشکبار بود (اقتداری، ۱۳۷۱: ۱۷۹) کازرونی درباره رونق تجارت در لنگه نوشته است: «در این بندر پنج هزار خانواده از اعیان تجار اعراب با مکت و صاحب سفاین و به معاملات عمان و یمن و هندوستان همواره در کارند» (کازرونی، ۱۳۶۷: ۱۱۵). علاوه بر تأثیرگذاری صید مروارید بر شکوفایی این بندر، در نیمه دوم قرن سیزدهم هجری و با شروع به کار کشتی‌های بخار در مسیر بمبئی به بوشهر، بندرلنگه به عنوان توقف‌گاه کشتی‌های بخار در این مسیر مورد توجه واقع شد و همین موضوع موجب سهولت هر چه بیشتر در امر تبادل کالا بین بمبئی و بندرلنگه شد و تجارت آن وارد مرحله جدیدی شد که تأثیرات مهمی بر رونق بازار آن گذاشت. «کلنل پلی» که در سال ۱۸۶۳ میلادی / ۱۲۷۸ ق از این بندر دیدار کرده در این باره می‌نویسد: «تجارت این بندر به خاطر رفت و آمد منظم کشتی‌های بخار جدید که در مسیرشان از بمبئی به بوشهر در این جا توقف می‌کنند رو به رشد است». به سخن دیگر ایجاد خطوط کشتیرانی بخار که از لحاظ میزان حمل کالا و سرعت نسبت به کشتی‌های قدیمی، از قدرت بسیار بیشتری برخوردار بود، تأثیر غیر مستقیمی بر موقعیت ایستگاهی بندرلنگه داشت و این بندر، به مرکز اصلی توقف این نوع کشتی‌ها تبدیل گشت. به این دلیل که عمق آب در سواحل بندرلنگه برای توقف و پهلو گیری کشتی‌های بخار مناسب بود، ولی بنادر سواحل متصالح، عمق مناسب، جهت پهلو گیری کشتی‌های بخار نداشتند و به همین دلیل، این بندر به مرکز اصلی توقف کشتی‌های بخار تبدیل گشت و کالاهای وارد به خلیج فارس از بمبئی و دیگر بنادر اقیانوس هند

که به مقصد اصلی بنادر متصالح و عمان بارگیری شده بودند، در بندرلنگه «ترانشیب» شده و با کشتی‌های محلی، این کالاها به مقصد اصلی ارسال می‌شد. در حقیقت بندرلنگه در این دوره به بندر اصلی «صادرات مجدد» تبدیل شد و درآمد‌های فراوانی به بازار تجاری آن سرازیر گشت. به دلیل اهمیت بندرلنگه طی این دوره و بالارفتن حجم تجارتش با بمبئی، تعداد بسیاری از تجار هندی در این شهر مستقر شدند و کمپانی هند شرقی برای پی گیری امور این مهاجران در سال ۱۸۶۵ میلادی / ۱۲۷۸ ق تصمیم گرفت تا نماینده‌ای از خود در بندرلنگه منصوب کند. در سال ۱۸۷۳ میلادی / ۱۲۸۶ ق هم یک نماینده مقیم سیاسی دولتی نیز در این بندر ساکن شد، همچنین یک نماینده مقیم جهت پی گیری امور پستی کشتی‌های بخار و یک مسئول امور پست در بندرلنگه به مأمورین انگلیسی افزوده شدند. رفت و آمد منظم کشتی‌های بخار به این بندر، تحول عمده‌ای به شمار می‌آمد، چرا که با توجه به حمل منظم کالاها در بندرلنگه، این شهر و بازرگانان آن توانستند تا کالاهای مورد نیاز بنادر سواحل جنوبی خلیج فارس در «سواحل متصالح» و بنادر حاشیه عمان را فراهم کنند و به این ترتیب، بندرلنگه در این دوره علاوه بر کانون تجارت مروارید و حوزه عبور و مرور کالاهای ایالت فارس، به مرکز تأمین کالاهای بنادر متصالح و عمان هم تبدیل شد و موقعیت ممتازی پیدا کرد. یک کارگزار انگلیسی در این باره می‌نویسد: «بندرلنگه به تازگی به دلیل موقعیت ترانزیت کالاهایش از شرایط بسیار خوبی بهره‌مند شده است. در وهله اول به خاطر این که مرکز تجارت مروارید و رقیب بحرین شده و از سوی دیگر به دلیل این که مرکز تبادل کالاهای خارجی نه تنها برای شهرهای داخلی ایران بلکه برای مناطق سواحل متصالح و قطر و بحرین و حتی سواحل دور ناحیه باطنه در عمان شده است» اهمیت «ترانشیب» در شکوفایی و رونق تجارت این بندر به طوری است که پس از افول آن، مهم‌ترین درخواست تجار بندرلنگه از نماینده اعزامی مرکز، ایجاد وضعیت مناسب برای بازگرداندن موقعیت ترانشیب به این بندر بوده است. قرارگرفتن بندرلنگه در موقعیت ترانشیب و صادرات مجدد، از عوامل موثر در شکوفایی بازرگانی آن به شمار می‌آمد و تجار این شهر در این شرایط با استفاده از عبور و مرور منظم کشتی‌های بخار به بندرلنگه، سهم مهمی در تأمین نیازهای ساکنان بحرین، قطر، ابوظبی، دوبی، شارجه، راس‌الخیمه، خورفکان، فجیره و حتی مسقط، ایفا می‌نمودند و از این راه درآمد‌های هنگفتی به دست آوردند (وثوقی، ۱۳۸۹: ۲۹۲-۲۹۴).

بندرلنگه تجارت انحصاری مروارید را بر عهده داشته است، به‌صورتی که مسعود کیهان نوشته است که ایرانی‌هایی که تجارت مروارید می‌نمایند فقط اهالی بندرلنگه و بنادر شییکویه و جزیره کیش هستند (کیهان، ۱۳۱۱: ۳۸). مرواریدهای صید شده در خلیج فارس به هندوستان و اروپا برای فروش برده می‌شد (اقتداری، ۱۳۷۵: ۱۹۵). در تجارت خلیج فارس در زمینه داد و ستد

مروارید بندرلنگه به مرکز عمده تبدیل شد «ایرانی‌هایی که تجارت مروارید داشته فقط اهالی لنگه و جزیره قیس (کیش) باشند. از حدود ۱۳۲۹ شرکت روزنتال وجیب فرانسوی تجارت مروارید را به اروپا افتتاح کرده هر ساله تقریباً ده میلیون روپیه مروارید اکتیاع کرده از بحرین از راه هندوستان به اروپا برند و مرکز بمبئی است. در واقع تجار لنگه و بحرین از راه هندوستان مروارید را در اروپا می‌فروختند (مجله ایرانشهر، ش ۱۱: ۷۰۴). یکی از سیاحان انگلیس می‌نویسد «در سال ۱۸۱۱ میلادی چندکشتی بازرگانی انگلیسی به لنگه آمده بود و معادل ۴۱۰ هزار لیره طلا مروارید خریداری و از بندرلنگه صادر کردند (نوری‌زاده بوشهری، بی تا: ۱۹۱). مأمورین کمپانی هند شرقی در نیمه دوم قرن سیزدهم هجری از وجود صد فروند کشتی حمل و نقل بزرگ و کوچک و پنجاه فروند کشتی صید مروارید گزارش می‌دهند. همچنین در گزارش دیگری از ورود ۱۲۶ فروند کشتی بخار و ۲۹۶ فروند کشتی بادبانی به بندرلنگه طی یک سال ذکر شده است که نشان از حجم بالای ورود کالا به این بندر است (وثوقی، ۱۳۸۹: ۲۹۴). جدا از تجارت خشکی، حمل‌ونقل دریایی کالاهای بازرگانی نیز در بندرلنگه صورت می‌گیرد. تجار لنگه چوب و الوار از هند وارد می‌کنند (زنگنه، ۱۳۸۰: ۱۵۸). تجارت عمده بندرلنگه برنج بوده و از کلکته و کراچی وارد می‌شده است، قند، شکر، قهوه و قماش نیز وارد می‌شده است، کشاورزی بندرلنگه خوب نبوده است و آرد و گندم را از هند و سند وارد می‌کردند. بادام، گل سرخ، پوست، تنباکو، ثالی گلیم از داخل ایران صادر می‌شوند، به انگلستان، هند، آلمان و عثمانی حمل می‌شود (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱: ۱۶۹ - ۱۷۰).

در نیمه دوم قرن سیزدهم هجری، مهم‌ترین کالاهای صادر شده از بندرلنگه عبارت بود از: خرما، حبوبات و بنشن، مروارید، ادویه، کله قند، چای، تنباکو، مسکوکات، اجناس پشمی و کتانی؛ که از این نام‌ها معلوم است که بخشی از این کالاها به صورت صادرات مجدد به نواحی مذکور صادر می‌شده است. گزارش‌ها نشان می‌دهند که تعداد بسیار زیادی از کشتی‌های ساخت بندرلنگه، مسئولیت ترانشیب این کالاها را به بنادر ذکر شده بر عهده داشته‌اند (وثوقی، ۱۳۸۹: ۲۹۴). در اواخر دوره قاجار تجارت بندرلنگه با هند و عمانات و بحرین و سایر بنادر خلیج فارس بود صادرات آن قالی، تنباکو و آنقوزه، واردات برنج و شکر بود و سال‌های پیش از آن به دلیل خشکسالی، گندم، آرد، قماش، چای، شکر و روغن از کراچی و آرد و خرما از بصره و مقداری از میناب وارد می‌شد (وثوقی، ۱۳۸۱: ۲۲۷).

### تجارت برده در خلیج فارس در بندرلنگه

در قرن هجدهم تجارت برده در خلیج فارس بسیار کم رواج داشت و بردگانی که به خلیج فارس آورده می‌شدند از ملیت‌هایی چون آفریقای شرقی، اتیوپی، سومالی و بلوچی بودند که بازارهای عمده فروش

آنها در بنادری چون بندرعباس، بندرلنگه، بوشهر و بصره صورت می‌گرفت. کارگرانی که به فروش می‌رسیدند در فعالیت‌هایی چون سربازی، ملوانی، کارگری، نوکر خانگی، غواص صید مروارید و ... به کار گرفته می‌شدند (کلی، ۱۳۸۰: ۲۲-۲۳). کسانی که در این تجارت نقش داشتند بیشتر اوقات دلالان و مقامات بندری بودند (همان: ۲۵). سهم بنادر خلیج فارس در سال ۱۸۴۲ م / ۱۲۵۸ ق از تجارت برده ۱۰۸۰ نفر بوده است. تعداد قایق‌هایی که در اگوست و اکتبر سال ۱۸۴۱ م / ۱۲۵۷ ق همراه با ۱۲۱۷ نفر برده وارد خارک شده‌اند ۱۱۷ تا عرضه شده است. جواب این سوال که هر سال حدود ۳۰۰۰ نفر برده (دو سوم مرد و یک سوم زن). وارد شهر بوشهر می‌شد اینست که فقط ۱۷۰ یا ۱۸۰ نفرشان در آن شهر به فروش می‌رفته است و باقی به محمره و بصره ارسال می‌شده است. تعداد کمی از بردگان در بندرلنگه فروخته می‌شد (عیسوی، ۱۳۶۳: ۱۹۱-۱۹۵). این بردگان توسط یک قایق بندرلنگه‌ای از زنگبار آورده شدند. عیسوی در تاریخ اقتصادی ایران اشاره کرده است که بندرلنگه برای تجارت برده بندر آزادی بود که هیچ نوع مالیاتی از بردگان دریافت نمی‌کرد. بنادر ساحل ایران، قایقی که به کار فروش برده اختصاص داشته باشد نداشتند. روزنامه حبل‌المتین در اشاره به تجارت برده نوشته است که این نوع تجارت در خلیج فارس چندان جایی نداشته و بیشتر زمینه‌های دخالت استعماری انگلیس را فراهم کرده است (حبل‌المتین، ش ۲۹: ۵). سقوط تجارت این بندر همانند دیگر بنادر، امری ناگهانی نبوده، بلکه به تدریج صورت پذیرفته است که این دوره برای بندرلنگه از سال ۱۳۱۷ هجری ق / ۱۸۹۹ میلادی شروع و تا سال‌های پس از جنگ دوم جهانی ادامه داشته است به سخن دیگر شکل‌گیری عوامل و علل رکود بندرلنگه در یک دوره زمانی پنجاه ساله صورت گرفته است (وثوقی، ۱۳۸۹: ۲۹۵). موقعیت تجاری بندرلنگه بر اساس توانمندی‌های اقتصادی خود این بندر به وجود نیامد، بلکه به دلیل تحولات منطقه‌ای و با حمایت کمپانی هند شرقی انگلیس شکل گرفت و از این نظر تدوام موقعیت «ترانشیپی» بندرلنگه، شکننده و مشروط به شرایط سیاسی و اقتصادی منطقه‌ای شد موقعیت مناسب تجاری بندرلنگه، در واقع فرصت کافی برای تثبیت بنیان‌های اقتصادی آن به وجود نیامد و حیات اقتصادی این بندر با مسایلی چند گره خورده بود. به سخن دیگر بنیان‌های اقتصادی بندرلنگه بر پایه‌ای استوار بنا نشده و این که رشد ناگهانی آن، امکان پایه ریزی اساسی اقتصاد را از بخش بازار آن سلب کرده بود (همان: ۲۹۶).

### دلایل رکود تجاری بندرلنگه

در سال ۱۹۰۰ میلادی که امور گمرکات به بلژیکی‌ها واگذار شد و بلژیکی‌ها آمدند و متصدی دائر نمودن گمرکات بوشهر، بندرعباس، بندرلنگه، کرمانشاهان، انزلی و بندرجز و... گردیدند (مجله بررسی‌های تاریخی، ش ۵: ۱۶۱). اولین نشانه‌های خشم اهالی لنگه از عملکرد مأمورین بلژیکی

گمرک مستقر در آن شهر، در سال ۱۳۱۸ قمری با اعتراض گسترده به دستگیری یکی از اهالی به جرم پیاده کردن کالا در ساحل روی داد. این شورش با آزادی فرد دستگیر شده و عذرخواهی مأمور بلژیکی خاتمه پیدا کرد (وثوقی، ۱۳۸۹: ۳۰۰). در سال ۱۸۸۹ میلادی در بندرلنگه دفتر کنسولگری توسط دولت فرانسه زیر نظر حاجی عبدالرحمان کاظم راه‌اندازی شد و از این پس گمرک بندرلنگه و بندرعباس با ریاست بلژیکی‌ها اداره شد (بختیاری، ۱۳۸۰: ۱۲۵-۱۲۶). در سال ۱۳۱۷ قمری، حکومت قاجاری، رسم دیرینه اجاره داری گمرکات را منسوخ و مقرر کرد که تمام درآمدگمرکات به حساب خزانه دولتی واریز شود و حقوق گمرکی کالاها که تا آن روزگار بر اساس فصل سوم از معاهده ترکمن چای تعیین می‌شد، در رجب سال ۱۳۱۹ قمری با عقد قرارداد جدید، تغییر کرد و پس از آن با عقد قرارداد دیگری که با انگلستان منعقد شد، حق گمرکی که از مال التجاره انگلیسی گرفته می‌شد معادل حق مال التجاره روسیه شد و به این ترتیب تعرفه‌های گمرکی تغییر کرد و همچنین، دوایر گمرکی در شهرهای مرزی مانند بوشهر، بندرعباس و بندرلنگه نیز تأسیس شد (وثوقی، ۱۳۸۹: ۳۰۰). قوانین انحصار تجارت و گمرکی که در خلیج فارس اجرا شد با سیاست‌های تجاری بازرگانان بندرلنگه سازگار نبود و باعث اعتراض آنان شد به طوری که روحانیون بوشهر به کنسول‌های خارجی اطلاع دادند که مردم به حدی با اصلاحات جدید گمرک مخالف هستند که ایشان نمی‌توانند سلامت جان خارجی‌ها را تضمین کنند (دستره، ۱۳۶۳: ۷۹-۸۰).

مسئله تأسیس گمرکات در بنادر، از مسائل با اهمیت این دوره محسوب می‌شود، چرا که حکومت وقت از این طریق به درآمدهای تازه دست پیدا می‌کرد و از طرف دیگر اسکان مأموران گمرک در نقاط دور افتاده و به خصوص بنادر و جزایر، باعث تقویت حاکمیت ملی می‌شد. با تصویب این قانون، تجار بنادر در موقعیتی جدید قرار گرفته و مجبور شدند که حقوق گمرکی بیشتری نسبت به گذشته برای صادرات و واردات کالاها بپردازند. متأسفانه طی این دوره میزان دریافت عواید گمرکی به سلیقه مأموران گمرکی ساکن در بنادر تغییر می‌نمود و همین مسئله موجب بی ثباتی قیمت کالا و کوتاه شدن دست بازرگانان از بازار قیمت می‌شد. از آن جایی که بخش عمده درآمدهای بازرگانان لنگه، از سود حاصله کالاهای صادرات مجدد نصیبشان می‌شد و قوانین گمرکی بر این نوع کالاها نیز اجرا می‌شد، تجار لنگه با شرایط جدیدی رو به رو بودند که نتیجه آن، افزایش قیمت نهایی کالاهای صادرات مجدد بود و این تفاوت قیمت بازرگانان را در وضعیتی قرار داد که به تدریج به فکر جابجایی افتاده و قسمتی از سرمایه‌های خود را به دوبی منتقل کردند. در روزنامه حبل‌المتین نوشته یکی از تجار اوزی ساکن لنگه، در این باره آمده است که در اوایل سال ۱۳۲۳ قمری، به خاطر اهمیت تجارتی دوبی، بعضی از بازرگانان برای تسهیل امور تجارتی خود از لنگه دست کشیده و به دوبی رفته‌اند. به همین دلیل لنگه کم‌کم رو به انحطاط رفت. تأثیرات ویرانگر این

انتقال، سریع در حیات اقتصادی بندرلنگه خود را نشان داده و باعث ایجاد نارضایتی در میان اهالی آن گردید (همان: ۳۰۰).

از مشکلات گمرکی که در بندرلنگه باعث معضلات تجاری شد می‌توان سخت‌گیری اداره گمرک را مثال زد که باعث شد به ویژه در مورد قالی، بازرگانان صادرات را متوقف کنند (وثوقی، ۱۳۸۱: ۲۲۴). اجرای قانون منع ورود بعضی از کالاها در گمرک بنادر جنوب باعث شد، تا برخی از بازرگانان، این نوع کالاها را با جاسازی در صندوق‌های چای به شکل قاچاق به ایران وارد کنند و با کشف این محموله‌ها، اداره گمرکات مجبور به بررسی دقیق کالاها شده و همین مسئله ضرر زیادی به صاحبان آن وارد نمود. «عبدالله مرسی» در کتاب خود با عنوان *تاریخ جدید امارات متحده عربی* که از نخستین پژوهش‌های تاریخی درباره این کشور است، در مورد مهاجرت بازرگانان بندرلنگه به دومی می‌نویسد: «اعمال مالیات‌های سنگین گمرکی در بندرلنگه، موجب موج مهاجرت تجار ثروتمند به امارات متحده عربی شد که به دنبال آن دیگر بازرگانان نیز به این سواحل مهاجرت نمودند.» (وثوقی، ۱۳۸۹: ۳۰۰). از علل رکود بندرلنگه مهاجرت قواسم از این بندر و قطع ارتباط تجاری میان بندرلنگه - لار - شیراز و همچنین تأسیس بندر خرمشهر در ساحل غربی خلیج فارس و تمرکز تجاری در این بندر بود. رکود تجاری بندرلنگه تا آن جا در این شهر تأثیرگذار بود که این بندر به صورت روستایی کوچ و خالی از سکنه درآمد و جمعیت آن کاهش پیدا کرد (اقتداری، ۱۳۷۵: ۴۸۴). بندرلنگه علی‌رغم وضع طبیعی مناسب برای پهلوگیری کشتی‌های تجاری از نظر موقعیت و خطوط ارتباطی با داخل ایران نسبت به هر بندر دیگری از موقعیت مناسبی برخوردار نبوده و راه مواصلاتی آنجا به شیراز ضمن این که دشوار و ناامن است خوار و بار برای افراد و علوفه برای حیوانات هم در این مسیر نایاب است (زنگنه، ۱۳۸۰: ۱۵۸).

راه‌هایی که از این بندر به داخل ایران امتداد دارند همگی صعب‌العبور هستند و همین مسئله آسیب بزرگی به موقعیت بندری لنگه وارد کرده است (سایکس، ۱۳۳۶: ۱۲۰). این عوامل نیز باعث شد، تجارت بندرلنگه نسبت به سایر بنادر این حوزه، دچار نقصان گردد (زنگنه، ۱۳۸۰: ۱۵۸). از سایر عوامل رکود «بندرلنگه» را می‌توان در افزایش ناامنی در پس‌کرانه‌های آن بین سال‌های ۱۳۲۵ تا ۱۳۴۲ هجری قمری دانست. شهر «لار»، با اهمیت‌ترین شهر پس‌کرانه‌ای بندرلنگه محسوب می‌شد و جاده اصلی لنگه به شیراز از این شهر می‌گذشت، در نتیجه آشوب در لار به طور مستقیم بر شرایط بندرلنگه موثر بوده و از همین رو، گزارش‌ها از سال ۱۳۲۵ هجری قمری به بعد، از مسدود شدن پیایی جاده لار - بندرلنگه و دزدی اموال بازرگانان در این مسیر یاد کرده‌اند. نماینده بریتانیا در بوشهر، در مورد تأثیر حوادث لار بر بندرلنگه می‌نویسد: «لنگه بندر عمده لار است و تعداد قابل ملاحظه‌ای تجار لاری در آن سکونت دارند، پس وقایعی که در لار رخ می‌دهد،

طبیعتاً در لنگه واکنش‌هایی را بر می‌انگیزد.» گزارش این کارگزاری، نشان از تداوم اغتشاش در نواحی بستک، لار، وراوی و جاده‌های منتهی به لنگه از سال ۱۹۰۶ تا ۱۹۲۰ میلادی دارد. بیشتر این اغتشاشات پیامد رقابت گروه‌های مختلف برای تحصیل موقعیت مناسب، در صحنه سیاسی و اقتصادی لارستان است. گسترش ناامنی در پس‌کرانه‌های بندرلنگه و بندر عباس، در یک دوره طولانی پانزده ساله اتفاق افتاد. این مسئله آسیب شدیدی به تجارت آن وارد نمود از جمله دلایلی که باعث شده است تجار از بندرلنگه مهاجرت کنند، ناامنی‌هایی بوده که در بندرلنگه روی می‌داده است « اهالی لنگه تا یک سال قبل فقط با متجاوزین مقاومت نموده نامه وشکایت می‌نمودند همین که دید ناله اثری ندارد و کارد به استخوان رسد ناچار راه مهاجرت را پیش گرفته به دیار اجانب متواری گشتند» (روزنامه جبل‌المتین، شماره ۲: ۸). از قوانین ابلاغ شده‌ای که باعث مشکلات تجاری بندرلنگه شد باید به قانون منع ورود کالا و قوانین گمرکی اشاره کرد یکی از پیامدهای مهم تصویب این قوانین، رشد و توسعه هر چه بیشتر پدیده «قاچاق»، از یک شغل عادی به حرفه اصلی و به عنوان اصلی‌ترین راه امرار معاش ساکنان سواحل و بنادر بود و از این تاریخ به بعد، بخش عمده‌ای از اهالی بندرلنگه به قاچاق کالا دست زدند و برای گریز از مأموران حکومتی، به رشوه و پناه جویی به حکام محلی و دولتمردان روی آوردند. گسترش پدیده قاچاق در این دوره از پر اهمیت‌ترین رویدادهای اقتصادی بنادر و به خصوص بندرلنگه است. همین مسئله باعث شد تا بازرگانان بندر دوبی، به عنوان تأمین‌کننده اصلی کالاهای قاچاق به بنادر ایرانی، بازار مناسبی پیدا کرده و بندر دوبی به حوزه اصلی قاچاق کالا یا به بندر اصلی «صادرات مجدد» به ایران تبدیل شود (وثوقی، ۱۳۸۹: ۳۰۶). تجارت مروارید که در بندرلنگه رواج داشت و اهالی از این راه زندگی خود را می‌گذراندند، با مهاجرت ساکنین صید مروارید متروک شد (همان: ۳۱۲). بنابراین از جمله دلایل رکود تجاری بندرلنگه می‌توان به عوامل زیر اشاره کرد: ۱. گمرکات و مسئله افول تجارت بندرلنگه و از دست دادن «ترانشیب» و ظهور تجارت دوبی. ۲. گسترش ناامنی در نواحی پس‌کرانه‌ای بندرلنگه در دوره مشروطیت. ۳. قانون انحصار تجارت و رشد قاچاق و تقویت تجارت دوبی.

### نتیجه‌گیری

موقعیت جغرافیایی بندرلنگه به عنوان یکی از بنادر خلیج فارس اهمیت ویژه داشته است که توانسته در دوره صفوی با اخراج پرتغالی‌ها از هرموز محل مناسبی برای مهاجرانی که به داد و ستد می‌پرداختند مورد توجه قرار بگیرد. در واقع حیات اقتصادی بندرلنگه با فعالیت‌های تجاری مهاجرانی که به این بندر آمده بودند آغاز شد. قواسم که در این بندر ساکن شدند و تحت تابعیت ایران در آمدند به خاطر این که با دریانوردی و تجارت آشنا بودند باعث رونق بندرلنگه شدند و

همچنین مهاجرت تجار بحرینی به این بندر باعث شد که بندرلنگه در دوره قاجار به عنوان کانون داد و ستد تجارت مروارید خلیج فارس مورد توجه قرار بگیرد. این شکوفایی به صورتی بود که از بندرلنگه به عنوان عروس بنادر خلیج فارس یاد می‌شد. جز این وضع طبیعی بندرلنگه زمینه‌های تجارت ترانزیت را فراهم کرد. این بندر زمانی با رکود تجاری مواجه شد که شرایطی پدید آمد که تجار دیگر نتوانستند در این مکان به حیات تجاری ادامه دهند، این شرایط به وجود آمده پیامد عواملی چون ناامنی‌ها، شیوع قاچاق، قوانین گمرکی و منع ورود کالا بود و باعث شد که تجارت شکوفای پیشین بندرلنگه رو به افول برود.

Archive of SID



منابع

- افشار سیستانی، ایرج، (۱۳۷۶)، نام دریای پارس و دریای مازندران و بندرها و جزیره‌های ایرانی، تهران: انتشارات کشتیرانی و الفجر هشت.
- اقتداری، احمد، (۱۳۷۵)، آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان، تهران: نشر انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- بختیاری، مجید، (۱۳۸۰)، راهنمای مفصل ایران «استان هرمزگان»، تهران: موسسه جغرافیایی و کارتوگرافی گیتاشناسی.
- بنی‌عباسیان بستکی، محمد اعظم، (۱۳۳۹)، تاریخ جهانگیریه و بنی‌عباسیان بستک، به کوشش عباس انجم روز، بستک: بی‌نا.
- دستره، آنت، (۱۳۶۳)، مستخدمین بلژیکی در خدمت دولت ایران، مترجم منصوره اتحادیه (نظام مافی)، تهران: نشر تاریخ ایران.
- سایکس، سرپرسی، (۱۳۳۶)، سفرنامه سایکس، مترجم حسین سعادت نوری، تهران: انتشارات ابن سینا.
- سدیدالسلطنه، محمد علی، (۱۳۷۱)، سرزمین‌های شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان در صد سال پیش، به تصحیح احمد اقتداری، تهران: نشر جهان معاصر.
- سدیدالسلطنه، محمد علی، (۱۳۸۱)، صید مروارید (المناص فی احوال الغوص و الغواص)، تصحیح احمد اقتداری، تهران: انتشارات سازمان میراث فرهنگی کشور.
- فرانچسکو، جووانی، (۱۳۴۸)، سفرنامه جملی کارری، ترجمه عباس نخجوانی، عبدالعلی کاررنگ، تبریز: اداره کل فرهنگ و هنر آذربایجان شرقی.
- قائم مقامی، جهانگیر، (۱۳۴۱)، بحرین و مسائل خلیج فارس، تهران: انتشارات طهوری.
- کازرونی، محمدابراهیم، (۱۳۶۷)، تاریخ بنادر و جزایر خلیج فارس، گیلان: موسسه فرهنگی جهانگیری.
- کلی، جی.بی، (۱۳۸۰)، اعراب و تجارت برده در دریای پارس، مترجم حسن زنگنه، شیراز: انتشارات نوید شیراز.
- گروهی از نویسندگان، (۱۳۸۸)، سفرنامه‌های خطی، تهران: نشر اختران، جلد سوم و چهارم.
- مصطفوی، محمد تقی، (۱۳۷۵)، اقلیم پارس، تهران: نشر اشاره.
- میریان، عباس، (۱۳۵۳)، جغرافیای تاریخی خلیج و دریای پارس، خرمشهر: کتابفروشی میریان.
- وثوقی، محمدباقر، (۱۳۸۴)، تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار، تهران: انتشارات سمت.
- وثوقی، محمد باقر، (۱۳۸۱)، تحولات سیاسی صفحات جنوبی ایران، تهران: مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی.

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

#### روزنامه‌ها و مجلات:

- حبل‌المتین، س ۱۸، ش ۱۹؛ س ۳۰، ش ۱۱؛ س ۳۶، ش ۲۹؛ س ۳۷، ش ۴۲ و ۴۳؛ س ۳۸، ش ۲.
- اطلاعات: سال نهم، ۲۱ مهر ۱۳۰۹ ش
- مجله ایرانشهر س ۳۰، ش ۱۱
- مجله بررسی‌های تاریخی: س ۷، ش ۵

Archive of SID