



تحلیلی بر معماری شبکه تلگراف خانه و گمرکات استان بوشهر

I سودابه معموری^I
II مرضیه منصوری زاده^{II}
III حسن اکبری^{III}

نوع مقاله: پژوهشی؛ صص: ۱۵۶ - ۱۳۵
تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۸/۰۲؛ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۱/۱۱
شناسه دیجیتال (DOI): 10.30699/PJAS.6.19.135

چکیده

مجموعه بناهای گمرکات حاشیه خلیج فارس در استان بوشهر در اواخر دوره قاجاریه و اوایل دوره پهلوی اول ساخته شده‌اند. این بناها شباهت زیادی به هم دارند. تمام این بناها از لحاظ معماری به صورت یک شکل ساخته شده‌اند. تمامی این ساختمان‌ها دارای دو طبقه و منطبق برهم هستند. معماری این بناها برگرفته از سبک معماری نیمه دوم قرن ۱۸ و ۱۹ م.، مغرب زمین است، این سبک به عنوان نمادی از تجدد وارد معماری ایران شد و معماری ایران را به شدت تحت تأثیر قرار داد؛ البته این تأثیر در سال‌های پایانی دوره قاجار به مراتب بیشتر از سال‌های ابتدایی است. به وجود آمدن گمرکات در حاشیه خلیج فارس از بندر دیر گرفته تا آخرین خط ساحلی و ایجاد ارتباطات این گمرکات با دیگر کشورها به خصوص انگلستان نیاز به تلگراف خانه را ایجاد می‌کرده است. تلگراف خانه‌ها نیز در نزدیکی هر یک از این گمرکات ساخته شده است. ایجاد تلگراف خانه برای در جریان قرارگرفتن مسائل و امور تجاری، اداری و سیاسی بوده است. هدف از این پژوهش، آشنایی با تاریخچه شکل‌گیری و بررسی گمرکات استان بوشهر است؛ و پرسش اصلی این پژوهش نیز این است که، ویژگی‌های معماری این سازه‌ها چیست؟ با بهره‌گیری از روش پژوهش تاریخی و با مطالعات کتابخانه‌ای سعی شده است اطلاعات لازم درباره موضوع پژوهش گردآوری شود و شناخت کافی نسبت به گمرکات و تلگراف خانه‌های استان بوشهر حاصل شود. هم‌چنین از روش میدانی جهت بررسی نمونه گمرکات در استان بوشهر استفاده شده است. نتایج پژوهش نشان می‌دهند که روابط تجاری و سایر ارتباطات بوشهر با کشورهای مختلف، منجر به شکل‌گیری گونه‌های مختلف معماری، از جمله معماری گمرکات در این استان شده است که متفاوت با معماری بومی بوشهر است.

کلیدواژگان: تلگراف خانه، گمرکات، بوشهر، قاجاریه.

I. کارشناسی ارشد معماری، وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان بوشهر، بوشهر، ایران.
(نویسنده مسئول).

g.maamori@yahoo.com

II. کارشناس وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان بوشهر، بوشهر، ایران.

III. دانشجوی دکتری باستان‌شناسی، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران.

مقدمه

بندر بوشهر از دوره باستان جزو مراکز مهم تجاری و فرهنگی به شمار می‌رفته که پل ارتباطی ایلامیان با بین‌النهرین از یک سوی، و ملوها در هندوستان امروزی به عمان و بین‌النهرین از سوی دیگر بوده است و این موضوع به غیر از داده‌های باستان‌شناسی در منابع زبان‌شناسی نیز تأکید شده است (حصاری و همکاران، ۱۳۹۱: ۲۴۷). ویرانه‌هایی از یک بندر ایلامی در محلی به نام «ریشهر» در نزدیکی بوشهر به دست آمده که در آن گل‌نوشته‌ای از «شوتروک ناهونته» کشف و قرائت شده است، این شهر احتمالاً «لیان» ایلامی است و به نظر می‌رسد تا قرن پانزدهم پیش از میلاد، تحت سیطره ایلامیان و یک شهر وابسته به انشان بوده تا خوزستان. نام آن نیز ریشه ایلامی دارد و واژه NIM نیز جلوی نام این شهر قرار گرفته است. «اشتاین‌کلر»، براساس متون اور III، لیان را در اواخر هزاره سوم و هزاره دوم پیش از میلاد، بوشهر تاریخ‌گذاری کرده و احتمال می‌دهد که انشان از طریق این بندر راه مستقیمی به بین‌النهرین داشته است (Steinkeller, 1982: 252). سفال‌های به دست آمده از این منطقه نیز شبیه سفال‌های دوره گفتاری فارس بوده و تاریخ حدود ۲۲۰۰ تا ۱۶۵۰ پیش از میلاد را نشان می‌دهند (Pezard, 1914). بوشهر در دوره هخامنشیان مرکز سیادت دریایی ایرانیان به شمار رفته است (یزدانی، ۱۳۹۸: ۵۶)، در پیرامون آن ۳۲ محوطه هخامنشی و اشکانی تا جلگه برازجان کشف و ثبت شده است (یزدانی و فیروزمندی، ۱۳۹۵: ۲۱۱). در زمان «اردشیر بابکان»، شهر «رام‌اردشیر» در هشت کیلومتری بوشهر ایجاد شد که اکنون خرابه‌های آن به نام «ریشهر» شناخته می‌شود (مارکوات، ۱۳۸۳: ۴۶). عرب‌ها این ناحیه را «ریضهر» نامیدند و رومیان آن را «کرسونتوی» خوانده‌اند (افشارسیستانی، ۱۳۷۸: ۱۸۹).

هنگام ورود اعراب به این منطقه در ریشهر جنگ بزرگی به وقوع پیوست که اعراب آن را مانند «جنگ قادسیه» دانسته‌اند (سعادت، ۱۳۹۰: ۱۴). بعد از واقعه ریشهر، این شهر، رنگ آبادانی به خود ندید و رو به ویرانی نهاد. «یاقوت حموی» اولین جغرافی‌دانی است که از «بوشهر» نام می‌برد و آن را «بوشر» ثبت کرده است (لسترنج، ۱۳۳۷: ۲۸۱). در ابتدای دوره صفویه تحولاتی رخ داد تا به تدریج نام بوشهر در نقشه‌ها و منابع تاریخی پدیدار شود (خلیفه‌زاده و علیصوفی، ۱۳۹۹: ۳۶). تاریخ جدید تجارت بندر بوشهر با پادشاهی «نادرشاه افشار»، آغاز شد که در دو قرن اخیر ایران نقش خاصی داشته است، به دستور نادرشاه و توسط «شیخ ناصر ابومهری» محدوده اصلی شهر بوشهر بنا نهاده شد (حمیدی، ۱۳۸۹: ۵۰)، اما ساختار کلی بافت امروزی در دوره قاجار شکل گرفت (رنجبر و همکاران، ۱۳۸۹: ۲۴). این بندر در سده دوازدهم هجری شمس، به عنوان مهم‌ترین بندر تجاری ایران در آب‌های آزاد محسوب می‌شده است (دشتی، ۱۳۸۰: ۱۱۷)؛ به گونه‌ای که مورد توجه کشورهای نظیر: انگلیس، فرانسه، هلند، پرتغال و روسیه قرار گرفت (Parsae et al., 2015: 379). دلیل خاص بودن بندر بوشهر، شامل راهبردی بودن خلیج فارس و هم‌جواری این بندر با این آب‌راه مهم که توأم با رخ دادهای نظامی-سیاسی و ضرورت‌های اقتصادی و تجاری بوده که این بندر را در قرن نوزدهم میلادی، مهم‌ترین بندر ایرانی در خلیج فارس قلمداد کرده است. حضور گمرکات در سطح استان بوشهر در دوره قاجار سبب آن شد که بیشتر کشورهای بزرگ دنیا من جمله: انگلیس، روسیه، آلمان، فرانسه و... در این شهر دفتر نمایندگی سیاسی داشته باشند. این شهر دروازه جنوبی ایران برای تبادل افکار سیاسی و مناسبات فرهنگی شد. در دوره قاجاریه، خط تگراف خانه انگلستان از لندن تا هندوستان امتداد داشته، این خط در استان بوشهر تا استان فارس که امتداد خط آن از کشورهای مختلفی، از جمله ایران به دو صورت زمینی یا کابل‌های دریایی انتقال می‌یافت.

یکی از مهم‌ترین عوامل قدرت برخی از کشورهای استعماری اروپا دستگاه تلگراف بود که بسیاری از نقاط مستعمراتی را در مسیر اهداف کشورهای استعمارگر به یکدیگر متصل می‌کرد. در پیوند با این موضوع، ایران و از جمله بندر بسیار مهم بوشهر در نواحی تحت تسلط انگلستان

اهمیتی خاص داشت؛ زیرا تلگراف علاوه بر آن که انگلستان را از اوضاع مناطقی هم چون بوشهر آگاه می‌کرد، ابزاری مهم برای ایجاد تغییرات پدیده در آن نواحی نیز بود؛ عواملی هم چون اهمیت و نقش اقتصادی بوشهر در بقای حکومت قاجاریه، نقش این بندر در امر صادرات و واردات کالاهای ضروری و استعماری، جایگاه نظامی بوشهر به عنوان پایگاه دریایی ایران و نیز موقعیت راهبردی آن برای دولت انگلستان و حضور نیروهای انگلیسی در بوشهر به همراه تأسیس تلگراف خانه در بندر یادشده، برای آن دولت ضروری بود (حقیقی و حاجیان پور، ۱۳۹۵: ۸۹-۸۸).

پرسش‌های پژوهش: هدف اصلی این پژوهش بررسی علت وجودی گمرکات بوشهر و تلگراف خانه‌ها و بررسی معماری آن‌ها است. پرسش پژوهش این است که، علت وجود چندین گمرک و تلگراف خانه در بوشهر چیست؟ و ویژگی معماری آن‌ها چیست؟

روش پژوهش: در این پژوهش با بهره‌گیری از روش تحقیق تاریخی و با مطالعات اسنادی و بررسی چند بنای باقی مانده از گمرکات و تلگراف خانه‌ها سعی شده است که اطلاعات لازم درباره موضوع پژوهش گردآوری شده و شناخت کافی نسبت به گمرکات و تلگراف خانه‌های استان بوشهر حاصل شود. هم‌چنین از روش میدانی جهت بررسی نمونه گمرکات در استان بوشهر استفاده شده است؛ بدین‌گونه که شش گمرک در استان بوشهر انتخاب و با بررسی میدانی که از هر یک از آن‌ها صورت گرفته است، اطلاعات، تصاویر و مستندات لازم جمع‌آوری شده است.

پیشینه پژوهش

در مورد گمرکات و تلگراف خانه در بوشهر چندین پژوهش تاریخی انجام گرفته و کار بررسی معماری و باستان‌شناسی روی آن‌ها صورت نگرفته است. در طی پژوهشی که توسط «امیرخانی» انجام گرفته است، ایشان به تحولات گمرک بوشهر پرداخته‌اند (امیرخانی، ۱۳۹۹). «علی‌زاده مقدم» و «هاشمی پور» در مقاله‌ای به نقش آرامنه در گمرکات بوشهر پرداخته‌اند (علی‌زاده مقدم و هاشمی پور، ۱۳۹۷: ۲۱)؛ در همایشی نیز به بررسی چند بنای قاجاری که با سبک اروپایی ساخته شده‌اند، پرداخته است (مولایی‌هشجین، ۱۳۹۶). در کتابی نیز به بررسی معماری بوشهر در دوره قاجار پرداخته که به صورت کوتاه از «گمرکات» نام برده شده است (غلامزاده جعفر، ۱۳۹۲). در مقاله‌ای دیگر نیز تأثیر جریان‌های بادی را در معماری بوشهر بررسی شده است (رنجبر و همکاران، ۱۳۸۹)؛ هم‌چنین در کار پژوهشی به الگوهای طراحی اقلیمی در معماری بوشهر پرداخته است (Sedaghat & Akbarzadeh, 2016). «حبیب‌الله سعیدی‌نیا» نیز در کتاب و مقاله خود در مورد گمرک بوشهر و نقش آن در تجارت دوره قاجار مطالبی درج کرده است (سعیدی‌نیا، ۱۳۸۸ و ۱۳۸۹). مقاله‌ای دیگر، به علت ساخت تلگراف خانه در جنوب ایران توسط انگلیسی‌ها پرداخته است (حقیقی و حاجیان پور، ۱۳۹۵).

شکل‌گیری گمرکات و تلگراف خانه دوره قاجاری

گمرک و تلگراف خانه دو مقوله جدا از هم در ساختار تشکیل اولیه آن در دوره قاجاریه هستند که ارتباطی در اصل با هم ندارند. در دوره قاجاریه، وقایع بزرگی در جهان اتفاق افتاده بود و مهم‌ترین آن انقلاب صنعتی بود که پیامد آن گسترش تجارت جهانی و به دست آوردن بازارهای بین‌المللی بوده است. این مسأله تا عصر «ناصری» نمود خاصی در ایران نداشت و از این عصر بود معادلات بین‌المللی حالت دو جانبه پیدا کرد (سعیدی‌نیا، ۱۳۸۸: ۱۱۰). حکومت ایران نیز مجبور شد امور تجاری خود را انتظام بخشیده و نهادهای اقتصادی خاصی را جهت سروسامان دادن و رونق بخشیدن به تجارت داخلی و خارجی دائر نماید. در همین راستا بود که حکومت ناصری در سال ۱۲۷۶ ه.ق.، وزارت تجارت و فلاح و در سال ۱۲۹۲ ه.ق.، وزارت گمرک را تأسیس کرد (مستوفی، ۱۳۷۱: ۱۳۹). تا

در دوره «مظفری» در سال ۱۳۱۶ ه. ق، به علت عایدات ضعیف گمرک که نتیجه سوءمدیریت بود، ایران در اواخر قرن نوزدهم میلادی، از بلژیک درخواست کرد تا در اصلاح نظام گمرکی و نظام پستی کشور مساعدت کند. در ارائه این درخواست، فشار بریتانیا و روسیه در مقام دو طلبکار اصلی دولت ایران، بی تأثیر نبود. حکومت ایران در زمان «ناصرالدین شاه» و جانشینش، «مظفرالدین شاه»، به این نتیجه رسیده بود که افزایش و نظام مند کردن عواید گمرکی می تواند به بازپرداخت بدهی های خارجی کمک کند. کشور کوچک بلژیک، گزینه مناسبی محسوب می شد؛ چراکه در ایران و آسیا سابقه استعماری نداشت و اصولاً قدرت سیاسی بزرگی به شمار نمی آمد. از دهه هشتاد قرن نوزدهم میلادی، حضور آشکار ولی محدود بلژیکی ها را در ایران می توان مشاهده کرد. در این حضور که در کنار سرمایه داران دیگری از کشورهای فرانسه و بریتانیا و ایالات متحده و در قالب اخذ امتیاز برای انجام پاره ای از پروژه های عمرانی بود، از نقش «میرزا جواد سعدالدوله» (۱۳۴۸-۱۲۵۷ ه. ق.) سفیر وقت ایران در بلژیک نباید غافل بود؛ وی که در سال ۱۳۲۲ ه. ق.، به مقام وزارت تجارت هم رسید، بیش از ۱۰ سال در مأموریت بروکسل حضور داشت و در تشویق سرمایه گذاران و مستشاران بلژیکی برای فعالیت در ایران کوشا بود. پس از حضور سرمایه گذاران بلژیکی، پای مستشاران این کشور اروپایی نیز به ایران باز شد؛ به عبارت دیگر، باید به گروهی از بلژیکی ها اشاره کرد که در قالب کارشناس و کارگروه های فنی به طور مستقیم برای دولت ایران کار می کردند. عرصه همکاری این افراد، عمدتاً نظام مالی، گمرک و پست و تلگراف ایران بود (امیرخانی، ۱۳۹۹: ۳).

پادشاهی ناصرالدین شاه، نقطه عطفی در تاریخ بوشهر محسوب می شود؛ به گونه ای که گمرک، این بندر را در موقعیت منحصربه فرد قرار داد. در این دوره، بوشهر به مرکز حکمرانی بنادر و جزایر خلیج فارس و همین طور مرکز گمرکات جنوب تبدیل شد. این جایگاه نشان دهنده سیطره بوشهر بر بیش از نیمی از سواحل و کرانه های شمالی خلیج فارس بود (لوریمر، ۱۳۷۹: ۱۵۱). در این دوره، گستردگی و اهمیت کارکرد گمرک سرانجام موجب آن شد به همت «معین التجار بوشهری»، در بندر بوشهر ساختمان و تأسیسات نوینی در سال ۱۲۶۰ ه. ق.، با نام گمرک خانه بوشهر تشکیل شود (شیرین کام و فرجام نیا، ۱۳۹۶: ۴۵-۴۱). هنگامی که «نوز» بلژیکی به ایران آمدند، از آنجایی که گمرک بوشهر یکی از گمرک خانه های مهم ایران بود، نوز عهده دار اداره گمرک بوشهر شد و با کمک ایرانیان ارمنی به اداره و گسترش گمرکات بوشهر اقدام کرد (علیزاده مقدم و هاشمی پور، ۱۳۹۷: ۲۴). گمرکات حاشیه خلیج فارس در استان بوشهر، شامل بندر هاله (صادرات آن غلات، خرما و تنباکو بوده که از شیراز و بوشهر تهیه می شده است)، بندر عسلویه (صادرات این بندر پیاز، علوفه و فرش بوده و واردات آن، قند و شکر، چای، برنج و آرد)، بندر سیراف (صادرات این بندر پارچه های کتانی، منسوجات خوب و مروارید بوده و وارداتش عود، عنبر، کافور، جواهرات خیزران، عاج، آبنوس کاغذ، صندل و ادویه و عطریات هندی)، نخل تقی، بیدخون (صادرات پیاز، علوفه، فرش، و مرغ شکاری)، بندر کنگان (صادرات این بندر پیاز، علوفه، فرش، ماهی، حشینه، ظروف سفالی بوده که در محل می ساختند و واردات آن چای، برنج، شکر، پارچه و آرد)، بندر دیر (صادرات پیاز، فرش، عسل، عبا، علوفه و مرغ شکاری، واردات قند، آرد، برنج، روغن نباتی، تمره نندی، ریسمان و پارچه)، لاور ساحلی، بوالخیر، محمدعامری، بندر رستمی، دلوار (صادرات فرش، پیاز، خرما، کدو، علوفه و واردات چای، قند و شکر، پارچه، تمره نندی، برنج، و آرد)، شهر بوشهر (قدیمی ترین گمرک استان که به نام «چهاربرج» معروف بوده)، بندر ریگ (صادرات پیاز، باقلا، فرش، کاه، علوفه، کود حیوانی و واردات همه نوع کالا)، بندر گناوه (صادرات فرش، کود حیوانی، علوفه، باقلا، تخم مرغ و واردات چینی آلات، ادویه، برنج، تخته، سیمان، قند و شکر، فلاسک، پشم و پوست)، بندر دیلم (صادرات کود حیوانی، باقلا، فرش، کاه، علوفه و حیوانات اهلی و واردات چای، قند و شکر، پارچه، و روغن نباتی) بوده است (فتحی، ۱۳۵۴).

یکی از مسائلی که انگلستان به عنوان ابزاری برای تحقق اهداف خود دنبال می‌کرد، تأسیس تلگراف خانه و کنسولگری در منطقه خلیج فارس بود تا از این طریق بتواند اهداف خود را در منطقه دنبال کند. تلگراف خانه، بمبئی را به مسقط، جزایر هنگام و قشم، بندرعباس، بوشهر و تهران متصل می‌کرد و با تلگراف خانه می‌توانست اوامر و اخبار را به سرعت منتقل نماید و به کمک آن دستورات لازم دولت بریتانیا نیز در اسرع وقت دریافت شود (زعیمی، ۱۳۹۲: ۹۵). با گذر زمان و پیشرفت امور تجاری، تلگراف خانه در نزدیکی هر یک از این گمرکات ساخته می‌شده است. ایجاد تلگراف خانه‌ها برای در جریان قرارگرفتن مسائل و امورات تجاری بوده است (مشایخی، ۱۳۸۶).

معماری بناهای گمرکات قدیمی استان بوشهر

بناهای گمرک در استان بوشهر شامل گمرک‌های شهر بوشهر، بوالخیر، دیر، کنگان، محمدعامری و لاور ساحلی هستند.

بنای گمرک بوشهر

اولین بنای گمرک امروزی استان بوشهر معروف به «چهاربرج» در بندر بوشهر است. این گمرک زمان ناصرالدین‌شاه، توسط معین‌التجار بوشهری و با هزینه ایشان تأسیس و با نقشه بلژیکی‌ها احداث شده است. این عمارت در زمان ساخت به چهاربرج مشهور بوده و مرکز حکمرانی بنادر و جزایر خلیج فارس در دوره قاجار بوده است. در زمانی که حکمران بوشهر از تهران یا شیراز برای حکمرانی و اداره شهر به شهر بوشهر وارد می‌شده، در اینجا اسکان داشته است. این ساختمان با طراحی «ژوزف نوز» (Joseph Naus) مشهور به «مسیو نوز بلژیکی» ساخته شد. در دوره مظفرالدین‌شاه قاجار او به وزارت کل گمرکات ایران رسید و یکی از شخصیت‌های تأثیرگذار در آغاز جنبش مشروطه ایران شد. در سال ۱۲۷۸ ه.ش.، کارشناسان بلژیکی را برای انجام امور گمرک به ایران آوردند که نوز به عنوان «مدیرکل گمرکات» انتخاب شد. این عمارت به دلیل این که در چهار ضلع آن، چهاربرج قرارداشت، به «عمارت چهاربرج» مشهور شد. در سال‌های بعد، بعد از انتقال مرکز حکمرانی بنادر به «عمارت امیریه» که در محله کوتی قرارداشت و «احمدخان دریایی» آن را در سال ۱۳۱۷ ه.ش.، تأسیس کرده بود، آن عمارت به اداره کل گمرکات ایران واگذار شد و متأسفانه به منظور توسعه تأسیسات بندری عمارت چهاربرج تخریب و فقط قسمتی که توسط بلژیکی‌ها ساخته شده بود، باقی ماند که در حال حاضر این بخش از ساختمان بیش از یک صد سال (قاجاریه) قدمت تاریخی دارد. مالک این بنا، اداره کل بنادر، کشتیرانی و دریانوردی استان بوشهر است. وجه تسمیه این اثر برگرفته از محل قرارگیری آن در اداره کل گمرک استان است (تصاویر ۱ تا ۸).

این بنا دارای نقشه مستطیلی شکل در دو طبقه است که ورودی اصلی آن از سمت ضلع شرقی است. دارای دو راه پله در دو طرف که هر کدام دارای ۱۸ پله است که راه پله‌ها الحاقی به بنا هستند. در ضلع جنوبی طبقه دوم طارمه بزرگ قرار دارد که پله فرار در این قسمت قرار دارد. نقشه طبقه همکف به سه قسمت تقسیم می‌شود که هر یک دارای کاربری متفاوتی است. ضلع شمالی دارای ۱۵ پنجره و دو در ورودی است و در ضلع جنوبی ۱۰ پنجره و چهار در که دو در آن در اصلی ورود و خروج هستند.

نقشه طبقه اول در ضلع جنوبی آن طارمه‌ای عریض به ابعاد ۳۶/۳۳×۳/۱۷ متر وجود دارد که دارای ۱۵ دریچه طاق نما است و در ضلع غربی آن اتاق بزرگی به ابعاد ۱۲×۷ متر ساخته شده که کاربری فعلی آن اتاق ریاست است. نه اتاق در مرکزیت این طبقه، و در ضلع شرقی سه اتاق، و ۱۶ پنجره و در جهت شمال همان طبقه، سه سرسرا ساخته شده است. در ساخت این عمارت از مصالح ساختمانی سنگ‌های اسفنجی دریایی، ملات ساروج، گچ و تیرآهن استفاده شده است. جنس

درها و پنجره‌ها از چوب ساج بوده است. تیرآهن هم برای سقف استفاده شده است و برای نمای بیرون هم آجر به کار رفته است. نقشه گمرگ قدیمی هیچ شباهتی با بناهای بافت قدیم بوشهر ندارد؛ زیرا این بنا یک بنای برون‌گرا است و هیچ ربطی با بناهای بافت قدیم بوشهر یا کشور ایران که بناها همه درون‌گرا هستند، ندارد. در این بنا از هیچ‌گونه عناصر معماری بافت بوشهر هم چون: شیشه رنگی هلالی، شناسیل، ارتفاع زیاد در هر طبقه، طاقچه و هشتی استفاده نشده است. می‌توان گفت جزو اولین بناهای در شهر بوشهر است که برون‌گرا ساخته شده است و در سازه آن به طور کلی از تیرآهن استفاده شده است و یکی از قسمت‌های امروزی این بنا، استفاده از راه‌پله فرفورژه‌شکلی است که در این بنا استفاده شده است (پرونده ثبتی گمرک بوشهر، ۱۳۹۶). در حال حاضر، ساختمان گمرک با شماره ۳۱۸۰۰ در فهرست آثار ملی ایران به ثبت رسیده است. دوره سوم معماری دوره قاجاریه در سال‌های پایانی سلطنت ناصرالدین‌شاه رایج می‌شود. ساخت‌وسازها از الگوی خاصی پیروی نمی‌کنند و در عین حال شیوه معماری سنتی قداست خود را از دست داده و معماران کاملاً از شیوه فرنگی و اروپایی تبعیت می‌کنند. شیوه برون‌گرا سبک نئوکلاسیک اروپا است. تزئینات در داخل ساختمان به حداقل می‌رسد و در نماهای ساختمان از تزئینات گچبری استفاده می‌شود. برای اولین بار از سنگ در بدنه‌سازی و ستون در نما استفاده می‌شود، نقشه مربع‌شکل با فضاهای متعدد، مرتفع، غیرمتقارن و همچنین به کار بردن سنتوری در نمای اصلی ساختمان مرسوم می‌شود؛ وجود بالکن در بناها نمونه اصلی برون‌گرایی در این دوره است. تا این دوره، منازل دارای ایوان بوده که به داخل خانه باز می‌شود، ولی در این دوره بالکن با پیش‌روی به خارج بنا، کاملاً خارج بنا را به داخل بنا می‌کشاند (حشمتی و دولت‌آبادی، ۱۳۹۹: ۱۷۸)، از ویژگی‌های خاص این دوره باید از برون‌گرایی، پنجره‌های روبه بیرون، ورودی‌های پیش‌آمده و تزئینات به سبک روکوکو (اعتصام، ۱۳۷۴: ۹۳)، پلکان‌هایی که از وسط سرسرا شروع می‌شوند (نصیری‌انصاری، ۱۳۵۰: ۲۷۵) یا پله‌های تشریفاتی (اعتصام، ۱۳۷۴: ۹۳)، سرستون‌ها به سبک یونانی و قوس‌های نیم‌دایره رومی (انصاری، ۱۳۸۹: ۱۶۷)، نام‌برد. بعد از ناصرالدین‌شاه، مظفرالدین‌شاه بر تخت جلوس می‌کند، شیوه معماری این دوره برون‌گرا با نقشه مربع و مستطیل شکل است. عمده بناهای



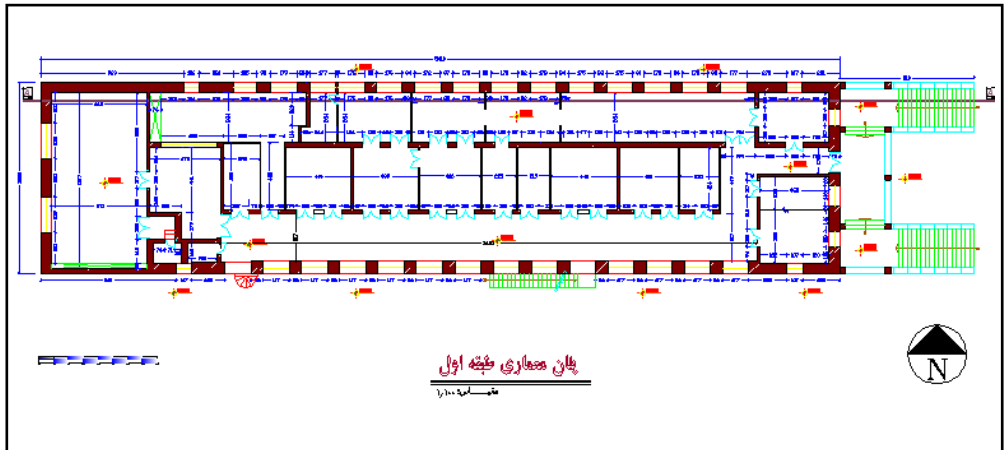
تصویر ۱. نمای ورودی گمرک بوشهر (امیرخانی، ۱۳۹۹: ۶).



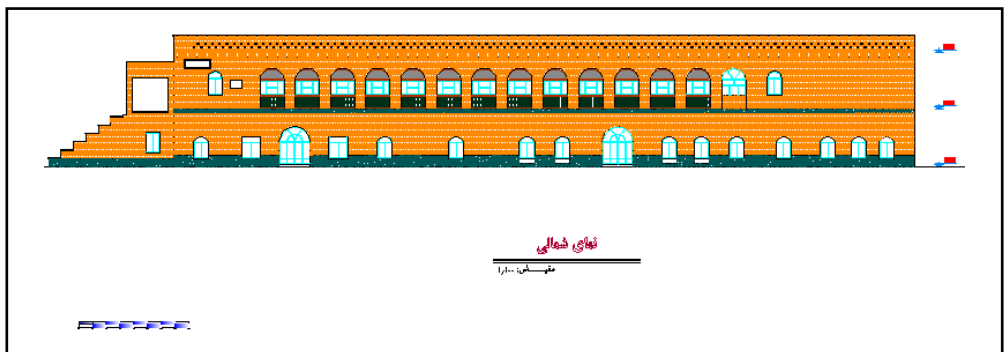
تصویر ۲. گمرک بوشهر (نگارندگان، ۱۳۹۶).



تصویر ۳. نقشه طبقه همکف گمرک بوشهر (نگارندگان، ۱۳۹۶).

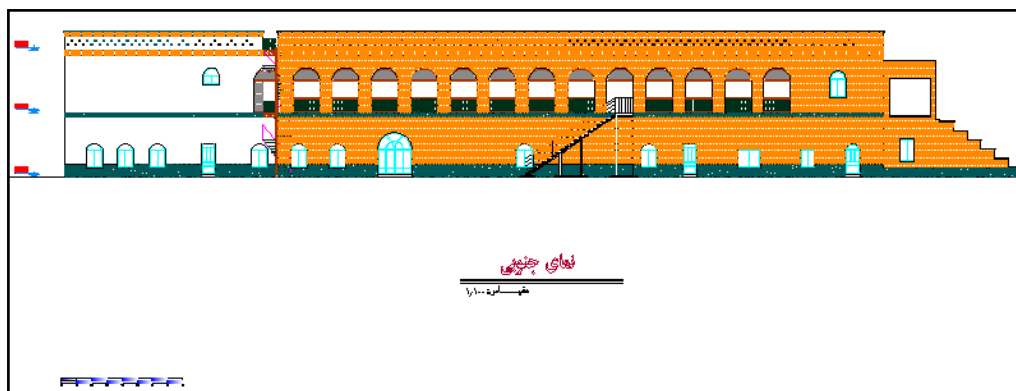


تصویر ۴. نقشه طبقه اول گمرک بوشهر (نگارندگان، ۱۳۹۶).

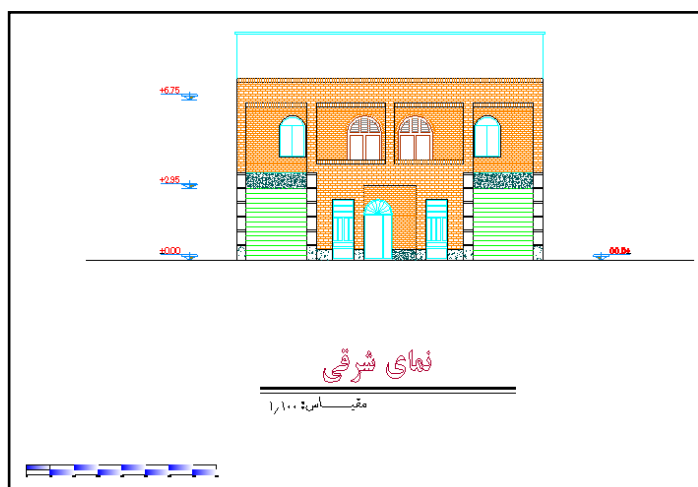


تصویر ۵. نمای شمالی گمرک بوشهر (نگارندگان، ۱۳۹۶).

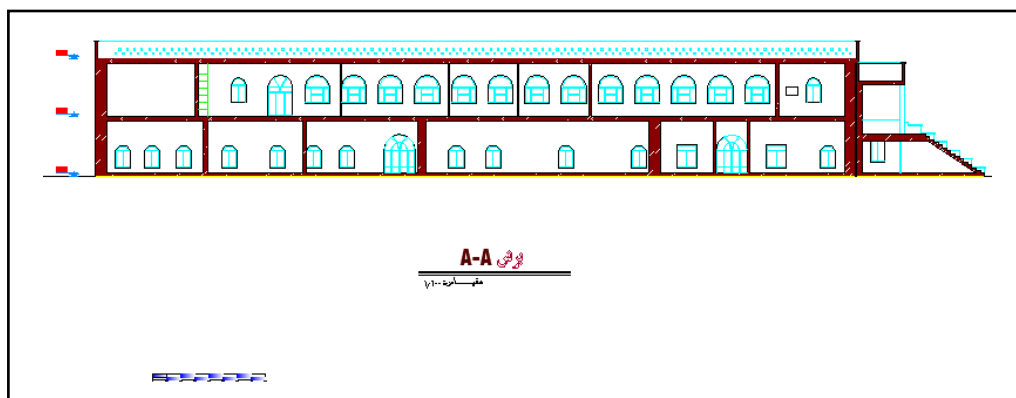
این دوره یک یا دوطبقه هستند. از ویژگی‌های معماری این دوره استفاده از بالکن در نمای بیرونی، ستون‌هایی به سبک کورنتی در گرداگرد ایوان، استفاده از پنجره و بازشو در تمام جهات ساختمان، حذف اُرسی، عدم استفاده از تزئینات در داخل و خارج ساختمان، ایجاد فضاهای متقارن و فرم نما که تماماً از ساختمان‌های نئوکلاسیک اروپایی پیروی می‌کنند. در این دوره، دیگر از ساخت تالارهای فاخر و مجلل خبری نیست و بیشتر بناها جنبه کاربردی دارند (حشمتی و دولت‌آبادی، ۱۳۹۹: ۱۷۹).



تصویر ۶. نمای جنوبی گمرک بوشهر (نگارندگان، ۱۳۹۶).



تصویر ۷. نمای شرقی گمرک بوشهر (نگارندگان، ۱۳۹۶).



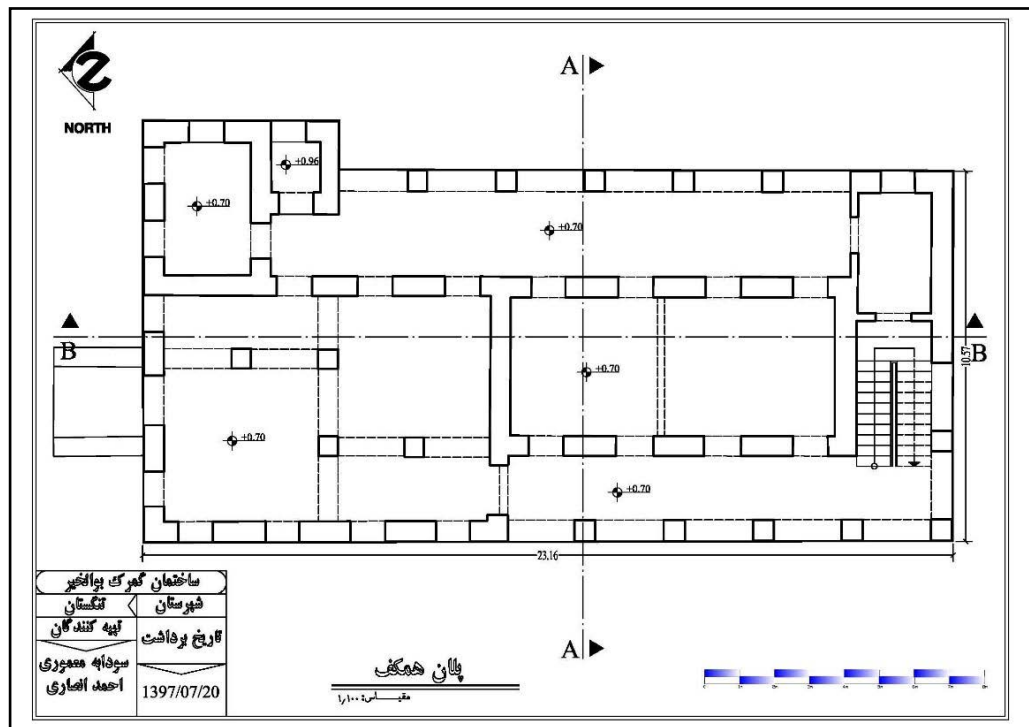
تصویر ۸. برش از گمرک بوشهر (نگارندگان، ۱۳۹۶).

گمرک بوالخیر

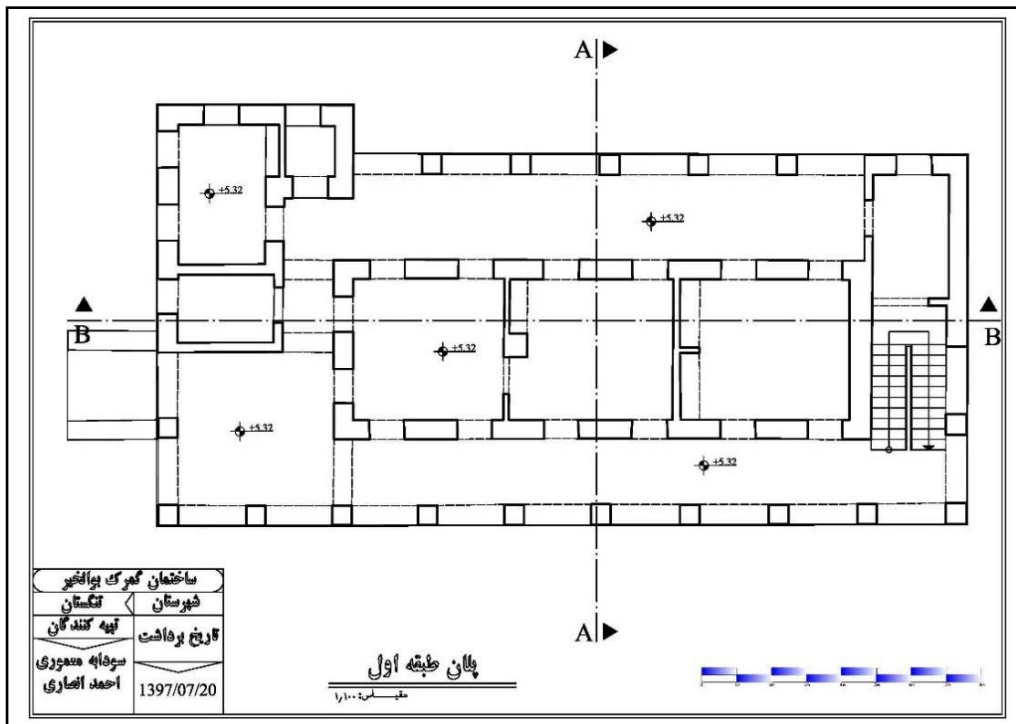
این ساختمان در دو طبقه رو به دریا ساخته شده است. نمای شرقی و غربی این بنا یکی است. دو طبقه منطبق برهم و دارای نماهای همانند هم است. در هر طبقه سه اتاق وجود دارد، تمامی اتاق‌ها به هم ربط دارند. اتاق کوچکی در ضلع شمالی وجود دارد که شاید آب‌دارخانه بوده است، در گوشه شمالی و جنوبی این بنا راه‌پله تعبیه شده است. ساختمان در دو طبقه دارای طاق طارمه‌ای است، و در مجموع دارای ۱۳ طاق هلالی است که بالای سردرها کتیبه‌ای نصب شده است (تصاویر ۹ تا ۱۴). کف دو طبقه توسط آجر، فرش شده است (پرونده ثبتی گمرک بوالخیر، ۱۳۹۸).



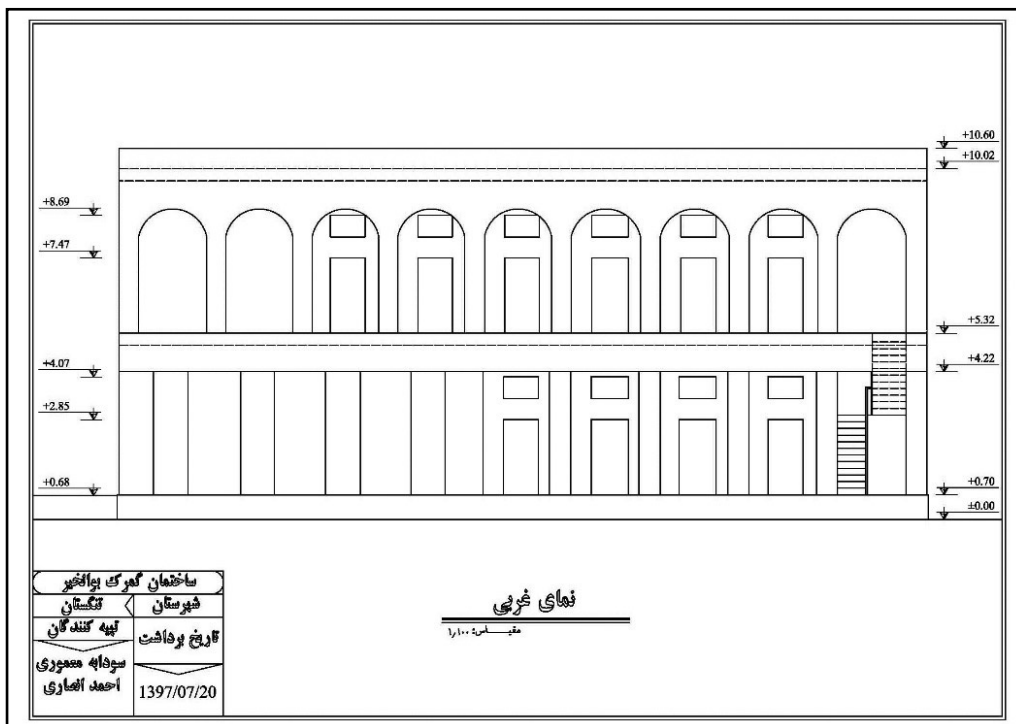
تصویر ۹. گمرک بوالخیر (نگارندگان، ۱۳۹۸).



تصویر ۱۰. نقشه طبقه همکف گمرک بوالخیر (نگارندگان، ۱۳۹۸).



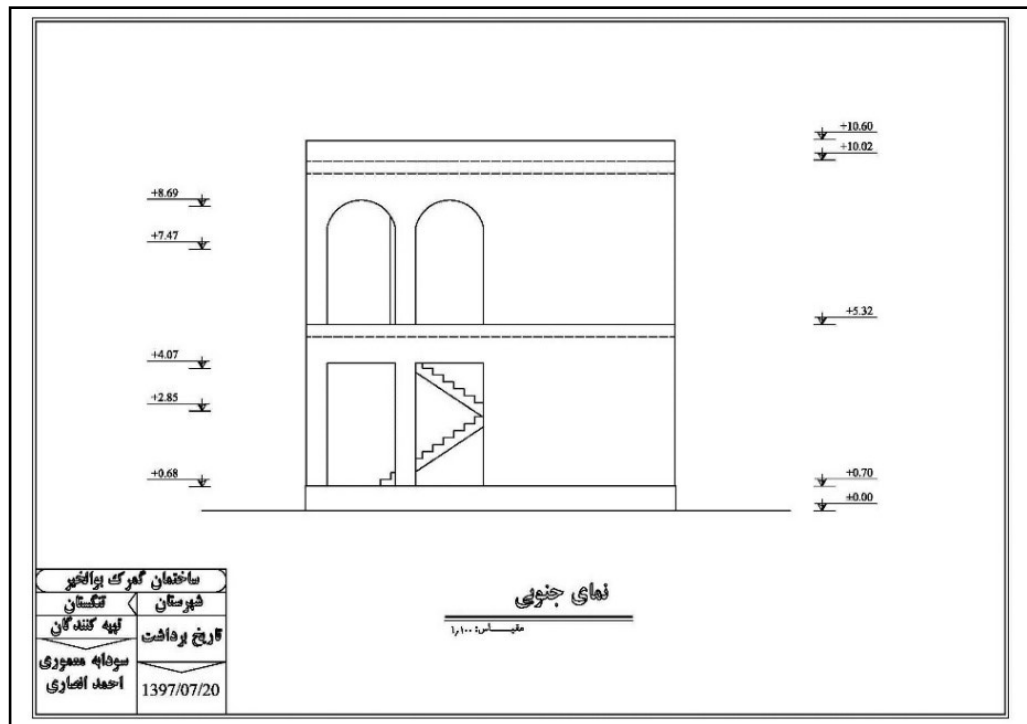
تصویر ۱۱. نقشه طبقه اول گمرک بوالخير (نگارندگان، ۱۳۹۸).



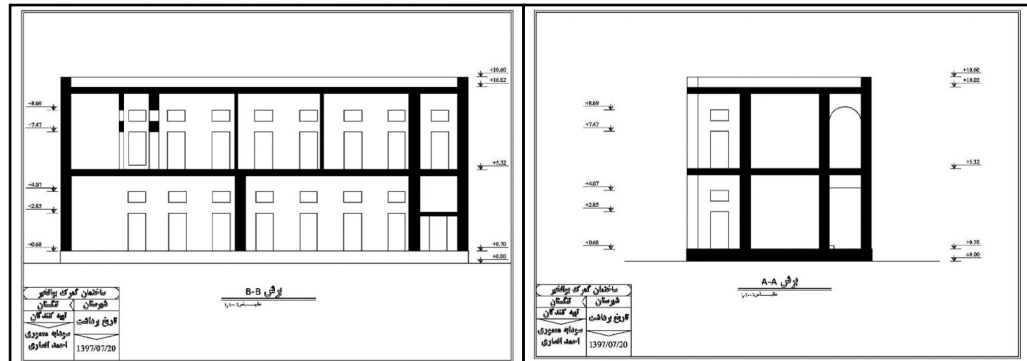
تصویر ۱۲. نمای غربی گمرک بوالخير (نگارندگان، ۱۳۹۸).

گمرک دیر

این ساختمان در دو طبقه و رو به دریا ساخته شده است. نمای شرقی و غربی این بنا یکی است؛ دو طبقه منطبق برهم و نماها مانند همدیگر است. در هر طبقه، سه اتاق وجود دارد که به همدیگر



تصویر ۱۳. نمای جنوبی گمرک بوالخیر (نگارندگان، ۱۳۹۸).



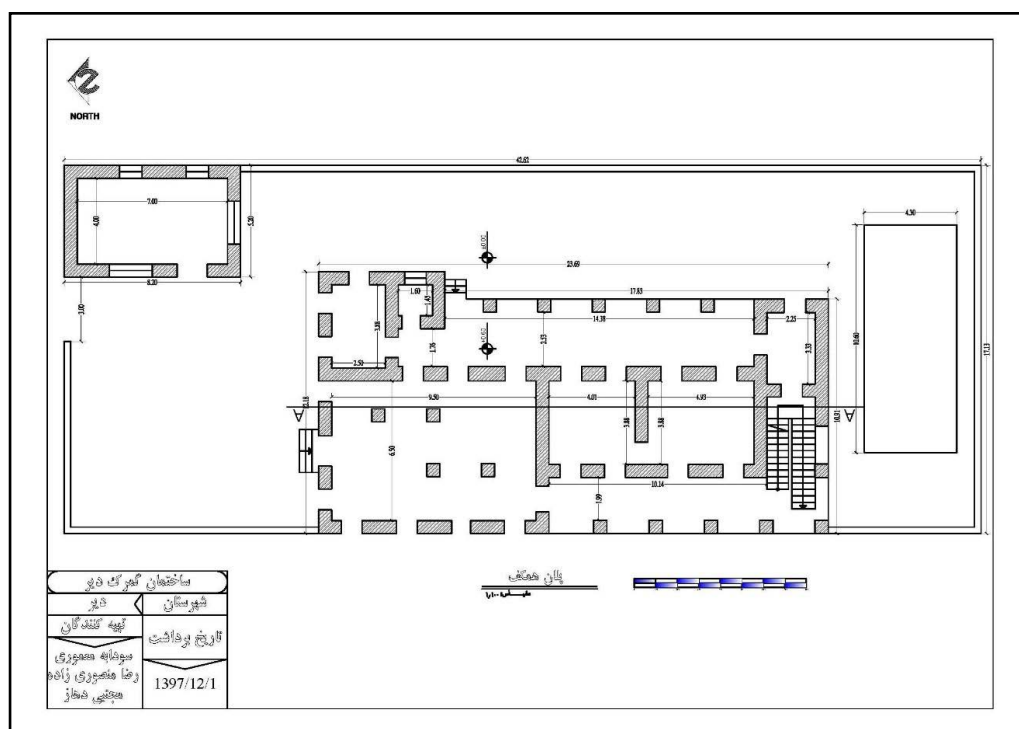
تصویر ۱۴. برش از گمرک بوالخیر (نگارندگان، ۱۳۹۸).

راه دارند، اتاق کوچکی در انتهای ضلع شمالی وجود دارد که شاید آب‌دارخانه بوده است. در گوشه شمالی، راه‌پله تعبیه شده است، ساختمان در دو طبقه دارای طاق و طارمه است و در مجموع دارای ۱۳ طاق هلالی است. بالای سردرها نیز کتیبه نصب شده است. مصالح ساختمانی شامل سنگ‌های اسفنجی دریایی و ملات سیمان است، برای سقف نیز از تیرآهن و آجر استفاده شده است (تصاویر ۱۵ تا ۱۹). کف بنا نیز با آجر فرش شده است.

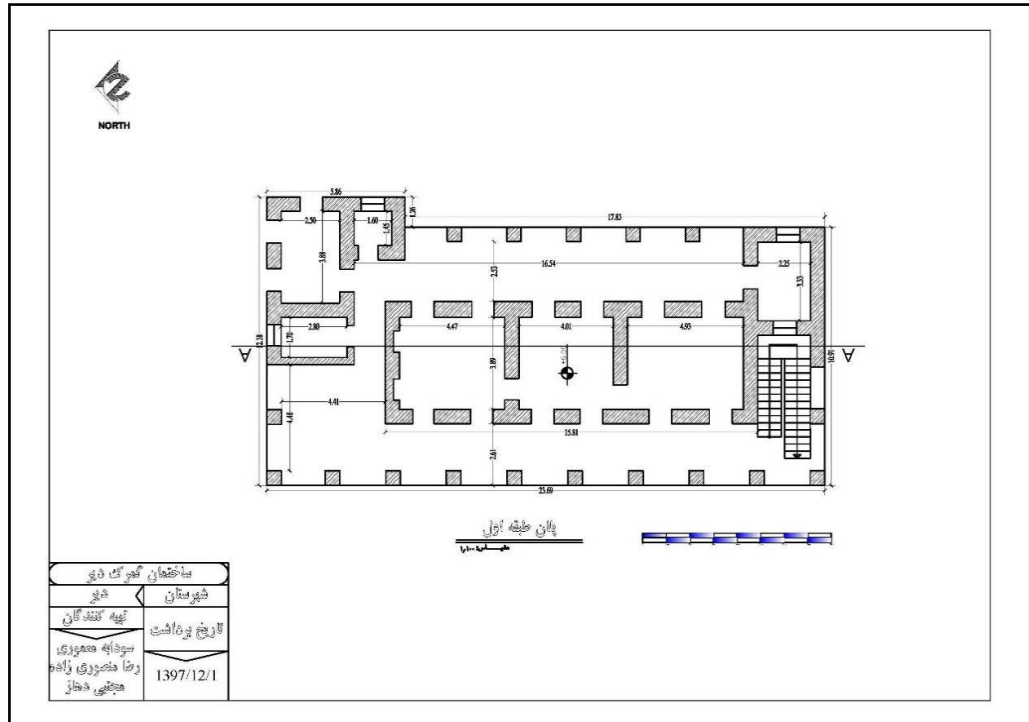
این عمارت از معدود ساختمان‌های نمونه آن دوران است که سالم باقی مانده است. بقیه ساختمان‌های مشابه در بنادر به جز بنای گمرک بوالخیر تخریب شده‌اند. معماری خاص اثر و تشابه نمای شرقی و غربی و این که منطبق برهم ساخته شده و طارمه‌های سراسری که به گرد کل ساختمان وجود دارد، از ویژگی‌های بارز بناست (پرونده ثبتی گمرک دیر، ۱۳۹۸).



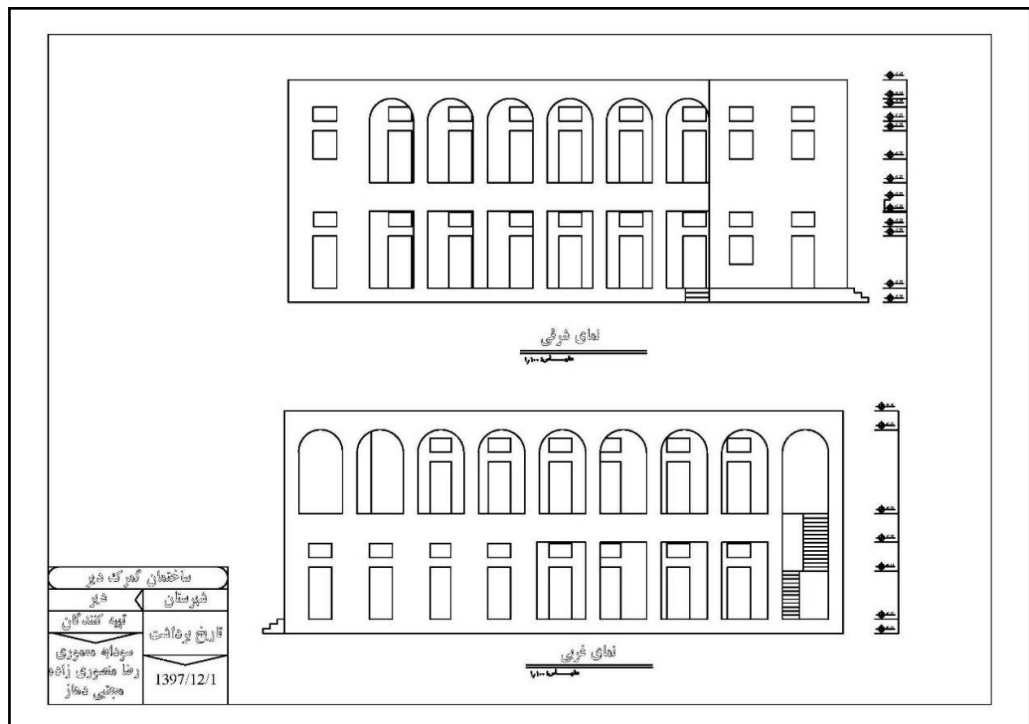
تصویر ۱۵. گمرک دیر (نگارندگان، ۱۳۹۸).



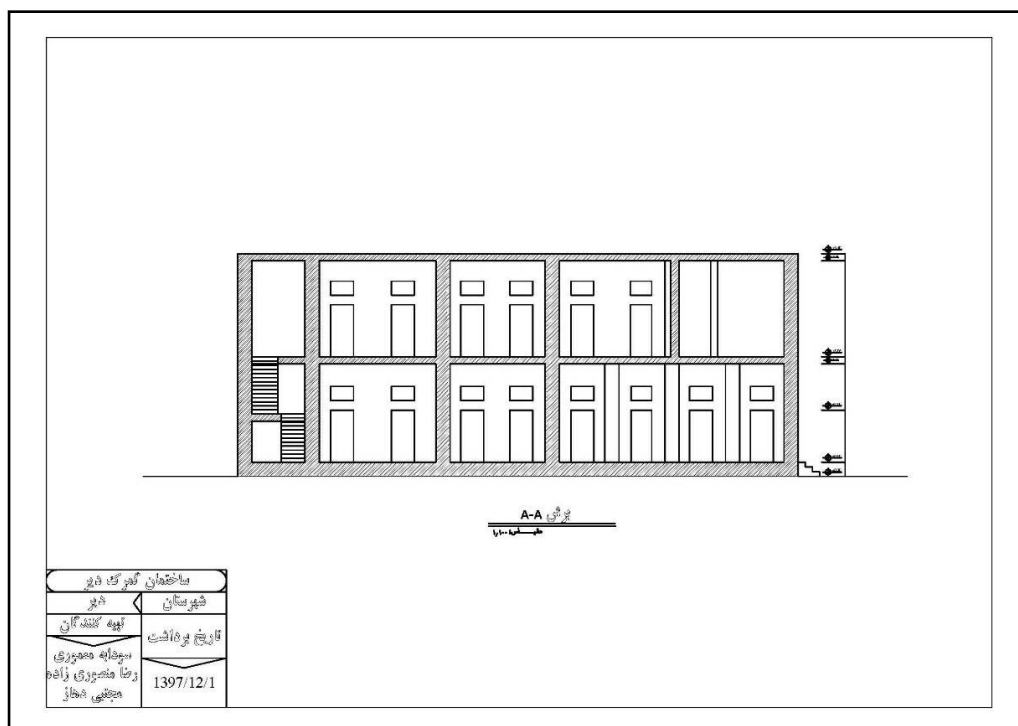
تصویر ۱۶. نقشه طبقه همکف گمرک دیر (نگارندگان، ۱۳۹۸).



تصویر ۱۷. نقشه طبقه اول گمرک دیر (نگارندگان، ۱۳۹۸).



تصویر ۱۸. نمای شرقی و غربی گمرک دیر (نگارندگان، ۱۳۹۸).



تصویر ۱۹. برش از گمرک دیر (نگارندگان، ۱۳۹۸).

گمرک کنگان

این بنا در دو طبقه ساخته شده است و هر دو طبقه، یک شکل و منطبق برهم هستند و طارمه با ستون‌های زیبا و مدور باعث برجستگی بنا شده است. در جنوب ساختمان راه‌پله وجود داشته که به طبقه فوقانی و پشت بام وصل می‌شده است. این بنا در هر طبقه شامل اتاق‌های اداری، سرسرا، و آشپزخانه است. بالای سردرها نیز کتیبه‌های مربع‌شکل وجود دارد که برای ایجاد نور بوده است. طارمه‌ها دارای ۱۲ ستون در هر قسمت است. فرم طاق‌ها در طبقه فوقانی هلالی‌شکل و در طبقه همکف کتابی‌شکل و تخت است و به‌طور سراسری اطراف بنا کشیده شده است. در هر طبقه گوشه شمال، راهرویی وجود دارد که باعث ارتباط به پشت ساختمان می‌شود. مصالح ساختمانی شامل آجر و سیمان بوده و در سقف نیز از تیرآهن و طاق نیم‌دایره (زمرشیدی، ۱۳۸۷) استفاده شده است. نازک‌کاری نیز از گچ بوده و ساختمان سفیدکاری شده است. مصالح دیوارها از سنگ اسفنجی دریایی است و ملات آن نیز سیمان و اندود نماها گچ زنده است (تصویر ۲۰).

گمرک محمد عامری

ویژگی منحصر به فرد این بنا شامل طارمه‌ها در دو طبقه است که ستون‌های آن منطبق برهم هستند. دیگر ویژگی آن فرم و نقشه بناست که در تمامی ساحل خلیج فارس به‌طور یک‌دست ساخته شده بود. این بنا یکی از بناهای گمرکات قاجاری است که آثار آن برجا مانده است و در اوایل دوره پهلوی هم استفاده شده است. این بنا هم در گذشته و هم در دوره کنونی، کاربری اداری داشته است و به‌عنوان ساختمان گمرک مورد استفاده بوده است که هم اکنون تخریب شده و بدون استفاده است (تصویر ۲۱).



تصویر ۲۰. گمرک کنگان (نگارندگان، ۱۴۰۰).



تصویر ۲۱. گمرک محمدعامری (نگارندگان، ۱۴۰۰).

گمرک لاور ساحلی

این بنا در دو طبقه ساخته شده است و دارای یک ورودی است که به سمت غرب باز می‌شود. دو طبقه، یک شکل و منطبق برهم ساخته شده که طارمه با ستون‌های زیبا و مدور باعث برجستگی بنا شده است. در جنوب ساختمان راه‌پله بوده که به طبقه فوقانی و پشت بام وصل می‌شده است. این بنا در هر طبقه شامل اتاق‌های اداری، سرسرا و آشپزخانه است. بالای سردرها نیز کتیبه‌های مربع‌شکل وجود دارد که برای ایجاد نور بوده است که این مدل کتیبه‌ها در دوره قاجاریه نیم‌دایره بوده است. آب‌انبار گوشه جنوبی بنا قرار دارد. مصالح ساختمانی شامل آجر و سیمان بوده و در سقف نیز از تیرآهن و طاق نیم‌دایره (زمرشیدی، ۱۳۸۷) استفاده شده است. نازک‌کاری نیز از گچ بوده و ساختمان سفیدکاری شده است. مصالح دیوارها از سنگ اسفنجی دریایی است و ملات آن نیز سیمان و اندود نماها گچ زنده است (تصویر ۲۲).



تصویر ۲۲. گمرک لاور ساحلی (نگارندگان، ۱۴۰۰).

گمرکات استان بوشهر در اواخر دوره قاجاریه و اوایل پهلوی اول ساخته شده است. این بناها شباهت زیادی به هم دارند و از لحاظ معماری به صورت یک شکل ساخته شده‌اند. تمامی این ساختمان‌ها دارای دو طبقه و منطبق برهم هستند. این ساختمان‌ها در جهت شمال به جنوب امتداد یافته و ورودی رو به مغرب دارند. نمای زیبایی طارمه با ستون‌های طاقی شکل که دورتادور بنا گسترش یافته، باعث برجستگی و شکوه‌مندی بنا شده است. در گوشه شمالی و جنوبی بنا پلکانی برای رفتن به طبقه فوقانی و پشت بام تعبیه شده است. در هر طبقه اتاق‌های کادر اداری، سرسرا و آشپزخانه وجود دارد. اتاق‌ها توسط درهای متعدد به همدیگر راه دارند، در و پنجره‌ها از جنس چوب و بالای سردرها کتیبه برای ایجاد نور و روشنایی نصب شده است. مصالح ساختمانی بوم‌آورد، از سنگ‌های اسفنجی دریایی برای پی ساختمان و دیوارها استفاده شده، سقف نیز از تیرآهن و آجر (طاق ضربی) ساخته شده است. در کنار هر ساختمان آب‌انبار و حوض آب وجود دارد که در فصول بارندگی آب باران را برای مصرف تابستان در آن ذخیره می‌کرده‌اند.

این بناها به صورت معماری غربی برون‌گرا ساخته شده‌اند و هیچ نوع شباهتی با بناهای شهر بوشهر ندارند. بناهایی که در شهر بوشهر با طراحی غربی ساخته شده‌اند. عمارت بانک شاهی در محله سنگی شهر بوشهر که معمار آن یک فرانسوی و مالک آن «محمد مهدی ملک‌التجار» و عمارت هفت‌بنگله در محله بهمنی است که در دوره قاجاریه به‌عنوان تلگراف‌خانه استفاده می‌شده و معمار آن انگلیسی بوده است، و عمارت ملک که معمار آن فرانسوی و برون‌گرا است؛ در عصر قاجاری استان بوشهر تحت استعمار انگلیس بوده در یک دوره بعد از ساخت گمرک شهر بوشهر شروع به ساخت بناهای گمرک در حاشیه خلیج فارس کردند، مانند: بندر عامری، بندر لاور ساحلی، بندر بوالخیر، شهر کنگان و شهر دیر... که تمام نقشه عمارت‌ها به صورت یک شکل ساختند و معمار این بناها انگلیسی بوده است. اشتراک بین تمام گمرکاتی که در حاشیه خلیج فارس ساخته شده است، نقشه این بناها به‌طور کلی مستطیل شکل بوده و همه آن‌ها در کنار دریا قرار دارند و تمامی بناها دو طبقه، دارای بالکن‌های عریض در ضلع بلندتر بوده و در دو طرف ضلع کوتاه دارای راه‌پله هستند؛ در کنار تمام بناهای گمرکات، آب‌انبار دیده می‌شود. مصالح آن‌ها سنگ‌های مرجانی که مصالح بوم‌آورد این منطقه است و هم‌چنین سیمان، گچ و تیرآهن هستند. در کل راه‌پله‌ها و سقف از تیرآهن استفاده شده است و این گمرکات جز بناهای اولیه در استان قرار دارند که دارای تأسیسات برق‌کشی در بنا هستند. این بناها جزو اولین بناهای هستند که در سازه آن‌ها از تیرآهن استفاده شده است و اندود نماها نیز گچ زنده بوده است. تنها بنای گمرک که در حال حاضر کاربرد دارد، گمرک کنگان است که اداره کل گمرکات به‌عنوان قسمت بایگانی از آن استفاده می‌کند و به خوبی از آن نگه‌داری کردند.

تلگراف خانه شهر بوشهر

تلگراف خانه در ابتدا در محله جبری بوده و بعد از آن به عمارت هفت بنگله در محله بهمنی انتقال داده می‌شود. این عمارت محل اسکان انگلیسی‌ها نیز بوده است. خط انتقال کابل دریایی از عمارت هفت بنگله تا کراچی هند امتداد داشته است. آخرین تلگراف خانه و پست در آن زمان در محله کوتی نزدیک کنسولگری انگلیس در پشت مدرسه شاهدخت قرار می‌گیرد که در حال حاضر تخریب شده است. در زمان ناصرالدین شاه امتیاز تلگراف خانه‌های بوشهر به دست انگلیسی‌ها بوده که توسط رؤسای انگلیسی و کارمندان ایرانی اداره می‌شده است.

طبق شواهد تاریخی دولت بریتانیا برای خبررسانی و گردش اطلاعات و اخبار در امپراتوری خود با حساسیت و دقت بسیار بالا از خطوط انتقال تلگراف خود در کشورهای مختلف حفاظت می‌کرد و با تمام دولت‌های مسیر خط تلگراف از لندن به هندوستان قراردادهای مشترک حفاظتی داشت. در جریان مبارزات تنگستانی‌ها در استان بوشهر در زمان «رئیس علی دلواری» و «زائر خضرخان اهرمی» تنها نقطه‌ای که این خط تلگراف مورد تعرض قرار گرفت، در منطقه تنگستان بود که دولت انگلستان بارها مجبور شد دست به تعمیر و گماشتن نیروهای حفاظتی در منطقه تنگستان بزند که هزینه بسیار زیاد سیاسی و اقتصادی برای دولت بریتانیا داشت.

جهت ایجاد تلگراف خانه انگلستان که از لندن تا هندوستان امتداد داشت، به ناچار از کشورهای مختلفی از جمله ایران چه به صورت تیرهای زمینی و یا کابل‌های دریایی می‌گذشت، در استان بوشهر نیز خطی وجود داشت که از استان فارس (شیراز) به بندر بوشهر انتقال داده می‌شد (استفان‌رای، ۱۳۷۸: ۱۳۵). در جریان مقاومت جنوب در اواخر دوره قاجاریه مبارزان تنگستانی برای مقابله با استعمار انگلیس و زمین‌گیر کردن نیروهای انگلیسی تیرهای خط تلگراف را که از منطقه تنگستان می‌گذشت، بریده و این تیرها را به منطقه خودشان انتقال می‌دادند. شاهد این گزارش‌های تاریخی به دست آمدن یکی از تیرهای خط تلگراف انگلیس در جریان کف‌سازی و محوطه‌سازی قلعه تاریخی زائر خضرخان اهرمی است که بر روی این تیر عبارت «شرکت برادران زیمنس» (Siemens Brothers Co) حک شده است. این شرکت تأمین‌کننده و سازنده خط تلگراف دولت انگلستان از لندن به کشور هندوستان بوده است (تصویر ۲۳).



تصویر ۲۳. تیرهای خط تلگراف خانه قلعه زائر خضرخان در شهر اهرم (نگارندگان، ۱۳۹۸).

ساختار تشکیلاتی تلگراف خانه بوشهر، بخش‌های گوناگونی داشت. شاید تقسیم‌بندی ساختار تلگراف خانه بوشهر، تاحدودی تابع تقسیم سیاسی و اداری آن منطقه بود؛ بر همین اساس، برخی نواحی جغرافیایی به عنوان تلگراف خانه ایرانی، تحت نظارت و در اختیار تلگراف خانه ایالت فارس قرار داشت. در پیوند با این موضوع، تلگراف خانه بوشهر نیز در دو قسمت مجزا به فعالیت خود ادامه می‌داد. به نوشته «لورمیر» در کتاب سواحل خلیج فارس، در بوشهر و مناطق پیرامون آن به طور معمول، دو خط تلگراف وجود داشت:

- خط تلگراف هند و اروپا که آن را سیم انگلیسی می خواندند.

- تلگراف دولت ایران که آن را سیم ایرانی نام‌گذاری کرده بودند.

این تقسیم‌بندی کلی، از نظر اداری از تداخل در کارهای هر دو بخش جلوگیری می‌کرد و به احتمال بسیار، نظارت بر تلگراف خانه ایرانی به راحتی صورت می‌گرفت (حقیقی و حاجیان‌پور، ۱۳۹۵: ۱۰۱)؛ هرچند که در بهره‌گیری از تأسیسات تلگراف، اولویت با اتباع و مأموران انگلیسی بود، اما این اختراعات و سامانه‌های جدید، مانند هر پدیده نوظهور دیگر، آثار گوناگونی در محیط پیرامون خود از جمله بندر بوشهر نهاد که این آثار شامل توسعه سامانه ارتباطی در بوشهر، تأسیسات سیاسی و اداری، خدمات بهداشتی، فعالیت‌های اقتصادی، شبکه حمل و نقل، فعالیت‌های نظامی، فعالیت‌های گمرکی، بانکی و پستی، فعالیت‌های اجتماعی و سیاسی تلگراف خانه بوشهر و تلگراف خانه بوشهر، ابزار استعمار است (همان: ۱۰۴).

نتیجه‌گیری

قطعاً معماری در هر دوره‌ای متناسب با سبک زندگی انسان‌ها در هر کشوری تغییر می‌کند. از اواسط دوره قاجار با تغییر منابع فکری و اندیشه‌های حاکم بر جامعه و نیز آگاهی از پیشرفت‌ها، نیازهای متفاوتی نسبت به گذشته احساس می‌شد. آنان پاسخ‌گویی به این نیازها و راه حل را در الگوبرداری از روش‌های غربی می‌دانستند؛ تأسیس دارالفنون، اعزام محصل به اروپا، استخدام معلمان خارجی و انتشار روزنامه، باعث تغییر نگرش اجتماعی و سیاسی در دوره قاجاریه شد. فضای حاکم بر معماری قاجار نیز پیرو همین نگرش بود. از اواسط عصر ناصری رفته‌رفته تقابل سنت و تجدد به پیروزی تجدد منجر شد و معماری از این زمان فرم‌های کهن خود را از دست داد و ظاهری غربی به خود می‌گیرد. به نظر می‌رسد سفرهای مکرر شاهان قاجار به اروپا، در زمینه معماری، تأثیرات چشمگیری برجای گذاشت. شاهان و شاهزادگان خواستار پیاده کردن طرح معماری غرب در سرزمین خود بودند. نمونه‌های غربی نیز به سرعت جای خود را میان مردم باز کرده و در تمام ایران رسوخ پیدا کرد. معماری با ورودی اصلی پیش آمده و ستون دار و پله‌های بزرگ تشریفاتی مشخص شده‌اند و اتاق‌ها به دو صورت دوبرال در طبقات اول و دوم ساخته شده‌اند. ساختمان‌های گمرکات در استان بوشهر در اواخر دوره قاجار و اوایل دوره پهلوی شکل گرفته‌اند و جزو اولین بناها در استان بوشهر بودند که با معماری متفاوتی ظاهر شدند و طراحی آن‌ها برگرفته از معماری آن دوران نیست؛ بلکه متأثر از معماری غرب است و بوشهر به دلیل ارتباطات گسترده آن با کشورهای دیگر، نقش معماران خارجی در این استان پررنگ بوده است. بایستی در جهت حفظ بناهای ارزشمندی هم چون این گمرکات که در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفتند، کوشا بود تا دچار تخریب نشوند.

کتابنامه

- استفان‌رای، گرمون، (۱۳۷۸). چالش برای قدرت و ثروت در جنوب ایران (۱۷۵۰-۱۸۵۰).
- ترجمه حسن زنگنه، تهران: انتشارات همسایه.
- اعتصام، ایرج، (۱۳۷۴). «بررسی تطبیقی معماری و شهرسازی معاصر ایران و اروپا». مجموعه

- مقالات کنگره تاریخ معماری و شهرسازی ایران، جلد سوم، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور، صص: ۸۹-۱۱۰.
- افشارسیستانی، ایرج، (۱۳۷۸). پژوهشی در نام شهرهای ایران. تهران: روزنه.
 - امیرخانی، غلامرضا، (۱۳۹۹). «بررسی تحولات گمرک بوشهر در سال‌های ۱۳۲۰ تا ۱۳۲۲ ه.ق.، بر پایه یادداشت‌های منتشرنشده لامبرت مولیتور». پژوهش‌های علوم تاریخی، دوره ۱۲، شماره ۴، پیاپی ۲۴، صص: ۱-۱۷.
 - پرونده ثبتی گمرک بوشهر، (۱۳۹۶). میراث فرهنگی بوشهر. شماره ثبت: ۳۱۸۰۰.
 - پرونده ثبتی گمرک بوالخیر، (۱۳۹۸). میراث فرهنگی بوشهر. شماره ثبت: ۳۲۸۹۲.
 - پرونده ثبتی گمرک دیر، (۱۳۹۸). میراث فرهنگی بوشهر. شماره ثبت: ۳۲۸۹۱.
 - حصاری، مرتضی؛ علی یاری، احمد؛ و ایروانی قدیم، فرشید، (۱۳۹۱). «کنکاشی بر نقش موقعیت دولت شهرهای فدرال ایلامی بر تجارت آبی خلیج فارس». در: مجموعه مقالات هشتمین همایش ملی خلیج فارس، به کوشش عباس نامجو و احمد پوراحمد، تهران: انتشارات جهاد دانشگاهی، صص: ۲۶۳-۲۴۷.
 - حقیقی، خلیل؛ و حاجیان پور، حمید، (۱۳۹۵). «تلگراف خانه بوشهر و استعمار انگلستان». فصلنامه تاریخ روابط خارجی، دوره ۱۷، شماره ۶۷، صص: ۸۷-۱۱۳.
 - حمیدی، سیدجعفر، (۱۳۸۹). استان زیبای بوشهر. بوشهر: انتشارات بوشهر.
 - حشمتی، احمدرضا؛ و دولت آبادی، فریبرز، (۱۳۹۹). «مقدمه‌ای بر شناخت معماری کاخ‌های تهران در دوره قاجار». مجله مطالعات باستان‌شناسی پارسه، شماره ۱۴، صص: ۱۶۷-۱۸۳.
 - خلیفه زاده، علیرضا؛ و علیصوفی، علیرضا، (۱۳۹۹). «بررسی علل شکل‌گیری بنادر بوشهر، دیلم و ریگ در دوره صفوی». مجله مطالعات تاریخ اسلام، شماره ۴۴، صص: ۳۳-۶۴.
 - دشتی، رضا، (۱۳۸۰). تاریخ اقتصادی-اجتماعی بوشهر در دوره قاجاریه با تکیه بر نقش تجار و تجارت. تهران: انتشارات پازینه.
 - رنجبر، احسان؛ پورجعفر، محمدرضا؛ و خلیجی، کیوان، (۱۳۸۹). «خلاقیت‌های طراحی اقلیمی متناسب با جریان باد در بافت قدیم بوشهر». نشریه باغ‌نظر، دوره ۷، شماره ۱۳، صص: ۳۴-۱۷.
 - زعیمی، غلامرضا، (۱۳۹۲). «ایجاد تلگراف خانه و کنسولگری انگلستان در بنادر و جزایر هرمزگان». نشریه پژوهش‌نامه فرهنگی هرمزگان، شماره ۶ و ۷، صص: ۹۵-۱۱۳.
 - زمرشیدی، حسین، (۱۳۸۷). طاق و قوس در معماری ایران. تهران: نشر شرکت عمران و بهسازی شهری ایران.
 - سعادت، محمدحسین، (۱۳۷۵). تاریخ بوشهر. تصحیح: عبدالرسول خیراندیش و عمادالدین شیخ‌الحکمایی، تهران: میراث مکتوب.
 - سعیدی‌نیا، حبیب‌الله، (۱۳۸۸). «تحولات تاریخی گمرک ایران و رونق اقتصادی در دوره قاجاریه». نشریه تاریخ ایران، دوره ۶۳، شماره ۵، صص: ۱۲۷-۱۰۳.
 - سعیدی‌نیا، حبیب‌الله، (۱۳۸۹). گمرک بوشهر و نقش آن در تجارت خلیج فارس در دوره قاجار. تدوین: علی اصغر قهرمانی، بوشهر: دانشگاه خلیج فارس.
 - شیرین‌کام، فریدون؛ و فرجام‌نیا، ایمان، (۱۳۹۶). سرگذشت پنجاه کنشگر اقتصادی ایران. تهران: فرهنگ صبا.
 - علی‌زاده‌مقدم، بدرالسادات؛ و هاشمی‌پور، ظهراب، (۱۳۹۷). «بررسی نقش آرامنه در گمرک بوشهر در دوره قاجار براساس اسناد این دوره (۱۲۱۰ تا ۱۳۳۲ ه.ق. / ۱۷۹۵ تا ۱۹۱۴ م.)». پژوهش‌های تاریخی، دوره ۵۴، شماره ۴، پیاپی ۴۰، صص: ۳۷-۲۰.
 - غلام‌زاده جفره، فراز، (۱۳۹۲). معماری بوشهر در دوره زند و قاجار. بوشهر: آبادیوم

- فتحی، محمد، (۱۳۵۴). سیری در قلمرو گمرک ایران از سیستان تا خوزستان. تهران: انتشارات خرمی.
- لسترنج، گای، (۱۳۳۷). جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی. ترجمه محمود عرفان، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- لوریمبر، ر. ر.، (۱۳۷۹). راهنمای خلیج فارس، تاریخ و جغرافیای بوشهر. ترجمه سیدمحمدحسن نبوی، شیراز: انتشارات نوید.
- مارکوات، یوزف، (۱۳۸۳). ایران‌شهر در جغرافیای بطلمیوس. ترجمه مریم میراحمدی، تهران: طهوری.
- مستوفی، عبدالله، (۱۳۷۱). شرح زندگانی من. تهران: زوار.
- مشایخی، عبدالکریم، (۱۳۸۶). خلیج فارس و بوشهر روابط سیاسی و اقتصادی ایران و اروپا. تهران: انتشارات مؤسسه مطالعات تاریخ ایران و بنیاد ایران‌شناسی شعبه استان بوشهر.
- مولایی هاشجین، مهسا، (۱۳۹۶). «بررسی تأثیر معماری نئوکلاسیک اروپا در ساختمان‌های دوره قاجار نمونه موردی شهر بوشهر». همایش ملی پژوهش‌های نوین در معماری بارویکرد تعامل انسان و محیط‌زیست، رشت.
- نصیری انصاری، محمود، (۱۳۵۰). سیری در معماری ایران. تهران: هنرسرای عالی.
- یزدانی، افشین، (۱۳۹۸). «جغرافیای تاریخی جزایر: هرمز، قشم، هنگام، تنب بزرگ، فارو، کیش، هندورابی، و لاون در خلیج فارس براساس سفرنامه نئارخوس». در: مجموعه مقالات میراث فرهنگی خلیج فارس، گردآورنده مرتضی حصار، تهران: پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری؛ معاونت میراث فرهنگی، صص: ۷۰-۵۱.
- یزدانی، افشین؛ و فیروزمندی شیره‌جین، بهمن، (۱۳۹۵). «تموکن، تنوکه و تخمکه، نام‌هایی برای بندرگاهی هخامنشی بر کرانه شمالی خلیج فارس؛ فرصت‌ها و چالش‌های همخوانی مدارک نوشتاری و باستان‌شناسی». مجله مطالعات باستان‌شناسی، دوره ۸، شماره ۱۱، صص: ۲۲۳-۲۰۵.
- Afshar Sistani, I., (1999). *Research in the name of Iranian cities*. Tehran, Rozane.
- Alizadeh Moghadam, B. & Hashemipoor, Z., (2019). "Studying of the Role of Armenians in Boushehr Customs during the Qajar period based on the Documents of that Period (1210-1332 AH/1795-1914AD)". *Journal of Historical Research*, Vol. 40. Pp: 19-37.
- Amirkhani, G., (2021). "A Survey of Bushehr Customs and Its changes (1902 – 1904), Based on Unpublished Notes by Lambert Molitor". *Historical Science Studies*. Vol. 24, Pp: 1-17.
- Customs registration file of Deir, (2019). *Bushehr Cultural Heritage*. Registration Number: 32891.
- Customs registration file, Bualkhair, (2019). *Bushehr Cultural Heritage*. Registration Number: 32892.
- Customs registration file, Bushehr, (2017). *Bushehr Cultural Heritage*. Registration Number: 31800.
- Dashti, R., (2001). *Socio-economic history of Bushehr in the Qajar period based on the role of traders and trade*. Pazine, Tehran.
- Etesam, I., (1995). "Comparative study of architecture and contemporary urban

planning of Iran and Europe”. *Proceedings of the Congress of History of Architecture and Urban Planning of Iran*, Vol 3, Mcth, Pp: 89-110

- Fathi, M., (1975). *A tour of the Iranian customs territory from Siestan to Khuzeestan*. Tehran: Khorami Publications.

- Gholamzade Jafre, F., (2013). *Bushehr architecture in Zand and Qajar period*. Bushehr: Abadium

- Grummon, S. R., (1985). *The Rise and Fall of The Arab Shaykhdome of Bushire: 1750-1850 (Iran, Persian Gulf)*. The Johns Hopkins University Publishing.

- Haghighi, K. & Hajianpour, H., (2016). “Bushehr Telegraph House and British Colonization”. *Foreign Relations History Quarterly*, Vol. 67, Pp: 87-113.

- Hamidi, S. J., (2010). *The beautiful province of Bushehr*. Bushehr.

- Heshmati, A. R. & Dolatabadi, F., (2021). “An Introduction To Understanding the Architecture of Tehran Palaces in the Qajar Period”. *Pareseh Journal of Archaeological Studies*, No. 14, Pp: 167-183.

- Hessari, M.; Irvani Ghadim, F. & Aliyari, A., (2012). “Research into the role of the position of the Elamite federal city-states on the water trade of the Persian Gulf”. In: *8th Proceedings of the Persian Gulf National Conference*, Namjoo And Pourahmad (eds). Jahad Daneshgahi, Pp: 247-263.

- Khalifezade, A. & Alisoufi, A., (2020). “Investigating Causes of Emergence of Bushehr, Deylam and Rig Ports during Safavid Period”. *Quarterly Journal of Historical Studies of Islam*, Vol. 44, Pp: 33-64.

- Le-Strange, G., (1958). *The lands of the eastern caliphate*.

- Lorimer, J. G., (1915). *Gazetteer of the Persian Gulf*. Oman, and Central Arabi. Calcutta.

- Markwart, J., (1901). *Ērānšahr nach der Geographie des Ps. Moses Xorenac‘i*. Mit historisch-kritischem Kommentar und historischen und topographischen Excursen. Gessellschaft der Wissenschaften zu Göttingen

- Mashyekhi, A., (1987). *Persian Gulf and Bushehr Political and economic relations between Iran and Europe*. Institute of Iranian History Studies and Iranology Foundation, Bushehr Branch.

- Molaei Hashjin, M., (2017). “Study of the Impact of European Neoclassical Architecture on Qajar Period Buildings in the Case Study of Bushehr”. *National Conference on New Research in Architecture with the Interaction of Man and Environment*, Rasht.

- Mostofi, A., (1992). *My biography*. Tehran: Zavar.

- Nasiri Ansari, M., (1971). *A tour of Iranian architecture*. Tehran: Excellent Art Gallery.

- Parsaee, M.; Parva, M. & Karimi, B., (2015). “Space and Place Concepts Analysis based on Semiology Approach in Residential Architecture, the Case Study of Traditional City of Bushehr, Iran”. *Housing and Building National Research Center, HBRC Journal* N. 11, Pp: 368-383.

- Pezzard, M., (1914). *Mission a Bender Bouchir*. Paris: Geuthner.
- Ranjbar, E.; Pourjafar, M. & Khaliji, K., (2010). "Innovations In Climatic Designing Due to The Wind Flowing Through The Old Bushehr". *Bagh-e Nazar*, Vol. 13, Pp: 17-34.
- Saadat, M. H., (1996). *History of Bushehr*, edited by Abdul Rasool Khairandish and Emad al-Din Sheikh al-Hakmaei. Miras-e Maktoob, Tehran.
- Saidinia, H., (2010). "The Evolution of Iran's Customs in Relation to Its Economic Development in the Qajar Era". *Journal of Iran History*, Vol. 5, Pp: 103-128.
- Saidinia, H., (2011). *Bushehr Customs and its role in Persian Gulf trade in the Qajar period*. Bushehr.
- Sedaqat, F. & Akbarzadeh, M., (2016). "The Principles and Platform of Climatic Design of the Bushehr Architecture". *Research Journal of Recent Sciences*, No. 5(2). Pp: 66-75.
- Steinkeller, P., (1982). "The question of Marhasi: a contribution to the historical geography of Iran in the third millennium B.C.". *Zeitschrift für Assyriologie und vorderasiatische Archäologie*, Vol. 72, Issue: 2, Pp: 237-265.
- Shirinkam, F. & Farjamnia, I ., (2017). *The story of fifty economic activists in Iran*. Saba, Tehran.
- Yazdani, A. & Firouzmandi Shirehjin, B., (2016) "Tam(uk)ka(n), Taoke, Tah(u) makah & Tahukka; the Names for an Achaemenid Port on the Northern Coast of the Persian Gulf; A Challenges for Conformity between Textual and Archaeological Documents". *Journal of Archaeological Studies*, Vol. 13, Pp: 205-223.
- Yazdani, A., (2020). "Historical geography of the islands: Hormoz, Qeshm, Hengam, Tonb Bozorg, Faro, Kish, Hindurabi, and Lavan in the Persian Gulf based on the travelogue of Nearchus". *The Cultural Heritage of the Persian Gulf*, Hessari, M., (Ed). ICHT. Pp: 51-70.
- Zaiemi, G., (2013). "The Establishment of English Telegraph Office and Consulate in Hormozgan's Ports and Islands". *Journal of Hormozghan Cultural Research Review*. Vol. 6 & 7, Pp: 127-149.
- Zamarshidi, H., (2008). *Arch and arch in Iranian architecture*. Mrud. Tehran.