مطالعات تاریخ اسلام
سال دوازدهم/ شمارهٔ ۴۴/ بهار ۱۳۹۹

بررسی علل شکل‌گیری بنادر بوشهر، دیلم و ریگ در دوره صفوی

علیرضا خلیفه زاده[۱]
علیرضا علیصوفی[۲]

چکیده: در این تحقیق دلایل شکل‌گیری بنادر بوشهر، دیلم و بندر ریگ در دورهٔ صفوی، از منابع تاریخی و جغرافیایی استخراج و تحلیل شده است. بررسی زمینه‌های پیدایش همزمان این سه بندر و تأثیرگذاری آنها در تحولات خلیج‌فارس از دورهٔ صفویه تا قاجار، علت انجام این پژوهش بوده است. این تحقیق با رویکرد تحلیلی و کتابخانه‌ای همراه با بررسی‌های پیمایشی-میدانی به رشتهٔ تحریر درآمد. نویافته‌های تاریخی و جغرافیایی این پژوهش نشان می‌دهد که برآمدن این بنادر از مواردی چون افول بنادر مجاور این سه بندر، حضور استعمار در دهانهٔ خلیج‌فارس و توجه بیشتر صفویان به مناطق بالادست آن، جاذبه‌های اقلیمی این سواحل، اراضی حاصلخیز جلگه‌های اطراف این بنادر، مهاجرت‌های درون‌فلاتی، نیاز شهرهای پس‌کرانه‌ای به بندرگاه، مسیر دریایی کشتی‌ها و پناه‌گاه‌ها و بازارها، استقرار پایتخت صفوی در مرکز کشور و ضرورت مبارزه با استعمارگران نشأت گرفته است.

منابع تاریخی بررسی شده در این تحقیق نشان می‌دهند که پیدایش این سه بندر در ترمیم و احیای اقتدار دریایی ایران در خلیج فارس دخیل بوده است و اهمیت این بنادر در زمینهٔ توسعه تجارت دریایی، توسعهٔ توان نظامی کشور و مقابله با استعمارگران و توسعه اداری-سیاسی و اجتماعی شهرهای ساحلی آشکار می‌شود.

واژه‌های کلیدی: بوشهر، بندر دیلم، بندر ریگ، دوره صفوی، خلیج‌فارس

۱ دانشجوی دکتری تاریخ ایران بعد از اسلام، دانشگاه پیام نور تهران - ایران (نویسنده مسئول)
khalifehzadeh111@yahoo.com
۲ دانشیار گروه تاریخ دانشگاه پیام نور تهران- ایران ar.soufi@yahoo.com
تاریخ دریافت:۹۸/۰۴/۲۹ تاریخ پذیرش: ۹۸/۰۹/۰۸

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]
[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

Investigating Grounds of Emergence of Bushehr, Deylam and Bandar Rig Ports during Safavid Era

Ali Reza Khalifehzadeh[1]
Ali Reza Alisoufi[2]

Abstract: In this research, the reasons for the formation of Bushehr, Deylam and Bandar Rig ports during the Safavid era have been derived from historical and geographical sources. The study of the grounds of the emergence of these ports and their impact on the developments of the Persian Gulf from Safavid to Qajar eras was the reason for conducting this research. This research was done using an analytical and library methods along with surveying-field studies. The new and recent geographic and historical findings show that the emergence of these ports comes from following factors: the decline of ports adjacent to these ports, the presence of colonialism in the Persian Gulf, and more attention of the Safavids to its high regions, the climatic attractions of these ports, the fertile lands of the plains around these ports, the inland plateau migration, the need of hinterland cities for harbors, the maritime route of ships and shelters and markets, the establishment of the Safavid capital in the center of the country, the need to fight the colonialists. Therefore, the historical sources examined in this study indicate that the emergence of these three ports was consisted of the restoration and revitalization of Iranian naval authority in the Persian Gulf, and the significance of these ports is apparent in the development of maritime commerce, the development of military power of the country and the confrontation with the colonialists as well as the administrative, political, and social development of coastal cities.

Keywords: Bushehr, Bandar Deylam, Bandar Rig, Safavid Era, Persian Gulf.

1 PhD Candidate, History of Iran in Islamic Period, Payam-e-Noor University Tehran, Iran, (Corresponding Author)
khalifehzadeh111@yahoo.com
2 Associate Professor at the Department of History, Payam-e-Noor University Tehran, Iran
ar.soufi@yahoo.com

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]

[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

مقدمه

برای بررسی پیشینهٔ تاریخ شکل‌گیری این سه بندر صفوی، دو گزارش جزئی‌نگرانه دربارهٔ بنادر و جزایر خلیج‌فارس، یکی مربوط به اوایل قرن هشتم (حدود ۶۹۴–۷۱۸ق) و دیگری از اوایل قرن دهم(حدود۹۰۵–۹۱۳ق) در دست است که نامی از بنادر بوشهر، ریگ و دیلم در اولی دیده نمی‌شود؛ اگرچه روشن است که رشیدالدین فضل‌الله همدانی مقدار عطریات پرداختی بابت «حق‌التقریر ملوک و حکام» بنادر عبادان، ماچول، ماهی‌روان و فال (سیراف) و جزایر خارگ، کیش و بحرین را با جزئیات قابل اعتمادی در دورهٔ غازان (۶۹۴–۷۰۳ق) نقل کرده است (همدانی، ۱۳۵۸: ۱۷۶–۱۷۸). رونق تجارت دریایی، فراوانی عطریات و کالاهای هندی و گسترهٔ نفوذ سیاسی–اداری ایران، تعداد بنادر و جزایر آباد، میزان تقریبی جمعیت و درآمد مالیاتی هر یک از آن بنادر و جزایر خلیج‌فارس را نیز می‌توان از این گزارش استنباط کرد (جدول ۱).

جدول شمارهٔ ۱: جزایر و بنادر خلیج‌فارس و مقدار عطریات پرداختی بابت «حق التقریر ملوک و حکام» در دورهٔ غازان

جزایر و بنادر خلیج‌فارس	صندل/ من	عنبر/ مثقال	عود/ من	زباد/ مثقال	مشک/ مثقال	تمر هندی/ من
بصره	۱۰۰	۳۰۰۰	۵۰	۲۵۰	۱۰۰۰	۹۰۰
عبادان	–	–	–	۲۰۰	–	–
بندر ماچول	۵۰	۳۰۰	۲۰	۱۰۰	۲۵۰	۳۰۰
بندر ماهی‌روان	۵۰	۵۰۰	–	۱۰۰	۲۵۰	–
خارگ	–	–	۲۰	–	–	–
فال	–	۲۰۰	۱۰	–	–	–
کیش	۵۰	–	–	۱۰۰۰	۱۰۰۰	–
بحرین	۵۰	۵۰۰	۱۰	۲۰۰	۲۵۰	–
قطیف	–	۲۰۰	۱۰	۱۰۰	۲۵۰	–
کیج و مکران	۱۰۰	۱۰۰۰	۵۰	–	۱۰۰۰	–

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]

[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

در گزارش دوم که مربوط به اوایل روی کار آمدن صفویان در حدود سال ۹۰۵-۹۱۳ق. است، از بین این سه بندر فقط نام بوشهر دیده می‌شود. ابن‌ماجد در سروده‌ای در قالب مثنوی به نام «اَرجوزه برّ العرب و العجم فی خلیج فارس» به نواحی ساحلی و بنادر و جزایر (ماشور، بهرکان و لولوتین ،جنابه، شط بنی تمیم، خارگ ، ابوشهر و ریشهر(ذی شهر) زیارت، بردستان، سیراف و جبال فال، بحرین) و بسیاری نقاط دیگر پرداخته است (ابن‌ماجد، ۱۳۷۲: ۴۹۲، ۴۹۴؛ مشکور، پاییز ۱۳۵۵: ۴۳-۵۳).

گفتنی است تحولاتی که در ابتدای دورهٔ صفویه رخ داده بود، موجب شد تا به‌تدریج نام بوشهر، بندر دیلم و بندر ریگ در نقشه‌ها، سفرنامه‌ها و منابع ادبی و تاریخی پدیدار شود. لذا در این پژوهش براساس منابع و مآخذ، مهم‌ترین و عمده‌ترین علل پیدایش و چند علت مشترک شکل‌گیری این سه بندر جدید عصر صفوی مورد بررسی قرار گرفته است. البته حوزهٔ جغرافیایی، منابع کشاورزی و نظامی این سه بندر محدود بوده و تنها منبع درآمد قابل اتکای حکام آنها تجارت دریایی، مشارکت در حمل کالا و مسافر و زوّار حج و عتبات عالیات، صید ماهی و مروارید، عایدات گمرکی و سایر مالیات‌های مأخوذه (مالیات دکلی از هر لنج و مالیات مشتی از هر بار غلات و مالیات بازار و صاحبان پیشه‌ها) بوده است؛ اگرچه آنها برای تأمین مایحتاج و ضروریات خود، به تولیدات کشاورزی و توان نظامی مناطق و روستاهای مجاور نیز همواره اتکا داشته‌اند. از منابع آن عصر و پژوهش‌های جدید می‌توان مؤلفه‌های مهم دیگری برای پیدایش و شکل‌گیری بنادر جدید استنباط و استخراج کرد که در ادامه مورد بررسی و تحلیل قرار می‌گیرند:

۱. افول یا تغییر موقعیت بنادر پیش از صفوی و جایگزینی بنادر جدید

یکی از دلایل برجسته شدن نام این سه بندر، افول بنادر مجاور آنها بوده است. بوشهر از افول بندر ریشهر، بندر ریگ از افول بندر گناوه و بندر دیلم از افول دو بندر واقع در شمال و جنوب آن، یعنی مهروبان و لولوتین به وجود آمده است. بندر تاریخی و مشهور مهروبان (بندر ماهی‌روان) (همدانی، ۱۳۵۸: ۱۷۷) در دورهٔ صفوی رو به افول نهاد (حسینی منشی، ۱۳۸۵: ۳۵،۹۹) و «لولوتین» که نامش در *ارجوزة* ابن‌ماجد (ابن‌ماجد، ۱۳۷۲: ۴۹۲) در حدود سال ۹۰۵-۹۱۳ق. و در منابع پرتغالی آمده است، وقتی که پدرو آلبوکرک در سال ۹۲۰ق/۱۵۱۴م. طی یک سفر دریاییِ یک‌ماهه (۱۵ تیر تا ۱۴ مرداد ۸۹۳ش) وارد آبراه

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]

[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

خلیج‌فارس شد (تلش ای کونیا، ۱۳۹۳: ۲۵)، از تمامی بنادر و جزایر و جاهای دیگر تا لولوتین[1] واقع در نیمهٔ شرقی خلیج‌فارس بازدید کرد. از آنجا بعد از دو روز به ریشهر رسید. «او در ریشهر با میرابواسحاق یکی از صاحب‌منصبان شاه‌اسماعیل که تعداد ده پارچه آبادی را از یکی از سرکرده‌های امیرهرمز گرفته بود، ملاقات کرد» و هدفش را خدمت به ملک هرمز نامید و به شکلی مسالمت‌آمیز با توجه به ناوگروه همراه، آن آبادی‌ها را نیز از امیر ریشهر بازپس گرفت (بیشاپ اسمیت، ۱۳۸۱: ۴۸-۴۹). احتمالاً ریشهر و ده آبادی اطراف آن قبل از صفویه در دست ملوک هرمز بوده است. منبع پرتغالی دیگری که به سفر پدرو آلبوکرک به لولوتین و ریشهر اشاره کرده، آورده است کاپیتان (فرمانده نیروی دریایی) کشتی‌های میرابواسحاق تعداد بیست تراد (قایق جنگی) را که از کاپیتان شاه هرمز تسخیر کرده بود، به این هیئت اعزامی بازپس داد (FREDERICK,1894: 1/298). «به دنبال این سلطه و تفوق، صفویان به صورت منفعلانه ناچار شدند حضور نظامی پرتغال را در مناطق جنوبی قلمرو خود بپذیرند» (علیصوفی، ۱۳۸۹: هفت).

در نقشهٔ «فرنائو واس دورادو» که در سال ۱۵۷۱م/۹۷۹ق. ترسیم شده نیز به lulutem اشاره شده است (وثوقی و صفت‌گل، ۱۳۹۵: ۳/۷۵۳؛ Dourado, 2012. 16th century , Map, Atlas edition). لولوتین که در نقشه‌های قرن دهم دیده می‌شود، در ساحل روستای کنونی لیلتین، در میانهٔ دو خور «چیتو» و خور «عبد» در حدود ده کیلومتری شرق بندر دیلم، در محل اتصال دشت لیراوی به خلیج فارس قرار داشته و احتمالاً در قرن نهم بندر تجاری امرای لیراوی بوده است. افول نام لولوتین بعد از سال ۹۷۹ق. و اندکی قبل از آن پیدایش نام دیلم (حدود ۹۴۳ق) در نقشه‌های پرتغالی می‌تواند نشانه‌ای از افول/ زوال بندر لولوتین و حاکی از سقوط و انحطاط اقتدار سیاسی امیران محلی حاکم بر ناحیهٔ لیراوی در مجاورت بندر دیلم در این سده باشد (خنجی، ۱۳۸۲: ۱۲۵). اگر نقل قول آرنولد ویلسون را بپذیریم که قبل از خلیفات، خاندان بنی‌تمیم حاکم بندر دیلم بوده‌اند (WILSON, 1916 :113)، می‌توان حدس زد که خلأ قدرت سیاسی امیران لیراوی و افول دو بندر مهروبان و لولوتین، نخست توسط مهاجران خوزستانی از طایفهٔ بنی‌تمیم حاکم بر شهر نوظهور بندر دیلم پر شده است.

در گوشه‌ای دیگر از خلیج‌فارس، با کم‌رنگ شدن نام ریشهر پس از عصیان و سقوط

1 lulutem

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]

[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

حسن سلطان ریشهری (الحسینی، ۱۳۷۹: بیست و شش؛ همو، نسخهٔ خطی، شماره ۴۳۲۳، ۱۰) در سال ۹۴۶ق، نام بوشهر که در حدود بیست کیلومتری شرق آن قرار داشته، از آن پس پررنگ شد. بندر ریشهر در اوایل دورهٔ صفوی مرکز ایالت دشتستان یا مرکز (بندرات فارس) بوده (تانکوانی، ۱۳۸۳: ۱۸۴؛ مستوفی، ۱۳۵۳: ۴۰۳/۲۰) و حاکمش از سوی حاکم شیراز منصوب می‌شده است (فتوحی لاری، ۱۳۸۹: ۳۱۷–۳۲۰). هرچند ریشهر بعد از زوال/ سقوط خاندان امرای ریشهری همچنان مورد توجه بوده و در حدود سال‌های ۱۵۵۰–۱۵۵۳م/۹۵۷–۹۵۹ق. فرمانده پرتغالی هرمز «دون آلوارو د نونا» یک نفر را به عنوان مسئول «پایگاه تجاری ریشهر» قرار داده بود و توانست اطلاعاتی دربارهٔ بصره جمع‌آوری کند که به تازگی –حدود سال ۹۵۳ق– به تصرف عثمانی درآمده بود و «بدین ترتیب آلوارو به مدد او توانست تجارت پرسودی را با امپراتوری عثمانی و با تملق‌گویی از والی بصره داشته باشد» (تلش ای کونیا، ۱۳۹۳: ۴۳). البته گزارش جان نیوبری نشان می‌دهد که چندی بعد در سال ۹۸۹ق/۱۵۸۱م. بوشهر نیز مورد توجه قرار گرفته و نسبت به ریشهر نقش برجسته‌تری را عهده‌دار شده بود (NEWBERIE, 1905: 457).

سومین بندری که در دورهٔ صفویه پس از سقوط و افول یک بندر تاریخی، در این بخش از ساحل خلیج‌فارس شکل گرفت، بندر ریگ است. این بندر جدید نیز پس از محو شدن نام جنابه/ گناوه بر اثر سیل که در پانزده کیلومتری شمال آن قرار داشته، بر اهمیت و شهرتش از اوایل قرن یازدهم افزوده شده است. «تیکشیرا» سیاح پرتغالی بعد از خروج از خارگ به طرف بصره، از خرابه‌های یک شهر بزرگ [جنابه/گناوه؟] نام برده که بر اثر سیلاب از بین رفته است. او همچنین دربارهٔ در تنگنا قرار گرفتن اهالی خارگ به سبب افزایش قدرت دریایی و اعمال محدودیت‌های پرتغالی‌ها و بنیادگذاری «بندر ریگِ سیف‌الدین» توسط مهاجران خارگی سخن گفته است (TEIXEIRA,1902:24-25).

علاوه بر منابع و نقشه های گفته شده، در منابع اوایل دوره صفویه نیز یک اشاره دیگر – هرچند ناواضح و سربسته– دربارهٔ پیدایش این بنادر جدید وجود دارد که هنگام عبور ناوگان دریایی عثمانی در اول شعبان ۹۶۱/ ۲۱ جولای ۱۵۵۴ از کنار «عبادان» و «مقام حضرت خضر» به «جزیره محترم» [خارگ] و مقابل موقعیت جغرافیایی این سه بندر، نوشته است: «از مقابل بندرهای ولایت شیراز گذشتیم و به ریشهر رسیدیم، در برّ فارس پیاده شدیم» (کاتبی، ۱۳۵۵: ۴۳). احتمالاً بندرهای ولایت شیراز که قبل از ریشهر قرار داشته‌اند، شامل

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]

[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

بندر دیلم (CHILAM – BENDER DELEM) شهر خراب جنابه (گناوه) و به احتمال کمتر بندر ریگ (BANDERICK) و سپس بندر بوشهر مدّ نظر این دریانورد عثمانی بوده است.

۲. اراضی حاصلخیز اطراف این بنادر

از آنجا که «اراضی حاصلخیز در مجاور شهرها» یکی از علت‌های پیدایش آنان است (یوسفی‌فر، ۱۳۹۰: ۹۳)، جلگه‌ها و دشت‌های اطراف این سه شهر ساحلی نیز در شکل‌گیری آنان نقش برجسته‌ای داشته است؛ زیرا تولیدات کشاورزی و دامداری اراضی مستعد دشت لیراوی (دور تا دور بندر دیلم)، دشت حیاتداود در اطراف بندر ریگ و ناحیهٔ دشتستان (دشت‌های انگالی، چاه کوتاه، زیراه) و بلوک تنگستان در مجاورت بندر بوشهر، علاوه بر اینکه از لحاظ بازرگانی، بازار خوبی برای ساحل‌نشینان و ساکنان بنادر نام‌برده ایجاد می‌کرد، بلکه باعث می‌شد بازرگانان از طریق این بنادر محصولات تولیدی کشاورزان (غلات، خرما و حبوبات) را به مناطق دیگر صادر کنند. جان نیوبری به فروشگاه بزرگ پیاز و چاه‌های آب شیرین در جزیرهٔ خارگ که برای رونق کشاورزی مستعد بوده اند، اشاره کرده است (NEWBERIE, 1905: 457). تیکشیرا نیز به صادرات محصولات باغی، میوه و سبزیجات، گندم، جو و پیاز از جزیرهٔ خارگ، «بندر ریگ سیف‌الدین»، ریشهر و دورق به بصره و بغداد و هرمز اشاره کرده است (TEIXEIRA, 1902: 24,29). تونو دربارهٔ کشت غلات در روستاهای اطراف بندر ریگ در سال ۱۰۷۶ق. این‌گونه اشاره کرده است که از روستاهای اطراف غله می‌آوردند و در بندر ریگ معامله بزرگی رواج داشت. غلات را از اینجا به جزیرهٔ بحرین و بصره می‌بردند و از آنجا خرما می‌آوردند (THEVENOT, 1687 :151). چنان‌که نویسندهٔ *دستور شهریاران* یکی از علل کوچ زعابی‌های مسقط به بندر ریگ را تحریم ارسال این تولیدات و محصولات کشاورزی از جانب سردار حاکم کوه‌گیلویه دانسته است: آن را به عنوان یک شگرد جنگی مهارکننده در برابر تعدی‌های یعاربهٔ عمانی و دست‌اندازی مخرّب آنها بر سواحل ایران به‌خصوص بندر کنگ در اواخر دورهٔ صفوی به کار می‌برد (نصیری، ۱۳۷۳: ۱۵۴)؛ زیرا «بارش در سواحل شمالی خلیج‌فارس به مراتب بیشتر از سواحل جنوبی [بوده] است» (وثوقی، ۱۳۸۴: ۱۵)؛ همین دلیل باعث برتری وضعیت کشاورزی در سواحل شمالی نسبت به سواحل جنوبی خلیج‌فارس بوده است.

الکساندر همیلتون در سال ۱۱۰۶ق. به دشت وسیع اطراف بندر دیلم که گندم و جو بسیار

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]
[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

تولید می‌کند و مراتعی خوب برای چرای رمه‌های اسب و گله‌های بز و گوسفند دارد، اشاره کرده است (HAMILTON, 1739: 89) ، این گزارش‌های منابع معاصر دورهٔ صفوی، نشانه‌هایی از فراهم بودن زمینهٔ کشاورزی به دلیل حاصلخیز بودن اراضی دشت‌های اطراف این بنادر و فراوان بودن محصولات کشاورزی در کرانه‌های ایران را نشان می‌دهند که برای افراد مختلف و گروه‌های کشاورز، تجار و جهازداران بنادر که در بخش حمل‌ونقل دریایی فعال بوده‌اند و برای مهاجرت ساکنان آن سوی خلیج‌فارس به این بنادر، به‌ویژه در سال های قحط و هنگام کمبود محصولات کشاورزی، می‌توانست پرجاذبه و وسوسه‌برانگیز باشد.

۳. جابه‌جایی قدرت‌های منطقه‌ای خلیج‌فارس

یکی دیگر از علل شکل‌گیری یا پیدایش این سه شهر ساحلی، حضور استعمارگران پرتغالی در دهانهٔ خلیج‌فارس (از حدود ۹۱۳–۹۲۰ تا ۱۰۳۱ق) و توجه صفویان به بنادر نواحی بالادست خلیج‌فارس بر اثر تغییرات ژئوپلیتیکی و جابه‌جایی قدرت‌های منطقه‌ای است. «با استقرار کامل پرتغالی‌ها در دهانهٔ ورودی خلیج‌فارس و جزیرهٔ هرموز، سیاست صفویان بر توجه و رسیدگی به بنادر بخش‌های شمالی و از جمله ریشهر و بوشهر و ریگ و دیلم و دورق قرارگرفت» (وثوقی و صفت‌گل، ۱۳۹۵: ۳/۷۵۵–۷۵۸)؛ به همین دلیل علاوه بر مسیر اصفهان به شیراز و بوشهر و بندر ریگ، مسیر تاریخی کاروان‌رو اصفهان به بهبهان به بندر دیلم نیز در این دوره پررونق شد. با مقایسهٔ *سفرنامه تاورنیه* که در سال ۱۰۴۹ق. شش روزه از بندرریگ به کازرون رفته و در میانه راه هیچ جای آبادی ندیده است (تاورنیه، ۱۳۶۹: ۱۷۰–۱۷۱)، با گزارش مفصل تونو فرانسوی در سال ۱۰۷۶ق. که از جادهٔ شیراز به بندر ریگ با جزئیات بسیار دقیق از ایستگاه‌های متعدد، چهار پل، پنج کاروان‌سرا، رودها و آبادی‌های بین راه (چنار راهدار، آب‌چنار راهدار، پل حاجی‌کُل، رود پرسکفت،[۱] کاروان‌سرای حاجی زنون، پل اسبی، پل انجیره، کاروان‌سرای خواجگی، راهداری دشت برم، کتل اوشنک، دشت آبگینه، پل آبگینه، کازرون، شولستان (در این مسیر نبوده، اما اشاره کرده از نواحی نزدیک آن است)، دریز (دریس)، تنگ ترکان، کمارج، روستای صمدی، کاروان‌سرای خواجه بل‌سَت، رودخانه بیشابور، کاروان‌سرای نرگسی، دکاندار، سفیدرود، کاروان‌سرای چاه گنبذ، دهکَهنه و بندر ریگ) نام برده است (THEVENOT, 1776: 522-536; THEVENOT, 1687: 147-150) و *سفرنامهٔ* سید عباس

۱ preskiaft: رود «پراشکفت» است که امروزه «رود جره» نامیده می‌شود.

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]

[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

حسینی موسوی مکی که در سال ۱۱۳۲ق از منازل و آبادی‌های متعدد این مسیر (شیراز تا بندر ریگ) نام برده است؛ نظیر شیراز، کوه پیره زن، کازرون، خشت، کوه نرگسی، زیره، رودخانه، ابی‌شهر و بندر ریق (الحسینی الموسوی مکی، ۱۳۸۷ق: ۴۷۵-۴۷۷)، می‌توان به این نتیجه دست یافت که جابه‌جایی قدرت‌های منطقه‌ای در پیدایش، رونق و توسعهٔ تجاری و اقتصادی این سه بندر مؤثر بوده است.

نشانهٔ دیگر برای تقویت علت جابه‌جایی قدرت‌های منطقه‌ای، استقرار یگان دریایی صفویان در ریشهر به فرماندهی امیر اسحاق ریشهری (۹۰۸-۹۳۴ق) و فرزندانش علی‌سلطان (۹۳۴-۹۳۹ق) و حسن‌سلطان (۹۴۰-۹۴۶ق) است؛ زیرا با توجه «به استقرار ناوگان دریایی پرتغال در دهانهٔ تنگه هرموز» در نیمهٔ اول قرن دهم هجری، «حکومت صفوی ناگزیر بوده است به بخش‌های میانی خلیج‌فارس و مناطق واقع در دشتستان و ماچول و دورق و بخش‌های جنوبی ایالت خوزستان روی آورد» (وثوقی و صفت‌گل، ۱۳۹۵: ۷۵۲/۳-۷۵۳). تا هم بر قدرت دریایی آن شهرها و هم بر توان بازرگانی و نظامی آن مناطق تکیه کند؛ چنان‌که شاه‌اسماعیل، امیر اسحاق ریشهری را از مرتبهٔ پیشوایی ده به رتبهٔ امارت ایالت دشتستان و فرماندهی قشون [دریایی] ارتقا داده بود (قمی، ۱۳۸۳: ۲۸۹/۱).

همچنین امیر اسحاق دو بار در سال‌های ۹۱۵ و ۹۲۰ق. به عنوان سفیر شاه صوفی، اسب و هدایای نفیسی به «گوا» در هند و هرمز برای تقویت مناسبات و روابط ایران و پرتغالی‌ها برد (آقامحمد زنجانی، ۱۳۸۲: ۵۱، ۶۳). بنابراین توسعهٔ بنادر بوشهر، ریشهر، ریگ و دیلم از این لحاظ دارای اهمیت بود که می‌توانست به عنوان مرکز ثقل و قدرت قابل اتکای صفویان در منطقهٔ خلیج‌فارس و جایگزین مناسبی برای «هرمز اشغال شده» باشد؛ زیرا از طریق این بنادر ارتباط با بصره، بحرین، احسا، قطیف و عمان و هند همچنان ادامه داشت.

۴. جاذبه‌ها و برتری جغرافیایی سواحل شمالی

جاذبه‌های اقلیمی سواحل شمالی خلیج‌فارس، دافعهٔ سواحل جنوب و همچنین تأثیر عوامل جغرافیایی در تسهیل تردد هرچه بیشتر جهازات از جانب برّ ایران از دلایل مهم شکل‌گیری این بنادر بود. یکی از مزیت‌های قابل اشاره، علائم زمینی یا نشانه‌های طبیعی بوده است. «سواحل ایران دارای رشته‌کوه‌های مرتفع که همهٔ آنها نشانه‌هایی خوب از برای کشتی‌رانی می‌باشد و تا نزدیک‌های سواحل همه جا عمق آب زیاد و قابل کشتی‌رانی است -برعکس

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]
[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

سواحل عربستان- به استثناء دهانهٔ خلیج[فارس] که رئوس‌الجبال واقع شده است، مابقی همه اراضی [مسطح؟] ست» (*روزنامه مظفری*، ۱۳۲۹ق: شماره ۱۴/۳۸). ناخدا عبدالله فهیمی دیلمی نیز تصویری از کوه‌های مختلف سواحل خلیج‌فارس از سمت دریا ترسیم کرده است (فهیمی دیلمی، ۱۳۹۸: ۱۸۵) که مؤید بهره‌گیری دریانوردان از این نشانه‌های طبیعی است. دیگر اینکه بستر خورها و لنگرگاه‌های ایران گلی یا شنی «و برای لنگر انداختن مناسب است؛ درحالی‌که سواحل عربی دارای صخره‌های مرجانی خطرناک بسیاری است» (قاسمی، ۱۳۸۷: ۴۳) و برای تردد و توقف کشتی‌ها مناسب نیست. همچنین عمق آب ساحل ایران برای کشتی‌رانی سنتی مناسب بوده است؛ زیرا سواحل عربی «تا فواصل زیادی از دریا آب کم [عمق] و بانک‌های زیر آبی -که برای کشتی‌رانی بسیار خطرناک است- دارد. براساس این ملاحظات، «جهازاتی که در طول این خلیج مسافرت می‌کنند، همیشه مُجرای حرکتشان از سواحل ایران است» (*روزنامه مظفری*، همان)؛ زیرا لنگر انداختن نیز در بنادر شمالی یا شرقی خلیج‌فارس راحت‌تر و بی‌دردسرتر بوده است. جاذبهٔ دیگر ساحل ایران، فاصلهٔ کم بنادر و تعدد خورهای مناسب برای لنگر انداختن اضطراری کشتی‌ها بود که هنگام وقوع طوفان و خطر یا کمبود آب و آذوقه یا نیاز به تأمین راهنما، کشتی‌ها در تنگنا قرار نمی‌گرفتند. از این لحاظ «در تمامی نقاط سواحل ایران کشتی‌ها می‌توانستند در خلیج‌های کوچک یا در پشت جزیره‌ها لنگر بیندازند و از توفان‌های دریایی در امان باشند؛ درحالی‌که در سواحل عربی آبراه‌ها بسیار کم‌عمق بوده و بادهای شدید مستقیماً به طرف ساحل جریان داشتند» (قاسمی، همان). موارد فوق بخشی از جاذبه‌ها و برتری جغرافیایی سواحل شمالی خلیج‌فارس بر سواحل جنوبی بوده که یکی دیگر از زمینه‌های مساعد شکل‌گیری این بنادر را نشان می‌دهند.

۵. مهاجرت و شکل‌گیری بنادر

مهاجرت‌های درون‌فلاتی یا پس‌کرانه‌ای از دشت‌ها و شهرها و آبادی‌های مجاور، در پیدایش اولیهٔ این سه بندر موثر بوده است. سپس افزایش ساکنان و پیشه‌وران، دریانوردان و تجار و مراکز خدمات عمومی این بنادر، باعث رشد و توسعهٔ اقتصادی و اداری هر یک از این شهرها شده بود؛ چنان‌که همین مهاجرت‌ها در این بنادر، به‌تدریج پس از توسعه اقتصادی به توسعهٔ اداری و ظهور «یک حکومت محلی جدید با هویت ایرانی» منجر شده است (احمدی‌پور و قلی‌زاده، ۱۳۹۰: ۱۰۶).

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]

[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

مهاجرت‌هایی که در تشکیل یا رشد این بنادر نقش داشته‌اند، عبارت بوده‌اند از:
۱. مهاجرت بنی‌تمیم از خوزستان و خلیفات از قطر و تشکیل بندر دیلم؛
۲. مهاجرت خارگی‌ها و زعابی‌ها و پیدایش بندر ریگ؛
۳. مهاجرت طوایف محلی دشتستان و طوایف ابومهیر و بحارنه و رشد بوشهر.

الف. نقش مهاجرت در پیدایش بندر دیلم

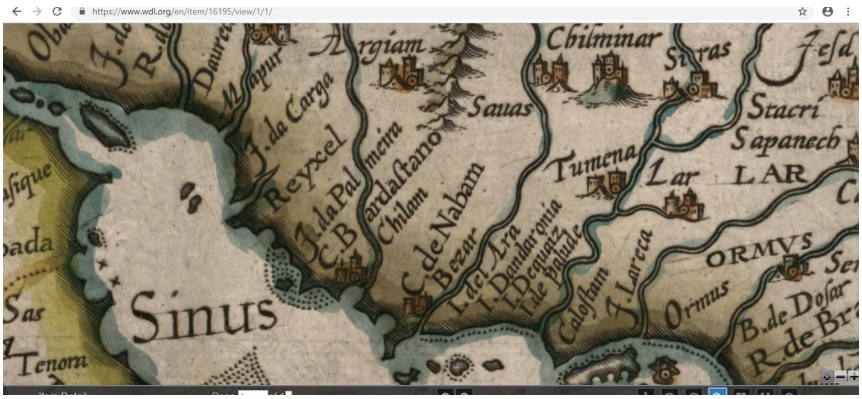
بندر دیلم با حروف لاتین «chilam» نخستین بار در نقشهٔ «گاسپار ویه‌گاس» پرتغالی ترسیم سال ۱۵۳۷م/۹۴۳ق. دیده می‌شود (وثوقی و صفت‌گل، ۱۳۹۵: ۷۴۸/۳). سپس در سال ۱۵۴۵م/۹۵۱ق. «ویه‌نا» نیز در نقشهٔ ترسیمی از «chillam» نام برده است (همان، ۷۵۳/۳). نقشهٔ زیر ترسیم ۹۹۱/۱۵۸۳ق. نیز به بنادر بوشهر، ریشهر و دیلم (chilam, bezer, reyxel) اشاره کرده که در مکان‌نمایی شهرهای ساحلی، نسبت به نقشهٔ بعدی دقت کمتری در آن دیده می‌شود.[۱]



نقشهٔ ۱: ترسیم سال ۱۵۸۳م/۹۹۱ق؛ بنادر بوشهر، ریشهر، دیلم و خلیج‌فارس (نمای کامل)

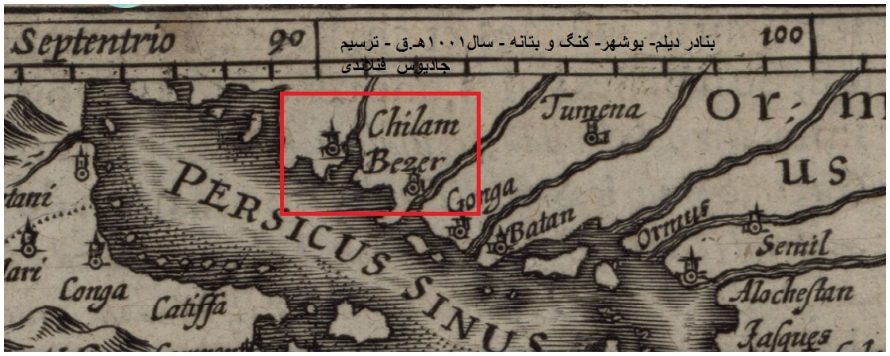
۱ برگرفته از: https://www.neatlinemaps.com/worldmaps/nl-00017/deliniantur-in-hac-tabula

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]
[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]



نقشهٔ ۲: ترسیم سال ۱۵۸۳م/۹۹۱ق؛ بنادر بوشهر، ریشهر و دیلم (نمای نزدیک)

همچنین نقشهٔ «جادیوس هندیوس»[1] فلاندی (۱۵۶۳–۱۶۱۲م) که در حدود ۱۵۹۳م/۱۰۰۱ق. در آمستردام تهیه و چاپ اولیهٔ آن در سال ۱۵۹۸م/۱۰۰۶ق. منتشر شده است. این نقشه دارای مکان نمایی بهتری است و بعد از هرموز، کنگ و بوشهر،[2] در محل بندر دیلم واژهٔ لاتین «chilam» را نوشته است.[3] (در هر چهار نقشهٔ مورد اشاره، به صراحت از بندر دیلم نام برده نشده است، ولی با ضبط نام چیلم/ دیلم؟ از وجود بندری نوظهور، هرچند کوچک در ساحل خلیج‌فارس سر نخی به دست ما می‌دهند.



Arabia [F-1-1] (1/1)

نقشهٔ ۳: جادیوس هندیوس فلاندی؛ ترسیم حدود سال ۱۵۹۳م/۱۰۰۱ق (نمای نزدیک).

1 jodocus hondius
2 bezer
۳ منبع نقشه و اطلاعات ارائه شده از سایت کتابخانه دیجیتال قطر https://www.qdl.qa/en/archive/qnlhc/2920.1

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]
[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]



نقشهٔ ۳: جادیوس هندیوس فنلاندی؛ ترسیم حدود سال ۱۵۹۳م/۱۰۰۱ق (نمای کامل).

«جان نیوبری» سیاح انگلیسی در ۶ ربیع‌الثانی ۹۸۹/ ۲۰ مه ۱۵۸۱ از بصره به سمت هرمز عزیمت کرد و پنج روز بعد در ابتدای سرزمین عجمی از «ابوشاه»[1] –در محل بندر مهروبان تاریخی از روستای شاه‌عبدالله– نام برده است که در حدود دوازده کیلومتری غرب یا شمال بندر دیلم واقع است. نکتهٔ جالب توجه آن است که به دو شهر ساحلی بندر دیلم و بعد از آن بندر ریگ اشاره‌ای نکرده است. سپس در ادامهٔ مسیر دریایی‌اش، به خارگ[2] و قلعهٔ «ابوشهر»[3] اشاره کرده است (NEWBERIE, 1905: 457).

مهاجرت گروهی از بنی‌تمیم ساکن دورق به دو ناحیهٔ زیتان (زیدون) –واقع در شمال بندر دیلم– و شط بنی‌تمیم (رود حله) –واقع در شرق بندر ریگ– در دورهٔ سید سجاد مشعشعی‌بن سید بدران (۹۴۸–۹۹۲ق) والی هویزه تا دورق از خوزستان (مشعشعی، ۱۱۲۸ق: ۲۳) نیز می‌تواند مؤید نقشه‌های اروپایی قرن دهم قمری مبنی بر ظهور بندر صفوی دیلم باشد. این مهاجران می‌توانسته‌اند با استقرار در ناحیهٔ زیدون، در میانهٔ راه بندر دیلم به بهبهان، در رشد پس‌کرانهٔ منتهی به بندر دیلم و در نتیجه شکل‌گیری و ترقی این شهر نقش آفریده باشند و به‌تدریج قدرت سیاسی–اداری آن را نیز در دست گرفته باشند. این نکته را که گروه مهاجران بنی‌تمیم که به زیتان کوچیده‌اند، در شکل‌گیری بندر دیلم دست داشته‌اند، از این

1 ABUSHA
2 CAREGHE
3 ABOUSHER

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]
[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

گزارش می‌توان استنتاج کرد که آرنولد ویلسون حکّام اولیهٔ بندر دیلم را قبل از خلیفات[1] از بنی‌تمیم می‌دانسته است (WILSON, 1916: 113).

ب. نقش مهاجرت در پیدایش بندر ریگ

احتمالاً در اوایل دورهٔ شاه‌عباس صفوی یا اندکی قبل از آن، به‌تدریج بر اثر ظلم و اعمال محدودیت‌های تردد دریایی توسط پرتغالیان طبق گزارش تیکشیرا در سال ۱۰۱۳ق. سه گروه از ساکنان خارگ پراکنده شدند. یک گروه از بومیان ساکن جزیرهٔ خارگ به سواحل مقابل آن آمدند و بندری را تشکیل دادند که نخست «ریگ سیف‌الدین» نامیده می‌شد (TEIXEIRA,1902: 24).

همچنین به نظر می رسد مهاجرت گروهی از بنی‌تمیم دورق به حوضهٔ شط بنی‌تمیم (رود حله) (مشعشعی، همان) زمینه‌ساز آبادی روستاهای بلوک رود حله و پیدایش بندر ریگ بوده است؛ زیرا شط بنی‌تمیم در جنوب این بندر یا در میانهٔ بندر ریگ و بندر بوشهر واقع بوده است. بندری که منابع به شکل «بندر ریق»، «بندر ریک» و «بندر ریگ» از آن یاد کرده‌اند. البته به نظر می‌رسد گروه مهاجران اولیهٔ بندر ریگ که از جزیرهٔ خارگ آمده‌اند، از لحاظ قومی و قبیله‌ای متفاوت بوده‌اند با قبیله زعابی‌هایی که در اواخر دورهٔ صفوی در بندر ریگ حضور داشته‌اند؛ زیرا حدود ۱۱۰۷ق. «جمع کثیری از آل زعاب در مسقط سکنی» داشته‌اند که از شدت اشتعال نایرهٔ قحط و غلا به نزد «ریش‌سفید» خود در بندر ریگ کوچیده‌اند (نصیری، ۱۳۷۳: ۱۵۴). معلوم می‌شود که ریش‌سفید زعاب در بندر ریگ، بر زعابی‌های مسقط نیز شیخوخیت داشته است. آرنولد ویلسون دربارهٔ مسقط‌الرأس قبیلهٔ زعاب، از قول ریش‌سفیدشان روایتی متفاوت نقل کرده است: میرها از هندیان (هندیجان) به بندر ریگ آمده‌اند و سپس یک خاندان از قبیلهٔ زعاب حکومت رسمی اینجا را در دست گرفته است که اقتدارشان تا حدود ۱۸۷۰م/۱۲۸۶ق. ادامه یافت و پس از آن طایفهٔ لر حیاتداود که از حامیان میرمهنّا بودند، حکومت بندر ریگ را در دست گرفتند (Wilson, 1916: 172).

این پیشینه‌ها و تمایلات مذهبی یا ایران‌دوستی نیز می‌توانست در انتخاب ساحل ایران و مهاجرت زعاب به بندر ریگ مؤثر بوده باشد. اسماعیل نورزادهٔ بوشهری از محققان معاصر، دربارهٔ سابقهٔ تاریخی سکونت زعابی‌ها در بندر ریگ بر این باور است که: «جد اعلای

۱ در کتاب آرنولد ویلسون با نام «بنی‌خلیفه» آمده است.

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]

[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

میرمهنا از زمان شاه‌صفی صفوی [۱۰۳۸–۱۰۵۲ق] در حیاتداود سکونت داشتند» (نورزاده بوشهری، ۱۳۳۸: ۱۲۵). «خورشید فقیه» دیگر پژوهشگر معاصر، با نگاهی به پیشینهٔ تاریخی حضور خاندان زعاب در بندر ریگ، این نظریه را مطرح کرده است که اگر بنیادگذاران بندر ریگ این مهاجران عرب‌تبار نباشند، بدون تردید آغاز آبادانی و شهرت و شکوه آن منسوب به این خاندان است (فقیه، ۱۳۸۳: ۲۵).

ج. نقش مهاجرت در پیدایش بوشهر

قدرت‌یابی ریشهر در جانب جنوبی شبه‌جزیرهٔ بوشهر و تعیین امیر ابواسحاق ریشهری از جانب شاه‌اسماعیل به عنوان فرمانده قوای دریایی و حاکم اُلکای دشتستان، باعث به اوج رسیدن اقتدار سیاسی و تجاری او و فرزندانش طی سال‌های ۹۰۹–۹۴۶ق. شده بود (یاحسینی، ۱۳۸۹: ۴۹/۱–۹۶؛ مظفری‌زاده، ۱۳۹۵: ۴۳–۵۷).

شاید صاحب نام و آوازه شدن ریشهر، در جلب نظر هرچه بیشتر طوایف دشتستانی اطراف به آبادی ساحلی بوشهر تأثیر داشته است؛ چنان‌که در گزارش‌های ابن‌ماجد و دیگر سفرنامه‌نویسان اروپایی قرن دهم قمری، نام بوشهر در سایهٔ نام ریشهر دیده می‌شود (ابن‌ماجد، ۱۳۷۲: ۴۹۲). گام بعدی، رشد بندر بوشهر با مدیریت کلانتران و حکّام یا امیران دولتی بوده که مصادف با مهاجرت عمده یا گروهی طوایف دریانورد ابومهیر (آل مذکور) در عصر شاه‌عباس صفوی بوده است (آل عصفور، ۱۳۱۹ق: ۳۰–۳۱). یکی از سران آنها با نام «شیخ موسی ابومهیر» به عنوان یکی از فرماندهان قوای دریایی ایران، در لشکرکشی امامقلی‌بیک(خان) از ریشهر در سال ۱۰۱۰ق. برای فتح بحرین دیده می‌شود (منجم یزدی، ۱۳۶۶: ۲۱۵).

براساس یک گزارش متأخر دربارهٔ طوایف ساکن در عمان شمالی یا کشور جدید امارات متحدهٔ عربی، طایفه «آل بومهیر»[1] و مناصیر با جمعیت حدود هزار نفر در منطقهٔ «خان» ساکن بوده‌اند (MILITARY REPORT ON THE ARABIAN SHORES OF THE PERSIAN GULF, 1933: 105). همچنین منبعی دیگر ساکنان شارجه را از اعراب هوله، آل علی، آل بومهیر و مطاریش و چند قبیلهٔ دیگر دانسته است (MILITARY REPORT AND ROUTE BOOK, 1939: 128). این منابع مربوط به دورهٔ پس از سقوط حکومت ابومهیر در بوشهر می‌باشند، اما نشان می‌دهند که

1 AL BU MAHAIR

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]

[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

گروه‌هایی از این مهاجران که در پیدایش و بالندگی بوشهر نقش داشته‌اند، در هر دو سوی خلیج‌فارس زندگی می‌کرده‌اند.

۶. انتقال پایتخت صفویان به شهر مرکزی اصفهان

یک علت مهم دیگر که در پیدایش سیاسی–اداری، رشد اقتصادی، سیر فرایند شکل‌گیری بنادر و زمینه‌سازی تشکیل حکومت‌های محلی موروثی، در سه بندر صفوی بوشهر، ریگ و دیلم نقش بارزی داشته، انتقال مقر سلطنت صفوی در اواسط رجب ۱۰۰۶ق. از قزوین به شهر مرکزی اصفهان است (منجم یزدی، ۱۳۶۶: ۱۶۱) که دارای «موقعیت مرکز ثقل جغرافیایی» بود. از آنجا که «یکی از نقش‌های پایتخت‌ها ایجاد وحدت و یکپارچگی است... اصفهان از دورهٔ شاه‌عباس به بعد که موقعیت مرکزی داشت، می‌توانست به اقصی نقاط کشور دسترسی آسانی داشته» باشد (احمدی‌پور و قلی‌زاده، ۱۳۹۰: ۹۹). همین دسترسی آسان و «قرار داشتن در موقعیت مرکزی ایران، برای کنترل بر امور خلیج‌فارس در جنوب» (ادریسی آریمی، ۱۳۹۴: ۲۷) موجب شد تا شاه‌عباس توجه بیشتری به بنادر و جزایر کند. حتی برخی محققان بر این عقیده‌اند که: «توجه به مسائل بازرگانی و تجاری و فعالیت دیپلماتیک در ناحیهٔ خلیج‌فارس طی سلطنت شاه‌عباس اول می‌توانست دلیل دیگر انتخاب پایتخت بوده باشد» (همان، همان‌جا). البته قبل از این جابه‌جایی، شاه ایران همراه با انتخاب هوشمندانهٔ الله‌وردی‌خان به فرمانفرمایی ایالت فارس و بحرین و کل سواحل خلیج‌فارس در سال ۱۰۰۳ق. برنامه‌ای بلندمدت و چند مرحله‌ای برای تسلط مقتدرانه بر جنوب ایران ریخت که پس از انتقال پایتخت از قزوین به اصفهان، مرکز سیاسی– اداری کشور فاصلهٔ کمتری از این نواحی داشت.

شاه‌عباس که «برنامهٔ تجدید قدرت ایران در خلیج‌فارس و احیای تجارت دریایی» را داشت، برای رسیدن به این هدف نخست به «تجدید تسلط» و بسط قدرت صفویان بر ایالت فارس و بنادر با براندازی خاندان قزلباش ذوالقدر در فارس، انقراض حکومت امرای افشار در کوه‌گیلویه و انحلال سلسلهٔ حکام محلی لار پرداخت. پس از آن، ضمن «تثبیت قدرت» مرکزی، عملاً وارد مرحلهٔ «بازپس‌گیری» و آزادسازی بنادر و جزایر ایرانی بحرین، گمبرون، قشم و سایر مناطق و تنگ‌تر کردن حلقهٔ محاصرهٔ پرتغالیان شد. او «با ساختن قلاع و استحکامات مناسب، زمینهٔ لازم را برای [مرحلهٔ آخر] رویارویی با پرتغالی‌ها در هرموز» فراهم ساخت (وثوقی، ۱۳۸۸: ۱۱۰–۱۱۱). همین انگیزه و برنامه‌ریزیِ ناشی از توجه هرچه

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]

[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

بیشتر شاه‌عباس صفوی به خلیج‌فارس، باعث شد تا بنادر بوشهر و دیلم و ریگ از اهمیت فزاینده و جالب توجهی برخوردار شوند؛ زیرا نسبت به سایر بنادر فاصلهٔ کمتری با پایتخت جدید داشتند و از موقعیت سوق‌الجیشی مناسبی برای رسیدن شاه ایران به این هدف مهم برخوردار بودند. همچنین انتقال پایتخت به شهر اصفهان، از سویی باعث رفت‌وآمد بیشتر زوّار (سیستانی، ۱۳۸۹: ۳۱)، تجار و سیاحان از این بنادر و از سوی دیگر، موجب افزایش تمایلات و تحرّکات هرچه بیشتر نیروهای نظامی در این شهرهای ساحلی شد. علاوه بر آن، فعالیت‌های بازرگانی کمپانی‌های اروپایی (پرتغالی، هلندی، انگلیسی و فرانسوی) در بنادر خلیج‌فارس و شهرهای شیراز و اصفهان فزونی یافت. بدین ترتیب همهٔ این موارد و اقدامات راهبردی، باعث شکل‌گیری یا توسعهٔ بنیان اولیهٔ بندر دیلم، بندر ریگ و بوشهر شد.

۷. نیاز پایتخت و شهرهای پس‌کرانه‌ای به بندرگاه مواصلاتی و رونق گرفتن مسیرهای زمینی (کاروان‌رو)

انتخاب شهر مرکزی اصفهان به عنوان پایتخت و نزدیک‌تر بودن آن نسبت به دو پایتخت قبلی (تبریز و قزوین) به جنوب ایران، باعث شد شهرهای پس‌کرانه‌ای مانند شیراز، کازرون، بهبهان و دهدشت به منظور تأمین مایحتاج تجاری بازارهای خود که نقش ترانزیتی (عبور کالا) برای بازار پایتخت را داشتند، به بندرگاه‌های شهرهای ساحلی متصل و متوسل شوند. نیاز پایتخت به بنادر و نقش آفرینی آن در رشد این سه بندر، با رونق گرفتن راه دیلم به اصفهان و راه بندر ریگ و بوشهر به شیراز و اصفهان، اهتمام بیشتری می‌طلبید تا شاه‌عباس به برقراری امنیت در جاده‌های کاروان‌رو و تجاری- ارتباطی، عمران پل‌ها و راه‌ها، احداث آب‌انبارها، کاروان‌سراهای مختلف و بازارهای مسقف بپردازد (فریر، ۱۳۸۰: ۲۴۴، ۲۶۷). مواردی دیگر مانند رشد شهرهای پس‌کرانه‌ای بهبهان و دهدشت، رشد شهر و ناحیهٔ زیدون و همچنین حضور اعراب بنی‌تمیم دورق در سدهٔ دهم در ناحیهٔ زیتان (مشعشعی، ۱۱۲۸ق: ۲۳) و مهاجرت اعراب خزاعی سماوه به زیدان (زیدون، زیتان) در رشد این نواحی تأثیر بسزایی داشت. خزاعی‌ها به فرماندهی مهناخان در سال ۱۰۴۱ بعد از تصرف بغداد، چند فروند کشتی و کلک برای تصرف قلعهٔ حلّه در اختیار لشکریان شاه‌صفی قرار داده و مراتب «دولتخواهی» خود را به اثبات رسانده بودند (واله قزوینی، ۱۳۸۲: ۷۸). آنها پس از معاهده صلح زهاب از جانب عثمانیان در تنگنا قرار گرفتند؛ به همین دلیل در سال ۱۰۴۹ق. از سماوه به هویزه

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]
[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

آمدند (مشعشعی، ۱۱۲۸ق: ۸۱) و در سال ۱۰۵۰ق. از جانب شاه‌صفی، میرمهناخان خزاعی به پاداش ایران دوستی‌اش «به حکومت و دارایی ولایت زیدان سر بلند گردید» (واله قزوینی، ۱۳۸۲: ۳۱۰). استقرار «قبایل و عشایر متعلقه» خزاعی در زیدون –واقع در میانهٔ بندر دیلم و بهبهان– و همچنین مواردی چون رونق گرفتن مسیر کاروان‌رو شیراز به خلیج فارس مانند رشد و ترقی بوشهر و بندر ریگ و شهر پس‌کرانه‌ای «زیراه» در دشتستان که شاه‌سلطان‌حسین برای توسعهٔ کشاورزی و نخلستان‌هایش در سال ۱۱۲۹ق. فرمانی صادر کرد (رمضانی، ۱۳۹۳: ۲۶۷)، رشد شهر پس‌کرانه‌ای و مستعد کشاورزی و تجاری کازرون (با حضور قزلباشان افشار) و نیز اهمیت بیشتر یافتن شهر شیراز واقع در ناحیهٔ مرکزی فارس، همه باعث شد تا نیاز به پیدایش بنادر و محلی مناسب برای تبادل محصولات کشاورزی، کالاهای تجاری وارداتی و صادراتی بسیار محسوس باشد. از سوی دیگر، لزوم تقویت وضعیت دفاعی دریایی و مرزی کشور نیز باعث شد تا نیاز به بندرگاه‌های مناسب برای انجام اقدامات نظامی بیش از پیش احساس شود.

زمینهٔ مستعد برای عرضهٔ محصولات کشاورزی در بازار بنادر، در افزایش تولید غلات توسط روستاییان ساکن دشت‌های اطراف این بنادر نقش برجسته‌ای داشت (فلور، ۱۳۸۹: *تاریخ بوشهر از صفویه تا زندیه*، ۳۵) و در نتیجهٔ رشد اقتصاد زراعی دشت‌ها و مناطق محاط بر این سه بندر، تقاضاهای مناطق داخلی ایران و سایر مناطق مجاور خلیج‌فارس مانند بصره، عمان، بحرین و اروپاییان برای خریداری این تولیدات کشاورزی بیشتر شد. همهٔ این موارد در کنار عوامل دیگری چون ترقی شهرهای پس‌کرانه‌ای و افزایش تولیدات و همچنین تبادل کالاهای تجاری وارداتی و صادراتی، نیازمندی به شکل‌گیری بندرگاه مواصلاتی در انتهای دو مسیر کاروان‌رو «اصفهان و شیراز به خلیج‌فارس» و «اصفهان به بهبهان به خلیج‌فارس» را بیشتر افزایش داد و باعث پیدایش بنادر بوشهر، ریگ و دیلم شد.

بر همین اساس، برخی محققان معاصر بر این باورند که رونق یافتن مسیرهای زمینی بنادر خلیج‌فارس منتهی به پایتخت صفوی اصفهان، باعث احیای راه‌های تاریخی شد و در نتیجه موجبات رشد و آبادانی دوبارهٔ روستاها و شهرهای مجاور این جاده‌های تجاری را فراهم آورد (وثوقی و صفت گل، ۱۳۹۵: ۷۵۸/۳). چهار سال بعد از تیکشیرا سیاح پرتغالی که برای نخستین بار به «بندر ریگِ سیف‌الدین» در (۲۵ جولای۱۶۰۴/ ۲۷ صفر۱۰۱۳) اشاره کرده است(TEIXEIRA,1902: 24)، همین راه کاروان‌رو اصفهان به شیراز تا بندرریگ و مسیر دریایی

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]

[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

بندرریگ به بصره – و برعکس– را ملکشاه سیستانی مؤلف *احیاءالملوک* در سال ۱۰۱۷ق. به منظور تشرف به حج پیموده است (سیستانی، ۱۳۸۹: ۳۱). شهرت این راه‌ها به حدی رسید که تونو در سال ۱۰۷۶ق. در شیراز راهی را که به جنوب می‌رود، «جادهٔ بندر ریگ»[1] نامیده است (THEVENOT,1776: 522).

۸. رونق مسیر دریایی و نیاز دریانوردان به بازارها و پناهگاه‌های ساحلی (بندرها)

تحولات جدید در اروپا، انقلاب جغرافیایی (بیگدلی، ۱۳۹۴: ۱۵۹) و راهیابی نظامی و تجاری کشتی های اروپایی به عرصهٔ خلیج‌فارس از حدود ۱۵۱۵م/۹۲۰ق. همزمان با شکست چالدران و آغاز انحطاط قدرت شاه‌اسماعیل و آغاز رقابت کمپانی‌های استعماری در بازاریابی، باعث نیازمندی آنها به بازارهای ساحلی و مراکز راهبردی در بنادر شد. فصل اکتشافات جغرافیایی و توجه استعماری اروپاییان به خلیج‌فارس که از دورهٔ شاه‌اسماعیل صفوی شروع شده بود، در دوره‌های بعد بیشتر و بیشتر افزایش یافت. نفوذ اروپاییان کم‌کم از حالت «پایگاه تجاری» (تلش ای کونیا، ۱۳۹۳: ۴۳) در بنادر مختلف برای گسترش قدرت نظامی و تجاری و تثبیت حضور خود در آبراه خلیج‌فارس و بنادر آن، به «دفتر کمپانی تجاری» ارتقا یافت. از این رو از دورهٔ صفوی «تا اواسط قرن نوزدهم میلادی، بوشهر و سایر بنادر ایرانی «بندر مقصد» [کالاهای گسیل شده از هند و اروپا] بودند. این بنادر به عنوان مراکز بازاریابی و ترانزیت کالا، در تجارت راه دور ایفای نقش می‌کردند. مکانی که دو گروه مشخص بازرگانان (صادرکنندگان و واردکنندگان) برای مبادلهٔ مال‌التجاره یکدیگر را ملاقات می‌کردند. این مبادله تحت شرایط خاص بازاریابی، در صورت نیافتن کالایی برای خرید یا [یک خریدار برای] فروش، عازم دیگر بنادر تجاری می‌شدند تا شاید یک مال‌التجارهٔ آماده برای دادوستد به چنگ آورند» (فلور، ۱۳۸۹: *بوشهر دروازهٔ تجاری ایران در خلیج‌فارس*، ۲۸). کشتی‌ها و کاروان‌ها به سبب شرایط جغرافیایی و نبود راه زمینی مواصلاتی در جنوب خلیج‌فارس، بیشتر ملزم به تردد از این بنادر شمالی بودند؛ زیرا به علت نبود راه زمینی ساحلی میان بصره به مسقط و بصره به هرمز، تردد دریایی آسان‌تر بود (تاورنیه، ۱۳۶۹: ۲۴۵). حتی وقتی امیر مسقط تصمیم گرفت راه زمینی مسقط به بصره را با تسهیلاتی برای هلندی‌ها آماده کند، آنها به چند دلیل حاضر نشدند مسیر دریایی بنادر ایران را با آن مسیر زمینی معاوضه

1 ROUTE DE BENDER RIK

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]

[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

کنند. نخست، اقتدار شاه ایران و هراس از قطع روابط تجاری و خسارت گزاف ناشی از آن. دیگری نیاز تجار به ابریشم و گندم ایران؛ دو کالایی که در آن سوی خلیج فارس وجود نداشت. سوم، نیاز به بازار پُرسود ادویه، فلفل و میخک ایران (تاورنیه، همان، ۲۴۶). همچنین نیاز دریانوردان به پناهگاه‌های ساحلی و خورهای بنادر هنگام توفان باعث تغییر مسیر دریانوردان به سمت بنادر می‌شد. تونو سیاح فرانسوی اشاره کرده است که هنگام حرکت از بندر ریگ به سمت بصره، در میانهٔ راه، تغییر جهت ناگهانی باد به شمال غربی آنها را مجبور کرد تا در لنگرگاه بندر دیلم پناه گیرند (THEVENOT, 1687: 152).

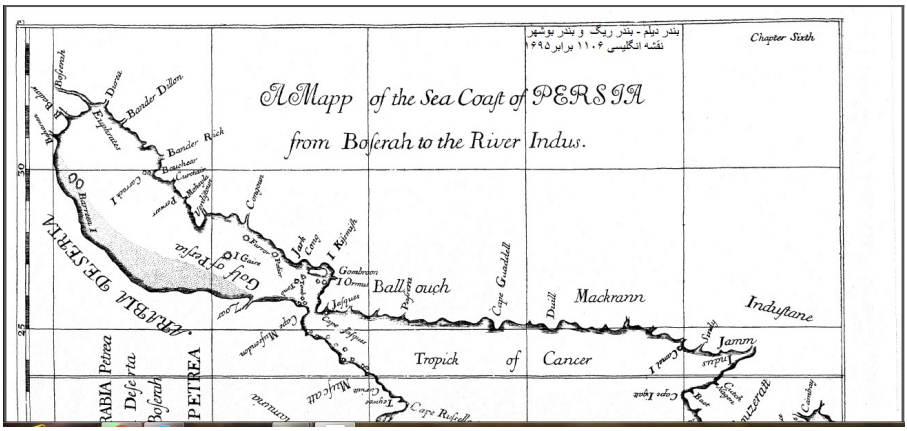
براساس گزارش سفرنامهٔ تونو (۱۰۷۶ق) و توقف ضروری یک‌شبهٔ کشتی طوفان‌زدهٔ آنها در «بندر دیلم» در مسیر دریایی بندر ریگ به بصره (همان، همان‌جا) و گزارش سفر سید عباس حسینی موسوی مکی در سال ۱۱۳۲ق. که به قصد احساء و قطیف از بندر أبی‌شهر (بوشهر) خارج شده است، اما پس از چهار روز دریاپیمایی دچار توفان شدند، ناچار به بوشهر برگشتند، سپس به بندر ریق (ریگ) رفتند و از آنجا نیز راهی بصره شدند (الحسینی الموسوی مکی، ۱۳۸۷ق: ۴۹۶–۴۹۹، ۵۲۸)، می‌توان تحلیل کرد که یکی دیگر از دلایل شکل‌گیری این بنادر، خور مناسب آنها برای پناه گرفتن کشتی‌ها هنگام ضربهٔ بادها، به‌ویژه دو باد شدید شمال غربی و قوس (جنوب شرقی) بوده است.

از نگاهی دیگر، تغییر مسیرهای دریایی نیز در پیدایش بندرها مؤثر بوده است. برای مثال، می‌توان «دلیل عمدهٔ شکل‌گیری بندر دیلم و یا رشد و رونق آن را در افول جزیرهٔ خارگ –که یکی از ایستگاه‌های مهم دریایی به سمت بصره بوده– و تغییر مسیر کشتی‌ها از بندر خارگ به سمت بنادر ساحلی ارزیابی کرد» (وثوقی و صفت‌گل، ۱۳۹۵: ۸۸۸/۳)؛ زیرا در اواخر دورهٔ صفوی ایالت کوه‌گیلویه نیز از لحاظ اقتدار سیاسی در وضعیت برجسته‌تر و متمایزتری قرار داشته و رشد بندر دیلم –تنها بندر این ایالت– متأثر از ترقی این ایالت و مراکز آن، یعنی دو شهر بهبهان و دهدشت بوده است. بنابراین «حیات اقتصادی این بندر در این دوره را باید در رونق مسیرهای زمینی به سمت بهبهان و یا ارجان باستانی مورد تحلیل قرار داد» (وثوقی و صفت‌گل، ۱۳۹۵: ۸۸۹/۳)؛ زیرا *ریاض‌الفردوس* (حسینی منشی، ۱۳۸۵: ۵۳) در حدود سال ۱۰۸۲ق. و سپس مؤلف *مختصر مفید* (تألیف ۱۰۸۷–۱۰۹۱ق) نیز بندر دیلم، بندر ریگ و بندر ریشهر را از بنادر معتبر خلیج‌فارس دانسته‌اند (مستوفی بافقی، ۱۳۹۰: ۳۶۴). حتی در همان زمان الکساندر همیلتون نیز در سال ۱۱۰۶ق/۱۶۹۵م. از مسیر پررونق دریایی بصره،

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]

[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

بندر دیلم،[1] بندر ریگ،[2] بوشهر تا هرمز و بنادر هند عبور کرده و نقشه‌ای واضح از بنـادر و جزایر خلیج‌فارس ترسیم کرده است (HAMILTON,1739: 1/89-90) (نقشهٔ ۴).



نقشهٔ ۴: الکساندر همیلتون در سال ۱۱۰۶ق/۱۶۹۵م.

رونق مسیر دریایی باعث شده بود تا بازارهای ساحلی بنادر بوشـهر، ریـگ و دیلـم نقـش «پخش کننده» کالاهای وارد شده از راه دریا را در شـهرهای جنـوبی تـا سـایر نقـاط کشـور برعهده داشته باشند و از این راه، درآمد خوبی نصیب آنها مـی‌شـد. از ایـن رو «حکـام بنـادر نسبت به مسئلهٔ تجارت حساس بودند، بنابراین تلاش می‌کردند سوداگران را تشویق کننـد تـا مال‌التجارهٔ خود را در بنادر تحت حاکمیت آنها تخلیه کنند. برای این منظور تدابیر تشـویقی، مثل کاهش نرخ عوارض، رفع موانع ترخیص و فراهم کردن محیط امن اتخـاذ کـرده بودنـد» (فلور، ۱۳۸۹: *بوشهر دروازهٔ تجاری ایران در خلیج‌فارس*، ۲۹).

۹. ضرورت افزایش جمعیت سواحل به منظور ترویج تشیع و مقابله با استعمارگران

الف. افزایش جمعیت و ترویج تشیع

«سکونت اولین عامل شکل‌گیری شهر در طول تاریخ بوده است» (نظـری قنبـری و علـی‌پـور، ۱۳۹۷: ۲). در دورهٔ دست‌اندازی پرتغالیان بر مناطق میان بصره و هرمز و متفرق شدن بومیـان ساکن در بنادر و نواحی ساحلی شمال و جنوب خلیج‌فارس که احتمالاً باعث خـالی از سـکنه

1 bander dillon
2 bander rick

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]
[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

شدن سواحل یا کم‌جمعیت شدن آبادی‌های ساحلی شد، زمینه‌ای را بـرای پـذیرش مهـاجران جدید –به‌طور عمده شیعه یا وفادار به شاه ایران– و ایجاد شهرها و بنـدرهای جدیـد فـراهم آورد. علاوه بر اعراب شیعهٔ بنی‌تمیم خوزستان، اهالی مناطق و بلوکات مختلف دشتسـتان نیـز به بنادر بوشهر، ریگ و دیلم مهاجرت کردند؛ چنان‌که براسـاس گـزارش تیکشـیرا، بعـد از خروج از خارگ، راهنمای مسلمان آنها از یک «خرابه» باقیمانده از شهری بزرگ در کنـار یک رودخانه نام برده است که بر اثر سیل ویران شده بود (TEIXEIRA, 1902: 25)؛ که احتمالاً منطبق با گناوه است. جایی که خرابه‌های شـهرش و اراضـی مسـتعد دشـت اطـراف آن کـه «دشت داودی» نامیده می‌شد (مقدسی، ۱۳۸۵: ۶۷۳)، این جاذبه را داشت تـا مهـاجران شـیعهٔ «اهل حیات الغیب» خرم‌آباد لرستان را در همان محدودهٔ زمانی (اوایل دورهٔ صفوی) در خـود پذیرا باشد و این دشت به نام آنها به «حیاتـداود» مشـهور شـود (حیاتـداودی، ۱۳۳۶ق: ۱–۲؛ خلیفه‌زاده، ۱۳۸۶: ۱۷). سکونت لرهای حیـاتی یـا حیاتـداودی در منـاطق سـاحلی گنـاوه و هندیجان (حیوة هندیانی و حیاتی) را گزارش‌های دورهٔ صفوی و دورهٔ زند نیز تأیید می‌کننـد (مستوفی، ۱۳۵۳: ۴۰۴؛ بهبهـانی، ۱۳۸۸: ۴۱۳،۴۱۵). اسـماعیل نـورزاده بوشـهری از محققـان معاصر نیز هنگام اشاره به سابقهٔ تاریخی زعابی‌ها، به صورت تلویحی قدمت حضور طوایـف حیاتداود در کرانهٔ خلیج‌فارس را از پیش از دورهٔ شاه‌صفی تأیید می‌کنـد (نـورزاده بوشـهری، ۱۳۳۸: ۱۲۵).

علاوه بر این گروه، «شیخ محمدعلی آل عصفور» مؤلف کتاب *الذخایر فـی تـاریخ بنـادر و جزایر* نیز به صورت تلویحی تشیع ابومهیر یا آل مذکور و تشرّف شیخ این طایفه از بحرین به نزد شاه‌عباس و مهاجرت آنها به ریشهر به دستور این شاه مقتدر را تأیید می‌کند (آل عصـفور، ۱۳۱۹: ۳۱). حتی مهمان شدن سید عباس موسوی مکی نزد شیخ رحمة الله ابومهیر در بوشـهر و همچنین میرسلیمان‌بن مسفر زعابی در سال ۱۱۳۲ق، شاید تأییـدی بـر شـیعه بـودن ایـن دو خاندان باشد (الحسینی الموسوی مکی، همان، ۴۷۹، ۴۹۹). در یکی از وقـایع دورهٔ افشـار نیـز ردّی از احتمال شیعه بودن یا تمایل قبیلهٔ زعابی‌های ساکن در جنوب خلیج‌فارس بـه ایـران در وقایع سال ۱۱۴۹ق. دیده می‌شود؛ زیرا وقتی به خروج «سیف‌بن سـلطان» امـام عمـان (۱۱۴۹–۱۱۵۶ق) علیه امیر بحرین سلطان محراب، اشاره می‌شود، براساس این منبـع، یـاران ایـن امیـر

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]

[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

ایرانی از قبایل «عجم»، «کناجین»[۱] (یاقوت حموی، ۱۹۹۵: ۱۲۹/۴) و «زعاب» و سایر اعراب و اغراب بوده‌اند (ابن‌رزیق، ۱۴۲۹: ۵۹۶).

شیعه بودن زعابی‌های بندر ریگ قبل از دورهٔ زند، در منابع هلندی نیز این‌گونه تأیید شده است که پدر میرناصر زعابی به کیش ایرانیان گروید و مانند نیاکانش با همسری از سرکردگان ایرانی -طایفهٔ حیاتداود که در مجاورت بندر ریگ بودند- ازدواج کرد (فلور، ۱۳۷۱: ۸ و ۱۸۶/۹). همچنین براساس یک گزارش کهن از سال ۱۸۳۰م.، «زعاب قبیله‌ای کوچک از نجد و الحسا» دانسته شده است (BURCKHARDT,1830:257). سکونت زعاب در لحسا که مرکز تشیع شبه‌جزیرهٔ عربی بوده، شاید نشانه‌ای دیگر از مذهب اولیهٔ این قبیله باشد. لحسا از بصره ۵ مرحله دور و از بندر بوشهر از راه دریا سه روز راه بوده است (شیروانی، [بی‌تا]: ۵۲۲). دربارهٔ پراکندگی زعاب در حاشیهٔ جنوبی خلیج‌فارس گزارش‌های متعددی ثبت شده است. منابع انگلیسی گزارش داده‌اند که «خورکلبا» از ناحیهٔ شارجه، محل سکونت قبیلهٔ زعاب بوده است (MILITARY REPORT AND ROUTE BOOK,1939:129) و زعاب را قبیله‌ای دانسته‌اند که در ناحیهٔ «رأس الخیمه» در جزیرة الحمرا دیده شده‌اند (PERSIAN GULF GAZETTEER, 1904: 18). در توصیف جزیرة الحمرا نیز آورده‌اند که: شهری در ساحل دزدان دریایی رأس الخیمه بخش شارجه حدوداً میانهٔ رأس الخیمه و «أم القوین» است (همان، 6) و جزیرة الحمرا را «جزیره زعاب» نیز نامیده‌اند (MUSCAT OIL CONCESSION,1945: 48).

این پیشینه‌ها و همچنین استقرار خزاعی‌های شیعه‌مذهب عثمانی توسط شاه‌صفی در ناحیهٔ زیدون را می‌توان در همین راستا تلقی کرد (مشعشی، ۱۱۲۸: ۲۳؛ واله قزوینی، ۱۳۸۲: ۳۱۰). این اقدامات خواه‌ناخواه به منظور افزایش جمعیت شیعه و نیروهای وفادار به دولت صفوی در دشت‌های ساحلی، بنادر نوظهور و مناطق پس‌کرانه‌ای مانند زیدون انجام شد که ممکن است همین گروه‌های مردمی نیز در شکل‌گیری یا قوام این بنادر مؤثر بوده باشند.

ب. افزایش جمعیت و مبارزه با استعمار

افزایش جمعیت ساکنان سواحل به منظور بهره‌گیری از توان نظامی قوای محلی بنادر برای مقابله با استعمارگران و متجاوزان در عرصهٔ دریا، یکی دیگر از دلایل پیدایش این بنادر است؛ زیرا مردم بنادر مقاومت‌های پراکنده‌ای در برابر استعمارگران، به‌خصوص پرتغالیان داشتند

۱ قبیله‌ای در «عطاله» از مناطق کوهستانی عمان که بین یمامه و بحرین سکونت داشتند.

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]

[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

که نیازمند به هم‌پیمانان جدید از دیگر مناطق داخلی ایران و اغلب از طوایف لـر و عـرب و کرد (زنگنه) بودند. همان‌گونه که در مبحث گسترش تشیع اشاره شـد، در محـور مبـارزه بـا استعمار نیز می‌توان حضور گروه‌های گفته شده را مهم ارزیابی کرد. حتی مـی‌تـوان سـکونت لرهای حیاتداودی در گناوه (مستوفی، ۱۳۵۳: ۴۰۴) را که حوزهٔ نفوذ آنها به‌تـدریج تـا بنـدر ریگ در دورهٔ زند گسترش یافت (الشـریف، ۱۳۶۳: ۳۴۶ ؛ خلیفـه‌زاده، ۱۳۹۵: ۲۱–۲۳)، در این راستا تلقی کرد؛ زیرا شواهد تاریخی و گزارش تیکشیرا بیانگر مبـارزه و مخالفـت بنـدر ریگی‌ها (احتمالاً حیاتداودی‌ها و زعابی‌ها) با پرتغالیان است.

بعد از آزادسازی بحرین از دست پرتغالیان در سـال ۱۶۰۲م/۱۰۱۰ق. بـه نظـر مـی‌رسـد شدت عمل این استعمارگران نسبت به ساحل‌نشینان سراسر خلیج‌فارس بیشتر شد. آنها تجـاوز و تعدی و غارت بعضی مناطق را آغاز کردند و همین رفتـار موجـب دشـمنی مـردم بنـادر و جزایر با آنها شد؛ به‌ویژه مردم نخیلو و بندر ریگ که بیشتر از جاهـای دیگـر، از پرتغالیـان ناراضی بودند. بر همین اساس دیده می‌شود که مردم این نـواحی از تـأمین آذوقـه و مایحتـاج کشتی‌های تجاری پرتغالی خودداری می‌کردنـد (WILSON, 1928: 140). البتـه پرتغالیـان در آن زمان در برخی دیگر از مناطق خلیج‌فارس نفوذ داشتند و اقدامات نظارتی شـدیدی انجـام داده بودند و قایق‌ها و کشتی‌های اهالی سواحل (بوشهر و بنادر پایین‌دست آن) ناگزیر بودنـد بـرای تردد به سمت بندر ریگ –و احتمالاً دیگر مناطق بالاتر خلیج‌فارس– از اسـتعمارگران جـواز عبور یا کارتاز تهیه کنند (لوریمر، ۱۹۷۵: ۲۸/۱)؛ چنان‌که همین رفتارهای ظالمانه باعث شده بود تا اهالی خارگ آنجا را ترک کنند و در نقطهٔ مقابل آن، بنـدر «ریـگ سـیف‌الـدین» را تشکیل دهند (TEIXEIRA, 1902: 24).

پیش از این نیز مؤلف *مرآت الممالک* بعد از خروج ناوگان عثمانی از ریشـهر، گزارشـی جالب دربارهٔ چگـونگی گشـت‌زنـی دریـایی و حضـور پرتغالیـان در خلـیج‌فـارس در دورهٔ شاه‌طهماسب ارائه کرده است: «بعد از آن باز به دریا آمدیم، در دریا به یک کاروان و جلبت [نوعی کشتی] برخوردیم، از احوال دشمن [پرتغالیان] پـرس‌وجـو کـردیم، خبـری نداشـتند». سپس به سمت بحرین، لحسا (احسا) و قطیف حرکت کردنـد کـه حـاکم بحـرین گفـت در حوالی بحرین کافر وجود ندارد (کاتبی، ۱۳۵۵: ۴۴).

این گزارش نشان می‌دهد که در طول مسیر احتمال برخورد با کشتی‌های گشتی پرتغالی وجود داشته است؛ زیرا آنها با احتیاط به جلو می‌رفته و احوال راه را جست‌وجو می‌کرده‌اند. این گزارش

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]

[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

به نوعی حاکی از عدم حضور ثابت یا دایم پرتغالیان در جزیرهٔ خارگ، ریشهر و بندرهای ولایت شیراز نیز است، اما با توجه به اینکه با احتیاط و پرس‌وجوکنان جلو می‌رفته‌اند، همان‌طور که شواهد تاریخی و گزارش تیکشیرا تأیید می‌کند (TEIXEIRA,1902: 22, 24)، کشتی‌های کوچک مسلح گشتی پرتغالیان[1] در بازرسی کشتی‌ها، مجوز عبور[2] یا گذرنامه درخواست می‌کردند و در صدور «مرتبهٔ عبور» (فتوحی لاری، ۱۳۸۹: ۱۹۹) یا امان‌نامه (آقامحمد زنجانی، ۱۳۸۲: ۶۱) به منظور کنترل تحرکات دریایی ایرانیان، دستی داشته‌اند.

منابع آن عصر نشان می‌دهند که پرتغالی‌ها از سال ۹۲۰ق/۱۵۱۴م. در سواحل ریشهر تا لولوتین حضور یافتند؛ هرچند که از یک سو قدرت تجهیزات نظامی و کشتی‌های جنگی آنها و از سوی دیگر، ادعای آنها به نمایندگی یا نیابت از شاه هرمز، باعث شد که امیر اسحاق ریشهری، ده روستا را که از حوزهٔ قدرت سیاسی-اداری هرمز بیرون آورده و در دست گرفته بود، پس دهد (بیشاب اسمیت، ۱۳۸۱: ۴۸-۴۹). همچنین براساس گزارشی دیگر، در این دیدار ۲۰ «تراد» (کشتی جنگی کوچک) را که کاپیتان (فرمانده نیروی دریایی) میر ریشهر از هرمز گرفته بود، به پدرو آلبوکرک فرمانده پرتغالی پس داد (FREDERICK,1894: 1/298). بنابراین دیده می‌شود که در دوره اول نفوذِ استعمارگران اروپایی در سواحل و جزایر خلیج‌فارس، برخورد کارگزاران صفوی با پرتغالی‌ها مسالمت‌آمیز و منفعلانه بود (علیصوفی، ۱۳۸۹: هفت). حتی در تلاش برای برقراری روابط تجاری با آنها، دو بار امیر ابواسحاق حاکم ریشهر، از جانب شاه‌اسماعیل به نزد پرتغالیان در هند و هرمز رفت (بیشاب اسمیت، ۱۳۸۱: ۲۲،۷۹).

گفتنی است در دورهٔ بعد که علی‌سلطان ریشهری (۹۳۴-۹۳۹ق) جانشین پدر شد، طوایف ریشهر و نواحی مجاور آن (ایالت دشتستان) به حاکم ریشهر و برادرش حسن‌سلطان (۹۴۰-۹۴۷ق) یاری رساندند؛ تا آنجا که در دورهٔ دوم، مقاومت اهالی جنوب ایران در برابر دست‌درازی و ایجاد محدودیت‌های استعمارگران پرتغالی، نخست به مبارزات ضد استعماری و هراسناک علی‌سلطان امیر ریشهر در سال ۹۳۹ق/۱۵۳۲م. منجر شد «و چون بیم آن می‌رفت که دامنهٔ این اغتشاشات و شورش‌ها به سایر سواحل و نواحی خلیج‌فارس کشیده شود، کشتی‌های جنگی پرتغال خود را به ریشهر رسانیدند و شورش آنجا را سرکوب و آرامش را مجدداً برقرار کردند» (قائم‌مقامی، ۱۳۵۳: ۱۰۲). در این گزارش، دخالت نظامی

1 THE PERTUGUESE FUSTAS
2 CARTAZES

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]
[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

استعمارگران در بنادر به روشنی پیداست، اما می‌توان حدس زد که آنها برای برکناری حکومت‌های ضد پرتغالی نیز دسیسه‌چینی می‌کرده‌اند و احتمالاً حسن‌سلطان ریشهری امیر بعدی این بندر (۹۳۹-۹۴۶ق)، مغلوب دسیسه‌های تلافی‌جویانهٔ پرتغالیان شده است؛ زیرا در نهایت بر اثر عملیات مشترک، محاصرهٔ حسن‌سلطان ریشهری توسط کشتی‌های پرتغالی از دریا و حملهٔ لشکر فارس از زمین، در آن برهه تلاش‌های مردم جنوب برای مبارزه با استعمار بی‌نتیجه ماند و توسط قاضی‌خان (غازی‌خان) ذوالقدر حاکم شیراز در سال ۹۴۶ق. دستگیر شد و به درگاه شاه‌طهماسب فرستاده و کشته شد (الحسینی، ۱۳۷۹: بیست‌وشش؛ الحسینی، [بی‌تا]: ۱۰). پس از این حوادث، حکّام شیراز امرای دیگری را -با رتبه و القاب بیک یا سلطان و خان- به ریشهر مرکز ایالت دشتستان فرستادند.

افزایش نارضایتی مردم از عدم حمایت ایالت فارس از اهالی سواحل و جزایر در برابر مظالم پرتغالیان یا عدم تحمل برخی تحمیلات حکومت فارس و اتکا به توان نظامی اهالی سلحشور بنادر، شاید از جمله زمینه‌های پیدایش این مقاومت‌ها بوده باشد.

گفتنی است در مرحله‌ای دیگر، حد فاصل سال‌های ۱۰۱۰-۱۲۱۰ق. مقاومت مردم دیگر بنادر علیه استعمار شکل گرفت؛ چنان‌که تیکشیرا و پیرو آن آرنولد ویلسون و لوریمر به مقاومت و مبارزات مردم بندر ریگ و نخیلو علیه پرتغالیان اشاره کرده‌اند(WILSON, 1928:140؛ لوریمر، ۱۹۷۵: ۲۸؛ TEIXEIRA, 1902:24).

مقاومت نظامی یا عدم تبادل تجاری و آذوقه‌ای یک بندر یا یک جزیره، به تنهایی نمی‌توانست قدرت استعماری پرتغال را به زانو درآورد و از خلیج‌فارس بیرون کند، اما در این مرحله از مقاومت و مبارزه با بیگانگان، امامقلی‌بیک (خان بعدی) در سال ۱۰۱۰ق -به نیابت از پدرش الله‌وردی‌خان حکمران فارس- برای آزادی بحرین از دست پرتغالیان، با بهره‌گیری از توان نظامی لشکرهای فارس، کوه‌گیلویه و لار، به دشتستان رفت و با اتکا به توان دریانوردی و فرماندهی دریایی ساحل‌نشینان، از بنادر مختلف «کشتی‌ها و سفاین جمع نموده» و این عملیات فاتحانه از بندر ریشهر در مجاورت بوشهر آغاز شد (منجم یزدی، ۱۳۶۶: ۲۱۵).

این عملیات آغازگر احیای اقتدار قدرت دریایی ایران در خلیج‌فارس بود و اهمیت یافتن دوچندانِ بندر بوشهر به عنوان یک پایگاه نظامی برای لشکرکشی دریایی، با اتکا به ناوگان مردمان ساحل‌نشین بود و این نقطهٔ راهبردی هنگام آزادسازی هرمز (۱۰۳۱ق) نیز کارساز

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]

[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

بوده است. اگر ریشهر و بوشهر برای تجمع لشکرهای شیراز و لار محل مناسبی بودند، از این سو طبق برداشتی که از گزارش *دستور شهریاران* می‌توان داشت، برای تجمع لشکر کوه‌گیلویه نیز بندر دیلم می‌توانست دارای اهمیت باشد. عبدالحمید صدیق از معمّران بندر دیلم نیز بر این باور بود که قلعهٔ بندر دیلم محلی برای اعزام قوای نظامی شاه‌عباس در مبارزه با پرتغالیان بوده است: «اصفهان پایتخت شاه‌عباس اول بود و او از لحاظ کوتاهی فاصله و سوق‌الجیشی از قلعهٔ دیلم جهت راهیابی به دریا استفاده می‌کرد و از اینجا نیرو به خلیج‌فارس می‌برد. شاه‌عباس این قلعه را گسترش داد و چند برج دیده‌بانی برای آن ساخت» (خلیفه‌زاده، ۱۳۸۲: ۳۹۶؛ یاحسینی، ۱۳۸۹: ۱۰۲/۲). این روایت محلی تا حدودی با گزارش *روزنامهٔ ملاجلال* مبنی بر فراخوان «کشتی و سفاین» از سایر بنادر به ریشهر و گزارش *دستور شهریاران* در برهه‌ای دیگر از تاریخ مبنی بر فراخوان سران سه بندر دیلم و ریگ و بوشهر توسط بیگلربیگی کوه‌گیلویه در بندر دیلم، انطباق و همخوانی دارد (نصیری، ۱۳۷۳: ۱۵۴؛ منجم یزدی، ۱۳۶۶: ۲۱۵). پس از اخراج پرتغالیان از هرمز، این جزیره دچار افول تجاری شد و در عوض بنادر بوشهر، ریگ و دیلم دارای جایگاه مهم‌تر و نقش برجسته‌تر در سواحل شمالی خلیج‌فارس شدند و بار مبارزه با استعمار هلند (دورهٔ زندیه) و استعمار انگلیس (دورهٔ زندیه و قاجار) نیز بر دوش مردمان این بنادر افتاد.

نتیجه‌گیری

مجموعه‌ای از تحولات و تغییرات منطقه‌ای، ملی و جهانی باعث شد تا خلیج‌فارس در طول قرن دهم قمری در کانون توجهات شاهان صفوی، اروپاییان و عثمانیان قرار گیرد. به موازات این رخدادها، در نواحی بالادست از سواحل شمالی خلیج‌فارس، سه بندر جدید صفوی بوشهر، دیلم و ریگ نمایان شدند و در تحولات بازرگانی، نظامی و دریایی نقش‌آفرینی کردند. در این پژوهش علل و عوامل پیدایش این سه بندر برای نخستین بار و به شکلی نوآورانه از منابع ادبی–تاریخی آن عصر استخراج، تحلیل و بررسی شد. موضوع اصلی این تحقیق بررسی عللی بود که باعث شد در دورهٔ صفوی در جغرافیای سواحل خلیج‌فارس سه بندر جدید پدید آید. هدف از این تحقیق، نشان دادن تأثیر تحولات داخلی و بین‌المللی در تغییرات جغرافیای سیاسی سواحل شمالی خلیج‌فارس است. برای رسیدن به یافته‌هایی که مؤید این تأثیرگذاری باشد، از منابع دست اول صفوی، نسخ خطی مرتبط با تاریخ جنوب ایران، سفرنامه‌های مختلف اروپایی

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]

[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

و از منابع پژوهشی معاصر استفاده شده است.

در بررسی پیشینهٔ تحقیق روشن شد که تاکنون در کتاب‌ها و تحقیقاتی که به تاریخ بوشهر، بندر ریگ و بندر دیلم پرداخته‌اند، فقط جنبه‌های روایی رویدادهای تاریخی به صورت کرونولوژیک (گاه‌نگاری) مورد بررسی قرار گرفته، اما به دلایل شکل‌گیری این بنادر توجهی نشده است. برخی از پژوهشگران معاصر هنگام بررسی جابه‌جایی کانون‌های تجاری یا علل تولد یک شهر ساحلی، به قسمت‌های پایین‌دست خلیج‌فارس (بندرعباس، بندر کنگ و لنگه) توجه کرده‌اند و دلایلی بعضاً قابل تعمیم مطرح کرده‌اند، اما در نواحی بالادست خلیج‌فارس (بوشهر، بندر ریگ، دیلم و دورق) چنین رویکردی در میان پژوهش‌های جدید دیده نمی‌شود. در این مقاله نُه دلیل برجسته و مهم در شکل‌گیری این بنادر ارائه و بررسی شده که تا به حال در هیچ مقاله یا کتابی به همهٔ این موارد به صورت یکجا پرداخته نشده است. برخی موارد از یافته‌ها می‌تواند برای بررسی تاریخی سایر بنادر و چگونگی شکل‌گیری آنها کاربرد تطبیقی داشته باشد.

منابع و مآخذ

- آقامحمد زنجانی، مهدی (۱۳۸۲)، *اسناد روابط تاریخی ایران و پرتغال*، تهران: انتشارات وزارت امور خارجه.
- آل عصفور، محمدعلی (۱۳۱۹ق)، *الذخایر فی تاریخ بنادر و جزایر*، قم: مرکز احیای میراث اسلامی، نسخهٔ خطی، شمارهٔ ۳۴۰.
- ابن‌رزیق، حمید (۱۴۲۹)، *الصحیفة القحطانیه*، تحقیق حسن حمد نابوده، بیروت: دار البارودی.
- ابن‌ماجد السعدی بندرکنگی، شیخ شهاب احمد (۱۳۷۲)، *الفوائد فی اصول علم البحر و القواعد*، ترجمهٔ احمد اقتداری، تهران: انتشارات وزارت فرهنگ ارشاد اسلامی.
- احمدی‌پور، زهرا و علی‌ولی قلی‌زاده (۱۳۹۰)، *مبانی جغرافیایی-سیاسی مکان‌گزینی پایتخت‌ها در ایران*، مشهد: پاپلی.
- ادریسی آریمی، مهری (۱۳۹۴)، *فرهنگ و تمدن ایران در دورهٔ صفوی*، تهران: دانشگاه پیام نور.
- بهبهانی، علیرضابن محبعلی (۱۳۸۸)، «سالشمار کوه‌گیلویه و بهبهان»، *میراث بهارستان (دفتر دوم)*، تصحیح سید محمد طباطبایی بهبهانی، تهران: انتشارات کتابخانه، موزه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی.
- بیشاپ اسمیت، رونالد (۱۳۸۱)، *نخستین فرستادگان پرتغال به دربار شاه‌اسماعیل صفوی*، ترجمهٔ حسن زنگنه، تهران: نشر به‌دید.
- بیگدلی، علی (۱۳۹۴)، *تاریخ اروپا در قرون جدید*، تهران: دانشگاه پیام‌نور.

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]

[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

– تانکوانی، ژی ام (۱۳۸۳)، *سفرنامه تانکوانی*، ترجمهٔ علی‌اصغر سعیدی، تهران: نشر چشمه.
– تاورنیه، ژان باتیست (۱۳۶۹)، *سفرنامه تاورنیه*، ترجمهٔ ابوتراب نوری، تجدید نظر حمید شیرانی، تهران: کتابخانهٔ سنایی.
– تلش ای کونیا، ژوئائو (۱۳۹۳)، *نگاهی به امپراتوری باشکوه پارس*، ترجمهٔ میترا شهابی، تهران: ادارهٔ نشر وزارت امور خارجه.
– الحسینی، خورشاه‌بن قباد (۱۳۷۹)، *تاریخ ایلچی نظام شاه*، تصحیح محمدرضا نصیری و کوئیچی هانه‌دا، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
– ..... [بی‌تا]، *تاریخ ایلچی نظام شاه*، نسخهٔ خطی، تهران: شماره ۴۳۲۳.
– حسینی منشی، محمد میرک‌بن مسعود (۱۳۸۵)، *ریاض الفردوس خانی*، تصحیح ایرج افشار و فرشته صرافان، تهران: انتشارات موقوفات افشار.
– الحسینی الموسوی مکی، سید عباس (۱۳۸۷ق/۱۹۶۷)، *نزهة الجلیس و منیة الادیب الانیس*، نجف اشرف: مطبعة الحیدریه.
– حیاتداودی، الله‌کرم‌خان (۱۳۳۶ق)، *شش فصل*، بوشهر: مطبوعه علوی.
– خلیفه‌زاده، علیرضا (۱۳۸۶)، *پردیس‌نشینان*، گناوه: انتشارات دریانورد.
– ..... (۱۳۹۵)، تاریخ شول حیاتداود، گناوه: انتشارات دریانورد.
– ..... (۱۳۸۲)، *هفت شهر لیراوی و بندر دیلم*، بوشهر: انتشارات شروع.
– خنجی، فضل‌الله‌بن روزبهان (۱۳۸۲)، *تاریخ عالم‌آرای امینی*، تصحیح محمداکبر عشیق، تهران: میراث مکتوب.
– رمضانی، علیرضا (۱۳۹۳)، *تاریخ شبانکاره*، قم: صحیفه خرد (دانشنامه استان بوشهر).
– *روزنامهٔ مظفری* (۱۳۲۹ق)، «مقاله جغرافی صحیح خلیج فارس»، س ۱۰، ش ۳۸، ص۱۴.
– سیستانی، ملکشاه حسین (۱۳۸۹)، *احیاء الملوک*، تصحیح منوچهر ستوده، تهران: علمی و فرهنگی.
– الشریف، میرزا عبدالکریم‌بن علی‌رضا (۱۳۶۳)، *تاریخ گیتی‌گشا (ذیل اول)*، تصحیح سعید نفیسی، تهران: انتشارات اقبال.
– شیروانی، زین‌العابدین‌بن اسکندر [بی‌تا]، *بستان السیاحه*، تهران: سنایی.
– علیصوفی، علیرضا (۱۳۸۹)، *نقش سیاست موازنه و نیروی سوم در تاریخ ایران*، تهران: پیام نور.
– فتوحی لاری، روح‌الله (۱۳۸۹)، *شرفنامه*، تصحیح محمدباقر وثوقی، خدیجه عالمی و منوچهر ایزدنیا، تهران: انتشارات کتابخانه، موزه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی.
– فریر، رانلد (۱۳۸۰)، «تجارت در دوره صفویان»، *تاریخ ایران دوره صفویان (کمبریج)*، ترجمهٔ یعقوب آژند، تهران: جامی.
– فقیه، خورشید (۱۳۸۳)، *زوال دولت هلند در خلیج‌فارس با ظهور میرمهنای بندر ریگی*، بوشهر: انتشارات شروع.

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]
[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

– فلور، ویلم (۱۳۸۹)، *بوشهر دروازهٔ تجاری ایران در خلیج‌فارس*، ترجمهٔ غلامعلی تمهید، بوشهر: انتشارات شروع.
– ..... (۱۳۸۹)، *تاریخ بوشهر از صفویه تا زندیه (دفتر اول)*، ترجمهٔ حسن زنگنه، بوشهر: انتشارات شروع.
– ..... (۱۳۷۱)، «توصیفی از خلیج‌فارس و مردمان آن در ۱۷۵۶»، *جستارهایی از تاریخ اجتماعی مردم ایران*، ترجمهٔ ابوالقاسم سری، ج۸ و ۹، تهران: انتشارات توس.
– فهیمی دیلمی، ناخدا عبدالله (۱۳۹۸)، *راهنمای دریایی؛ به انضمام المختصر الخاص للمسافر و الطواش و الغواص*، تصحیح آرمیندخت امین، قم: سرای کتاب.
– قاسمی، سلطان‌بن محمد (۱۳۸۷)، *بازرگانی و جنگ قدرت‌ها در خلیج‌فارس از ۱۶۲۰ تا ۱۸۲۰*، ترجمهٔ فرامرز فرامرزی، تهران: همسایه.
– قائم مقامی جهانگیر (مهر و آبان ۱۳۵۳)، «مسألهٔ هرموز در روابط ایران و پرتغال»، *بررسی‌های تاریخی*، ش ۴، س۹.
– قمی، قاضی احمد (۱۳۸۳)، *خلاصة التواریخ*، تصحیح احسان اشراقی، ج۱، تهران: دانشگاه تهران.
– کاتبی، سید علی (۱۳۵۵)، *مرآت الممالک*، ترجمهٔ محمود تفضلی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
– لوریمر، ج. ج (۱۹۷۵)، *دلیل الخلیج*، ج۱، دوحه، طبع الدوحة قطر.
– مستوفی، محمدحسین (۱۳۵۳)، «گزارش آمار مالی و نظامی ایران در سال ۱۱۲۸»، *فرهنگ ایران‌زمین*، تصحیح محمدتقی دانش‌پژوه، ج ۲۰، تهران.
– مستوفی بافقی، محمدمفید (۱۳۹۰)، *مختصر مفید*، تصحیح ایرج افشار و محمدرضا ابویی مهریزی، تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار.
– مشعشعی، سید علی (۱۱۲۸ق)، *رحلة المکیه*، نسخهٔ خطی، شماره ۱۵۱۳، کتابخانه سپهسالار.
– مشکور، محمدجواد (پاییز ۱۳۵۵)، «ارجوزه برّ العرب و العجم فی خلیج فارس للملاح العربی احمد بن ماجد النجدی»، *نشریهٔ دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران*، سال ۲۳، ش۳، صص۴۳– ۵۳.
– مظفری‌زاده، علیرضا (۱۳۹۵)، *تاریخ خاندان آل مذکور*، تهران: انتشارات صفحهٔ سفید با همکاری بنیاد ایران‌شناسی.
– مقدسی، ابوعبدالله محمدبن احمد (۱۳۸۵)، *احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم*، ترجمهٔ علینقی منزوی، تهران: انتشارات کومش.
– منجم یزدی، ملا جلال‌الدین محمد (۱۳۶۶)، *تاریخ عباسی یا روزنامهٔ ملاجلال*، تصحیح سیف‌الله وحیدنیا، تهران: وحید.
– نصیری، محمدابراهیم (۱۳۷۳)، *دستور شهریاران*، تصحیح محمدنادر نصیری مقدم، تهران: انتشارات موقوفات افشار.
– نظری قنبری، سارا و سارا علی‌پور (مهر ۱۳۹۷)، «سکونت و پیدایش شهر»، *معماری‌شناسی*، س۱، ش۱،

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]
[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

صص ۱-۶.
- نورزاده بوشهری، اسماعیل (۱۳۳۸)، *فلات قاره و جزایر خلیج‌فارس؛ اسرار سیاسی نفت ایران*، تهران: انتشارات تابش.
- واله قزوینی اصفهانی، محمدیوسف (۱۳۸۲)، *خلد برین (ایران در زمان شاه‌صفی و شاه‌عباس دوم)*، تصحیح محمدرضا نصیری، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- وثوقی، محمدباقر (۱۳۸۴)، *تاریخ خلیج‌فارس و ممالک هم‌جوار*، تهران: سمت.
- ..... (پاییز و زمستان ۱۳۸۸)، «تولد یک شهر بندری در دورهٔ صفویه»، *پژوهش‌های علوم تاریخی*، دوره اول، ش۱، صص۱۰۹-۱۲۵.
- وثوقی، محمدباقر و منصور صفت‌گل (۱۳۹۵)، *اطلس تاریخ بنادر و دریانوردی ایران*، ج۳، تهران: دانشگاه تهران و سازمان بنادر و دریانوردی ایران.
- همدانی، رشیدالدین فضل‌الله (۱۳۵۸)، *سوانح الافکار رشیدی*، تصحیح محمدتقی دانش‌پژوه، تهران: دانشگاه تهران.
- یاحسینی، سید قاسم (۱۳۸۹)، *پرتغالی‌ها در بندر ریشهر (مجموعه دانشنامه بوشهر)*، ج۱، بوشهر: شروع.
- ..... (۱۳۸۹)، *پرتغالی‌ها در شهرها و بندرهای بوشهر (مجموعه دانشنامه بوشهر)*، ج۲، تهران: آینه کتاب.
- یاقوت حموی، یاقوت‌بن عبدالله (۱۹۹۵)، *معجم‌البلدان*، ج۴، بیروت: دار صادر.
- یوسفی‌فر، شهرام (۱۳۹۰)، *شهر و روستا در سده‌های میانه تاریخ ایران*، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.

- BURCKHARDT JOHN LEWIS (1830), *NOTES ON THE BEDOUINS AND WAHABYS*, LONDON.
- Dourado Fernão Vaz (2012), atlas universal, 1571 [cartographic material]. 16th century, Portuguese, Latin, Book, Map, Atlas edition.
- FREDERICK CHARLES DANVERS (1894), *THE PORTUGUESE IN INDIA*, VOL.1, LONDON: W.H.ALLEN.
- HAMILTON ALEXANDER (1739), *A NEW ACCOUNT OF THE EAST-INDIES*, VOL. 1 , LONDON: PRINTED FOR A. BETTESWORTH.
- MILITARY REPORT AND ROUTE BOOK (1939), "THE ARABIAN STATES OF THE PERSIAN GULF", *THE BRITISH LIBRARY*, INDIA OFFICE RECORDS AND PRIVATE PAPERS.
- MILITARY REPORT ON THE ARABIAN SHORES OF THE PERSIAN GULF, KUWAIT, BAHREIN, HASA, QATAR AND OMAN (1933), CALCUTTA, INDIA.
- MUSCAT OIL CONCESSION: HINTERLAND EXPLORATION & SURVEY (1945) COLL30/110)(4) TRUCIAL COAST OIL CONCESSION, LONDON.
- NEWBERIE JOHN (1905), *TOW VOYAGES OF MASTER JOHN NEWBERIE,*

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]
[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]

hakluytus Posthumus or purchas His Pilgrimes, By SAMUEL PURCHAS, Chap.3, VOL. VIII, NEWYORK: THE MACMILLAN COMPANY.

- PERSIAN GULF GAZETTEER (1904), PART II, GEOGRAPHICAL AND DESCRIPTIVE MATERIALS, SECTION II, WESTERN SIDE OF THE GULF, THE BRITISH LIBRARY: INDIA OFFICE RECORDS AND PRIVATE PAPERS.
- TEIXEIRA PEDRO (1902), *THE TRAVELS OF PEDRO TEIXEIRA*, TRASLATED BY: WILLIAM F.SINCLAIR, LONDON: THE HAKLUYT SOCIETY.
- THEVENOT (1687), *THE TRAVELS INTO THE LEVANT*, PART. II: PERSIA, LONDON: PRINTED BY H.Clark.
- ……..... (1776), *SUITE DU VOYAGE thevonot au levant*, troisième EDITION, AMSTERDAM.

WILSON ARNOLD T (1916), *REPORT ON FARS*, SIMLA, INDIAN. -

- …… (1928), *THE PERSIAN GULF*, OXFORD.

سایت‌ها

– کتابخانه دیجیتال قطر

نقشه جادیوس هندیوس (۱۵۶۳–۱۶۱۲م) فنلاندی، ۱۵۹۳م/۱۰۰۱ق، آمستردام: چاپ اولیه در سال ۱۰۰۶/۱۵۹۸ق، کتابخانه دیجیتال قطر https://www.qdl.qa/en/archive/qnlhc/2920.1

– سایت نقشه‌های جهان

https://www.neatlinemaps.com/worldmaps/nl-00017/deliniantur-in-hac-tabula

[Downloaded from journal.pte.ac.ir on 2026-11-12]

[DOR: 20.1001.1.22286713.1399.12.44.5.3]