

محوطه چخا: احیای مجدد و شکوفایی اقتصادی، اجتماعی و بازرگانی هرمز قدیم در دوره صفوی

Chakha Site: The Revival and Economic, Social, and Commercial Flourishing of Old Hormuz during the Safavid Period

Siamak Sarlak ^{1*}, Shirin Aghili Niaki ², Abbas Norouzi ³,

Soraya Afshari ⁴

سیاک سرلک^{۱*}، شیرین عقیلی نیکی^۲، عباس نوروزی^۳، ژیا افشاری^۴

¹ Iranian Center for Archaeological Research (ICAR), Research Institute of Cultural Heritage and Tourism (RICHT), Tehran, Iran. Corresponding author: siamaksarlak88@gmail.com

² M.A. in Archaeology, Independent Researcher.

³ Expert, General Directorate of Cultural Heritage, Tourism and Handicrafts of Hormozgan Province, BandarAbbas, Iran.

⁴ Ph.D. in Archaeology, Iranian Center for Archaeological Research (ICAR), Research Institute of Cultural Heritage and Tourism (RICHT), Tehran, Iran.

^۱ پژوهشکده باستان‌شناسی، پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری، تهران، ایران. نویسنده مسئول: siamaksarlak88@gmail.com

^۲ دانش‌آموخته کارشناسی ارشد باستان‌شناسی، پژوهشگر آزاد.

^۳ کارشناس اداره کل میراث فرهنگی و گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان، بندرعباس، ایران.

^۴ دانش‌آموخته دکتری باستان‌شناسی، کارشناس پژوهشکده باستان‌شناسی، تهران، ایران.

چکیده	اطلاعات مقاله
حوزه جغرافیایی خلیج فارس در طول تاریخ حیات اجتماعی جوامع مستقر در فلات ایران، نقش اساسی در برقراری ارتباطات و تعاملات فرهنگی و تجاری در سطوح منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای ایفا نموده است. بر اساس شواهد به‌دست آمده از پژوهش‌های باستان‌شناسی در کرانه‌ها، جزایر و پس‌کرانه‌های شمالی و جنوبی خلیج فارس، این منطقه به رغم فراز و نشیب‌های ناشی از تحولات سیاسی، اجتماعی و اقلیمی، دست‌کم در چهار بازه زمانی، به اوج شکوفایی اقتصادی/بازرگانی و اجتماعی/فرهنگی رسیده است. دوره نخست، همزمان با گسترش جوامع و فرهنگ‌های دوره کهن‌سنگی و مهاجرت گروه‌ها و جوامع انسانی، از شرق آفریقا به جنوب شرق و شرق آسیا و از طریق خلیج فارس، تنگه هرمز و دشت میناب است. ابزارهای سنگی به‌دست آمده از اطراف روستای حسن‌لنگی و تراس رودخانه دره عبدالله میناب، مربوط به دوره کهن‌سنگی زیرین (سنت ابزارسازی آشولین و فرهنگ ساتورابزار و قلهو ابزار مشابه با فرهنگ الدوین) مؤید این نظر است. دوره دوم، همزمان با عصر مفرغ قدیم در فلات ایران است. شواهد باستان‌شناسی مبین شکل‌گیری و گسترش استقرارهای این دوره در دشت میناب و نقش این منطقه در برقراری ارتباطات و تبدلات فرهنگی و بازرگانی به‌ویژه بین حوزه فرهنگی جنوب‌شرق، جنوب و جنوب‌غرب فلات ایران و توسعه و انتقال شاخص‌های فرهنگی این دوره به مراکز همزمان در کرانه‌های جنوبی و جنوب‌غربی خلیج فارس است. دوره سوم، همزمان با دوره اشکانی و ساسانی است. شواهد باستان‌شناسی دشت میناب نشان می‌دهند در دوره پارت و ساسانی، با اتخاذ راهبردهای گوناگون به‌ویژه راهبرد سیاسی-نظامی و اقتصادی-بازرگانی (با تمرکز بر اقتصاد و بازرگانی دریامحور) و با به‌کارگیری استراتژی اعمال قدرت نظامی با هدف ایجاد ثبات سیاسی و تأمین امنیت و تسلط، نظارت و کنترل مسیرهای بازرگانی با هدف گسترش تجارت دریایی بین‌المللی، موجب توسعه و شکوفایی حوزه خلیج فارس در ابعاد گوناگون شد. دوره چهارم مصادف با نیمه دوم حکومت صفوی است. اسناد تاریخی و شواهد باستان‌شناسی نمایانگر افزایش چشمگیر استقرارها و مراکز شهری و روستایی، رونق و شکوفایی بازرگانی و برقراری ارتباط و تعامل بین شرق (چین و هند) و غرب (سواحل مدیترانه) و اعمال مدیریت بازرگانی توسط مراکز اصلی این دوره در دشت میناب/هرمز قدیم و جزیره هرمز/هرمز جدید است. در این نوشتار ضمن بررسی نقش محوری هرمز قدیم در شکوفایی اقتصادی و تجارت دریایی حوزه خلیج فارس به‌خصوص در طول سده‌های میانی دوران اسلامی، روند تداوم حیات و شکوفایی مجدد هرمز قدیم، به‌ویژه محوطه چخا، به‌عنوان بخشی از کالبد و اندام شهری، و نظام اقتصادی و بازرگانی هرمز قدیم در دوره صفوی بررسی خواهد شد.	تاریخ‌ها دریافت: ۱۴۰۳/۱۲/۲۳ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۲/۱۹
	واژگان کلیدی خلیج فارس تنگه هرمز میناب هرمز قدیم محوطه/خور چخا

Abstract: The geographical sphere of the Persian Gulf has played a fundamental role throughout the social history of communities settled on the Iranian Plateau, serving as a major corridor for cultural interaction and commercial exchange at both regional and transregional scales. Archaeological evidence obtained from surveys and excavations along the northern and southern coasts, islands, and hinterlands of the Persian Gulf indicates that—despite fluctuations caused by political, social, and climatic transformations—this region experienced at least four major periods of economic/commercial and socio-cultural florescence. The first period coincides with the expansion of Paleolithic societies and the migration of human groups from East Africa toward Southeast and East Asia through the Persian Gulf, the Strait of Hormuz, and the Minab Plain. Lithic assemblages recovered from the vicinity of Hasan Langi village and from the river terrace of Darreh ye Abdollah in Minab, attributed to the Lower Paleolithic (Acheulean technological tradition and chopper/pebble tool industries comparable to the Oldowan), support this interpretation. The second period corresponds to the Early Bronze Age on the Iranian Plateau. Archaeological evidence indicates the emergence and expansion of settlements in the Minab Plain and highlights the role of this region in facilitating cultural and commercial interactions, particularly among the cultural spheres of southeastern, southern, and southwestern Iran. These interactions contributed to the transmission and development of cultural traits shared with contemporary centers along the southern and southwestern coasts of the Persian Gulf. The third period corresponds to the Parthian and Sasanian eras. Archaeological data from the Minab Plain suggest that during these periods, through the adoption of various strategies—particularly political military and economic commercial policies focused on a maritime oriented economy—the region achieved significant growth. The implementation of military power to ensure political stability and security, along with the supervision and control of trade routes, facilitated the expansion of international maritime commerce and contributed to the prosperity of the Persian Gulf region. The fourth period corresponds to the second half of the Safavid era. Historical sources and archaeological evidence reveal a marked increase in settlements and urban and rural centers, as well as the flourishing of trade and the establishment of connections between the East (China and India) and the West (Mediterranean coasts). Commercial administration during this period was largely managed by the principal centers of the Minab Plain (Old Hormuz) and the island of Hormuz (New Hormuz). This paper examines the central role of Old Hormuz in the economic prosperity and maritime trade of the Persian Gulf, particularly during the middle centuries of the Islamic period. It further explores the continuity of occupation and the renewed flourishing of Old Hormuz—especially the Chakhā site—as part of the urban fabric and economic-commercial system of Old Hormuz during the Safavid period.

History

Received: March 13, 2025

Accepted: June 09, 2025

Keywords

Persian Gulf

Strait of Hormuz

Minab

Old Hormuz

Chakhā site/Chakhā Creek

استناد: سرلک، سیامک، عقیلی نیاکی، شیرین، نوروزی، عباس، افشاری، ثریا (۱۴۰۴). محوطه چخا: احیای مجدد و شکوفایی اقتصادی، اجتماعی و بازرگانی هرمز قدیم در دوره صفوی. *باستان‌شناسی*، ۵(۱): ۱۵۰-۱۲۱.

<https://doi.org/10.22034/archj.5.1.6>

© ۱۴۰۴ (۲۰۲۵) نویسندگان مقاله، مجله باستان‌شناسی، مجله پژوهشکده باستان‌شناسی ایران.

مقدمه

شهرستان میناب در ۱۵ کیلومتری ساحل شمالی تنگه هرمز، در حاشیه شرقی رود میناب و ۸۰ کیلومتری شمال شرق بندرعباس در استان هرمزگان قرار دارد. نام هرمزگان به معنی سرزمین هرمز برگرفته از نام «هرمزد/اهورامزدا» و به لحاظ اهمیت استراتژیک تنگه هرمز بر این استان گذاشته شد و بدین ترتیب، استان ساحلی به دو استان جداگانه یعنی بوشهر و هرمزگان تقسیم شد (خاندانی و دیگران، ۱۳۷۹: ۸ و ۹). برخی مورخین نیز معتقدند هرموز، حتماً باید با «واو» نوشته شود که جزء اول آن «هور» به معنی «خور» یا خلیج و جزء دوم آن «موز، موغ» به معنی نخل است و به همین دلیل به منطقه میناب و اطراف آن، ولایت موغستان = نخلستان اتلاق می‌شد (نویی، ۱۳۷۲: ۴).

براساس اسناد تاریخی و سفرنامه‌های سیاحان دو کلمه هرموز و میناب نام‌هایی اجین و همراه بوده‌اند. جزء اول کلمه «هرمز» با کلمه «مینا» (مکانی در میان آب) به معنی «خور»، هم معنی بوده و جزء دوم این کلمه که به معنی نخلستان است نیز به میناب و اطراف آن اتلاق می‌شده است (دهخدا، ۱۳۳۸: ۲۲۴). با این وصف آنچه که امروزه با نام دشت میناب می‌شناسیم در روزگارانی با نام هرمز شناخته می‌شده، تا آنجا که گروهی از محققان، شهر و بندر هرمز قدیم را منطبق بر شهر و بندر میناب امروزی می‌دانند. با این وصف، دشت میناب امروزی و هرمز قدیم، منطبق بر یک عرصه فرهنگی و جغرافیایی نسبتاً وسیع بوده است که طی قرون متمادی، تحولات، تغییرات و فراز و نشیب‌های نسبتاً یکسانی داشته‌اند، تا آنجا که جستجو در تاریخ و تحولات هر یک، ما را به سوی شناخت دیگری رهنمون می‌شود.

پیشینه تاریخی بندر هرمز قدیم / هرمز کهنه

با استناد به منابع تاریخی، تا اوایل قرن هشتم ه‍.ق (۱۴ م) نام هرموز به بندری در نزدیکی مصب رودخانه رودان (همان رودخانه میناب یا آنامیس در منابع یونانی)، نزدیک بندر میناب امروزی، اتلاق می‌شد. برخی محققان محل هرمز کهنه را دقیقاً با میناب امروزی منطبق دانسته و عنوان نموده‌اند که هرمز کهنه، یعنی هرمزی که در درون خشکی واقع بود، تا ساحل دریا ۲ قاصد، یعنی نصف روز راه فاصله داشته و در کنار باریکه‌ای از خلیج فارس به نام «آبجیر» که کشتی‌ها از دریا به آنجا رفت و آمد می‌کردند قرار داشته است. در توصیف هرمز کهنه عنوان شده که در این شهر همه چیز به‌وفور یافت شده و مملو از نخلستان‌ها و باغات پرثمر میوه با آب‌وهوای مطبوع بوده است (ویلسون،

۱۳۸۶: ۳۰۸). خرابه‌های این شهر هنوز در محلی که آن را «مناب یا مناو» (میناب) گویند، دیده می‌شود. در حقیقت هرمز کهنه، بخش جنوبی میناب بوده و در قرن چهارم ه‍.ق هم بندر کرمان و هم سیستان به شماره می‌رفته است. بعدها که هرمز نو در جزیره «جرون» شکل گرفت، هرمز کهنه جای قیس (کیس) را گرفت، همانگونه که قیس جای سیراف را گرفته بود و مهمترین بندر تجاری خلیج فارس شده بود (السترنج، ۱۳۳۷: ۲۴۱؛ پطروشفسکی، ۱۳۷۱: ۴۸۰؛ یاسی، ۱۳۵۰: ۲؛ فریر، ۱۳۷۹: ۲۴۱؛ محمدحسن، ۱۳۸۴: ۱۶). بندر هرمز قدیم/کهنه، یکی از مراکز تجاری و از بزرگ‌ترین پایگاه‌های دادوستد بین ایران، هندوستان، عربستان، عمان، عراق، چین و سواحل جنوبی خلیج فارس به‌شمار می‌رفت (نویی، ۱۳۷۲: ۴؛ وثوقی، ۱۳۹۵: ۸۹؛ اقتداری، ۱۳۴۸: ۸۲۱). در مجموع با توجه به مدارک تاریخی و شواهد باستان‌شناسی، بروز یک سلسله رخداد‌های سیاسی و عوامل و ظرفیت‌های زیست‌بوم و چشم‌انداز طبیعی موجب شکوفایی و رونق تجارت دریایی بین‌المللی بندر هرمز کهنه شد (بلیک‌راد، ۱۳۵۰: ۶۱). موقعیت جغرافیایی و اشراف بندر هرمز کهنه به آبراهه استراتژیک خلیج فارس (تنگه هرمز)، وقوع زلزله مهیب سال ۳۶۷ ه‍.ق و تخریب بندر سیراف (که از مراکز اصلی تجارت دریایی بین‌المللی دوره ساسانی تا دوره آل بویه محسوب می‌شد) و نهایتاً سقوط سلسله آل بویه در ۴۴۷ ه‍.ق (معصومی، ۱۳۵۲: ۵؛ Whitehouse, 1972: 63-97) از آن جمله‌اند.

از خلال مدارک تاریخی و شواهد باستان‌شناختی می‌توان دریافت که بازرگانی دریایی در ابعاد فرامنطقه‌ای از طریق بنادر و سواحل خلیج فارس، محدود به دوره‌های تاریخی و اسلامی نیست. در متون سومری و اکدی مربوط به اوایل هزاره سوم ق.م به‌روشنی به موقعیت راهبردی خلیج فارس («ایروتریا» یا «اریتره») و نقش فعال بنادر و جزایر آن در توسعه تجارت دریایی بین‌المللی اشاره شده است (وثوقی، ۱۳۹۰: ۱۹؛ مرتضوی، ۱۳۸۶: ۹). در همین راستا اسناد مکتوب آشوری (زمان سناخریب، قرن ۸ ق.م) مشخصاً به دریانوردی در خلیج فارس تأکید شده است. در دوره هخامنشی نیز تجارت دریایی و یافتن مسیرهای دریایی با هدف گسترش تجارت و ارتباطات بین‌المللی از طریق خلیج فارس تداوم داشت (سایکس، ۱۳۶۳: ۱۱۴ تا ۱۱۶؛ فریر، ۱۳۷۹: ۲۰۳). براساس مدارک موجود، تجارت دریایی بین‌المللی در طول دوره‌های بعد (سلوکی و اشکانی) از طریق خلیج فارس فعال بوده است. به‌ویژه این موضوع در دوره ساسانی با احداث بندرگاه‌های جدید در سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس توسعه مشهودی

می‌یابد (ویلیامسون، ۵۱-۱۳۵۰: ۱۴۳). در مجموع در دوره اشکانی، سواحل و جزایر شمالی خلیج فارس در زمره ایالات مهم جنوب ایران (گدروزیا/ مکران و بلوچستان، خوزستان و ایالت میسن و ایالت پارس) به‌شمار می‌رفت و تنگه هرمز و بندرگاه‌های آن جزء ایالت پارس بودند (جعفری دهقی، ۱۳۸۶: ۲۱ و خسروزاده، ۱۴۰۰: ۱۸۷). بدون شک، یکی از مهمترین مسیرهای بازرگانی دریایی فرامنطقه‌ای به‌ویژه در دوره‌های تاریخی و اسلامی، راه یا جاده موسوم به «راه ادویه/ راه فلفل» بود که به واسطه بندر هرمز قدیم، ترانزیت دریایی ادویه را از هندوستان به سواحل مدیترانه مدیریت می‌کرد. ادویه بخصوص فلفل هندی از پرفروش‌تری کالاها/تولیدات در سراسر جهان به‌شمار می‌رفت و درآمد سرشار آن نقش مهمی در شکوفایی اقتصادی بندر هرمز قدیم در دوره پارت و ساسانی و دوران اسلامی ایفا می‌کرد (باستانی پاریزی، ۱۳۸۶: ۲۶۲). اسناد و مدارک نشان‌دهنده آن است که رویکرد و راهبرد اشکانیان و ساسانیان در تسلط بر سواحل و جزایر خلیج فارس، یک استراتژی دوگانه است. در همین راستا به نظر می‌رسد اشکانیان بیشتر اهداف اقتصادی و تجاری و ساسانیان رویکرد سیاسی و نظامی را به‌کار می‌بردند (عبدی، ۱۳۹۷: ۲۱۵). به‌رغم راهبردهای مختلف، اما آنچه که مشخص است، این است که اتخاذ هر دو رویکرد متناسب با شرایط سیاسی، اجتماعی و اقتصادی زمان خود و مبین اهمیت، نقش و جایگاه حوزه تاریخی خلیج فارس در معادلات سیاسی و اقتصادی جهان باستان است. مورخان دوران اسلامی نیز از جمله طبری، بلعمی، مسعودی، ابن رسته، به توسعه و شکوفایی بازرگانی در اقیانوس هند از راه خلیج فارس و جزایر و بنادر آن، به‌ویژه در سواحل شمالی در دوره ساسانی، به‌عنوان یکی از مراکز اصلی بازرگانی بین‌المللی، اشاره دارند (ویلیامسون، ۵۱-۱۳۵۰: ۱۴۲-۱۴۴). ساحل شمالی خلیج فارس همیشه مورد توجه ویژه ملل مختلف بوده است؛ چرا که به علت صخره‌ای بودن و عمق بیشتر، برای پهلو گرفتن کشتی‌ها، مناسب‌تر از سواحل جنوبی آن بوده‌اند که شنی بوده و عمق کمتری داشته‌اند. در سفرنامه برخی سیاحان اروپایی از جمله مارکوپولو سیاح ایتالیایی که در سال ۱۲۶۹ میلادی (۶۶۸ ه‍.ق) سه سال در ایران سفر کرده است، از رونق تجاری بندر هرمز که‌نه در ساحل اقیانوس (دریای عمان و خلیج فارس) و تبادل کالاهای متنوع (صادرات و واردات) با تجار هندی و دیگر کشورها و همچنین وضعیت آب‌وهوا، شاخص‌های شهرنشینی، مذهب مردم، انواع تولیدات محلی، نظام سیاسی و تشکیلات حکومت محلی در هرمز که‌نه (ملوک هرمز) توصیف‌های دقیقی ارائه شده است

(مارکوپولو، ۱۳۶۳: ۴۸؛ لسترنج، ۱۳۳۷: ۲۴۱). با توجه به توصیفات مارکوپولو به‌نظر می‌رسد شهر میناب امروزی که بر دامنه ارتفاعات شمالی شهر بنا شده، ییلاق «شهر- بندر هرمز که‌نه» بوده است که در شرایط نامساعد جوی و فصول گرم، مردم به روستاها و دیگر شهرهای هرمز قدیم در کنار باغات و جویبارهای منطقه می‌رفتند (Marco polo, 1919: 2). پس از شکل‌گیری هرمز جدید، در سفرنامه برخی دیگر از سیاحان عنوان شده که هرموز قدیم شهری است در ساحل دریا که موغستان نام دارد و فاصله آن تا دریا پنج میل، یعنی حدود ۱۲ کیلومتر یا ۲ فرسخ است (حسام معزی، ۱۳۲۴: ۸۴ تا ۸۸) و هرمز جدید (جزیره جرون)، روبه‌روی آن با فاصله سه فرسخی و در میان دریا واقع شده و به‌عنوان بندرگاه و بارانداز کالاهای هند و سند جهت ارسال به عراق عجم، عراق عرب، خراسان و سایر مناطق داخلی ایران فعالیت داشته است (فریر، ۱۳۷۹: ۲۰۴). برخی دیگر از پژوهشگران نیز برای نشان دادن وجه تمایز موقعیت مکانی این دو، عبارات هرمز ساحلی/هرمز بری (یعنی میناب کنونی) و هرمز بحری (یعنی جزیره هرمز) را به‌کار برده‌اند (اقتداری، ۱۳۴۸: ۵۳۸). شواهد مؤید آن است که تجارت خارجی ایران که در دوره سلجوقی فراتر از مرزهای جهان اسلام رفته بود با هجوم مغولان دچار افول شد (شاملو، ۱۳۵۱: ۱۲۶)، اگرچه مغولان هیچ‌گاه تا جزایر خلیج فارس پیشروی نکردند و به همین دلیل حکومت‌های محلی این جزایر توانستند استقلال خود را حفظ کنند. با توجه به مدارک موجود، حکومت هرمز قدیم و سپس هرمز جدید، مقتدرترین حکومت‌های محلی حوزه خلیج فارس به‌شمار می‌آمد و این قدرت و نفوذ مرهون منافع سرشاری بود که از تجارت دریایی با هندوستان حاصل شده بود. بی‌تردید ضرب سکه، از مهمترین نمادهای استقلال سیاسی به‌شمار می‌آید که در هرمز نیز ضرب می‌شد. برخی حکام هرمز قدیم (میرشهاب‌الدین) حتی موفق شدند تعدادی از یگان‌ها و واحدهای لشکر مغول را شکست دهند و در زمان ایاز تقریباً تمامی سواحل و جزایر کرانه شمالی خلیج فارس، از مکران تا بصره را به تصرف درآوردند. پایه‌های این قدرت به واسطه گسترش و شکوفایی تجارت با هند و چین در شرق و سواحل مدیترانه در غرب ایجاد شده بود. در سال ۷۰۱ ه‍.ق (۱۳۰۱-۲) میر بهاء‌الدین ایاز، پانزدهمین نفر از ملوک هرموز، برای اجتناب از رویارویی با مغولان، شهر هرموز (قدیم) را در ساحل خلیج فارس ترک کرده و در سال ۷۱۵ ه‍.ق به جزیره جرون پناه برد (اشپولر، ۱۳۷۴: ۱۵۳ و ۱۵۴).

با این حال در مجموع، اسناد تاریخی مبین آن است که اوج پیشرفت اقتصادی-تجاری هرمز که‌نه در بازه زمانی دوره

سلجوقی تا یورش مغول‌ها (قرون ۵ تا ۷ ه‍.ق) بوده که علت اصلی آن بروز جنگ‌های متعدد بین سلاجقه و امپراتوری روم شرقی (بیزانس) و مسدود شدن مسیرهای تجاری-ارتباطی زمینی بین شرق و غرب بوده است. بعد از افول بندر هرمز قدیم/کهنه، جزیره جرون (زرون) به‌عنوان مرکز تجاری و سیاسی-حکومتی، با نام «ملوک هرمز جدید» جایگزین آن شد و رو به شکوفایی نهاد. یورش مغولان در بدو امر تأثیر مشهودی در افول نظام اقتصادی و چرخه بازرگانی برجای نهاد اما پس از شکل‌گیری حکومت ایلخانی، ساختارهای اساسی حیات اقتصادی و بازرگانی تا حدود زیادی بهبود یافت. در این دوره تبریز و سپس سلطانیه، تخت‌گاه ایلخانان، مراکز عمده بازرگانی بودند. از سوی دیگر چون بندر هرمز در خلیج فارس جایگزین سیراف (بندر طاهری امروزی) شده بود، تمامی تجارت دریایی بین هند و سواحل مدیترانه از طریق بندر هرمز، صورت می‌گرفت؛ لذا راه تجاری بین سلطانیه و هرمز نه فقط شامل محور شمال به جنوب (تجارت داخلی ایران) بود بلکه ایران را در قرن ۸ ه‍.ق به نقطه تلاقی تجارت خشکی (زمینی) و دریایی بین اروپا و آسیا تبدیل کرد (مارکوپولو، ۱۳۶۳: ۲۲۷). در دوره تیموری و ترکمنان (آق‌قویونلو، قراقویونلو) فعالیت‌های بازرگانی نسبتاً گسترده‌ای در سراسر ایران برقرار بود و هرمز (جدید) از مراکز مهم ترانزیت کالا به‌شمار می‌آمد و به همین دلیل به رونق تجاری، ثروت عظمت و زیبایی آن تأکید شده است (نوایی، ۱۳۸۱: ۵) و این در صورتی‌است که جزیره هرمز، یک محیط لم‌یزرع بود که ساختار زمین‌شناسی آن را کوه‌ها و دره‌های نمکی شکل داده و تماماً شور‌زار و فاقد آب شیرین قابل شرب است و ساکنان برای تأمین آب آشامیدنی به نزولات جوی و هدایت و ذخیره آن در آب‌انبارها نیازمند بودند (سایبانی، ۱۳۷۷: ۴۵). با این وصف، پتانسیل زیستی و تداوم آن در این جزیره، بر بازرگانی و تبادل کالا و مواد مورد نیاز و معیشت دریامحور (ماهیگیری) مبتنی بوده است.

به‌رغم چنین محدودیت‌هایی، از یک سو موقعیت استراتژیک و منحصربه‌فرد این جزیره به‌ویژه در زمینه تسلط، کنترل، نظارت و مدیریت چرخه بازرگانی درون منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای و برخورداری از امنیت نسبی در مکان‌گزینی و از سوی دیگر فعالیت تخصصی و حرفه‌ای ساکنان جزیره در تراش سنگ‌های قیمتی و نیمه‌قیمتی و مروارید و ظرفیت‌های طبیعی آن از منظر معادن سنگ (مرمر) و انواع خاک‌های صنعتی به‌ویژه خاک سرخ (اخرا) و تولید نمک، که در دو سطح شامل تجارت فرامنطقه‌ای (هندوستان، چین تا سواحل مدیترانه) و درون منطقه‌ای (مراکز

اصلی حکومتی داخل فلات ایران از جمله مراکز اصلی و حکومتی دوره ایلخانی، تیموری و صفوی) ارسال و صادر می‌شد، درآمد بسیار چشمگیر و سرشاری را عاید حاکمان و تجار جزیره هرمز می‌کرد (فریر، ۱۳۸۴: ۲۷۱؛ سایبانی، ۱۳۷۷: ۴۵؛ ۱۳۸۰: ۱۸۹، رجب‌نیا، ۱۳۷۱: ۱۶۹؛ فریر، ۱۳۷۹: ۲۰۴). بی‌تردید تحولات سیاسی که از دوره سلجوقی آغاز شد و برآیند آن جنگ‌های سلاجقه با بیزانس و سپس جنگ‌های مغولان و تیموریان و بعدها صفویان با عثمانی‌ها طی چند قرن، موجب مسدود شدن و افول مشهود راه تجارت زمینی به اروپا و شرق (هند و چین) شد و به همین دلیل مسیرهای تجارت دریایی از طریق هرمز جدید (جزیره هرمز) تا حد قابل‌توجهی جایگزین تجارت زمینی شد (سایکس، ۱۳۶۳: ۱۱۴ تا ۱۱۶)؛ اما فروپاشی امپراتوری ایلخانی به زوال تدریجی موقعیت و اهمیت ایران در تجارت بین اروپا و خاور دور انجامید. تیموریان بیشتر در پیشرفت مراکز تجاری شرق ایران همچون سمرقند و هرات متمرکز شدند و توجه چندانی به توسعه موقعیت قدیمی ایران در زنجیره تجارت شرق و غرب نکردند. از سوی دیگر اهمیت ایران در تجارت جهانی بر اثر فعال شدن راه دریایی هند در اطراف دماغه جنوبی آفریقا (امید نیک) به طرز محسوسی کاهش یافت و درگیری‌های مداوم نظامی بین تیموریان و دولت‌های ترکمنان در غرب و اوضاع متغیر داخلی همه این حکومت‌ها، موانعی در مسیر شکوفایی اقتصادی و مفاهیم سیاسی و ملاحظات تجاری فرامنطقه‌ای ایجاد نمود. در نیمه دوم حکومت صفویان اگر چه وضعیت اقتصادی، اجتماعی و سیاسی ایران به ثبات نسبی رسید و شرایط داخلی برای توسعه و بهبود بازرگانی فراهم شد اما تجارت جهانی به مسیرهای تازه‌ای دست یافته بود و اروپاییان به بازرگانی دریایی درون‌قاره‌ای متمرکز بودند و به همین دلیل بازرگانی دریایی ایران در حاشیه صحنه اقتصادی جهان قرار گرفت (فریر، ۱۳۷۹: ۲۴۰؛ باستانی پاریزی، ۱۳۵۷: ۱۱۵). اما چنین تحولاتی نتوانست اهمیت بازرگانی دریایی هرمز جدید را نادیده انگارد و باراندازهای این جزیره همچنان در تبادل کالا و مواد خام فعال بودند (نوایی، ۱۳۷۲: ۷). در این زمان به‌دلیل جنگ‌های صفوی و عثمانی، راه تجاری (تجارت زمینی) اروپا با هند و چین مسدود شد و اروپایی‌ها، به‌ویژه پرتغالی‌ها با هدف تسلط بر مراکز بازرگانی و مسیرهای تجارت دریایی شرق و غرب از جمله بنادر و جزایر خلیج فارس و خصوصاً جزیره هرمز در حدود سال ۹۱۳ ه‍.ق (۱۵۰۶ م.) به این جزیره یورش برده و آن را اشغال کردند و به این ترتیب حاکم هرمز، تابع و خراج‌گزار پادشاه پرتغال شد (سایکس، ۱۳۶۳: ۱۱۴؛ شوستر والسر، ۱۳۶۴: ۱۱۲-۱۱۱).

سپس پرتغالی‌ها در سال ۹۱۹ ه‍.ق (۱۵۱۳ م.) میناب و بندر گمبرون (بندرعباس) را نیز تصرف کردند (حسام معزی، ۱۳۲۴: ۸۴ تا ۸۸). پس از بازپس‌گیری جزیره هرمز (۱۶۲۲ م.) و سایر جزایر و بنادر اشغال شده (میناب، گمبرون، قشم و...) توسط ائتلاف نظامی قوای مشترک ایران و انگلیس در زمان شاه اسماعیل صفوی، جزیره هرمز به دلیل صدمات ناشی از جنگ، به شدت تخریب و ویران شد و این یکی از دلایل انتقال گمرکات و مسیر تجاری از جزیره هرمز به بندر گمبرون (بندرعباس) بود. به این ترتیب نقش جزیره هرمز از یک مرکز تجاری بزرگ و فعال، به تأمین امنیت تردد کشتی‌های بازرگانی و حفاظت از بنادر خشکی و به‌ویژه تقابل با دزدان دریایی عرب (جواسمی‌ها) تغییر یافت (شوستر والسر، ۱۳۶۴: ۱۱۴). در دوره افشاریه و زندیه، دخالت و دست‌اندازی حکام مسقط بر جزایر و سواحل ایرانی، موجب بروز درگیری‌هایی شد اما در مجموع تسلط ایران بر حوزه خلیج فارس، جزایر و بنادر آن تثبیت شد. اما در دوره قاجار (فتحعلی‌شاه و محمدشاه)، امام مسقط از میناب تا مکران همچنین بنادر، جزایر و سواحل خلیج فارس و دریای مکران (عمان) از جمله جزیره قشم را نیز اشغال کرد و در متصرفات خود قلاع نظامی مستحکمی ساخت. در واقع در دوره قاجار، از زمان فتحعلی‌شاه تا ناصرالدین‌شاه، سواحل، جزایر و بنادر خلیج فارس طی فرمان‌های رسمی حکومتی و در ازای واگذاری درآمدهای سرشار گمرکات، به حاکمیت امامان مسقط و عمان و گاه تحت نظارت حکومت فارس و در قبال پرداخت مالیات، درآمد. در این دوره، به‌رغم آشفتگی‌های سیاسی و ضعف شدید حکومت مرکزی (قاجاریه) مجدداً میناب (هرمز قدیم) به عنوان یک مرکز تجاری و اقتصادی در تبادل کالاها و مواد خام بین ایران و هندوستان و عراق عرب به فعالیت می‌پرداخت (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۸: ۵۳، ۶۹، ۲۰۹، ۲۶۳؛ معتمدی، ۱۳۸۰: ۲۸؛ باستانی پاریزی، ۱۳۸۶: ۲۵۵).

با وجود اسناد و مدارک تاریخی دال بر تداوم حیات تجاری، اقتصادی و اجتماعی میناب (هرمز قدیم) و جزایر و بنادر خلیج فارس و فعال شدن تجارت دریایی با دیگر مناطق، اما رونق مجدد بازرگانی خلیج فارس بدان شکل که در گذشته مرسوم بود، از اواسط دوره قاجار با کشف ذخائر و منابع عظیم نفتی در این منطقه وارد مرحله نوینی شد و مجدداً موجب گرایش شدید سیاست و تجارت غرب به ایران و خلیج فارس گردید.

همان‌طور که عنوان شد، حوزه خلیج فارس و آبراهه استراتژیک تنگه هرمز و جزایر و بنادر آن با وجود فراز و فرودهای متمادی در طی قرون از دیرباز تا امروز از مهمترین مناطق

راهبردی از منظر سیاسی- اقتصادی خاورمیانه بوده است و در اعصار متمادی به دلایل متعدد مورد توجه شرق و غرب قرار گرفته است. در این گذار تاریخی، بندر هرمز کهنه و سپس جزیره هرمز و در قرون متأخر بندر میناب از اهمیت شایانی برخوردار بوده تا جایی که تسلط بر آن‌ها از اهداف اصلی و راهبردی تمامی نیروهای قدرتمند مسلط بر منطقه به‌حساب می‌آمده است. با آن که امروزه محدوده و گستره دشت میناب (هرمز) به‌طور نسبتاً دقیق شناسایی شده اما محققان و پژوهشگران تاریخ و تمدن حوزه خلیج فارس در ارتباط با پهنه دقیق بندر و شهر هرمز کهنه در ساحل خلیج فارس که در اعصار جدیدتر، میناب نقش سیاسی- اقتصادی آن‌را بر عهده گرفت، نظرات مختلفی ارائه نموده‌اند. در این راستا قیاس و تطبیق اسناد و منابع تاریخی و سفرنامه‌های سیاحان ایرانی و خارجی، با شواهد باستان‌شناختی (بررسی و کاوش) منطقه، می‌تواند تصویر روشن‌تری از مکان‌یابی بندر هرمز کهنه/قدیم و نقش آن در تحولات سیاسی- اجتماعی و توسعه اقتصاد و بازرگانی دریایی حوزه خلیج فارس و سرزمین ایران و به‌تبع آن در ایجاد ارتباطات و توسعه فرهنگی در ابعاد منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در اعصار گوناگون ارائه نماید.

ویژگی‌های جغرافیایی و ظرفیت‌های زیست‌محیطی دشت میناب/هرمز قدیم در توسعه و رونق تبادلات و بازرگانی دریایی

دشت میناب در حاشیه ساحل شمالی تنگه هرمز و در طول نوار ساحلی هرمزگان قرار دارد. طول نوار ساحلی استان هرمزگان حدود ۹۰۰ کیلومتر است که با احتساب جزایر استان، بالغ بر ۱۴۰۰ کیلومتر می‌شود (فتح‌اللهی، ۱۳۸۱: ۸). این استان دارای ۱۴ جزیره بزرگ و کوچک است. همه شهرهای استان به جز رودان و حاجی‌آباد مرز دریایی دارند. ۱۱ شهر از ۱۸ شهر استان موقعیت بندری دارند. امروزه، شهرهای رودان، حاجی‌آباد، بستک، فین، میناب، گاویندی و سیریک تنها شهرهای استان هستند که کارکرد بندری ندارند. دشت میناب دارای اقلیم گرم است و در این دشت با نزدیک شدن به ساحل به شدت گرما و میزان رطوبت هوا افزوده می‌شود (راهنمایی، ۱۳۷۱: ۱۱۸؛ مرادی بندزرکی، بی‌تا: ۴۲). میانگین میزان بارش سالیانه باران در دشت میناب بین ۵۰۰-۱۵۰ میلی‌متر است (دریو ۱۳۷۴: ۳۰۴). مهمترین عارضه در چشم‌انداز طبیعی بخش شمال و شمال‌شرقی دشت میناب یک سلسله ارتفاعات و شاخص‌ترین عارضه در جنوب دشت، کرانه ساحلی آبراهه هرمز است. تنگه رودان در شمال غربی دشت میناب، بخشی

همین دلیل، ضخامت رسوبات نهشته‌های سیلابی دشت، در نقاط مختلف، متفاوت است (Mc call, 1985: 16, 29).

مسيل‌های فصلی، نقش مهمی در چشم‌انداز طبیعی و تغییرات چهره توپوگرافی دشت ایفا نموده‌اند. این مسيل‌ها عمدتاً به مسيل بزرگ نمکی در جنوب دهستان گوربند وارد شده و در مسیر خود، یا به رودخانه غربی شهرستان میناب (رودخانه حسن لنگی) پیوسته و یا به‌صورت خورهایی به خلیج فارس و دریای مکران (عمان) می‌ریزند (رهنمایی، ۱۳۷۱: ۱۷۸). با این وصف می‌توان گفت رودخانه میناب (و شعبات فرعی آن) در مرکز دشت، رودخانه حسن لنگی (و شعبات فرعی آن) در غرب دشت و رودخانه جغین (و شعبات فرعی آن) در شرق دشت میناب و مسيل‌های فصلی مهمترین عوامل در روند نهشته‌گذاری رسوبات غنی رودخانه‌ای در بخش‌های مرکزی، غربی و شرقی دشت و همچنین روند پس-رفت و عقب‌نشینی دریا و نهشته شدن رسوبات دریایی یا آلوریا-ها (متشکل از رس، ماسه، سیلت و شوره‌زار و صدف‌های دریایی و عناصر مختلف شیمیایی) در بخش جنوب دشت بوده و به شکل‌گیری دشت رسوبی بزرگ و وسیع میناب منجر شده است. مسیر جریان‌ات آبی و تغییرات مورفولوژی آن، در کنار ظرفیت‌های دشت میناب، از جمله خاک غنی حاوی عناصر مختلف در رسوبات طبیعی دشت شرایط بالقوه مناسبی را برای توسعه کشاورزی، باغداری، صیفی‌کاری و تولیدات متنوع زراعی مناطق گرمسیری فراهم آورده است و این شاخصه‌ها از یک سو نقش اساسی در شکل‌گیری الگوهای استقرار، توسعه و تداوم آن در دوره‌های مختلف در دشت میناب ایفا نموده و از سوی دیگر موجب شده تا دشت میناب، از منظر راهبردی و موقعیت جغرافیایی، و با تکیه بر بازرگانی و ارتباطات دریایی، در طول تاریخ به‌عنوان یکی از مراکز عمده و فعال اقتصادی، بازرگانی، فرهنگی و سیاسی حوزه خلیج فارس در ابعاد منطقه‌ای، فرامنطقه‌ای و بین‌المللی شناخته شود. دشت رسوبی میناب، بالقوه و بالفعل، از ظرفیت قابل توجهی به‌ویژه جهت تولید محصولات زراعی، توسعه باغداری و صیفی‌کاری که بخش مهمی از صادرات این منطقه از طریق بازرگانی دریایی و در ابعاد منطقه‌ای و بین‌المللی به‌شمار می‌رفته، برخوردار بوده است (ویلیامسون، ۱۳۵۱: ۱۴۴). به همین دلیل، دشت میناب به قطب کشاورزی استان هرمزگان موصوف است. اکوسیستم گیاهی دشت میناب نشانگر تنوع مشهودی در وارسته‌های گیاهی و درختان بومی و غیر بومی است. بیشترین محصول زراعی منطقه میناب خرما و در درجه دوم لیمو و انبه و بعد حنا و میوه‌های گرمسیری است. بیشترین سطح زیر کشت به محصولاتی شامل گندم، جو و

از کریدور ارتباطی دشت میناب با کهنوج و جیرفت است که ارتباط دشت را با مناطق شمالی‌تر (کرمان) برقرار می‌کند. همچنین معبر جنوبی میناب به جاسک و بشاگرد، ارتباط دشت میناب را با فرهنگ سند برقرار می‌کرده است. جاده کهن میناب به بندرعباس نیز، بخشی از مسیر باستانی است که به‌واسطه و از طریق دشت میناب، دشت خوزستان (سوزیانا) و میان‌رودان را با حوزه جنوب شرق و نهایتاً سند و پنجاب مرتبط و پیوند می‌داده است. امروزه نیز راه‌های کهن دشت میناب با اندک تغییری، همچنان بهترین و معتبرترین مسیرهای ارتباطی دشت میناب در ابعاد درون منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای محسوب می‌شوند (فتح‌الهی و زارع، ۱۳۸۱: ۸).

دشت میناب، یک دشت رسوبی است که طول آن حدود ۱۵۰ و عرض نسبی آن حدود ۲۵ کیلومتر است (سرلک و عقیلی، ۱۳۹۲: ۲۰ و ۲۱). این وسعت باعث شده که این دشت از مهمترین دشت‌های رسوبی ساحلی جنوب ایران به‌شمار بیاید که از نظر اکوسیستم طبیعی دارای پتانسیل‌های بالایی است. رود میناب و شعبات آن، جریان حیاتی و مهمترین منبع آب دشت است که مسیر جریان، تغییرات بستر و همچنین روندها و الگوهای نهشته‌گذاری آن (نهشته‌های سیلابی و دریایی) عامل اساسی در شکل‌گیری و تغییرات الگوهای استقرار و توسعه اقتصادی و بازرگانی دشت میناب و همچنین شکل‌گیری مسيل‌ها و خوره‌های متعددی است که نقش اساسی در بازرگانی دریایی ایفا نموده‌اند. علاوه بر رودخانه میناب، در بخش غربی دشت رودخانه حسن‌لنگی و در بخش شرقی آن، رودخانه جغین، مهمترین جریان‌ات آبی منطقه به‌شمار می‌آیند. سرچشمه رودخانه میناب، کوه شاه در جبال بارز است. در مسیر این رودخانه چند رود دیگر به آن می‌پیوندند و سپس از تنگه رودان عبور می‌کند و وارد جلگه میناب می‌شود. رودخانه میناب جلگه را به دو بخش غربی و شرقی تقسیم کرده و نهایتاً در امتداد مسیر شمالی - جنوبی، در «خور چخا» که بین خور کرگان و خور کلاهی قرار دارد، به دریا می‌ریزد. مهم‌ترین خوره‌های میناب (از شرق به غرب) شامل خور کربران، چالاک، کوهستک، کرگان، چخا، پراو و تیاب کالنگ است (سیدالسلطنه، ۱۳۶۸: ۳۹). در حد فاصل رود میناب تا رودخانه حسن لنگی، ۷ حوزه سیلابی وسیع تشخیص داده شده که حاصل رسوب‌گذاری جریان‌ات سیلابی و رودخانه‌ای و عقب‌نشینی دریا است و ۴ تراس را در ساحل به‌وجود آورده است (Vita Finzi, 1976: 10). در هر منطقه که حجم نهشته‌گذاری رسوبات طبیعی بیشتر باشد، وسعت و پهنای دشت ساحلی بیشتر می‌شود و به

ارزن و ذرت و سپس ماش و عدس و پیاز و تنباکو و به ندرت نیل و پنبه و تریاک اختصاص دارد (سدید السلطنه، ۱۳۶۸: ۳۶؛ دولتی و بهمن زاده، ۱۳۸۱: ۱-۴). در مقابل، دشت میناب به دلیل شرایط گرم اقلیمی، گسترش سالیانه زمین‌های شور و زاری و جریان‌های فصلی، از نظر پوشش مرتعی جهت چرای دام‌ها و توسعه اقتصاد مبتنی بر گله‌داری و دامپروری، با محدودیت مواجه است. اکوسیستم جانوری دشت میناب نیز از تنوع نسبی برخوردار است. این تنوع با دو نوع چشم‌انداز طبیعی دشت مرتبط است. ارتفاعات شمال دشت و غارهای طبیعی آن بیشتر زیستگاه جانوران گوشت‌خوار و مرکز دشت و حاشیه مسیل‌ها عموماً زیستگاه جانوران گیاه‌خوار است. در مجموع قلمرو زیستی جانوران و حیوانات رابطه مستقیم با حلقه‌های بوم‌شناختی اکوسیستم دارد؛ گسترش رودخانه‌ها و پوشش گیاهی شرایط زیست‌محیطی مناسب را برای گیاهان و جانوران مهیا می‌سازد. در دشت میناب قلمرو زیست جانوران در فصل زمستان گسترش می‌یابد و در فصل گرما به نقاط پراکنده‌ای که آب جریان دارد و یا راکد مانده است محدود می‌شود. در منطقه میناب از گذشته تا حال، پرورش گاو بومی، گوسفند، بز و بزغاله، شتر و دام‌های تک سم رایج و بخشی از فرمول اقتصادی و معیشتی جوامع ساکن در منطقه را تشکیل می‌داده است (دولتی، ۱۳۸۱: ۴).

در فاصله دو رودخانه حسن لنگی و رودخانه میناب، رودخانه‌های دیگری از جمله جوی محله، سودر، چاه شیرین، کرین، آب کهور، دالانو، مهنو، رود دره عبدالله قرار دارند. اکثر رودخانه‌ها از دامنه‌های کوه زندان سرچشمه می‌گیرند و بعد از عبور از دشت رسوبی میناب به تنگه هرمز می‌ریزند. در تراس رودخانه‌های حسن لنگی و دره عبدالله در دشت میناب، رودخانه‌های جوان‌تر، سطح دشت را کاویده و برش داده و در عمق ۳ تا ۱۰ متر جریان می‌یابند. از نظر کشاورزی و زراعت آب رودخانه‌ها سوار بر دشت نمی‌گردد. به همین علت آبادانی دشت میناب به‌ویژه در دوره تاریخی و اسلامی با احداث سازه‌های آبی مقدور شده است. این سازه‌ها مشتمل بر سدها، کانال‌ها (جدول‌ها)، کانال‌های زیرزمینی، بندها و سایر سازه‌های آبی می‌شوند (Bobek, 1976: 208).

هر رودخانه دارای دره یا خط‌القعر (یا تالوگ، Talweg) است و بین دو خط‌القعر، برجستگی‌هایی قرار دارد که اصطلاحاً به میاناب (یا اینترفلو، Inter Fluve) موسوم‌اند (روژه، ۱۳۷۵). در مواردی بر روی این پشته‌ها، عموماً الگوی استقراری فصلی/کوچ‌نشینی یا گورستان‌های باستانی شکل گرفته است.

شواهد باستان‌شناسی نشان می‌دهد در دشت میناب از دوره پیش‌ازتاریخ تا اواخر عصر مفرغ، تراس رودخانه‌ها و برجستگی‌های بین مسیل‌ها به دلیل برخورداری از ظرفیت‌های زیستی در الگوی مکان‌گزینی استقرارهای غالباً موقت، فصلی و کوچ‌نشینی، مدنظر گروه‌ها و جوامع مستقر در این منطقه بوده است. براساس مدارک موجود، موقعیت راهبردی دشت میناب در کرانه تنگه هرمز و ظرفیت‌های زیست‌محیطی و اقلیمی، نه تنها در شکل‌گیری و توسعه جوامع و فرهنگ‌های عصر مفرغ قدیم (Potts, 2001: 37)، دوران تاریخی و اسلامی بلکه از دوران کهن‌سنگی قدیم پذیرای جوامع و فرهنگ‌های انسانی بوده است. در همین راستا از تراس رودخانه‌های حسن لنگی و دره عبدالله مجموعه‌ای از ابزارهای سنگی دوره کهن‌سنگی شناسایی شد. در سال ۱۳۵۵ آثاری از دوره کهن‌سنگی زیرین (اشولین زیرین = قدیم) و کهن‌سنگی میانی (موسترین) در این منطقه شناسایی شده است (امیرلو، ۱۳۶۵: ۱۷-۱۴). همچنین از تراس رودخانه دره عبدالله نیز تعدادی ابزار سنگی شاخص فرهنگ و سنت ابزار سازی آشولین زیرین به‌دست آمد (سرلک، ۱۳۸۵: ۱۵۵). ابزارهای سنگی دشت میناب به‌عنوان سندی دال بر اثبات فرضیه مهاجرت انسان از افریقا مطرح است و عنوان شده که یکی از نقاطی بوده که در مسیر مهاجرت انسان از افریقا به جنوب شرق آسیا قرار داشته است. دشت میناب در جنوب و بلوچستان (منطقه لدیز) در جنوب شرق ایران است (Whithouse, 1973: 38).

به‌دلیل سستی خاک دشت میناب و حالت طغیانی رودخانه‌ها، در فصول پر باران، مسیر رودها در دشت تغییر یافته که این تغییرات بر دینامیسم سازه‌های آبی و شکل‌گیری الگوهای استقراری مؤثر بوده است. به همین علت تداوم و توالی دوره‌های استقراری در برخی محوطه‌های باستانی دشت میناب مشاهده نمی‌شود. به تعبیر دیگر به دلیل آن که استقرارها در حاشیه و مسیر رودخانه‌ها شکل می‌گرفت، تغییر مسیر رودخانه‌ها، موجب تغییر محل استقرار می‌شد. از سوی دیگر، از آنجا که الگوهای استقراری با ظرفیت‌ها، محدودیت‌ها و ویژگی‌های اقلیمی و شاخص‌های چشم‌انداز طبیعی منطقه سازگار و در تطابق است، یکی از شاخص‌ترین الگوهای استقراری در دشت میناب و مناطق ساحلی، الگوی استقرار خطی/افقی است و به همین دلیل بسیاری از استقرارها تک دوره‌ای بوده و توالی استقرارها در سطح افقی و در امتداد و حاشیه رودخانه‌ها و نوار ساحلی شکل گرفته‌اند. تغییر سطح دشت میناب، به دلیل طغیان رودخانه‌ها و جاری شدن سیلاب‌ها به شکل‌گیری یک عارضه مورفولوژیکی دیگر که

در ساحل خور چخا، در نوار ساحلی بندر تیاب، قرار دارد. روستای تقریباً متروک شده خلال انجی نزدیک‌ترین آبادی به خور و محوطه چخا است و در شرق آن قرار دارد. کهنه شهر بندر کرگان نیز در جنوب محوطه چخا قرار دارد. جنگل‌های حرا در جنوب غرب، بندر کرگان در جنوب شرق و تنب‌های جهود، گویی و بندر کلاهی در شمال غرب خور چخا واقع شده‌اند. خور چخا دارای ۵ شعبه به نام‌های گشری، دولنگان، کویی، غلام کش و سی پری یاری است. به همین دلیل، خور چخا، از منظر موقعیت، وسعت، ظرفیت ایجاد و فعالیت باراندازها و لنگرگاه‌های متعدد و پهلوگرفتن تعداد قابل توجهی کشتی‌های تجاری، از موقعیت خاصی برخوردار است (شکل ۱).

محوطه خور چخا، در یک چشم‌انداز ساحلی قرار دارد (سرلک و عقیلی، ۱۳۹۲: ۳۸) به گونه‌ای که بخش مهمی از امتداد و گستره غربی بقایای معماری و تأسیسات بندری آن هنگام پیشروی دریا (مد) زیر آب رفته و هنگام پس‌روی دریا (جزر) از زیر آب خارج می‌شود (شکل ۲). قرارگیری دائم بقایای معماری در معرض جزر و مد و تأثیر فرسایش طبیعی، موجب تخریب شدید بقایای معماری محوطه خور چخا شده و حجم این تخریب‌ها نشانگر وسعت محوطه و تأسیسات مرتبط با آن است (شکل‌های ۳ و ۴). همین عوامل موجب شده تا شناخت و برآورد دقیق وسعت این محوطه با چالش مواجه شود. با این وجود وسعت تقریبی آن بخش از محوطه که قابل رؤیت و محاسبه است، حدود چهل هکتار تخمین زده می‌شود. در مواقعی که آب دریا پایین است، به وضوح می‌توان برخی لندام‌های شهری، عناصر و فضاهای معماری و تنوع و غنای آثار این محوطه را مشاهده نمود. با این وصف به نظر می‌رسد رویکرد مناسب جهت مطالعه دقیق و اخذ بیشترین اطلاعات از محوطه خور چخا، یک رویکرد چند وجهی از جمله کاربرد روش‌های باستان‌شناسی زیرآب، همزمان و هماهنگ با کاوش در خشکی، است. محدوده شمالی محوطه خور چخا، به دلیل دور بودن از جزر و مد دریا، تحت تأثیر روند نهشته‌گذاری رسوبی رودخانه‌ای و دریایی (Deposition) و قرارگیری در بستر شوره‌زاری ساحل دریا، بطور کامل زیر رسوبات مدفون شده به نحوی که برای شناخت آثار و بقایای معماری این بخش و همچنین شناخت دقیق‌تر عرصه محوطه، انجام گملنه‌زنی، کاوش و خاک‌برداری الزامی است. در مقابل، بخش جنوبی محوطه به دلیل تأثیر جزر

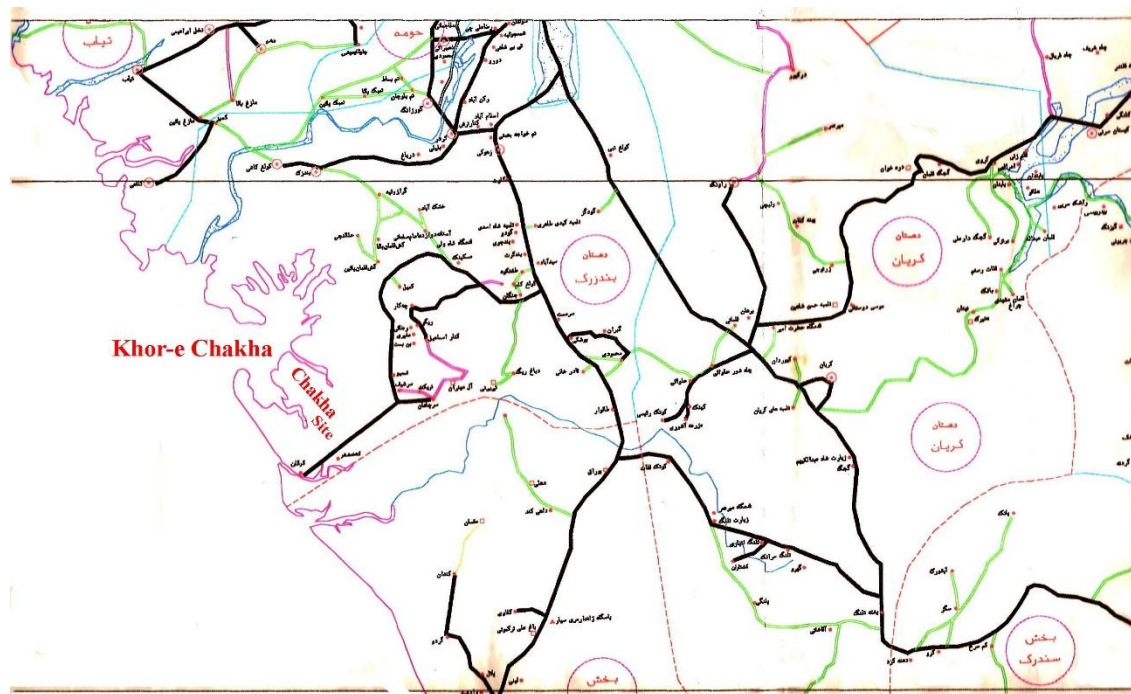
اصطلاحاً خندق / وادی / گالی (Gully) موسوم است، منجر شده است. بر اثر این شکاف و بریدگی‌ها روند فرسایش، به مرور عریض‌تر شده و رسوبات بالایی شسته و حمل می‌شوند و چنانچه در زیر رسوبات، لایه باستانی وجود داشته باشد آشکار می‌شوند. با این وصف، در محیط‌های پویایی مثل دشت میناب، بر اثر فعالیت جریان‌های سیلابی و تغییرات ناشی از سیل‌های سیلابی، پهنه دشت مرتب بریده بریده شده و در بین بریدگی‌ها، سطوحی شکل می‌گیرند که از بستر مسیل‌ها چند متری بلندتر هستند. به دلیل پهناور بودن و مرتفع‌تر بودن این پلاتفرم‌های محصور بین مسیل‌ها، استقرارهای تاریخی و باستانی بر روی آن‌ها شکل گرفته‌اند. این استقرارها در گویش محلی به تمپ / تمب / تم موسومند. بی‌تردید قرارگیری در حاشیه مسیرهای ارتباطی و در عین حال دور بودن از خطر طغیان رودخانه‌ها و جریان‌های سیلابی یکی از مهمترین پارامترها و عوامل تداوم استقرار به‌ویژه در مناطق خشک مثل دشت میناب است. جاده‌های کهن دشت میناب، شامل دو مسیر، یکی شرقی - غربی (مسیر اصلی) و دیگری شمالی - جنوبی (جاده فرعی) است. مسیر شرقی - غربی خود شامل دو جاده عمده است. جاده حاشیه ساحلی و جاده دشتی. جاده‌های فرعی که از شمال به جنوب امتداد دارند، در چرخه بازرگانی، صادرات و واردات و توزیع کالاها و مواد مورد نیاز از مبدأ، یعنی بندرگاه‌هایی مثل هرمز کهنه به سمت مراکز شهری و روستایی داخل فلات ایران فعال بودند. مسیرهای حاشیه دریا (جاده‌های ساحلی و دشتی) نیز ضمن پوشش و تکمیل چرخه بازرگانی داخلی و داد و ستد کالاها و مواد خام در مراکز شهری و روستایی داخل فلات، بنادر و باراندازهای حاشیه شمالی تنگه هرمز و دریای مکران را به هم مرتبط می‌کردند. مسیرهای یاد شده، امروزه نیز با تغییرات جزئی بر بستر همان جاده‌های باستانی و تاریخی ساخته شده‌اند (Bobek, 1976: 209).

خورهای دشت میناب

با عقب‌نشینی دریا و رسوب‌گذاری حاصل از این پسروری‌ها، در انتهای رودخانه‌ها، خورهایی شکل گرفته است که از گذشته تاکنون مهمترین عامل تجارت دریایی بوده‌اند. همان‌طور که پیش‌تر عنوان شد، مهم‌ترین خوره‌های دشت میناب شامل ۹ خور است که از شرق به غرب عبارتند از: کریان، چالاک، کرگان، چخا، کلاهی، تیاب، کالنگ، دودو و پراو / پروو (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۸: ۵۱ و ۵۲). موقعیت مکانی محوطه تاریخی چخا در عرض جغرافیایی N:26,59,4/28 و طول جغرافیایی E:59,57,9/8 و

در محوطه چخا، به دلیل شرایط خاص و چهره توپوگرافی محوطه، روند فرسایش طبیعی بخش غربی نسبت به امتداد شرقی آن به حدی است که می‌توان بخش جنوبی را به عنوان یک محیط پویا (Dynamic Environment) و بخش شمالی را در مقایسه با روند دایم و فعال عوامل فرسایشی، یک محیط نسبتاً ایستا (Astatic environment) در نظر گرفت. اگرچه تغییرات سریع و مداوم محیطی ناشی از فرسایش طبیعی در محوطه چخا، آسیب فراوانی به بقایای فرهنگی محوطه وارد نموده است اما با وجود چنین شرایطی، آثار قابل توجهی از بقایای معماری با مصالح سنگ و ساروج و آجر قرمز و زرد رنگ، هم در سطح زمین قابل رؤیت است و هم در گمانه‌زنی و کاوش ضلع شمالی محوطه، شناسایی شده است (شکل‌های ۵ تا ۱۰).

و مد دریا که در هر ۲۴ ساعت، دو بار ایجاد می‌شود، با روند مداوم و متوالی نهشته‌برداری (Degradation) و نهشته‌گذاری رسوبی (Aggradation) رو به روست و به همین دلیل آثار و بقایای معماری بخش جنوبی محوطه، بطور دائم در معرض فرسایش و تخریب شدید و تبعاً ایجاد تغییرات مداوم در محوطه قرار دارد. در هر حال، نوار ساحلی در مجموع جزء محیط‌های پویا محسوب می‌شود و نوار ساحلی دشت میناب نیز یک محیط پویا به‌شمار می‌آید که پدیده غالب آن، فرسایش (Erosion) یا نهشته‌برداری است. این شاخصه موجب شده تا سطوح محوطه‌های واقع در محیط‌های پویا، تحت تأثیر سیلاب‌ها، بارش‌های شدید و وزش باد و پیش‌روی دریا، بطور مداوم در معرض فرسایش قرار گیرند؛ به نحوی که آثار و بقایای فرهنگی محوطه در سطح پدیدار شده و قابل مشاهده هستند.



شکل ۱: موقعیت جغرافیایی خور و محوطه چخا و پراکندگی دیگر محوطه‌های هم‌زمان و مرتبط در کرانه تنگه هرمز

به دریا محدود می‌شود. با این وصف هسته مرکزی محوطه چخا، از سه ضلع شمالی، جنوبی و غربی، در یک محدوده نعل اسبی شکل محصور است و دسترسی به محوطه از طریق مسیر خشکی، صرفاً از ضلع شرقی آن امکان‌پذیر بوده است. با توجه به تصاویر هوایی، شاخه‌های فرعی خور چخا کاملاً پرآب بوده به گونه‌ای که دست‌کم تردد قایق و لنج و احتمالاً کشتی‌های

با توجه به پیمایش‌هایی که در محدوده محوطه چخا انجام شد، وجود باتلاق‌هایی نسبتاً وسیع به‌ویژه در اضلاع شمالی و جنوبی محوطه نشانگر امتداد شاخ‌آب‌های خور در این بخش‌هاست. به تعبیر دیگر اضلاع شمالی و جنوبی محوطه را امتداد شاخه‌های فرعی خور فرا گرفته است که هنگام پیشروی دریا (مد) پرآب می‌شده است. امتداد غربی محوطه نیز مستقیماً

سبک و کوچک در آن‌ها امکان‌پذیر است اما امتداد خورها در خشکی، صرفاً هنگام مد دریا دچار آب گرفتگی می‌شوند و به همین دلیل هنگام جزر دریا، به باتلاق تبدیل می‌شود؛ به نحوی که مسیرهای امن برای گذر از باتلاق‌های پیرامون محوطه چخا و دسترسی آن، بدون راهنمایی افراد بلد محلی و بومیان منطقه، با خطر همراه است.



شکل ۲: بخش جنوبی محوطه خور چخا و بقایای سازه‌های معماری سنگی که امتداد غربی آن‌ها در زیر آب دریا فرو می‌رود (دید از شمال).



شکل ۳: تراکم قطعات سفال در گستره جنوبی محوطه چخا که هنگام پس‌رفت آب دریا، نمایان می‌شود.



شکل ۴: بقایای سازه‌های معماری خور چخا با استفاده از مصالح آجرقرمز رنگ و ملات ساروج که بر اثر فرسایش طبیعی و قرارگیری دائم در معرض جزر و مد دریا تخریب شده است.



شکل ۵: بخشی از فضاهای معماری آجری به‌دست آمده از کاوش در خور چخا.



شکل ۶: بخشی از فضاهای معماری آجری به‌دست آمده از کاوش در خور چخا.



شکل ۷: بخشی از فضاهای معماری آجری به‌دست آمده از کاوش در خور چخا.



شکل ۸: بخشی از فضاهای معماری آجری به‌دست آمده از کاوش در خور چخا.



شکل ۹: بخشی از پی سنگی ساخته‌شده با لاشه‌سنگ‌های رسوبی و مرجانی به‌دست آمده از کاوش در خور چخا.



دوره‌های مختلف هستند. بر روی یک عدد از سکه‌ها عبارت «نصرت محمود» درون یک کادر مثلثی شکل قرائت شد. در حاشیه سکه نیز عبارت «بسم الله» و «لا اله الا الله» به خط نسخ دیده می‌شود. در پشت سکه نیز یک عبارت به خط کوفی دیده می‌شود که در وضعیت اولیه قابل قرائت نبود. بر روی دو عدد دیگر از سکه‌ها عبارت «عدل جرون» به خط نسخ قرائت شد. عبارت «عدل جرون» یک عبارت رایج بر روی سکه‌های «ملوک هرمز» است که نمایانگر محل ضرب سکه‌ها در جزیره جرون/هرمز است. سکه‌های دارای عبارت «عدل جرون» بر مبنای مدارک تاریخی متعلق به سال‌های پس از ۶۹۲ ه.ق است. یعنی دوره‌ای که «امیر بهاء الدین ایاز» چهارمین حکمران منطقه هرمز به‌دلیل آشفتگی‌های سیاسی ناشی از یورش‌های مغولان و دزدان دریایی عرب به مناطق جنوبی ایران، مقر حکمرانی خود را از بندر هرمز قدیم/دشت میناب به جزیره جرون/هرمز منتقل می‌کند. به عبارت دقیق‌تر سکه‌های دارای عبارت عدل جرون، عمدتاً متعلق به دوره ایلخانی و تیموری است. بر مبنای مدارک تاریخی دو شجره‌النسب از ملوک هرمز برجای مانده است. شجره اول مربوط به تاریخ این سلسله از آغاز تا تصرف جزیره هرمز به‌دست پرتغالی‌ها (۹۱۳ تا ۱۰۵۷ ه.ق)

در بررسی سطح محوطه، حجم زیاد قطعات سفال و تعدادی ظروف کامل به‌دست آمد. تنوع گونه‌های سفال و وفور ظروف سفالی به‌ویژه سفال‌های وارداتی از چین که بسیار ظریف با انواع تزئینات به شکل هنرمندانه ساخته شده بودند، نشانگر رونق تجارت دریایی بین‌المللی در محوطه خور چخا است. همچنین در کاوش گمانه‌های تعیین عرصه چخا، تعداد ۶۱ عدد سکه تقریباً از تمامی گمانه‌ها به‌دست آمد. همچنین از فصل نخست و دوم بررسی‌های دشت میناب و از بررسی سطحی محوطه چخا نیز، ده‌ها عدد سکه مفرغی و مسی به‌دست آمد که بجز ۵ عدد، مابقی سکه‌ها به دلیل تأثیر ناشی از فرسایش محیطی، به‌ویژه قرارگیری طولانی مدت در زیر آب، به‌شدت اکسیده شده‌اند؛ به‌گونه‌ای که متون و نقوش احتمالی سکه‌ها، غیر قابل رؤیت و قرائت بودند. اما به‌رغم چنین محدودیتی، وفور چشمگیر و کمیت بالای سکه‌ها در محوطه چخا نشانگر رونق اقتصادی و توسعه بازرگانی و تبادل کالا در این محوطه است. علاوه بر این تعداد زیادی سکه نیز که درون بخشی از یک کاسه سفالی قرار داشت از بررسی سطحی محوطه چخا به‌دست آمد. همان‌طور که پیش‌تر عنوان شد، ضرب سکه به نوعی نماد استقلال سیاسی است. مطالعات مقدماتی مبین آن است که سکه‌های مزبور مربوط به

هم قرار گرفته‌اند. با توجه به این که محوطه چخا، به عنوان یک محوطه بندرگاهی و بارانداز کالاهای تجاری شناخته می‌شود، به نظر می‌رسد بخش مهمی از فضاهای معماری آن، به ویژه بخشی‌هایی که با فضاهای منظم در امتداد هم ساخته شده‌اند، به عنوان انبارهای کالاهای وارداتی و بخشی نیز به عنوان انبارهای نگهداری کالاها و مواد صادراتی، کاربری داشته‌اند. این فضاها با آجرهای قرمز و زرد یک شکل و هم‌اندازه به ابعاد ۵×۲۰×۲۰ سانتی‌متر ساخته شده‌اند (شکل‌های ۵ تا ۱۰). حجم بزرگ و وسیع سازه‌های معماری فرسایش یافته و تخریب شده که به شکل انباشت آجرهای به کار رفته در فضاهای معماری و تأسیسات بازرگانی در عرصه محوطه پراکنده و قابل رؤیت است، به روشنی نمایانگر یک بندر بزرگ و فعال با لنگرگاه‌ها و باراندازهای متعدد در زمینه بازرگانی دریایی فرمانطقه‌ای است. در همین راستا براساس وفور ظروف سفالی وارداتی ساخت چین (گونه‌های سلادون، آبی‌وسفید) مشخص است که شکوفاترین دوره اقتصادی و تجاری محوطه چخا، مصادف با نیمه دوم حکومت صفوی در ایران بوده است. این مدارک نشان می‌دهد که اگرچه با یورش مغولان بندر هرمز قدیم، به شدت افول نموده و موقعیت ممتاز خود را در توسعه و رونق اقتصادی و بازرگانی دریایی بین‌المللی موقتاً از دست می‌دهد و جزیره جرون (هرمز جدید) جایگزین آن می‌شود؛ اما شواهد باستان‌شناسی مبین آن است که به رغم تحولات سیاسی قرون ۷ و ۸ هجری قمری و استیلای مغول و سپس تشکیل و تثبیت حکومت ایلخانی در ایران، دست کم برخی بنادر و مراکز تجاری قدیمی سواحل شمالی خلیج فارس و تنگه هرمز مثل هرمز قدیم، کماکان به حیات اقتصادی و اجتماعی خود ادامه داده و در زمینه بازرگانی دریایی و تبادل کالا در سطوح مختلف منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای فعال بوده‌اند. شواهد بررسی سطحی (سرلک، ۱۳۸۱ و ۱۳۸۴)، گمانه‌زنی و کاوش در محوطه چخا (نوروزی، ۱۳۹۰) نشان می‌دهد شکل‌گیری، توسعه و گسترش کالبدی محوطه، به پیروی از الگوی شاخص محوطه‌های نوار ساحلی، یعنی گسترش خطی/افقی، در یک گستره وسیع و در امتداد نوار ساحلی و غالباً به شکل یک کالبد پیوسته قابل مشاهده و مطالعه است. براساس شواهد موجود به نظر می‌رسد محدوده شکل‌گیری و گسترش استقرارهای قدیمی‌تر در ضلع غرب و جنوب غربی و استقرارهای جدیدتر در جهت شرقی محوطه قابل مطالعه است. در بررسی سطحی محوطه، الگوی پراکنش قطعات سفال نشانگر تراکم نسبی سفال‌های شاخص سده‌های نخستین اسلامی و

است و شجره دوم شامل سلطنت ۱۱۸ ساله ملوک هرمز (۱۰۵۷ تا ۱۶۲۲ م) می‌شود که در این دوره آن‌ها دست‌نشانده پرتغالی‌ها و در مقاطعی نیز خراج‌گزار و دست‌نشانده شیوخ عرب بودند. براساس شجره‌نامه‌ها و منابع تاریخی، سیف‌الدین نصرت دومین حکمران هرمز (قدیم) بود که از سال ۶۷۱ تا ۶۸۹ ه.ق در این منطقه حکمرانی کرد. سکه‌ای که با عبارت نصرت محمود از بررسی سطحی به دست آمد، به احتمال زیاد متعلق به سیف‌الدین نصرت فرزند رکن‌الدین محمود و مربوط به حدود سال‌های ۶۷۱ تا ۶۸۹ ه.ق (دوره ایلخنان مغول) است. بر روی یکی دیگر از سکه‌های به دست آمده از بررسی دشت میناب که از قلعه هزاره میناب یافته شد و از جنس نقره بود، عبارت «الله» و «علی ولی الله» قابل قرائت است. از آنجا که در دوره صفوی و بر روی بسیاری از سکه‌های این دوره نام پنج تن (الله، علی، فاطمه، حسن و حسین) رایج می‌شود این احتمال قوت می‌یابد که سکه مزبور به احتمال زیاد متعلق به دوره صفوی است. تنوع سکه‌ها از منظر تاریخی و گاه‌شناختی نشانگر آن است که هرمز قدیم، حتی در طول دوره‌های پرتشنج سیاسی و جنگ‌های ویرانگر مثل دوره یورش مغول و تیمور گورکانی، همچنان به حیات اجتماعی و اقتصادی خود ادامه داده است. براساس شواهد موجود، از دیگر ویژگی‌های مهم محوطه چخا این است که با پس‌روی آب دریا، بخش‌های قدیمی‌تر آثار (براساس وجود گونه‌های شاخص ظروف سفالی) نمایان می‌شوند و در واقع بخش‌های کهن‌تر عموماً تنها در زمان بسیار کوتاهی که جزر آب دریا در حداکثر خود قرار دارد، قابل رؤیت و مطالعه‌اند. با این وصف می‌توان گفت الگوی توالی استقرار و گاه‌شناختی محوطه چخا، از همان الگوی استقراری مناطق ساحلی حاشیه دریا یعنی گسترش افقی استقرارها، تبعیت می‌کند. با این وصف و با توجه به بررسی‌های پیمایشی در سطح محوطه، تردیدی نیست که بخش‌هایی از امتداد غربی محوطه، بطور کامل غرقاب بوده و زیر آب قرار دارند به نحوی که حتی با جزر دریا نیز قابل مشاهده نیست و به همین دلیل در تخمین وسعت نسبی محوطه (بالغ بر ۴۰ هکتار)، ابعاد این بخش از محوطه لحاظ نشده است. با توجه به شواهد سطح‌الارضی و همچنین بقایای معماری به دست آمده از گمانه‌زنی و کاوش، به نظر می‌رسد فضاهای معماری این محوطه، با یک طرح مهندسی از پیش محاسبه و ترسیم شده اجرا شده است و فضاسازی‌ها در طرفین گذرگاه‌ها (خیابان و کوچه) از یک نظم معماری دقیق و منطقی با سهولت دسترسی، تبعیت می‌کنند. فضاها عموماً چهارضلعی و در امتداد



شکل ۱۱: قطعات سفال‌های قرمز (اخراهی)- آجری سبک سفال اشکانی و ساسانی، محوطه خور چخا.

گونه‌های شاخص سفال دوره‌های مختلف محوطه چخا و هرمز قدیم/دشت میناب

وجود سنت‌های سفالی متنوع و گونه‌های شاخص سفال دوره‌های مختلف می‌تواند ملاک و معیاری برای ارائه یک توالی فرهنگی و گاه‌شناختی نسبی در ارتباط با حیات اجتماعی، اقتصادی محوطه چخا و بندر هرمز قدیم به‌شمار آید (شکل‌های ۱۲ تا ۱۷). یکی از گونه‌های شاخص سفال محوطه چخا (و دشت میناب) موسوم به «سفال منقوش اسلامی» است که ساخت آن در سده‌های نخستین دوران اسلامی مرسوم بوده و به‌تدریج منسوخ شده است. نمونه‌های مشابه با محوطه چخا (و دشت میناب) از لایه‌های سده‌های نخستین دوران اسلامی شوش و نیشابور به‌دست آمده و به‌نظر می‌رسد نقش‌مایه‌ها و روش ساخت این گروه سفال‌ها از دوره پیش‌ازاسلام منشأ گرفته است (کریمی و کیانی، ۱۳۶۴: ۱۲). از این نوع سفال‌ها با نقوش قرمز-قهوه‌ای در دوره اموی سوریه نیز استفاده می‌شده که به سفال‌های «عرب ساسانی» نیز موسوم بوده و به سده‌های ۲ و ۱ ه.ق منسوب شده‌اند. در آسیای مرکزی و شوش نیز نمونه سفال‌های بدون لعاب منقوش، مربوط به سده‌های اولیه دوران اسلامی مورد شناسایی قرار گرفته است (Fehervari, 2000: 95). از دیگر گونه‌های شاخص سفال سده‌های نخستین دوران اسلامی محوطه چخا و دشت میناب/هرمز قدیم، سفال با لعاب پاشیده به رنگ‌های زرد، سبز و قهوه‌ای و نقش‌کنده هندسی زیر لعاب است. این نوع سفال در دوره عباسی، در بغداد، هم‌زمان با دوره حکومت سامانی در شرق ایران، متداول بوده است (کیانی، ۱۳۵۷: ۱۵). سفال با نقش‌کنده زیر لعاب اصطلاحاً اسگرافیتو (Sgraffito) در سه گروه «نوع ساده یا آمل»، «نوع شاملو، گروس یا گبری» و «نوع آق کند» (کریمی

دوره سلجوقی در ضلع غربی محوطه و قطعات سفال‌های دوره ایلخانی تا صفوی بیشتر در ضلع شرقی محوطه است. همچنین در ضلع غربی محوطه تعدادی قطعات سفال سبک دوره ساسانی (شکل ۱۱) نیز شناسایی شد. به این ترتیب این فرض طرح می‌شود که شاید بتوان در محوطه خور چخا و اطراف آن، شواهدی از فعالیت یک بندرگاه یا بارانداز دوره اشکانی/ساسانی در تجارت دریایی حوزه خلیج فارس را شناسایی نمود. در همین راستا، در فاصله کمی نسبت به خور چخا و در شمال غرب آن، محوطه‌ای از دوره اشکانی تا اوایل ساسانی به نام موغ بریمی (نخل ابراهیمی)، که در رأس خور کهور لنگر چینی قرار دارد، مورد شناسایی و کاوش قرار گرفت. شواهد کاوش نشان داد که موغ بریمی یک بندر نظامی/حکومتی و بازرگانی، متشکل از یک دژ بزرگ و تأسیسات جانبی آن و یک گورستان مربوط به دژ است که با هدف تسلط، نظارت و کنترل اشکانیان در رأس آبراهه استراتژیک هرمز احداث شده است (سرلک، ۱۳۸۱ و ۱۳۸۴). از سوی دیگر محوطه و خور چخا در حد فاصل دو دهستان به نام‌های بندرک در جنوب شرق چخا و تیاب در شمال غرب آن واقع شده است. در بررسی دهستان بندرک ۷ محوطه و در دهستان تیاب ۱۲ محوطه استقرار با توالی فرهنگی و گاه‌شناختی از دوره اشکانی و ساسانی تا سده‌های متأخر دوران اسلامی مورد شناسایی قرار گرفت. با این وصف و با توجه به موقعیت مکانی محوطه چخا و تراکم محوطه‌های استقرار اشکانی/ساسانی، سده‌های نخستین، میانی و متأخر دوران اسلامی در نزدیکی آن، پراکندگی هرچند محدود گونه‌های شاخص و سنت‌های سفالی دوره‌های پیش‌ازاسلام در محوطه چخا، دور از ذهن نیست. بی‌تردید صحت و سقم این فرضیه نیازمند انجام مطالعات تکمیلی، به‌ویژه بررسی دقیق و کاوش گسترده در محوطه چخا است. تنوع گونه‌های سفال از منظر توالی گاه‌شناختی در کنار تنوع مصالح و پلان معماری محوطه چخا، احتمالاً می‌تواند معرف دوره‌های مختلف استقرار در این محوطه باشد. ساخت بناهای آجری در سطح وسیع و کاربرد محدودتر سازه‌های سنگی و ملات ساروج با استفاده از لاشه‌سنگ‌های مرجانی موجود در منطقه و قلوه‌سنگ‌های رودخانه‌ای که با طغیان‌های سیلابی از ناحیه دشت به کرانه منتقل شده‌اند، احتمالاً نشانگر دوره‌های مختلف ساخت‌وساز و فعالیت بازرگانی دریایی در محوطه چخا است.

این گروه سفال‌های دشت میناب/هرمز قدیم از محوطه‌های دقیانوس جیرفت، سیراف تا پنجاب هندوستان معرفی شده است (Stein, 1937: pl. I and XXII). شیوه تزئینی نقش قالب‌زده بر روی سفال‌های بدون لعاب تا دوره ایلخانی مرسوم بوده و بر مبنای مدارک موجود اوج پیشرفت تکنیکی و تزئینی آن در دوره سلجوقی است (کریمی و کیانی، ۱۳۶۴: ۱۱). با اتکا به مدارک موجود گونه‌های سفال شاخص دوره سلجوقی دشت میناب/هرمز قدیم عبارت است از: سفال با لعاب سربی تک‌رنگ سبز یا آبی لاجوردی با نقش افزوده و لعاب یک‌دست سفید و نقره‌ای، سفال‌های بدون لعاب با نقش قالب‌زده و سفال موسوم به اسگرافیتو (Stein, 1937: pl. I, XXII و کریمی و کیانی، ۱۳۶۴: ۱۱). نمونه‌های مشابه با سفال‌های لعاب تک‌رنگ محوطه چخا و دشت میناب/هرمز قدیم، از اکثر مراکز این دوره در تمامی کشورهای اسلامی طی سده‌های ۵ تا ۷ ه‍.ق به‌دست آمده است و بدون تردید تقلیدی از سبک‌های تزئینی و فرم‌های دوره ساسانی است. این نوع سفال از لایه‌های زیرین سیراف و شوش مربوط به دوره ساسانی و سده‌های نخستین دوران اسلامی (Artuhur Lane, 1947: pl. 5) و از محوطه دقیانوس جیرفت و سیراف (Whitehouse, 1972: pl. Xb) مربوط به دوره سلجوقی به‌دست آمده است. مراکز مهم ساخت سفال با لعاب تک رنگ قرون اولیه دوران اسلامی و دوره سلجوقی در ایران عبارت است از نیشابور، کاشان، جرجان و ری که به‌دلیل رواج و گسترش آن در دیگر مراکز شهری این دوره مثل هرمز کهنه نیز تولید می‌شده است. انواع لعاب‌های این دوره شامل رنگ‌های آبی، سبز، فیروزه‌ای، زرد، ارغوانی و لاجوردی است (کریمی و کیانی، ۱۳۶۴: ۱۸). گروه سفال‌های بدون لعاب با نقش قالب‌زده دوره سلجوقی از نظر تکنیک و تزئین استمرار ادوار قبل (ساسانی و سده‌های اولیه دوران اسلامی) است اما تحول مشهود در این دوره ظرافت تکنیکی و تزئینی این گروه سفال‌ها است. این نوع سفال تقریباً در تمامی مراکز شهری کشورهای اسلامی تولید می‌شده است و علاوه بر ایران، از بین‌النهرین، سوریه و مصر نیز به‌دست آمده است. مطالعات انجام شده نشان می‌دهد که بخشی از کالاهای تجاری که از بندر هرمز کهنه از طریق بازرگانی دریایی به کشورهای اسلامی و هند صادر می‌شد، ظروف سفالی بوده است (Grube, 1976: 43) و این می‌تواند یکی از عوامل و دلایل گسترش و تشابه گونه‌های سفالی دوره سلجوقی در یک گستره وسیع از سرزمین‌های اسلامی باشد. گونه سفال با نقش‌کنده زیر لعاب از دیگر گونه‌های سفال سلجوقی دشت میناب است. در دوره

و کیانی، ۱۳۶۴: ۲۲) طبقه‌بندی شده‌اند. نمونه‌های محوطه چخا و دشت میناب از منظر تشابه تکنیکی و گونه‌شناختی، عموماً با گروه «ساده یا آمل» قابل قیاس‌اند. نمونه‌های مشابه با دشت میناب، از کاوش‌های نیشابور (Lane, 1947: fig. 6b) و سیراف (Whitehouse, 1969: pl. 6) نیز به‌دست آمده است. در قرن دوم هجری قمری، همزمان با حکومت خلفای عباسی، ارتباط بازرگانی و تبادل کالا بین ایران و چین (دوره تانگ «Tang») گسترش یافت و سفال‌های چینی از راه دریا و خشکی به سرزمین‌های اسلامی از جمله ایران، عراق و مصر صادر شد. ساخت و کاربرد ظروف سفالی با لعاب پاشیده در ایران از قرن دوم تا ششم هجری قمری ادامه داشته است. یکی دیگر از گونه‌های شاخص سفال سده‌های نخستین دوران اسلامی و دوره سلجوقی محوطه چخا و دشت میناب، سفال به رنگ سبز لاجوردی، سبز کمرنگ و آبی لاجوردی است. لعاب سفال‌ها عمدتاً پاتینه شده و به همین دلیل به رنگ سبز لجنی، آبی تیره و خاکستری نقره‌ای دیده می‌شوند. جنس لعاب‌ها ترد و خرد شونده است و به‌دلیل کاربرد لعاب سرب، سطوح سفال‌ها کدر و مات است. سفال‌های این دوره عموماً دارای تفاوت لعاب رنگی در جداره داخلی و خارجی‌اند. جداره بیرونی با لعاب سبز یا آبی لاجوردی است و جداره داخلی یا فاقد لعاب و یا با لعاب سفید، شیرین، نقره‌ای و با همان کیفیت پوشیده شده است. به‌دلیل کاربرد لعاب کدر و مات سربی، تزئین سفال‌های این دوره عموماً به‌شکل افزوده و به‌ندرت نیز نقاشی روی لعاب است؛ اما رایج‌ترین تزئین سفال‌های این گروه را نقش افزوده به‌صورت نوارهای مارپیچی، نقش افزوده دانه مرواریدی، نقش افزوده گیاهی، دواير تو در تو، و غیره تشکیل می‌دهد. پیشینه ساخت و کاربرد این گروه سفال‌ها به دوره پیش‌ازاسلام (اشکانی و ساسانی) باز می‌گردد (کیانی، ۱۳۵۷: ۱۴). نمونه‌های مشابه با محوطه چخا و دشت میناب از کاوش‌های شوش، مربوط به اوایل دوران اسلامی (سده ۷ و ۸ میلادی)، سیراف (Lane, 1947: fig. ۴, Whitehouse, 1972: pl. Xb) و شهر دقیانوس جیرفت در کرمان (Stein, 1937: pl. 5) و شهر دشت میناب/هرمز قدیم و محوطه خور چخا سفال‌های بدون لعاب با نقش قالب‌زده (نقوش هندسی و گیاهی) است. این نوع سفال، در حقیقت استمرار سنت‌های سفالی رایج پیش‌ازاسلام است. تولید و کاربرد این نوع سفال‌ها در سده‌های اولیه دوران اسلامی در مناطق جنوب و جنوب شرق ایران در سطح وسیعی گسترش داشته است. نمونه‌های مشابه با

توج مهره، مهر سورخ، سرریگان، بازیاری، دهو I و II، چلوگومیشی، بازیاری و حاج خادمی شناسایی شد. با شروع دوره دوم صفوی، به‌ویژه پس از فتح جزیره هرمز و بیرون راندن پرتغالی‌ها یکی از درخشان‌ترین ادوار تاریخی دشت میناب و منطقه هرمزگان از منظر توسعه اجتماعی و اقتصادی/بازرگانی آغاز می‌شود که کمابیش تا اوایل دوره قاجاریه ادامه دارد. یکی از گونه‌های شاخص سفال دوره صفوی محوطه چخا و دشت میناب، سلادون است که از نظر کمی و کیفی در سطح وسیعی در محوطه‌های دوره صفوی این منطقه گسترش دارد (Morgan, 1991: 73-77). مدارک بررسی نشان می‌دهد که ظروف سلادون هم به‌شکل وارداتی (از چین) و هم به‌شکل تولید محلی در دشت میناب گسترش دارد. درصد بالای سلادون‌های وارداتی محوطه چخا و دیگر مراکز دشت میناب این فرضیه را قوت می‌بخشد که این نوع ظروف در دوره صفویه از چین به بندرگاه هرمز کهنه وارد و از این منطقه به سایر نقاط ارسال و توزیع می‌شده است. مدارک موجود نشان می‌دهد که ساخت سلادن در چین از قرن ۱۴ میلادی (قرن ۸ هجری قمری) آغاز می‌شود اما کاربرد و گسترش آن در ایران در این دوره خیلی رایج نبوده و در واقع از اواخر دوره تیموری و به‌خصوص دوره صفوی است که ظروف سفالی نوع سلادن وارد ایران می‌شود (کیانی، ۱۳۵۷: ۲۳).

با اتکا به مدارک موجود حداقل بخشی از سلادن‌های این دوره دشت میناب قابل تفکیک از نمونه‌های متعلق به دوره صفوی هستند. این گروه تحت‌عنوان سلادن‌های با نقش کباتی (آبی) شناخته می‌شوند. همچنین سلادن‌هایی با لبه دالبری در این گروه جای دارند که تقلیدی از نمونه‌های چینی هستند (Wilkinson, 1963: pl. 93-94). نمونه‌های سلادن با نقش هندسی و گیاهی ساخت کرمان مربوط به سده ۱۱ ه‍.ق (Fehervari and Safadi, 1981: 194) نیز در بین سلادن‌های این دوره دشت میناب گسترش دارد. سلادون‌های وارداتی ساخت چین در محوطه چخا با تزئین قالب‌زده برجسته و خیاره‌ای شکل، گونه لبه دالبری و در مواردی با تزئین نقش برجسته حیوانی مثل ماهی و پرندگان و در برخی نمونه‌ها نیز با شیوه نقاشی روی لعاب برای تزئین ظروف استفاده شده است. علاوه بر استفاده از کائولن ظریف و سفید رنگ در ساخت سلادن‌های وارداتی (چینی) از نظر وزن نیز سلادون‌های چینی سنگین‌تر از نمونه‌های بومی است (Fehervari, 2000: 76). نمونه سلادون‌های مشابه با محوطه چخا از کاوش‌های سیراف (Whitehouse, 1969: 77)،

سلجوقی کاربرد لعاب شفاف قلیایی موجب شد تا سفال‌هایی با نقاشی زیر لعاب با کیفیت مشهودی تولید و گسترش یابند. سفال‌های با نقش کنده زیر لعاب که اصطلاحاً «لکابی» نامیده شده و ادامه سبک «آق کند» به‌شمار می‌آیند (کیانی و کریمی، ۱۳۶۴: ۱۸)، در برخی محوطه‌های دشت میناب مثل سرریگان، دهو، چلو گومیشی و گشنو از کمیت بالایی برخوردارند. براساس مدارک موجود با یورش مغولان عموم مراکز اصلی بازرگانی دشت میناب و نوار ساحلی آن یا کاملاً متروک شده و یا با یک دوره رکود و افول اقتصادی و اجتماعی روبه‌رو می‌شوند. حاکم هرمز قدیم نیز در مقابل یورش مغولان به جزیره جرون (هرمز) گریخته و در آنجا مستقر می‌شود. مدارک موجود نشان می‌دهد که در طول دوره ایلخانی و تیموری تا نیمه نخست دوره صفوی، عموماً مراکز کوچک روستایی با تولیدات بومی و محلی به حیات خود ادامه می‌دهند. سفال‌های شاخص به‌دست آمده از محوطه‌های این دوره نیز عمدتاً شامل سفال‌های محلی است. سفال محلی شاخص این دوره در محوطه چخا و دشت میناب، نوعی «سفال سیاه/اخرایی» است که جنبه کاربردی داشته و از گسترش زیادی در این منطقه برخوردار است. تاریخ‌گذاری این نوع سفال براساس آزمایش‌های ترمولومینسانس، به سده‌های هفتم تا دهم هجری قمری مربوط می‌شود.

در دوره ایلخانی و تیموری، سنت‌های سفالی تحت تأثیر چند عامل قرار می‌گیرند. عامل نخست تشنجات سیاسی است که به‌ویژه در اوایل یورش مغول و سپس حملات تیمور، موجب گرایش به تولیدات بومی و محلی از جمله تولیدات سفالی با کاربری روزمره شد. عامل دوم رونق تجارت زمینی به‌ویژه از طریق جاده بزرگ خراسان بود که بازرگانی دریایی را تحت‌الشعاع قرار داد و عامل سوم تأثیر و رواج سنت‌ها و تکنیک‌های سفالگری چینی و اقتباس سفالگران ایرانی از روش‌ها و نقش‌مایه‌های تزئینی در هنر سفالگری چین است. در این دوره انواع سفال‌ها با تکنیک‌های مختلف از جمله نقاشی زیر لعاب، نقاشی روی لعاب، سفال با نقش کنده زیر لعاب، سفال بدون لعاب با نقش قالب زده و انواع لعاب‌ها به رنگ‌های سبز، آبی و سفید از کاربرد زیادی برخوردار بوده است. از دیگر گونه‌های رایج سفال دوره ایلخانی دشت میناب سفال‌های با نقش نیمه‌برجسته در داخل و خارج ظرف است که دارای پوشش لعاب لاجوردی و فیروزه‌ای هستند (کریمی و کیانی، ۱۳۶۴: ۲۲).

در بررسی‌های دشت میناب سفال‌های شاخص دوره ایلخانی از چندین محوطه از جمله محوطه‌های کش قلمان، کل سراحون،

است (پوپ و اکرم، ۱۳۷۸: ۱۸۸۷). گامبرون نام قدیم بندرعباس است که در عصر صفوی از مراکز سفال‌سازی بوده است. در قرن ۱۱ هجری قمری از گامبرون ظروف سفالی سفید رنگی توسط کمپانی هلندی‌ها و کمپانی هند شرقی انگلیس به اروپا صادر می‌شد. ظروف گامبرون با ساخت ظریف، تزئین نقش قالب‌زده زیر لعاب شفاف (Wilkinson, 1963: pl. 96) و در مواردی با رنگ‌های لاجوردی، آبی و سیاه زیر لعاب نقاشی شده است (کیانی، ۱۳۵۷: ۲۴). برخی محققان معتقدند سفال گامبرون، شاید ظریف‌ترین سفالی است که در دوران اسلامی ایران ساخته شده است (Fehervari, 2000: 222). زیباترین ظروف این گروه با تزئین به شیوه مشبک تولید شده و مشابه ظروف سفید رنگ سلجوقی است. گروهی از ظروف سفیدرنگ گامبرون ساده و بدون تزئین رنگی هستند و زیبایی خاصی دارند (کیانی، ۱۳۵۷: ۳۴) که نمونه‌های آن در بررسی‌های دشت میناب به ویژه از مراکز بزرگ این دوره به‌دست آمده است. در تزئین سفال گامبرون، به‌ویژه گونه نقاشی زیر لعاب، کاربرد نقش‌مایه‌های مکتب هنر ایرانی دیده می‌شود (محمدحسن، ۱۳۶۳: ۱۱). سفال گامبرون عموماً مربوط به سده‌های ۱۱ و ۱۲ ه.ق. یعنی نیمه دوم صفوی است (Fehervari and Safadi, 2001: 200).

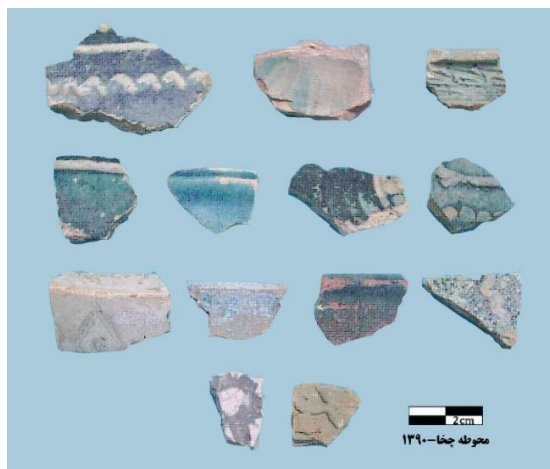
نمونه‌های سفال گامبرون محوطه چخا و دشت میناب تماماً سفید رنگ و در مواردی با نقش کنده هندسی/ گیاهی و در مواردی نیز نقش برجسته قالب‌زده زیر لعاب و قطعاتی نیز با تزئین مشبک ساخته شده‌اند. نمونه‌های مشابه با محوطه چخا و دشت میناب از نظر فرم و تزئین، از اکثر محوطه‌های دوره صفوی حاشیه خلیج فارس (Morgan, 1991: 72) مثل سیراف (Whitehouse, 1969: 72) گزارش شده است. گروهی از پژوهشگران معتقدند برخی فرم‌های ظروف گامبرون اقتباس و تقلیدی از فرم‌های ظروف سفالین هخامنشی و یونانی است (Froom, 2008: 118). در مقابل برخی دیگر از پژوهشگران معتقدند اصولاً سفالگران دوره صفوی گونه‌های سفال وارداتی مثل سفال چین را مبتکرانه تکامل بخشیدند (سیروری، ۱۳۸۶: ۱۳۹). یکی از ابتکارات این دوره که نشانگر تأثیر هنر سفالگری و تعمیم شاخص‌های هنری آن در دیگر هنرها است، کاربرد تزئینات و شیوه‌های تزئینی سفال و آراستن کاخ‌ها با ظروف سفالی است (تالیوت رایس، ۱۳۸۶: ۲۶۲).

با انقراض صفویه در واقع آخرین نمودهای حیات صنعت و هنر ایرانی نیز رو به افول نهاد و هنر ایرانی پس از صفویه یا

بندرعباس (بندر گمبرون)، کرمان، سلطانیه و اصفهان نیز به‌دست آمده است (کریمی و کیانی، ۱۳۶۴: ۶۵). از دیگر گونه‌های شاخص سفال دوره صفوی محوطه چخا و دشت میناب، ظروف آبی‌وسفید است. این گروه از سفال‌های محوطه چخا نیز مثل گونه سالدن در دو نوع وارداتی چینی و نوع تولید محلی تقسیم‌بندی می‌شوند. ظروف آبی‌وسفید چینی، با ساخت ظریف و لعاب شفاف و موتیف‌های تزئینی مکتب نگارگری چینی به‌شکل ابرها و کوه‌ها، منازل و معابد و خط چینی بر روی ظروف، با تکنیک نقاشی زیر لعاب و به رنگ آبی تزئین شده است. نمونه‌های ساخت داخل و محلی عموماً با موتیف‌های هندسی/ گیاهی شناخته شده مکتب نگارگری ایرانی تولید شده‌اند. شواهد نشان می‌دهد توسعه و گسترش سفال آبی‌وسفید از قرن ۷ هجری قمری هم‌زمان با حکومت ایلخانی آغاز شد و دوره صفوی به اوج رسید. گروهی معتقدند که سفال‌های آبی‌وسفید در قرن ۸ هجری قمری در چین ابداع شد و در اثر توسعه تجارت به خاورمیانه نفوذ یافت (کریمی و کیانی، ۱۳۶۴: ۶۳). براساس مدارک موجود، کاربرد و تولید سفال‌های آبی‌وسفید در قرن ۸ (ایلخانی) در جرجان، در قرن ۹ (تیموری) در کرمان و در قرن ۱۰ هجری قمری (صفوی) در سایر مناطق ایران افزایش می‌یابد. ظروف آبی‌وسفید دوره صفوی در شهرهای کرمان، مشهد و یزد تولید و به کشورهای اروپایی و آفریقای شرقی صادر می‌شد (کیانی، ۱۳۵۷: ۲۳).

نمونه سفال‌های آبی‌وسفید دوره صفوی از بررسی‌های باستان‌شناختی عموم محوطه‌های این دوره در حاشیه خلیج فارس (از جمله هرمز قدیم/دشت میناب) شناسایی و معرفی شده است (Stein, 1937: pl. XXVI). با توجه به مدارک موجود، برخی نمونه‌های سفال آبی‌وسفید محوطه چخا، مربوط به دوره تیموری است. از مشخصه‌های گونه سفال آبی‌وسفید دوره تیموری محوطه چخا/دشت میناب کاربرد نقوش ظریف‌تر به سبک نگارگری چینی و تکنیک پیشرفته‌تر به‌ویژه کاربرد خاک کائولن چینی است (Wilkinson, 1963: pl. 79). در مقابل، در تزئین ظروف آبی‌وسفید تولید داخلی (بومی) به‌ویژه در دوره صفوی، از نقوش متراکم گیاهی و گاه حیوانی به شکل حجیم و فاقد ظرافت لازم، به سبک هندسی آبستره و انتزاعی استفاده شده است (Wilkinson, 1963: pl. 73).

یکی دیگر از گونه‌های شاخص سفال دوره صفوی محوطه چخا و دشت میناب، سفال موسوم به «گامبرون» است. این نوع سفال گاه با نام «بدل چینی سفید با تزئین مشبک، کنده، نقاشی به رنگ سیاه و آبی زیر لعاب شفاف» نیز معرفی و توصیف شده



شکل ۱۳: قطعات سفال‌های شاخص سده‌های نخستین دوران اسلامی تا دوره سلجوقی، محوطه خور چخا.



شکل ۱۴: قطعات سفال‌های شاخص سده‌های نخستین دوران اسلامی تا دوره سلجوقی، محوطه خور چخا.



شکل ۱۵: بخشی از ظرف سفالی موسوم به کوزه ققاع، دوره سلجوقی تا ایلخانی، محوطه خور چخا.

اقتباسی (غالباً ناشیانه) از هنر پیشین است و یا تلفیقی است از هنر وارداتی غربی و برخی سلاقی بومی و منطقه‌ای. در بررسی‌های دشت میناب در مجموع دو گروه سفال به دوره پس از صفوی تا پایان قاجار منسوب شده است. گروه اول تحت‌عنوان سفال‌های بومی و گروه دوم سفال‌های وارداتی غربی معرفی می‌شوند. سفال‌های گروه اول در دو نوع بدون لعاب و لعابدار طبقه‌بندی می‌شوند. ساخت سفال‌های بومی عموماً جنبه کاربردی داشته و غالباً فاقد ظرایف هنری است.

شاخص‌ترین گونه‌های سفال محلی، شامل سفال نخودی با نقوش هندسی به رنگ اخرايي و سفال نخودی با نقش مهرزده و کنده هندسی، در محوطه چخا و دشت میناب گسترش دارد که عموماً استمرار سبک‌های محلی سفالگری قرون میانی و متأخر در این منطقه محسوب می‌شوند. در انواع لعاب‌دار از رنگ‌های سبز و آبی و لاجوردی استفاده شده است (Grub, 1976: 137). برخی سفال‌های بدون لعاب دارای تزئین نقش کنده هندسی هستند. شاخص‌ترین سفال‌های وارداتی دوره قاجاریه دشت میناب، سفال‌های چندرنگ (Polychrome Enamel Painted) هستند که خمیره سفید و لعاب شفاف سفید دارند و بر روی آن‌ها نقوش عمدتاً گیاهی به رنگ‌های سبز، قرمز، آبی، صورتی، قهوه‌ای و غیره کشیده شده است. مطالعات مقدماتی نشان می‌دهد که این نوع سفال وارداتی دشت میناب به سفال‌های مشابه دوره قاجاریه شیراز شباهت دارد (Wilkinson, 1963: pl. 99). همچنین برخی گونه‌های شاخص سفال دوره صفوی مثل ظروف آبی‌وسفید و گامبرون، اما با کیفیت پایین‌تر نسبت به دوره قبل، تا اواسط قرن ۱۳ هجری قمری تداوم دارد (کیانی، ۱۳۵۷: ۲۵).

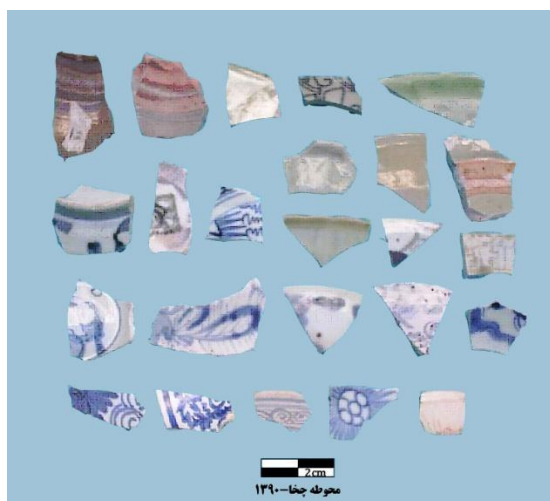


شکل ۱۶: قطعات سفال‌های منقوش اسلامی، سده‌های نخستین دوران اسلامی، محوطه خور چخا.

از سوی دیگر به نظر می‌رسد در بخش شمالی دشت میناب، در ناحیه کوهپایه‌ای و کوهستانی، برخی قلاع و دژها (به‌ویژه قلعه هزاره) به‌عنوان مرکز اصلی با الگوی استقرار در ده‌دژها مطرح بوده‌اند. قلاع مزبور در ادوار مختلف و احتمالاً به‌دلیل بروز تشنجات سیاسی، به‌طور مکرر بازسازی شده‌اند و به همین دلیل است که در بررسی و مطالعه قلاع منطقه میناب که بنای فعلی آن‌ها غالباً مربوط به دوره صفوی به بعد است، عموماً پراکندگی سفال‌های سده‌های اولیه دوران اسلامی، ایلخانی و تیموری (و ندرتاً با پراکندگی محدود قطعات سفال اشکانی و ساسانی در عرصه و حریم برخی قلاع) قابل مشاهده است. الگوی پراکنش استقرارهای این دوره در بخش جلگه‌ای و نوار ساحلی دشت میناب، نشانگر یک الگوی استقرار خطی در امتداد رودخانه میناب و شعبات آن است. از این دوره در دو دهستان بندزرک و تیاب در دشت میناب ۱۷ محوطه شناسایی شد که ۸ محوطه در دهستان بندزرک (شرق محوطه چخا) در امتداد کرانه جنوبی رودخانه میناب و شعبات آن و ۹ محوطه در دهستان تیاب (شمال محوطه چخا) در امتداد کرانه شمالی رودخانه میناب و شعبات آن قرار داشتند. تقریباً در تمامی محوطه‌های مربوط به سده‌های نخستین دوران اسلامی دشت میناب، توالی استقرار و گاه‌شناختی از دوره‌های اشکانی و ساسانی، سده‌های اولیه دوران اسلامی، سلجوقی، ایلخانی و صفوی قابل مشاهده است. محوطه‌های این دوره در امتداد رودخانه میناب و با فاصله میانگین ۵ کیلومتر نسبت به هم واقع شده‌اند و محوطه چخا، از نظر موقعیت مکانی، آخرین محوطه این دوره دشت میناب است که با شواهدی پراکنده از دوره اشکانی و ساسانی و سده‌های نخستین دوران اسلامی در منتهی‌الیه امتداد غربی رودخانه میناب که به خور چخا منتهی می‌شود، قرار دارد. براساس شواهد بررسی، به‌نظر می‌رسد بزرگترین محوطه و مرکز اصلی این دوره در بخش جلگه‌ای و نوار ساحلی دشت میناب/هرمز قدیم، محوطه دهو- I تا IV (دهستان تیاب) است. مدارک موجود نشان می‌دهد که در دوره سلجوقی سه مرکز اصلی در دشت میناب وجود داشته است که عبارتند از: دهو I تا IV، توج مهره I و سرریگان. بنابراین به‌نظر می‌رسد محوطه دهو I تا IV که مرکز اصلی دشت میناب/هرمز قدیم در سده‌های نخستین دوران اسلامی شناخته می‌شود، کماکان در دوره سلجوقی نیز مرکزیت خود را در کنار دو مرکز بزرگ دیگر، در بخش جلگه‌ای و نوار ساحلی دشت حفظ کرده است. این سه مرکز از نظر وسعت، کیفیت و کمیت مدارک، مهمترین مراکز شهری به‌ویژه در امر بازرگانی فرمانطقه‌ای دشت میناب در دوره



شکل ۱۶: قطعات سفال‌های محلی دوره ایلخانی، محوطه خور چخا.



شکل ۱۷: قطعات سفال‌های شاخص دوره صفوی شامل گونه‌های سلادون، آبی‌وسفید و گمبرون، محوطه خور چخا.

تحولات سیاسی، اجتماعی و اقتصادی در شکل‌گیری الگوهای استقرار دشت میناب/هرمز قدیم

نتایج مطالعات باستان‌شناسی دشت میناب (سرلک، ۱۳۸۱؛ ۱۳۸۴) نشان می‌دهد که به‌رغم بروز تحولات سیاسی و اجتماعی ناشی از فروپاشی شاهنشاهی ساسانی، تغییر مشهودی در تعداد و احتمالاً ابعاد محوطه‌های مربوط به سده‌های اولیه دوران اسلامی دشت میناب و مشخصاً در بخش جلگه‌ای و نوار ساحلی ایجاد نمی‌شود و انتقال قدرت از ساسانی به دوران اسلامی تأثیر چندانی به‌ویژه بر ساختار اقتصادی خلیج فارس برجای نگذاشت و پس از سقوط ساسانیان، بنادر و جزایر خلیج فارس از جمله هرمز قدیم، همچنان به حیات اجتماعی و اقتصادی خود ادامه داد (ووثوقی، ۱۳۹۰: ۱۰۴).

رونق بازرگانی افزود. مدارک تاریخی و شواهد باستان‌شناسی نشان می‌دهد منطقه میناب/هرمز قدیم از دوره اشکانی و ساسانی و سده‌های اولیه اسلامی یکی از مراکز عمده بازرگانی دریایی ایران با هند و چین و سایر کشورهای سواحل جنوبی و غربی خلیج فارس بوده است. به همین دلیل این منطقه مرکز ثقل و کانون نزدیکی فرهنگ‌ها و تمدن‌های آسیای جنوب شرقی با کشورهای غربی و مدیترانه به‌شمار می‌آمده است. اگر چه بازرگانی ایران با هند و چین از طریق دریا در دوره ایلخانی رونق تازه‌ای یافت اما در مجموع به‌دلیل تأثیرات ماندگار تخریب‌های وسیع ناشی از هجوم ویرانگر مغولان، و سپس حملات تیمور، در دشت میناب/هرمز قدیم، از تعداد و وسعت محوطه‌های استقرار به‌ویژه مراکز بزرگ شهری کاسته و تراکم جمعیت، نسبت به دوره قبل (سلجوقی) به وضوح کم شده است. شواهد و مدارک باستان‌شناسی نشان می‌دهد که ساختار و مناسبات شهری مراکز سه‌گانه دشت میناب و دیگر کانون‌ها و مراکز اقتصادی-اداری و اجتماعی این منطقه، (چلو/II/گشنو، سرریگان و مهرغان/توج-مهره) از دوره سلجوقی تا دوره ایلخانی، دچار تحول و افول شده و در این دوره یک مرکز و کانون اصلی در بخش جلگه‌ای دشت میناب بر سایر مراکز شهری دیگر اعمال قدرت می‌کرده و مدیریت داشته است. مرکز اصلی دشت میناب در دوره ایلخانی محوطه مهرغان/توج-مهره بوده که بیشترین وسعت، تراکم و تنوع سفال‌های دوره ایلخانی از آن شناسایی شده است. در مجموع در این دوره تراکم جمعیت و الگوی استقرار بیشتر به سمت تمرکز در قلاع و دژها و رواج معیشت متکی بر دامداری (شتر و بز و گوسفند) در مناطق کوهستانی و کوهپایه‌ای گرایش دارد و در بخش‌های جلگه‌ای و نوار ساحلی غالباً مراکز کوچک و کم جمعیت روستایی و بازرگانی درون منطقه‌ای (هم از طریق مسیرهای دریا و هم زمینی) شکل گرفته و جایگزین مراکز شهری بزرگ می‌شود. در اسناد تاریخی این دوره به تعدد قلاع (قلاع هفت‌گانه) در دشت میناب و تخریب و به آتش کشیدن قلعه هزاره در یورش سپاهیان تیمور گورکانی اشاره شده است (مصطفوی، ۱۳۴۳: ۵۲۳).

مدارک موجود بیانگر آن است که دوره صفوی یکی از درخشانترین ادوار تاریخی- فرهنگی و اقتصادی دشت میناب/هرمز قدیم، است. یورش‌های مخرب مغولان و سپس تیموریان به منطقه میناب، دربدو امر موجب رکود فعالیت‌های اقتصادی در این منطقه شد اما با تسلط شاهان پس از تیمور و به‌ویژه استقرار و تسلط حکومت تمرکزگرای صفویه، بنیان‌های

سلجوقی به‌شمار می‌آمده‌اند. در این میان محوطه دهو (چلو گاومیشی) نسبت به دو محوطه دیگر از موقعیت، اهمیت و وسعت بیشتری برخوردار بوده و بر مبنای مدارک موجود به‌خصوص داده‌های سفالی، سکه‌ها و اشیای تزئینی، مدارک متعدد دال بر وجود صنایع و حرفه‌های مختلف از جمله صنایع ذوب فلز و فلزگری، کوره‌های سفالگری و غیره به احتمال زیاد مرکز اصلی مدیریت اداری و بازرگانی دشت میناب در دوره سلجوقی بوده است. سایر محوطه‌های کوچک‌تر این دوره دشت میناب طبق مدارک بررسی به‌عنوان محوطه‌های مرتبط و وابسته به مراکز اصلی فعالیت داشته‌اند. الگو و نحوه توزیع استقرارهای این دوره مثل دوره قبل، الگوی خطی است و مراکز اصلی در امتداد هم و به فاصله حدود ۵ تا ۷ کیلومتر قرار دارند. در بررسی‌های دشت میناب، سفال‌های دوره سلجوقی از حدود ۲۰ محوطه در دهستان‌های بندزرک، حومه و تیاب شناسایی شد که از این میان، ۹ محوطه از نظر ابعاد و حجم مدارک، نسبت به دوره قبل پیشرفت مشهودی داشته‌اند. در مجموع و براساس شواهد بررسی، تعداد محوطه‌های این دوره افزایش مشهودی نسبت به دوره قبل را نشان نمی‌دهد اما حجم، تنوع، کمیت و کیفیت مدارک، مبین شکوفایی اقتصادی این دوره و رونق اقتصادی و نقش مدیریتی این مراکز در طول دوره سلجوقی است. مهمترین محوطه‌های این دوره دشت میناب شامل دهو I تا IV (به‌ویژه دهو I/چلوگاومیشی)، مهر سورخ، بازیاری، سرریگان، محمودی و حاج خادمی هستند. با نگرش به الگوی پراکندگی محوطه‌های اصلی و فرعی دوره سلجوقی می‌توان دریافت که عموم محوطه‌های اصلی دارای یک یا چند محوطه اقماری کوچکتر و وابسته به مراکز اصلی بوده‌اند که ماهیت ارتباط آن‌ها با یکدیگر یک ارتباط دوسویه بین مراکز خدماتی- صنعتی و بازرگانی شهری با مراکز تولیدی روستایی بوده است. به تعبیر دیگر تولیدات کشاورزی مراکز کوچکتر روستایی در بازارهای مراکز بزرگتر، در ازای خدمات شهری وارد چرخه مبادلات بازرگانی می‌شده است. مجموع مدارک نشانگر توسعه و پیشرفت شهرنشینی و شکوفایی اقتصادی دشت میناب/هرمز کهنه، در دوره سلجوقی (سده‌های ۵ تا ۷ ه.ق) نسبت به دوره قبل است.

اسناد و مدارک نشانگر آن است که یورش مغول به ایران در بدو امر رکود شدیدی را در کلیه مناسبات اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ایران برجای نهاد اما با حاکمیت ایلخانیان و تلاش حکام جدید در بازسازی بنیان‌های اقتصادی و اجتماعی و تدوین ضوابط تجاری و تسهیل بازرگانی در بخش مهمی از جهان اسلام به

دلایل رونق اقتصادی و شکوفایی بازرگانی دریایی، افزایش کمیت و کیفیت مواد و کالاهای مبادلاتی و در نهایت افزایش چشمگیر مراکز استقرار و محوطه‌های این دوره در دشت میناب/هرمز قدیم بوده است (فریر، ۱۳۸۴: ۲۴۷) تا جایی که دوره صفوی را می‌توان «دوره احیا و حیات مجدد هرمز قدیم» و شکوفایی اقتصادی و بازرگانی دشت میناب به‌شمار آورد. نحوه توزیع، ارتباط و الگوی استقرار در دوره صفوی تفاوت محسوسی با ادوار قبلی نداشته و مراکز اصلی به‌عنوان مراکز فعالیت صنعتی و بازار تبادل کالاها و تولیدات، مدیریت بازرگانی منطقه را بر عهده داشته‌اند و سایر محوطه‌های اقماری و کوچک‌تر، به‌عنوان مراکز تولید زراعی و دامی و صنایع خانگی و بومی روستایی به‌شمار می‌آمده‌اند. همچنین نظارت بر جریان تهیه، تولید، توزیع، واردات و صادرات کالاها و نیازمندی‌های منطقه و همچنین تبادل و صدور تولیدات محلی توسط مراکز بزرگ شهری اعمال می‌شده است. یکی از مدارک مهم بررسی در رابطه با نقش مراکز اصلی این دوره در مدیریت بازرگانی، وجود تعداد قابل توجهی سکه است که غالباً در محوطه‌ها و مراکز اصلی شناسایی شد. در عین حال وسعت محوطه‌ها و مراکز اصلی و کمیت و کیفیت سفال‌ها و سایر مدارک به‌دست آمده از بررسی نیز از جمله مدارک دال بر نقش مدیریتی مراکز شهری در چرخه بازرگانی منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای دشت میناب/هرمز قدیم است.

حمله افغان‌ها و انقراض سلسله صفویه موجب بروز نابسامانی‌های متوالی و نسبتاً طولانی مدتی در ایران، به‌ویژه مناطق جنوبی کشور شد و اگرچه در زمان برخی شاهان قدرتمند مثل نادر و کریمخان، چند صباخی اوضاع اجتماعی-اقتصادی روبه بهبود می‌رفت، لیکن مدارک و اسناد تاریخی مبین آن است که از انقراض صفویه تا دوره پهلوی دوم، مناطق جنوبی کشور در مجموع، یک دوره سخت و نابسامان اقتصادی-اجتماعی را تجربه کرد. در این میان یک عامل دیگر، روند آشفته‌گی‌های اقتصادی و اجتماعی این مناطق را تسریع و تشدید می‌کرد و آن نفوذ و تسلط دول استعماری غربی در مناطق جنوبی کشور بود که از همان دوره صفویه سیاست دست‌اندازی بر منابع اقتصادی و مناطق استراتژیکی جنوب ایران را در پیش گرفته بودند.

نتایج بررسی‌های باستان‌شناسی دشت میناب (سرلک، ۱۳۸۱؛ ۱۳۸۴) نیز مؤید اوضاع نابسامان اجتماعی-اقتصادی پس از دوره صفوی است. از مهمترین مدارک در این زمینه می‌توان به تعدد و تراکم قلاع، به‌ویژه در مناطق کوهستانی و کوهپایه‌ای شمال دشت، بازسازی بسیاری از قلاع پیشین، کوچک شدن ابعاد و

متزلزل اقتصادی و اجتماعی کشور و منطقه میناب بار دیگر قوام یافت، اگرچه در طول دوره صفوی، منطقه میناب به دلایل استراتژیکی بارها مورد هجوم و نفوذ دول استعماری غربی به‌ویژه پرتغالی‌ها، هلندی‌ها و انگلیسی‌ها و همچنین هجوم قبایل عرب حاشیه جنوبی خلیج فارس و قبایل ترک مناطق شمالی (قبایل ترک ساکن در منطقه فارس) قرارگرفت، لیکن همین ویژگی، یعنی موقعیت استراتژیکی منطقه به‌ویژه نقش آن در ترانزیت و بازرگانی دریایی فرمانطقه‌ای و اشراف آن به تنگه سوق الجیشی هرمز موجب شد که پادشاهان صفویه نسبت به تسلط و تثبیت قدرت حکومت مرکزی بر این منطقه، تأمین امنیت و ایجاد زمینه لازم جهت رونق بازرگانی دریایی تلاش نمایند (باستانی پاریزی، ۱۳۵۷: ۱۳۰؛ سایانی، ۱۳۷۷: ۶۵ تا ۶۷). با توجه به نتایج بررسی‌های انجام شده (سرلک، ۱۳۸۱؛ ۱۳۸۴) در طول سده‌های ۹ تا ۱۲ هـ.ق به‌وضوح به تعداد استقرارها و گسترش مراکز اصلی شهری دشت میناب افزوده شده است. در بررسی‌های دشت میناب، فقط در محدوده دهستان‌های تیاب و حومه و بندزرک در مرکز دشت، ۵۱ محوطه دوره صفوی و اواخر تیموری مورد شناسایی قرار گرفت که در بین این محوطه‌ها ۴ محوطه اصلی/مرکزی (چلو I و II، گلشوار، سرریگان و مهرغان) به‌عنوان مراکز اصلی شهری و کانون‌های مهم اقتصادی، بازرگانی دشت میناب شناسایی شد. استقرارهای دوره صفوی دشت میناب/هرمز قدیم، غالباً در همان محوطه‌های پیش از صفوی شکل گرفته‌اند اما از مجموع ۵۱ محوطه شناسایی شده با توالی استقرار و گاه‌شناختی پیش و پس از صفوی، تعداد ۲۳ محوطه تک‌دوره‌ای صفوی یا محوطه‌هایی که بنیان آن‌ها در دوره صفوی شکل گرفته و تا دوره قاجاریه تداوم دارند، شناسایی شد. یک چنین افزایش چشمگیری در تعداد استقرارهای شهری و روستایی دوره صفوی دشت میناب، آن‌هم صرفاً در دو دهستان در محدوده مرکزی دشت میناب، بی‌تردید مبین افزایش و تراکم چشمگیر جمعیت و سکونت‌گاه‌های این دوره و شکوفایی اقتصادی و بازرگانی دشت میناب در دوره صفوی است.

براساس مدارک موجود، سیاست اقتصادی نیمه دوم حکومت صفوی به‌ویژه در زمینه بازرگانی دریایی، ایجاد توازن قدرت بین بازیگران اصلی و قدرتمند غربی، با از میان برداشتن برخی امتیازات و انحصارهای تجاری و باز کردن مسیر تجاری به روی همه کشورها از هند و چین تا مدیترانه بود. به این ترتیب زمینه رقابت تجاری و به تبع آن افزایش چشمگیر حجم مبادلات، ارزش محموله‌ها و بازارهای رقابتی فراهم شد. این موضوع از مهمترین

بارانداز کالاها، انبارهای ذخیره و مسیرهای بازرگانی را در سطوح منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای بر عهده داشته است. به تعبیر دیگر ماهیت پهنه وسیع هرمز قدیم، دربرگیرنده سه بخش مرتبط، مکمل و به هم پیوسته است که از منظر جغرافیایی شامل دو نوع چشم‌انداز طبیعی، یعنی نوار «ساحلی و جلگه» یا «دشت رسوبی پایکوهی» و دیگری منطقه کوهستانی است. همچنین این پهنه از منظر اجتماعی و اقتصادی نیز شامل مجموعه‌ای از بنادر، اسکله‌ها، باراندازها و انبارهای موقت ذخیره کالا در بخش نوار ساحلی و تشکیلات اداری/حکومتی و مراکز اقتصادی و بازارهای تبادل کالا، در بخش جلگه‌ای و دشت رسوبی پایکوهی است. از منظر فرهنگی نیز جوامع هرمز قدیم به دلیل برقراری سطح وسیع ارتباطات بازرگانی/اقتصادی با جوامع و فرهنگ‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، به یک مرکز بین‌المللی و یک محیط مساعد برای تبادل افکار و اندیشه‌ها و نزدیکی، تعامل و پیوندهای فرهنگی، تبدیل شده بودند. با توجه به مدارک به‌دست آمده از بررسی، کاوش، اسناد و منابع تاریخی و سفرنامه‌های سیاحان داخلی و خارجی، خور چخا از منظر موقعیت جغرافیایی و ظرفیت‌های چشم‌انداز طبیعی، نسبت به سایر خورهای دشت میناب، در یک موقعیت خاص قرار دارد. خور چخا به دلیل چشم‌انداز و توپوگرافی طبیعی، از بیشترین ظرفیت ممکن جهت ارتباط مستقیم با دریا برخوردار است. خور چخا در بین ۹ خور دشت میناب، علاوه بر وسعت و دارا بودن ۵ شعبه فرعی، از معدود خورهای جنوب دشت میناب در کرانه ساحلی دریا است که به‌شکل یک فرورفتگی بزرگ درون خشکی و بدون نیاز و الزام به استفاده از آبراهه‌های کم عمق‌تر، بطور مستقیم با دریا مرتبط است. این ویژگی، در عین حال و بالقوه موجب می‌شود تا بتوان بیشترین تعداد بارانداز و اسکله را در خور اصلی و بخش‌های ۵ گلنه آن احداث نمود و این امکان را فراهم می‌کند که تعداد بیشتری کشتی‌ها و قایق‌های بزرگتر و سنگین‌تر بتوانند به‌دور از خطر به گل نشستن، با کمترین فاصله ممکن، به باراندازهای خور دسترسی داشته باشند. از سوی دیگر کرانه شمالی خلیج فارس و تنگه هرمز از عمق بیشتری نسبت به کرانه جنوبی برخوردار است و در عین حال کرانه‌های شمالی در مقابل سواحل جنوبی که عمدتاً ماسه‌ای است دارای سواحل صخره‌ای است. این ظرفیت طبیعی موجب شده تا مسیرهای اصلی و عمده تردد دریایی، به سمت سواحل شمالی (ایران) متمرکز و نزدیک‌تر باشند. مجموع چنین ظرفیت‌هایی هم بالقوه و هم بالفعل، نقش و اهمیت خور چخا را در برقراری و توسعه

جمعیت در مراکز شهری، گسترش الگوی استقرار «ده دژها» و محوطه‌های دارای حصار و تأسیسات دفاعی و افزایش استقرارهای موقت و فصلی مبتنی بر دامداری اشاره کرد. این تحولات به‌ویژه در طول دوره قاجاریه در دشت میناب به‌وضوح قابل رؤیت است. در دوره قاجار علاوه بر ساخت قلایع جدید و گسترش آن به محدوده جلگه‌ای، تمامی دژهای دوره صفویه نیز مجدداً مرمت و مورد استفاده قرار می‌گیرند. تسلط امامان مسقط و حمالات متعدد قبایل ترک بهارلو منطقه فارس به مراکز شهری و روستایی دشت میناب مؤید ضعف دولت مرکزی در ایجاد امنیت در منطقه جنوب کشور است. بی‌تردید رونق تجارت و بازرگانی و شکوفایی اقتصادی مستلزم وجود امنیت در سایه حکومت‌های مرکزی قدرتمند است و در دوره قاجار، در نبود امنیت، اقتصاد و بازرگانی در تمامی ابعاد (منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای) و اشکال (دریایی و زمینی) آن دچار رکود شدید شد. براساس شواهد موجود، قلعه هزاره میناب، قلعه نوبند، قلعه گوربند، قلعه حاجی خادمی و غیره در دوره قاجار مراکز اصلی سکونت و تجمع جمعیت بوده‌اند. در مجموع در دوران پس از صفوی به‌ویژه دوره قاجاریه از تعداد محوطه‌های وسیع استقرار کاسته شده و ساخت مجموعه‌های مسکونی حصاردار مثل خانه معلمی، خانه ایمانی و غیره گسترش مشهودی دارد. با توجه به مدارک تاریخی از عمده‌ترین دلایل افول شهرنشینی در دوره قاجاریه و در مقابل تمرکز جمعیت‌های روستایی در قلاع و حصارها، شرایط بد اقتصادی، اغتشاشات سیاسی، عدم تسلط قدرت مرکزی در نقاط مختلف کشور از جمله مناطق جنوبی بوده است؛ به‌گونه‌ای که مناطق اخیر در این دوره عموماً یا به‌طور مستقیم، تحت نفوذ و تسلط دول اروپایی استعماری بودند یا تحت سیطره حکومت‌های قبایل عمان و جنوب خلیج فارس که غالباً دست‌نشانده دول استعماری غربی بودند تا دولت مرکزی ایران، قرار داشتند.

نتیجه‌گیری

با مطالعه مجموعه اسناد تاریخی و شواهد باستان‌شناسی، به‌نظر می‌رسد هرمز قدیم معرف یک پهنه جغرافیایی، اجتماعی و اقتصادی/بازرگانی است و محوطه خور چخا، بخشی از این پهنه و یکی از بنادر مهم آن بوده است. اینکه غالباً شهر امروزی میناب با هرمز قدیم/کهنه مطابقت داده می‌شود، احتمالاً به دلیل تمرکز جمعیتی، فعالیت بازارهای تبادل کالا و همچنین تمرکز تشکیلات حکومتی-اداری و عاملیت آن در شهر میناب بوده است که مدیریت بازرگانی، اخذ مالیات و تأمین امنیت بنادر،

ارتباطات فرهنگی و تسهیل و تسریع روند تبادلات بازرگانی در سطوح منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای نشان می‌دهد. این ویژگی‌ها، با توضیحات و توصیفات ارائه شده در مورد موقعیت مکانی و جغرافیایی بندر هرمز قدیم/کهنه و توان و ظرفیت‌های آن در شکوفایی و رونق اقتصادی و بازرگانی دریایی در ابعاد منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای (بین‌المللی) تا حدود زیادی قابل تطبیق است. از سوی دیگر براساس مدارک تاریخی، هرمز قدیم با حمله مغول متروک، رها و دچار افول می‌شود اما شواهد باستان‌شناختی (بررسی و گمانه‌زنی) نشان می‌دهد هرمز قدیم هیچ‌گاه بطور کامل متروک و رها نشد، بلکه به حیات خود ادامه داد و اتفاقاً یکی از دوره‌های رونق و شکوفایی اقتصادی/تجاری هرمز قدیم از نظر سطح ارتباطات بازرگانی دریایی بین‌المللی (از ونیز در ایتالیا گرفته تا هند و چین و بنادر، جزایر و سواحل جنوبی خلیج فارس در عمان، عربستان و کویت) کمابیش با ثبات حکومت ایلخانی آغاز و در نیمه دوم حکومت صفوی به اوج خود رسید. در همین راستا، وجود بقایای معماری آجری و گسترش و پراکندگی انباشت‌های حجیم ناشی از تخریب فضاهای معماری در سطح وسیعی از محوطه خور چخا و تراکم مشهود سفال‌های دوره صفوی، به‌ویژه گونه‌های شاخص ظروف سفالی وارداتی از چین (سلادون و آبی‌وسفید) که به‌شکل هنرمندانه و تشریفاتی ساخته شده‌اند، نشانگر رونق و شکوفایی هرمز قدیم و بندر فعال و استراتژیک آن یعنی محوطه خور چخا در دوره صفوی از طریق گسترش تجارت دریایی بین‌المللی است. بررسی دقیق وضعیت محوطه خورچخا، پیش از یورش مغولان و دوره اعتلای اقتصادی و تجاری بندر هرمز قدیم نیازمند انجام کاوش‌های گسترده در این محوطه است و در شرایط فعلی نمی‌توان بطور دقیق در ارتباط با نقش و جایگاه این بندر در چرخه بازرگانی دریایی و شکوفایی اقتصادی منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای آن در پیش از دوره دوم صفوی با قطعیت سخن گفت و مدارک متقن در این رابطه ناکافی و در شرایط فعلی محدود به شواهدی اندک و پراکنده از گونه‌های شاخص و سنت‌های سفالی دوره‌های مختلف (از دوره اشکانی و ساسانی، سده‌های نخستین دوران اسلامی، دوره سلجوقی و ایلخانی) است. با توجه به نتایج بررسی و گمانه‌زنی به منظور تعیین عرصه محوطه چخا، به‌ویژه مطالعه مجموعه‌ای بالغ بر ۵۰۰ قطعه سفال گزینش‌شده از گمانه‌های تعیین عرصه و از بررسی سطحی محوطه، و براساس مطالعه آماری، حدود ۸۵ درصد این مجموعه معرف گونه‌های شاخص سفال دوره صفوی است. همچنین حدود ۱ درصد این مجموعه

را سفال دوره اشکانی و ساسانی (مشابه سنت سفال محوطه نخل ابراهیمی / موغ بریمی)، حدود ۴ درصد گونه‌های سفال سده‌های نخستین دوران اسلامی، حدود ۵ درصد سفال‌های سبک سلجوقی و حدود ۳ درصد سفال‌های دوره ایلخانی را شامل می‌شود. کمیت اندک سفال‌های پیش از دوره صفوی در محوطه چخا، سؤالاتی را در ارتباط با نحوه و فرآیند حضور و منشأ این گروه سفال‌ها در محوطه چخا مطرح می‌کند. از سوی دیگر شواهد باستان‌شناختی و وجود بندرگاه نظامی - تجاری نخل ابراهیمی و چند محوطه دیگر از دوره اشکانی و ساسانی در فاصله اندکی در شمال خور چخا و همچنین محوطه‌های سده‌های نخستین دوران اسلامی، دوره سلجوقی و غیره مثل محوطه چلو I و II، دهو I تا IV، گلشوار، سرریگان، حکمی، مهرسورخ، مهرغان و غیره به فاصله کمی در شمال و شمال‌شرق خور چخا که نشانگر توسعه اقتصادی و شکوفایی بازرگانی دریایی بین‌المللی (در نوار ساحلی تنگه هرمز) و تجارت زمینی درون منطقه‌ای در پیش و پس از دوران اسلامی هرمز قدیم و دشت میناب است، هم پراکندگی سفال‌های دوره‌های مختلف را در محوطه خور چخا توجیه‌پذیر می‌سازد و هم فرض وجود شواهد تکمیلی دال بر انجام سطوحی از فعالیت‌های اقتصادی و بازرگانی دریایی را در دوره‌های اشکانی و ساسانی و سده‌های نخستین و میانی دوران اسلامی در محوطه چخا طرح می‌کند. همچنین به‌رغم تاریخ پرفراز و نشیب هرمز قدیم و تحولات ناشی از تغییر حکومت‌ها، جنگ‌های داخلی و یورش‌های بیگانگان، اما هرمز قدیم توانست به مدد موقعیت راهبردی و قرارگیری در مسیر بازرگانی دریایی همچنان حیات اجتماعی و اقتصادی خود را تداوم بخشد. هرمز قدیم/ هرمز کهنه به‌رغم انتقال تشکیلات حکومتی و اداری به جزیره جرون (هرمز جدید)، هیچگاه کهنه نشد و همچنان نقش اساسی هم در تأمین نیازمندی‌های اساسی به‌ویژه مایحتاج مورد نیاز ساکنان جزایر و سواحل شمالی خلیج فارس و هم در رونق تجارت و تبادل کالا و مواد در سطوح منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای ایفا نمود. در عین حال با توجه به ساختار زمین‌شناسی جزیره هرمز که متشکل از کوه‌ها و دره‌های نمکی، غیر قابل زراعت و فاقد آب قابل شرب است، منطقاً دستگاه حکمرانی موظف به تأمین یک چنین نیازهای اولیه و اساسی است. نیازمندی‌های اولیه می‌بایست از نزدیک‌ترین، سهل‌الوصول‌ترین، ارزان‌ترین و مناسب‌ترین منطقه و در کوتاه‌ترین زمان ممکن تأمین شود. یک چنین ویژگی‌ها و ظرفیت‌هایی مجموعاً و بالقوه در منطقه هرمز قدیم/ دشت

هرمز جدید جایگزین آن می‌شود، می‌بایست نام هرمز جدید به عنوان محل ضرب بر روی سکه‌های این جزیره به‌ویژه در سکه‌های دوره صفوی، عنوان شده باشد اما مدارک موجود نشان می‌دهد محل ضرب سکه‌های این جزیره (به‌خصوص سکه‌های دوره صفوی) با نام «عدل جرون» به معنی «ضرب شده در جزیره جرون» مشخص شده است. همچنین به نظر می‌رسد در اسناد رسمی و مکتوبات اداری-حکومتی و تجاری ملوک هرمز نیز منحصرأ از نام جرون به‌عنوان یک «نام‌جای» به رسمیت شناخته شده از منظر سیاسی، اقتصادی و اجتماعی استفاده شده است. یک چنین تحلیلی به این نتیجه منتهی می‌شود که بندر هرمز قدیم، معرف یک ماهیت غنی تاریخی/ فرهنگی، در یک پهنه نسبتاً وسیع جغرافیایی است که شاخصه‌های هویتی آن در چارچوب مناسبات و تعاملات اجتماعی و اقتصادی/ تجاری دریامحور و در سطوح منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای از هند و چین در شرق تا سواحل مدیترانه در غرب، شکل گرفته، قوام یافته، تثبیت شده و توسعه یافته است. در مجموع و به‌رغم طرح یک چنین فرضیات و احتمالاتی، در شرایط فعلی و براساس حجم قابل‌توجهی از مدارک دوره صفوی با کمیت و کیفیت بالا، در محوطه خور چخا، می‌توان گفت این محوطه، یک بندرگاه فعال، پر رونق و شکوفای دوره صفوی، در زمینه تجارت دریایی بین‌المللی و در کرانه آبراهه راهبردی خلیج فارس یعنی تنگه هرمز است. به تعبیر دیگر محوطه خور چخا را می‌توان دوره‌ای از «تداوم حیات و شکوفایی مجدد هرمز قدیم» و رونق اقتصادی و مدیریت بازرگانی دریایی بین شرق و غرب و از چین و هند تا سواحل مدیترانه به‌شمار آورد. از سوی دیگر به‌نظر می‌رسد جایگاه و اهمیت جزیره جرون/ هرمز جدید، بیش و پیش از آن که جنبه اقتصادی و بازرگانی داشته باشد، از منظر ژئوپولیتیک، به موقعیت استراتژیک و موقعیت مکانی منحصربرفرد آن مرتبط است. قرارگیری هرمز جدید در مرکز تنگه هرمز، این جزیره را به‌عنوان کلید خلیج فارس معرفی می‌کند زیرا هم بر خلیج فارس و هم دریای مکران مسلط و محل تلاقی مسیرها و راه‌های دریایی حوزه خلیج فارس است و به دلیل ژرفای زیاد آب در سواحل آن و در امان بودن از وزش بادهای شمالی، تردد برای پهلوگیری، و لنگر انداختن کشتی‌های بزرگ شرایط بسیار مساعدی دارد (افشارسیستانی، ۱۳۷۶: ۱۴۹).

نتایج مطالعات بر این تأکید دارد که انتقال دستگاه حکومتی از بندر هرمز قدیم به جزیره جرون (هرمز جدید) نه‌تنها به افول کامل و متروک شدن هرمز قدیم منتهی نشد، بلکه این جزیره

میناب که از مستعدترین و غنی‌ترین مناطق هرمزگان از منظر تولیدات زراعی و دامی، باغداری و منابع آب شیرین قابل شرب است، وجود دارد. فاصله جزیره جرون تا نزدیک‌ترین سواحل و جزایر خلیج فارس جهت تأمین برخی نیازمندی‌های خود به این شرح است: فاصله جزیره هرمز/ جرون با ساحل هرمز قدیم/ میناب ۵/۵ با ساحل بندر گامبرون/ عباس ۱۸/۵، با جزیره قشم ۱۸ و با جزیره لارک نیز ۱۸ کیلومتر (افشار سیستانی، ۱۳۷۶: ۱۴۹). با این وصف، و در مقام مقایسه، فاصله اندک جزیره هرمز نسبت به ساحل هرمز قدیم، از جمله محوطه خورچخا، از یک سو و از سوی دیگر ظرفیت‌های غنی بندر هرمز قدیم/ میناب در پاسخ‌گویی به بخش مهمی از نیازمندی‌های جزیره هرمز، هیچ محل یا منطقه تالی و ثانی که قابل رقابت با دشت میناب باشد، وجود ندارد. این بدان معناست که جزیره جرون یا هرمز جدید، همواره نیازمند و وابسته به سرزمین مادر، یعنی هرمز قدیم بوده است و با این وصف هرمز قدیم هیچ‌گاه به مرحله افول کامل یا متروک شدن نرسید. از سوی دیگر وفور سکه در محوطه‌های هرمز قدیم، به‌ویژه سکه‌های دوره صفوی ضرب جزیره هرمز/ جرون در محدوده هرمز قدیم، نشانگر تداوم و استمرار حیات اجتماعی و اقتصادی هرمز قدیم و جریان لاینقطع بازرگانی دریایی و زمینی و تبادل کالا و مواد با مناطق دور و نزدیک و در سطوح منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در هرمز قدیم است. با این وصف این فرض قابل طرح است که اطلاق نام هرمز جدید به جزیره جرون، بیشتر ماهیت سیاسی و جنبه نمادین و سمبولیک داشته است. به تعبیر دیگر رویکرد ملوک هرمز بر این باور استوار بوده که نشان دهند به رغم تغییر موقعیت مکانی و انتقال تشکیلات حکومتی از هرمز قدیم به جزیره جرون، هیچ خللی در تداوم حیات سیاسی، اجتماعی و اقتصادی و هیچ تزلزلی در ارکان حکومتی بندر هرمز (قدیم) ایجاد نکرده است و خط و مشی کلی نظام سیاسی و اقتصادی هرمز جدید، بر همان اصول و شاخص‌های هرمز قدیم استوار است. یک چنین فرضی از خلال مطالعه سکه‌های دوره صفوی ضرب هرمز جدید (جزیره جرون) کمابیش قابل طرح است زیرا ضرب سکه هم ماهیت اقتصادی دارد هم ماهیت سیاسی که علاوه بر کارکرد اقتصادی، وزن، جنس، عیار، نقوش و متون روی سکه‌ها، حامل یک پیام سیاسی است که به شکل نمادین، نشانگر استقلال سرزمینی، شاخص‌های فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی است. با این وصف اگر بپذیریم بندر هرمز قدیم با یورش مغولان، اهمیت، نقش و جایگاه سیاسی- اقتصادی خود را کاملاً از دست می‌دهد و جزیره

به کوشش جان اندرو بویل، ترجمه حسن انوشه، تهران: امیرکبیر، صص. ۴۵۵-۴۹۹.

پوپ، آرتور اپهام؛ فیلیس اکرم، ۱۳۸۷. *سیری در هنر ایران از دوران پیش از تاریخ تا امروز*، جلد ۹، زیر نظر سیروس پرهام، تهران: علمی و فرهنگی.

تالوت رایس، دیوید، ۱۳۸۶. *هنر اسلامی*، ترجمه ماه ملک بهار، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

جعفری دهقی، محمود، ۱۳۸۶. «تاریخ خلیج فارس در عهد باستان»، مجموعه مقالات سومین همایش علمی خلیج همیشه فارس، تهران: جهاد دانشگاهی، صص. ۲۱-۳۶.

حسام معزی، نجفعلی، ۱۳۲۴. *تاریخ روابط سیاسی ایران با دنیا*، تهران: چاپخانه علمی.

خسروزاده، علیرضا، ۱۴۰۰. «خلیج فارس در دوره‌های عیلامی، هخامنشی، اشکانی و ساسانی»، مجموعه مقالات دریای پارس به *روایت باستان‌شناسی*، گردآوری جبرئیل نوکنده، عبدالرضا دشتی-زاده و ام‌البین غفوری. تهران: انتشارات دکتر محمود افشار. صص. ۱۹۰ تا ۲۰۰.

دریو، ماکس، ۱۳۷۴، *مبانی ژئومورفولوژی اشکال ناهمواری‌های زمین*، ترجمه دکتر خیام و دکتر مقصود، تبریز: نیکام.

دولتی، حمید و حسین بهمن‌زاده، ۱۳۸۱. *جایگاه اقتصادی و اجتماعی استان هرمزگان در کشور*، بندرعباس: معاونت اقتصادی و برنامه ریزی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان هرمزگان، موسسه چاپ و تبلیغات نیما.

دهخدا، علی‌اکبر، ۱۳۳۸. *لغت نامه*، تهران: چاپخانه دانشگاه تهران.

رهنمایی، محمدتقی، ۱۳۷۱. *توان‌های محیطی ایران در زمینه‌های جغرافیایی طرح جامع سرزمین*، تهران: وزارت مسکن و شهرسازی.

سایبانی، احمد، ۱۳۷۷. *از بندر جرون تا بندرعباس*، بندرعباس: چی‌چی‌کا.

سایبانی، احمد، ۱۳۸۰. *بندرعباس و هلال طلایی*، بندرعباس: نشر زعیب.

سایکس، سرپرسی، ۱۳۶۳. *سفرنامه ژنرال سرپرسی سایکس یا ده هزار میل در ایران*، تهران: چاپ اتحاد.

سدیدالسلطنه، محمدعلی، ۱۳۶۸. *بندرعباس و خلیج فارس، اعلام‌الناس فی احوال بندرعباس*، تصحیح احمد اقتداری، تهران: دانشگاه تهران.

سرلک، سیامک، ۱۳۸۱. *گزارش فصل نخست بررسی‌های باستان-شناسی دشت میناب*، تهران: کتابخانه و مرکز اسناد پژوهشکده باستان‌شناسی (منتشر نشده).

سرلک، سیامک، ۱۳۸۴. *گزارش فصل دوم بررسی‌های باستان‌شناسی دشت میناب*، تهران: کتابخانه و مرکز اسناد پژوهشکده باستان-شناسی (منتشر نشده).

سرلک، سیامک و شیرین عقیلی، ۱۳۹۲. «دشت میناب در دوران اسلامی (۱)»، *مجله اثر*، ۶۲: ۳۴-۱۷.

جرون بود که به دلیل محدودیت‌های مشهود در زمینه ظرفیت‌های زیست‌محیطی، نبود زمین‌های قابل زراعت، فقدان منابع آب شیرین قابل شرب، به نحو بارزی تداوم حیات اجتماعی، اقتصادی و معیشتی خود را مدیون بندر هرمز قدیم بود. بندر هرمز قدیم/ دشت میناب به دلیل برخورداری از زمین‌های مستعد زراعی، صیفی‌کاری و باغداری و تا حدودی مراتع دامداری، از ادوار گذشته تاکنون به عنوان یکی از مهمترین قطب‌های کشاورزی استان هرمزگان به‌شمار می‌آید که تولیدات متنوع آن نه تنها در سطح منطقه‌ای که در سطوح فرامنطقه‌ای نیز صادر می‌شده است. همچنین بندر هرمز قدیم از نظر موقعیت جغرافیایی نزدیک‌ترین فاصله را تا جزیره جرون دارد لذا مناسب‌ترین منطقه برای تأمین نیازمندی‌های ساکنان این جزیره در کوتاه‌ترین زمان و با کم‌ترین و راحت‌ترین مسیر حمل‌ونقل و صرف کمترین هزینه جهت تأمین و توزیع مایحتاج معیشتی مردم جزیره، به‌شمار می‌آمد. با این وصف، به نظر می‌رسد آنچه که به دلیل تشنجات سیاسی ناشی از یورش مغولان به نحو بارزی دچار افول و موجب انتقال از بندر هرمز قدیم، به جزیره جرون (هرمز جدید) شد، نه مرکزیت اقتصادی و بازرگانی، که مرکزیت اداری و حکومتی بود.

کتابنامه

اشپولر، برتولد، ۱۳۷۴. *تاریخ مغول در ایران*، ترجمه محمد میرآفتاب، تهران: علمی فرهنگی.

افشار سیستانی، ایرج، ۱۳۷۶. *نام دریای پارس و دریای مازندران و بندرها و جزیره‌های ایرانی*، تهران: کشتیرانی والفجر هشت.

اقتداری، احمد، ۱۳۴۸. *آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان*، تهران: انجمن آثار مفاخر فرهنگی.

امیرلو، عنایت‌الله، ۱۳۶۵. «نگاهی به فرهنگ‌های کهن سنگی ایران»، *باستان‌شناسی و تاریخ*، ۱ (۱): ۳۰-۱۳.

بابکراد، جواد، ۱۳۵۰. «آثار ساسانی خلیج فارس، جزیره قشم»، *بررسی‌های تاریخی*، ۳۵: ۳۲-۱.

باستانی پاریزی، محمدابراهیم، ۱۳۵۷. *سیاست و اقتصاد عصر صفوی*، تهران: صفی‌علیشاه.

باستانی پاریزی، محمدابراهیم، ۱۳۸۶. «فلل رو سیاه راهنورد»، *مجموعه مقالات خلیج فارس در نگاه ایرانیان*، به کوشش امیرهوشنگ انوری، تهران: بنیاد ایران‌شناسی، صص. ۲۵۵-۳۰۴.

پطروشفسکی، ایلپا پاولویچ، ۱۳۷۱. «اوضاع اجتماعی-اقتصادی ایران در دوره ایلخانان»، *تاریخ ایران، از آمدن سلجوقیان تا فروپاشی دولت ایلخانان*، مجموعه پژوهش دانشگاه کمبریج، جلد ۵.

سرلک، سیامک و شیرین عقیلی، ۱۳۹۲. «دشت میناب در دوران اسلامی (۲)». *مجله اثر*، ۶۳: ۵۰-۲۷.

سیوری، راجر، ۱۳۸۶. *ایران عصر صفوی*، ترجمه کامبیز عزیزی، تهران: نشر مرکز.

شاملو، غلامعلی، ۱۳۵۱. «کاوش در اطراف بندر میناب»، *باستان‌شناسی و هنر ایران*، ۹ و ۱۰: ۱۲۸-۱۲۴.

شوستر والسر، سیبیل، ۱۳۶۴. *ایران صفوی از دیدگاه سفرنامه‌های اروپائیان*، ترجمه غلامرضا وره‌رام، تهران: امیرکبیر.

عبدی، کامیار، ۱۳۹۷. «استراتژی سیاسی-نظامی ساسانیان نسبت به کرانه‌های جنوبی خلیج فارس از عمان تا یمن»، *مجموعه مقالات دریای پارس به روایت باستان‌شناسی*، به کوشش جبرئیل نوکنده، عبدالرضا دشتی‌زاده و ام‌البنین غفوری، تهران: انتشارات دکتر محمود افشار، صص. ۲۱۵-۲۲۲.

فتح‌اللهی، جمال و طالب زارع، ۱۳۸۱. *گزارش اقتصادی استان هرمزگان*، بندرعباس: سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان هرمزگان.

فرهنگ جغرافیایی آبادی‌های کشور جمهوری اسلامی ایران (جلد ۱۲۳: میناب)، ۱۳۶۲. تهران: اداره جغرافیایی ارتش، وزارت دفاع.

فریر، دونالد، ۱۳۷۹. «تجارت در دوره تیموریان»، *تاریخ ایران دوره تیموریان (مجموعه پژوهش دانشگاه کمبریج)*، ترجمه یعقوب آژند، تهران: انتشارات جامی، صص. ۱۹۴ تا ۲۰۹.

فریر، دونالد، ۱۳۸۴. «تجارت در دوره صفویان»، *تاریخ ایران دوره صفویان (مجموعه پژوهش دانشگاه کمبریج)*، ترجمه یعقوب آژند، تهران: انتشارات جامی، صص. ۲۱۹ تا ۲۷۸.

کک، روزه، ۱۳۷۵. *ژئومورفولوژی (جلد اول: ژئومورفولوژی ساختمانی و دینامیک بیرونی)*، ترجمه فرج‌الله محمودی، تهران: دانشگاه تهران.

کریمی، فاطمه و محمدیوسف کیانی، ۱۳۶۴. *هنر سفالگری دوره اسلامی ایران*، تهران: مرکز باستان‌شناسی ایران.

کیانی، محمدیوسف، ۱۳۵۷. *بررسی سفالینه‌های ایرانی مجموعه نخست‌وزیری*، تهران: نخست‌وزیری.

لسترنج، گای، ۱۳۳۷. *جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی*، ترجمه محمود عرفان، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.

مارکوپولو، ۱۳۶۳. *سفرنامه مارکوپولو*، ترجمه منصور سجادی و آنجلا دی جوانی رومانو، تهران: نقش جهان.

محمدحسن، زکی، ۱۳۶۳. *تاریخ صنایع ایران بعد از اسلام*، ترجمه محمدعلی خلیلی، تهران: نشر اقبال.

محمدحسن، زکی، ۱۳۸۴. *چین و هنرهای اسلامی*، ترجمه غلامرضا تهامی، تهران: فرهنگستان هنر.

مرادی بندرزکی، عباس، بی‌تا. *جغرافیای میناب*، بی‌جا.

مرتضوی، مهدی، ۱۳۸۶. «خلیج فارس و جنوب شرق ایران در هزاره سوم پیش از میلاد»، *مجموعه مقالات سومین همایش علمی خلیج همیشه فارس*، تهران: جهاد دانشگاهی، صص. ۹ تا ۲۰.

معمدی، عبدالهادی، ۱۳۸۰. *رودان بهشت جنوب*، بندرعباس: چی‌چی‌کا.

معصومی، غلامرضا، ۱۳۵۲. *سیراف (بندر طاهری)*، چاپ اول، تهران: انجمن آثار ملی، صص. ۱ تا ۵.

مصطفوی، سید محمدتقی، ۱۳۴۳. *اقلیم پارس: آثار تاریخی و اماکن باستانی فارس*، تهران: انجمن آثار ملی.

نویی، عبدالحسین، ۱۳۷۲. *روابط سیاسی ایران و اروپا در عصر صفوی*، تهران: ویسمن.

نویی، عبدالحسین و عباسقلی غفاری‌فرد، ۱۳۸۱. *تاریخ تحولات سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی ایران در دوره صفوی*، تهران: سمت.

نوروزی، عباس، ۱۳۹۰. *گزارش گمانه‌زنی به‌منظور تعیین عرصه و پیشنهاد حریم محوطه چخا*، تهران: کتابخانه و مرکز اسناد پژوهشکده باستان‌شناسی (منتشر نشده).

وئوقی، محمدباقر، ۱۳۹۰. *تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار*، تهران: سمت.

وئوقی، محمدباقر، ۱۳۹۵. *میراث دریانوردان ایرانی در بنادر چین*، تهران: پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری.

ویلسون، سر آرنولد، ۱۳۸۶. «پریپلوس (سفر دریایی) خلیج فارس»، *مجموعه مقالات خلیج فارس در حدیث دیگران*، به کوشش امیرهوشنگ انوری، تهران: بنیاد ایران‌شناسی، صص. ۲۹۵ تا ۳۳۳.

ویلیامسون، آندریو، ۱۳۵۰-۱۳۵۱. «تجارت در خلیج فارس در دوره ساسانیان و در قرون اول و دوم هجری»، *مجله باستان‌شناسی و هنر ایران*، ۹ و ۱۰: ۱۵۲-۱۴۲.

یاسی، جهانگیر، ۱۳۵۰. *گزارش بررسی‌های باستان‌شناسی در استان ساحلی*، بندرعباس: مرکز اسناد اداره کل میراث فرهنگی استان هرمزگان (منتشر نشده).

یاسی، جهانگیر، ۱۳۵۳. «بررسی باستان‌شناسی استان ساحلی»، *گزارش‌های سومین مجمع سالانه کاوش‌ها و پژوهش‌های باستان‌شناسی در ایران*، به کوشش فیروز باقرزاده، تهران: موزه ایران باستان، مرکز باستان‌شناسی ایران، ۲۲: ۱۱۶-۱۱۱.

Bobek, H., 1976. "Entstehung und Verbreitung der Hauptflusssysteme Irans: Grundzüge einer sozialgeographischen Theorie", *Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft*, 118: 274-322.

Grube, E. J., 1976. *Islamic Pottery of the Eighth to the Fifteenth Century in the Keir Collection*, London: Faber and Faber.

- Potts, D. T., 2001. "Before the Emirates: An Archaeological and Historical Account of Developments in the Region c. 5000 BC to 676 AD.", in I. Al Abed and P. Hellyer (eds.), *United Arab Emirates: A New Perspective*, London: Trident Press, pp. 28–69.
- Stein, A., 1937. *Archaeological Reconnaissances in North-Western India and South-Eastern Iran*, London: Macmillan and Co.
- Vita-Finzi, C., 1979. *Contributions to the Quaternary Geology of Southern Iran* (Geological and Mineral Survey of Iran, Report No. 47), Tehran: Ministry of Industry and Mines.
- Whitehouse, D., 1969. "Excavations at Sīrāf: Second Interim Report", *Iran*, 7: 39–62.
- Whitehouse, D., 1972. "Excavations at Sīrāf: Fifth Interim Report", *Iran*, 10: 63–87.
- Whitehouse, D., and A. Williamson, 1973. "Sasanian Maritime Trade", *Iran*, 11: 29–49.
- Fehervari, G., 2000. *Pottery of the Islamic World in the Tareq Rajab Museum*, London, New York: I.B.Tauris.
- Fehervari, G., and Y. H. Safadi, 1981. *1400 Years of Islamic Art: A Descriptive Catalogue*, London: Khalili Gallery.
- Froom, A., 2008. *Persian Ceramics from the Collections of the Asian Art Museum*, San Francisco: Asian Art Museum of San Francisco.
- Lane, A., 1947. *Early Islamic Pottery: Mesopotamia, Egypt and Persia*, London: Faber and Faber.
- Marco Polo, 1919. *The Book of Ser Marco Polo, the Venetian, Concerning the Kingdoms and Marvels of the East*, translated and edited by H. Yule, 3rd edition revised by H. Cordier, London: John Murray.
- McCall, G. J. H., 1985. *Explanatory Text of the Minab Quadrangle Map 1:250,000* (Geological Quadrangle Map No. J13), Tehran: Geological Survey of Iran.
- Morgan, P., 1991. "New Thoughts on Old Hormuz: Chinese Ceramics in the Hormuz Region in the Thirteenth and Fourteenth Centuries", *Iran*, 29: 67–83.