Shahid Beheshti University
Faculty of Literature and Human Sciences
Department of History

Journal of History of Iran
Vol 19, No 2, Autumn and Winter 2026
ISSN: 2008-7357 E-ISSN: 2588-6916

Journal of HISTORY of IRAN

DOI: https://doi.org/10.48308/irhj.2026.245085.1543

Research Paper

Reflections of the Position of Bandar Lengeh and Bushehr in the Nineteenth-Century Slave Trade in British Records: Source Analysis, Commercial Activities, and Challenges

1. Jamshid Noroozi, 2. Masoumeh Hanifeh

1. Associate Professor, Department of History, Faculty of Literature, Alzahra University, Tehran, Iran (Corresponding Author). Email: j.noroozi@alzahra.ac.ir

2. Postdoctoral Researcher, Department of History, Faculty of Literature, Alzahra University, Tehran, Iran. Email: m.hanifeh@alzahra.ac.ir

Received: 2026/06/24 PP 223-256 Accepted: 2026/09/04

Abstract

The slave trade was among the most profitable trades in the world (16th-19th centuries) and generally relied on African slaves. In the Persian Gulf, it was also one of the most important economic activities affecting the indigenous population during the nineteenth century. Despite the extensive involvement of ports and southern coasts of the Persian Gulf in this trade, the ports of Lengeh and Bushehr on the northern coast likewise played a key role in the regional trade network. Relying primarily on British records concerning the slave trade in the Persian Gulf, the present study examines the participation of the ports of Lengeh and Bushehr in the slave trade, analyzes their position within the regional slave-trade network, and identifies some of the challenges Britain faced in combating this trade. Based on more than one hundred archival sources and employing the historical method and a descriptive-analytical approach, this study seeks to answer the following question: "How did nineteenth-century British records reflect the position of the ports of Bushehr and Lengeh within the Persian Gulf slave-trade network?" The findings indicate that Bushehr and Bandar Lengeh were among the most important centers for the transfer and distribution of slaves on the northern and southern shores of the Persian Gulf and, during the implementation of anti-slave-trade legislation, served as links between slave-import routes from East Africa and Muscat and local markets. One of Britain's principal challenges was the differing legal and political status of the Iranian coast and the southern shores, which prevented complete British supervision over the abolition of the maritime slave trade in the Persian Gulf.

Keywords: Bandar Lengeh, Britain, British Records, Bushehr, Slave Trade, Persian Gulf.

Citation: Noroozi, Jamshid, and Masoumeh Hanifeh. 2026. "*Reflections of the Position of Bandar Lengeh and Bushehr in the Nineteenth-Century Slave Trade in British Records: Source Analysis, Commercial Activities, and Challenges.*" Journal of History of Iran, 19 (2): 223-256.

Copyright:©2026 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Introduction

The slave trade constituted one of the significant social, economic, and political dimensions of the history of the Persian Gulf during the nineteenth century. The Gulf's location along the maritime routes connecting the Gulf of Oman and the Indian Ocean, and through them the Red Sea and the territories of East Africa, transformed this maritime region into a major hub for the movement and distribution of enslaved people. Within this network, the southern Iranian ports, particularly Bandar Lengeh and Bushehr, occupied a distinctive position owing to their strategic geographical location, extensive commercial connections with the southern shores of the Persian Gulf, and intermediary role in regional networks of exchange.

A substantial part of our knowledge of the scope and mechanisms of the slave trade in the ports and coastal areas of the Persian Gulf during the nineteenth century derives from reports and correspondence produced by representatives of the East India Company and, subsequently, the British Indian Government. The presence of Company representatives in the region, their involvement in various forms of commercial activity across the Persian Gulf, and the growing anti-slavery movement in Britain contributed to the production of relatively detailed records concerning the routes through which enslaved people were transported, the ports involved in the trade, the local actors who facilitated it, and measures undertaken to restrict and suppress the practice.

Drawing on a historical methodology and a descriptive-analytical approach, this study examines British documentary records relating to the slave trade in Bandar Lengeh and Bushehr. It focuses particularly on the records of the British East India Company and the correspondence of British governmental representatives in the Persian Gulf. By analyzing these sources, the study seeks to reconstruct and represent the position and functions of these two Iranian ports within the regional slave-trading network as portrayed in British records. In doing so, it also examines how British documentary practices recorded, described, and represented the actors, routes, commercial mechanisms, and efforts to regulate the slave trade in these ports during the nineteenth century.

Materials And Methods

This study is based primarily on British archival records relating to the slave trade in the ports of Bandar Lengeh and Bushehr. The research corpus consists of 350 files containing hundreds of documents dating from 1830 to 1860. These records include administrative correspondence, official reports, and

political communications produced by British representatives of the Persian Gulf Residency. Together, they offer valuable evidence concerning the routes, actors, mechanisms, and measures associated with the slave trade in these two ports. At the same time, the nature of these sources requires a critical approach. The documents were produced within the political and imperial context of British involvement in the Persian Gulf and were therefore shaped by the interests, priorities, and administrative concerns of British officials and the government they represented. They should consequently not be treated as neutral or comprehensive accounts of the slave trade. Their contents are examined in relation to the circumstances in which they were produced, the institutional position of their authors, and the purposes they served. This approach makes it possible to distinguish between the information recorded in the documents and the particular perspective through which that information was selected and presented.

The study employs historical research method and a descriptive-analytical approach to examine the documentary evidence and reconstruct the British representation of the slave trade in Bandar Lengeh and Bushehr between 1830 and 1860. The analysis focuses on how British officials described the people involved in the trade, documented its routes and mechanisms, and recorded attempts to restrict or regulate it. Rather than taking these records at face value, the study reads them as historically situated sources and considers both their evidentiary value and their limitations. In this way, it seeks to identify how the British perspective shaped the documentation and representation of the slave trade in these two Iranian ports.

Result and Discussion

The geographical position of Bandar Lengeh and Bushehr gave both ports particular importance within the commercial and maritime networks of the nineteenth-century Persian Gulf. Bushehr was especially significant for the British as a principal maritime gateway to the Iranian mainland and an important point of access to the interior of Iran. Bandar Lengeh, meanwhile, was one of the region's major commercial centers, particularly because of its close connection to the pearl trade. Persian Gulf pearls were among the most highly valued pearls in the world during this period, and the coastal environment around Lengeh provided favorable conditions for pearl fisheries. The port also maintained extensive commercial connections with the southern shores of the Persian Gulf, strengthening its position within regional maritime networks.

The volume of British archival material concerning the two ports further demonstrates their importance in British observation and administration of the region. The records relating to Bandar Lengeh comprise more than 1,112 files dating from the nineteenth and twentieth centuries, of which 285 belong specifically to the nineteenth century. These files cover a wide range of subjects, including the slave trade, piracy, commercial activities, and agriculture. The archival material relating to Bushehr is considerably larger: 10,565 files from the nineteenth and twentieth centuries, including 6,388 files dating to the nineteenth century. These records address diverse political and commercial matters, as well as the slave trade, piracy, and maritime navigation.

The reports and correspondence of the East India Company and British representatives indicate that both ports played an important role in the regional movement of enslaved people, particularly during the period following the implementation of British measures prohibiting the slave trade in the Persian Gulf. Compared with the southern shores of the Persian Gulf, the slave trade in these two Iranian ports—and in Iranian ports more generally—appears to have been less extensive and less prominent. Nevertheless, British records indicate that Bandar Lengeh and Bushehr functioned as important points for the movement and transfer of enslaved people toward the Iranian coast. The activities of captains and vessels operating from these ports were particularly significant in circumventing British restrictions on the slave trade. The relative freedom of action enjoyed by Iranian merchants and shipmasters enabled them to exploit gaps in British enforcement and continue transporting enslaved people through regional maritime routes. Thus, the evidence suggests that although the Iranian ports did not constitute the principal centers of the Persian Gulf slave trade, their connections with the southern coast of Persian Gulf and the mobility of their vessels allowed them to remain part of the wider regional network even after prohibitive measures were introduced.

Conclusions

The records of the East India Company in the Persian Gulf reveal the challenges Britain faced in advancing its political and imperial objectives in the region. In the cases of Bandar Lengeh and Bushehr, these records particularly highlight the ways in which the two ports limited direct British intervention and complicated the implementation of British policies of control. Their logistical role in the movement and trade of enslaved people provided local merchants and maritime actors with opportunities to operate beyond the effective reach

of British restrictions and, in doing so, to resist external intervention. The British records also contain indirect traces of forms of local resistance that are not always explicitly articulated as such. The continued connections among indigenous communities and maritime networks across the Persian Gulf enabled local actors to respond collectively and adapt their activities to changing British regulations. Thus, despite the colonial orientation of British policy and the increasing efforts to impose control over maritime activities in the Persian Gulf, the persistence of local networks and the agency of indigenous communities constituted significant obstacles to British imperial objectives. Within this broader process, Bandar Lengeh and Bushehr occupied an important position. Their commercial and maritime connections, together with their logistical role in the slave trade, enabled them to function not merely as sites of trade and transit but also as important points through which local resistance to British intervention was sustained.

مجله تاریخ ایران
سال ۱۹، شماره ۲، پاییز و زمستان، ۱۴۰۵
شاپا الکترونیکی: 6916-2588 شاپا: 2008-7357

دانشگاه شهید بهشتی
دانشکده ادبیات و علوم انسانی
گروه تاریخ

DOI: https://doi.org/10.48308/irhj.2026.245085.1543

مقاله پژوهشی

بازتاب جایگاه بندر لنگه و بوشهر در تجارت‌برده در اسناد بریتانیایی سده ۱۹م

۱. جمشید نوروزی، ۲. معصومه حنیفه

۱. دانشیار، گروه تاریخ، دانشکدهٔ ادبیات، دانشگاه الزهرا، تهران، ایران. (نویسنده مسئول)، رایانامه: j.noroozi@alzahra.ac.ir
۲. پژوهشگر پسادکتری، دانشکدهٔ ادبیات، دانشگاه الزهرا، تهران، ایران. رایانامه: m.hanifeh@alzahra.ac.ir

دریافت: ۱۴۰۵/۰۴/۰۳ صص ۲۲۳-۲۵۶ پذیرش: ۱۴۰۵/۰۶/۱۹

چکیده

تجارت برده از مهم‌ترین محرک‌های اقتصادی در جوامع ساحلی خلیج‌فارس در سده نوزدهم میلادی به‌شمار می‌رفت. با وجود فعالیت گسترده سواحل جنوبی خلیج‌فارس در این زمینه، بندرلنگه و بوشهر در کرانه‌های شمالی نیز نقش مهمی در شبکه منطقه‌ای تجارت برده ایفا می‌کردند. پژوهش حاضر، با تکیه بر مندرجات اسناد بریتانیایی درباره تجارت برده در خلیج‌فارس، به بررسی چگونگی فعالیت بندرهای لنگه و بوشهر در این تجارت، تحلیل جایگاه آن‌ها در شبکه مبادلات منطقه‌ای و شناسایی برخی چالش‌های بریتانیا در مقابله با این پدیده می‌پردازد. این پژوهش بر پایه بیش از صد عنوان سند آرشیوی و منابع کتابخانه‌ای و با بهره‌گیری از روش تاریخی و رویکرد توصیفی–تحلیلی، در پی بازسازی روایت‌های ارائه‌شده در گزارش‌های کمپانی هند شرقی و اسناد بریتانیایی درباره تجارت برده در بندرهای لنگه و بوشهر است. پرسش اصلی پژوهش چنین صورت‌بندی شده است: «جایگاه و نقش بندرهای لنگه و بوشهر در شبکه تجارت برده چگونه در اسناد بریتانیایی سده نوزدهم بازتاب یافته است و این بازنمایی چه نسبتی با منافع تجاری و اهداف سیاسی–اقتصادی بریتانیا در منطقه داشته است؟». یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که ساکنان بومی بندرلنگه و بوشهر، بیش از آنکه مستقیماً در خرید و فروش بردگان مشارکت داشته باشند، در فراهم‌کردن خدمات دریایی و لجستیکی مرتبط با این تجارت نقش ایفا می‌کردند. این دو بندر ایرانی از مراکز مهم جابه‌جایی بردگان در دو سوی شمالی و جنوبی خلیج‌فارس بودند و پس از اجرای قوانین منع تجارت برده نیز به‌عنوان حلقه‌هایی ارتباطی در شبکه توزیع منطقه‌ای برده عمل می‌کردند. فعالیت‌های لجستیکی این بندرها، در جریان اجرای سیاست‌های ضد برده‌داری بریتانیا، موجب شکل‌گیری مقاومت‌هایی از سوی شبکه‌های تجاری محلی شد؛ مقاومت‌هایی که از طریق استفاده از کشتی‌های ایرانی، مسیرهای خارج از نظارت نیروهای بریتانیایی و شبکه‌های تجاری بومی دنبال می‌شد.

واژه‌های کلیدی: اسناد بریتانیایی، بندرلنگه، بندر بوشهر، تجارت‌برده، خلیج‌فارس.

استناد: نوروزی، جمشید، و معصومه حنیفه. ۱۴۰۵. «*بازتاب جایگاه بندرلنگه و بوشهر در تجارت برده در اسناد بریتانیایی سده ۱۹م.*» مجله تاریخ ایران، ۱۹ (۲): ۲۲۳-۲۵۶.

Copyright:© 2026 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

مقدمه

تجارت برده از مهم‌ترین ابعاد اجتماعی، اقتصادی و سیاسی تاریخ خلیج‌فارس در سده نوزدهم میلادی به‌شمار می‌رود. قرارگیری خلیج‌فارس در مسیر ارتباطی دریای عمان و اقیانوس هند و ارتباط آن از طریق این مسیرهای آبی با دریای سرخ و سرزمین‌های شرق آفریقا، موجب شد تا این پهنه آبی به یکی از کانون‌های اصلی انتقال و توزیع بردگان تبدیل شود. در این میان، بنادر جنوبی ایران، به‌ویژه بندرلنگه و بوشهر، به سبب موقعیت جغرافیایی قابل توجه، پیوندهای گسترده تجاری با سواحل جنوبی خلیج‌فارس و ایفای نقش واسطه‌ای در شبکه مبادلات منطقه‌ای، از جایگاه ویژه‌ای در این تجارت برخوردار بودند.

بخش مهمی از آگاهی پیرامون ابعاد و سازوکار تجارت برده در بنادر و نواحی ساحلی خلیج‌فارس در سده نوزدهم، مرهون گزارش‌ها و مکاتباتی است که به‌وسیله نمایندگان کمپانی هند شرقی و سپس حکومت هند بریتانیا تنظیم شده است. حضور مستمر و فعال نمایندگان بریتانیایی در منطقه و مشارکت آنان در فعالیت‌های تجاری گوناگون خلیج‌فارس، در کنار هم‌زمانی این حضور با گسترش جنبش‌های ضد برده‌داری در بریتانیا، موجب ثبت داده‌های نسبتاً دقیقی درباره مسیرهای انتقال بردگان، بنادر فعال، عوامل محلی این تجارت و نیز اقدامات صورت‌گرفته برای محدود کردن آن گردید.

بر این اساس، پژوهش حاضر با بهره‌گیری از روش تاریخی و رویکرد توصیفی–تحلیلی و با تکیه بر مندرجات اسناد کمپانی هند شرقی بریتانیا و مکاتبات نمایندگان حکومت بریتانیا در منطقه خلیج‌فارس پیرامون تجارت برده در بندرهای لنگه و بوشهر، در پی پاسخ به این پرسش اصلی است: «جایگاه و نقش بندرهای لنگه و بوشهر در شبکه تجارت برده چگونه در اسناد بریتانیایی سده نوزدهم بازتاب یافته است و این بازنمایی چه نسبتی با منافع تجاری و اهداف بریتانیا در منطقه داشته است؟» ناگفته نماند که گزارش‌های کمپانی هند شرقی و اسناد بریتانیایی، افزون بر ثبت رویدادها و مناسبات تجاری منطقه، بازتاب‌دهنده نحوه نگاه و اهداف هژمونیک بریتانیا در خلیج‌فارس نیز بوده‌اند. در خوانش انتقادی اسناد کمپانی و دستگاه اداری بریتانیا پیرامون تجارت برده در خلیج‌فارس، نمی‌توان این مستندات را صرفاً بازتابی بدون سوگیری از واقعیت‌های تجاری، سیاسی یا اجتماعی منطقه دانست. ساختار تولید و گردش این اسناد نشان می‌دهد که آن‌ها در بستر گسترش قدرت سیاسی و دریایی بریتانیا شکل گرفته‌اند؛ بنابراین، گزارش‌ها و مکاتبات بریتانیایی از ابتدا واجد نوعی سوگیری نهادی و استعماری بوده‌اند.

بخش قابل توجهی از مکاتبه‌ها، گزارش‌های سیاسی، دستورالعمل‌های مرتبط با تجارت برده و اسناد تنظیم‌شده در خلیج‌فارس، نه‌تنها به توصیف پدیده تجارت برده، بلکه به شناسایی مسیرهای دریایی، نظارت بر بنادر، مداخله در مناسبات حکام محلی و امکان به‌کارگیری نیروی دریایی برای مقابله با

تخلف‌های تجار برده اختصاص دارد. با توجه به این نکته، مسـئله مبارزه با تجارت برده را نیز باید در نسبت با سازوکارهای توسعه نفوذ بریتانیا در خلیج‌فارس تحلیل کرد. این اسناد با نام‌گذاری، طبقه‌بندی، گزارش‌نویسی و تولید تصویری خاص از ناامنی، تجارت غیرقانونی و ناکارآمدی قدرت‌های محلی، نوعی گفتمان مشروعیت‌بخش برای حضور و مداخله بریتانیا ایجاد می‌کردند. در این معنا، اسناد تجارت برده نه صرفاً گزارش یک مشاهده یک‌طرفه و سندی تجاری، بلکه بخشی از فرایند تولید دانش استعماری هستند؛ دانشی که شناخت جغرافیا، شبکه‌های تجاری و جوامع محلی را با امکان اعمال قدرت بر آن‌ها پیوند می‌داد.

بنابراین، ماهیت اسـتعماری این اسـناد نه فقط در محتوای آن‌ها، بلکه در شرایط تولید، کارکرد اداری و نسـبت آن‌ها با سـاختار قدرت نهفته است و باید آن‌ها را هم‌زمان به‌مثابه منبعی تاریخی و ابزارهای گفتمانی هژمونی بریتانیا در خلیج‌فارس مورد مطالعه قرار داد.

پژوهش پیش‌رو تلاش دارد تا با تمرکز بر گزارش‌های کمپانی هند شرقی درباره تجارت برده در بندرلنگه و بوشهر، به بازنمایی روایت اسناد بریتانیایی پیرامون جایگاه این دو بندر ایرانی در شبکه تجارت برده، منافع تجاری و اهداف بریتانیا در منطقه و شیوه‌های مقابله بومیان با نظم تحمیلی بریتانیا بپردازد. تحلیل انتقادی اهداف بریتانیا در خلیج‌فارس و سـازوکارهای هژمونیک آن در این منطقه، نیازمند پژوهشـی مستقل است که مطالعه پیش‌رو می‌تواند زمینه پرداختن بهینه به آن را فراهم آورد.

اسناد بریتانیایی، به‌عنوان منابع اصلی این پژوهش، را می‌توان در چندین مرکز اسنادی جست‌وجو کرد که مهم‌ترین آن‌ها کتابخانه بریتانیا است. اصل اسناد مورد استفاده در این مطالعه در آرشیو کتابخانه بریتانیا نگهداری شده و تصاویر آن‌ها از طریق آرشیو دیجیتال کتابخانه قطر در دسترس قرار گرفته است. شمار اسناد موجود در آرشیو قطر پیرامون تجارت برده در بندرهای ایرانی بوشهر و لنگه، شامل ۳۵۰ پرونده و صدها عنوان سند است. این اسناد شامل انواع مکاتبات اداری و گزارش‌های سیاسی نمایندگان بریتانیایی مستقر در خلیج‌فارس، به‌ویژه در دهه‌های ۱۸۳۰ تا ۱۸۶۰ میلادی، است.

در تکمیل داده‌های اسـنادی، از برخی منابع کتابخانه‌ای نیز اسـتفاده شده است. با وجود اهمیت اسناد بریتانیایی در بازتعریف شبکه تجارت برده خلیج‌فارس و به‌طور کلی شبکه تجارت دریایی منطقه، استفاده از این داده‌ها به‌عنوان منابع مطالعه تجارت برده، باید با رعایت برخی ملاحظات صورت گیرد. این اسناد در چارچوب اهداف سیاسی و استعماری بریتانیا تولید شده‌اند و بنابراین، بازتاب‌دهنده نگرش‌ها، اولویت‌ها و منافع دولت بریتانیا هستند. در نتیجه، امکان نادیده گرفته شدن برخی رخدادها و واقعیت‌ها، گزینش گزارش‌ها و بزرگ‌نمایی یا کوچک‌نمایی وقایع وجود دارد.

همچنین، تمرکز بیش از حد بر این اســـناد می‌تواند موجب ارائه رویکردی غیرجامع و تک‌بعدی شود؛ رویکردی که عاملیت عناصر محلی، اســـناد ایرانی، روایت‌های شفاهی و دست‌اول و دیگر منابع محلی مهـــم در این تجارت را نادیده می‌گیرد. ازاین‌رو، در مطالعـــات تاریخی گوناگون پیرامون تجارت برده، بهره‌گیری هم‌زمان از منابع متنوع و مقایسه انتقادی آن‌ها امری ضروری و اجتناب‌ناپذیر است. بااین‌حال، در پژوهش پیش‌رو، به دلیل آنکه هدف اصلی، بررسی بازتاب جایگاه بوشهر و بندرلنگه در تجارت برده براساس روایت‌های اسناد بریتانیایی و بازنمایی نگاه کمپانی هند شرقی و نمایندگان آن است، تحلیل‌ها عمدتاً بر پایه داده‌های اسناد و گزارش‌های نمایندگان بریتانیایی در منطقه استوار شده است.

با وجود انتشار چندین پژوهش در زمینه تجارت برده در خلیج‌فارس، همچنان پژوهشی مستقل و جامع درباره روایت اسناد بریتانیایی از بازتاب جایگاه دو بندر لنگه و بوشهر در تجارت برده انجام نشده است. پژوهش‌های منتشرشده در این حوزه را می‌توان در چند دسته طبقه‌بندی کرد: ۱. تحلیل و بررسی قانون منع تجارت برده در ایران؛ ۲. برده‌داری در ایران دوره قاجاریه؛ ۳. ساختار تجارت برده در خلیج‌فارس.

از نمونه آثار پیرامون منع تجارت برده در ایران می‌توان به مقاله «منع برده‌فروشی در عصر قاجار به روایت اســـناد» اثر نرگس علیپور (۱۳۸۹) و مقاله «انگلســـتان و اهداف او از منع تجارت برده در خلیج‌فارس» نوشته سلمان قاسمیان (۱۳۹۱) اشاره کرد. این پژوهش‌ها با تکیه بر قانون منع تجارت دریایی برده در خلیج‌فارس، به بررســـی ابعاد گوناگون این مسئله پرداخته‌اند. وجه تمایز مطالعات انجام‌شده با پژوهش پیش‌رو، تمرکز این پژوهش بر دو بندر لنگه و بوشهر و نیز بازتعریف تجارت برده در این نواحی براساس مندرجات اســـناد بریتانیایی و مکاتبات نمایندگان کمپانی هند شـــرقی در خلیج‌فارس است. همچنین آثاری مانند مقاله «کنکاشـــی در منابع تأمین غلام و کنیز در عصر قاجار» اثر غلامحسین زرگری‌نژاد و نرگس علیپور (۱۳۹۰) و کتاب تاریخ برده‌داری و رهایی در ایران، ۱۹۲۹-۱۸۰۰ نوشـــته بهناز میرزایی به زبان انگلیسی (Mirzai 2017)، از جمله منابعی هستند که به تاریخ برده‌داری در ایران دوره قاجاریه پرداخته‌اند. این دسته از پژوهش‌ها، اگرچه خلیج‌فارس را در جغرافیای مورد بررسی خود قرار می‌دهند، اما به دلیل عدم تمرکز بر این ناحیه و به‌ویژه دو بندر لنگه و بوشهر، با پژوهش حاضر تفاوت دارند. از جمله آثار مرتبط با ســـاختار تجارت برده در خلیج‌فارس نیز می‌توان به دو پژوهش «نظام سلطه و ژئوپلیتیک محیط زیست: تأثیرات زیســـت‌محیطی و جغرافیایی تجارت استعماری بریتانیا در خلیج‌فارس (مطالعه مـــوردی: تجارت برده و مروارید در ســـده‌های ۲۰-۱۹م)» و «مطالعه تطبیقی تجارت برده آفریقایی در خلیج‌فارس و آتلانتیک در بستر سیاست‌های استعماری بریتانیا (سده‌های ۱۸–۲۰م)» از جمشید نوروزی و معصومه حنیفه (۱۴۰۵) اشاره کرد که با تکیه بر اسناد بریتانیایی، به بررسی جزئیات ساختار تجارت برده

در خلیج‌فارس، تأثیرات آن بر منطقه و مقایسه این تجارت در دو ناحیه خلیج‌فارس و آتلانتیک پرداخته‌اند. اگرچه این دو پژوهش در بخش‌هایی با مطالعه پیش‌رو هم‌راستا بوده و از نظر استفاده از اسناد بریتانیایی و تمرکز بر تجارت برده در خلیج‌فارس اشتراک دارند، اما با توجه به محوریت بندرلنگه و بوشهر در پژوهش حاضر، رویکرد آن‌ها با مطالعه حاضر متفاوت است. پژوهش نخست با تکیه بر اسناد بریتانیایی پیرامون تجارت برده و مروارید، بیش از هر چیز به پیامدهای زیست‌محیطی، ساختار کلی و فصل‌های تجارت برده و مروارید در خلیج‌فارس، توسعه پایدار و تأثیر فعالیت‌های کمپانی هند شرقی و بریتانیا بر اکوسیستم خلیج‌فارس پرداخته است. پژوهش دوم نیز بر پایه مقایسه ساختار مسیرهای تجارت برده آفریقایی و شرایط و حقوق زندگی بردگان در دو حوزه آتلانتیک–شامل بردگان غرب آفریقا–و خلیج‌فارس–محدود به بردگان شرق آفریقا– استوار است.

افزون بر تفاوت در محدوده جغرافیایی، پژوهش حاضر از اساس با دو نمونه یادشده تفاوت دارد. از مهم‌ترین تمایزهای این مطالعه با آثار پیشین، توجه به تبیین نقش خدماتی و لجستیکی بندرهای لنگه و بوشهر در شبکه انتقال و توزیع برده در منطقه است. همچنین در این پژوهش تلاش می‌شود با در نظر گرفتن جایگاه بوشهر و بندرلنگه براساس روایت‌های نمایندگان کمپانی هند شرقی مستقر در خلیج‌فارس، نقش تجار و ناخداهای ایرانی در شبکه مقاومتی بومیان در تجارت برده منطقه آشکار شود و به برخی از شیوه‌های مقابله تاجران بومی برده در خلیج‌فارس با سازوکارهای نظارتی نیروهای بریتانیایی اشاره گردد؛ شیوه‌هایی که موجب شد نیروهای بریتانیایی در لغو تجارت برده در منطقه به نتایج سریع دست نیابند.

جغرافیای بندرلنگه و بوشهر و اهمیت آن‌ها در تجارت خلیج‌فارس

یکی از موضوعات مهم در گزارش‌های نمایندگان بریتانیایی در سده نوزدهم، مسئله جغرافیای خلیج‌فارس و توصیف سواحل شمالی و جنوبی آن بوده است. تمرکز بریتانیایی‌ها در بررسی‌ها و گزارش‌های جغرافیایی خود پیرامون ایران، بر بنادر و سواحلی بود که برای کمپانی هند شرقی و بریتانیا از اهمیت و منفعت سیاسی یا تجاری برخوردار بودند؛ ازاین‌رو، به مناطقی همچون بندرعباس، بوشهر، بندرلنگه و جزایر قشم، هنگام و هرمز توجه بیشتری نشان می‌دادند. در این میان، بندرلنگه و بوشهر و محدوده جغرافیایی پیرامون آن‌ها، همواره در گزارش‌های بریتانیایی مورد توجه قرار داشتند؛ زیرا موقعیت جغرافیایی ویژه این دو بندر در سواحل شمالی خلیج‌فارس، آن‌ها را به یکی از مهم‌ترین کانون‌های ارتباطی و تجاری ایران با نواحی اقیانوس هند و شبه‌جزیره عربستان تبدیل کرده بود.

یکی از گزارش‌های قابل توجه در این دوره که محدوده جغرافیایی بوشهر و بندرلنگه را به‌خوبی نمایان می‌کند، گزارش ادوارد چارلز راس (Edward Charles Ross)، نماینده مستقر بریتانیا در دهه ۱۸۷۰م در

خلیج‌فارس است، که ایالت‌ها و کرانه‌های ایرانی خلیج‌فارس را شرح می‌دهد. مطابق تقسیم‌بندی وی، از سمت جنوب بندر ریگ تا منطقه دَیِّر و سواحل دَیر تا منطقه نَخیلو، از نواحی ولایت بوشهر به حساب می‌آمد. همچنین، در حد فاصل ولایت بوشهر تا لنگه، ولایت لار قرار داشت که خود شامل بندر چیرو، کلات چارک، و جزیره کیش می‌گردید. منطقه لنگه و نواحی وابسته به آن نیز، در غرب ولایت لار قرار می‌گرفت، و این منطقه از سمت شرق، به بندر خمیر محدود می‌گشت (IOR/V/23/27, No. 128).

بوشـــهر در سده۱۹م، رفته‌رفته در مناســـبات تجاری ایران و بمبئی، جای خود را باز کرده و به بندری فعال تبدیل شـــد (Shekhar 2025: 286). بندر بوشـــهر به‌دلیل تسهیل دسترسی به نواحی مختلف ایران و ســـرزمین غربی آن (Wilson, 1927: 251)، و همچنین به علت موقعیت نسبتاً مرکزی آن در خلیج‌فارس، از بنادر اصلی تجاری این آب‌راه بوده و تجار قابل‌توجهی در آن حضور داشتند. به‌همین سبب نیز، در زمان انتقال تجارتخانه کمپانی‌هندشـــرقی از بندرعباس (در نیمه سده ۱۸م)، نمایندگان بریتانیا، بوشهر را به‌عنوان اصلی‌ترین محل استقرار نمایندگی خود در منطقه انتخاب نمودند (احمد ریشهری ج۲، ۱۳۸۰: ۲۵۶). پس از ایجاد تجارتخانه بریتانیا، بوشـــهر به پایگاه بزرگ تجاری کمپانی‌هندشرقی تبدیل شد (غفوری و حاجیان‌پور، ۱۳۹۹: ۸۰). بندرلنگه نیز پس از شدت‌یافتن فعالیت‌های کمپانی‌های اروپایی در خلیج‌فارس، به‌ویژه کمپانی‌هندشـــرقی بریتانیا، به‌عنوان یکی از بنادر اصلی در مسیر تجارت دریایی به‌سوی سرزمین ایران شناخته می‌شد(نوربخش ۱۳۵۸: ۴۴، ۴۸).

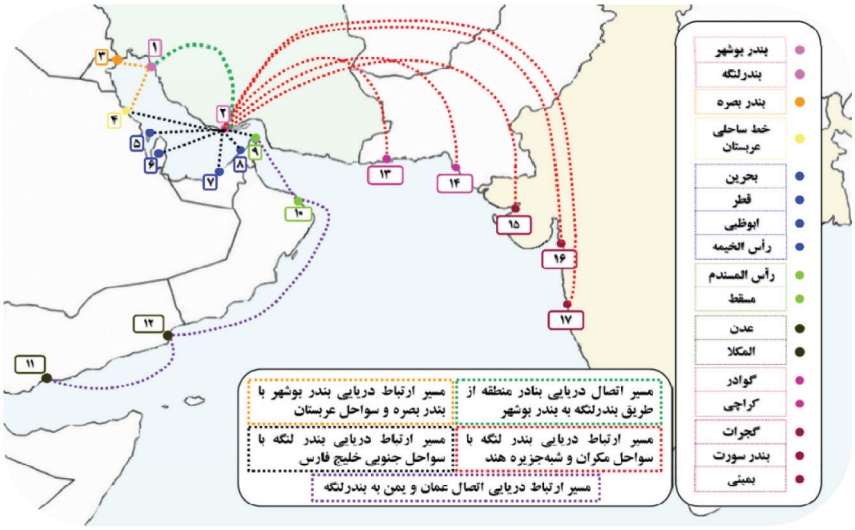
دیگر دلیل اهمیت خلیج‌فارس در نیمه دوم سده نوزدهم، قرار داشتن مراکز مهم صید مروارید جهان در این منطقه بود (ر.ک: Fernando 2023). از جمله این مراکز، بندرلنگه بود که ســـال‌ها به‌عنوان منبع اصلی باکیفیت‌ترین مروارید جهان شناخته می‌شد(نوربخش، ۱۳۵۸: ۱۸). افزون بر این، بندرلنگه به‌دلیل نزدیکی به تنگه هرمز و قرارگیری در مسیر اصلی تجارت دریایی منطقه، نقش مهمی در کنترل و تسهیل مبادلات منطقه‌ای ایفا می‌نمود. بندرلنگه به همراه بوشهر در سده۱۹م، از جمله بندرهای ایرانی دخیل در شبکه تجارت‌برده بودند. با این وجود، گزارش‌های کمپانی‌هندشرقی و اسناد به‌جا مانده از نمایندگان بریتانیایی، داده مستقلی مبنی بر انتقال انبوه بردگان ورودی به این دو بندر و سپس انتقال آن‌ها به داخل سرزمین ایران، ارائه نداده‌اند؛ اطلاعات بریتانیایی‌ها در این زمینه، محدود به وجود شبکه انتقال بردگان از شرق آفریقا به سواحل جنوبی خلیج‌فارس و سپس به بنادر مهمی همچون لنگه، مغویه، بوشهر و در مواردی بندرعباس و جزیره قشم است. ناگفته نماند که در داده‌های منابع بریتانیایی پیرامون تجارت‌برده، به‌طورکلی داده‌های مرتبط با سواحل ایرانی خلیج‌فارس، بسیار محدود است(Bishara 2020: 403). در تأمل پیرامون چرایی محدود بودن این داده‌ها و یا عدم آگاهی کامل نیروهای بریتانیایی از شبکه داخلی

تجارت‌برده در ایران، می‌توان به دو مسئله اشاره نمود: نخست، عدم وجود بازارهای متمرکز برده در ایران که بریتانیایی‌ها بارها در گزارش‌های خود به آن اشاره کرده‌اند ، و دوم، ناتوانی بریتانیایی‌ها برای مداخله مستقیم در تجارت‌برده در ایران. در هر حال، با توجه به اهمیت بندرلنگه و با وجود ورودی محدود برده به آن نسبت به سواحل جنوبی، این بندر از بنادر مهم در تجارت‌برده در خلیج‌فارس شناخته می‌شد. مسئله برخورداری محدوده جغرافیای آبی این بندر از ذخایر صید مروارید که از فعالیت‌های مهم بومیان خلیج‌فارس بود، دیگر عاملی است که بندرلنگه را به تجارت‌برده پیوند می‌داد (نوروزی و حنیفه (الف) ۱۴۰۵: ۴۰۰). صید مروارید، فعالیتی سخت و نیازمند قدرت بدنی بالا بود. همچنین، به دلیل فقر و شرایط نامساعد زندگی، جمعیت بومی سواحل خلیج‌فارس در سده۱۹م رو به کاهش بود (IOR/R/15/6/313: 143-145). در این شرایط، نیاز به نیروی کار افزایش یافت (ریکس و کلی ۱۳۸۰: ۱۴) و بردگان به‌عنوان نیروی کار ارزان، مورد توجه قرار گرفتند؛ به این ترتیب، بخشی از نواحی دارای ذخایر مروارید همچون بندرلنگه، به تجارت‌برده و به منظور استفاده از نیروی کار توجه نموده و به آن ورود کردند.

در بررسی چرایی نقش‌آفرینی بندر لنگه و بوشهر در تجارت‌برده، باید به این نکته توجه نمود که این بندرها نقش مهمی در تجارت خلیج‌فارس ایفا می‌نمودند. گواه این ادعا، تکرار مکرر نام این بنادر به‌عنوان محل تلاقی مسیرهای تجارت دریایی خلیج‌فارس در اسناد بریتانیایی است. از نمونه این اشاره‌ها، می‌توان به نامه نماینده مقیم بریتانیا در بوشهر پیرامون تجارت این منطقه به‌سال۱۸۲۵م/۱۲۴۰ق و دیگر نامه وی پیرامون ارتباط با ایران از طریق بوشهر و تجارت در این بندر در۱۸۲۴م/۱۲۳۹ق ، گزارش سفر کشتی‌های تجاری حاکم بندرلنگه به هند در سال ۱۸۴۷م/۱۲۶۳ق ، گزارش تجارت‌برده در بندرلنگه به‌سال۱۸۵۴–۱۸۵۵م/۱۲۷۰–۱۲۷۱ق ، یادداشت کلنل لویس پلی (Lewis Pelly) پیرامون بازدید خود از لنگه، قشم و بندرعباس در سال۱۸۶۴م/۱۲۸۰ق ، گزارش‌های تجارت در بندرعباس و لنگه در سال‌های ۱۹۲۸–۱۹۳۶م/۱۳۰۶–۱۳۱۴ش و دیگر اسناد اشاره کرد.

کمیت زیاد مکاتبات و گزارش‌های نمایندگان کمپانی‌هندشرقی و بریتانیا پیرامون بوشهر و بندرلنگه، بیانگر اهمیت بالای این نواحی، درکنار بندرعباس و جزیره هرمز، در شبکه تجاری خلیج‌فارس و همچنین جایگاه راهبردی آن‌ها در مسیرهای دریایی و مناسبات منطقه‌ای ایران بوده است. به‌این‌ترتیب، بوشهر از مهم‌ترین مراکز بازرگانی جنوب ایران و محل فعالیت نمایندگان خارجی بوده و بندرلنگه نیز، در مسیر ارتباطی تجار ایرانی با بنادر عربی و سواحل جنوبی دریای عمان قرار داشت(ر.ک: تصویر۱). عاملین بریتانیایی در گزارش‌های سالیانه خود پیرامون تجارت در خلیج‌فارس، بارها به بندر بوشهر و بندرلنگه، به‌عنوان بنادر مهم تجاری در سواحل شمالی خلیج‌فارس اشاره کرده‌اند. از نمونه این گزارش‌ها،

می‌توان به یادداشـــت‌های نماینده مقیم بریتانیا در خلیج‌فارس و نماینده مقیم مسقط به حکومت هند بریتانیا در ســـال‌های ۱۸۷۳–۱۸۷۵م/۱۲۹۰–۱۲۹۲ ق اشاره نمود که بندر بوشهر، بندرلنگه، بندرعباس و بحرین را مهم‌ترین بندرهای تجاری خلیج‌فارس، در هر دو ســـوی شـــمالی و جنوبی آن، برشمرده اســـت (IOR/V/10/680: 18). بنابراین، موقعیت جغرافیایی و ارتباط این دو بندر با مسیرهای دریایی خلیج‌فارس، آن‌ها را به نقاطی مهم در شبکه مبادلات منطقه‌ای تبدیل می‌کرد؛ جایگاهی که در گزارش‌ها و مکاتبـــات بریتانیایی نیز در پیوند با فعالیت‌های تجاری و جابه‌جایی نیروی کار و بردگان بازتاب یافته است.



تصویر ۱. مسیرهای ارتباط دریایی بندرلنگه و بندر بوشهر با بندرهای منطقه

اسناد بریتانیایی، منبع دست اول در مطالعات تجارت‌برده در خلیج‌فارس؛ نقاط قوت و ضعف

اسناد دولتی و گزارش‌های کارگزاران محلی و بریتانیایی، از مهم‌ترین منابع در مطالعات تجارت‌برده در جغرافیای خلیج‌فارس به‌شمار می‌آیند. این اسناد و گزارش‌ها، بازتاب‌دهنده ابعاد گوناگون تجارت‌برده در منطقه بوده و مناســـبات میان مقامات محلی، نمایندگان کمپانی هند شرقی بریتانیا و حکومت بریتانیا را پیرامون این تجارت به‌خوبی آشـــکار می‌ســـازند. از جمله اطلاعات موجود در این منابع می‌توان به گزارش‌های کنســـولی در بنادر ایرانی خلیج‌فارس، مکاتبات نمایندگان کمپانی هند شرقی با حکومت بمبئی، فرمان‌ها و دستورالعمل‌های دولتی، معاهدات و دیگر اسناد اداری اشاره کرد. داده‌های این اسناد،

افزون بر رویدادهای مرتبط با تجارت‌برده، اطلاعات متعددی درباره بنادر و مسیرهای حمل‌ونقل بردگان، کنشگران فعال در این تجارت، اقدامات نظارتی، گزارش‌های مربوط به توقیف بردگان، کشتی‌ها و تجار درگیر در این فعالیت، و نیز تعاملات مقامات محلی ارائه می‌کنند.

با وجود اهمیت و گستردگی اطلاعات موجود در اسناد و گزارش‌های نمایندگی‌های بریتانیا و کمپانی هند شرقی در منطقه، باید توجه داشت که این منابع همواره با محدودیت‌های روش‌شناختی همراه هستند. روایت‌های بریتانیایی پیرامون خلیج‌فارس، عمدتاً در چارچوب منافع سیاسی، نظامی و تجاری بریتانیا تولید شده‌اند و گزارشگران، رویدادها و رفتار کنشگران محلی را غالباً از منظر امنیتی و منافع استعماری بریتانیا تفسیر کرده‌اند. در بسیاری از موارد، عملکرد جوامع بومی، نخبگان محلی و حکومت‌های منطقه‌ای نه به‌عنوان عاملی مستقل، بلکه در نسبت با اهداف راهبردی بریتانیا بازنمایی شده است.

وابستگی نویسندگان این گزارش‌ها به شبکه‌های اطلاعاتی کنسولی و مأموران سیاسی مستقر در مناطق مختلف، سبب می‌شد که تحلیل‌های ارائه‌شده گاه متأثر از پیش‌فرض‌های شرق‌شناسانه و برداشت‌های یک‌جانبه باشد. ازاین‌رو، محتوای این اسناد نیازمند صحت‌سنجی، مقایسه با دیگر منابع مرتبط و تحلیل مستقل است تا از بازتولید ناخواسته سوگیری‌های استعماری جلوگیری شود. پژوهش پیش‌رو با تمرکز بر مندرجات این اسناد، می‌کوشد تا برداشت‌های یک‌جانبه کمپانی هند شرقی، نگاه و رویکرد آن و مقامات بریتانیایی پیرامون تجارت‌برده در دو بندر مهم ایرانی را بازنمایی و تحلیل کند.

فراوانی شمار اسناد بریتانیایی پیرامون سواحل ایرانی خلیج‌فارس

بیش از ده‌ها هزار عنوان سند و پرونده شامل مجموعه اسناد، مکاتبات و گزارش‌های دولتی بریتانیا و کمپانی‌هندشرقی در آرشیو دیجیتال قطر نگهداری می‌شود، که از منظر دسترسی به این اسناد و نیز اطلاعات فراوان و متنوع آن، حائز اهمیت است. اگرچه، فراوانی اسناد مرتبط با سواحل جنوبی خلیج‌فارس در مقایسه با اسناد سواحل شمالی آن بیش‌تر است؛ اما، همچنان اسناد مهم و پرتعدادی پیرامون امور تجاری، سیاسی، نظامی و اجتماعی بنادر و سواحل ایرانی در داده‌های این آرشیو در دسترس است. جدول۱، فراوانی این اسناد را در کرانه شمالی خلیج‌فارس، از بنادر اصلی و فرعی تا جزیره‌های مهم و فعال ایرانی، و در دو بازه زمانی حضور کمپانی‌هندشرقی تا سده۱۹ و پس از آن حکومت هند بریتانیا از دهه۱۸۶۰ تا سده۲۰م، را مشخص نموده و به مهم‌ترین موضوعات مندرج در این اسناد اشاره دارد:

جدول ۱- فراوانی اســـناد بریتانیایی پیرامون بنادر و جزایر ایرانی خلیج‌فارس(براساس اسناد آرشیو دیجیتال قطر)

بنادر و جزایر ایرانی خلیج‌فارس	کمیت اسناد	کمیت اسناد در سده‌های ۱۹و۲۰م.		مهم‌ترین موضوعات مندرج در اسناد
بندرعباس	۱۳۵۰ پرونده	سده ۱۷-۱۹: ۲۹۹ پرونده	سده ۲۰: ۱۰۵۱ پرونده	تجارت-کشتیرانی-اقلیم-تجارت‌برده-روابط سیاسی
بندر بوشهر	۱۰۵۶۵ پرونده	سده ۱۸-۱۹: ۶۳۸۸ پرونده	سده ۲۰: ۴۱۷۷ پرونده	روابـــط سیاســـی-امور تجاری-تجارت‌بـــرده-دزدی دریایی-کشتیرانی-نفت-جنگ‌ها
بندر لنگه	۱۱۱۲ پرونده	سده ۱۹: ۲۸۵ پرونده	سده ۲۰: ۸۲۷ پرونده	تجارت-کشاورزی و اقلیم-تجارت‌برده-معادن-دزدی دریایی
بندر مغویه	۴۱ پرونده	سده ۱۹: ۳۴ پرونده	سده ۲۰: ۷ پرونده	دزدی دریایی-تجارت‌برده
بندر محمره	۱۳۰۸ پرونده	سده ۱۹: ۱۲۲ پرونده	سده ۲۰: ۱۱۸۶ پرونده	روابط سیاسی-املاک-تجارت-کشاورزی و اقلیم-جنگ‌ها
بندر عسلویه	۳۸ پرونده	سده ۱۹: ۳۷ پرونده	سده ۲۰: ۱ پرونده	روابـــط دوجانبه-گشـــت‌زنی-محاصره و مصادره کشـــتی‌ها و محموله‌ها
بندر چارک	۱۰۰ پرونده	سده ۱۸-۱۹: ۹۱ پرونده	سده ۲۰: ۹ پرونده	دزدی دریایی-غرامت‌ها-امور اداری-کشـــتی‌ها-تجارت پشم-تجارت‌برده
بندر ریگ	۱۸ پرونده	سده ۱۸-۱۹: ۴ پرونده	سده ۲۰: ۱۴ پرونده	موضوعات سیاسی
بندر کنگان	۶۳ پرونده	سده ۱۸-۱۹: ۳۰ پرونده	سده ۲۰: ۳۳ پرونده	قتل و کشتار-محاصره و مصادره کشتی‌ها و محموله‌ها-دزدی دریایی
بندر جاسک	۷۴۰ پرونده	سده ۱۷-۱۹: ۱۵۱ پرونده	سده ۲۰: ۵۸۹ پرونده	کشتیرانی-تجارت-اقلیم-کشتی‌ها-تلگراف
بندر باسعیدو	۲۵۴ پرونده	سده ۱۸-۱۹: ۱۲ پرونده	سده۲۰: ۲۴۲ پرونده	امور سیاســـی-روابط دریایی-روابط دوجانبه-کشتی‌ها-تجارت پشم-امور تجاری
جزیره قشم	۷۵۶ پرونده	سده ۱۷-۱۹: ۴۷۵ پرونده	سده۲۰: ۲۸۱ پرونده	معاهدات-روابط سیاسی-دزدی دریایی-کشتی‌ها-تجارت‌برده
جزیره هرمز	۵۶۹ پرونده	سده ۱۵-۱۹: ۱۴۳ پرونده	سده۲۰: ۴۲۶ پرونده	روابط خارجه-امور اقتصادی-مناقشـــات مذهبی-گزارش‌های بریتانیا-امور تجاری
جزیره خارک	۲۳۳ پرونده	سده ۱۸-۱۹: ۱۸۵ پرونده	سده۲۰: ۴۸ پرونده	روابـــط سیاســـی-اطلاعات نظامی-معاهدات-جنـــگ-دزدی دریایی-تجارت‌برده
جزیره لارک	۱۳۱ پرونده	سده ۱۹: ۱۷ پرونده	سده۲۰: ۱۱۴ پرونده	گزارش‌های بریتانیایی-غرامت‌ها-دزدی دریایی-روابط سیاسی و تجاری
جزیره هنگام	۶۹۰ پرونده	سده ۱۹: ۵۵ پرونده	سده۲۰: ۶۳۵ پرونده	تلگراف-پایگاه دریایی-روابط دریایی-امور اداری-امور تجاری

کمیت اسناد بریتانیایی پیرامون تجارت‌برده در بندرلنگه و بوشهر

شمار اسناد آرشـــیو دیجیتال قطر پیرامون جایگاه و نقش دو بندر ایرانی لنگه و بوشهر در تجارت‌برده، بیش از ۳۵۰ پرونده است؛ از این تعداد، بیش از صد عنوان سند و گزارش، پیرامون تجارت‌برده در این دو بندر در سده۱۹م. تنظیم شده است. کمیت پرونده های این دو بندر در زمینه تجارت‌برده (۳۵۰ پرونده)، در مقایسه کل اسناد آرشیو قطر پیرامون بوشهر و بندرلنگه (بیش از ۱۱۰۰۰ سند)، حدود ۴% است؛ اما، داده‌های قابل توجه بسیاری در همین تعداد پرونده وجود دارد. این اسناد، حاوی داده‌های مهمی از تجار برده، رویکرد مقامات ایرانی، و جزئیات تجارت و خریدوفروش بردگان در این نواحی است. از اصلی‌ترین پرونده‌های ســـندی این حوزه، می‌توان به گزارش‌های اداری نماینده بریتانیایی مقیم بوشهر ، مکاتبات این نمایندگی با حکومت بمبئی ، و مجموعه گزارش‌های سالانه مقر بریتانیا در خلیج‌فارس اشاره نمود. فراوانی اسناد بندرلنگه و بوشهر، متأثر از هم‌پوشانی اهمیت جغرافیایی و اهمیت تجاری این دو بندر در خلیج‌فارس و نیز در ساختار سیاسی کمپانی‌هندشرقی دانست. تفکیک فراوانی اسناد آرشیو دیجیتال قطر پیرامون تجارت‌برده در این دو بندر و نیز مقایسه میزان آن‌ها در سده‌های ۱۹و۲۰م (بازه زمانی که حد فاصل اوج فعالیت کمپانی‌هندشـــرقی و سپس استقرار نمایندگان دولت هند بریتانیا است)، به شرح زیر می‌باشد:

کمیت اسناد بوشهر درباره تجارت‌برده

اسناد سده ۱۹م (سال‌های۱۸۲۰–۱۸۹۰): بیش از۲۰۰ پرونده؛ اسناد سده۲۰م (سال‌های۱۹۰۰–۱۹۵۰): بیش از ۵۰ پرونده؛ مهم‌ترین موضوعات محتوایی این اسناد و گزارش‌ها: تجارت‌برده و سایر امور تجاری، شـــرکت بردگان در امور کشاورزی و تولیدی، رهاســـازی بردگان، کشتیرانی و دریانوردی، منع تجارت دریایی برده، و روابط بین‌المللی(ر.ک: نمودار۱).

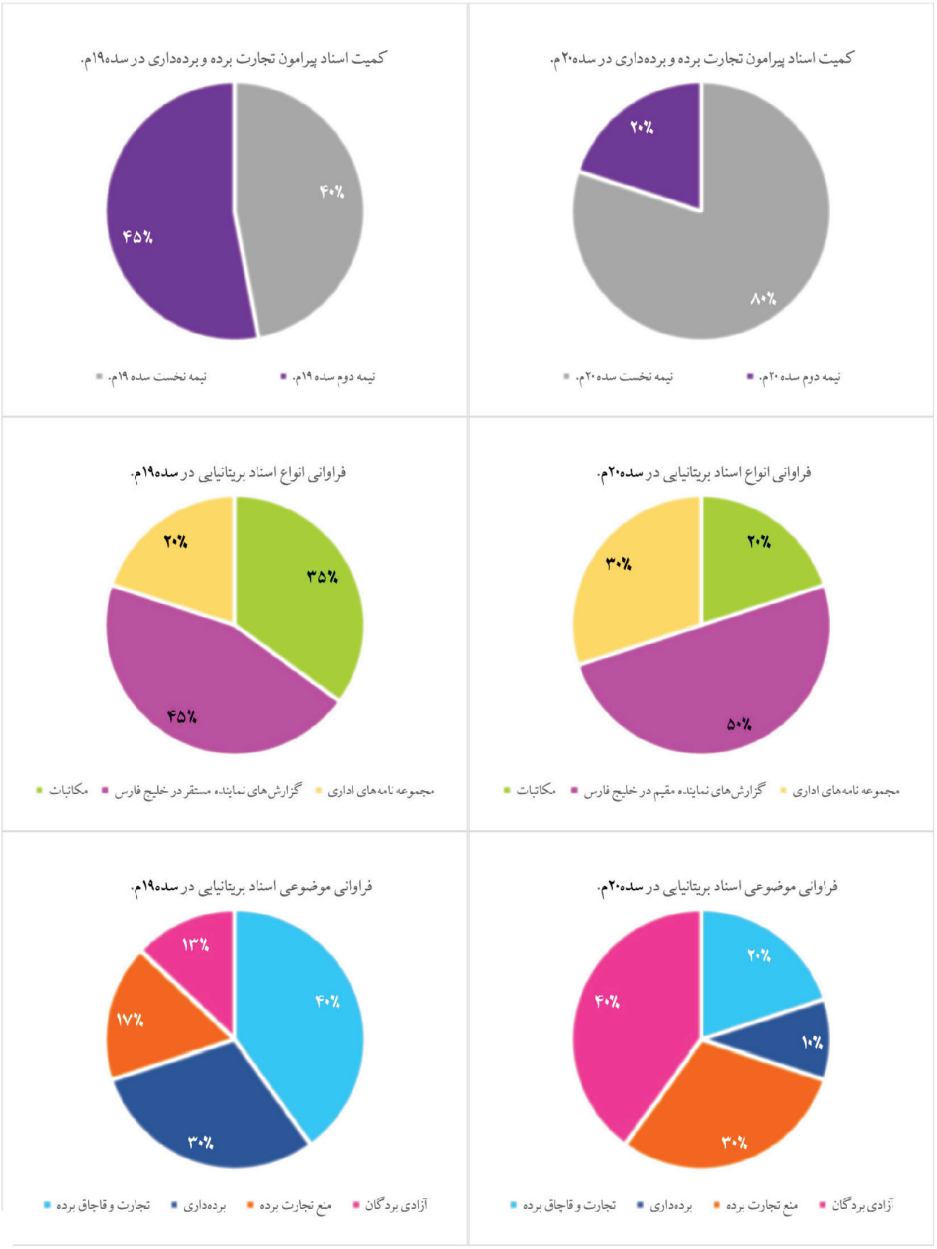
کمیت اسناد بندرلنگه درباره تجارت‌برده

اســـناد سده۱۹م: بیش از۹۰ پرونده؛ اســـناد سده۲۰م(ســـال‌های۱۹۰۰–۱۹۵۰): ۷۵ پرونده؛ مهم‌ترین موضوعات محتوایی این اسناد و گزارش‌ها: تجارت و قاچاق برده، منع برده‌داری، رهایی بردگان و دزدی دریایی را در خود جای‌داده است(ر.ک: نمودار۲).

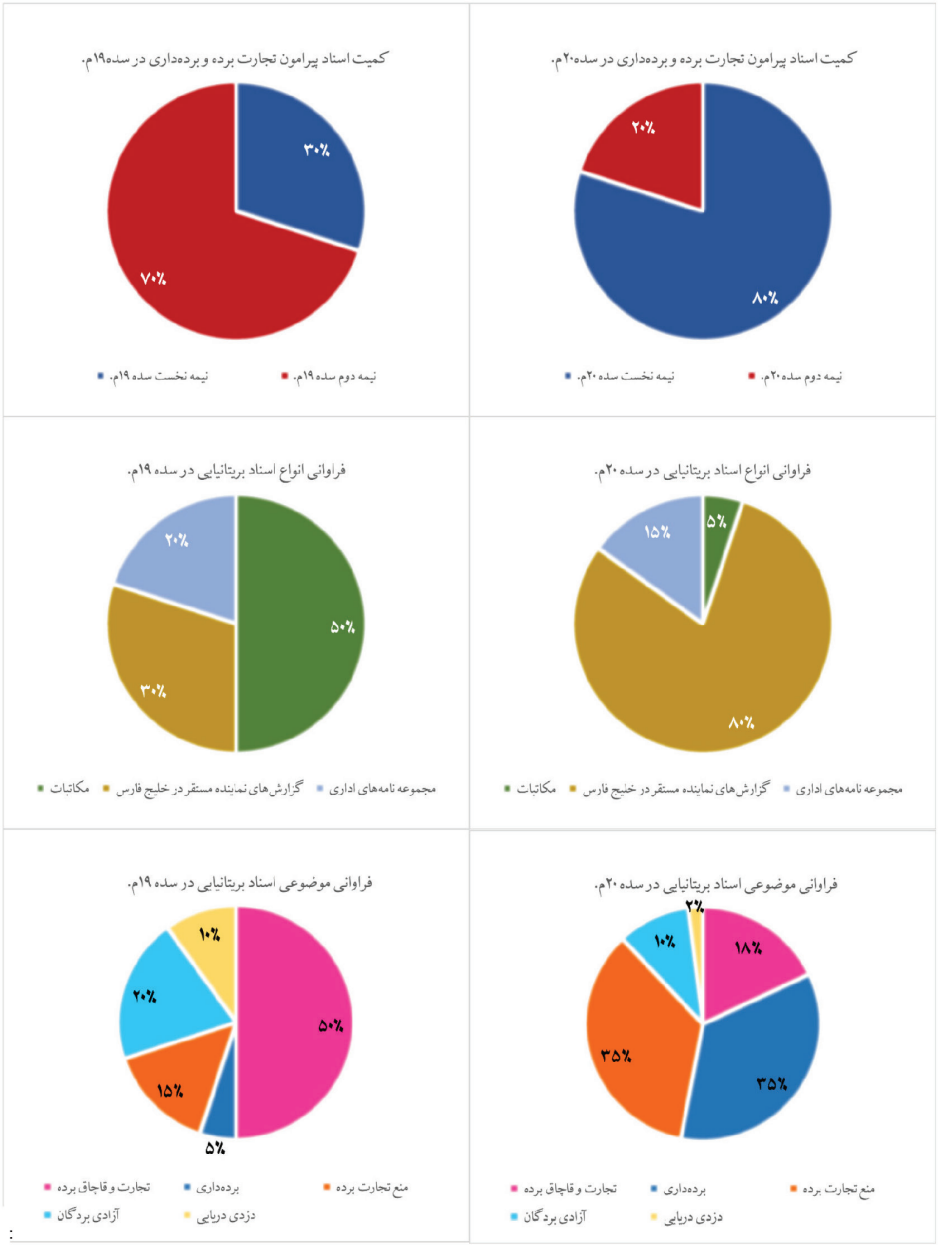
شمار فزون‌تر تعداد پرونده‌های تجارت‌برده در بوشهر نسبت به بندرلنگه، متأثر از موقعیت بهتر بوشهر در تجارت منطقه در مقطع زمانی پژوهش است. این موضوع، با لحاظ آمار تفکیکی اسناد و گزارش‌های کمپانی‌هندشرقی و دولت بریتانیا پیرامون بندرهای ساحلی و جزایر ایرانی واقع در خلیج‌فارس نیز(ر.ک.

به جدول شماره۱ در صفحات پیشین)، آشکار می‌گردد؛ به‌گونه‌ای که بیش‌ترین کمیت اسناد و گزارش‌ها، به‌ترتیب به بوشهر، بندرعباس، بندر محمره و بندرلنگه اختصاص دارد. تعداد اسناد مرتبط با تجارت‌برده در بوشهر در سـده۱۹م، یعنی همزمان با اوج فعالیت کمپانی، افزایش قابل‌توجهی یافته است. پس از خروج کمپانی از منطقه در سال۱۸۵۸م، نمایندگان دولت هند بریتانیا که از همان سال در بوشهر و دیگر مناطق خلیج‌فارس مستقر شده بودند، همچنان به روند تنظیم اسناد و گزارش‌ها تا سده بیستم ادامه دادند. در هر حال، بوشـهر به‌دلیل آنکه مدتی مرکز استقرار نیروهای بریتانیایی بوده و تمرکز نهادی کمپانی برای سال‌های طولانی نیز در اینجا قرار داشت، همواره بیش‌ترین اسناد را به خود اختصاص داده است. بوشهر از نظر نمایندگان بریتانیایی، دروازه ورود به ایران از سمت جنوب کشور بود؛ این بندر برای مدتی، پر رفت‌وآمدترین بندر ایران بود و کوتاه‌ترین جاده به شـیراز و سپس به داخل سرزمین ایران را داشت (Wilson 1927: 251). بوشهر، چه از منظر سیاسی و اداره نیروهای نظامی و چه از نظر تجاری، برای کمپانی‌هندشرقی و نمایندگان بریتانیا اهمیت زیادی داشت؛ به همین خاطر، نه تنها به‌عنوان یک بندر تجاری، بلکه به‌عنوان محلی برای تولید مستمر مکاتبات اداری، گزارش‌های سیاسی و تجاری، و امور مربوط به روابط کمپانی و دولت بریتانیا با حکومـت ایران مطرح بود (ر.ک: برومند، ۱۳۸۱: ۸۷–۱۹۷؛ IOR/L/PS/5/414, ff 445-629). فعالیت نمایندگی مستقر کمپانی در بوشهر برای مبارزه و مداخله در تجارت‌برده در خلیج‌فارس، در افزایش شمار گزارش‌ها و مکاتبات پیرامون تجارت‌برده در بوشهر موثر بوده است.

کمیت اسـناد پیررامون بندرلنگه، گویای آن اسـت که این بندر نیز در سده نوزدهم، از مراکز مهم در سـواحل ایرانی خلیج‌فارس بوده و نقش مهمی در شـبکه تجاری این منطقه ایفا می‌نمود. با توجه به اسـناد و گزارش‌هـای موجود، این بندر تا مدت‌ها از مکان های مهم عبـور و مرور بازرگانان و انتقال محموله‌های تجاری آنان به ایران بود (ر.ک: IOR/F/4/2238/112355؛ Jones 1985). همچنین بندرلنگه، حضور جدی در تجارت‌برده در سـواحل ایرانی خلیج‌فارس داشته؛ و در مقایسه با دیگر بنادر و جزایر ایرانی، شـمار بیشتری از کشـتی‌های حامل برده در این بندر پهلو می‌گرفتند؛ افزون بر این، نمایندگان کمپانی همواره تحرکات این بندر و بازرگانان و شناورهای وابسته به آن را تحت نظر داشتند (IOR/R/15/1/138, ff 318-320؛ IOR/F/4/2614/164847).



نمودار ۱. اسناد بریتانیایی در حوزه تجارت‌برده و برده‌داری در بندر بوشهر (سده‌های ۱۸-۱۹م.)؛ بر اساس: اسناد کتابخانه و آرشیو دیجیتال قطر



نمودار ۲. اسناد بریتانیایی در حوزه تجارت‌برده و برده‌داری در بندرلنگه (سده‌های ۱۸-۱۹م.)؛ بر اساس: اسناد کتابخانه و آرشیو دیجیتال قطر

محتوای کلی اسناد بریتانیایی پیرامون تجارت‌برده در بندرلنگه و بوشهر

مقامات بریتانیایی، برای تنظیم برنامه‌های سیاسی–نظامی و اقتصادی خود در منطقه خلیج‌فارس، همواره گزارشـــی از رخدادهای منطقه‌ای و نیز پاسخ‌ها و رویکرد مقامات ایرانی را با نماینده کمپانی و حکومت بریتانیا در بمبئی به اشتراک گذاشته و باتوجه به اهداف و اولویت‌های بریتانیا، تصمیم‌گیری نهایی خود را اتخاذ می‌نمودند . محتوای مکاتبات بریتانیایی پیرامون دو بندر بوشهر و لنگه، باتوجه به گیرنده آن‌ها، موضوعات مختلفی همچون گزارش تخلف‌های تجار برده در بوشهر، بندرلنگه و توابع آن‌ها، جریمه‌ها و شیوه وصول آن توسط دولت مرکزی ایران و حکومت فارس، واکنش مقامات محلی ایرانی به تخلف در قانون منع تجارت دریایی برده، گزارش بغله‌های متخلف، تعداد بردگان پیاده‌شده در بنادر لنگه، مغویه، محمره، بوشهر و...، و نیز گزارش‌های کلی از تجارت‌برده در منطقه خلیج‌فارس و تأثیر ناخدایان بوشهر و بندرلنگه‌ای در این تجارت، را شامل می‌شود .

با توجه به تقسیم‌بندی‌های جغرافیایی و نظام ایالتی ایران در دوره قاجاریه، و همچنین محدوده فعالیت کمپانی هند شـــرقی بریتانیا و نمایندگان دولت بریتانیا در خلیج‌فارس، نواحی جنوبی همچون بوشهر، تنگستان، دشتی، لارستان، بندرلنگه و دیگر جزایر، بنادر و سواحل پیرامون آن‌ها، بخشی از ایالت فارس به‌شمار می‌آمدند (خورموجی ۱۳۸۰، ۷۵، ۸۶، ۹۲، ۱۰۳؛ خسروبیگی و قلاوند ۱۳۹۵، ۴۲–۴۳). ازاین‌رو، مهم‌ترین مقامات حکومتی ایران که در موضوع تجارت‌برده در بندرلنگه و بوشهر، طرف مذاکره یا مکاتبه با نمایندگان بریتانیا قرار داشتند، حاکم ایالت فارس و مأموران وابسته به او بودند.

پس از صدور فرمان منع تجارت دریایی برده از سوی محمدشاه قاجار در سال ۱۲۶۴ق/۱۸۴۸م (برومند ۱۳۸۱، ۲۵۰)، مکاتبات میان نماینـــدگان بریتانیایی و حاکم فارس درباره تخلف اتباع ایران در تجارت دریایی برده آغاز شـــد. پس از مرگ محمدشاه (۱۲۶۴ق/۱۸۴۸م) و در آغاز دهه ۱۸۵۰م، فعالیت برخی تجار ایرانی در بندرهای بوشـــهر و لنگه در زمینه قاچاق برده از راه دریا افزایش یافت؛ به‌گونه‌ای که بر اساس گزارش‌ها، تنها در اوایل سال ۱۲۶۶ق/۱۸۵۰م، چندین بغله حامل برده به بنادر ایرانی وارد شدند. مطابق گزارش کمپانی، در فاصله سال‌های ۱۸۴۷ تا ۱۸۵۰م، حدود ۳۸۰ برده در بندرلنگه پیاده شدند؛ هرچند آمار ارائه‌شـــده در گزارش نماینده دولت ایران، ۱۱۲ نفر ذکر شده است (علیپور ۱۳۸۹، ۱۵۹). در دهـــه ۱۸۵۰م، به‌دنبال فعالیت تجار برده، مکاتبات و دیدارهای مقامات بریتانیایی با حاکم فارس درباره اجرای قانون منع تجارت دریایی برده و مقابله با متخلفان، بیش از گذشته افزایش یافت .

انتقال پیام‌ها میان مقامات ایرانی و بریتانیایی، گاه به‌صورت حضوری و گاه به‌واسطه ارسال مراسلات گوناگون از محل استقرار نماینده کمپانی در بوشهر به حکومت فارس صورت می‌گرفت. در سال ۱۲۶۶ق/۱۸۵۰م،

فیروز میرزا به فرمان ناصرالدین قاجار، به‌عنوان حاکم ایالت فارس منصوب شد(خورموجی ۱۳۴۴: ۸۶) و نمایندگان کمپانی‌هندشرقی و بریتانیا مطابق روال موجود، گزارش‌های تخلف تجار از قانون منع تجارت دریایی برده و شـــکایت‌های خود را به وی منتقل می‌نمودند (IOR/R/15/1/126, ff 24-25). علاوه بـــر فیروز میرزا، از مقامات محلی دیگری که حاکـــم فارس را در دیدارها با نمایندگان بریتانیا همراهی می‌کردند و در مکاتبات بریتانیا نیز از آن‌ها یادشده است، می‌توان به فضلعلی‌خان، میرعلی‌خان، و میرزا عبدالله منشی‌باشی اشـــاره نمود (همان)؛ همچنین از میرزامحمدخان یاد شده که در آغاز دهه۱۸۵۰م، مأمور اجرای قانون منع تجارت دریایی برده در خلیج‌فارس، به‌ویژه در بندرهای فعالی همچون بوشـــهر و لنگـــه بـــود (IOR/R/15/1/138, ff 394-431). در مقابل، کلنل هنـــل (Samuel Hennell) و کاپیتـــان کِمبال (Arnold Kemball) از نمایندگان مقیم بریتانیا در خلیج‌فارس، ویلیام تیلور تامســـون (William Taylour Thomson) از کاردارهـــای بریتانیا در دربار تهران، کاپیتان مالِت (Arthur Malet) دبیرکل حکومت بمبئی، و کلنل شـــیل (Justin Sheil) وزیرمختار بریتانیا در دربار تهران، از نمایندگان بریتانیایی در این زمان بوده‌اند که در مکاتبات پیرامون تجارت‌برده در بوشهر و بندرلنگه از آن‌ها یاد شده است (IOR/R/15/1/127, f 22؛ IOR/R/15/1/138, ff 394-431).

از مهم‌ترین موضوعاتی که در این اسناد مورد توجه قرار گرفته، سازوکار اجرای قانون منع تجارت دریایی برده و جریمه‌های تعیین‌شده برای متخلفان این قانون است. در مکاتبات نمایندگان کمپانی هند شرقی و دولت بریتانیا، همواره به برخی ناخدایان بومی بوشهر، دشتی، تنگستان، بندرلنگه و بندرمغویه اشاره شده است که در اجرای قانون تخطی کرده و مورد پیگرد مأموران نظارتی قرار گرفته بودند. همچنین در این اسناد، از برخی تجار برده که به بنادر لنگه و بوشهر برده صادر می‌کردند، نام برده شده است.

از جمله تجار برده‌ای که به این دو بندر برده ارســـال می‌کردند، می‌توان به تاجر چذابه‌ای به نام عدید اشاره کرد. وی با اجاره یک بغله از بندرمغویه، محموله‌ای از بردگان آفریقایی را جابه‌جا کرد و ۶۰ برده را در ایـــن بندر پیاده نمود؛ از این تعداد، ۱۰ نفر به چذابه منتقل شـــدند و ۵۰ نفر در مغویه باقی ماندند (IOR/R/15/1/127, f. 22). حســـین‌خان دشـــتی نیز از دیگر تجاری بود کـــه در این دوره جریمه شـــد و به پرداخت ۳۰۰ تومان جریمه به‌دلیل تخلـــف از قانون منع تجارت دریایی برده محکوم گردید (IOR/R/15/1/126, ff. 24-25).همچنین، بغله‌ای بوشـــهری متعلق به حاجی شعب و ناخدای اهل بوشهر، به نام ابن‌شمس، که هدایت یک کشتی باری متعلق به بندر محمره را برعهده داشت، در جریان مقابله با تجارت‌برده تحت تعقیب قرار گرفت و توقیف شـــد. اگرچه در نهایت مدرکی دال بر مشارکت ابن‌شمس در تجارت‌برده به‌دست نیامد، حاجی شعب متهم شد که ۱۳ تا ۱۵ برده زن و مرد را در این بندر

پیاده کرده است (IOR/R/15/1/126, ff. 24-25).نمایندگان کمپانی هند شرقی غالباً از مناطق بوشهر و بندرلنگه به نظارت بر امور تجاری، به‌ویژه تجارت‌برده، در خلیج‌فارس می‌پرداختند و گزارش‌های خود را ارسال می‌کردند. در گزارش‌های این نمایندگان بریتانیایی در بوشهر، که در این دوره مقر اصلی استقرار آنان در منطقه خلیج‌فارس بود، افزون بر تخلف‌های مربوط به بومیان دو بندر بوشهر و لنگه، گزارش‌های منطقه‌ای دیگری نیز مورد توجه قرار می‌گرفت.

با توجه به مفاد قراردادهای مرتبط با منع تجارت دریایی برده، در صورت مشاهده کشتی‌های متخلف، بریتانیا امکان محاصره، بازرسی و مصادره آن‌ها را داشت (برومند ۱۳۸۱، ۲۴۹-۲۴۸). در گزارش‌های نمایندگی کمپانی در بوشهر نیز به سرنوشت این کشتی‌ها اشاره شده است. نیروهای بریتانیایی، کشتی‌های متخلف را پس از مصادره، به بنادر تحت نظارت خود در سواحل جنوبی خلیج‌فارس، یا مسقط و بندر بوشهر منتقل می‌کردند و در نخستین فرصت، آن‌ها را به فروش رسانده و از درآمد حاصل استفاده می‌نمودند (IOR/R/15/1/130, ff. 262-263). نمایندگی بوشهر همچنین یکی از مراکز اصلی تحویل بردگان آزادشده از کشتی‌های ایرانی و تعیین تکلیف وضعیت آنان بود (برومند ۱۳۸۱، ۲۵۲).

گزارش‌های کمپانی‌هندشرقی از تجارت‌برده در بندرلنگه و بوشهر

تجارت‌برده از عرصه‌های مهم اقتصادی و بازرگانی دریایی در آبراه‌های خلیج‌فارس، دریای عمان، دریای سرخ و اقیانوس هند به‌شمار می‌رفت و سهم قابل‌توجهی از جابه‌جایی بردگان میان مناطق مختلف جهان و غرب آسیا، از طریق این مسیرهای آبی انجام می‌شد. از سده‌های گذشته، بردگانی با تبارها و خاستگاه‌های گوناگون، همچون قفقازی، آفریقایی، بلوچ و هندی، در سرزمین ایران جابه‌جا می‌شدند. شمار قابل‌توجهی از این بردگان، آفریقایی‌تبار بودند و از طریق بنادر جنوب ایران به داخل کشور انتقال می‌یافتند. در غرب آسیا، اصلی‌ترین مسیر انتقال بردگان آفریقایی به منطقه، بنادر دو سوی شمالی و جنوبی خلیج‌فارس بود (زرگری‌نژاد و علیپور ۱۳۹۰، ۱۲۱).

اوج تجارت‌برده در این منطقه را می‌توان به گسترش نفوذ و سلطه شیوخ عرب در شرق آفریقا، به‌ویژه در دوره حاکمیت سید سعید بن سلطان، از شیوخ عمان، بر زنگبار در سال ۱۸۲۸م، مرتبط دانست (نوروزی و حنیفه ۱۴۰۵ب، ۸۷). این بردگان از سرزمین‌هایی همچون حبشه (اتیوپی امروزی)، سومالی، سودان و سواحل زنگبار (در تانزانیا کنونی) به خلیج‌فارس منتقل شده و در بازارهای محلی به فروش می‌رسیدند. با وجود آنکه بیشتر بازارهای خریدوفروش برده در سواحل جنوبی خلیج‌فارس برپا می‌شد، بر اساس گزارش‌های کمپانی هند شرقی بریتانیا، برخی بنادر ایرانی نیز در این تجارت فعالیت محدودی داشتند و از طریق کشتی‌های باری، به انتقال بردگان از بازارهای عربی و شرق آفریقا به سواحل ایران می‌پرداختند.

در میان مهم‌ترین بنادر ایرانی دخیل در تجارت‌برده، دو بندر لنگه و بوشهر بیش از سایر بنادر فعال بودند و کشتی‌های حامل برده در سواحل آن‌ها پهلو می‌گرفتند. فعالیت تجار برده در این دو بندر و پیاده‌سازی بردگان در ســـواحل بوشـــهر، بندرلنگه و بندرمغویه (از توابع بندرلنگه)، بارها در گزارش‌های نمایندگان کمپانی هند شرقی بازتاب یافته است .

مســـقط، مهم‌ترین مبدأ انتقال بردگان آفریقایی در خلیج‌فارس بود؛ پس از انتقال بردگان از ســـواحل شـــرقی و جنوب شرقی آفریقا به مسقط، انتقال آنان به بازارهای محلی در سواحل خلیج‌فارس، سواحل دریای سرخ، و سِند (که ابن موقع در قلمرو تحت حاکمیت هند بریتانیا بود)، مورد توجه قرار می گرفت (IOR/R/15/1/97). تجار برده مسقط برای دهه‌ها (تا پایان سده ۱۹م)، به انتقال این بردگان از سواحل گوناگون آفریقا همچون بندر بَربَره و زَیلَع(از بندرهای تاریخی در سومالی)، حبشه، و زنگبار به خلیج‌فارس و بنادر ایرانی ادامه دادند؛ تا جایی‌که در سال ۱۸۴۷م/۱۲۶۳ق، هنل، نماینده مقیم کمپانی‌هندشرقی در بوشهر، در راستای قانون منع تجارت‌برده به مقابله با آن پرداخت تا از افزایش تجارت‌برده در میان ایرانیان جلوگیری نماید (IOR/L/PS/5/451, f 147). مسقط به‌واسطه جایگاه جغرافیایی خود در دهانه جنوبی تنگه هرمز، در امتداد مســـیر دریایی منتهی به سواحل ایرانی خلیج‌فارس قرار داشته و ارتباط زیادی با مناطقی همچون بندرعباس، بوشهر و بندرلنگه داشت. از این‌رو، نقش فعالی نیز در انتقال بردگان به ایران ایفا نموده و همواره در مسیر انتقال بردگان آفریقایی به این سواحل قرار می‌گرفت؛ مسیری که از مسقط به سوی بندرلنگه و سپس بوشهر امتداد یافته، و این بنادر را به شبکه انتقال برده پیوند می‌داد. بندرلنگه و بوشهر، نه‌تنها مقصد اصلی کشتی‌های حامل برده از بازارهای جنوبی بوده‌اند؛ بلکه جغرافیای پیرامونی آن‌ها نیز به‌دلیل استقرار نمایندگان کمپانی‌هندشرقی در این دو بندر، به‌ویژه بوشهر که مقر اصلی کمپانی بود، اهمیت کلیدی در مأموریت‌های مقابله با تجار متخلف در قانون منع تجارت دریایی برده داشته است. از نمونه این مأموریت‌ها می‌توان به اقدام ویلیام لویس، نماینده کمپانی، در سال۱۸۴۸م/۱۲۶۴ق برای مقابله با ۱۱ کشتی حامل برده از مبدأ مسقط به بندر بصره در نزدیکی بوشهر اشاره کرد؛ همچنین، می توان از اقدام نیروی دریایی بریتانیا علیه پیاده‌سازی ۱۵ برده از کشتی‌های مسقط در بندرلنگه یاد کرد که خلاف مفاد قرارداد امضاشده میان امام مسقط و نماینده بریتانیا بود (IOR/R/15/1/112).

بردگانی که از این مســـیر به ســـواحل ایرانی ورود کردند، رفته‌رفته جذب ساختار اجتماعی و اقتصادی جوامع بومی می‌شدند. بردگان ورودی به منطقه خلیج‌فارس را می‌توان بر اساس وظایف و خدمات آنان، در چند دسته طبقه‌بندی نمود: ۱. بردگان خانگی، ۲. بردگان کشاورزی و امور دریایی، ۳. بردگان نظامی (ریکس و کلی ۱۳۸۰: ۱۴–۲۷). بردگان خانگی، در خانه‌های اربابی مشـــغول خدمت می‌شدند. بردگان

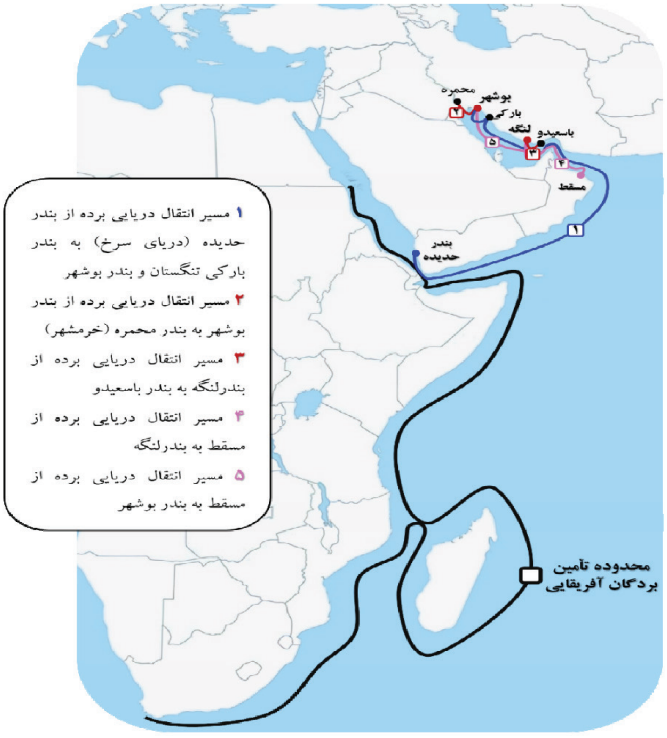
کشاورزی و امور دریایی، در فعالیت‌هایی همچون کشت غلات، صید مروارید و دریانوردی فعال بودند. بردگان نظامی نیز، به‌عنوان سرباز وظیفه در خدمت اربابان و حکومت محلی بودند(رک: نوروزی و حنیفه، ۱۴۰۵: ۴۰۹). گزارش‌های کمپانی‌هندشرقی بریتانیا، اطلاعات قابل‌توجهی پیرامون مسیر انتقال بردگان از سواحل جنوبی ایران به دیگر نقاط کشور ارائه نمی‌دهند؛ با این حال، با توجه به معرفی مکرّر بوشهر از سوی نمایندگان بریتانیایی به‌عنوان مسیر اصلی ورود به ایران از خلیج‌فارس و ارتباط جنوب با پایتخت و سایر ایالات (Wilson 1927: 251)، می‌توان این بندر را به‌دلیل برخورداری از مسیرهای هموارتر، کلیدی‌ترین حلقه انتقال برده از جنوب ایران به سایر نقاط کشور دانست.

همانگونه که پیش‌تر اشاره شد، براساس گزارش‌های کمپانی، در سواحل ایرانی خلیج‌فارس بازارهای متمرکز فروش برده وجود نداشته و بازارهای فعال فروش برده در سواحل جنوبی برپا می‌شدند. بردگان انتقالی از نواحی دیگر همچون شرق آفریقا، ابتدا در سواحل جنوبی پیاده شده و سپس برخی از آن‌ها به شمال خلیج‌فارس، به‌ویژه بندرلنگه، بندر مغویه، بندرعباس و بوشهر، منتقل می‌شدند. از مهم‌ترین بازارهای برده در خلیج‌فارس می‌توان به مسقط، بصره، نجد، رأس‌الحد، قطیف و صحار اشاره نمود؛ فعالان این بازارها در کنار فروش محلی برده، به سفارش تجار ایرانی، انتقال برده به سواحل ایرانی را انجام می‌دادند. با توجه به گزارش‌های کمپانی‌هندشرقی، در بازه زمانی حدوداً شش ماه، به‌طور میانگین، بیش از ده کشتی حامل برده از طریق مسیر دریایی، از بازارهای جنوب خلیج‌فارس به این بندرها منتقل می‌شدند. البته، تعدد ورود کشتی‌ها، نشانه ورود پرتعداد بردگان نیست؛ چراکه با توجه به داده‌های موجود، میانگین حمل برده در هر کشتی ورودی، کم‌تر از ده برده بوده است.

با وجود ساختار این تجارت در بندرهای لنگه و بوشهر و کم‌تر بودن بازارهای فروش برده در سواحل ایرانی خلیج‌فارس در مقایسه با مراکز عمده‌ای همچون مسقط، گزارش‌های نمایندگان کمپانی‌هندشرقی و بریتانیا نشان می‌دهند که این دو بندر و به‌ویژه بندرلنگه، دخالت مستمری در شبکه تجارت‌برده منطقه‌ای داشتند. این فعالیت مستمر، به‌ویژه در زمان اجرای قانون لغو تجارت دریایی برده در خلیج‌فارس شدت یافت. علت اصلی این مسئله را می‌توان در تفاوت کارکرد قوانین منع تجارت‌برده در دو سویه شمالی و جنوبی خلیج‌فارس جست‌وجو نمود؛ در حالی که ایرانیان آزادی عملی بیش‌تر در تجارت دریایی برده داشتند، اعراب تحت نظارت شدید نیروهای بریتانیایی بودند (IOR/R/15/1/123, f 37). گزارش‌های پرتعداد کمپانی پیرامون ورود کشتی‌های حامل برده به بنادر لنگه و بوشهر در بازه‌های زمانی کوتاه و نیز عبور این کشتی‌ها از حریم آبی این دو بندر، که به واسطه همین آزادی تجارت بوده و توسط تجار برده جنوب خلیج‌فارس نیز مورد استفاده قرار می‌گرفت، بیانگر آن است که تجارت‌برده در این

بندرها، بخش مهمی از شبکه تجاری و مبادلات دریایی خلیج‌فارس بوده است. نداشتن اختیار حقوقی و ناتوانی نیروهای بریتانیایی در مداخله، بازرسی و مصادره کشتی‌های ایرانی حامل برده، تجار عرب را به سمت اجاره کشتی‌های ایرانی، عبور از مسیر آب‌های سرزمینی ایران و سپس انتقال بردگان به جنوب خلیج‌فارس هدایت می‌کرد. به این ترتیب و بر مبنای گزارش های کمپانی، می توان گفت که کارکرد اصلی و نقش عمده بندرلنگه و بوشهر در شبکه تجارت‌برده، نه فعالیت در زمینه خریدوفروش برده، بلکه به‌عنوان محرکه توزیع منطقه‌ای تجارت‌برده در خلیج‌فارس بوده است.

تجارت‌برده توسط تجار بومی بوشهر و بندرلنگه، به‌عنوان کنشگران اصلی این تجارت، انجام می‌گرفت. کشتی‌های حامل بردگان در بازه‌های زمانی پراکنده، اما با فاصله‌های کوتاه و چندماهه، از سواحل شرق آفریقا به ســـواحل جنوبی خلیج‌فارس و از آن نواحی به بندرهای ایرانی همچون بوشهر و لنگه منتقل می‌شدند. دشتی‌ها و اهالی بارکی، از توابع تنگستان (خورموجی، ۱۳۸۰: ۸۶)، در تجارت بوشهر شرکت داشـــتند. اهالی بندر مغویه از توابع بندرلنگه (نوربخـــش، ۱۳۵۸: ۷۱) نیز، در انتقال بردگان از مبدأ و به مقصد بندرلنگه فعال بودند (برای مشاهده مسیرهای اصلی حمل‌ونقل دریایی برده ر.ک. به تصویر ۲).



تصویر ۲. مهم‌ترین مسیرهای تجارت‌برده به بندرلنگه و بوشهر

از نمونه گزارش‌های کمپانی که به فعالیت بومیان مناطق یادشده در تجارت‌برده پرداخته است، می‌توان به گزارش ســـرهنگ هِنِل، نماینده کمپانی‌هندشرقی در بوشهر، توجه نمود که به حرکت کشتی حامل برده متعلق به یکی از تجار دشـــتی، از مبدأ بندر بوشهر به سوی بندر محمره و انتقال برده به این بندر در ســـال ۱۸۵۰م/۱۲۶۶ق اشاره می‌کند (IOR/R/15/1/121, f 55). تجار و ناخدایان دشتی و بارکی مستقر در بندرلنگه و بوشهر، فعالیت زیادی در زمینه خریدوفروش برده داشتند؛ و جابه‌جایی بخش عمده بردگانی که به این دو بندر وارد شده و یا از حریم آبی آن به مقصد سواحل جنوبی گذر می‌کردند، به وسیله کشتی‌های آنان انجام می‌گرفت. این بردگان، همواره توسط نوعی از لنج به‌نام بغله منتقل می‌شدند. از مهم‌ترین بغله‌های حامل برده و ناخدایان و صاحبان آن در بوشهر و بندرلنگه، که نمایندگان کمپانی توجه زیادی به آن داشته و در چندین مکاتبه و گزارش نیز به آن پرداخته‌اند، می‌توان به بغله حاجی شَعَب از اهالی بوشهر، بغله ابراهیم ابن حسین از اهالی بندر مغویه، بغله محمودی متعلق به حاجی محمدباقر از دیگر اهالی بوشهر، بغله فتح‌الخیر متعلق به ناخدا عبدالعزیز از بوشهر، بغله حاجی عبدالمحمد، بغله حاجی محمدشفیع، و بغله حاجی خان دشتی اشاره داشت .

چالش‌های کمپانی‌هندشرقی با تجارت‌برده در بندرلنگه و بوشهر

با گسترش نظارت نیروهای بریتانیایی بر تجارت دریایی برده در خلیج‌فارس در نیمه نخست سده نوزدهم میلادی و ممنوعیت این تجارت در منطقه، حمل‌ونقل برده در این آبراه اقدامی مجرمانه تلقی می‌شد. ازاین‌رو، ناخدایان عرب برای ادامه این فعالیت، از مسیرهای پنهانی و زمان‌های نامتعارف، دور از جلب توجه نیروهای نظامی بریتانیا، استفاده می‌کردند.

اگرچه به‌دلیل همراهی دولت ایران با قانون منع تجارت دریایی برده در سال ۱۸۴۸م/۱۲۶۴ق، ناخدایان ایرانی نیز در انجام این تجارت احتیاط می‌کردند، اما برخلاف رویکرد مقامات بریتانیایی در سواحل عربی، نیروهای بریتانیا اجازه مداخله مســـتقیم در مجازات اتباع ایران را نداشـــتند. نیروهای دریایی بریتانیا در اغلب موارد، هنگام مواجهه با تجار و ناخدایان ایرانی فعال در تجارت‌برده–که بیشتر در بوشهر، بندرلنگه، تنگستان و بندرمغویه سکونت داشتند–تنها امکان اخطار به کشتی‌های آنان را داشتند؛ زیرا محاصره این کشتی‌ها و مجازات تجار و ناخدایان ایرانی در صورت اثبات جرم، بر عهده نمایندگان دولت ایران بود.

گواه این مسئله، که از مهم‌ترین چالش‌های کمپانی هند شرقی و حکومت بریتانیا در مواجهه با تجارت‌برده در خلیج‌فارس به‌شمار می‌رفت، در گزارش سرهنگ هنل در سال ۱۸۵۰م/۱۲۶۶ق دیده می‌شود. وی در این گزارش، به آزادی عمل ایرانیان در تجارت دریایی برده اشاره کرده است (IOR/R/15/1/123, f. 37). نمایندگان کمپانی در گزارش‌های متعدد دیگر نیز از فعالیت کشتی‌های باری ناخدایان ساکن بوشهر و

بندرلنگه در انتقال بردگان ابراز نگرانی و شکایت کرده‌اند.

با توجه به موقعیت تجار و کشـــتی‌های ایرانی، بســـیاری از تجار و دلالان برده عرب که تحت نظارت شـــدید نیروهای بریتانیایی قرار داشتند، برای ادامه فعالیت خود به اجاره کشتی‌های ناخدایان بوشهری، دشـــتی، بارکی و ســـاکنان بندرلنگه و بندرمغویه اقدام می‌کردنـــد (IOR/R/15/1/123, f. 37: 2)؛ (IOR/R/15/1/127, f. 22). گاهـــی تجار عرب، با همکاری ناخدایان ایرانی، محموله‌های برده خود را از مناطق مختلف شرق آفریقا و دریای سرخ به سواحل شمالی و جنوبی خلیج‌فارس منتقل می‌کردند و بدین‌ترتیب، خود را از نظارت مســـتقیم بریتانیا دور نگه می‌داشتند. بغله‌های کنگان، چارک، مغویه و لنگه از جمله ابزارهای اصلی این فرایند بودند (IOR/R/15/1/123, f. 37: 2). با توجه به گزارش‌های کمپانی‌هندشـــرقی، اهمیت فعالیت تجار و ناخداهای تنگســـتانی و نیز بومیان بنادر لنگه و بوشهر در تجارت‌برده در ســـده نوزدهم را باید در نســـبت مســـتقیم فعالیت آنان با محدودیت‌های قدرت دریایی بریتانیا و ســـازوکارهای محلی تجارت در خلیج‌فارس مد نظر قرار داد. همانگونه که اشاره شد، بریتانیا با وجود حضور نظامی و دریایی گســـترده، تسلط کاملی بر کشتی‌ها و تجار و ناخداهای ایرانی نداشت؛ این محدودیت، امکان استفاده برخی تجار ایرانی از ظرفیت‌های دریایی بومی برای تداوم تجارت‌برده را فراهم می‌نمود. همچنین تجار عرب با بهره‌گیری از کشتی‌ها و ناخداهای ایرانی، می توانستند مسیرهایی برای عبور از حریم آبی ایران پیدا کرده و از حوزه نظارت مستقیم بریتانیا خارج شوند. اگرچه نمایندگان کمپانـــی و بریتانیا در گزارش‌های خود این رفت‌وآمدها را تخلف تلقی می‌کردند، اما تا زمانی که دولت ایران به پیمان منع تجارت دریایی برده نپیوســـته بود، بریتانیا ابزار حقوقی و اجرایی کافی برای مقابله مستقیم با اتباع ایرانی را در اختیار نداشت. پس از موافقت دولت ایران با ممنوعیت تجارت‌برده از مسیر دریا، همچنان تا مدت‌ها نیروهای بریتانیایی اختیار کافی و مستقلی برای مقابله با متخلفان در سواحل ایران به‌دســـت نیاوردند. نکته مهمی که نباید از آن غافل نشد، این است که سیاست و اقدامات بریتانیا در منـــع تجارت دریایی بـــرده در خلیج‌فارس، در کنار دغدغه احتمالی آن کشـــور برای مقابله با نظام برده‌داری، بخشـــی از فرآیند گسترش مداخله و سلطه دریایی بریتانیا بر منطقه بود. زیرا از نظر اجرایی، این مقابله مستلزم بازرسی کشتی‌ها، کنترل مسیرهای دریایی و افزایش اختیارات نمایندگان بریتانیایی در خلیج‌فارس بود. در این میان، اقدامات تجار و ناخداهای بومی سواحل شمالی و جنوبی خلیج‌فارس را می‌توان نوعی عاملیت و مقاومت بومیان در برابر نظم دریایی تحمیلی بریتانیا دانســـت؛ مقاومتی که نه الزاماً در قالب تقابل آشـــکار سیاسی، بلکه از طریق بهره‌گیری از کشتی‌های ایرانی، مسیرهای خارج از نظارت و شبکه‌های تجاری بومی صورت می‌گرفت.

از دیگر چالش‌های پیش‌روی کمپانی و نمایندگان بریتانیایی در کنترل و نظارت بر تجارت‌برده در منطقه خلیج‌فارس و سواحل ایران را، می‌توان به عدم پرداخت جریمه‌ها و عدم وجود سازوکار اجرایی دقیق از سوی دولت ایران برای مقابله با تجار و دلالان برده، و مالکان و ناخدایان کشتی‌های باری ایرانی اشاره نمود. عدم توجه کافی دولت ایران به نپرداختن جرایم نقدی توسط متخلفین را، می‌توان به‌عنوان شکافی میان پذیرش رسمی ممنوعیت تجارت دریایی برده و اجرای عملی آن از سوی ایران تلقی نمود. در این شـــرایط، حتی پس از پذیرش ممنوعیت این تجارت از سوی دولت، نمایندگان بریتانیایی با شبکه‌ای از عاملین بومی مواجه بودند که سیاســـت‌های تحمیلی و محدودکننده بریتانیا را الزاماً نمی‌پذیرفتند؛ و از طریق استمرار فعالیت تجاری، عدم پرداخت جریمه‌ها و بی‌اعتنایی به سازوکارهای نظارتی خارجی، در برابر اجرای آن مقاومت می‌کردند. از ســـوی دیگر، عدم پیگیری مؤثر این اقدام‌ها از ســـوی نمایندگان دولت ایران که متولی اجرای این قانون در میان اتباع خود بودند، عملاً دامنه این مقاومت را گسترده‌تر کرده و امکان تبدیل مقررات منع تجارت‌برده به یک نظام اجرایی منســـجم را از بین می‌برد. بنابراین، چالش بریتانیایی‌ها صرفاً در ضعف ابزارهای نظارتی خود خلاصه نمی‌شد، بلکه مسئله‌ای ناشی از تعارض میان نظم دریایی مـــورد نظر بریتانیا، عاملیت و مقاومت بومیان ایرانی و عدم اراده اجرایی دولت ایران بود. بنابراین، دولت ایران در نظر کمپانی و دولت بریتانیا و در گزارش‌های آنان، به‌عنوان عاملی بازتاب می‌یابد که از یک سو تعهد حقوقی منع تجارت‌برده را پذیرفته بود و از سوی دیگر با عدم ایجاد سازوکاری مؤثر برای مقابله با آن، عملاً به‌عنوان اصلی‌ترین مانع در تحقق کامل آن شـــناخته می‌شـــد. در کنار بی‌توجهی‌های دولت ایران، دیگر دلیل ضعف ساختاری بریتانیا در مقابله با تجارت‌برده در خلیج‌فارس که منجر به طولانی‌شدن بیش از حد روند آن در منطقه گردید، عدم توانایی کافی کمپانی و بریتانیا برای نفوذ کامل در ساختارهای اقتصادی و روابط اجتماعی بومیان خلیج‌فارس است؛ ساختارهای بهم‌پیوسته‌ای که در عمل، قدرت‌های محلی نیز اراده یا توان لازم برای برهم‌زدن آن را نداشتند.

نتیجه‌گیری

مندرجات گزارش‌های کمپانی هند شـــرقی و اسناد بریتانیایی، افزون بر ارائه اطلاعات متنوع و فراوان، همواره بازتابی از نگاه و رویکرد سیاسی و استعماری بریتانیا در مناطق تحت نفوذ این کشور بوده است. یکی از زمینه‌هایی که این رویکرد در آن بازتاب یافته، اسناد مربوط به تجارت‌برده در منطقه خلیج‌فارس است. پژوهش حاضر، با تکیه بر گزارش‌ها و اسناد بریتانیایی پیرامون تجارت‌برده در دو بندر ایرانی لنگه و بوشهر در سده نوزدهم، به بازنمایی اطلاعات مرتبط با این تجارت در این دو شهر ساحلی ایران و نیز بررسی رویکرد استعماری بریتانیا در نحوه روایت این موضوع در منطقه پرداخته است. حضور مستمر و

فعال نمایندگان کمپانی هند شرقی و سپس مأموران سیاسی و کنسولی بریتانیا در خلیج‌فارس، هم‌زمان با گسترش تجارت بردگان آفریقایی در منطقه، بر اهمیت این اسناد افزوده است. از سوی دیگر، شکل‌گیری جنبش‌های ضد برده‌داری در بریتانیا و اروپا در سده نوزدهم سبب شد دولت بریتانیا، از یک‌سو کمپانی هند شرقی را به اجرای سیاست‌های مقابله با این تجارت ملزم کند و از سوی دیگر، توجه ویژه‌ای به ثبت اطلاعات پیرامون این تجارت نشان دهد.

با وجود داده‌های قابل‌توجه و ارزشمند این اسناد، که در برخی موارد در منابع بومی نیز مشاهده نمی‌شود، نباید از نگاه سلطه‌جویانه و اهداف استعماری بریتانیا که در لابه‌لای مندرجات آن‌ها بازتاب یافته است، غافل شد. این نگاه و رویکرد که در گزینش اطلاعات و تفسیر داده‌ها تأثیرگذار بوده، گاه در قالب مقابله با تجارت‌برده و با پوشش انگیزه‌های بشردوستانه در اسناد مطرح شده است. مواردی همچون تأکید بر ضرورت و فایده پذیرش قوانین بریتانیا در منطقه، معرفی خلیج‌فارس به‌عنوان قلمرو دریایی تحت نظارت بریتانیا توسط عوامل کمپانی، توجیه اعمال فشار بر حکام محلی، و نیز مشروعیت‌بخشی به مقابله مستقیم کمپانی با برخی قبایل بومی متنفذ منطقه، از جمله شواهد موجود در این اسناد است. این شواهد، در کنار تلاش کمپانی و نیروهای بریتانیایی برای ایجاد ساختاری منظم بر اساس اهداف و الگوهای مورد نظر خود در خلیج‌فارس، بیانگر سیاست‌ها و اقدامات مداخله‌گرایانه بریتانیا در منطقه و استفاده از کمپانی هند شرقی به‌عنوان یکی از ابزارهای تحقق اهداف این کشور در بخش بزرگی از سده نوزدهم است.

هدف اصلی این پژوهش، بازنمایی و تحلیل روایت اسناد بریتانیایی از تجارت‌برده در بندرلنگه و بوشهر در سده نوزدهم است. نقد گفتمان استعماری نهفته در این اسناد و تطبیق آن با مندرجات منابع بومی، موضوعی مستقل است که خارج از دامنه پژوهش حاضر قرار دارد؛ بااین‌حال، این نوشتار کوشیده است تا در حد امکان، از توجه به زمینه‌های سیاسی و مناسبات قدرتی که این اسناد در بستر آن تولید شده‌اند، غافل نماند.

روایت‌های بریتانیایی از تجارت‌برده را نمی‌توان صرفاً گزارش‌هایی توصیفی و خنثی از وضعیت تجاری و اجتماعی منطقه تلقی کرد؛ زیرا نحوه صورت‌بندی مسئله، تعریف متخلفان، تأکید بر ضرورت نظارت و مداخله، و تعیین حدود اختیارات نمایندگان بریتانیا، متأثر از جایگاه این کشور به‌عنوان قدرتی دریایی برتر در خلیج‌فارس بوده است. ازاین‌رو، اشاره به مؤلفه‌های سلطه‌جویانه و مداخله‌گرایانه موجود در این اسناد، نه با هدف ارائه نقد گفتمانی، بلکه برای قرار دادن روایت‌های اسنادی در بستر تاریخی و سیاسی تولید آن‌ها ضرورت دارد. بر این اساس، سیاست بریتانیا و کمپانی هند شرقی در قبال منع تجارت دریایی برده را می‌توان در پیوند با فرایند گسترش نفوذ سیاسی و تثبیت برتری دریایی این کشور در

خلیج‌فارس تحلیل کرد. اجرای این سیاست، افزون بر ایجاد تعهدات حقوقی برای حاکمان بومی منطقه، زمینه گسترش بازرسی کشتی‌ها، نظارت بر مسیرهای دریایی، مداخله در فعالیت بنادر و در نتیجه افزایش اختیارات نمایندگان بریتانیایی را فراهم می‌ساخت. بدین‌ترتیب، مبارزه با تجارت‌برده به یکی از عرصه‌های اعمال قدرت بریتانیا در فضای دریایی خلیج‌فارس تبدیل شد و در شکل‌گیری نظمی نقش داشت که در آن این کشور می‌کوشید موقعیت خود را به‌عنوان قدرت ناظر و تنظیم‌کننده مناسبات دریایی منطقه تثبیت کند. در مقابل، عدم همراهی عملی بخشی از تجار و ناخداهای بومی با این سیاست‌ها و نیز ضعف حکومت ایران در اجرای مؤثر مقررات مورد نظر بریتانیا، نشان می‌دهد که با وجود اعمال قدرت از سوی نیروهای بریتانیایی، جوامع بومی همچنان در برابر پذیرش این نظم جدید مقاومت می‌کردند و برای دور زدن سازوکارهای نظارتی آن تلاش داشتند. این مقاومت، به دلیل عاملیت عناصر بومی در شبکه تجارت‌برده، موجب تداوم بخشی از شبکه‌های انتقال و مبادله بردگان در خلیج‌فارس شد.

بوشهر و بندرلنگه، از نظر جغرافیایی، از عناصر مهم شکل‌گیری این مقاومت بومی بودند و جایگاه آن‌ها در اسناد و گزارش‌های کمپانی هند شرقی نیز در پیوند با همین مناسبات قدرت و محدودیت‌های اجرای سیاست‌های بریتانیا در منطقه بازتاب یافته است. موقعیت مهم این دو بندر در شبکه ارتباطی خلیج‌فارس و ارتباط مستمر آن‌ها با مسیرهای دریایی و تجاری، سبب می‌شد این نواحی، به‌ویژه بندرلنگه و توابع آن، به یکی از عرصه‌های اصلی تعارض میان سیاست‌های نظارتی بریتانیا و منافع شبکه‌های تجاری بومی تبدیل شوند. بوشهر، به‌واسطه اهمیت تجاری و حضور مستقیم نمایندگان کمپانی، بیش از دیگر بنادر در معرض نظارت و مداخله نیروهای بریتانیایی قرار داشت؛ اما همین عامل، زمینه شکل‌گیری شیوه‌هایی از سازگاری و واکنش بومی را فراهم کرد که به ایجاد شبکه‌هایی برای مقابله با نظارت بریتانیا بر تجارت‌برده انجامید. تجار و ناخداهای ایرانی در این نواحی، با اتکا به شناخت مسیرهای دریایی، شبکه‌های تجاری، ظرفیت‌های حقوقی حاکمیت ایران و ارتباط گسترده با بومیان سواحل جنوبی خلیج‌فارس، در برابر محدودیت‌های مورد نظر بریتانیا واکنش‌هایی غیرمستقیم نشان می‌دادند. این واکنش‌ها شامل استمرار فعالیت‌های تجاری، استفاده از کشتی‌های ایرانی، عبور از مسیرهایی با امکان نظارت کمتر نیروهای خارجی، و عدم تمکین کامل به الزامات قانونی و مجازات‌های تعیین‌شده بود. ازاین‌رو، بوشهر و بندرلنگه در گزارش‌های نمایندگان کمپانی پیرامون تجارت‌برده جایگاه مهمی داشتند و در این اسناد، بارها به رویدادها و مسائل مرتبط با این دو بندر اشاره شده است.

با وجود فعالیت برخی دیگر از بنادر ایرانی در تجارت‌برده، اسناد بریتانیایی توجه بیشتری به بوشهر و بندرلنگه به‌عنوان مهم‌ترین مراکز ورود، انتقال و توزیع بردگان در سواحل شمالی خلیج‌فارس نشان

داده‌اند. اعمال محدودیت‌های یادشـــده، در کنار موقعیت مناسب جغرافیایی و دسترسی به شبکه‌های دریایی متصل به دریای عمان و اقیانوس هند، ســـبب شد بوشهر و بندرلنگه برای مدتی به حلقه‌های واسط میان مناطق تأمین برده در شرق آفریقا و بازارهای ایران و دیگر نواحی خلیج‌فارس تبدیل شوند. بنابراین، با وجود ورود محدود بردگان به بنادر ایرانی در مقایسه با سواحل جنوبی خلیج‌فارس، این دو بندر به دلیل فعالیت کشتی‌های ایرانی و تفاوت ساختار حقوقی نظارت بریتانیا میان قلمرو شمالی و جنوبی خلیج‌فارس، همچنان در روایت کمپانی هند شـــرقی به‌عنوان مراکز مهم توزیع برده در خلیج‌فارس در سده نوزدهم شناخته می‌شدند.

صرف جایگاه بوشـــهر و بندرلنگه به‌عنوان دو مرکز مهم در شـــبکه توزیع برده در خلیج‌فارس، الزاماً به معنای مشارکت مستقیم و گسترده این دو بندر در خریدوفروش بردگان یا ورود شمار زیادی از آنان به داخـــل مرزهای ایران نبود. با توجه به محدودیت‌های نظارتی پیش‌گفته، نقش فعال بومیان بندرلنگه و بوشهر را بیشتر می‌توان در حوزه خدمات دریایی و لجستیکی تجارت‌برده جست‌وجو کرد. به بیان دیگر، ناخداها و مالکان کشـــتی‌های این دو بندر و توابع آن‌ها، در برابر دریافت دستمزد، انتقال بردگان مورد نیاز تجار عرب را بر عهده می‌گرفتند و با عبور از آب‌های تحت حاکمیت ایران، امکان نظارت نیروهای بریتانیایی را کاهش می‌دادند. ازاین‌رو، اگرچه این دو بندر و دیگر بنادر و ســـواحل ایرانی لزوماً بازارهای عمده و سودآور خریدوفروش برده محسوب نمی‌شدند و تجارت‌برده به‌عنوان فعالیتی اقتصادی مستقل و قابل‌توجه برای آن‌ها مطرح نبود، اما شبکه دریایی و خدمات حمل‌ونقل آن‌ها بخش مهمی از سازوکار تأمین، انتقال و تســـهیل این تجارت را فراهم می‌کرد. به‌گونه‌ای که برخی عوامل محلی، نه از طریق مالکیت یا فروش بردگان، بلکه از طریق مشارکت در فرایند انتقال و فراهم‌کردن امکان عبور امن آنان، از استمرار این شبکه تجاری بهره‌مند می‌شدند.

قدردانی از حامی

این پژوهش، مســـتخرج از طرح پسادکتری در دانشگاه الزهرا بوده و با مشارکت علمی استاد میزبان و حمایت دانشگاه انجام شده است.

References

Persian

Ahmadi Reyshahri, Abdolḥosayn. 1380. Sangestān: Būšehr-e qadīm va vižegī-hā-ye farhangī va ejtemāʿī-ye ān. Vol. 2. Šīrāz: Navīd-e Šīrāz. [In Persian]

Alīpūr, Narges. 1389. "Manʿ-e barde forūšī dar ʿaṣr-e Qājār be revāyat-e asnād (az 1257 tā

1300 q.).” Moṭāleʿāt-e Eslāmī: Tārīkh va Farhang 42 (85/4): 1[In Persian]

Bishara, Fahad Ahmad. 2020. “The Many Voyages of Fateh Al-Khayr: Unfurling the Gulf in the Age of Oceanic History.” International Journal of Middle East Studies 52 (3): 495https://doi.org/10.1017/S0020743820000367.

Borūmand, Ṣafūra. 1381. Sarkonsolgarī-ye Britāniyā dar Būšehr, 1177-1332 q./1763-1914 m. Tehran: Vezārat-e Omūr-e Khāreje, Markaz-e Čāp va Našr. [In Persian]

Fernando, Tamara. 2023. “Mapping Oysters and Making Oceans in the Northern Indian Ocean, 1880-1906.” Comparative Studies in Society and History 65 (1): https://doi.org/10.1017/S001041752200038X.

Ḡafūrī, Zībā, and Ḥamīd Ḥājiyānpūr. 1399. “Barresī-ye ʿelal-e entekhāb va tadāvom-e Būšehr be ʿonvān-e pāyegāh-e namāyandegī-ye Kompānī-ye Hend-e Šarqī-ye Britāniyā dar Ḵalīj-e Fārs.” Faṣlnāme-ye ʿElmī-ye Tārīḵ-nāme-ye Īrān baʿd az Eslām 11 (24): https://doi.org/10.22034/JIIPH.2020.12325. [In Persian]

Jones, Stephanie. 1985. “British India Steamers and the Trade of the Persian Gulf, 1862-1914.” The Great Circle 7 (1): https://www.jstor.org/stable/41562498.

Ḵormūjī, Moḥammad Jaʿfar. 1344. Ḥaqāyeq al-aḵbār-e Nāṣerī (Tārīḵ-e Qājār). Edited by Ḥosayn Ḵadīvjam. Tehran: Zavvār. [In Persian]

Ḵormūjī, Moḥammad Jaʿfar. 1380. Nozhat al-aḵbār: Tārīḵ va joḡrāfiyā-ye Fārs. Edited and researched by ʿAlī Āl-e Dāvūd. Tehran: Mūze va Markaz-e Asnād-e Maǧles-e Šūrā-ye Eslāmī. [In Persian]

Ḵosrovbeygī, Hūšang, and Zahrā Qalāvand. 1395. “Taqsīmāt-e siyāsī va sāḵtār-e taškīlātī-ye eyālāt-e Fārs dar dore-ye Qājār (1210-1313 q.).” Pažuhešnāme-ye Tārīḵhā-ye Maḥallī-ye Īrān 4 (2): ??-??. [In Persian]

Nūrbakhš, Ḥosayn. 1358. Bandar-e Lenge dar sāḥel-e Ḵalīj-e Fārs. Bandar ʿAbbās: Edāre-ye Koll-e Farhang va Honar-e Ostān-e Hormozgān. [In Persian]

Nūrūzī, Jamšīd, and Maʿṣūme Ḥanīfe (A). 1405. “Neẓām-e solṭe va žīopolītīk-e moḥīṭ-e zīst: Taʾsīrāt-e zīst-moḥīṭī va joḡrāfiyāʾī-ye teǧārat-e esteʿmārī-ye Britāniyā dar Ḵalīj-e Fārs (moṭāleʿe-ye moredī: Teǧārat-e borde va morvārīd dar sadda-hā-ye 19-20 m.).” Taḥqīqāt-e Tārīḵ-e Eqteṣādī-ye Īrān 15 (1): https://doi.org/10.30465/ehs.2026.54357.2091. [In Persian]

Nūrūzī, Jamšīd, and Maʿṣūme Ḥanīfe (B). 1405. “Moṭāleʿe-ye taṭbīqī-ye teǧārat-e borde-ye Afrīqāʾī dar Ḵalīj-e Fārs va Ātlāntīk dar bestar-e siyāsat-hā-ye esteʿmārī-ye Britāniyā (sadda-ye 18-20 m.).” Pažuheš-hā-ye Tārīḵī 18 (1 [69]): https://doi.org/10.22108/JHR.2026.147708.2884. [In Persian]

Ricks, Thomas M., and John B. Kelly. 1380. Aʿrāb va teǧārat-e borde dar Daryā-ye Pārs.

Translated by Ḥasan Zangāne. Šīrāz: Navīd-e Šīrāz. [In Persian]

Shekhar, Navedu. 2025. “Ports, Partnerships and Profits: India’s Maritime Trade with Iran in the Nineteenth Century.” Indian Historical Review 52 (2): https://doi.org/10.1177/03769836251381494.

Wilson, Arnold. 1927. “A Periplus of the Persian Gulf.” The Geographical Journal 69 (3): https://doi.org/10.2307/1782034..

Zargarīnežād, Ḡolāmḥosayn, and Narges Alīpūr. 1390. “Kankāvī dar manābeʿ-e tȧmīn-e ḡolām va kanīz dar ʿaṣr-e Qājār.” Tārīḵ va Tamaddon-e Eslāmī 7 (13): [In Persian].

Documents

Qatar National Library, Reference No.:
IOR/R/15/1/97
IOR/R/15/2/603
IOR/R/15/732
IOR/R15/1/130, ff 262-63
IOR/V/10/680
IOR/V/10/680, ff 1-46
IOR/V/23/49, No 220
IOR/V/23/53, No 245
Mss Eur F126/39, F 21
Mss Eur F126/67, ff 1-7
IOR/R/15/6/313 IOR/R/15/1/138, ff 314-317
IOR/R/15/1/138, ff 363-368
IOR/R/15/1/138, ff 394-431
IOR/R/15/1/139, f 45
IOR/R/15/1/143, ff 333-341
IOR/R/15/1/143, ff 349-351
IOR/R/15/1/155
IOR/R/15/1/33, f 118
IOR/R/15/1/33, ff 13v-14
IOR/R/15/1/732
IOR/L/PS/5/414, ff 445-629 IOR/R/15/1/121, f 55
IOR/R/15/1/123
IOR/R/15/1/123, f 29
IOR/R/15/1/123, f 37
IOR/R/15/1/123, ff 24-25

IOR/R/15/1/126, ff 24-25
IOR/R/15/1/127, f 22
IOR/R/15/1/130, ff 269-71
IOR/R/15/1/138, ff 318-320
IOR/R/15/1/138, f 414
IOR/R/15/1/138, ff 296-299 IOR/F/4/2238/112355
IOR/F/4/2343/123025
IOR/F/4/2391/128035
IOR/F/4/2614/164847
IOR/G/29/11
IOR/G/29/5/7
IOR/L/PS/12/3468
IOR/L/PS/5/451, f 147
IOR/R/15/1/112
IOR/R/15/1/117
IOR/V/23/27, No. 128