

A Comparative Study of the Development Components of Persian Gulf Ports in the Nineteenth Century

Mohammad Ali Ranjbar¹ , and Saeide Ghare Chahi² 

1. Associate Professor, Department of History, Faculty of Literature and Humanities, Shiraz University, Shiraz, Iran E-mail: ranjbar@shirazu.ac.ir

2. PhD Student in Post-Islamic Iranian History, Department of History, Faculty of Literature and Humanities, Shiraz University, Shiraz, Iran (Corresponding Author)
E-mail: saeideghare68@gmail.com

Article Info	ABSTRACT
Article type: Research Article Article history: Received 2022-10-31 Received in revised form 2022-12-15 Accepted 2023-01-07 Available online 25 March 2025 Keywords: Bushehr, Basra, freshwater, telegraph, steamship, population.	The development components of the Persian Gulf ports in the 19th century led to the superiority of some of the Persian Gulf ports. These components, including a suitable location, access to fresh water, the use of new technologies in the field of transportation such as the use of steamships and means of communication such as the telegraph, and most importantly, the knowledge of how to apply and optimally use these components, had a tremendous impact on the superiority of the ports of the Persian Gulf over each other. In this research, as a case study, the two ports of Bushehr, which was administered by the Qajar government, and Basra, which was administered by the Ottoman government, were examined in a comparative manner. This research deals with a historical comparison between the Port of Basra and the Port of Bushehr (two important ports) during the Qajar period. Considering the method, this study seeks to answer the question: Why Basra Port had a more favorable situation than Bushehr Port in terms of development components? According to the data of this research, the results after comparing the position of the two ports indicate that the historical roots of the development components in the ports of Bushehr and Basra began almost at the same time, but the policies of the Qajar and Ottoman central governments, as well as the knowledge of applying and optimally using these components led to the superiority and weakness of these ports in the development components. Moreover, presence of Europeans and the policies of the British and French countries in these ports increases that superiority and weakness.

Cite this article: Ranjbar, M.A, Ghare Chahi, S., & Last Name, Initial. (2025). A Comparative Study of the Development Components of Persian Gulf Ports in the Nineteenth Century. <https://doi.org/10.22034/skh.2023.16286.1426> *Discourse of History*, 19 (51), 47-68.



بررسی تطبیقی مؤلفه های توسعه یافتگی بنادر خلیج فارس در قرن نوزدهم

مطالعه موردی: بصره و بوشهر

محمد علی رنجبر^۱، و سعیده قره چاهی^۲ ✉

۱. دانشیار گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران. ranjbar@shirazu.ac.ir

۲. نویسنده مسئول، دانشجوی دکتری تاریخ ایران بعد از اسلام، گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه

شیراز، شیراز، ایران. رایانامه: saeideghare68@gmail.com

چکیده

اطلاعات مقاله

نوع مقاله:

علمی - پژوهشی

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۰/۲۰

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۲/۱۱/۲۵

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۱/۲۸

تاریخ انتشار: ۱۴۰۴/۰۷/۰۵

مؤلفه های توسعه یافتگی در بنادر خلیج فارس در قرن نوزدهم منجر به برتری برخی از بنادر خلیج فارس شد. این مؤلفه ها که شامل موقعیت مکانی مناسب، دسترسی به آب شیرین، به کارگیری فناوری های جدید در زمینه حمل و نقل چون استفاده از کشتی- های بخار و وسایل ارتباطی چون تلگراف و مهم تر دانش به کارگیری و استفاده بهینه از این مؤلفه ها، تأثیری شگرف بر برتری بنادر خلیج فارس نسبت به یکدیگر نهاد. در این پژوهش به عنوان مطالعه موردی، دو بندر بوشهر که توسط حکومت قاجار اداره می شد، با بندر بصره که توسط حکومت عثمانی اداره می شد، به صورت تطبیقی مورد بررسی قرار گرفته است.

کلیدواژه ها:

بوشهر،

بصره،

آب شیرین،

تلگراف،

کشتی بخار،

جمعیت.

این پژوهش به مقایسه تطبیقی بندر بصره با بندر بوشهر می پردازد؛ لذا این پژوهش به شیوه تطبیق تاریخی، به مقایسه وجوه تشابه و تفاوت دو بندر مهم خلیج فارس در دوره قاجار پرداخته است. باتوجه به این روش تحقیق، این پژوهش درصدد است تا به این پرسش پاسخ دهد که چرا بندر بصره نسبت به بندر بوشهر، از نظر مؤلفه های توسعه یافتگی، وضعیت مناسب تری داشت؟

باتوجه به داده های این پژوهش، نتایج پس از مقایسه جایگاه دو بندر حاکی از آن است ریشه تاریخی مؤلفه های توسعه یافتگی در بنادر بوشهر و بصره تقریباً در یک زمان آغاز شده است اما سیاست های حکومت های مرکزی قاجار و عثمانی و همچنین دانش به کارگیری و استفاده بهینه از این مؤلفه ها از یک سو، حضور اروپاییان و سیاست های کشورهای انگلیس و فرانسه در این بنادر از سوی دیگر، منجر به برتری و ضعف این بنادر در مؤلفه های توسعه یافتگی شد.

استناد: رنجبر، محمد علی؛ و قره چاهی، سعیده (۱۴۰۴). بررسی تطبیقی مؤلفه های توسعه یافتگی بنادر خلیج فارس در قرن نوزدهم

مطالعه موردی: بصره و بوشهر. سخن تاریخ، ۱۹ (۵۱)، ۴۷-۶۸.

<https://doi.org/10.22034/skh.2023.16286.1426>

ناشر: جامعه المصطفی (ص) العالمیه. © نویسندگان.



مقدمه

در قرن شانزدهم و هفدهم میلادی، تمرکز نسبی قدرت در داخل ایران موجب شد که وضعیت اقتصادی کشور بهبود یابد و کشورهای اروپایی نیز روابط تجاری خود را با ایران آغاز کردند. تغییر مسیرهای تجاری در این دوران از راه‌های زمینی به دریایی، ایران و بنادر آن را وارد روابط تجاری و سیاسی بین‌المللی کرد.

عمده تجارت این دوران، ابریشم بود که به راه‌های دریایی بین‌المللی ارتباط مستقیم داشت و در مقابل، کشورهای غربی نیز کالاهای لوکس خود را از همین مسیرهای دریایی، به سرزمین ایران وارد می‌کردند. روابط تجاری بنادر ایران در این دوران، با توازن نسبی یا توسعه نسبی روابط تجاری هماهنگ همراه بود.

سقوط اصفهان، توازن نسبی تجاری دریایی ایران و غرب را به هم زد و حکومت‌های افشاریه و زندیه اگرچه تمرکز قدرت مرکزی را به ارمغان آوردند اما در ارتباط با بنادر ایران به‌خصوص بوشهر، توسعه خاصی صورت نگرفت و اقدامات اندک ناصرالدین‌شاه هم در مقایسه با پیشرفت‌های دریایی غرب، قابل توجه نبود.

با روی کار آمدن حکومت قاجار (۱۷۸۵-۱۹۲۵ م، ۱۲۱۰-۱۳۴۴ ه. ق.)، نفوذ کشورهای غربی در بنادر خلیج فارس افزایش یافت. این افزایش حضور اروپاییان اگرچه با انگیزه سیاسی صورت می‌گرفت اما انگیزه اصلی آنها، اقتصادی بود و درصدد تصاحب بنادر خلیج فارس و اقیانوس هند بودند؛ چنان‌که انگلستان ایران را سدی در برابر تهدید هند از جانب روسیه و فرانسه می‌دانست و تلاش می‌کرد که در بنادر خلیج فارس و اقیانوس هند همانند بوشهر و بصره، پایگاه‌های دائمی ایجاد کند و استعمارگران نو چون فرانسه و آلمان نیز اهمیت این بنادر را دریافتند و تلاش‌هایی در جهت تسلط سیاسی و اقتصادی خود صورت دادند.

این دو بندر که هرکدام توسط دولت‌های ضعیف شده مرکزی ایران و عثمانی اداره می‌شدند، در اقتصاد دو کشور نیز نقش مهمی ایفا می‌کردند؛ چنان‌که در این دوران بندر مشهور بوشهر که از بنادر تاریخی ایران بود، رقابت‌هایی با بنادر پیرامون خود از جمله بصره داشت.

این پژوهش با توجه به مؤلفه‌های توسعه اقتصادی چون به‌کارگیری صنعت کشتی‌های بخار و تأسیس سیستم ارتباطی تلگراف، دسترسی به آب‌های شیرین، موقعیت مکانی و میزان صادرات و واردات کالاهای لوکس درصدد مقایسه دو بندر بوشهر و بصره است که از این جهت، این پژوهش برای نخستین بار به این مهم می‌پردازد و یافته‌های جالب توجه آن نشان‌دهنده این است که اگرچه بندر تاریخی و مشهور بوشهر از نظر برخی مؤلفه‌های توسعه اقتصادی در دوران قاجار از

بندر بصره پیشی گرفته است اما روند صنعتی شدن بصره و حضور فعال تجار ایرانی و غربی، به تدریج به رقیبی برای بنادر ایرانی پیرامون خود از جمله بوشهر تبدیل شده است و در نهایت شاخص های توسعه یافتگی در بصره نسبت به بوشهر، با رشد قابل توجهی همراه بوده است.

پیشینه پژوهش

به علت اهمیت تجارت دریایی و همچنین اهمیت توسعه اقتصادی، از سده نوزدهم میلادی پژوهش های با موضوع تجارت دریایی افزایش یافت و پژوهش درخصوص تجارت دریایی، بیش از پیش مورد توجه پژوهشگران قرار گرفت. به همین دلیل پرداختن به اوضاع تجاری بنادر خلیج فارس که به عنوان انبار کالاهای لوکس سده های نوزدهم و بیستم بود، مورد توجه محققان قرار گرفته است. در این میان بنادر بوشهر و بصره نیز همانند دیگر بنادر خلیج فارس، به علت اهمیت تجاری که داشتند، مورد توجه پژوهشگران واقع شدند. این پژوهش ها به خصوص به وضعیت تجاری این بنادر اشاره کردند.

از جمله این پژوهش ها می توان به «شهبندی عثمانی در خلیج فارس و بندر بوشهر» که توسط عبدالکریم مشایخی نگاشته شده است. «علل و زمینه های محرومیت و توسعه نیافتگی کرانه ها و پس کرانه های خلیج فارس و دریای عمان در عصر قاجار» نوشته محمدجعفر چمنکار و «نیروی دریایی ایران با تأکید بر نقش کشتی پرسپولیس در امنیت خلیج فارس در دوره قاجار» نوشته حیدر امیری و همچنین «دولت قاجاری در کشمکش با سیاست های توسعه طلبانه عثمانی بر سر مالکیت خرمشهر و جزایر ایرانی جنوب غرب خوزستان» نوشته علی قاسمی و ایرج ورفی نژاد اشاره کرد که این آثار به اوضاع اجتماعی، سیاسی و اقتصادی بندر بوشهر اشاره کرد. همچنین در خصوص حضور کشورهای استعمارگر در این کانون های تجاری می توان به مقاله «رقابت سیاسی و تجاری فرانسه و بریتانیا در عمان، نوشته فرج الله احمدی و ستاره اسلامی، سندی چاپ نشده درباره حمایت دولت فرانسه از کاتولیک های ایران در عصر ناصری نوشته محمدحسن کاووسی عراقی نام برد.

با عنایت به این پیشینه پژوهش، این پژوهش به صورت تطبیقی به مؤلفه های توسعه یافتگی دو بندر بصره و بوشهر می پردازد که از این جهت، دارای نوآوری است.

شماره‌ای از اوضاع سیاسی و اقتصادی بصره تا قرن نوزدهم

شهر بصره^۱ در مجاورت خلیج فارس که از مهم‌ترین مناطق تجاری جهان در طول تاریخ بوده است، قرار گرفته است. این شهر که در حال حاضر دومین شهر بزرگ کشور عراق است، در جنوب شرقی این کشور و در مجاورت اروندرود قرار گرفته است. ارتفاع این شهر از سطح دریا ۱ تا ۸۰ متر است و همین ویژگی‌های سرزمینی موجب شده است که در طول تاریخ، اهمیت اقتصادی ویژه‌ای داشته باشد.

یعقوبی مورخ مشهور در کتاب خود البلدان، این شهر را به عنوان جایگاه تجاری و اقتصادی و با تعبیر «مرکز تجارت و اموال» معرفی کرده است (یعقوبی، ۱۳۵۶: ۱۰۱). بصره همچنین جلگه‌ای با نخلستان‌های بسیار نیز بوده است که منابع تاریخی به اهمیت موقعیت کشاورزی آن صحنه گذاشته‌اند. نویسنده کتاب آثار البلاد و اخبار العباد به نقل از هارون الرشید چنین گزارش می‌دهد که تمام معادن طلا و نقره روی زمین کفاف قیمت خرماهای شهر بصره را نمی‌دهد. این گزارش اغراق‌آمیز نشان‌دهنده صادرات و درآمد سرشار این محصول در قرون نخستین اسلامی بوده است (قزوینی، ۱۳۷۳: ۳۶۸). همچنین در منابع اصیل و دست‌اول تاریخی، از بازارهای مهم و جایگاه این بازارها در اقتصاد امپراتوری‌های اموی و عباسی گزارش‌هایی موجود است (حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۲/۸۲). یاقوت حموی از جغرافی‌نویسان مشهور جهان اسلام، با این توصیف که «راه‌های بسیاری از آنجا آغاز می‌شود»، بصره را کانون تجاری معرفی می‌کند (حموی، ۱۳۸۳: ۵۵۳). گزارش‌ها در مورد جایگاه این شهر در قرون نخستین اسلامی و قرون میانه، بی‌شمار است.

بصره در دوره صفویه، مورد توجه حکام صفوی قرار گرفت. از سوی دیگر عثمانی‌ها نیز به تدریج موفق شدند در سال ۹۵۳ ه. ق/ ۱۵۴۶ م بصره را به یکی از ایالت‌های خود تبدیل کنند. در این دوره که مصادف با قرن شانزدهم و هفدهم میلادی است، روابط تجاری بصره با بنادر ایرانی و شهرهای حکومت صفوی برقرار بود و در این دوران، بصره به عنوان کانونی برای تجارت زمینی و دریایی مشهور بود (نصار ۱۴۲۷: ۲۲۸)؛ چنانکه کالاهای تجاری از بصره به شهرهای عثمانی و حتی هندوستان و بالعکس، تجارت می‌شد. خرما مهم‌ترین محصول تجاری بود که از بصره به

۱ در چگونگی تأسیس شهر بصره، گزارش شده است که در سال چهاردهم هجری قمری به دستور خلیفه دوم عمر، عتبه بن غزوین این شهر را بنا کرد. این شهر بر ویرانه‌های شهر باستانی مشهور و تجاری ساسانی به نام وهشتاباد اردشیر ساخت شده است. احتمالاً علت انتخاب این محل نظارت بر شط العرب و ایران در دوران خلفای راشدین بوده است.

نقاط گوناگون صادر می شد و منسوجات هندی و قند و شکر از مهم ترین کالاهایی وارداتی به این شهر بودند که این موضوع خود نشان دهنده تجارت بصره با هندوستان از طریق بنادر خلیج فارس و دریای عمان بود (متی، ۱۳۹۱: ۱۰۰).

با این توصیف، منازعاتی بر سر دستیابی بر این کانون تجاری بین عثمانی ها و صفویان صورت پذیرفت و حتی لشکرکشی هایی از سوی صفویان برای دستیابی بر آن صورت پذیرفت و در برهه های کوتاهی، صفویان موفق شدند که بر این شهر مهم تجاری دست یابند. در مقابل باتوجه به اهمیت این بندر برای حکومت عثمانی، جنگ هایی نیز صورت گرفت و بصره برای چندین بار، بین دو حکومت عثمانی و صفوی دست به دست شد (اعظمی، بی تا ۱۵۶۹).

قرارداد زهاب در سال ۱۰۴۹ هجری قمری منازعات دو حکومت را بر سر بصره متوقف کرد و در نهایت پاشای بغداد، بصره را به امپراتوری عثمانی ضمیمه کرد (نصار، ۱۴۲۷: ۲۲۶-۲۲۷). پس از آن نیز کشور ایران گرفتار هرج و مرج ایجاد شده توسط افغان ها روبرو شد تا اینکه با پیروزی کریم خان و تشکیل حکومت زندیه، مجدداً تسلط بر این شهر مهم مورد توجه قرار گرفت. کریم خان زند تلاش نمود باتوجه به اهمیت اقتصادی بصره و تبدیل شدن آن به کانون تجاری کنسولگری های اروپایی، با تسخیر این بندر، از اهمیت آن بکاهد و جالب اینکه تنها لشکرکشی کریم خان زند، به منظور تصرف این بندر صورت پذیرفته است؛ این مهم، اهمیت تجاری آن را ملموس تر می نماید.

هدف صادق خان که از طرف کریم خان جهت تسخیر بصره اعزام شد، (اصفهانی، ۱۳۶۸: ۱۹۰ ملکم، ۱۳۸۰: ۲/۶۰۱) تضعیف موقعیت تجاری شهر بصره بود. پس از مرگ کریم خان زند نیز شهر بصره جایگاه اقتصادی خود را حفظ کرد و کنسولگری های اروپایی، به تجارت مستقیم با این بندر پرداختند.

با روی کار آمدن حکومت قاجار، به علت ضعف این حکومت در کنترل نواحی ساحلی، جایگاه تجاری شهر بصره افزایش یافت و با آغاز قرن نوزدهم، شهر بصره به یک شهر مهم برای حکومت عثمانی تبدیل شد (potter.268.2009). کثرت واردات و صادرات کالاهای گوناگون این فرضیه را تقویت می کند. اگرچه در این سیر پیشرفت، باید به ضعف تجاری بنادر ایرانی در دوره قاجار اشاره نمود. انعکاس این مطلب را می توانیم در سفرنامه های ایرانیان دوره قاجار مشاهده کنیم که از پیشرفت بندر بصره نسبت به بنادر ایرانی، به شکل برجسته ای گزارش شده است. به عنوان نمونه، نجم الدوله در کتاب سفرنامه خوزستان، به برتری بندر بصره بر بندر ایرانی چون محمره اعتراف کرده است.

«رفتیم که بازارها و محلات بصره را تماشا کنیم و کردیم. حقیقت بصره وضعش نسبت به سال ۹۶ و ۹۹ که حقیر دیده بود، خیلی ترقی نموده، نخلستان‌ها زیاد شده بر عدد بیوتات و عمارات افزوده، کاروانسراها و بازارها زیاد شده و باغچه [ای] که پانزده سال قبل به مبلغ بیست تومان نمی‌ارزید، حال به مبلغ سیصد تومان نمی‌فروشدند. خرماي بصره عجب مال التجارة معتبری شده، از ینگی دنیا و فرنگستان تجار مخصوصاً می‌آیند برای خرید. حیف از محمّره که با آن استعداد آب‌و‌خاک خراب و ویران و لا ینفع مانده!» (نجم الدوله، ۱۳۸۶: ۴۰)

نجم الدوله در ادامه بازدید از بصره، بر حضور پرتعداد تجار ایرانی در این بندر اشاره کرده است و یکی از مهم‌ترین علل این حضور تجار ایرانی را ناامنی در بنادر ایرانی خلیج فارس دانسته است. «تمام تبعه ایرانی، از تجار سکنه بصره و غیره، حاضرند برای آمدن در محمّره و ساختن عمارات و آبادی و تجارت و غیره. ولی تأمین می‌خواهند و راه تأمین همین است که اول برای حکومت عمارت و تلگراف‌خانه و پستخانه و اسکله و کاروانسرا و انبار و غیره در آنجا ساخته شود». (همان: ۹۰).

برپایه گزارش سفرنامه‌ها، بصره در قرن نوزدهم با تحول عظیم اقتصادی روبرو بود؛ چنانکه بر تعداد بازارهایی این بندر افزوده شد؛ همچنین به علت صادرات خرما به نقاط مختلف جهان، زمین و باغ‌های آن با افزایش قیمت روبرو شد.

حضور اروپاییان در بصره، به سده‌های هفدهم و هجدهم میلادی برمی‌گردد. در سال ۱۶۷۴م پتی دلاکروا توسط لویی پانزدهم به‌عنوان کنسول فرانسه، در بندر بصره تعیین شد (مرادی، ۱۳۸۷: ۱۰۳). در سال ۱۷۶۵م کنسولگری فرانسه به صورت رسمی در بصره ایجاد شد و شروع به کار کرد (ویلسن، ۱۳۱۰: ۱۵۸).

در سده هفدهم بصره مورد توجه هلندی‌ها نیز واقع شد؛ چنانکه در سده هجدهم رکود بنادر خلیج فارس ازجمله بندرعباس، موجب شد که برخی تجار خارجی به علت رکود تجارت در بنادر و جزایر ایرانی، تجارتخانه‌های خود را بصره منتقل کنند؛ چنانکه متوسط درآمد سالانه شرکت تجاری هند شرقی هلند در این دوران با کاهش محسوسی روبرو گردید و این شرکت ناگزیر به کاهش تعداد کارکنان خود در بندرعباس شد. شرکت هند شرقی هلند معتقد بود که تعطیلی دفتر بازرگانی بندرعباس منافع بیشتر و رونق تجاری جدیدی را برای هلندی‌ها به همراه خواهد داشت. بدین ترتیب دفتر شرکت هند شرقی هلند پس از ۱۲۳ سال، در بندرعباس تعطیل شد. هلندی‌ها با تصرف خارک همزمان با قدرت‌گیری کریم خان زند، مسیر تجاری دریایی جدیدی با بصره را آغاز کردند که موجب رونق تجاری بصره نیز شد.

موقعیت برتر تجاری بصره در این دوران، لشکرکشی ایرانیان را به دنبال داشت؛ چنانکه صادق خان زند از طرف کریم خان زند (۱۱۶۳-۱۱۹۳ ق.) در سال ۱۷۷۶م با مصادف ۱۱۹۰ هجری بصره را تصرف کرد و تا زمان مرگ کریم خان زند، بصره جزئی از کشور ایران بود (الاعظمی، بی تا: ۱۵۹). تصرف بصره، منجر به تثبیت موقعیت بندری ممتاز بوشهر شد و حتی به «تحکیم» موقعیت این بندر نیز انجامید (کازرونی، ۱۳۹۰: ۳۴).

با مرگ کریم خان حکومت عثمانی بدون جنگ، موفق به تصرف مجدد بصره شد (غفاری کاشانی، ۱۴۱۴: ۴۲۸-۴۲۹). حضور فرانسویان در بصره در قرن نوزدهم، موجب رقابت بیشتر تجاری در خلیج فارس و دریای عمان به خصوص با انگلستان شد. فرانسویان از طریق سفارت خود در بصره، به تجارت ابریشم گیلان و پشم کرمان اشتغال داشتند و در نتیجه بازارهای ایران را در اختیار داشتند. کنسولگری بصره برای فرانسویان از این جهت دارای اهمیت بود که می توانستند کالاهای خود را به عثمانی وارد کنند و بازارهای عثمانی برای آن ها فرصت بسیار مطلوبی به شمار می آمد. یکی از محصولات که از بصره به فرانسه صادر می شد، پشم بود (عیسوی، ۱۳۶۲: ۱۸۳ masters.goston.79.2010).

بصره در قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم، شهری مرفه با تجارت فعال با کانون های تجاری خلیج فارس بود که از سیستم حمل و نقل دریایی و تجاری مناسبی نیز برخوردار بود. فرانسویان و انگلیسی ها در قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم میلادی، بصره را به کانون مهم تجاری خود در خلیج فارس تبدیل کردند (donner, 851-855)؛ اگرچه انگلستان به علت نفوذ بسیار خود، نقش زیادی در این شهر داشت.

شماره ای از وضعیت تجاری بوشهر تا قرن نوزدهم میلادی

شهر بوشهر در منابع با نام های «بوم اردشیر» «رام اردشیر» و همین طور «ریواردشیر» و از همه مهم تر «ریشهر» معروف بود. در دوره باستان به تعبیری نام «لیان» به بخش هایی از بوشهر امروزی حکایت دارد (سمسار، ۱۳۷۷: ۳۶). این شهر در دوره باستان و به خصوص در عصر ساسانیان از نظر رونق اقتصادی و تجارت دریایی، جایگاه ویژه ای داشت.

این شهر در دوره باستان و به خصوص در عصر ساسانیان از نظر اقتصادی و تجارت دریایی جایگاه ویژه ای داشت. با گسترش اسلام در سرزمین ایران، بوشهر که در منابع فتوح از آن ریشهر نامیده شده است (فرصت شیرازی، ۱۳۷۷: ۱۰۳/۱) توسط عثمان بن ابی العاص تسخیر شد (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۲۷۲). پس از آن، این بندر در دوران اسلامی همچنان یکی از باراندازهای تجارت

دریایی ایران بود تا اینکه در زلزله‌ای که اتفاق افتاد، خسارت فراوانی براین شهر وارد شد و از اهمیت تجاری آن کاسته شد.

در دوره میانه بوشهر یک بندر محلی به شمار می‌رفت تا اینکه در دوره افشاریه، نادرشاه افشار جهت تسلط بر خلیج فارس و دریای عمان، منصب دریایی‌گی را به تقلید از عثمانی، ایجاد کرد. نادرشاه با تأسیس نیروی دریایی در ایران، نخستین گام را در زمینه حمل و نقل دریایی برداشت (مینورسکی، ۱۳۸۷: ۳۳۰؛ گرومون، ۱۳۷۸: ۴۶).

پس از دوران افشاریه، به علت ضعف دولت مرکزی در جهت تسلط کامل بر دریاها، بوشهر مورد توجه کشورهای استعمارگر همانند انگلستان قرار گرفت و در نهایت در عصر قاجار، بوشهر به علت ورود ایران به اقتصاد تجاری جهانی و دریایی، با تحولاتی بنیادین روبرو گردید.

بوشهر کانون مهم تجاری خلیج فارس در عصر قاجار شد. این بندر از یک سو به عنوان مقر حکمران قاجار، بر بنادر خلیج فارس حکمرانی می‌کرد و از سوی دیگر و به همین علت مهم، انگلیسی‌ها روابط خود با کشور ایران را مستحکم کردند (amanat.191:2017).

بوشهر کانون مهم تجاری خلیج فارس در عصر قاجار بود. این بندر از یک سو به عنوان مقر حکمران قاجار که بر بنادر خلیج فارس حکمرانی می‌کرد، محسوب می‌شد و از سوی دیگر، مقر کنسولگری‌های خارجی و گمرکات ایران بود. در قرن هجدهم کنسولگری هلندیان، به امور تجاری فرانسویان در این بندر رسیدگی می‌کرد اما با توجه به رونق تجاری بوشهر و نیاز به نقشه مسیرهای عبوری، ناپلئون، تره‌زل را جهت تهیه نقشه جزیره خارک و بوشهر فرستاد. تره‌زل در سال ۱۸۰۸م از طریق مسیر شیراز، وارد بوشهر شد و اطلاعات مهمی درخصوص بندر بوشهر، کشتی‌رانی و تجارت آن برای فرانسه فراهم آورد (تره‌زل، ۱۳۶۱: ۵۴). فرانسویان در سال‌های ۱۸۸۰-۱۸۸۹م نایب کنسولگری در بوشهر تأسیس کردند (وادالا، ۲۵۳۵: ۱۷۰). اولین کنسول فرانسه «پیا» تلاش‌های فراوانی جهت ایجاد روابط تجاری ایران و فرانسه صورت داد (همان، ۱۶۶).

کنسولگری‌های اروپاییان در بوشهر از این جهت اهمیت داشت که در مسیر راه‌های مهم ایران از جمله راه‌های فارس قرار داشت که موجب واردات کالاهای غربی به بوشهر و دیگر نقاط ایران می‌شد (لوریمر، ۱۳۹۴: ۵۴). عمده تجارت غربیان در بوشهر، کالاهایی مانند قند و شکر بود. روغن زیتون، قند، البسه، مس و نیکل، پارچه‌های نخی و ابریشمی، اسباب خرازی، عطرات، اشیای چرمی و صابون از فرانسه به بوشهر وارد و در مقابل از بندر بوشهر بادام، پسته، کتیرا و قالی به مناطق دیگر صادر می‌شد (وادالا، ۲۵۳۵: ۱۷۰-۱۷۱). ارزش سالیانه صادراتی بوشهر

تقریباً ۹۵۰۰۰ هزار پوند بود (سیوری، کلی ۱۷۰، ۱۳۷۷).

انگلیسی‌ها از اولین کشورهای اروپایی بودند که در سال ۱۶۱۶ ابتدا در بندر جاسک مستقر شدند و با پی بردن به اهمیت بندر بوشهر نماینده انگلیس پرایس و شیخ سعدون حکمران بوشهر در دوره کریم خان زند انگلیسی‌ها در بوشهر و خلیج فارس مستقر شدند. در دوره قاجار انگلیسی‌ها بارها به بوشهر حمله کردند.

فرانسویان دفاتر کنسولگری خود را در شیراز و بندر لنگه نیز تأسیس کردند. فرانسویان همچنین درصدد ایجاد خط کشتیرانی بین بوشهر و بمبئی بودند که در نهایت به علت کارشکنی‌های انگلیسی‌ها، موفق به انجام این مهم نشدند. از سال ۱۹۰۰ م که گمرکات بندر بوشهر به بلژیکی‌ها سپرده شد، برخی از فرانسویان به عنوان معاون گمرکات تعیین شدند (وادالا، ۲۵۳۵: ۱۷۲).

بررسی و مقایسه مؤلفه‌های توسعه یافتگی بنادر بوشهر و بصره در قرن نوزدهم میلادی

مقایسه و بررسی بنادر خلیج فارس از نظر اقتصادی و تجاری می‌تواند توسعه یافتگی این بنادر را در دوره‌های مختلف تاریخ نشان داد. اگرچه توسعه واژه‌بی مدرن می‌باشد و این اصطلاح-مربوط به علم جامعه‌شناسی- پس از جنگ جهانی دوم به کار برده شد اما توسعه رابطه مستقیمی با سرمایه و تحولات سرمایه دارد و جالب اینکه مؤلفه‌های توسعه، یک‌روند تاریخی دارند. برای مقایسه توسعه، ابتدا باید به تعریف و ابعاد آن پرداخت.

برای توسعه معانی گوناگونی به کار برده شده است. برخی توسعه را «فرایندی چندبعدی» که کل جوانب زندگی مادی و معنوی انسان را در جهت بهبود وضعیت اقتصادی سوق می‌دهد، تعریف می‌کنند. طی این فرایند، توسعه اقتصادی دگرگونی در جامعه پدید می‌آورد و موجب بالا رفتن سطح زندگی عمومی مردم می‌شود (رنجکش، ۱۳۹۲: ۳۵۰).

در رابطه با مفهوم نظریه توسعه، دو رویکرد نوسازی و وابستگی مطرح است که جامعه‌شناسان و جامعه‌شناسان تاریخی براساس این دو نظریه، به وضعیت کشورها از نظر سیاسی و اقتصادی می‌پردازند. همان‌طور که گفته شد، توسعه سطح زندگی عمومی مردم را بالا می‌برد؛ به همین دلیل این پژوهش می‌کوشد که مؤلفه‌های مهم توسعه یافتگی دو بندر مهم بوشهر و بصره را در قرن نوزدهم، مقایسه کند.

موقعیت مکانی و دسترسی به بنادر

مؤلفه توسعه یافتگی فقط به سنجش دو کشور محدود نیست بلکه ممکن است بین دو شهر و بندر از یک سرزمین را نیز سنجید؛ چنانکه در گذشته برخی شهرها به علت داشتن موقعیت مکانی ممتاز، از پیشرفت‌های اقتصادی، فرهنگی و تمدنی برخوردار بودند.

بصره توسط راه‌های زمینی و دریایی و تلفیقی از موقعیت مکانی با اهمیت -از نظر دسترسی به خلیج فارس- برخوردار است. بصره از شرق به سرزمین‌های ایران و از جنوب شرقی به خلیج فارس و از جنوب و جنوب غربی به کویت محدود می‌شود. آب‌وهوای بصره گرم است و حداقل دما در زمستان ۱۹ و در تابستان ۳۴ درجه است. این شهر آخرین پایگاه دریایی امپراتوری عثمانی بود (سیوری، کلی، ۱۳۷۷-۱۴۹۹). این شهر همانند امروز، در دوره قاجار نیز از مراکز اصلی صادرات خرما به ممالک دیگر بود. از همه مهم‌تر اینکه این شهر در دوران قاجار نیز یک شهر رودخانه‌ای و بندری بوده است که این مهم باعث شده بود که کشتی‌های زیادی در بندر پهلو بگیرند. این موقعیت مکانی و دسترسی به دریا، موجب شده بود که محصولات بصره از جمله خرما، از راه خلیج فارس به دیگر مناطق صادر شود.

باتوجه به اینکه هر دو شهر بوشهر و بصره در دوره قاجار از نظر مکان قرارگیری و دسترسی به بنادر، وضعیت متفاوتی داشتند؛ هر دو بندر بصره و بوشهر به علت نزدیکی به خلیج فارس، از موقعیت مناسبی برخوردار بودند. بندر بصره از نظر شرایط آب‌وهوایی، نسبت به بوشهر از وضعیت بهتری برخوردار بود. بندر بوشهر در شبه‌جزیره ماسه‌سنگی واقع شده بود که از طرف شمال با انحنایی، در دریا پیشروی داشت و در سمت خشکی خور کم‌عمق عریضی در برگرفته بود و همین خور برای لنگر انداختن کشتی‌های بزرگ و عظیم مساعد نبود؛ همچنین عمق کم لنگرگاه‌های کشتی‌ها بندر بوشهر، عامل دیگر دشواری لنگر انداختن کشتی‌های تجاری بود (سیوری، کلی، ۱۳۷۷، ۱۶۷). این درحالی بود که بندر بصره در مناطق لنگرگاه‌ها نسبت به بوشهر از عمق بیشتری برخوردار بود و کشتی بدون دشواری در سواحل آن لنگر می‌انداختند.

موقعیت مکانی این دو بندر، در مؤلفه قیمت مواد غذایی در دوره قاجار نیز تأثیرگذار بود؛ چنانکه این موقعیت مکانی مناسب باعث شده بود که کاروان‌های تجاری به بصره وارد شوند و ارزانی برخی از کالاها نیز به همین علت بود (گاسپار، ۱۳۷۰: ۲۲۸).

عامل دیگر که موجب برتری بندر بصره بر بندر بوشهر بود، تعداد لنگرگاه‌های مناسب این شهر در این دوران لنگرگاه و اسکله الممقال بود که توسط انگلیسی‌ها ساخته شد؛ اگرچه بوشهر نیز دارای لنگرگاه مهمی بوده است اما این لنگرگاه‌ها از نظر تعداد و کیفیت، توانایی رقابت با

لنگرگاه‌های بندر بصره را نداشتند. در دوران قاجار سه لنگرگاه مهم بوشهر باعث پهلوگیری کشتی‌های کشورهای مختلف شده بود. این سه لنگرگاه عبارت بودند از لنگرگاه معروف به ظهر که کشتی‌های بخاری بزرگ در آنجا لنگر می‌انداختند و تا بوشهر تقریباً دو فرسخ مسافت داشت. لنگرگاه دیگر به نام به غاوی بود که تا اسکله يك فرسخ مسافت داشت است و در زمان طوفان‌های دریایی بسیار مهم بود. آخرین لنگرگاه نیز موسوم به خور بود. این لنگرگاه مختص کشتی‌های باری کوچک بود و مسافران توسط قایق‌ها به اسکله می‌آمدند (سعادت، ۱۳۹۰: ۲۹).

دسترسی به آب شیرین

وجود منابع آب شرب در دوران قاجار، از علل مهم توسعه شهرها بود. سفرنامه مؤلف ناشناس که با عنوان «سفرنامه بنادر و جزایر خلیج فارس» - دوره محمدشاه قاجار - تألیف شده است، دشواری دسترسی آب شیرین در خود شهر بوشهر را بیان کرده است؛ اگرچه نویسنده از وجود منابع آب شیرین کافی در نزدیکی شهر و چاه‌های آب «اندرو بندر» یاد کرده است (مؤلف نامعلوم، ۱۳۶۷: ۵۴). همین اثر در ادامه ذکر کرده است که مردم بوشهر آب باران را در خم‌های بحرینی ذخیره می‌کردند و در زمان نیاز شدید، استفاده می‌کردند (همانجا).

در دوره‌های بعد با حفر چاه‌های آب شیرین در محلات بوشهر، آب شیرین در دسترس مردم قرار گرفت اما کیفیت آب شهر در نقاط مختلف، تفاوت داشت؛ به عنوان مثال آب برخی از چاه‌ها، به علت نزدیکی به دریا، شور بود اما در برخی از محلات شهر مانند بهمنی، چاه‌های آب شیرین کافی و گوارا وجود داشت و به همین علت، تجار و ثروتمندان بوشهر عمارت‌های زیبا خود را عموماً در این محله برپا کردند. بنابر گفته برخی از مورخان، در عصر قاجار آب چاه‌ها برای برخی از ساکنان موجب بیماری اسهال می‌شد و همین امر، موجب ساختن آب‌انبار در برخی از منازل شد (کارزونی، ۱۳۹۰: ۲۱).

« بهمنی، قریه‌ای است که یک فرسخ جنوب بوشهر و يك ميل در شمال ریشهر واقع شده و سابقاً چاه‌های بهمنی آب گوارا داشته ولی حالا از گوارایی آن، به واسطه کثرت آب کشیدن و قلت باران کاسته شده؛ و بیشتر آب شیرین مشروب اهالی بوشهر را از چاه‌های معروف به اندرو بندر می‌آورند. در بهمنی و اطراف آن، تجار بوشهر عمارات عالیه ساخته‌اند. من جمله عماراتی است که حالا تلگراف خانه‌های انگلیس در آن‌ها واقع شده می‌باشد» (نجم‌الدوله ۱۳۸۶: ۱۱۴)

بصره در زمینه منابع آب شرب، وضعیتی به نسبت بهتر از بوشهر داشت. رودخانه‌های بیشمار که از اطراف این شهر می‌گذشتند و همچنین نهرهای مشهور آب شیرین چون نهر المراه، نهر

ابی الاسد و معقل، نهر العشار و... منابع آب کافی شرب و کشاورزی را تهیه می کردند (دیولافوا، ۱۴۲۷: ۱۷-۱۸). این منابع آبی خود باعث رونق کشاورزی در بصره شد و محصول خرمای آن به بنادر مختلف جهان در عصر قاجار صادر می شد. همچنین منابع آب کافی در این شهر در دوران قاجار، یکی از دلایل رونق و توسعه آن بود.

توسعه شبکه های حمل و نقل دریایی

حمل و نقل دریایی از ابتدا تا قرن هجدهم تقریباً یکنواخت، ادامه پیدا کرد اما از اواخر قرن هجدهم تحت تأثیر تحولات صنعتی در غرب، با تغییرات بنیادینی مواجه شد. از قرن هجدهم با باکارگیری کشتی های بخار، حمل و نقل دریایی توسعه ای شگرف پیدا کرد (عقاد، ۱۳۹۵: ۲۸). توسعه شبکه های حمل و نقل دریایی در خلیج فارس نیز از قرن هجدهم آغاز شد و کشورهای غربی جهت سهولت در تجارت با شرق، به آن توجه کردند.

در بنادر خلیج فارس نیز این توسعه شبکه های حمل و نقل را شاهد هستیم. نادرشاه افشار نخستین پادشاه ایران بود که ناوگان دریایی مرکب از ۲۲ تا ۲۵ کشتی ایجاد کرد و این اقدام، نخستین برنامه جامع جهت نظارت بر حمل و نقل دریایی بود که خود موجب رشد شهر بوشهر شد. گرومون معتقد است که از سال ۱۸۴۰م، بوشهر به یک بندر ترانزیتی تبدیل شد (گرومون، ۱۳۷۸: ۱۶۸).

با مرگ نادر، سیاست توجه به دریا در ایران، به فراموشی سپرده شد و با اینکه حکومت قاجار از خلیج فارس تا بندر گوادر را در اختیار داشت اما به علت فقدان قدرت مرکزی نیرومند، نظارت مستقلی بر حمل و نقل دریایی نداشت و دولتمردان قاجاری فهم عمیقی از شیوه حمل و نقل دریایی نداشتند؛ چنانکه در این دوران دریایی جنوب ایران فقط ۵ کشتی را در اختیار داشت که نسبت به دوران نادری و کریم خان زند، با کاهش محسوسی مواجه شد؛ چنانکه در جریان حمله صادق خان به بصره وی از سی کشتی بهره می برد. (کرزن، ۱۳۸۳: ۲/۴۷۳). در دوره قاجار از وضعیت این کشتی ها و چگونگی ناپدید شدن آنها، گزارشی در دسترس نیست و از این تعداد اندک کشتی نیز به علل گوناگون استفاده ای نشد؛ به نحوی که کشتی پرسپولیس^۱ که قدیمی و نخستین کشتی

۱ کشتی یا ناو پرسپولیس نخستین ناو جنگی بود که دولت ایران وارد خلیج فارس کرد. این کشتی در دوره ناصرالدین شاه از آلمان به بندر بوشهر آورده شد. این ناو که همراه با کشتی دیگری، به نام کشتی شوش به قیمت سی هزار لیره خریداری شد و پرسپولیس نام گرفت ۶۰۰ تن گنجایش و ۴۵۰ اسب بخار توان داشت و

خریداری شده ایران از آلمان بود در دوران ناصرالدین شاه به غیر از کشتی پرسپولیس، کشتی شوش همچنین مورد استفاده در رود کارون بود. (امیری، ۱۳۹۹: ۴۱) کشتی پرسپولیس به علت عدم تعمیر و نداشتن بودجه مالی، خیلی زود از نظارت بر دریاها کنار رفت. پس از پرسپولیس، کشتی مهم دیگر کشتی مظفری بود که آن هم به علت مخارج زیاد، کاری از پیش نبرد (سعادت، ۱۳۹۰: ۲۸). دیگر کشتی ها نیز از این دو کوچک تر بودند و در کل نشان دهنده ضعف شبکه های حمل و نقل دریایی بنادر ایران از جمله بوشهر است. کارستن نیبور جهانگرد آلمانی به خوبی وضعیت حمل و نقل دریایی بوشهر را به تصویر کشیده است.

«حالا ضمن این که بوشهر بندر شیراز است، بیشتر از همه شهرهای دیگر ساحل خلیج فارس از وکیل فعلی ایران اطاعت می برد. باوجود این وکیل حتی يك کشتی هم ندارد اما شیخ بوشهر که علاوه بر در دست داشتن منطقه بزرگی از گرمسیر، ارباب بحرین هم هست، هنوز يك کشتی بزرگ و کشتی های مختلف کوچک جنگی در اختیار دارد» (نیبور ۱۳۵۴: ۳۶).

نجم الدوله نیز وضعیت کشتی رانی و حمل نقل دریایی را این گونه به تصویر کشیده است:

«خلاصه آن که دولت و ملت ایران تا هنوز، در خلیج ایران و دریای هند، کشتی بخار و وسایط حمل و نقل مثل ملل متمدنه از خود ندارند؛ و دیگر تعدیات و تجاوزات مباشرین گمرک است. سرآمد همه، تقلب بعضی تجار است در امتعه داخله؛ و همین يك نکته باعث کسادى و نارواجی امتعه ایران در انظار خارجه شده است.»

بصره نیز وضعیت تقریباً مشابه بوشهر در این دوران دارد؛ به نحوی که دریاییگی بصره کشتی ثابتی برای خود نداشت و کشتی های خارجی از جمله کشتی های انگلیسی و فرانسوی، در این بندر حضور داشتند. در این دوره همچنین مشهورترین و اولین خط کشتی رانی بین بصره و لندن ایجاد شد و بصره به این علت که پایان خط دریانوردی در خلیج فارس بود و همچنین متصل به راه های کاروانی بود، از اهمیت بیشتر برای خطوط کشتیرانی برخوردار بود (عقاد، ۱۳۹۵: ۱۴۲). خط قایقرانی دریایی بندر بصره در سال ۱۸۶۲ م توسط کمپانی هند شرقی ایجاد شد و تحولی شگرف در حمل و نقل دریایی بصره ایجاد نمود (ساقر و دیگران، ۱۳۹۵: ۴۵). نکته جالب توجه این است که در این دوران روسیه نیز در زمینه حمل و نقل دریایی بصره فعال بود و خط تجاری ادسا به بصره را

بیش از ۴ توپ جنگی حمل می کرد. احمدخان دریاییگی که زمانی حکمرانی بنادر خلیج فارس را داشت، یکی از ناخدایان این کشتی بوده است (فراهانی، ۱۳۸۵: ۳۲).

بر عهده داشت و در این مسیر تجاری، در بوشهر نیز توقف داشت (محمود، ۱۳۷۸: ۱۰۱). در اوایل قرن بیستم، در نتیجه تلاش‌های روسیه، تجارت دریایی این کشور با بصره گسترش یافت؛ به نحوی که روس‌ها علاوه بر تجارت کالا به حمل مسافر نیز می‌پرداختند (السامرای، ۱۴۰۷: ۱۲۲). در این زمان فرانسویان با استفاده از خط کشتی‌رانی لندن - بصره کالاهای خود را به این منطقه ارسال می‌کردند؛ چنانکه در سال ۱۸۸۹ م محموله قند فرانسه به مقدار ۱۱۰۰۰ کیسه را به بصره منتقل کردند (وادلا، ۲۵۳۵: ۱۶۷). مادام دیولافوا در سفرنامه خود با عنوان عنوان «سفر مادام دیولافوا از محمره به بصره و بغداد» به مهم‌ترین شرکت حمل‌ونقل بصره که توسط انگلیسی‌ها اداره می‌شد، اشاره کرده است و ذکر کرده است که این شرکت اولین کشتی‌های بخار را در این مسیر به کار برد (دیولافوا، ۱۴۲۷: ۳۳).

به کارگیری وسایل ارتباطی جدید

اقدام دیگری که بلافاصله پس از بهبود حمل‌ونقل دریایی دریانوردی در بصره انجام پذیرفت، پیوند عراق با اروپا و هند از طریق خطوط تلگراف بود. از اواخر دهه ۱۸۵۰ م، بغداد از طریق یک خط تلگراف که از اسکوتاری، سیواس و دیار بکر می‌گذشت، مستقیماً به پایتخت عثمانی متصل شد. این خط در سال ۱۸۶۸ م - ۱۸۶۴ م به بصره و سپس به اقیانوس هند ... متصل شد (لوریمر، ۱۹۹۵: ۹۷).

خط تلگرافی که به بصره می‌رفت، از طریق زمینی، گسترش یافت زیرا از بغداد به کوت العماره و سپس العماره و القرنه در کنار رود دجله می‌رفت. (davison.137.2013). اندکی بعد، خط دیگری از قرنه به نام خط فرات که به سوق الشیوخ و ناصریه می‌رسید، کشیده شد. همچنین انشعاب دیگری از خط تلگراف از بغداد به خانقین در مرز ایران وجود داشت و در آنجا به خط تلگراف هند و اروپا - از طریق ایران - متصل می‌شد که از کرمانشاه، همدان، تهران، سپس اصفهان، شیراز و بندر بوشهر می‌گذشت. بدین ترتیب جنوب عراق با شبکه‌ای از سیم‌های تلگراف پوشانده شد که منجر به اتصال این منطقه با عثمانی شد که این تحول موجب توسعه بندر بصره شد (اداموف، ۲۰۱۷: ۲۵۸). خط تلگراف بصره پس از آن، در دوره مدحت پاشا به علت اصلاحات وی توسعه یافت و سرزمین عراق و حتی سوریه را نیز به یکدیگر متصل کرد (متنصر و دیگران، ۱۴۲۸: ۳۲۷).

پس از عراق، خط تلگراف در سرزمین ایران نیز تأسیس شد (afkhami.34.2019). طی سال‌های ۱۸۶۲ م، ۱۸۶۵ م و ۱۸۷۲ م دولتمردان انگلیسی قراردادی منعقد کردند که براساس آن

سازمان تلگراف هند و اروپا می‌توانست خط تلگرافی میان خانبین - تهران - بوشهر ایجاد کند. این خط در بوشهر به کابل زیردریائی فائو - جاسک - مسقط - کراچی می‌رسید. براساس این قرارداد مورخ ۲ آوریل ۱۸۶۸م، به دولت انگلستان اجازه داده شد یک خط تلگرافی زمینی از جاسک تا گواتر به مرز بلوچستان انگلیس نیز بکشند. در ۱۱ ژانویه ۱۸۶۸م دولت ایران امتیاز ایجاد خط تلگرافی جلفا - تهران را به کمپانی تلگراف هند و اروپا داد. این خط از لندن - تورن - ورشو - ادسا - تفلیس - جلفا می‌گذشت. کمپانی تلگراف هند و اروپا موافقت دولت‌های آلمان و روس را جلب کرد تا خطوط تلگرافی را از کشورهای آن‌ها بگذرانند (گراتفسکی، ۱۳۵۹: ۳۶۰).

در سال ۱۳۱۴ تلگراف از بوشهر به تهران وصل شد و در قرن نوزدهم در این شهر دو تلگراف‌خانه که یکی متعلق به دولت ایران و دیگری متعلق به انگلیس بود، وجود داشت. کمپانی هند شرقی انگلیس در محله بهمنی چندین عمارات را به تلگراف‌خانه خود اختصاص داد که این اداره مسئول مخابره اطلاعات به اروپا و هند و بالعکس نیز بود (کازرونی، ۱۳۹۰: ۴۴) اما اداره تلگراف دولت ایران فقط روزی دو تا سه ساعت خدمات ارائه می‌کرد و به همین علت، غالباً اطلاعات رسیده، ضعیف بود. نظام السلطنه مافی به اهمیت استفاده از تلگراف در بوشهر تأکید کرده است و گزارش کرده است که جهت استفاده بیشتر، باید معاملات دولتی و تجارتی با سند تلگرافی صورت پذیرد (نظام السلطنه، ۱۳۶۲: ۴۰۰). نجم الدوله که از مهندسان عصر ناصری بود، وضعیت تلگراف‌خانه بوشهر را مغشوش و کهنه گزارش می‌کند (نجم الدوله، ۱۳۸۶: ۱۳۰).

میزان درآمد گمرک و عایدات آن

گمرک بر اساس نظر پژوهشگران، یک واژه ترکی به معنای مال التجاره است. برای نخستین بار در تاریخ ایران، گمرک به معنای اصلی آن از دوره افشاریه و اقدامات نادرشاه افشار چون نصب دریایی‌گی معمول گشت (سیوری، کلی ۱۶۵، ۱۳۷۷). پس از مرگ نادرشاه، خاندان آل‌مذکور بر گمرک‌خانه بوشهر مسلط شدند. کریم‌خان زند طبق قرارداد تجاری با انگلیسی‌ها، قرارداد گمرکی در خصوص بندر بوشهر منعقد کرد (غفاری کاشانی، ۱۴۱۴: ۴۲۱ه.ق).

مال‌الاجاره بوشهر از سالی بیست هزار تومان در ابتدای زمان قاجار، به سالی صدویست هزار تومان افزایش یافت (کازرونی، ۱۳۹۰: ۴۶). ناصرالدین‌شاه قاجار به علت اهمیت گمرک، وزارت گمرک را تأسیس کرد و گمرک را به گمرک شمال و جنوب ایران تقسیم کرد.

در دوران مظفرالدین‌شاه، نوز بلژیکی تغییراتی جهت عایدی بیشتر در گمرک ایران به وجود آورد که بنابر گفته حمدالله مستوفی در کتاب شرح زندگانی من، این تغییرات واردات کالاهای

خارجی را افزایش می‌داد و تولیدات داخل را کاهش می‌داد؛ اگرچه عایدی گمرک افزایش قابل ملاحظه‌ای می‌یافت (مستوفی، ۱۳۴۳: ۵۱). مشکل اصلی گمرک بوشهر، عدم دستیابی به درآمد بیشتر و مدیریت آن توسط مأموران انگلیسی و بلژیکی بود؛ چنانکه این مأموران، عایدات آن را با سیاست‌های خود تغییر می‌دادند اما گمرک بوشهر و حمل کالاهای بوشهر به سمت شیراز، درآمد بیشتری برای اهالی داشت که این خود بر توسعه بوشهر افزود.

«کالاهای تجاری که از بوشهر به طرف داخله ایران حمل می‌گردید، تا شیراز و آن سوی آن یعنی تا تهران برده می‌شد. نواحی اطراف مسیر تجاری، بوشهر شیراز اصفهان تهران هم از این تجارت بهره می‌بردند» (کازرونی، ۱۳۹۰: ۲۴۸).

گمرک بصره نیز در توسعه آن شهر نقش مهمی ایفا کرد؛ چنانکه در دوران قاجار و پس از آن اصلاحات سیاسی و اقتصادی مهمی در این بندر صورت گرفت. به نحوی که، بصره تبدیل به بازاری بزرگ برای محصولات ایران، هند و قسطنطنیه شد و کالاهایی چون طلا، نقره، قماش، ماهوت فرانسوی، تنباکو و... به آن وارد می‌شد.

در دوران قاجار، گمرک بصره باتوجه به قراردادهای اروپاییان در ابتدا منافع بسیار زیادی برای آن‌ها داشت؛ چنانکه بیگانگان ۳ درصد عوارض و اعراب و ایرانیان و ارمنیان و... هفت و نیم درصد عوارض می‌پرداختند (سیوری، کلی ۱۹۴، ۱۳۷۷).

در این دوران برای نخستین بار، تمام مال‌الاجاره‌ها و هزینه‌های جانبی حذف گردید و در دستوری فراگیر، عایدات گمرکی از ۵ درصد به ۸ درصد افزایش یافت. این افزایش درآمدها و همچنین حذف مال‌الاجاره‌ها که توسط افراد غیرحکومتی دریافت می‌شد، رونق و توسعه شهری را در پی داشت (اداموف، ۲۰۱۷۹: ۲۵۹).

درآمد گمرکی بصره منبع درآمد قابل اتکا و باارزشی برای پاشای بغداد بود؛ نکته جالب توجه این است که این عوارض دو بار از صاحبان کالا دریافت می‌شد؛ یک بار موقع ورود کالا به بصره و یک بار زمان خروج کالا اخذ می‌شد. تبعیض عوارض گمرکی ۳ درصد اروپاییان و خارجی‌ان و ۷/۵ درصد (هفت و نیم درصد) برای تجار محلی، در نهایت زمینه‌ساز قاچاق کالا شد. طی گزارش‌های به دست آمده، عوارض صادرات خرما از گمرک بصره به یک صد هزار تومان در سال معادل ۱۸۷۵۰۰ پوند انگلیس می‌رسید (سیوری، کلی ۱۹۵۶، ۱۳۷۷).

جمعیت

میزان جمعیت در گذشته یکی از شاخص های مهم توسعه یافتگی شهرها و بنادر بوده است. شهر بوشهر در دوره قاجار یک سیر افزایش جمعیت را تجربه کرد. جمعیت این شهر را ابتدای عصر قاجار حدود ۶ تا ۸ هزار نفر تخمین زده اند. در سفرنامه بنادر و جزایر خلیج فارس که در زمان محمدشاه قاجار تألیف شده است، مؤلف به جمعیت اندک بوشهر اشاره کرده است و پیش بینی کرده است که به علت عدم وجود امکانات، بخشی از جمعیت بوشهر به بصره و جزیره خارک مهاجرت کنند (مؤلف نامعلوم، ۱۳۶۷: ۵۴)؛ برخلاف پیش بینی این کتاب، جمعیت بوشهر در قرن نوزدهم بین ۲۵ تا ۳۰ هزار نفر تخمین زده شده است و جمعیت آن با احتساب آبادی ها و شهرهای مجاور بوشهر تا یک صد و پنجاه هزار نفر نیز برآورد شده است (کزازی، ۱۳۹۰: ۲۳۴). بصره نیز که از شهرهای مهم بود، در قرن شانزدهم حدود ۳۰۰۰ هزار نفر جمعیت داشت؛ همچنین در پژوهش دیگری در قرن هفدهم، جمعیت بصره ۵۰ هزار نفر برآورد شده است و در این زمان به عنوان پرجمعیت ترین شهر بندری خلیج فارس به شمار می رفته است (متی، ۱۳۹۱: ۱۰۰). در قرن نوزدهم و در زمان سلطان عبدالحمید دوم، بصره به علت تأسیس فناوری های مدرن، با رونق فراوان روبرو گشت و این رونق موجب ازدیاد جمعیت نیز شد (الرفاعی، ۲۰۰۶: ۵۸). العباسی در کتاب البصره فی ادوارها التاريخیه سیر صعودی جمعیت بصره را در قرن هجدهم و اوایل قرن نوزدهم بیش از ۶۰ هزار نفر تخمین زده است (العباسی، ۱۳۸۱: ۵۷).

نتیجه‌گیری

بررسی و مقایسه دو شهر بندری و مهم خلیج فارس بوشهر و بصره از اهمیت زیادی برخوردار است. بصره که در برهه‌هایی از تاریخ ایران، جزئی از خاک ایران بوده است، در قرن هجدهم تحت تسلط خلافت عثمانی قرار گرفت و شه‌بندری عثمانی در خلیج فارس، با تسلط بر بصره آغاز شد. عثمانی‌ها با ایجاد اصلاحاتی در این بندر، نخستین گام را برای نوسازی و آبادانی آن آغاز کردند.

پس از عثمانی‌ها، این شهر در قرن نوزدهم و بیستم میلادی که مصادف با حکومت قاجار در ایران است، موردتوجه کشورهای اروپایی چون انگلیس، فرانسه، هلند و روسیه قرار گرفت. این توجه به بصره از یک‌سو و اصلاحات امپراتوری عثمانی از سوی دیگر، موجب افزایش سطح توسعه‌یافتگی این شهر شد؛ به‌نحوی که بندر بصره نسبت به برخی از بنادر ایرانی، رونق بیشتری به دست آورد.

حضور تجار اروپایی و ایرانی در بندر بصره و تجارت با بنادر هند، عربی و همچنین وجود فناوری‌های جدید چون کشتی‌های بخار که توسط انگلیسی‌ها و فرانسوی‌ها و شرکت‌های آنها - در مسیر بصره و لندن و ماری - به حمل و نقل کالا و مسافر می‌پرداختند، از عوامل رونق این بندر بود. همچنین از عوامل رونق روزافزون این بندر می‌توان به وجود سیستم تلگراف بین بصره و ایران، بصره و هند و بصره و انگلیس از یک طرف و دسترسی به آب‌های شیرین، موقعیت مکانی مناسب و میزان صادرات و واردات کالا از طرف دیگر اشاره کرد.

در این دروه مهم‌ترین بندر ایران یعنی بندر بوشهر هرچند مؤلفه‌های توسعه‌یافتگی آن از سال‌ها قبل از بصره آغاز شده بود اما نسبت به بصره، برتری خاصی نداشت. بندر بوشهر در مقایسه با بندر بصره در برخی از مؤلفه‌ها چون حمل‌ونقل دریایی، جمعیت و درآمد گمرکی و موقعیت مکانی یا همان وجود اسکله‌های متعدد، از وضعیت مناسبی برخوردار نبود که مهم‌ترین علت آن، ضعف حکومت مرکزی قاجار در اداره بنادر ایرانی خلیج فارس بود. همچنین بندر بوشهر از نظر وسایل ارتباطی چون پست و تلگراف و همچنین وجود آب شیرین شرب و کشاورزی نسبت به بندر بصره، از وضعیت بهتری برخوردار نبوده است. حضور اروپاییان و سیاست‌های کشور انگلستان و فرانسه، از موانع اصلی عدم توسعه‌یافتگی بوشهر بوده است. در مقابل، سیاست‌های امپراتوری عثمانی و پاشای بغداد در زمینه اصلاحات اقتصادی نسبت به حکام قاجار، عاقلانه‌تر بوده است.

در نهایت با عنایت به مطالب فوق می‌توان چنین نتیجه گرفت که روند نوسازی و آبادانی این بنادر با مؤلفه‌های توسعه‌یافتگی، نشان‌دهنده برتری بندر بصره بر بندر بوشهر بوده است که سفرنامه‌نویسان عصر قاجار نیز با مقایسه این مؤلفه‌ها، به این برتری اذعان کرده‌اند و از عملکرد دولت قاجار نسبت به بنادر خلیج فارس از جمله بندر بوشهر، انتقاد کرده‌اند.

منابع

- الرفاعی، عبدالله رمضان آل عیاده (۲۰۱۶). اعیان البصره فی القرنین التاسع و عشر و العشرین، ناصر تموز للطباعة و النشر و التوزیع.
- امیری، حیدر (۱۳۹۹). نیروی دریایی ایران با تأکید بر نقش کشتی پرسپولیس در امنیت خلیج فارس در دوره قاجار، فصلنامه علمی تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء، شماره ۴۶، ص ۳۳-۵۷.
- ابن بلخی (۱۳۷۴). فارسنامه ابن بلخی، تحقیق منصور رستگار فسایی، شیراز، بنیاد فارس شناسی.
- اداموف، الکسندر (۲۰۱۷) ولایه البصره فی ماضیها و حاضرها، ج ۲، المترجم هاشم صالح التکریتی، دارمیسلون للنشر.
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان (۱۳۶۷). تاریخ منتظم ناصری، مصحح محمد اسماعیل رضوانی، تهران: دنیای کتاب.
- الاعظمی، علی ظریف (بی تا). مختصر تاریخ البصره، تحقیق عزه رفعت، مکتبه الثقافه الدینیة.
- الاعظمی، علی ظریف. (بی تا). مختصر تاریخ البصره. ۱ ج. قاهره - مصر: مکتبة الثقافة الدینیة.
- اولیویه، گیوم آنتوان (۱۳۷۱). سفرنامه اولیویه: تاریخ اجتماعی - اقتصادی ایران در دوران آغازین عصر قاجار، ترجمه محمد طاهر میرزا با تصحیح و حواشی غلامرضا ورهرام، تهران: انتشارات اطلاعات.
- اصفهان، میرزا صادق موسوی نامی (۱۳۶۸) تاریخ گیتی گشا، تهران، اقبال.
- تره زل، کامیل آلفونس (۱۳۶۱). یادشتهای ژنرال تره زل در سفر به ایرانف به اهتمام ژ.ب دوما فرانسوی، ترجمه ترجمه عباس اقبال، تهران: انتشارات یساولی «فرهنگسرا».
- جهانگیرمیرزا (۱۳۸۴). تاریخ نو، به سعی و اهتمام عباس اقبال، تهران: علم.
- خورموجی، محمدجعفر (۱۳۴۵). حقایق الأخبار ناصری، به کوشش حسین خدیو جم، تهران، بی جا.
- دروویل، گاسپار (۱۳۸۸). سفرنامه دروویل، ترجمه جواد محبی، تهران: نیک فرجام.
- دروویل، گاسپار (۱۳۷۰) سفر در ایران، تهران: شباویز
- دیولافوا، مارسل اگوست (۱۴۲۷). رحله مدام دیولافوا من المحمره الی البصره و بغداد، تحقیق مصطفی جواد و علی بصری، بیروت، الدار العربیة للموسوعات.

- رویت، رودلف سعید (۱۹۲۹). سعید بن سلطان (۱۷۹۱-۱۸۵۶) حاکم عمان و زنجبار، بی‌جا.
- ژوبر، پیر آمدی (۱۳۲۲). مسافرت به ارمنستان و ایران، ترجمه محمود هدایت، تهران: شرکت چاپخانه تابان.
- ساقر، مصطفی احمد، الرزاق، عابد، الشهراری، صالح، الجبارات، محمود محمد (۱۳۹۵) کرانه جنوبی خلیج فارس در آستانه عصر مدرن، ترجمه غلامرضا زائری، تهران، گیوا.
- السامرائی، نوری (۱۴۰۷). المصادر الارشیفیه عن التاريخ الصلات الروسيه فی القرن التاسع و بدایه القرن العشرين، نشریه فی التاريخ و الآثار، العدد ۳، ۱۱۶-۱۳۱.
- سایکس، سرپرسی (۱۳۳۶). سفرنامه ژنرال سرپرسی سایکس یا ده هزار میل در ایران، ترجمه حسین سعادت نوری، تهران: کتابخانه ابن سینا.
- سایکس، سرپرسی (بی‌تا). تاریخ ایران، ترجمه محمدتقی فخر داعی گیلانی. بی‌نا.
- سعیدی‌نیا، حبیب الله (۱۳۹۲). کشتی‌رانی کارون و تحولات سیاسی -اقتصادی خلیج فارس در نیمه دوم قرن سیزدهم هجری (۱۸۷۰-۱۹۲۰)، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- سمسار، محمد حسن (۱۳۳۷) جغرافیای تاریخی سیراف، تهران: چاپخانه زیبا.
- سیمونیچ، ای، او (۱۳۵۳). خاطرات وزیر مختار از عهدنامه ترکمنچای تا جنگ هرات، ترجمه یحیی آرین‌پور، تهران: انتشارات پیام.
- سیوری، راجرز، کلی، جی بی (۱۳۷۷). خلیج فارس از دوران باستان تا اواخر قرن هجدهم، ترجمه حسن زندیه، بوشهر: مرکز بوشهر شناسی.
- العباسی، عبدالقادر باش اعیان (۱۳۸۱ ه.ق). البصره فی ادوارها التاريخیه، بغداد: مطبعه دار البصری.
- عقاد، صلاح (۱۳۹۵). استعمار در خلیج فارس، ترجمه نعمت الله مقصودی و غلامرضا زائری، تهران: گیوا.
- عیسوی، چالز (۱۳۶۲). تاریخ اقتصادی ایران، تهران: گستره.
- غفاری کاشانی، قاضی احمد بن محمد (۱۴۱۴). تاریخ نگارستان، تصحیح مرتضی مدرس گیلانی، تهران: کتاب‌فروشی حافظ.
- فریمو، جاک (۱۹۹۱). فرنسا و الاسلام من نابلیون الی میتران، ترجمه هاشم صالح، شركة الأرض للنشر المحدودة.
- فلور، ویلم (۱۳۷۱). هلندیان در جزیره خارک «خلیج فارس»، ترجمه ابوالقاسم سری، تهران: انتشارات توس.

قزوینی، زکریا بن محمد (۱۳۷۳) آثار البلاد و اخبار العباد، ترجمه میرزا جهانگیر قاجار، تهران، امیرکبیر.

کرزن، جرج نائل (۱۳۸۰). ایران و قضیه ایران، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
کزازی، مهری (۱۳۹۰). بوشهر و چرخش جمعیتی آن در دوره قاجار (۱۳۴۳-۱۲۰۹ ق
۱۷۹۴-۱۹۲۵) فصل اسناد بهارستان، شماره ۴، ص ۲۲۲-۲۳۹.
گاردان، کنت آلفرد (۱۳۶۲). مأموریت ژنرال گاردان در ایران، ترجمه عباس اقبال، تهران:
چاپخانه کوثر.

گرانوفسکی، ادوین آرویدوویچ، (۱۳۵۹) تاریخ ایران از زمان باستان تا امروز، تهران: پویش.
گرومون، استقن رای (۱۳۷۸). چالش برای قدرت و ثروت در جنوب ایران از ۱۷۵۰-۱۸۵۰،
ترجمه حسن زنگنه، تهران: همسایه.

لایمر، جان گوردون (۱۹۹۵). السجل التاريخي للخليج و عمان و أواسط الجزيرة العربية،
عمان: دار غارنت للنشر.

لوریمر، جان گوردون (۱۳۹۴). سواحل خلیج فارس، ترجمه عبدالرسول خیراندیش، تهران:
آبادبوم.

مرادی، مسعود (۱۳۸۷). «فرانسه و خلیج فارس»، فصلنامه تاریخ روابط خارجی، شماره ۳۶،
ص ۹۷-۱۲۱.

مستوفی، حمدالله (۱۳۴۳). شرح زندگانی من یا تاریخ اجتماعی و اداری دوره قاجاریه از آقا
محمدخان تا آخر ناصرالدین شاه، تهران: انتشارات زوار.

ملکم، سر جان (۱۳۸۰). تاریخ کامل ایران، ترجمه میرزا اسماعیل حیرت، انتشارات افسون.
منتصر، حازم سعید، دیلک، قایا، زهران، مصطفی و قورشون، زکریا (۱۴۲۸-۲۰۰۸). کربلاء
في الأرشيف العثماني. بیروت: الدار العربية للموسوعات.

موسوی، جواد؛ مودت، لیدا (۱۳۹۷). «برتری بریتانیا بر فرانسه در هند مقدمه گسترش
اقدامات بریتانیا در خلیج فارس»، فصل نامه پژوهش های تاریخی، شماره دوم (پیاپی ۳۸) ص
۴۳-۶۰.

مؤلف نامعلوم (۱۳۶۷). سفرنامه بنادر و جزایر خلیج فارس در زمان محمدشاه قاجار ۱۲۵۰-
۱۲۶۴، تصحیح منوچهر ستوده، گیلان: نشر برزو.

مینورسکی، ولادیمیر فنودوروویچ، (۱۳۸۷) ایران در زمان نادرشاه، ترجمه و تصحیح رشید
یاسمی، غلامرضا و عبداللهی، علی اصغر. ج ۱، تهران: دنیای کتاب.

نجم الدوله، عبدالغفار بن علی محمد، سفرنامه دوم نجم الدوله به خوزستان (۱۳۸۶)، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.

نصار، عبدالعظیم عباس (۱۴۲۷). بلديات العراق في العهد العثماني ۱۵۳۴ م - ۱۹۱۸. ج ۱. ایران: المكتبة الحيدرية.

نظام السلطنه مافی، حسین قلی خان (۱۳۶۲). خاطرات و اسناد حسین قلی خان نظام السلطنه مافی تصحیح معصومه مافی، منصوره اتحادیه، سیروس سعدونیان و حمید رام پیشه، تهران: نشر تاریخ ایران.

هوشنگ مهدوی، عبدالرضا (۱۳۸۵). تاریخ روابط خارجی ایران از ابتدای دوران صفوی تا پایان جنگ جهانی دوم، تهران: امیرکبیر.

وادالا، رمی (۲۵۳۶). خلیج فارس در عصر استعمار، ترجمه شفیع جوادی، تهران: سحاب کتاب.

وثوقی، محمدباقر (۱۳۹۰). تاریخ خلیج فارس و ممالک هم‌جوار، تهران: سمت.

ویلسن، آرنولد (۱۳۱۰). خلیج فارس، ترجمه محمد سعیدی، تهران: فره‌مند.

منابع انگلیسی:

Amanat.abbas.iran a modern history.yale university press.

Potter.lawrence (2009) the Persian gulf in history.palgrave macmillan.

Masters.bruce alan . ۲۰۱۰.goston. Ga bor. Encyclopedia the ottman empire. Fact on file incorporated.

Davison.roderic h .2013 essays in ottman and Turkish history 1774-1923. University of texas oress.

Afkhami.amir(2019) a modern contagion. Imperialism and public health in iran age of cholera. Johns Hopkins university press.