

The Role of the Second Pahlavi Government in the Establishment and Promotion of the Tourism Industry in the Persian Gulf

Hasan. Zandiyeh¹, Maede. Azizi Khalkhali^{2*}

¹ Department of History, University of Tehran, Tehran, Iran

² Master's Degree, History, Persian Gulf Studies, University of Tehran, Tehran, Iran

* Corresponding author email address: maede.azizi7597@gmail.com

Article Info

Article type:

Original Research

How to cite this article:

Zandiyeh, A., & Azizi Khalkhali, M. (2024). The Role of the Second Pahlavi Government in the Establishment and Promotion of the Tourism Industry in the Persian Gulf. *Journal of Social-Political Studies of Iran's Culture and History*, 3(3), 131-148.



© 2024 the authors. Published by Iran-Mehr: The Institute for Social Study and Research. This is an open access article under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0) License.

ABSTRACT

The tourism industry, in its modern form, emerged in Iran for the first time during the Pahlavi era. Initially, in 1935, an office titled "Office for Foreign Travelers and Publicity" was established, and its activities were limited to publishing tourism brochures and guidebooks. The growth and development of this industry were realized through the establishment of the "Tourism Attraction Organization" in 1966 and the formation of the "Ministry of Information and Tourism" in 1974. One of the destinations that has always been attractive and of interest to tourists is the southern ports and islands of Iran. These places, with their various historical, environmental, and cultural attractions, have always drawn tourists to them. Among these regions, Kish Island, with features such as favorable weather, beautiful nature, historical sites, and rare plant and animal species, became one of the islands receiving special attention for tourism development in southern Iran during the Second Pahlavi period. In the present research, based on sources such as memoirs of Pahlavi officials and available documents, and using a descriptive-analytical method, an attempt has been made to answer the question of how the tourism industry grew and developed in the Iranian ports and islands of the Persian Gulf during the Second Pahlavi era, particularly Kish Island, which became an international tourist island during this period.

Keywords: *Tourism industry, Second Pahlavi, Kish, Qeshm, Ports of Bushehr and Abbas.*

EXTENDED ABSTRACT

The tourism industry in Iran began to take shape in its modern form during the Pahlavi era, particularly under the reign of the Second Pahlavi government (1941-1979). This research focuses on the key role played by the Second Pahlavi government in promoting and establishing the tourism industry in the southern regions of Iran, specifically the Persian Gulf, with an emphasis on Kish Island. By analyzing historical records, governmental documents, and memoirs of Pahlavi officials, the study reveals the strategic importance of developing tourism as a means of economic growth and political influence in the region. The study uses a descriptive-analytical approach to explore how tourism infrastructure was created, promoted, and expanded during this period, transforming southern Iranian ports and islands into international tourist destinations.

Tourism in Iran, while having ancient roots, saw its first official institutionalization in 1935 with the establishment of the "Office for Foreign Travelers and Publicity," an entity primarily focused on producing tourism brochures and guidebooks. However, it was under the reign of Mohammad Reza Pahlavi, particularly in the late 1960s and early 1970s, that tourism was significantly promoted as a national agenda. This was marked by the establishment of the "Tourism Attraction Organization" in 1966 and the "Ministry of Information and Tourism" in 1974. The research outlines how these governmental efforts were aimed not only at promoting cultural and natural heritage but also at asserting Iran's presence and sovereignty in the strategic Persian Gulf region. Kish Island, with its favorable climate, beautiful landscapes, and historical significance, became the focal point of these tourism development efforts ([Chamankar, 2005](#)).

Kish Island, a small island in the Persian Gulf, was strategically selected by the Second Pahlavi government as an ideal location for international tourism. The island's favorable geographic location and natural beauty made it an attractive destination for tourists from both within and outside Iran. By the mid-1970s, the Pahlavi government had launched extensive efforts to transform Kish into a hub for luxury tourism, catering to international visitors with modern infrastructure such as hotels, casinos, resorts, and recreational facilities. These developments were part of a broader strategy to integrate Iran into the global tourism industry and to promote a modern image of the country on the international stage. Kish's transformation into a tourist destination also reflected the government's desire to diversify the economy and reduce its reliance on oil revenues ([Nourbakhsh, 1990](#)).

The study further explores how Kish Island's development was tied to broader regional and global economic trends. The oil boom of the 1970s provided the Pahlavi government with the financial resources to invest in large-scale infrastructure projects, including the development of tourism facilities in Kish and other southern ports. The construction of airports, hotels, and resorts was complemented by efforts to market Kish as a luxurious retreat for both Western tourists and the Iranian elite. The government's focus on high-end tourism was intended to position Iran as a leading destination for international travelers, comparable to other well-known tourist destinations in the Middle East and Europe ([Nourbakhsh, 1990](#)).

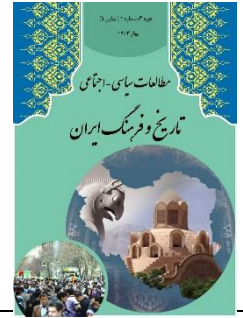
In addition to Kish Island, the research also examines the promotion of other southern ports and islands, including Qeshm, Bushehr, and Bandar Abbas. These areas, rich in historical, environmental, and cultural attractions, had long been centers of commerce and travel due to their strategic locations along trade routes such as the Silk Road. Under the Second Pahlavi government, these regions were further developed to attract both domestic and foreign tourists. The establishment of tourism facilities in these

regions was part of a broader strategy to enhance Iran's geopolitical influence in the Persian Gulf and to showcase the country's cultural heritage to the world (Alam, 1998). As outlined in the study, the development of the tourism industry in these regions was also seen as a way to foster economic growth and to promote regional development in historically underdeveloped areas.

The research highlights several key governmental policies and initiatives that contributed to the development of tourism in the Persian Gulf region during the Second Pahlavi era. For example, the formation of the "Tourism Attraction Organization" was a critical step in formalizing the government's commitment to developing tourism. Additionally, the creation of the "Ministry of Information and Tourism" in 1974 marked a significant shift in the government's approach to tourism, with a greater focus on promoting Iran's image abroad. The study also examines the role of international collaborations and investments in shaping the development of tourism in the Persian Gulf. Foreign consultants, particularly from the United States, played a crucial role in the planning and execution of tourism projects in Kish Island and other regions.

One of the significant findings of this research is the way in which tourism development in the Persian Gulf was intertwined with the political goals of the Pahlavi government. By promoting Kish and other southern islands as tourist destinations, the government sought to assert Iran's sovereignty over these regions, particularly in the face of growing foreign interest in the oil-rich Persian Gulf. The development of modern infrastructure in these regions was also seen as a way to bolster Iran's image as a progressive and modern nation. The government's efforts to promote tourism were therefore not only motivated by economic considerations but also by the desire to enhance Iran's political and cultural influence in the region.

In conclusion, the study demonstrates that the establishment and promotion of the tourism industry in the Persian Gulf during the Second Pahlavi era were key elements of the government's broader strategy to modernize Iran and to enhance its geopolitical influence. The development of Kish Island and other southern regions as tourist destinations reflected the government's vision of transforming Iran into a leading player in the global tourism industry. While the Pahlavi government's efforts were cut short by the 1979 Islamic Revolution, the foundations laid during this period continue to influence the development of tourism in Iran today. This research contributes to a deeper understanding of the role of tourism in shaping Iran's political, economic, and cultural landscape during a critical period in the country's modern history



نقش دولت پهلوی دوم در ایجاد و ارتقاء صنعت توریسم در خلیج فارس

حسن زندیه^۱، مائده عزیزی^۲

۱. عضو هیأت علمی گروه تاریخ دانشگاه تهران

۲. دانش آموخته کارشناسی ارشد، رشته تاریخ، گرایش مطالعات خلیج فارس، دانشگاه تهران، تهران، ایران

*ایمیل نویسنده مسئول: maede.azizi7597@gmail.com

چکیده

اطلاعات مقاله

نوع مقاله

پژوهشی اصیل

نحوه استناد به این مقاله:

زندیه، حسن، و عزیزی، مائده. (۱۴۰۳). نقش دولت پهلوی دوم در ایجاد و ارتقاء صنعت توریسم در خلیج فارس. *مطالعات سیاسی- اجتماعی تاریخ و فرهنگ ایران*، ۳(۳)، ۱۴۸-۱۳۱.



© ۱۴۰۳ تمامی حقوق انتشار این مقاله متعلق به نویسنده است. انتشار این مقاله به صورت دسترسی آزاد مطابق با گواهی (CC BY-NC 4.0) صورت گرفته است.

صنعت گردشگری به شکل نوین و امروزی آن، برای نخستین بار، در دوران پهلوی در ایران پدیدار شد. ابتدا در سال ۱۳۱۴ش اداره‌ای تحت عنوان "اداره سیاحان خارجی و تبلیغات" ایجاد شد که فعالیتهای آن به چاپ نشریات و کتابچه‌های راهنمای گردشگری محدود می‌شد. رشد و توسعه این صنعت در راستای ایجاد "سازمان جلب سیاحان" در سال ۱۳۴۵ش و تشکیل "وزارت اطلاعات و جهانگردی" در سال ۱۳۵۳ش محقق شد. یکی از مقاصد مهم برای گردشگران مورد توجه و جذاب بوده است، بنادر و جزایر جنوب ایران می‌باشد. این اماکن با دارا بودن جاذبه‌های تاریخی، زیست‌محیطی و فرهنگی گوناگون، همواره گردشگران را به سوی خود فرامی‌خوانند. در میان این مناطق جزیره کیش با دارا بودن ویژگی‌هایی همچون آب و هوای مطلوب و طبیعت زیبا، اماکن تاریخی و آثار باستانی و نیز گونه‌های گیاهی و جانوری کمیاب به عنوان یکی از جزایر مورد توجه در امر گردشگری جنوب ایران در دوران پهلوی دوم مورد توجه ویژه قرار گرفت. در پژوهش حاضر تلاش شده تا بر اساس منابع همچون کتب خاطرات رجال پهلوی و اسناد موجود و با روش توصیفی-تحلیلی به پرسش چگونگی رشد و توسعه صنعت گردشگری در بنادر و جزایر ایرانی خلیج فارس در دوران پهلوی دوم و به خصوص جزیره کیش که در این دوران به جزیره‌ای توریستی-بین‌المللی تبدیل گردید، پاسخ داده شود.

کلیدواژگان: صنعت توریسم، پهلوی دوم، کیش، قشم، بنادر بوشهر و عباس.

مقدمه

ایران به علت برخورداری از موقعیت جغرافیایی ویژه و نیز دارا بودن میراث غنی فرهنگی و هنری، همواره و طی ادوار گوناگون تاریخی، مورد توجه مسافران و گردشگران بوده است. همچنین ایران به سبب استقرار در مسیر جاده ابریشم، بیش از پیش مورد توجه بازرگانان و تجار بوده و خارجیان بسیاری در این مسیر به رفت و آمد می پرداختند. با این حال، توجه گردشگران خارجی به ایران، از قرن ۱۱ ق/۱۷ م هم زمان با حکومت صفوی افزایش یافت و حجم سفرنامه‌های موجود در این بازه زمانی، به خوبی نشان دهنده فراوانی گردشگران در این بازه زمانی است. به همین سبب، اقدامات گسترده‌ای برای پذیرایی از گردشگران انجام گرفت و به طور کلی، پیش‌بینی و آماده‌سازی امکانات، تأسیسات و تجهیزات برای رفاه حال گردشگران در کشور، دارای قدمتی طولانی است. با این وجود، پرداختن به موضوع گردشگری به شکل امروزی آن و همچنین نگاه به این مقوله از منظر اقتصادی و فرهنگی همراه با معرفی آداب و رسوم و ویژگی‌های کشورهای جهان، با آغاز دوران پهلوی و به ویژه پهلوی دوم صورت گرفت؛ زیرا در دوره پهلوی دوم با توجه به مراودات بین‌المللی، سازمانی تحت عنوان، سازمان جهانگردی، به منظور ارتقاء سطح گردشگری و همچنین کسب وجهه بین‌المللی ایجاد شد (Javadi, 2013).

همچنین تأسیس سفارتخانه‌های مقیم و دائمی در کشورهای دیگر، توسط ایران، برای اولین بار در زمان سلطنت ناصرالدین شاه قاجار، صورت گرفت. تا آن زمان، تنها دول همجوار ایران در تهران دارای سفارتخانه‌های مقیم بودند و ایران فقط در زمانهایی که نیاز بود، سفرای موقتی خود را به دربار دول خارجی می فرستاد. بنابراین، زین پس ایران در تغلیس، حاجی طرخان، بغداد و بمبئی جنرال کنسول و کنسول^۱ و همچنین در دربار پاریس، لندن، پترزبورگ و استانبول سفرای مقیم داشت (Mostofi, 2009).

در اسناد موجود از دوران پهلوی نیز می توان به موارد بسیاری از اقدامات و تلاشهای سفرای ایران در کشورهای گوناگون، در راستای پیشرفت صنعت گردشگری اشاره کرد. پیشنهادهای سفرای نیز عموماً حول محور ساخت و تجهیز هتل‌ها و مسافرخانه‌ها، تجهیز راه‌ها و تسهیل در رفت و آمد مسافران بود.

۱- نخستین ادارات و سازمان‌های مختص گردشگری در ایران

در ایران برای نخستین بار، در سال ۱۳۱۴ ش، اداره‌ای تحت عنوان «اداره امور جهانگردی» در وزارت کشور تأسیس شد. این اداره فعالیت‌هایی محدود به چاپ، تهیه و توزیع نشریاتی به شکل کتابچه‌های کوچک راهنما به منظور راهنمایی توریست‌ها و معرفی ایران از نظر جغرافیایی، سیاسی و اجتماعی را داشت. در سال ۱۳۲۰ ش این اداره جای خود را به «شورای عالی جهانگردی» داد که هفته‌ای یکبار در وزارت کشور تشکیل می‌شد و امور اداری آن، تحت نظر اداره سیاسی وزارتخانه بود. سال‌ها بعد، در سال ۱۳۳۳ ش، با توجه به اهمیت صنعت توریسم در نزد دولت‌ها، به دلیل جنبه‌های اقتصادی و همچنین به منظور تحکیم مبانی حسن تفاهم بین کشورها «اداره امور جهانگردی» مجدداً در وزارت کشور تشکیل شد. اداره مذکور، طی دوره جدید فعالیت‌های خود، موفق به انجام خدمات زیربنایی در زمینه‌های گوناگون توسعه جهانگردی کشور از جمله تهیه قوانینی مربوط به ورود و خروج اتباع بیگانه گردید (Rezvani, 2006).

۲- مصوبات مجلسین شورای ملی و سنا در راستای صنعت گردشگری ایران در دوره پهلوی دوم

۱. در مقایسه بین سفیر و کنسول؛ سفیر نماینده سیاسی رئیس دولت خویش نزد رئیس دولت کشور دیگر است و صرفاً یک جایگاه و مقام دیپلماتیک (سیاسی) را نمایندگی می‌کند. هر کشور در کشور دیگر تنها می‌تواند یک سفیر و سفارتخانه داشته باشد، اما تعداد کنسول‌ها و دفاتر کنسولگری می‌تواند بیش از این باشد. با وجود آنکه کنسول‌ها به امور تجاری و اتباع کشور خویش می‌پردازند و سفیر امور سیاسی را برعهده دارد، اما عملاً دفاتر کنسولی نیز به محلی برای پیشبرد اهداف سیاسی مبدل می‌شدند. سجاد کاظمی، «اهداف انگلیسی از تأسیس دفاتر کنسولگری در شهرهای مختلف ایران»، فصلنامه جندی‌شاپور، پاییز ۱۳۹۴، ص ۸۲.

قانون اجازه اجرای مقررات گزارش کمیسیون برنامه مجلس شورای ملی که در دوره پانزدهم مجلس و در تاریخ ۲۶ بهمن ماه سال ۱۳۲۷ش، به تصویب رسید از نخستین مصوباتی بود که مجلس شورای ملی در راستای جلب سیاحان به تصویب رساند. همه این قانون شامل جلب سیاحان نمی شد و فقط در فصل ششم از ماده دوم، تحت عنوان اصلاحات اجتماعی و شهری، در تبصره‌ای از این فصل آمده که دولت مکلف است برای ساختن مهمانخانه و جلب سیاحان خارجی و تأمین آسایش آن‌ها در مدت توقف در ایران نقشه مفیدی طرح و اجرا کند (سایت مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی به نشانی www.majlis.ir).

قانون مورد توجه بعدی در زمینه گردشگری، قانون سازمان جلب سیاحان شامل ۵ ماده بود که در دوره بیست و یکم مجلس شورای ملی و در تاریخ ۵ اردیبهشت ماه سال ۱۳۴۴ش، به تصویب این مجلس و در تاریخ ۱۰ خرداد ماه سال ۱۳۴۴ش به تصویب مجلس سنا رسید. در ماده اول به علت تشکیل سازمان، ماده دوم سرمایه و درآمد سازمان، ماده سوم نحوه اداره سازمان، ماده چهارم تکالیف دولت در رابطه با سازمان پرداخته شده و در ماده پنجم آمده که دولت مأمور اجرای این قانون خواهد بود (سایت مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی به نشانی www.majlis.ir).

از دیگر تصویب‌نامه‌های مهم و اساسی در راستای صنعت توریسم در کشور، تصویب‌نامه هیأت وزیران در رابطه با تأمین نامه نظارت بر راهنمایان جهانگردی می باشد.

اساسنامه شرکت تأسیسات جهانگردی از دیگر مصوبات هیأت وزیران بود که بنا به پیشنهاد شماره ۶۶۷۵/ب مورخ ۱۳۴۵/۱۰/۲۵ش، سازمان برنامه و بر اساس ماده ۱۹ قانون عمرانی سوم کشور و در تاریخ ۱۳۴۶/۲/۳۰ش، به تصویب رسید. این اساسنامه شامل ۸ فصل و ۲۶ ماده می باشد.

در ماده ۱ آمده است که :

«به منظور توسعه تأسیسات جهانگردی که عبارتند از: مهمانخانه، مهمانسرا، رستوران، چایخانه، استراحتگاه، اردوگاه، تأسیسات کنار دریا، مراکز فروش کالاهای سوغاتی، حمام‌های آب معدنی و هر نوع محل دیگری که برای استراحت، تغذیه، بیتوته و تفریح جهانگردان و سیاحان مناسب باشد، شرکتی به نام شرکت سهامی تأسیسات جهانگردی که در این اساسنامه شرکت خوانده می شود، بوجود می آید.» (Mousavi, 2001).

یکی از مهم ترین قانون های مصوبه در راستای صنعت جهانگردی در ایران، قانون تأسیس "وزارت اطلاعات و جهانگردی" می باشد. این قانون شامل ۸ ماده، ۲ تبصره و ۲۲ بند در دوره بیست و سوم مجلس شورای ملی و تاریخ ۲۶ خرداد ماه سال ۱۳۵۳ش، به تصویب این مجلس و در تاریخ سوم تیر ماه سال ۱۳۵۳ش، به تصویب مجلس سنا رسید. (سایت مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی به نشانی www.majlis.ir).

۳- وضعیت بنادر و جزایر خلیج فارس در دوره پهلوی اول

کوشش برای افزایش نقش آفرینی ایران در خلیج فارس، در دوره پهلوی اول و با اقداماتی همچون خرید ناوگان نظامی جدید از کشورهای اروپایی و اعزام دانشجو به این کشورها به منظور فراگیری آموزش های نظامی در این راستا، آغاز شد. اقدامات دیگری که در این دوره در رابطه با خلیج فارس صورت گرفت، اعلام حق حاکمیت ایران بر جزایر تنب کوچک و بزرگ و ابوموسی، افزایش بازدید رزمناوهای ایران از بنادر و جزایر خلیج فارس، تلاش برای برقراری حاکمیت ایران بر جزیره باسعیدو که در اشغال انگلیسی ها بود و ابلاغیه دولت ایران به مقامات محلی مبنی بر اینکه اتباع کویت و مسقط و عمان تا اطلاع ثانوی از اتباع ایران تلقی می شوند (Chamankar, 2005).

رضاشاه و به‌ویژه شخص تیمورتاش، وزیر دربار، کاملاً از اهمیت منطقه خلیج فارس که به‌خصوص با پیدایش نفت بیش‌ازپیش مورد توجه واقع شده بود، آگاه بودند و توجه خود را به این منطقه معطوف داشتند. با این حال، سیاست‌های برنامه‌ریزی شده آن‌ها برای خلیج فارس دستاورد و نتایج مطلوبی را در پی نداشت که علت این امر نیز عواملی همچون:

«توسعه نفوذ استعماری همه‌جانبه بریتانیا در خلیج فارس، عدم وجود حکومت‌های سیاسی مستقل و دارای سیاست خارجی مشخص در شیخ‌نشین‌های جنوبی تنگه هرمز، سیاست انزوا و درهای بسته برخی از آنان مانند عمان، جنگ دوم جهانی و حضور گسترده نظامیان متفقین در منطقه بود» (Chamankar, 2005).

یکی از موانع توسعه کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های خلیج فارس، عدم توجه به مسیرها و راه‌ها در دوران قاجار بود؛ بنابراین، راهکارهایی همچون ساخت خطوط تراموا^۱ و راه‌آهن در مسیرهای جنوبی ایران در دستور کار دولت پهلوی اول قرار گرفت. راه‌آهن شمال به جنوب، یکی از طرح‌های بزرگ اقتصادی ایران در دوره پهلوی اول می‌باشد که درهای جدیدی از رونق و توسعه را به روی بنادر و جزایر خلیج فارس می‌گشاید (Chamankar, 2005).

به صورت کلی، اقدامات دوره پهلوی اول در محدوده خلیج فارس که روندی رو به رشد در زمینه رونق و توسعه این منطقه را در بر داشت اینگونه می‌توان بیان کرد:

«...نوسازی و بهسازی خطوط مواصلاتی شوسه، راه‌آهن و هوایی، ساخت بنادر جدید و یا تجهیز بنادر قدیمی به تأسیسات بارگیری و باراندازی و اسکله‌های متعدد، توجه به بخش گمرکات با ساخت ساختمان‌های اداری، انبارها و جذب نیروی انسانی مورد نیاز، تعدیل قوانین محدودکننده در زمینه صادرات و واردات و گسترش روابط تجاری با سرزمین‌های جنوبی تنگه هرمز و هندوستان، توجه به فعالیت‌های سنتی اقتصادی در بخش‌های شیلات، مروارید، معادن و کشتی‌سازی، تأسیس صنایع و شرکت‌های کوچک اشتغال‌زا، توجه به بخش کشاورزی با تأکید بر مسئله آبیاری، سدسازی و استفاده از ماشین‌آلات و شیوه‌های جدید زراعت و مبارزه با پدیده مخرب قاجاق می‌شد.» (Chamankar, 2005).

۴- نیمه اول و دوم حکومت محمدرضا شاه پهلوی در رابطه با خلیج فارس و توریسم

توجه به خلیج فارس از ابتدای حکومت محمدرضا شاه پهلوی نیز همانند ادوار پیشین وجود داشت. با این حال، سیاست‌های در پیش گرفته شده، در رابطه با این منطقه، کارآمد نبوده و عوامل داخلی و منطقه‌ای بسیاری نیز بر مؤثر واقع نشدن این سیاست‌ها بیش از بیش دامن زدند. عواملی که بیش از همه بر سیاست‌های نیمه اول حکومت محمدرضا شاه پهلوی نسبت به خلیج فارس تأثیرگذار بودند، عبارتند از:

«دگرگونی سیاسی در ایران و تضعیف تمرکز سیاسی حاصل از سقوط حکومت رضا شاه، حضور ارتش متفقین به ویژه عناصر انگلیسی در خلیج فارس که عملاً دولت ایران را از هرگونه قدرت مانور واقعی و سیاست نفوذ محروم نموده بود، ضعف شدید قدرت دریایی ایران به ویژه پس از انهدام کامل توان نظامی آن در خلیج فارس پس از حوادث شهریور ۱۳۲۰ش، چالش تضعیف‌کننده بین شاه و نخست وزیر در دوره مصدق، تلاش دولت انگلیس برای فشار بر مصدق پس از ملی شدن صنعت نفت چون سیاست یکپارچه نمودن شیوخ عرب منطقه علیه تهران و ایجاد آشوب و درگیریهای قومی در میان عشایر جنوب ایران و سرانجام کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ش.» (Chamankar, 2005).

با وجود اینکه خلیج فارس در نیمه نخست دولت محمدرضا شاه پهلوی نیز جایگاه برجسته خود را داشته و اقداماتی از جمله تلاش برای اعاده حق حاکمیت ایران بر جزایر سه گانه تنب بزرگ و کوچک و ابوموسی و اعزام تعدادی از نظامیان دریایی به اروپا به منظور یادگیری آموزش‌های نوین در این زمینه در دولت مصدق نیز در همین دوره صورت گرفته است، ایران در فاصله بین سال‌های ۱۳۲۰ تا ۱۳۳۲ش، به دلیل

^۱. سیستم حمل و نقل ریلی سبک شهری.

وجود مسائل و مشکلات و حوادثی که در سطور بالا ذکر شد موفق نگردید نقش مؤثر و راهبردی خود را در خلیج فارس به خوبی ایفا نماید (Chamankar, 2005).

پس از کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ش و پس از آغاز نخست وزیری زاهدی، خزانه مملکت خالی و کشور با بحران مالی رو به رو بود و به همین جهت زاهدی از آمریکا کمک‌های مالی و وام دریافت کرده و وعده اجرایی شدن یک سلسله اقدامات اصلاحی در کشور را به مردم داد. در همین راستا تعدادی بیمارستان در چندین منطقه روستایی همچون شمال خوزستان و مناطق محرومی چون شوشتر ساخته شدند (Avery, 1992).

در آبان ماه سال ۱۳۳۸ش یک خط هوایی بین بوشهر و قطر افتتاح شده و در آبان ماه سال ۱۳۴۷ش پرواز از طریق شرکت هواپیمائی ملی ایران به دبی، در ۲۱ مرداد ماه سال ۱۳۴۴ش اولین پرواز از طریق هواپیمای بوئینگ ۷۲۷ شرکت هواپیمائی ملی ایران به کابل برای اولین بار انجام شد (Mahbubi Ardakani, 1989).

با آغاز سلطنت محمدرضا شاه پهلوی، توجه ویژه سیاستمداران ایرانی نسبت به خلیج فارس نیز آغاز شد. نقش آفرینی و اقدامات ایران در رابطه با خلیج فارس در دهه‌های ۳۰ و ۴۰ شمسی به آرامی و با روند کندی صورت گرفت؛ اما پس از تثبیت حاکمیت، بعد از کودتای مرداد ۱۳۳۲ش و همچنین در پی خروج عناصر نظامی خارجی از ایران و تضعیف قدرت انگلیس، این نقش آفرینی روند شتابانی به خود گرفته و طی دهه ۵۰ شمسی رو به توسعه گام نهاد (Chamankar, 2005).

در نهایت استان‌های جنوبی و بنادر و جزایر خلیج فارس برای امور گوناگون کشاورزی، صنعتی، تجاری، نفتی و توریستی دسته بندی شدند.

یکی از مواردی که در دوره پهلوی دوم در راستای پیشبرد صنعت توریسم در ایران به آن توجه شد امر کتاب‌سازی بود. از نخستین کتاب‌هایی که به زبان انگلیسی در این زمینه به چاپ رسید و در اکثر نقاط دنیا انتشار یافت کتاب «ایران پل فیروزه» بود. این کتاب به زیبایی زندگی، آثار و ابنیه ایرانی را به تصویر کشیده بود. در خبری که از انتشار این کتاب در روزنامه اطلاعات تاریخ ۲۴ مهرماه سال ۱۳۵۴ش اینگونه آمده است:

«... به طرز تحسین‌انگیزی کلیه مبانی ایران را از نقطه نظرهای فلسفی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی با بیانی تصویری، عکس‌های رنگی و سیاه و سفید و قطعات و اشعاری از ادبیات ایران از قرون و ادوار گذشته تاکنون به طرز بدیعی ارائه داده است. این کتاب، ایران را همچون یک پل نمادی برای ورود به جهانی از زیبایی‌ها می‌شناساند. پلی به دنیای فیروزه، به جهانی پر از رنگ‌های فیروزه‌ای، آسمان آبی رنگ و آب‌های فیروزه‌ای.» (1975).

دکتر سیدحسین نصر مؤلف این کتاب و رولف بنی، یکی از عکاسان معروف کانادایی، تصویرگر این کتاب بوده‌اند. این دو پس از تلاش‌های بی‌وقفه در راستای تکمیل این کتاب پس از دو سال به این مهم دست یافتند. به اعتقاد دکتر نصر این کتاب توجهی را که ایران در دهه‌های اخیر به جنبه‌های فرهنگی و انسانی مردم خویش داشته را به جهانیان می‌نمایاند. دکتر نصر ادامه می‌دهد:

« ما به خوبی میدانیم عوامل اقتصادی پدیده‌های گذرایی هستند و آنچه به جا می‌ماند فرهنگ است. در این کتاب نحوه زندگی قصرها، بازارها، مساجد، طبیعت آثار هنری اجتماعی و فرهنگی گذشته نه تنها از لحاظ زیبایی‌شناسی مطرح شده‌اند بلکه ارتباطات درونی آنها یعنی تجلیات این عوامل در روحیه یک ایرانی که معرف اندیشه ایرانیست نیز مطرح شده است درباره اهمیت ادبی کتاب از میان میلیون‌ها بیت اشعار و قطعات ادبی فارسی قطعاتی برای این کتاب انتخاب شده‌اند که مکمل و گاهی موازی و گاهی مبین پیغام‌ها و پیام‌هایی هستند که از طریق عکس‌های کتاب به بیننده القاء می‌شود.» (1975).

رولف بنی نیز در رابطه با این کتاب می‌گوید که ابتکار فرح پهلوی بوده است چراکه وی در اندیشه‌شناساندن جنبه‌های اصیل فرهنگی و اجتماعی ایران به مردم اقصی نقاط دنیا بودند و توصیه داشتند که این کتاب با دید نو و اندیشمندانه که هم‌سنگ دنیای آن روز باشد جاذبه‌های مظاهر فرهنگی، هنری، اجتماعی، سیاسی و فرهنگ باستان ایران را برای خارجیان به تصویر بکشد و همچنین ایشان در تمامی مراحل کار این کتاب با دقت تمام بر محتویات کتاب نظارت داشتند. رولف بنی برای تهیه عکس‌های این کتاب حدود دو سال مسیرهایی را که به بیش از پنجاه هزار کیلومتر می‌رسید را در نقاط گوناگون و دور و نزدیک ایران و حتی مکان‌های کمتر دیده و شناخته شده می‌پیماید (1975).

از دیگر کتاب‌هایی که از سفارشات وزارت اطلاعات و جهانگردی به منظور نمایش آثار دیدنی و جنبه‌های گوناگونی از زندگی و فعالیت مردم ایران بود کتاب «ایران عناصر سرنوشت» می‌باشد. وزارت اطلاعات و جهانگردی برای این کتاب نیز همچون کتاب ایران پل فیروزه با رولف بنی و شرکت مک کلاند و استوارت قراردادی را منعقد کرد. به موجب این قرارداد که برای کتاب قبلی نیز تنظیم شده بود رولف بنی و همکارانش می‌توانستند از خدمات مراکز اطلاعات و جهانگردی، غذاها و هتل‌های لوکس ظرف مدت ۲۷۰ روز از تاریخ امضاء قرارداد چه به صورت متوالی و چه به صورت متناوب بهره ببرند. برای تهیه متن فارسی این کتاب نیز قراردادی بین وزارت اطلاعات و جهانگردی و هوشنگ نهاوندی، به نمایندگی از سوی دانشگاه تهران به امضاء رسید (Tabaraian, 2003).

جشن‌های دوهزار و پانصد ساله از دیگر اقداماتی بود که در جهت شناساندن فرهنگ ایران به جهانیان انجام گرفت و فرح پهلوی یکی از اشخاص در رأس این امر بود. به گفته فرح پهلوی با برگزاری این جشن‌ها ایران توانست از طریق جلب توجه افکار عمومی از فعالیت‌های انتشاراتی بسیار وسیع اما رایگان بهره برد فعالیت‌هایی که اگر هزینه آن‌ها باید پرداخت می‌شد برای دولت هزینه زیادی را دربرمی‌داشت. در راستای برگزاری این جشن‌ها کمیته‌هایی برای تدارکات در مهمترین پایتخت‌های دنیا تشکیل شد همچنین در همه این شهرها نمایشگاه‌هایی درباره فرهنگ و هنر ایرانی به همراه کنفرانس‌ها و کنسرت‌های متعدد برگزار می‌شد. فرح پهلوی اینچنین می‌گوید که:

«مردمان بسیاری در سراسر جهان در سال ۱۳۴۹ ش نمی‌توانستند جای ایران را روی نقشه دنیا تعیین کنند، ولی از آن پس اطلاعات بسیار درباره تاریخ و جغرافیای این کشور به دست آوردند. چه کسی می‌تواند همه منافع را که بعد از آن جشن‌ها عاید مملکت ما شد و خصوصاً توسعه و گسترش سیاست جلب سیاحان را محاسبه کند؟» (Pahlavi, 2004)

هواپیمایی ملی ایران (هما)، مدارس عالی مهمانداری و خدمات پروازی را ایجاد کرده بود و در این زمینه برای پذیرش دانشجویان دوره‌های آموزشی خود در روزنامه‌ها آگهی می‌داد. داوطلبان دختر و پسر واجد شرایط می‌توانستند تقاضای خود را همراه با مدارکی که در آگهی از آن‌ها خواسته شده بود را تا تاریخ معین شده در آگهی برای این مدارس ارسال کنند. تمامی پذیرفته شدگان نیز از همان ابتدا به استخدام هواپیمایی ملی درمی‌آمدند. در نحوه انتخاب دانشجویان نیز این عوامل دخیل بود:

«۱- پذیرفته شدن در مسابقه ورودی ۲- هوش و استعداد تحصیلی ۳- زبان فارسی و شناخت ایران و فرهنگ ملی ۴- زبان انگلیسی»

(1976).

امضای توافقات و همکاری‌های منطقه‌ای با کشورهای همسایه از دیگر امور راهبردی در زمینه توسعه صنعت توریسم در دوران پهلوی دوم بود که از این دست می‌توان اشاره کرد به جلسه سران ایران، پاکستان و ترکیه در سال ۱۳۴۵ ش در استانبول. در این جلسه به مواردی همچون توسعه ارتباطات و سرویس‌های مشترک کشتی‌رانی و حمل و نقل‌های زمینی و هوایی اشاره شده بود. همچنین در این جلسه تصمیم بر لغو روایت بین این سه کشور با هدف توسعه جهانگردی به امضاء رسید که قدمی برای ایجاد مؤسسه فرهنگی منطقه بود. (Shipery, 2019)

خلیج فارس دریایی است که همیشه به عنوان شعبه‌ای بزرگ از اقیانوس هند محسوب شده و در مسیر تمامی خطوط دریایی در مشرق عدن قرار دارد. خلیج فارس همواره در طول تاریخ محلی برای مبادله کالا و تجارت بین شرق و غرب بوده است و به همین جهت نیز همیشه صحنه‌ای برای کشمکش و رقابت بین کشورهایایی که از آن نفع می‌بردند و همچنین متجاوزگران و استعمارگران بود (Qaragozlu, 2000).

ایجاد امنیت و به دست گرفتن قدرت نظامی در خلیج فارس پس از تصمیم نیروهای انگلیسی مبنی بر خروج همیشگی از خلیج فارس در سال ۱۳۵۰ش از مواردی بود که محمدرضا شاه پهلوی به آن پرداخت. پس از خروج نیروهای انگلیسی شاه ایران ابتدا به تصرف سه جزیره ابوموسی و تنب بزرگ و کوچک که جزایر استراتژیکی برای ایران به شمار می‌رفتند پرداخت. شاه در نطقی که در دیدار از این سه جزیره ایراد نمود گفت: «خلیج فارس برای کشور من مسئله زندگی و مرگ است. یا بهتر است تأکید کنم زندگی یا مرگ...». شاه در نظر داشت برنامه امنیت متقابل را بین ایران و سایر کشورهای حاشیه خلیج فارس به منظور حفظ صلح در این منطقه اجرایی کند اما پس از گذشت دو سال هیچ قراردادی با هیچ کشوری در این زمینه به امضاء نرسید و این موضوع شاه ایران را در برابر نیروهای دریایی شوروی و آمریکا در خلیج فارس مضطرب می‌کرد. بنابراین شاه تصمیم گرفت که برای حفظ امنیت در خلیج فارس و پاسداری از این منطقه به تنهایی دست به کار شود و در همین راستا با یک شرکت آمریکایی که تولید کننده وسایل دفاعی نظامی بود قراردادی را به مبلغ ۲۲۰ میلیون دلار امضاء کرد و در کنار آن نیز به آموزش متخصصین ایرانی در این زمینه پرداخته شد. (Laing, 1992).

برای اولین بار در سال ۱۳۳۵ش یک مرکز آموزشی برای یادگیری امر غواصی و مردان قورباغه‌ای^۱ تأسیس شد. به مرور زمان نخستین گام‌ها برای ایجاد دانشگاه‌های دریایی در ایران برداشته شد و نیروی دریایی ایران در کنار نیروی زمینی و هوایی یکی از سه ارکان قدرت نظامی شاه در منطقه شد (Golbazian, 2019).

جزیره قشم

یکی از عوامل مهمی که در تغییر شرایط جزیره قشم، در دوران معاصر حائز اهمیت می‌باشد، موضوع منسوخ شدن رسم اجاره داری جزایر توسط حکام جزیره بود که تا زمان قاجار ادامه داشت. تا این زمان، حکام این جزیره را از والی کرمان و بندرعباس و مکران اجاره کرده و برای پرداخت اجاره بهای آن، از تمامی مشاغل و فعالیت‌های تجاری و اقتصادی دارای درآمد، مالیات دریافت می‌کردند. میزان این مالیات‌های دریافتی، به دلخواه خود حکام بوده و باعث وارد آمدن ضربه به فعالیت‌های اقتصادی می‌شد (Zand-Moqaddam, 2003).

در دوران پهلوی اول تعیین بخشدار که نماینده دولت مرکزی محسوب می‌شد و به صورت مستقیم از خود حکومت مرکزی حقوق دریافت می‌کرد، باعث شد تا روند دریافت‌های خودسرانه مالیات از مردم خاتمه یابد. بخشدار تحت هیچ عنوانی حق دریافت وجه از مردم را نداشت بنابراین، به دلیل قطع دریافت مالیات، مردم این نواحی نیز بار دیگر به راه اندازی کسب و کارها تشویق می‌شدند. در پی این اتفاق، از دیگر عواملی که به تغییر وضع قبلی منجر شد، فعالیت‌های عمرانی حکومت مرکزی بود که با وجود محدود بودن، توانسته بود به رونق این جزیره کمک کند. از جمله این اقدامات مواردی همچون:

«... احداث راه شوسه در داخل جزیره، ساختن اسکله، تأسیس مدرسه و سازمان‌های دولتی در قشم بود.» (Zand-Moqaddam, 2003).

2003.

^۱. متخصص جنگ در زیر آب.

فعالیت‌های بهداشتی و درمانی به شیوه نوین نیز، از سال‌های دهه ۱۳۳۰ش، آغاز شده و با ایجاد مراکز بهداشتی و درمانی و اعزام گروه‌های پزشکی و بهداشتی به جزیره قشم، امور بهداشتی و پزشکی جزیره رشد و توسعه یافت (Bolukbashi, 2001). آب شهر قشم از طریق دو حلقه چاه که در روستاهای توریان و تمسینتی^۱ واقع در ۳۶ کیلومتری غرب قشم هستند، تأمین می‌شد. برق این شهر نیز، از سال ۱۳۲۹ش، از طریق نیروگاه مقابل بخشداری و از تاریخ ۱۳۵۴/۴/۲۴ش، توسط شرکت برق منطقه‌ای و نیروگاه موجود در ضلع غربی قشم، تأمین گردید (Nourbakhsh, 1990).

تا پیش از اینکه سازمان جلب سیاحان مهمانسرای خود را در قشم بنا کند، مهمانسرای قدیم قشم برای پذیرایی از مهمانان رسمی و دولتی آماده بود. این مهمانسرا شش اتاق خواب، دو سالن پذیرایی و تهویه مطبوع داشت. محل این بنا جنب ساختمان قدیمی شهرداری قشم و دارای محوطه‌ای زیبا، پوشیده از گل‌ها و درختان بود که در سال ۱۳۵۱ش نیز توسط کمکهای استانداری نوسازی و تجهیز شده و مبلغ پنج میلیون ریال برای احداث و تجهیز مهمانسرا در قشم در نظر گرفته شد (Nourbakhsh, 1990).

در شهر قشم یک فرودگاه کوچک قرار داشت که توسط یک راه شوسه به شهر متصل می‌شد و مکان تقریبی آن در فاصله ۶ کیلومتری و قسمت جنوبی شهر واقع بود. هواپیمایی که در این فرودگاه تا سال ۱۳۵۷ش، رفت و آمد داشتند، اکثراً هواپیمای استانداری و پستی بودند. یک پارک کودک مجهز به تمامی وسایل بازی و تفریحی برای کودکان در مساحت ده هزار متر مربع و هزینه یک میلیون ریال، مقابل ساختمان شهرداری و فرمانداری در دوران پهلوی در جزیره قشم تأسیس شد. به دلیل کمبود آب کافی، زمین‌های متناسب برای کشت، کشاورزی و صیفی کاری در شهر قشم رواج نداشت بنابراین:

«فعالیت عمده شهر قشم، کسب و کار، صید ماهی و میگو، مختصری لنج‌سازی، خدمت در لنج‌های باری و مسافری و داد و ستد و

فعالیت‌های توریستی و کار در ادارات و سازمان‌های مختلف قشم بود.» (Nourbakhsh, 1990).

مرکز تجاری شهر قشم، بازار آن می‌باشد که در مرکز شهر واقع شده است. در دوره پهلوی دوم به دلیل آزاد بودن ورود انواع کالا، بازار قشم نیز از کالاهای خارجی و داخلی گوناگون پر بود و مسافران نیز از این بازار دیدن کرده و سوغاتی تهیه می‌کردند. تعداد این مسافران تنها در نوروز یک سال، بالغ بر ۳۰۰۰۰ نفر می‌گردید. بنابراین به دلیل استقبال مردم سایر نواحی کشور از جزیره قشم در سال‌های بین ۱۳۵۷-۱۳۵۵ش، تعداد قابل توجهی پروانه کسب توسط شهرداری برای مشاغل گوناگون در این جزیره صادر شده بود. این جزیره برای پذیرایی از مسافران نیز دارای دو هتل جلب سیاحان و هتل جزیره و یک مسافرخانه به نام کیهان بود. تنها کارخانه موجود در جزیره قشم در دوران پهلوی دوم نیز کارخانه یخسازی بود که در سال ۱۳۵۲ه.ش، تأسیس شده بود (Nourbakhsh, 1990).

بندر بوشهر و بندر عباس

دو کشتی گردشگری بسیار بزرگ، باشکوه و مجلل با نام‌های "رافائل و میکال آنژ"، دو هنرمند تاریخ فرهنگ و هنر ایتالیا، توسط طراحان و سازندگان ایتالیایی در سال ۱۹۶۲م، طراحی و در سال ۱۹۶۵م، ساخته شدند. به جهت پدید آمدن بحران نفت در اروپا، در دهه ۷۰م و مشکلات اقتصادی فراوان ناشی از آن برای کشورهای اروپایی و به ویژه کشور ایتالیا، این کشور که دیگر از پس هزینه‌های نگه داری این دو کشتی عظیم‌الجثه و زیبا بر نمی‌آمد، آن‌ها را در معرض فروش قرار داد. (Balf & Rashad, 2017)

در نهایت حکومت ایران این دو کشتی گردشگری منحصر به فرد را با نازل‌ترین مبلغ ممکن و به ازای بدهی‌های ایتالیا به ایران که از طریق وام‌های دریافتی ایتالیا از ایران ایجاد شده بود، خریداری کرد. این دو کشتی در سال ۱۳۵۵ش توسط ایران خریداری شده و به خلیج فارس آورده شدند. کشتی میکال آنژ را در بندر عباس و کشتی رافائل را در بندر بوشهر اسکان دادند. کشتی رافائل ۲۷۶ متر طول ۳۱ متر عرض

^۱.Tomsinaty

و ۱۳ طبقه که شامل حدود ۷۵۰ کابین و ۱۸ آسانسور میشد را دارا بود. ۳۰ سالن اجتماعات، درمانگاه، سالن سینما، کلیسا، رستوران، استخر و بسیاری از امکانات رفاهی و تفریحی دیگر موجب شده بود تا بتوان کشتی رافائل را به سان یک شهر زیبا و مدرن تصور کرد. (همان) کشتی گردشگری میکل آنژ نیز که به همراه کشتی رافائل خریداری شده بود، در بندرعباس پهلو گرفت. این کشتی بزرگ نیز شامل ظرفیتی معادل ۲۰۰۰ کابین و تجهیزات و تأسیسات خدماتی و رفاهی همچون استخر، سینما، کتابخانه، پارکینگ طبقاتی و غیره بود که این کشتی را نیز همچون کشتی رافائل تداعی کننده شهری کوچک، مجهز و با امکانات می نمود (Faryar, 1997).

جزیره کیش

شناسایی ظرفیت‌های جزیره کیش

ایران در زمان پهلوی دوم، به دلیل عدم وجود امکانات بندری کافی برای پاسخگویی به نیازهای وارداتی کشور و کالاهای صادراتی خود، با مشکلاتی مواجه شده بود و به همین جهت، اقدام به تشکیل کمیسیونی کرد؛ تا از این طریق، مشکلات موجود در این زمینه را بررسی کرده و برطرف نماید. در نهایت این کمیسیون به دلیل کم‌تجربگی کارشناسان داخلی و کمبود امکانات، به استفاده از کارشناسان خارجی روی آورد. در همین راستا، در اوایل سال ۱۳۴۷ش، یک هیئت کارشناسی آمریکایی، مطالعات خود را بر روی بنادر و جزایر ایرانی خلیج فارس آغاز کرد. جزیره کیش نیز یکی از جزایری بود که در سال ۱۳۴۹ش، توسط هیئت کارشناسی آمریکایی و ایرانی مورد بازدید و بررسی قرار گرفت (Afshar Sistani, 1991).

پس از مطالعات و بررسی‌های مکرر هیئت‌های آمریکایی و ایرانی بر روی جزیره کیش، تصمیم گرفته شد؛ تا این جزیره را با توجه به موقعیت جغرافیایی و استراتژیکی مناسبی که از آن برخوردار است، به عنوان یک مرکز بین‌المللی توریستی-تجاری، آماده سازی کنند. این تصمیم در نهایت مورد موافقت محمدرضا شاه پهلوی نیز قرار گرفته و در ادامه سازمانی با عنوان "سازمان عمران کیش" تحت شماره ۱۳۳۴ اداره ثبت شرکت‌ها و مالکیت صنعتی ثبت شد که هدف از ایجاد این سازمان، عمران و آبادانی جزیره کیش و جذب جهانگردان به این جزیره عنوان گشت (Afshar Sistani, 1991).

جزیره کیش در سال ۱۳۴۰ش، توسط دولت وقت به مبلغ ۹ میلیون ریال از ورثه محمدرضاخان سطوت‌الممالک خریداری شد تا در این جزیره برای خانواده سلطنتی و همچنین عده‌ای از رجال، تأسیسات تفریحی ایجاد شود (Azadpour).

اسدالله علم، وزیر دربار محمدرضا شاه پهلوی، در کتاب خاطرات خود که با نام "یادداشت‌های اسدالله علم" منتشر شده و شامل یادداشت‌های روزانه وی می‌باشد، در یکی از خاطرات خود که در تاریخ ۱۳۵۴/۷/۳ش تا ۱۳۵۴/۷/۶ش، ثبت نموده عنوان می‌کند که فکر ایجاد مرکز تفریحی و توریستی در جزیره کیش زاینده ذهن و فکر او بود. او پس از اشاره به اینکه در تاریخ فوق در جزیره کیش به سر می‌برده و هوا نیز در حالت گرم و ناراحت کننده‌ای قرار داشته است؛ اما هیچگاه از حضور در جزیره کیش ناراحت اظهار ناراحتی نداشته و این چنین ادامه می‌دهد:

«... زیرا که زاینده فکر خود من است. در حقیقت زاینده عشق من است. زیرا ۹ سال قبل بود که با دوست خودم برای سیزده به در از شیراز (آن وقت رئیس دانشگاه پهلوی بودم) با یک هواپیمای یک موتوره به اینجا آمدم و روز بسیار خوشی گذراندیم» (Alam, 1998).

علم در ادامه این خاطره می‌نویسد:

«... من هم تصمیم گرفتم، برای شاهنشاه در اینجا کاخی بسازم (همان سال وزیر دربار شده بودم و هنوز رئیس دانشگاه پهلوی هم بودم). بنابراین، شروع به ساختن کاخ شاهنشاه و منزل وزیر دربار کردم. هرچه هم شاهنشاه و علیاحضرت شهبانو خواستند بدانند که من چه می‌کنم و چه نقشه دارم، دست خودم را باز نکردم تا سه سال بعد از آن تاریخ که ساختمان‌ها خاتمه شد و تشریف آوردند و عاشق کیش

شدند. هم شاهنشاه و هم شهبانو و پس از آن اعلیحضرت همایونی امر فرمودند که اینجا باید مرکز توریستی مهمی در دنیا بشود. (Alam, 1998).

پس از این ماجرا محمدرضا شاه پهلوی دستور ساخت سه هتل بزرگ و لوکس، یک کازینوی بسیار لوکس، هزار و پانصد دستگاه ویلا و اسپورت کلوپ و غیره را می‌دهند که همگی از سر گرفته شده و یک پروژه‌ی بسیار عظیم را در جزیره کیش رقم می‌زنند (Alam, 1998). علم در جایی دیگر از یادداشت‌های خود نیز به این موضوع که از پیشگامان طرح توریستی جزیره کیش بوده اشاره کرده و اینگونه می‌نویسد:

«... این جا کشف من است. شاید در فصول قبل نوشته باشم که وقتی رئیس دانشگاه پهلوی بودم، یک روز سیزده به دراز شیراز به یک هواپیمای یک موتور با دوستم که با من در شیراز بود و تیمسار نصیری و بهبهانیان به کیش رفتیم و وسط صحرا به زحمت فرود آمدیم و سیزده به در حسابی کردیم. من همان روز که زیبایی فوق‌العاده سواحل آنجا را دیدم، تصمیم گرفتم کاخی برای شاهنشاه بسازم و موفق شدم و حالا هم این تأسیسات دنبال آن است.» (Alam, 1998).

از دیگر اشخاصی که خیلی پیشتر از اسدالله علم پیگیری برای پیشرفت امور توریستی جزیره کیش را آغاز کرده و با نامه‌نگاری‌های خود با اشخاص و سازمان‌های گوناگونی همچون غلامرضا نیک‌پی معاون نخست‌وزیر، قاسم رضائی سرپرست سازمان جلب سیاحان، امیرعباس هویدا نخست‌وزیر، رحیم هیراد ریاست دفتر مخصوص شاهنشاهی و مؤسسه بنیاد پهلوی، هدف خود را در راستای توسعه امور توریستی در جزیره کیش دنبال می‌کرد، تیمسار دریابان احمد عظیمی بود (سازمان اسناد ملی ایران، سند شماره ۲۹۳/۴۹۶۵۳).

دریابان عظیمی که سمت استاندار و نماینده تام‌الاختیار دولت در بنادر و جزایر سواحل جنوب را بر عهده داشت، در بین سال‌های ۱۳۴۴ش تا ۱۳۴۶ش، نامه‌نگاری‌های خود را جهت ارتقاء و بهبود سطح صنعت توریستی جنوب کشور و به خصوص جزیره کیش، آغاز می‌کند. نخستین نامه‌ها در سال ۱۳۴۴ش برای بنیاد پهلوی و سازمان جلب سیاحان ارسال می‌شود؛ تا نظر این دو سازمان برای سرمایه‌گذاری در جزیره کیش جلب شود. همچنین در نامه‌ای که در تاریخ ۱۳۴۴/۱۰/۲۸ش، از طرف دریابان عظیمی برای مؤسسه بنیاد پهلوی ارسال شد، به نکات بسیار قابل توجهی در رابطه با موقعیت طبیعی و جغرافیایی مناسب جزیره کیش و نیز فواید ایجاد امکانات و تأسیسات توریستی در این جزیره، اشاره شد. در نامه مذکور چنین آمده است:

۱- موقعیت طبیعی و جغرافیایی ویژه جزیره کیش که شامل دارا بودن آب شیرین، ساحل ماسه‌ای کم عمق و هوای لطیف زمستانی می‌باشد. وجود آب زلال در اطراف جزیره و همچنین وجود پناهگاه‌های مناسب در برابر طوفان‌های شمالی و قوس بادهای خلیج فارس.

۲- تمامی ناوگانی که در خلیج فارس رفت و آمد می‌کنند، اعم از کشتی‌های تجاری، نفتکش‌ها و کشتی‌های کوچک محلی پس از اینکه به دروازه هرموز وارد می‌شوند، باید از اسکله و بندرگاه مقصد خود نوبت بگیرند بنابراین، گاهی به ناچار ساعت‌ها و حتی روزها داخل شط‌العرب و خورها انتظار می‌کشند. حال اگر جزیره کیش موجبات حضور آنان را فراهم کند، بی‌شک این کشتی‌ها پس از ورود، بازه زمانی انتظار خود را در جزیره کیش سپری خواهند کرد که این سبب رونق جزیره کیش و نیز بنادر و جزایر اطراف آن می‌شد.

۳- با ساختن تأسیساتی همچون کازینو، هتل، متل، وسایل قایقرانی و پلاژهای مناسب، جزیره کیش به محلی برای جلب نظر مردم متمکن و خوشگذران سواحل جنوبی خلیج فارس بدل می‌شد که برای مسافرت به لبنان و قاهره می‌رفتند. همچنین از نظر داخلی نیز، این جزیره می‌توانست به محیط مناسبی برای شنا، حمام آفتاب، قایقرانی و ورزشهای دریایی در فصل زمستان برای مردم نواحی مرکزی ایران باشد.

۴- نفع دیگری که جزیره کیش می‌توانست برای سازمان‌های دولتی و اداری در داخل داشته باشد، این بود که دیگر نیازی نبود که کارکنان این ادارات و سازمان‌ها به منظور استفاده از دریای شمال و تأسیسات جهانگردی آن نواحی در فصل تابستان با مرخصی‌های مکرر خود

برای اداره و سازمان خود مشکلاتی را ایجاد کنند. بنابراین، در صورت وجود پلاژهای مناسب در جزیره کیش، این کارکنان اگر کودک محصل نداشتند می‌توانستند به راحتی حتی در فصل زمستان نیز از دریای جنوب استفاده کنند.

۵- در نهایت نیز اگر به موازات تأمین تأسیسات توریستی در جزیره کیش، به ایجاد وسایل ارتباطی زمینی، دریایی و هوایی بین جزیره کیش و بنادر و سواحل اطراف آن هم پرداخته شود، تمامی سواحل شیبکوه و گاوبندی نیز به رونق اقتصادی دست‌یافته و حتی بنادر لنگه، طاهری و سیراف قدیم نیز، مجدداً عظمت و شکوه پیشین خود را بازمی‌یابند. (سازمان اسناد ملی ایران، سند شماره ۲۹۳/۴۹۶۵۳)

فاز نخست عملیات عمرانی جزیره کیش

کارهای زیرسازی (infrastructure) جزیره کیش همگی تا تاریخ مهر ماه سال ۱۳۵۱ش، شروع شده بودند. این زیرسازی‌ها شامل مواردی همچون بندرسازی، جاده سازی، تأمین برق و شیرین کردن آب دریا می‌شدند. سپس در سال ۱۳۵۲ش، کارهای مربوط به پروژه‌های جنگل‌کاری، ساختن اسکله، محوطه‌سازی (landscaping)، و شروع کار ساختمان هتل آغاز می‌شود. (علم، ۱۳۷۷: ۳۳۵ و ۲۷۷) در سال ۱۳۵۳ش، نیز ساختمان دو هتل بزرگ، یک کازینوی بزرگ، دویست دستگاه ویلا، باشگاه قایق‌رانی (boat club) و باشگاه ورزشی (sport club) در جزیره کیش در حال ساخت بود. اسدالله علم به همراه برخی از همکاران خود همچون تیمسار نصیری، بهبهانیان، دکتر رام و آرشیوتکت‌ها و منظره‌سازان (paysagiste) به سرکشی و بررسی پیشبرد عملیات عمرانی جزیره کیش می‌پرداخت (Alam, 1998) در سال ۱۳۵۴ش، عملیات عمرانی در کیش وسعت بیشتری پیدا کرده و ساختمان‌های در دست عمران شامل سه هتل بزرگ و لوکس، یک کازینوی بسیار لوکس، هزار و پانصد دستگاه ویلا و باشگاه‌های ورزشی و غیره بودند (Alam, 1998).

اسدالله علم در تاریخ ۱۳۵۴/۷/۷ش، هنگامی که گزارش عملیات عمرانی جزیره کیش را به شاه می‌داد؛ اینگونه بیان کرد که امور زیربنایی جزیره همچون بندرسازی و ایجاد مخازن نفت برای تأمین سوخت جزیره و دستگاه‌های آب شیرین کن همگی به خوبی ایجاد شده‌اند و برق جزیره نیز با دوازده هزار کیلو وات ماشین برقی که تهیه شده، قابل تأمین است. وی ادامه می‌دهد در راستای راه‌اندازی هتل‌ها و ویلاهایی که در دست ساخت است، حداقل نیاز به ۵۰۰ نفر خدمه می‌باشد که همین خدمه نیز به مستخدمین درجه دو نیاز دارند و همه اینها باید محل سکونتی نیز داشته باشند که همه این مسائل در دست انجام می‌باشد (Alam, 1998).

کارها در کیش با جدیت بسیاری دنبال می‌شد، به طور مثال؛ هنگامی که اسدالله علم در تاریخ ۱۳۵۴/۸/۷ش، برای سرکشی به امور عمرانی جزیره کیش رفته بود، به دلیل عدم رسیدگی به بخشی از جنگل‌کاری و خشکیدن تعدادی از درختان، فوراً رئیس کل جنگل‌بانی کشور را در جزیره کیش احضار می‌کند. مرتضی وکیل‌زاده، رئیس کل جنگل‌بانی فردای آن روز در جزیره کیش حاضر شده و اسدالله علم دستورهای لازم را به وی می‌دهد. همچنین برای دویست هکتار جنگل‌کاری در همین سال و چهارصد هکتار نیز برای سال بعد در جزیره کیش برنامه ریزی می‌شود و فردای همان روز، جای صد و پنجاه هکتار از این درخت کاری را مشخص کرده و بررسی می‌شود که به اندازه کافی نهال مادر نیز در خود جزیره برای درخت کاری به عمل آورده‌اند (Alam, 1998). وزیر کشاورزی و منابع طبیعی نیز طی نامه‌ای در تاریخ ۱۳۵۵/۱۰/۷ش، به محمود منصف، مدیرعامل سازمان عمران کیش اطلاع می‌دهد که طرح جنگل‌کاری به مساحت ۶۰۰ هکتار و فضای سبز جهت ایجاد میدان گلف به مساحت ۱۵۲ هکتار موجود و احداث شده است. همچنین برای منطقه درخت‌کاری از شبکه آبیاری قطره‌ای و برای فضای سبز جهت زمین گلف، از آبیاری بارانی استفاده می‌شد. (سازمان اسناد ملی ایران، سند شماره ۲۳۰/۵۹۰۸)

در فروردین ماه سال ۱۳۵۵ش هنگامی که اسدالله علم و محمدرضا شاه برای بازدید از ماکت‌های طرح‌های عمرانی کیش به چادر مخصوص عمران و توسعه (development) کیش رفته بودند، شاه دستور می‌دهد به دلیل عدم ایجاد معطلی در کارهای عمرانی کیش، از طریق فروش اوراق غرضه (bond) صد میلیون دلار تأمین شود. از دیگر اختلالاتی که در سال ۱۳۵۶ش، در روند عمران جزیره کیش پدید

آمده بود، اختلافات به وجود آمده بین دکتر هوشنگ رام، مدیرعامل بانک عمران و مهندس محمود منصف، مدیرعامل عمران کیش بود. طبق گفته‌های علم، نزد شاه هوشنگ رام به حساب‌های محمود منصف مشکوک شده بود و به همین علت، جلوی پول‌های سازمان عمران کیش را گرفته بود. اسدالله علم همچنین بیان می‌کند که بخشی از کندی روند عملیات عمران کیش به علت ازدیاد نظرات خصوصی گوناگون در کارها بود و او شبانه روز، در حال حل اینگونه مشکلات می‌باشد (Alam, 1998). داریوش همایون نیز که در مرداد ماه سال ۱۳۵۶ ش، به سمت وزارت اطلاعات و گردشگری رسیده بود، این موضوع را تأیید می‌کند که در کارهای عمرانی جزیره کیش مقداری پول نیز حیف و میل شده و به هدر رفته است و علت این امر را هم عدم وجود کنترل به جا و کافی دانسته و عنوان می‌کند که حتی در درست‌ترین سازمان‌ها هم اگر کنترل نباشد، چنین اتفاقاتی روی خواهد داد (Dehbashi, 2014).

اولین هتل بزرگ جزیره کیش (هتل شایان) از نظر تأسیسات، مبلمان و وسائل زیست مدرن در وضعیت بسیار خوبی قرار داشت، اما معضلاتی نیز همچون وجود موش و مگس در برخی اطاق‌ها، عدم نظافت کافی و به موقع برای اطاق‌ها و سرویس‌های بهداشتی، تعویض ملحفه‌ها و عدم وجود یخچال‌های کوچک در اطاق‌ها به منظور نگهداری آب خنک نیز، وجود داشت. در رابطه با وضع پذیرایی و تغذیه در هتل نیز به رغم رفتار مؤدبانانه کارکنان با میهمانان، مشکلاتی نیز وجود داشت؛ از جمله اینکه تمامی کارکنان این هتل فرانسوی بودند و این باعث پدید آمدن مشکل برای میهمانانی می‌شد که به زبان فرانسوی مسلط نبودند، تمامی غذاهای رستوران هتل، فرانسوی بوده و لیست غذاها فقط به زبان فرانسوی تهیه شده بود و در طول هفته نیز غذاهای یکنواخت و بدون تنوعی در رستوران این هتل سرو می‌شد (سازمان اسناد ملی ایران، سند شماره ۲۳۰/۵۹۰۸).

از معضلات دیگری که وجود داشت، اعتصاب ساکنین جزیره کیش در مقابل ساختمان گمرک این جزیره از تاریخ ۱۳۵۵/۱۲/۱۳ ش بود چراکه آنان از انتقال محل زندگی خود به ده جدید سفین که برای محل سکونت آنان در نظر گرفته شده بود، ناراضی داشتند (سازمان اسناد ملی ایران، سند شماره ۲۳۰/۵۹۰۸).

داریوش همایون همچنین عنوان می‌کند؛ هنگامی که او به سمت وزارت اطلاعات و جهانگردی رسیده، طرح‌های عمرانی جزیره کیش تقریباً تمام شده بود. او اضافه می‌کند جزیره کیش کاملاً تبدیل به یک مرکز تفریحی بدل شده و حتی سرویس‌هایی همچون اسکورت سرویس نیز، در جزیره کیش وجود داشت و آقای جوانی که به یکی از خانواده‌های معروف ایرانی تعلق داشت، و مسئول اسکورت سرویس جزیره کیش بود با مادام کلود^۱ پاریس نیز در ارتباط بود. داریوش همایون اسکورت سرویس را اینگونه شرح می‌دهد:

« اسکورت سرویس عبارت است از یک دفتری که اشخاصی که مسافرت می‌روند به یک شهری، کشوری و تنها هستند، یک خانم زیبارویی را از آن دفتر اجاره می‌کنند در واقع او همراهی‌شان می‌کند، هم شهر را می‌گرداند یا هرکاری که طرفین توافق کنند. روسپی‌گری سطح بالاست...» (Dehbashi, 2014).

داریوش همایون در توضیحات خود ادامه می‌دهد که مردم برای خرید، تفریح و قماربازی و غیره به جزیره کیش سفر و از اجناس با معافیت گمرکی که در این جزیره موجود بود، استفاده می‌کردند. طبق گفته‌های داریوش همایون، هویدا که در این زمان در سمت وزارت دربار حضور داشت، به وزارت اطلاعات و جهانگردی پیشنهاد خرید جزیره کیش را می‌دهد، اما داریوش همایون که علاقه‌ای به این امر نداشت، این پیشنهاد را رد کرده و در نهایت این جزیره به شرکت هواپیمای ملی (هما) فروخته شد. بنابر تحقیقاتی که داریوش همایون از طریق مدیران حسابداری خود در آن زمان بررسی و ارزیابی کرده بود، جزیره کیش تا آن روز، مبلغی حدود بیش از ۶۰۰ میلیون تومان هزینه دربرداشت. (همان،

^۱. اسکورت سرویس معروف و گران قیمتی در پاریس.

۳۳۹) مراکز خرید بسیاری که در جزیره کیش ساخته و راه‌اندازی شده بود، شامل بوتیک‌های خرید بزرگ و مجللی بود که می‌توان آن‌ها را همسان بوتیک‌های بزرگ‌ترین خیاطان و عطرفروشان شهر پاریس در کشور فرانسه دانست (Azadpour).

اقدامات اجتماعی و آموزشی

ستاره فرمانفرمائی، مدیرعامل سازمان ملی رفاه خانواده، طی نامه نگاری‌هایی در سال ۱۳۵۵ش با محمود منصف، مدیرعامل سازمان عمران کیش، در راستای اعطای ساختمانی در جزیره کیش برای ایجاد مرکز رفاه خانواده در این جزیره تلاش می‌کرد. ایجاد این مرکز از دستورهای فرح پهلوی بود و از طرف ریاست دفتر مخصوص او، کریم پاشا بهادری، پیگیری می‌شد. در نهایت ساختمانی برای این منظور در نظر گرفته شد، تا مرکز رفاه خانواده با هدف اجرای برنامه‌های رفاهی و بهداشتی و همچنین تعلیم و تربیت کودکان خانواده‌های این منطقه افتتاح شود. از دیگر مواردی که از فرامین فرح پهلوی بوده و مستقیماً از طرف ریاست دفتر مخصوص او، پاشا بهادری پیگیری شد، تأسیس مهدکودک در جزیره کیش بود که طی نامه‌ای از اسدالله علم خواست تا دستورهای لازم در این زمینه را به سازمان عمران کیش ابلاغ کند (سازمان اسناد ملی ایران، سند شماره ۲۷۵/۲۰۵). منوچهر گنجی، وزیر آموزش و پرورش، طی نامه‌ای به اسدالله علم، وزیر دربار، اعلام می‌دارد که طرح ایجاد دبیرستان حرفه‌ای در جزیره کیش، در اعتبارات سال آینده، مصادف با سال ۱۳۵۶ش می‌شد گنجانده شده است (سند شماره ۲۳۰/۵۹۰۸).

فاز دوم عملیات عمرانی و بندرسازی

کارهای مربوط به ساختمان بندر جزیره کیش و اسکله غربی جزیره که عمده پروژه بندرسازی این جزیره را شامل می‌شد نیز، در نیمه اول سال ۱۳۵۶ش، به اتمام رسیده و در حالت بهره برداری قرار گرفته بود. هتل دوم جزیره نیز به امر محمدرضا شاه پهلوی، در همین سال، آغاز شده بود که مبلغی حدود ۲۰۰ میلیون تومان برآورد هزینه داشت. شاه همچنین به منظور پیشبرد فاز دوم طرح‌های عمرانی جزیره کیش، دستور فروش ویلاها و استفاده از درآمد کازینوی جزیره را داده بود. تأسیسات و سیستم‌هایی همچون تلویزیون مدار بسته نیز برای اولین بار در کشور در جزیره کیش ایجاد شده بود. همچنین به دستور مستقیم شاه در نیمه دوم سال ۱۳۵۵ش، اقدام به اتمام کار ساختمان منازل کارکنان دربارشاهنشاهی جزیره کیش و نیز ساخت مانژ سلطنتی^۱ در دستور کار قرار گرفت. شرکت‌ها گوناگونی همچون شرکت راه و ساختمان و شرکت مرکوری که پیمانکار کاخ اختصاصی در جزیره کیش به شمار می‌رفت، به منظور پیشبرد طرح‌های عمرانی کیش در این جزیره حضور داشتند (سند شماره ۲۳۰/۵۹۰۸).

تا سال ۱۳۵۶ش، ساختمان‌های بخش نخست‌وزیری نیز که شامل ساختمان‌های منازل کارمندی، ساختمان اداره مرکزی، کاخ ولایتعهد، مجتمع نخست‌وزیری و سیستم حفاظتی عمومی می‌شد، به اتمام رسیده بود. (سند شماره ۲۲۰/۸۹۲)

نتیجه‌گیری

از جمله نکاتی که در پژوهش حاضر مشخص شد، پیدایش گردشگری نوین به شکل امروزی آن، از دوران پهلوی و به ویژه پهلوی دوم در ایران بود. در راستای تغییرات جهانی در دهه‌های ۶۰ و ۷۰ میلادی، تغییرات چشمگیری نیز در صنعت گردشگری پدید آمد. گردشگری که در این سال‌ها تبدیل به منبع پر درآمدی برای اغلب کشورها شده بود، برای رشد و توسعه هر چه بیشتر، تأسیسات و تشکیلاتی را می‌طلبید. حکومت ایران نیز با آگاهی از این امر، برای عقب نماندن از چرخه پر درآمد صنعت گردشگری، برای رشد و توسعه هر چه بیشتر این صنعت در

^۱ محوطه‌ای ویژه آموزش اسبان و سوارکاران.

کشور خود به اقداماتی دست زد. ایجاد سازمان‌ها، ادارات و وزارت گردشگری و همچنین مصوبات مجلسین شورای ملی و سنا در این راستا خود گواه این امر است.

نواحی خلیج فارس با دارا بودن ویژگی‌های فرهنگی و اجتماعی خاص خود، طبیعت زیبا و آب و هوای مطلوب، آثار باستانی و بناهای تاریخی و نیز بندار، سواحل و جزایر متعدد، همواره برای گردشگران جذاب و مورد توجه بوده است. با این حال، عدم وجود امکانات و تأسیسات گردشگری که پاسخگوی نیازهای گردشگری نوین آن زمان باشد، موجب شده بود که امکان استفاده از تمامی توان گردشگری این منطقه وجود نداشته باشد. بنابراین، تلاش‌ها تقریباً از نیمه دوم حکومت محمدرضا شاه پهلوی، برای رشد و توسعه مناطق جنوب و به ویژه بندار و جزایر، آغاز شد. تأسیسات و امکاناتی که برای این مناطق در نظر گرفته شد، در ابعاد گوناگونی همچون صنعتی، نفتی، کشاورزی، تجاری و گردشگری بود.

جزیره کیش نیز پس از جزیره قشم به عنوان دومین جزیره بزرگ ایران در خلیج فارس، با دارا بودن ویژگی‌های زیست محیطی ویژه، توجه رجال ایرانی را به منظور ایجاد مؤسسات و امکانات توریستی به خود جلب نمود. بنابراین، مهندسان و متخصصان ایرانی و آمریکایی برای ایجاد طرحی توریستی - بین‌المللی به بررسی پتانسیل این جزیره پرداخته و به سرعت کارهای عمرانی آن را آغاز کردند. زین پس، جزیره کیش با ایجاد تأسیسات و امکاناتی همچون فرودگاه، هتل‌های بزرگ و لوکس، ویلاها، مراکز خرید، باشگاه‌های ورزشی، کازینو و امکانات ویژه قایق‌رانی، حتی در فصل زمستان، به یک مرکز توریستی ویژه، در سواحل شمالی خلیج فارس تبدیل شد.

تعارض منافع

در انجام مطالعه حاضر، هیچ‌گونه تضاد منافی وجود ندارد.

مشارکت نویسندگان

در نگارش این مقاله تمامی نویسندگان نقش یکسانی ایفا کردند.

موازن اخلاقی

در انجام این پژوهش تمامی موازن و اصول اخلاقی رعایت گردیده است.

شفافیت داده‌ها

داده‌ها و مآخذ پژوهش حاضر در صورت درخواست از نویسنده مسئول و ضمن رعایت اصول کپی رایت ارسال خواهد شد.

حامی مالی

این پژوهش حامی مالی نداشته است.

References

- . (1975). *Ettela'at Newspaper*(ue 14835).
- . (1976). *Ettela'at Newspaper*(ue 15100).
- Afshar Sistani, I. (1991). *Kish Island and the Persian Gulf*. Jahane Moaser Publishing Company.

- Alam, A. (1998). *Alam's Diaries* (Vol. Volumes 2, 3, and 4). Ketabsara.
- Avery, P. (1992). *Contemporary History of Iran from the Coup of August 19, 1953, to the Land Reforms* (M. R. Mehrabadi, Trans.). Ataei Publishing Institute.
- Azadpour, B. Documentary: Kish in the Course of Time. In.
- Balf, R., & Rashad. (2017). Documentary: Raphael. In.
- Bolukbashi, A. (2001). *Qeshm Island, the Uncracked Shell of the Persian Gulf*. Cultural Research Office.
- Chamankar, M. J. (2005). Changes in Iran's Role in the Persian Gulf (1971-1979). *Quarterly Journal of Foreign Relations History*(ue 22).
- Dehbashi, H. (2014). *Future Generations*. National Library and Archives of the Islamic Republic of Iran.
- Faryar, F. (1997). Tourism: An Inexhaustible Source of Income for the 21st Century. *Quarterly Report*(ue 78).
- Golbazian, M.-J. (2019). *The History of Iran's Navy during the Pahlavi II Era Based on Archival Documents*. Noorodin Naimati, University of Tehran: University of Tehran Dissertation, Summer and Autumn.
- Javadi, R. (2013). The Organization of Tourism and Its Impact on Tourism Development during the Pahlavi II Period (1941-1979). *Quarterly Journal of the Archives*.
- Laing, M. (1992). *Interview with the Shah*. Alborz.
- Mahbubi Ardakani, H. (1989). *The History of Modern Institutions in Iran* (Vol. 3). University of Tehran Press.
- Mostofi, A. (2009). *My Life's Story*. Zavar.
- Mousavi, M. H. (2001). *Documents of the Tourism Industry in Iran (1922-1979)* (Vol. Volumes 1 to 3). Ministry of Culture and Islamic Guidance.
- Nourbakhsh, H. (1990). *Qeshm Island and the Persian Gulf*. Amir Kabir.
- Pahlavi, F. (2004). *Memories of My Homeland*. Farzad.
- Qaragozlou, M. (2000). The Persian Gulf is the Persian Gulf: A Glance at the Historical Geography of the Persian Gulf. *Political-Economic Information Quarterly, Issues, 155 and 156*.
- Rezvani, A.-A. (2006). *Geography and Tourism Industry*. Payam-e-Noor University.
- Shipery, M. (2019). Efforts to Shift Iran's Trade Towards the East in the 1960s and 1970s. *Quarterly Journal of Iranian History*(ue 85).
- Tabaraian, S. (2003). *The Gray Minister: Recognizing the Role of Dariush Homayoun in the Reign of Pahlavi II*. Institute of Contemporary Iranian Historical Studies.
- Zand-Moqaddam, M. (2003). *Perspectives on Qeshm Island*. Association of Cultural Heritage and Eminent Figures.