

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 دوره صفوی، از منابع تاریخی و جغرافیایی استخراج و تحلیل شده است. بررسی زمینه‌های پیدایش همزمان این سه بندر و تأثیرگذاری آنها در تحولات خلیج فارس از دوره صفویه تا قاجار، علت انجام این پژوهش بوده است. این تحقیق با رویکرد تحلیلی و کتابخانه‌ای همراه با بررسی های پیمایشی- میدانی به رشتۀ 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 دهانه خلیج فارس و توجه بیشتر صفویان به مناطق بالادست آن، جاذبه‌های اقلیمی این سواحل، اراضی حاصلخیز جلگه‌های اطراف این بنادر، مهاجرت‌های درون‌فلاتی، نیاز شهرهای پس کرانه‌ای به بندرگاه، مسیر دریایی کشتی‌ها و پناهگاهها و بازارهای استقرار پایتحت 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 زمینه توسعه تجارت دریایی، توسعه 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، خلیج فارس

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

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

Ali Reza Khalifehzadeh¹

Ali Reza Alisoufi²

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)
khalifehzadeh11@yahoo.com

2 Associate Professor at the Department of History, Payam-e-Noor University Tehran, Iran
ar.soufi@yahoo.com

مقدمه

برای بررسی پیشینهٔ تاریخ شکل‌گیری این سه بندر صفوی، دو گزارش جزئی نگرانه درباره بنادر و جزایر خلیج فارس، یکی مربوط به اوایل قرن هشتم (حدود ۶۹۴-۷۱۸ق) و دیگری از اوایل قرن دهم (حدود ۹۰۵-۹۱۳ق) در دست است که نامی از بنادر بوشهر، ریگ و دیلم در اولی دیده نمی‌شود؛ اگرچه روشن است که رشیدالدین فضل‌الله همدانی مقدار عطربات پرداختی بابت «حق التقریر ملوک و حکام» بنادر عبادان، ماقچول، 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). روتق تجارت دریابی، فراوانی عطربات و کالاهای هندی و گسترۀ نفوذ سیاسی-اداری ایران، تعداد بنادر و جزایر آباد، میزان تقریبی جمعیت و درآمد مالیاتی هر یک از آن بنادر و جزایر خلیج فارس را نیز می‌توان از این گزارش استنباط کرد (جدول ۱).

جدول شماره ۱: جزایر و بنادر خلیج فارس و مقدار عطربات پرداختی بابت «حق التقریر ملوک و حکام» در دورهٔ غازان

جزایر و بنادر خلیج فارس	بندر	من	صندل/ من	عنبر/ من	عود/ من	زباد/ من	مشک/ منتقال	تمر هندی/ من
بصره		۱۰۰	۱۰۰	۳۰۰۰	۵۰	۲۵۰	-	۹۰۰
عبادان		-	-	-	-	۲۰۰	-	-
بندر ماقچول		۵۰	۵۰	۳۰۰	۲۰	۱۰۰	۲۵۰	۳۰۰
بندر ماهی‌روان		۵۰	۵۰	۵۰۰	-	۱۰۰	۲۵۰	-
خارگ		-	-	-	۲۰	-	-	-
فال		-	-	۲۰۰	۱۰	-	-	-
کیش		۵۰	۵۰	-	-	۱۰۰۰	۱۰۰۰	-
بحرین		۵۰	۵۰	۵۰۰	۱۰	۲۰۰	۲۵۰	-
قطیف		-	-	۲۰۰	۱۰	۱۰۰	۲۵۰	-
کیج و مکران		۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰۰	۵۰	-	۱۰۰۰	۱۰۰

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 مشوی به نام «أرجوزه بر العرب و العجم في خليج فارس» به نواحی ساحلی و بنادر و جزایر (ماشور، بهرکان و لولوتین، جنابه، شط بنی تمیم، خارگ، ابوشهر و ریشهر(ذی شهر) زیارت، برستان، سیراف و جبال فال، بحرین) و بسیاری نقاط دیگر پرداخته است (ابن‌ماجد، ۱۳۷۲: ۴۹۲؛ مشکور، پاییز ۱۳۵۵: ۴۹۴؛ مشکور، پاییز ۱۳۵۵: ۴۳-۵۳).

گفتنی است تحولاتی که در ابتدای دوره صفویه رخ داده بود، موجب شد تا به تدریج نام بوشهر، بندر دیلم و بندر ریگ در نقشه‌ها، سفرنامه‌ها و منابع ادبی و تاریخی پدیدار شود. لذا در این پژوهش براساس منابع و مأخذ، 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 زوار 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 بر جسته 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 مهربان و لولوتین به وجود آمده است. بندر تاریخی و مشهور مهربان (بندر ماهی‌روان) (همدانی، ۱۳۵۸: ۱۷۷) در دوره صفوی رو به افول نهاد (حسینی منشی، ۱۳۸۵: ۳۵،۹۹) و «لولوتین» که نامش در ارجوزه ابن‌ماجد (ابن‌ماجد، ۱۳۷۲: ۴۹۲) در حدود سال ۹۰۵-۹۱۳ق. و در منابع پرتغالی آمده است، وقتی که پدرو آبوکرک در سال ۱۵۱۴ق/۹۲۰م. طی یک سفر دریایی یک‌ماهه (۱۵ تیر تا ۱۴ مرداد ۸۹۳ش) وارد آبراه

خلیج فارس شد (تاش ای کونیا، ۱۳۹۲: ۲۵)، از تمامی بنادر و جزایر و جاهای دیگر تا لولوتین^۱ واقع در نیمة شرقی خلیج فارس بازدید کرد. از آنجا بعد از دو روز به ری شهر رسید. «او در ری شهر با میرابو اسحاق یکی از صاحب منصبان شاه اسماعیل که تعداد ده پارچه آبادی را از یکی از سرکردهای امیر هرمز گرفته بود، ملاقات کرد» و هدفش را خدمت به ملک هرمز نامید و به شکلی مسالمت‌آمیز با توجه به ناوگروه همرا، آن آبادی‌ها را نیز از امیر ری شهر بازپس گرفت (بیشاپ اسمیت، ۱۳۸۱: ۴۸-۴۹). احتمالاً ری شهر و ده آبادی اطراف آن قبل از صفویه در دست ملوک هرمز بوده است. منع پرتغالی دیگری که به سفر پدر و آلوکر ک به لولوتین و ری شهر اشاره کرده، آورده است کاپیتان (فرمانده نیروی دریایی) کشتی‌های میرابو اسحاق 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 پیدا نند» (علیصوفی، ۱۳۸۹: هفت).

در نقشه «فرنائو واس دورادو» که در سال ۱۵۷۱م/۹۷۹ق. ترسیم شده نیز به lulutem اشاره شده است (وثوقی و صفت گل، ۱۳۹۵: ۳/۷۵۳-۷۵۴). ۱۶th century, Map, Dourado, 2012. در ساحل روستای کنوونی (Atlas edition). لولوتین که در نقشه‌های قرن دهم دیده می‌شود، در ساحل روستای کنوونی لیلتین، در میانه 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 ناحیه لیراوی در مجاورت بندر دیلم در این سده باشد (خنجی، ۱۳۸۲: ۱۲۵). اگر نقل قول آرنولد ویلسون را پیذیریم که قبل از خلیفات، خاندان بنی تمیم حاکم بندر دیلم بوده‌اند (WILSON, 1916: 113)، می‌توان حدس زد که خلاً قدرت سیاسی امیران لیراوی و افول دو بندر مهربان و لولوتین، نخست توسط مهاجران خوزستانی از طایفه بنی تمیم حاکم بر شهر نوظهور بندر دیلم پر شده است.

در گوشه‌ای دیگر از خلیج فارس، با کم رنگ شدن نام ری شهر پس از عصیان و سقوط

۱ lulutem

حسن سلطان ریشه‌ری (الحسینی، ۱۳۷۹: بیست و شش؛ همو، نسخه خطی، شماره ۴۳۲۳، ۱۰) در سال ۹۴۶ق، نام بوشهر که در حدود بیست کیلومتری شرق آن قرار داشته، از آن پس پررنگ شد. بندر ریشه‌ری در اوایل دوره صفوی مرکز ایالت دشتستان یا مرکز (بندرات فارس) بوده (تancockانی، ۱۳۸۳: ۱۸۴؛ مستوفی، ۱۳۵۳: ۴۰۳/۲۰) و حاکمش از سوی حاکم شیراز منصوب می‌شده است (فتوحی لاری، ۱۳۸۹: ۳۱۷-۳۲۰). هرچند ریشه‌ری بعد از زوال/سقوط خاندان امرای ریشه‌ری همچنان مورد توجه بوده و در حدود سال‌های ۱۵۵۳-۱۵۵۷-۹۵۷-۹۵۹ق. فرمانده پرتغالی هرمز «دون آلوارو د نونا» یک نفر را به عنوان مسئول «پایگاه تجاری ریشه‌ری» قرار داده بود و توانست اطلاعاتی درباره 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 تملق گویی از والی بصره داشته باشد» (تلش ای کونیا، ۱۳۹۳: ۴۳). البته گزارش جان نیوبری نشان می‌دهد که چندی بعد در سال ۱۵۸۱/۹۸۹ق. بوشهر نیز مورد توجه قرار گرفته و نسبت به ریشه‌ری نقش برجسته‌تری را عهددار شده بود (NEWBERIE, 1905: 457).

سومین بندری که در دوره 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 درباره در تنگنا قرار گرفتن اهالی خارگ به سبب افزایش قدرت دریایی و اعمال محدودیت‌های پرتغالی‌ها و بنیادگذاری «بندر ریگ سیف الدین» توسط مهاجران خارگی سخن گفته است (TEIXEIRA, 1902: 24-25).

علاوه بر منابع و نقشه‌های گفته شده، در منابع اوایل دوره صفویه نیز یک اشاره دیگر - هرچند نا واضح و سربسته - درباره 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 گذشتم و به ریشه‌ری رسیدم، در بر فارس پیاده شدم» (کتابی، ۱۳۵۵: ۴۳). احتمالاً بندرهای ولایت شیراز که قبل از ریشه‌ری قرار داشته‌اند، شامل

بندر دیلم (CHILAM – BENDER DELEM) شهر خراب جنابه (گناوه) و به احتمال کمتر بندر ریگ (BANDERICK) و سپس بندر بوشهر مدل 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 (یوسفی فر، 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 ناحیه دشتستان (دشت‌های انگالی، چاه کوتاه، زیراه) و بلوک تنگستان در مجاورت بندر بوشهر، علاوه بر اینکه از لحاظ بازار گانانی، بازار خوبی برای ساحل‌نشینان و ساکنان بنادر نامبرده ایجاد می‌کرد، بلکه باعث می‌شد بازار گانان 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 جزیره 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 جزیره خارگ، «بندر ریگ سيف الدین»، ریشه‌ر و دورق به بصره و بغداد و هرمز اشاره کرده است (TEIXEIRA, 1902: 24,29). تونو درباره کشت غلات در روستاهای اطراف بندر ریگ در سال ۱۰۷۶ ق. این گونه اشاره کرده است که از روستاهای اطراف غله می‌آوردند و در بندر ریگ معامله بزرگی رواج داشت. غلات را از اینجا به جزیره بحرین و بصره می‌بردند و از آنجا خرما می‌آوردند (THEVENOT, 1687: 151). چنان‌که نویسنده دستور شهریاران یکی از علل کوچ زعایب‌های مسقط به بندر ریگ را تحریم ارسال این تولیدات و محصولات کشاورزی از جانب سردار حاکم کوه گیلویه دانسته است: آن را به عنوان یک شگرد جنگی مهارکننده در برابر تعدی‌های بغاربه عمانی و دست‌اندازی مخرب آنها بر سواحل ایران به خصوص بندر کنگ در اواخر دوره صفوی به کار می‌برد (نصیری، ۱۳۷۳: ۱۵۴)؛ زیرا «بارش در سواحل شمالی خلیج فارس به مراتب بیشتر از سواحل جنوبی [بوده] است» (وثوقی، ۱۳۸۴: ۱۵)؛ همین دلیل باعث برتری وضعیت کشاورزی در سواحل شمالی نسبت به سواحل جنوبی خلیج فارس بوده است.

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

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 دوره 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 حمل و نقل دریایی فعال بوده‌اند و برای مهاجرت ساکنان آن سوی خلیج فارس به این بنادر، به‌ویژه در سال‌های قحط و هنگام کمبود محصولات کشاورزی، می‌توانست پرجاذبه و وسوسه‌برانگیز باشد.

۳. جابه‌جایی قدرت‌های منطقه‌ای خلیج فارس

یکی دیگر از علل شکل‌گیری یا پیدایش این سه شهر ساحلی، حضور استعمارگران پرتغالی در دهانهٔ خلیج فارس (از حدود ۹۲۰-۹۱۳ تا ۱۰۳۱) و توجه صفویان به بنادر نواحی بالادست خلیج فارس بر اثر تغییرات ژئوپلیتیکی و جابه‌جایی قدرت‌های منطقه‌ای است. «با استقرار کامل پرتغالی‌ها در دهانهٔ ورودی خلیج فارس و جزیره هرموز، سیاست صفویان بر توجه و رسیدگی به بنادر بخش‌های شمالی و از جمله ریشه و بوشهر و ریگ و دیلم و دورق قرار گرفت» (وثوقی و صفت‌گل، ۱۳۹۵: ۷۵۵/۳-۷۵۸)؛ به همین دلیل علاوه بر مسیر اصفهان به شیراز و بوشهر و بندر ریگ، مسیر تاریخی کاروان را اصفهان به بهبهان به بندر دیلم نیز در این دوره پر رونق شد. با مقایسهٔ سفرنامه تاورنیه که در سال ۱۰۴۹ ق. شش روزه از بندر ریگ به کازرون رفته و در میانه راه هیچ جای آبادی ندیده است (تاورنیه، ۱۳۶۹: ۱۷۱-۱۷۰)، با گزارش مفصل تونو فرانسوی در سال ۱۰۷۶ ق. که از جاده شیراز به بندر ریگ با جزئیات بسیار دقیق از ایستگاه‌های متعدد، چهار پل، پنج کاروان‌سرا، رودها و آبادی‌های بین راه (چنار راهدار، آب چنار راهدار، پل حاجی‌کل، رود پرسکفت^۱، کاروان‌سرای حاجی زنون، پل اسی، پل انجیره، کاروان‌سرای خواجه‌گی، 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، کمارچ، روستای صمدی، کاروان‌سرای خواجه بلست، رودخانه پیشاپور، کاروان‌سرای نرگسی، دکاندار، سفیدرود، کاروان‌سرای چاه گتبند، دهکنه و بندر ریگ) نام برده است (THEVENOT, 1776: 522-536; THEVENOT, 1687: 147-150).

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

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، ای شهر و بندر ریق (الحسینی الموسوی مکی، ۱۳۸۷ق: ۴۷۵-۴۷۷)، می‌توان به این نتیجه دست یافته که جابه‌جایی قدرت‌های منطقه‌ای در پیدایش، رونق و توسعه تجاری و اقتصادی این سه بندر مؤثر بوده است.

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

همچنین امیر اسحاق دو بار در سال‌های ۹۱۵ و ۹۲۰ق. به عنوان سفیر شاه صفوی، 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 توسعه بنادر بوشهر، ریشه‌ری، ریگ و دیلم از این لحاظ دارای اهمیت بود که می‌توانست به عنوان مرکز نقل و قدرت قابل اتكای صفویان در منطقه خلیج فارس 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 شمال

جادبه‌های اقلیمی سواحل شمالی خلیج فارس، دافعه سواحل جنوب و همچنین تأثیر عوامل جغرافیایی در تسهیل تردد هرچه بیشتر جهازات از جانب بر ایران از دلایل مهم شکل‌گیری این بنادر بود. یکی از مزیت‌های قابل اشاره، علائم زمینی یا نشانه‌های طبیعی بوده است. «سواحل ایران دارای رشته کوه‌های مرتفع که همه آنها نشانه‌هایی خوب از برای کشتی‌رانی می‌باشد و تا نزدیک‌های سواحل همه جا عمق آب زیاد و قابل کشتی‌رانی است بر عکس

سواحل عربستان- به استثناء دهانه خلیج [فارس] که رئوس الجبال واقع شده است، مابقی همه اراضی [مسطح؟] ست» (روزنامه مظفری، شماره ۱۳۲۹/۳۸: ۱۴). ناخدا عبدالله فهیمی دیلمی نیز تصویری از کوه‌های مختلف سواحل خلیج فارس از سمت دریا ترسیم کرده است (فهیمی دیلمی، ۱۳۹۸: ۱۸۵) که مؤید بهره‌گیری دریانورداران از این نشانه‌های طبیعی است. دیگر اینکه بستر خورها و لنگرگاه‌های ایران گلی یا شنی «و برای لنگر انداختن مناسب است؛ در حالی که 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 مسافت می‌کنند، همیشه مجرای حرکتشان از سواحل ایران است» (روزنامه مظفری، همان)، زیرا لنگر انداختن نیز در بنادر شمالی یا شرقی خلیج فارس راحت‌تر و بی‌دردسرتر بوده است. جاذبه‌دیگر ساحل ایران، فاصله 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 راهنمای، کشتی‌ها در تنگی‌ها 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؛ در حالی که در سواحل عربی آبراهها بسیار کم عمق بوده و بادهای شدید مستقیماً به طرف ساحل جریان داشتند» (قاسمی، همان). موارد فوق بخشی از جاذبه‌ها و برتری جغرافیایی سواحل شمالی خلیج فارس بر سواحل جنوبی بوده که یکی دیگر از زمینه‌های مساعد شکل‌گیری این بنادر را نشان می‌دهند.

۵. مهاجرت و شکل‌گیری بنادر

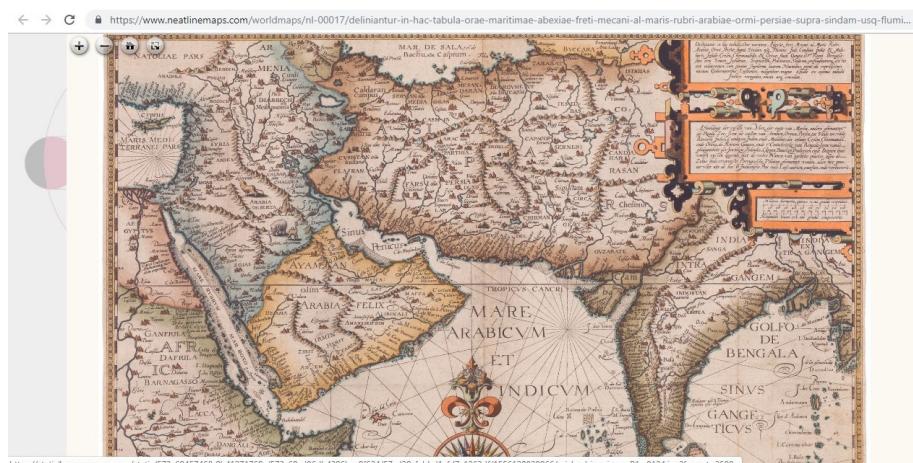
مهاجرت‌های درون‌فلاتی یا پس‌کرانه‌ای از دشت‌ها و شهرها و آبادی‌های مجاور، در پیدایش اولیه این سه بندر موثر بوده است. سپس افزایش ساکنان و پیشه‌وران، دریانورداران و تجار و مراکز خدمات عمومی این بنادر، باعث رشد و توسعه اقتصادی و اداری هر یک از این شهرها شده بود؛ چنان‌که همین مهاجرت‌ها در این بنادر، به تدریج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

مهاجرت‌هایی که در تشکیل یا رشد این بنادر نقش داشته‌اند، عبارت بوده‌اند از:

۱. مهاجرت بنی تمیم 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 بخارنه و رشد بوشهر.

الف. نقش مهاجرت در پیدایش بندر دیلم

بندر دیلم با حروف لاتین «chilam» نخستین بار در نقشه «گاسپار ویه گاس» پرتغالی ترسیم سال ۱۵۳۷م/۹۴۳ق. دیده می‌شود (وشوچی و صفت گل، ۱۳۹۵: ۷۴۸/۳). سپس در سال ۱۵۴۵م/۹۵۱ق. «ویهنا» نیز در نقشه ترسیمی از «chillam» نام برده است (همان، ۷۵۳/۳). نقشه زیر ترسیم ۱۵۸۳م/۹۹۱ق. نیز به بنادر بوشهر، ری شهر و دیلم (chilam, bezer, reyxel) اشاره کرده که در مکان نمایی شهرهای ساحلی، نسبت به نقشه بعدی دقیق‌تری در آن دیده می‌شود.^۱



نقشه ۱: ترسیم سال ۱۵۸۳م/۹۹۱ق؛ بنادر بوشهر، ری شهر، دیلم و خلیج فارس (نمای کامل)

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



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

همچنین نقشهٔ «جادیوس هندیوس»^۱ فلاندی (۱۵۶۳-۱۵۶۲) که در حدود ۱۵۹۳ م/۹۹۱ ق. در آمستردام تهیه و چاپ اولیه آن در سال ۱۵۹۸ م/۹۰۶ ق. منتشر شده است. این نقشه دارای مکان نمایی بهتری است و بعد از هرموز، کنگ و بوشهر، در محل بندر دیلم واژه لاتین «chilam» را نوشته است.^۲ (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 خلیج فارس سر نخی به دست ما می‌دهند.



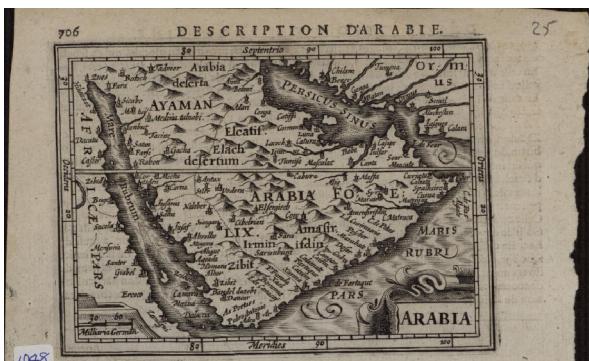
Arabia [F-1-1] (1/1)

نقشهٔ ۳: جادیوس هندیوس فلاندی؛ ترسیم حدود سال ۱۵۹۳ م/۹۹۱ ق (نمای نزدیک).

۱ jodocus hondius

۲ bezer

۳ منبع نقشه و اطلاعات ارائه شده از سایت کتابخانه دیجیتال قطر <https://www.qdl.qa/en/archive/qnlhc/2920.1>



نقشهٔ ۳: جادیوس هندیوس فنلاندی؛ ترسیم حدود سال ۱۵۹۳ م/ ۱۰۰۱ ق (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»^۱ 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 اشاره‌های نکرده است. سپس در ادامه مسیر دریابی‌اش، به خارگ^۲ و قلعهٔ «ابوشهر»^۳ اشاره کرده است (NEWBERIE, 1905: 457).

مهاجرت گروهی از بنی تمیم ساکن دورق به دو ناحیهٔ زیتان (زیدون) – واقع در شمال بندر دیلم – و شط بنی تمیم (رود حلہ) – واقع در شرق بندر ریگ – در دورهٔ سید سجاد مشعشعی بن سید بدران (۹۹۲-۹۴۸ق) 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 پس کرانهٔ منتهی به بندر دیلم و در نتیجهٔ شکل‌گیری و ترقی این شهر نقش آفریده باشند و به تدریج قدرت سیاسی‌اداری آن را نیز در دست گرفته باشند. این نکته را که گروه مهاجران بنی تمیم که به زیتان کوچیده‌اند، در شکل‌گیری بندر دیلم دست داشته‌اند، از این

1 ABUSHAH

2 CAREGHE

3 ABOUSHER

گزارش می‌توان استنتاج کرد که آرنولد ویلسون حکام اولیه بندر دیلم را قبل از خلیفات^۱ از بنی تمیم می‌دانسته است (WILSON, 1916: 113).

ب. نقش مهاجرت در پیدایش بندر ریگ

احتمالاً در اوایل دوره شاه عباس صفوی یا اندکی قبل از آن، به تدریج 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 جزیره خارگ به سواحل مقابل آن آمدند و بندری را تشکیل دادند که نخست «ریگ سیف الدین» نامیده می‌شد (TEIXEIRA, 1902: 24).

همچنین به نظر می‌رسد مهاجرت گروهی از بنی تمیم دورق به حوضه شط بنی تمیم (رود حله) (مشعرشی، همان) زمینه‌ساز آبادی روستاهای بلوک رود حله و پیدایش بندر ریگ بوده است؛ زیرا شط بنی تمیم در جنوب این بندر یا در میانه 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 اولیه بندر ریگ که از جزیره خارگ آمده‌اند، از لحاظ قومی و قبیله‌ای متفاوت بوده‌اند با قبیله زعابی‌هایی که در اواخر دوره صفوی در بندر ریگ حضور داشته‌اند؛ زیرا حدود ۱۰۷۰ق. «جمع کثیری از آل زعاب در مسقط سکنی» داشته‌اند که از شدت اشتغال نایره 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 درباره مسقط الرأس قبیله زعاب، از قول ریش‌سفیدشان روایتی متفاوت نقل کرده است: میرها از هندیان (هندیجان) به بندر ریگ آمده‌اند و سپس یک خاندان از قبیله زعاب حکومت رسمی اینجا را در دست گرفته است که اقتدارشان تا حدود ۱۲۸۰م/۱۸۷۰ق. ادامه یافت و پس از آن طایفة لر حیاتداود که از حامیان میرمهنا 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 نورزاده بوشهری از محققان معاصر، درباره سابقه تاریخی سکونت زعابی‌ها در بندر ریگ بر این باور است که: «جد اعلای

^۱ در کتاب آرنولد ویلسون با نام «بنی خلیفه» آمده است.

میرمهنا از زمان شاه صفی صفوی [۱۰۳۸-۱۰۵۲] در حیاتداود سکونت داشتند» (نورزاده بوشهری، ۱۳۳۸: ۱۲۵). «خورشید قفیه» 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 (قفیه، ۱۳۸۳: ۲۵).

ج. نقش مهاجرت در پیدایش بوشهر

قدرت یابی ریشه‌ر در جانب جنوبی شبه‌جزیره بوشهر و تعیین امیر ابواسحاق ریشه‌ری از جانب شاه اسماعیل به عنوان فرمانده قوای دریابی و حاکم الکای دشتستان، باعث به اوج رسیدن اقتدار سیاسی و تجاری او و فرزندانش طی سال‌های ۹۰۹-۹۴۶ق. شده بود (یاحسینی، ۱۳۸۹: ۴۹-۶۹؛ مظفری‌زاده، ۱۳۹۵: ۴۳-۵۷).

شاید صاحب نام و آوازه شدن ریشه‌ر، در جلب نظر هرچه بیشتر طوابیف 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 حکام یا امیران دولتی بوده که مصادف با مهاجرت عمدۀ یا گروهی طوابیف دریانورد ابو‌مهیر (آل مذکور) در عصر شاه عباس 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 امامقلی‌یک (خان) از ریشه‌ر در سال ۱۰۱۰ق. برای فتح بحرین دیده می‌شود (منجم یزدی، ۱۳۶۶: ۲۱۵).

براساس یک گزارش متأخر دربارهٔ طوابیف ساکن در عمان شمالی یا کشور جدید امارات متحده عربی، طایفه «آل بومهیر»^۱ 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 قبیله دیگر دانسته است (MILITARY REPORT AND ROUTE BOOK, 1939: 128). این منابع مربوط به دوره پس از سقوط حکومت ابو‌مهیر در بوشهر می‌باشند، اما نشان می‌دهند که

1 AL BU MAHAIR

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

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 تقلیل جغرافیایی» بود. از آنجا که «یکی از نقش‌های پایتخت‌ها ایجاد وحدت و یکپارچگی است... اصفهان از دوره شاه عباس به بعد که موقعیت مرکزی داشت، می‌توانست به اقصی نقاط کشور دسترسی آسانی داشته» باشد (احمدی پور 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 شاه عباس توجه بیشتری به بنادر و جزایر کند. حتی برخی محققان بر این عقیده‌اند که: «توجه به مسائل بازار گانی و تجاری و فعالیت دیپلماتیک در ناحیه خلیج‌فارس طی سلطنت شاه عباس اول می‌توانست دلیل دیگر انتخاب پایتخت بوده باشد» (همان، همان‌جا). البته قبل از این جایه‌جایی، شاه ایران همراه با انتخاب هوشمندانه 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 فاصله کمتری از این نواحی داشت.

شاه عباس که «برنامه تجدید قدرت ایران در خلیج‌فارس و احیای تجارت دریایی» را داشت، برای رسیدن به این هدف نخست به «تجددیت سلطط» و بسط قدرت صفویان بر ایالت فارس و بنادر با براندازی خاندان قزلباش ذو‌القدر در فارس، انقراض حکومت امراء افشار در کوه گیلویه و انحلال سلسله حکام محلی لار پرداخت. پس از آن، ضمن «تشییت قدرت» مرکزی، عملاً وارد مرحله «بازپس‌گیری» و آزادسازی بنادر و جزایر ایرانی بحرین، گمبرون، قشم و سایر مناطق و تنگ‌تر کردن حلقه محاصره پرتغالیان شد. او «با ساختن قلاع و استحکامات مناسب، زمینه لازم را برای [مرحله آخر] رویارویی با پرتغالی‌ها در هرموز» فراهم ساخت (وثوقی، ۱۳۸۸: ۱۱۰-۱۱۱). همین انگیزه و برنامه‌ریزی ناشی از توجه هرچه

بیشتر شاهعباس صفوی به خلیج فارس، باعث شد تا بنادر بوشهر و دیلم و ریگ از اهمیت فراینده و جاذب توجهی برخوردار شوند؛ زیرا نسبت به سایر بنادر فاصله 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 سوی باعث رفت‌وآمد بیشتر زوار (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 بازار گانی کمپانی‌های اروپایی (پرتغالی، هلندی، انگلیسی و فرانسوی) در بنادر خلیج فارس و شهرهای شیراز و اصفهان فزونی یافت. بدین ترتیب همه این موارد و اقدامات راهبردی، باعث شکل‌گیری یا توسعه بنیان اولیه بندر دیلم، بندر ریگ و بوشهر شد.

۷. نیاز پایتخت و شهرهای پس‌کرانه‌ای به بندرگاه موصلاتی 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 متول شوند. نیاز پایتخت به بنادر و نقش آفریندن 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 می‌طلبد 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 ناحیه زیدون و همچنین حضور اعراب بنی‌تمیم دورق در سده دهم در ناحیه زیتان (مشعشعی، ۱۱۲۸: ۲۳) و مهاجرت اعراب خزاعی سماوه به زیدان (زیدون، زیتان) در رشد این نواحی تأثیر بسیاری داشت. خزاعی‌ها به فرماندهی مهناخان در سال ۱۰۴۱ بعد از تصرف بغداد، چند فروند کشتی و کلک برای تصرف قلعه حله در اختیار لشکریان شاه صفی 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 ۱۰۴۹ ق. از سماوه به هویزه

آمدند (مشعری، ۱۱۲۸ق: ۸۱) و در سال ۱۰۵۰ق. از جانب شاه صفی، میرمهناخان خزانی به پادشاه ایران دوستی اش «به حکومت و دارایی ولایت زیدان سر بلند گردید» (واله قزوینی، ۱۳۸۲: ۳۱۰). استقرار «قبایل و عشایر متعلقه» خزانی در زیدون -واقع در میانه بندر دیلم و بهبهان- و همچنین مواردی چون رونق گرفتن مسیر کاروان روشیراز به خلیج فارس مانند رشد و ترقی بوشهر و بندر ریگ و شهر پس کرانه‌ای «زیرا» در دشتستان که شاه‌سلطان حسین برای توسعه کشاورزی و نخلستان‌هایش در سال ۱۲۶۹ق. فرمانی صادر کرد (رمضانی، ۱۳۹۳: ۲۶۷)، رشد شهر پس کرانه‌ای و مستعد کشاورزی و تجاری کازرون (با حضور قزلباشان افشار) و نیز اهمیت بیشتر یافتن شهر شیراز واقع در ناحیه 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.

زمینه مستعد برای عرضه 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 زنده‌ی، ۳۵) و در نتیجه رشد اقتصاد زراعی دشت‌ها و مناطق محاط بر این سه بندر، تقاضاهای مناطق داخلی ایران و سایر مناطق مجاور خلیج فارس مانند «بصره»، عمان، بحرین و اروپاییان برای خریداری این تولیدات کشاورزی بیشتر شد. همه این موارد در کنار عوامل دیگری چون ترقی شهرهای پس کرانه‌ای و افزایش تولیدات و همچنین تبادل کالاهای تجاری وارداتی و صادراتی، نیازمندی به شکل‌گیری بندرگاه موصلاتی در انتهای دو مسیر کاروان روشیراز به خلیج فارس و اصفهان به بهبهان به خلیج فارس 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 خلیج فارس متهی به پایتخت صفوی اصفهان، باعث احیای راههای تاریخی شد و در نتیجه موجبات رشد و آبادانی دوباره روستاهای 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 ریگ سیف الدین» در (۲۵ جولای ۱۶۰۴ صفر ۲۷: ۱۰۱۳) اشاره کرده است (TEIXEIRA, 1902: 24)، همین راه کاروان روشیراز به شیراز تا بندر ریگ و مسیر دریایی

بندرریگ به بصره - و برعکس - را ملکشاه سیستانی مؤلف احیاء الملوک در سال ۱۷۰۱ق. 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، «جاده بندر ریگ»^۱ نامیده است (THEVENOT, 1776: 522).

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

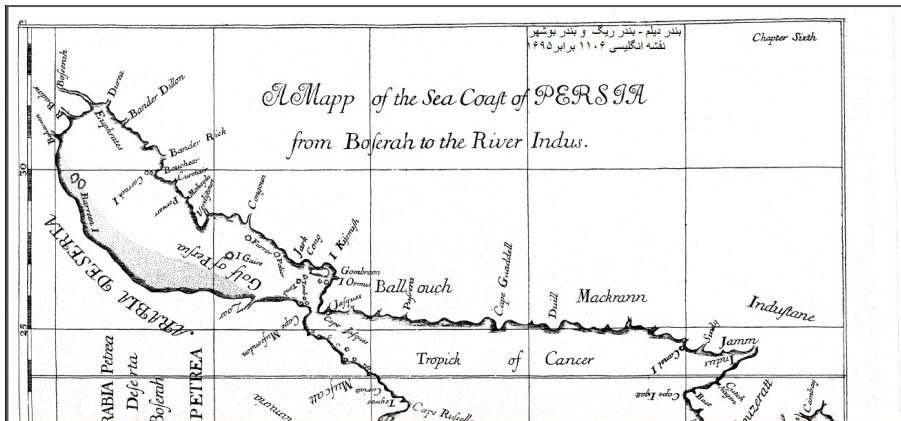
تحولات جدید در اروپا، انقلاب جغرافیایی (بیگدلی، ۱۳۹۴: ۱۵۹) و راهیابی نظامی و تجاری کشتی‌های اروپایی به عرصه خلیج فارس از حدود ۱۵۱۵/۱۵۲۰م. همزمان با شکست چالدران و آغاز اتحاد قدرت شاه اسماعیل و آغاز رقابت کمپانی‌های استعماری در بازاریابی، باعث نیازمندی آنها به بازارهای ساحلی و مراکز راهبردی در بنادر شد. فصل اکتشافات جغرافیایی و توجه استعماری اروپاییان به خلیج فارس که از دوره شاه اسماعیل صفوی شروع شده بود، در دوره‌های بعد بیشتر و بیشتر افزایش یافت. نفوذ اروپاییان کم کم از حالت «پایگاه تجاری» (تلش ای کونیا، ۱۳۹۳: ۴۳) در بنادر مختلف برای گسترش قدرت نظامی و تجاری و تثیت حضور خود در آبراه خلیج فارس و بنادر آن، به «دفتر کمپانی تجاری» ارتقا یافت. از این رو از دوره 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 بازار گنانان (صادرکنندگان و واردکنندگان) برای مبادله مال التجاره 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 مال التجاره آماده برای دادوستد به چنگ آورند» (فلور، ۱۳۸۹: بوشهر در راه تجارت ایران در خلیج فارس، ۲۸). کشتی‌ها و کاروان‌ها به سبب شرایط جغرافیایی و نبود راه زمینی مواصلاتی در جنوب خلیج فارس، 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

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). همچین نیاز دریانوردان به پناهگاههای ساحلی و خورهای بنادر هنگام توفان باعث تغییر مسیر دریانوردان به سمت بنادر می‌شد. تنو سیاح فرانسوی اشاره کرده است که هنگام حرکت از بندر ریگ به سمت بصره، در میانه راه، تغییر جهت ناگهانی باد به شمال غربی آنها را مجبور کرد تا در لنگرگاه بندر دیلم پناه گیرند (THEVENOT, 1687: 152).

براساس گزارش سفرنامه تنو (۱۰۷۶ق) و توقف ضروری یک شبّهٔ کشتی طوفان زده آنها در «بندر دیلم» در مسیر دریایی بندر ریگ به بصره (همان، همان‌جا) و گزارش سفر سید عباس حسینی موسوی مکی در سال ۱۳۲۲ق. که به قصد احساء و قطیف از بندر آبی شهر (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، به ویژه 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 عمدۀ شکل‌گیری بندر دیلم و یا رشد و روثق آن را در افول جزیره 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 اوآخر دورۀ صفوی ایالت کوه‌گلیویه نیز از لحاظ اقتدار سیاسی در وضعیت برجهسته‌تر و متمایزتری قرار داشته و رشد بندر دیلم تنها بندر این ایالت - متأثر از ترقی این ایالت و مرکز 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 ریاض الفردوس (حسینی منشی، ۱۳۸۵: ۵۳) در حدود سال ۱۰۸۲ق. و سپس مؤلف مختصر مفید (تألیف ۱۰۹۱-۱۰۸۷ق) نیز بندر دیلم، بندر ریگ و بندر ریشه را از بنادر معتبر خلیج فارس دانسته‌اند (مستوفی بافقی، ۱۳۹۰: ۳۶۴). حتی در همان زمان الکساندر همیلتون نیز در سال ۱۱۰۶ق (۱۶۹۵م) از مسیر پر رونق دریایی بصره

بندر دیلم^۱، بندر ریگ^۲، بوشهر تا هرمز و بنادر هند عبور کرده و نقشه‌ای واضح از بنادر و جزایر خلیج فارس 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 بوشهر، ریگ و دیلم نقش «پخش کننده» کالاهای وارد شده از راه دریا را در شهرهای جنوبی تا سایر نقاط کشور بر عهده داشته باشند و از این راه، درآمد خوبی نصیب آنها می‌شد. از این رو «حکام بنادر» نسبت به مسئله تجارت حساس بودند، بنابراین تلاش می‌کردند سوداگران را تشویق کنند تا مال التجاره خود را در بنادر تحت حاکمیت آنها تخلیه کنند. برای این منظور تدابیر تشویقی، مثل کاهش نرخ عوارض، رفع موانع ترخیص و فراهم کردن محیط امن اتخاذ کرده بودند» (فلور، ۱۳۸۹: بوشهر دروازه تجاری ایران در خلیج فارس، ۲۹).

۹. ضرورت افزایش جمعیت سواحل به منظور ترویج تسبیح و مقابله با استعمار گران

الف. افزایش جمعیت و ترویج تسبیح

«سکونت اولین عامل شکل‌گیری شهر در طول تاریخ بوده است» (نظری قنبری و علی‌پور، ۱۳۹۷: ۲). در دوره دست‌اندازی پرتغالیان بر مناطق میان بصره و هرمز و متفرق شدن بومیان ساکن در بنادر و نواحی ساحلی شمال و جنوب خلیج فارس که احتمالاً باعث خالی از سکنه

1 bander dillon

2 bander rick

شدن سواحل یا کم جمعیت شدن آبادی‌های ساحلی شد، زمینه‌ای را برای پذیرش مهاجران جدید به طور عمده شیعه یا وفادار به شاه ایران – و ایجاد شهرها و بندرهای جدید فراهم آورد. علاوه بر اعراب شیعه بنی تمیم خوزستان، اهالی مناطق و بلوکات مختلف دشتستان نیز به بنادر بوشهر، ریگ و دیلم مهاجرت کردند؛ چنان‌که براساس گزارش تیکشیرا، بعد از خروج از خارگ، راهنمای مسلمان آنها از یک «خرابه» باقیمانده از شهری بزرگ در کنار یک رودخانه نام برد است که بر اثر سیل ویران شده بود (25 TEIXEIRA, 1902: که احتمالاً منطبق با گناوه است. جایی که خرابه‌های شهرش و اراضی مستعد دشت اطراف آن که «دشت داوودی» نامیده می‌شد (مقدسی، ۱۳۸۵: ۶۷۳)، این جاذبه را داشت تا مهاجران شیعه «اهل حیات الغیب» خرم‌آباد لرستان را در همان محدوده زمانی (اوایل دوره صفوی) در خود پذیرا باشد و این دشت به نام آنها به «حیاتداود» مشهور شود (حیاتداودی، ۱۳۳۶: ۲-۱؛ خلیفه‌زاده، ۱۳۸۶: ۱۷). سکونت لرهاي حیاتی یا حیاتداودی در مناطق ساحلی گناوه و هندیجان (حیوة هندیانی و حیاتی) را گزارش‌های دوره صفوی و دوره زند نیز تأیید می‌کنند (مستوفی، ۱۳۵۳: ۴۰۴؛ بهبهانی، ۱۳۸۸: ۴۱۳، ۴۱۵). اسماعیل نورزاده بوشهری از محققان معاصر نیز هنگام اشاره به سابقه تاریخی زعایب‌ها، به صورت تلویحی قدمت حضور طوایف حیاتداود در کرانه خلیج فارس را از پیش از دوره شاه صفی تأیید می‌کند (نورزاده بوشهری، ۱۳۳۸: ۱۲۵).

علاوه بر این گروه، «شیخ محمدعلی آل عصفور» مؤلف کتاب *الذخایر فی تاریخ بنادر و جزایر نیز* به صورت تلویحی تشیع ابومهیر یا آل مذکور و تشریف شیخ این طایفه از بحرین به نزد شاه عباس و مهاجرت آنها به ریشه‌ری به دستور این شاه مقتند را تأیید می‌کند (آل عصفور، ۱۳۱۹: ۳۱). حتی مهمان شدن سید عباس موسوی مکنی نزد شیخ رحمة الله ابومهیر در بوشهر و همچنین میرسلیمان بن مسفر زعایبی در سال ۱۱۳۲ق، شاید تأییدی بر شیعه بودن این دو خاندان باشد (الحسینی الموسوی مکنی، همان، ۴۷۹، ۴۹۹). در یکی از وقایع دوره افشار نیز ردی از احتمال شیعه بودن یا تمايل قبیله زعایب‌های ساکن در جنوب خلیج فارس به ایران در وقایع سال ۱۱۴۹ق. دیده می‌شود؛ زیرا وقتی به خروج «سیف بن سلطان» امام عمان (۱۱۴۹-۱۱۵۶ق) علیه امیر بحرین سلطان محرب، اشاره می‌شود، براساس این منبع، یاران این امیر

ایرانی از قبایل «عجم»، «کناجین»^۱ (یاقوت حموی، ۱۹۹۵: ۴/۱۲۹) و «زعاب» و سایر اعراب و اغراپ بوده‌اند (ابن‌رذیق، ۱۴۲۹: ۵۹۶).

شیعه بودن زعابی‌های بندر ریگ قبل از دوره زند، در منابع هلندی نیز این گونه تأیید شده است که پدر میرناصر زعابی به کیش ایرانیان گروید و مانند نیاکانش با همسری از سرکردگان ایرانی طایفه 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 شبه‌جزیره عربی بوده، شاید نشانه‌ای دیگر از مذهب اولیه این قبیله باشد. لحسا از بصره ۵ مرحله دور و از بندر بوشهر از راه دریا سه روز راه بوده است (شیروانی، [بی‌تا]: ۵۲۲). درباره پراکندگی زعاب در حاشیه جنوبی خلیج فارس گزارش‌های متعددی ثبت شده است. منابع انگلیسی گزارش داده‌اند که «خورکلبا» از ناحیه شارجه، محل سکونت قبیله زعاب بوده است (MILITARY REPORT AND ROUTE BOOK, 1939: 129) PERSIAN (GULF GAZETTEER, 1904: 18) در توصیف جزیره الحمرا نیز آورده‌اند که: شهری در ساحل ذдан دریایی رأس الخيمه بخش شارجه حدوداً میانه رأس الخيمه و «أم القوين» است (همان، ۶) و جزیره الحمرا را «جزیره زعاب» نیز نامیده‌اند (MUSCAT OIL CONCESSION, 1945: 48). این پیشینه‌ها و همچنین استقرار خزاعی‌های شیعه مذهب عثمانی توسط شاه صفی در ناحیه زیدون را می‌توان در همین راستا تلقی کرد (مشعشی، ۱۱۲۸: ۲۳؛ واله قزوینی، ۱۳۸۲: ۳۱). 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 عرصه دریا، یکی دیگر از دلایل پیدایش این بنادر است؛ زیرا مردم بنادر مقاومت‌های پراکنده‌ای در برای استعمارگران، به خصوص پرتغالیان داشتند

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

که نیازمند به هم پیمانان جدید از دیگر مناطق داخلی ایران و اغلب از طوابیف لر و عرب و کرد (زنگنه) بودند. همان‌گونه که در مبحث گسترش تشیع اشاره شد، در محور مبارزه با استعمار نیز می‌توان حضور گروههای گفته شده را مهم ارزیابی کرد. حتی می‌توان سکونت لرهای حیاتداوی در گناوه (مستوفی، ۱۳۵۳: ۴۰۴) را که حوزه نفوذ آنها به تدریج تا بندر ریگ در دوره زند گسترش یافت (الشريف، ۱۳۶۳: ۳۴۶؛ خلیفه‌زاده، ۱۳۹۵: ۲۱-۲۳)، در این راستا تلقی کرد؛ زیرا شواهد تاریخی و گزارش تیکشیرا بیانگر مبارزه و مخالفت بندر ریگ‌ها (احتمالاً حیاتداوی‌ها و زعابی‌ها) با پرتغالیان است.

بعد از آزادسازی بحرین از دست پرتغالیان در سال ۱۶۰۲ م/۱۰۱۰ ق. به نظر می‌رسد شدت عمل این استعمار گران نسبت به ساحل‌نشینان سراسر خلیج فارس بیشتر شد. آنها تجاوز و تعدی و غارت بعضی مناطق را آغاز کردند و همین رفتار موجب دشمنی مردم بنادر و جزایر با آنها شد؛ به‌ویژه مردم نخلو و بندر ریگ که بیشتر از جاهای دیگر، از پرتغالیان ناراضی بودند. بر همین اساس دیده می‌شود که مردم این نواحی از تأمین آدوقه و مایحتاج کشتی‌های تجاری پرتغالی خودداری می‌کردند (WILSON, 1928: 140). البته پرتغالیان در آن زمان در برخی دیگر از مناطق خلیج فارس نفوذ داشتند و اقدامات نظارتی شدیدی انجام داده بودند و قایقهای و کشتی‌های اهالی سواحل (بوشهر و بنادر پایین‌دست آن) ناگزیر بودند برای تردد به سمت بندر ریگ سو احتمالاً دیگر مناطق بالاتر خلیج فارس - از استعمار گران جواز عبور یا کارتاژ تهیه کنند (لوریمر، ۱۹۷۵: ۱/۲۸۲)؛ چنان‌که همین رفتارهای ظالمانه باعث شده بود تا اهالی خارگ آنجا را ترک کنند و در نقطه مقابل آن، بندر «ریگ سيف‌الدين» را تشکیل دهند (TEIXEIRA, 1902: 24).

پیش از این نیز مؤلف مرآت‌الملأک بعد از خروج ناوگان عثمانی از ریشه، گزارشی جالب درباره چگونگی گشتنی دریایی و حضور پرتغالیان در خلیج فارس در دوره شاه طهماسب ارائه کرده است: «بعد از آن باز به دریا آمدیم، در دریا به یک کاروان و جلت [نوعی کشتی] برخوردیم، از احوال دشمن [پرتغالیان] پرس‌وجو کردیم، خبری نداشتند». سپس به سمت بحرین، لحسا (احسا) و قطیف حرکت کردند که حاکم بحرین گفت 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

به نوعی حاکی از عدم حضور ثابت یا دائم پرتغالیان در جزیره خارگ، ریشه و بندهای ولایت شیزار نیز است، اما با توجه به اینکه با احتیاط و پرس و جو کنان جلو می‌رفته‌اند، همان‌طور که شواهد تاریخی و گزارش تیکشیرا تأیید می‌کند (TEIXEIRA, 1902: 22، 24)، کشتی‌های کوچک مسلح گشته پرتغالیان^۱ در بازرگانی کشتی‌ها، مجوز عبور^۲ یا گذرنامه درخواست می‌کردند و در صدور «مرتبه عبور» (قتوحی 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 ۱۵۱۴ ق/ ۹۲۰ م. در سواحل ریشه ر 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 ریشه‌ی، ده روزتا را که از حوزه 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 ریشه از هرمز گرفته بود، به پدر و آلوکر ک فرمانده پرتغالی پس داد (FREDERICK, 1894: 1/298). بنابراین دیده می‌شود که در دوره اول نفوذ استعمار گران اروپایی در سواحل و جزایر خلیج‌فارس، برخورد کار گزاران صفوی با پرتغالی‌ها مسالمت‌آمیز و منفعلانه بود (علیصوفی، ۱۳۸۹: هفت). حتی در تلاش برای برقراری روابط تجاری با آنها، دو بار امیر ابواسحاق حاکم ریشه، از جانب شاه اسماعیل به نزد پرتغالیان در هند و هرمز رفت (بیشاب اسمیت، ۱۳۸۱: ۷۹-۲۲).

گفتنی است در دوره بعد که علی‌سلطان ریشه‌ی (۹۳۶-۹۳۹ ق) چانشین پدر شد، طوابیف ریشه و نواحی مجاور آن (ایالت دشتستان) به حاکم ریشه و برادرش حسن‌سلطان (۹۴۰-۹۴۷ ق) یاری رساندند؛ تا آنجا که در دوره دوم، مقاومت اهالی جنوب ایران در برابر دست‌درازی و ایجاد محدودیت‌های استعمار گران پرتغالی، نخست به مبارزات ضد استعماری و هراسناک علی‌سلطان امیر ریشه در سال ۱۵۳۲ ق/ ۹۳۹ م. منجر شد و چون بیم آن می‌رفت که دامنه این اغتشاشات و شورش‌ها به سایر سواحل و نواحی خلیج‌فارس کشیده شود، کشتی‌های جنگی پرتغال خود را به ریشه رسانیدند و شورش آنجا را سرکوب و آرامش را مجدداً برقرار کردند (قائم مقامی، ۱۳۵۳: ۱۰۲). در این گزارش، دخالت نظامی

¹ THE PERTUGUESE FUSTAS
² CARTAZES

استعمارگران در بنادر به روشنی پیداست، اما می‌توان حدس زد که آنها برای برکناری حکومت‌های ضد پرتغالی نیز دسیسه‌چینی می‌کردند و احتمالاً حسن‌سلطان ریشه‌ری امیر بعدی این بندر (۹۳۹-۹۴۶ق)، مغلوب دسیسه‌های تلافی‌جویانه پرتغالیان شده است؛ زیرا در نهایت بر اثر عملیات مشترک، محاصره حسن‌سلطان ریشه‌ری توسط کشتی‌های پرتغالی از دریا و حمله لشکر فارس از زمین، در آن برهه تلاش‌های مردم جنوب برای مبارزه با استعمار بی‌نتیجه ماند و توسط قاضی خان (غازی خان) ذوالقدر حاکم شیراز در سال ۹۴۶ق. دستگیر شد و به درگاه شاه طهماسب فرستاده و کشته شد (الحسینی، ۱۳۷۹: بیست و شش؛ الحسینی، [بی‌تا]: ۱۰). پس از این حادث، حکام شیراز امرای دیگری را با رتبه و القاب بیک یا سلطان و خان-به ریشه‌ری 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 تحملات حکومت 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 لوریم به مقاومت و مبارزات مردم بندر ریگ و نخلیلو علیه پرتغالیان اشاره کرده‌اند (WILSON، 1928:140؛ لوریم، 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 خلیج فارس بیرون کند، اما در این مرحله از مقاومت و مبارزه با بیگانگان، امامقلی‌بیک (خان بعدی) در سال ۱۰۱۰ق به نیابت از پدرش الله‌وردي خان حکمران فارس - برای آزادی بحرین از دست پرتغالیان، با بهره‌گیری از توان نظامی لشکرهای فارس، کوه گیلویه و لار، به دشتستان رفت و با اتکا به توان دریانوری و فرماندهی دریایی ساحل‌نشینان، از بنادر مختلف «کشتی‌ها و سفاین جمع نموده» و این عملیات فاتحانه از بندر ریشه‌ری در مجاورت بوشهر آغاز شد (منجم یزدی، ۱۳۶۶: ۲۱۵).

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

بوده است. اگر ریشه‌ر و بوشهر برای تجمع لشکرهای شیاز 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 قلعه بندر دیلم محلی برای اعزام قوای نظامی شاه عباس در مبارزه با پرتغالیان بوده است: «اصفهان پایتخت شاه عباس اول بود و او از لحاظ کوتاهی فاصله و سوق الجیشی از قلعه دیلم جهت راهیابی به دریا استفاده می‌کرد و از اینجا نیرو به خلیج فارس می‌برد. شاه عباس 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 روزنامه ملا جلال مبنی بر فراخوان «کشتی و سفاین» از سایر بنادر به ریشه‌ر و گزارش دستور شهریاران در بردهای دیگر از تاریخ مبنی بر فراخوان سران سه بندر دیلم و ریگ و بوشهر توسط ییگریگی 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 خلیج فارس شدند و باز مبارزه با استعمار هلند (دوره زندیه) و استعمار انگلیس (دوره زندیه و قاجار) نیز بر دوش مردمان این بنادر افتاد.

نتیجه‌گیری

مجموعه‌ای از تحولات و تغییرات منطقه‌ای، ملی و جهانی باعث شد تا خلیج فارس 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 خلیج فارس، سه بندر جدید صفوی بوشهر، دیلم و ریگ نمایان شدند و در تحولات بازار گانی، 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 علی‌بود که باعث شد در دوره صفوی در جغرافیای سواحل خلیج فارس سه بندر جدید پدید آید. هدف از این تحقیق، نشان دادن تأثیر تحولات داخلی و بین‌المللی در تغییرات جغرافیای سیاسی سواحل شمالی خلیج فارس 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

و از منابع پژوهشی معاصر استفاده شده است.

در بررسی پیشینه 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 جایه‌جایی کانون‌های تجاری یا علل تولد یک شهر ساحلی، به قسمت‌های پایین دست خلیج فارس (بندرعباس، بندر کنگ و لنگه) توجه کرده‌اند و دلایلی بعضاً قابل تعمیم مطرح کرده‌اند، اما در نواحی بالادست خلیج فارس (بوشهر، بندر ریگ، دیلم و دورق) چنین رویکردی در میان پژوهش‌های جدید دیده نمی‌شود. در این مقاله نه دلیل برجسته و مهم در شکل‌گیری این بنادر ارائه و بررسی شده که تا به حال در هیچ مقاله یا کتابی به همه 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 مأخذ

- 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، نسخه خطی، شماره ۳۴۰.
- ابن رزیق، حمید (۱۴۲۹)، *الصحيفة القحطانية*، تحقیق حسن حمد نابوده، بیروت: دار البارودی.
- ابن‌ماجد السعدي بندرکنگی، شیخ شهاب‌احمد (۱۳۷۲)، *الفوائد فی اصول عالم البحر و القواعد*، ترجمه احمد اقتداری، تهران: انتشارات وزارت فرهنگ ارشاد اسلامی.
- احمدی‌پور، زهرا و علی‌ولی قلی‌زاده (۱۳۹۰)، *مبانی جغرافیایی-سیاسی مکان‌گزینی پایتخت‌ها در ایران*، مشهد: پایپلی.
- ادریسی آریمی، مهری (۱۳۹۴)، *فرهنگ و تمدن ایران در دوره صفوی*، تهران: دانشگاه پیام نور.
- بهبهانی، علیرضابن محبعلی (۱۳۸۸)، «*سالشمار کوه گلیویه 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 شاه اسماعیل صفوی*، ترجمه حسن زنگنه، تهران: نشر بهدید.
- بیگدلی، علی (۱۳۹۴)، *تاریخ اروپا در قرون جدید*، تهران: دانشگاه پیام‌نور.

- تانکوانی، رثی ام (۱۳۸۳)، سفرنامه تانکوانی، ترجمه علی اصغر سعیدی، تهران: نشر چشم.
- تاورنیه، ژان باتیست (۱۳۶۹)، سفرنامه تاورنیه، ترجمه ابوتراب نوری، تجدید نظر حمید شیرانی، تهران: کتابخانه سنایی.
- تلش ای کوینا، ژوئن (۱۳۹۳)، نگاهی به امپراتوری باشکوه پارس، ترجمه میترا شهابی، تهران: اداره نشر وزارت امور خارجه.
- الحسینی، خورشاد بن قباد (۱۳۷۹)، تاریخ ایلچی نظام شاه، تصحیح محمدرضا نصیری و کوئیچی هاندها، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- [بی‌تا]، تاریخ ایلچی نظام شاه، نسخه خطی، تهران: شماره ۴۳۲۳.
- حسینی منشی، محمد میرکن بن مسعود (۱۳۸۵)، ریاض الفردوس خانی، تصحیح ایرج افشار و فرشته صرافان، تهران: انتشارات موقوفات افشار.
- الحسینی الموسوی مکی، سید عباس (۱۳۸۷/۱۹۶۷)، نزهه مجلس و منیه الادیب الانیس، نجف اشرف: مطبعة الحیدریه.
- حیاتداودی، الله کرم خان (۱۳۳۶)، شش فصل، بوشهر: مطبوعه علوی.
- خلیفه‌زاده، علیرضا (۱۳۸۶)، پردیس نشینان، گناوه: انتشارات دریانورد.
- (۱۳۹۵)، تاریخ شول حیاتداود، گناوه: انتشارات دریانورد.
- (۱۳۸۲)، هفت شهر لیروای و بندر دیلم، بوشهر: انتشارات شروع.
- خنجی، فضل الله بن روزبهان (۱۳۸۲)، تاریخ عالم آرای امینی، تصحیح محمد اکبر عشیق، تهران: میراث مکتوب.
- رمضانی، علیرضا (۱۳۹۳)، تاریخ شبانکاره، قم: صحیفه خرد (دانشنامه استان بوشهر).
- روزنامه مظفری (۱۳۲۹) «مقاله جغرافی صحیح خلیج فارس»، س. ۱۰، ش. ۳۸، ص ۱۴.
- سیستانی، ملکشاه حسین (۱۳۸۹)، احیاء الملوك، تصحیح منوچهر ستوده، تهران: علمی و فرهنگی.
- الشریف، میرزا عبدالکریم بن علی‌رضا (۱۳۶۳)، تاریخ گیتی‌گشا (ذیل اول)، تصحیح سعید نفیسی، تهران: انتشارات اقبال.
- شیروانی، زین‌العابدین بن اسکندر [بی‌تا]، بستان السیاحه، تهران: سنایی.
- علیصوفی، علیرضا (۱۳۸۹)، نقش سیاست موازنیه و نیروی سوم در تاریخ ایران، تهران: پیام نور.
- فتوحی لاری، روح الله (۱۳۸۹)، شرفنامه، تصحیح محمد باقر و ثوّقی، خدیجه عالمی و منوچهر ایزدیان، تهران: انتشارات کتابخانه، موزه و مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی.
- فریر، رانلد (۱۳۸۰)، «تجارت در دوره صفویان»، تاریخ ایران دوره صفویان (کمبریج)، ترجمه یعقوب آزند، تهران: جامی.
- قفیه، خورشید (۱۳۸۳)، زوال دولت هلنند در خلیج فارس با ظهور میرمهنای بندر ریگی، بوشهر: انتشارات شروع.

- فلور، ویلم (۱۳۸۹)، بوشهر دروازه تجاری ایران در خلیج فارس، ترجمه غلامعلی تمہید، بوشهر: انتشارات شروع.
- (۱۳۸۹)، تاریخ بوشهر از صفویه تا زندیه (دفتر اول)، ترجمه حسن زنگنه، بوشهر: انتشارات شروع.
- (۱۳۷۱)، «توصیفی از خلیج فارس و مردمان آن در ۱۷۵۶»، جستارهایی از تاریخ اجتماعی مردم ایران، ترجمه ابوالقاسم سری، ج ۸ و ۹، تهران: انتشارات توسعه.
- فهیمی دیلمی، ناخدا عبدالله (۱۳۹۸)، راهنمای دریایی؛ به انضمام المختصر الخاص للمسافر والطواش والغواص، تصحیح آرمیندخت امین، قم: سرای کتاب.
- قاسمی، سلطان بن محمد (۱۳۸۷)، بازرگانی و جنگ قدرت‌ها در خلیج فارس از ۱۶۲۰ تا ۱۸۲۰، ترجمه فرامرز فرامرزی، تهران: همسایه.
- قائم مقامی جهانگیر (مهر و آبان ۱۳۵۳)، «مسئله هرموز در روابط ایران و پرتغال»، بررسی‌های تاریخی، ش ۴، س ۹.
- قمی، قاضی احمد (۱۳۸۳)، خلاصه التواریخ، تصحیح احسان اشرافی، ج ۱، تهران: دانشگاه تهران.
- کاتبی، سید علی (۱۳۵۵)، مرآت الممالک، ترجمه محمود تقاضی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- لوریمر، ج. ج (۱۹۷۵)، دلیل الخاییج، ج ۱، دوحه، طبع الدوحة قطر.
- مستوفی، محمدحسین (۱۳۵۳)، «گزارش آمار مالی و نظامی ایران در سال ۱۱۲۸»، فرهنگ ایران زمین، تصحیح محمدتقی دانشپژوه، ج ۲۰، تهران.
- مستوفی باقی، محمدمفید (۱۳۹۰)، مختصر مفید، تصحیح ایرج افشار و محمدرضا ابوبی مهریزی، تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار.
- مشعشی، سید علی (۱۱۲۸)، رحلۃ المکیہ، نسخه خطی، شماره ۱۵۱۳، کتابخانه سپهسالار.
- مشکور، محمدجواد (پاییز ۱۳۵۵)، «ارجوزه برّ العرب و العجم فی خلیج فارس للملاح العربی احمد بن ماجد النجذی»، نشریة دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، سال ۲۲، ش ۳، صص ۴۳-۵۳.
- مظفری‌زاده، علیرضا (۱۳۹۵)، تاریخ خاندان آل منکور، تهران: انتشارات صفحه سفید با همکاری بنیاد ایران‌شناسی.
- مقدسی، ابو عبدالله محمدبن احمد (۱۳۸۵)، احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، ترجمه علینقی متزوی، تهران: انتشارات کومش.
- منجم بزدی، ملا جلال الدین محمد (۱۳۶۶)، تاریخ عباسی یا روزنامه ملا جلال، تصحیح سیف‌الله وحدینی، 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، س ۱، ش ۱.

صل ۱-۶.

- نورزاده بوشهری، اسماعیل (۱۳۲۸)، *فلاط قاره و جزایر خلیج فارس؛ اسرار سیاسی نفت ایران*، تهران: انتشارات تابش.
- واله قزوینی اصفهانی، محمدیوسف (۱۳۸۲)، *خلد بربن ایران در زمان شاه صفی و شاه عباس دوم*، تصحیح محمد رضا نصیری، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- وثوقی، محمدباقر (۱۳۸۴)، *تاریخ خلیج فارس و ممالک هم‌جوار*، تهران: سمت.
- (پاییز و زمستان ۱۳۸۸)، «تولد یک شهر بندری در دوره صفویه»، *پژوهش‌های علوم تاریخی*، دوره اول، ش. ۱، صص ۱۰۹-۱۲۵.
- وثوقی، محمدباقر و منصور صفت گل (۱۳۹۵)، *اطلاع تاریخ بنادر و دریانوردی ایران*، ج. ۳، تهران: دانشگاه تهران و سازمان بنادر و دریانوردی ایران.
- همدانی، رشید الدین فضل الله (۱۳۵۸)، *سوانح الافکار رشیبی*، تصحیح محمد تقی دانش پژوه، تهران: دانشگاه تهران.
- یاحسینی، سید قاسم (۱۳۸۹)، *پرتعالی‌ها در بندر ریشه‌ر (مجموعه دانشنامه بوشهر)*، ج. ۱، بوشهر: شروع.
- (۱۳۸۹)، *پرتعالی‌ها در شهرها و بندرهای بوشهر (مجموعه دانشنامه بوشهر)*، ج. ۲، تهران: آینه کتاب.
- یاقوت حموی، یاقوت بن عبدالله (۱۹۹۵)، *معجم البلدان*، ج. ۴، بیروت: دار صادر.
- یوسفی فر، 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*,

- 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 (۱۵۶۳-۱۶۱۲ م) فنلاندی، ۱۵۹۳ م/۱۰۰۱ ق، آمستردام؛ چاپ اولیه در سال ۱۵۹۸ ق، کتابخانه دیجیتال قطر <https://www.qdl.qa/en/archive/qlnhc/2920.1>

- سایت نقشه‌های جهان

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