



<https://jhr.ui.ac.ir/?lang=en>

Journal of Historical Researches

E-ISSN: 2476-3306

Document Type: Research Paper

Vol. 17, Issue 1, No.65, Spring 2025

Received: 11/01/2025 Accepted: 16/08/2025

Impacts of Geographical Phenomena on the Selection of Siraf Port Location

Mostafa Ebrahimi

Ph.D. graduate of Iranian History of the Islamic Period, Faculty of Letters, Ferdowsi University, Mashhad, Iran
ebrahimishaldani@gmail.com

Ali Nazemianfard * 

Associate professor, Department of History, Faculty of Letters, Ferdowsi University, Mashhad, Iran
nazemian@um.ac.ir

Mohammad Taghi Imanpour

Ph.D., Department of History, Faculty of Letters, Ferdowsi University, Mashhad, Iran
timanpour@um.ac.ir

Abstract

The historical port of Siraf located along the Persian Gulf coast is recognized as a significant Sasanian-era site based on archaeological evidence. Historical sources indicate that this port flourished throughout the Islamic period and continued to prosper until the late Buyid era. Geographically, Siraf occupies a narrow strip of land extending from the mountains to the seashore, which enhances its strategic significance. Numerous studies have concentrated on Siraf, particularly regarding its maritime trade with various regions. As the largest archaeological excavation site on the northern shores of the Persian Gulf, it has been the subject of extensive scholarly articles. However, research addressing the reasons for its specific location remains limited. Given the constrained space between the mountains and the sea at Siraf, alongside the availability of more expansive coastal areas nearby, a critical question arises: why was this port established in such a restricted environment? Moreover, what roles did natural and human geographical factors play in determining the port location? This study employed a descriptive-analytical method, incorporating library research, field observations, and interviews. The findings indicated that the natural characteristics of Siraf, such as its port position, surrounding highlands, water resources, and nearby stone and gypsum mines, along with human geographical elements like its hinterland cities and trade routes, were instrumental in the selection of this port site.

Keywords: Siraf, Persian Gulf, Natural Phenomena, Human Phenomena.

Introduction

Since ancient times, the interplay between humans and geography has profoundly influenced both. Geographical

* Corresponding author



features and phenomena have shaped human livelihoods, architectural styles, and cultural practices. In turn, humans have employed their intelligence and creativity to navigate geographical constraints and leverage their environment to their advantage. This dynamic interaction known as possibilism in geography illustrates how human actions can transform and adapt to their surroundings.

Historical geography is an interdisciplinary field that examines the relationship between humans and their environment, focusing on their mutual influence throughout historical events. This includes significant occurrences like the establishment of settlements and cities in the past. Situated on the Persian Gulf coast, Siraf is one of Iran's historical ports and a key site for archaeological excavations and research. While numerous studies have been published about Siraf, there remains a notable lack of research addressing the reasons for its specific location and the impacts of natural and human geographical phenomena in this context.

Given the importance of Siraf in Iranian history, its designation as a pivotal hub for natural and historical tourism along the Persian Gulf, and its proximity to the South Pars Gas facilities, it serves as a crucial foundation for historical and archaeological inquiry. Furthermore, the need to preserve its historical artifacts underscores the significance of investigating its historical geography.

Materials & Methods

This interdisciplinary study explored historical geography by employing a descriptive-analytical method to investigate the influence of both natural and human geographical factors on the location of Siraf Port. For data collection, we began by consulting primary library sources and recent research. Acknowledging the importance of field visits and observations, we conducted a comprehensive exploration of the natural and historical sites in and around Siraf. Additionally, we interviewed individuals knowledgeable about the local history to gain deeper insights into the region's past.

Research Findings

Our findings indicated that both natural and human factors were instrumental in the selection of the site for Siraf Port. While being influenced by their natural environment, the people of the Sasanian era creatively leveraged these conditions to establish an ideal location for the new port. This setting not only facilitated daily life, but also boosted the nation's economy through maritime trade. Natural attributes significantly contributed to the establishment of Siraf as a bustling port. The town was flanked by the Zagros Mountains, which provided a natural barrier and strategic advantage against potential invasions. This elevated terrain allowed for the construction of fortifications, which were crucial for securing the port. Additionally, the mountains supplied essential resources, including stone and gypsum, necessary for construction and trade. Water resources also played a pivotal role in the port development. The nearby mountains harbored springs and streams that ensured a reliable water supply. The residents of Siraf dug wells and constructed hand-carved cisterns to store water, providing vital hydration for both the local population and maritime activities. The availability of fresh water in such arid regions was a significant factor in attracting settlers and traders alike. Geographical elements were equally influential in determining Siraf location. The port served as a crucial link between the interior of Iran and the wider world. Its proximity to cities, such as Gur, Jam, and Koran, facilitated the easy transport of goods and resources. These hinterland regions supplied essential foodstuffs and materials, making Siraf a vital hub for commerce. The connectivity provided by the port enhanced trade routes, establishing Siraf as a center of economic activity.

Moreover, the port location strategically positioned it along major maritime trade routes. Siraf became a primary point of departure and destination for merchants traveling between the Persian Gulf and other regions, including the Indian subcontinent and the Arabian Peninsula. These geographical advantages enabled Siraf to thrive as a trading post, significantly contributing to the region's economic landscape.

Discussion of Results & Conclusion

The builders of Siraf adeptly utilized both natural and human geographical phenomena to establish the port in a way that effectively addressed their commercial and economic needs. The emphasis on maritime trade combined with the necessity for a port along the Persian Gulf coast led them to seek a strategically advantageous location. Considering the geographical position of Gur City, they identified a coastal site well-suited for port development. Beyond serving as a maritime port, Siraf evolved into a significant marketplace.

Constructing this new port required not only logistical planning, but also effective supervisory, observational, and defensive capabilities. The nearby highlands provided an ideal setting for fortifications, enhancing the port security. Establishment of any settlements depended critically on access to water. The proximity of vital water sources in the mountains near Siraf, along with digging of numerous wells and construction of hand-carved cisterns, ensured a reliable water supply for inhabitants of the port.

The selected location for Siraf was further influenced by its closeness to Gur and other hinterland regions, such as Jam and Koran, which supplied essential foodstuffs. Siraf functioned as a key hub, serving as both a point of departure and a destination for several roads within Fars Province, effectively connecting it to the interior of Iran. Moreover, the sea route provided a crucial link between the port and other parts of the world.

In conclusion, the historical port of Siraf exemplifies the intricate relationship between geography and human activity. Its strategic location, natural resources, and trade routes have combined to create a thriving center of commerce and cultural exchange. Future research should continue to explore these dynamics, examining how other historical ports were influenced by similar geographical factors. Understanding the elements that contributed to Siraf establishment can provide valuable insights into broader patterns of maritime trade and settlement in the Persian Gulf region.

By protecting and preserving the historical artifacts and archaeological sites of Siraf, we can ensure that this important piece of history remains a source of knowledge and inspiration for future generations. The study of Siraf not only enhances our understanding of Iranian history, but also underscores the significance of geography in shaping human civilization. As we continue to explore the past, we must remain mindful of the lessons it offers for our present and future.

پژوهش‌های تاریخی

سال هفدهم، شماره یکم (پیاپی ۶۵)، ۱۴۰۴، ص ۷۵-۹۲

تاریخ وصول: ۱۴۰۳/۱۰/۲۲، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۵/۲۵

مقاله پژوهشی

تأثیر پدیده‌های جغرافیایی در مکان‌گزینی بندر سیراف^۱

مصطفی ابراهیمی، دکترای تخصصی گروه تاریخ، دانشکده ادبیات، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران

ebrahimishaldani@gmail.com

علی ناظمیان‌فرد* ، دانشیار گروه تاریخ، دانشکده ادبیات، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران

nazemian@um.ac.ir

محمدتقی ایمان‌پور، استاد گروه تاریخ، دانشکده ادبیات، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران

timanpour@um.ac.ir

چکیده

بندر تاریخی سیراف بر کرانه خلیج فارس با استناد به یافته‌های باستان‌شناسی از آثار دوره ساسانی به شمار می‌رود. بر اساس منابع، در دوره اسلامی، روزگار آبادانی و رونق این بندر تا اواخر حکومت آل بویه ادامه داشت. این مکان مهم، از نظر جغرافیایی در باریکه‌ای از کوه تا ساحل دریا قرار دارد. سیراف موضوع پژوهش‌های بسیاری به‌ویژه در زمینه تجارت دریایی با سرزمین‌های دیگر بوده و به‌عنوان بزرگ‌ترین محوطه کاوش‌های باستان‌شناسی در سواحل شمالی خلیج فارس مقالات بسیاری درباره حفاری‌های صورت گرفته در آن منتشر شده است. با وجود این تاکنون درباره مکان‌گزینی آن پژوهشی انجام نشده است. با توجه به کمی وسعت میان کوه و دریا در سیراف و وجود محوطه‌های ساحلی وسیع‌تر در پیرامون آن، این سؤال پیش می‌آید که چرا این بندر در نقطه‌ای که وسعت کم زمین از ویژگی‌های آن است، ساخته شد؟ دیگر آنکه پدیده‌های جغرافیایی طبیعی و انسانی چه نقشی در مکان‌گزینی این بندر ایفا کرده‌اند؟ نوشتار حاضر به‌روش توصیفی و تحلیلی و بر اساس جستجو در منابع کتابخانه‌ای، مشاهده میدانی و مصاحبه فراهم آمده است. یافته‌ها نشان می‌دهد که ویژگی‌های طبیعی سیراف، چون موقعیت بندرگاهی آن، ارتفاعات، منابع آب و معادن سنگ و گچ و نیز پدیده‌های جغرافیایی انسانی مانند شهرهای پس‌کرانه‌ای و راه‌های تجاری نقشی اساسی در انتخاب مکان این بندر داشته‌اند.

واژه‌های کلیدی: سیراف، خلیج فارس، پدیده‌های طبیعی، پدیده‌های انسانی.

^۱ مقاله مستخرج از رساله دکتری با عنوان نقش عوامل و پدیده‌های جغرافیایی در حیات سیاسی و اجتماعی فارس از ورود اسلام تا پایان دوره آل بویه.

* نویسنده مسئول

2476-3306 © University of Isfahan

This is an open access article under the CC BY-NC-ND/4.0/ License (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>).



doi 10.22108/jhr.2025.143683.2740

مقدمه

انسان از روزگاران دور برای گذران زندگی و پیشرفت در امور آن به جغرافیا و پدیده‌های جغرافیایی پیرامون خود توجه داشته است. تأثیر عوامل جغرافیایی بر زندگی انسان، شیوه معیشت، نوع معماری و آداب و رسوم او موضوعی انکارناپذیر است؛ باین حال، انسان با بهره‌گیری از هوش و خلاقیت تلاش کرده است تا خود را از جبر جغرافیایی تا اندازه بسیاری برهاند و نیز جغرافیا را به خدمت خود درآورد. در دانش جغرافیا این شیوه از عملکرد وی در تعامل با محیط و بهره‌گیری از امکانات محیطی، امکان‌گرایی نام دارد.

یکی از حوزه‌های میان‌رشته‌ای، جغرافیای تاریخی است. پژوهشگران در این حوزه به بررسی تعامل انسان با محیط و جغرافیای پیرامون وی و تأثیر دوطرفه آن‌ها بر یکدیگر در جریان رویدادهای تاریخی می‌پردازند. از جمله این رویدادها پیدایش سکونتگاه‌ها و شکل‌گیری شهرها در گذشته است. پژوهشگر این حوزه با طرح مسئله و تلاش برای درک خاستگاه جغرافیایی آن، مطالعه خود را غنی‌تر می‌کند (گوردون ایست، ۱۳۹۲، ص. ۲۲). برای انجام این کار، محقق ضمن توجه به منابع مکتوب و دست‌اول (به‌ویژه کتب جغرافیایی) و بهره‌گیری از نقشه‌های تاریخی، به مشاهدات و بررسی‌های میدانی نیز می‌پردازد (گوردون ایست، ۱۳۹۲، ص. ۳۲-۳۳). ازسویی توجه به تاریخ شفاهی و امر مصاحبه و گفتگو نیز می‌تواند یاریگر او در موضوع پژوهش باشد.

از پدیده‌های بسیار مهم جغرافیای طبیعی در ایران، خلیج فارس است. سواحل این گستره آبی از هزاره‌های پیشین در کانون توجه انسان و نیز محل شکل‌گیری شهرها و روستاهای مختلفی بوده است. در دوران تمدن عیلامی و در شبه‌جزیره بوشهر، شهر

لیان به وجود آمد و در ریشهر نیز که در آنجا قرار دارد آثاری از تمدن یادشده تا دوره ساسانی کشف شده است (حسینی فسایی، ۱۳۸۲، ج. ۱۳۳۴/۲؛ فرصت شیرازی، ۱۳۷۷، ج. ۵۹۶/۲؛ واندنبرگ، ۱۳۴۸، ص. ۵۳؛ توفیقیان، ۱۳۹۳، ص. ۵۷).

با تأسیس سلسله هخامنشی جغرافیای ایران و خلیج فارس زیر سیطره حکومتی واحد قرار گرفت. نویسندگان یونانی از وجود آثار هخامنشی در سواحل خلیج فارس تا دشتستان یاد کرده‌اند (Strabo, n.d, p. 72; Arrian, 1897, p. 159) در دشتستان آثار هخامنشی یعنی کاخ‌های «چرخاب»، «بردک‌سیاه» و «سنگ سیاه» یافت شده است (سرفراز و فیروزمندی، ۱۳۸۷، ص. ۱۵۰-۱۵۱؛ ابراهیمی و همکاران، ۱۳۹۹، ص. ۷۶).

در عصر اشکانی و دوران حضور نظام ملوک‌الطوایفی، در سواحل خلیج فارس حکومت‌های مختلفی وجود داشت. در پایان دوره یادشده و با آغاز تلاش‌های اردشیر بابکان برای دستیابی به قدرت، سواحل خلیج فارس نیز در کانون توجه او قرار گرفت. وی به سلطه حکومت‌های موجود در این ناحیه پایان داد و با تأسیس حکومت ساسانی سواحل خلیج فارس نیز جزئی از قلمرو این حکومت شد (طبری، ۱۳۷۵، ج. ۵۸۲/۲، ۵۸۴).

ساسانیان شهرهای بسیاری را در ایران بنا کردند. حمزه اصفهانی در ذکر شهرسازی اردشیر بابکان از رام‌اردشیر نام می‌برد که آن را در دوره زندگی او ریشهر می‌نامیدند (الإصفهانی، بی‌تا، ص. ۳۸). همان‌گونه که گذشت، آثاری از دوران عیلامی تا ساسانی در ریشهر واقع در شبه‌جزیره بوشهر یافت شده است. برخی از شهرهای ساسانی در سواحل خلیج فارس ساخته شده‌اند. یکی از آن‌ها بندر سیراف است که در این مقاله نقش پدیده‌های جغرافیایی در تعیین مکان آن بررسی شده است.

در باب ضرورت انجام چنین پژوهشی باید گفت که تاکنون مطالعه‌ای درباره موضوع یادشده انجام نگرفته است؛ بنابراین با بررسی پدیده‌های جغرافیایی و تعامل انسان با آن‌ها، پژوهشگر به تأثیر پدیده‌های طبیعی و انسانی در تعیین مکان بندر سیراف توجه کرده است. از سوی دیگر باید گفت با توجه به اهمیت سیراف در تاریخ ایران، پژوهش درباره جغرافیای تاریخی آن به این دلایل، ضرورت ویژه‌ای پیدا می‌کند: ۱. یک کانون مهم گردشگری طبیعی و تاریخی در سواحل ایرانی خلیج فارس و در دل تأسیسات گازی پارس جنوبی؛ ۲. بستری مهم در پژوهش‌های تاریخی و باستان‌شناسی؛ ۳. ضرورت حفاظت از آثار کهن آن.

روش‌شناسی

درباره روش گردآوری داده‌ها، در گام نخست از آگاهی‌های منابع دست‌اول کتابخانه‌ای و تحقیقات جدید بهره گرفته شده است. با توجه به اهمیت بررسی و مشاهدات میدانی، از آثار و محوطه‌های طبیعی و تاریخی داخل سیراف و پیرامون آن بازدید شد. همچنین با برخی از افراد آگاه به تاریخ محلی مصاحبه و گفتگو انجام شده است.

پیشینه پژوهش

تاریخ و باستان‌شناسی سیراف در کانون توجه برخی از پژوهشگران قرار گرفته است. آرل اشتاین (Aurel Stein) نخستین باستان‌شناسی است که محوطه سیراف را بررسی کرده است. اقبال آشتیانی (۱۳۲۴) در مقاله «جغرافیای بلاد و نواحی: سیراف قدیم» به این بندر پرداخته و اشاره اندکی به وضعیت نامساعد طبیعی در این باب کرده است. لسترنج (Le Strange, 1905/1364) در کتاب شهرهای خلافت شرقی،

آگاهی‌های جغرافی‌دانان اسلامی را درباره این بندر فراهم آورده است. اقتداری (۱۳۵۷) نیز بناهای تاریخی آن را با ارائه عکس‌هایی در کتاب آثار شهرهای باستانی خلیج فارس و دریای عمان ذکر کرده است. معصومی (۱۳۷۴) نیز در کتاب سیراف (بندر طاهری) به معرفی آثار سیراف، کاوش‌های باستان‌شناسی این مکان، مردم‌شناسی و فولکور و اثر متأخر آن یعنی قلعه شیخ پرداخته است. سمسار (۱۳۵۷) نیز در این باره کتابی با عنوان جغرافیای تاریخی سیراف به نگارش درآورده است. جدیدترین آثار علمی و پژوهشی منتشرشده درباره این موضوع کتاب‌های سید محی‌الدین جعفری (۱۳۹۴) و محمد اسماعیل اسماعیلی جلودار (۱۳۹۰) و (۱۳۹۴) است. در برخی از آثار ذوقی نیز به این بندر و آثار آن توجه شده است. از مروری تا نعت نوشته رضا طاهری (۱۳۹۴) از جمله آن‌هاست. در همه این آثار، موضوع مدنظر نوشتار حاضر، یعنی چرایی تعیین جایگاه سیراف و نقش پدیده‌های جغرافیایی آن لحاظ نشده است.

بندر سیراف

بندر سیراف، مرکز بخشی به همین نام از توابع شهرستان کنگان در استان بوشهر است. از سال ۱۳۸۷ نام سیراف احیا و جایگزین نام طاهری شد (کنگانی، ۱۴۰۳، مصاحبه)؛ اما هنوز از واژه اخیر نیز در اشاره به این بندر استفاده می‌شود.

شهرت و آوازه این بندر در سده‌های اولیه اسلامی توجه جغرافی‌دانان را به خود جلب کرده و کمتر کتاب مسالک و ممالکی است که در آن ذکری از این بندر به میان نیامده باشد (سمسار، ۱۳۵۷، ص. ۵). در احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم آمده است: «ساختمان‌هایش استوار، جامعش زیبا، بازارهایش درست، مردمش دارا و نامش پرآوازه است (مقدسی،

است (Whitehouse, 1968, p. 1). فاصله این بندر تا عسلویه مرکز تأسیسات گازی پارس جنوبی تقریباً ۵۰ کیلومتر و تا خلیج طبیعی - تاریخی نایبند نزدیک به ۶۰ کیلومتر است.

جغرافیای طبیعی

از منظر جغرافیای طبیعی، سیراف میان کوه و دریا قرار دارد (مقدسی، ۱۳۶۱، ج. ۶۳۷/۲؛ مسعودی، ۱۳۶۵، ص. ۴۸). در سمت دریا این بندر در امتداد کناره خلیجی کم‌عمق منتهی به سواحل شنی پست گسترش یافته است. بلافاصله پس از این ساحل، یک سلسله کوه ماسه‌سنگی ناهموار قرار دارد. در این قسمت از فارس، زمین پشت ساحل شامل مجموعه‌ای از سلسله کوه‌های ممتد موازی با ساحل است. این کوه‌ها که رسوبی‌اند، بلندی‌شان به بیش از ۱۵۰۰ متر می‌رسد و ۲۰ کیلومتر وارد دریا شده‌اند. تنها در برخی نقاط، این کوه‌ها به وسیله گذرگاه‌هایی از یکدیگر جدا شده‌اند؛ در نتیجه ارتباطی بین ساحل و مناطق داخلی و دور از کرانه، آن هم به‌شکلی دشوار به وجود آمده است (Whitehouse, 1968, p. 3). جغرافی دانان اسلامی نیز به‌صورت کلی از کوه‌های سیراف و پیرامون آن یاد کرده‌اند (ابن‌رسته، ۱۸۹۲م، ص. ۱۵۴؛ جیهانی، ۱۳۶۸، ص. ۵۸؛ الإصطخری، ۲۰۰۴م، ص. ۳۱ و ۷۸). کوه‌های سیراف بخشی از زاگرس چین‌خورده، است (جعفری، ۱۳۹۴، ص. ۲۶). این کوه‌ها امتداد ارتفاعات مشرف بر کنگان هستند که در پشت سیراف به کوه «هفت‌چاه» متصل می‌شوند. در پشت این کوه‌های بلند، دره‌های جم و گله‌دار قرار دارد که به‌وسیله راه‌هایی از گذشته تا امروز به سیراف متصل می‌شده‌اند (Stein, 1937, p. 210). هفت‌چاه بخشی از ارتفاعات میان سیراف و منطقه‌ی گله‌دار است. کوه موسوم به «جبل عالی» نیز

۱۳۶۱، ج. ۶۳۶/۲). بر اساس گزارش‌های جغرافی دانان اسلامی، سیراف مرکز عمده تجارت دریایی خلیج فارس با هند و شرق دور در قرون نخستین اسلامی بود (Stein, 1937, p. 202)؛ چنان‌که آن را «درگاه چین» و «انبار فارس و خراسان» می‌گفتند (مقدسی، ۱۳۶۱، ج. ۶۳۶/۲). بنابر آنچه گفته شد، این نقطه از منظر باستان‌شناسی اهمیت داشته و بزرگ‌ترین محوطه شناسایی و کاوش‌شده در سواحل ایرانی خلیج فارس است (خسروزاده، ۱۳۹۶، ص. ۱۵۲). وجود نام این بندر در برخی روایات اسطوره‌ای، مانند به آسمان رفتن کیکاووس، از پیشینه قبل از اسلام آن حکایت دارد (طوسی، ۱۳۸۲، ص. ۴۲۰؛ الحموی، ۱۹۹۵م، ج. ۲۹۴/۳). در یکی از نخستین آثار تحقیقی درباره این بندر، با ارائه شواهدی سیراف «از بلاد قبل از اسلام» معرفی شده است (اقبال آشتیانی، ۱۳۲۴، ص. ۷). کاوش‌های وایتهاوس (Whitehouse) پیشینه ساسانی این مکان را آشکار کرد. وی در پایان یکی از مقالات خود با ذکر شواهد باستان‌شناسی از «سیراف ساسانی» سخن گفته است (Whitehouse, 1972, p. 87).

موقعیت

از نظر موقعیت مکانی بر اساس منابع، سیراف بر ساحل خلیج فارس و در کوره اردشیرخوره فارس قرار داشته است (الخوارزمی، ۱۳۴۵ق، ص. ۱۴؛ ابن‌خردادبه، ۱۹۹۲م، ص. ۴۴). این بندر یکی از بزرگ‌ترین بندرها و شهرهای ساخته شده بر کرانه دریای فارس بوده است (جیهانی، ۱۳۶۸، ص. ۵۸؛ الإصطخری، ۲۰۰۴م، ص. ۳۱). امروزه محوطه سیراف در ساحل ایرانی خلیج فارس، ۲۲۰ کیلومتری جنوب شرق بوشهر و در فاصله تقریباً ۳۸۰ کیلومتری شمال غرب بندرعباس واقع شده

اشراف دارد که امتداد تپه‌های مشرف بر سیراف است. برخلاف سیراف، چاه مجنون و بندر پرک در نقطه وسیع‌تری بنا شده‌اند. این موضوع گویای آن است که در بنای یک بندر جدید، فقط گستردگی زمین مدنظر نبوده است. در انتخاب مکان ساخت بندر سیراف به عوامل جغرافیایی طبیعی و انسانی توجه شده که در ادامه به آن‌ها پرداخته می‌شود.

موقعیت بندرگاهی

در دانش جغرافیا یکی از مباحث درزمینه موقعیت، «انسان و موقعیت بندرگاهی» است (شکویی، ۱۳۷۳، ص. ۲۵۹). خلیج فارس در قسمت سیراف یک پیش‌رفتگی قوسی‌شکل در خشکی دارد: «و اصل ترکیب بندر طاهری به‌مثابه هلال واقع است...» (آل داوود، ۱۳۷۸، ص. ۱۰۴). این ویژگی طبیعی زمینه مناسبی را برای شکل‌گیری موقعیت بندرگاهی در سیراف فراهم آورده بود. این موقعیت در بسیاری از منابع جغرافیایی اسلامی بازتاب یافته؛ چنان‌که از آن با عنوان «الفرضة العظيمة لفارس» (بندر بزرگ فارس) در برخی از منابع یاد شده است (الإصطخری، ۲۰۰۴م، ص. ۳۱؛ ابن‌حوقل، ۱۹۳۸م، ج. ۴۹/۱). ابن‌بلخی نیز با توجه به این موقعیت، سیراف را به‌عنوان «مشرع بوزی‌ها و کشتی‌ها» در کتاب خود آورده است (ابن‌بلخی، ۱۳۷۴، ص. ۳۲۸). پاره‌ای دیگر از منابع نیز ضمن اشاره به فرضه بودن این مکان، آن را محل کشتی‌ها و برافراشتن بادبان و به راه افتادن کشتی‌ها (إقلاع للمراكب) ذکر کرده‌اند (ابوالفداء، ۲۰۰۷م، ص. ۳۷۹؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۵، ج. ۲۴۱/۱؛ ج. ۱۲۶/۲).

شهرهایی با موقعیت بندرگاهی در واقع «ایستگاه نهایی کشتی‌ها»، «پایان راه‌های خشکی»، «مسیرهای تجارت دریایی» و «خطوط ارتباطی داخلی و خارجی»

بخشی از ارتفاعات میان جم و سیراف است (حسینی فسایی، ۱۳۸۲، ج. ۱۶۳۴/۲). میان کوه‌های مرتفع یادشده و خود سیراف نیز کوه‌هایی با ارتفاع کمتر، تپه‌هایی چند و دره‌ای موسوم به «دوبند طاهری» وجود دارد که محور ارتباطی عسلویه - کنگان و سیراف - جم از میان آن‌ها می‌گذرد. امروزه این دو محور ارتباطی در قسمتی از دره دوبند موسوم به «پل طاهری» به یکدیگر می‌رسند. اکنون نیز چون گذشته با عبور از دره دوبند و تنگ گنارک به سیراف وارد می‌شوند.

عوارض طبیعی موجود در محدوده شهر سیراف که در منابع جغرافیایی کهن بازتاب یافته شامل کوه، دریا و ساحل است (جهانی، ۱۳۶۸، ص. ۵۸؛ ابن‌حوقل، ۱۹۳۸م، ج. ۴۹/۱؛ الإصطخری، ۲۰۰۴م، ص. ۳۱). به‌علاوه در این محدوده تپه‌های متعدد، تنگ‌هایی مانند لیر و دره‌هایی چون شیلو واقع شده است (Stein, 1937, p. 204 و مشاهده میدانی). هم‌چنین در مکان‌نگاری (توپوگرافی) شهر، دو رودخانه هست که سیراف در میان آن‌ها قرار گرفته و در ابتدا و انتهای شهر قرار دارند. یکی از آن دو از تنگ گنارک می‌گذرد و دیگری رودخانه «لگ‌لوگه» نام دارد. این عوارض طبیعی که در واقع رودخانه‌های فصلی هستند سیلاب‌ها را با خود به دریا حمل می‌کنند (جعفری، ۱۳۹۴، ص. ۳۹ و مشاهده میدانی). نزدیک‌ترین آبادی‌ها به سیراف روستای «چاه مجنون» و «بندر پرک یا پرک» است که ظاهراً در دوران متأخر به وجود آمده‌اند. نام پرک نخستین بار در دوره محمدشاه قاجار ثبت شده است (کازرونی، ۱۳۶۷، ص. ۷۹). این دو مکان مانند سیراف، مابین دریا و کوه قرار دارند. کوه مشرف بر آن‌ها، کوه هفت‌چاه است؛ اما این کوه با ارتفاع زیاد چون دیوار بلندی در فاصله دورتری از دریا و آبادی‌های یادشده قرار گرفته است. به‌علاوه، تپه‌هایی بر چاه مجنون

به شمار رفته و نقش‌های مهمی را ایفا می‌کنند (شکویی، ۱۳۷۳، ص. ۲۵۹). همچنین این فضای مناسب برای سیراف، موقعیت‌های دریایی، ساحلی و نیز سرآغازی را به دنبال داشت. موقعیت‌های یادشده از مباحث جغرافیایی اند (شکویی، ۱۳۷۳، ص. ۲۵۹، ۲۶۵-۲۶۶). تمامی ویژگی‌های جغرافیایی یادشده، درباره بندر سیراف صدق می‌کرد.

موقعیت بندرگاهی سیراف از منظر اقتصاد مبتنی بر بازرگانی دریایی، بسیار مهم و درخور توجه بوده است. شهرها را می‌توان از نظر کاربری‌های گوناگونی که دارند، به شهرهای بازاری، بندرهای دریایی، پایتخت‌ها، حاکم‌نشین‌ها، شهرهای صنعتی و... دسته‌بندی کرد. همچنین می‌توان برای آن‌ها کارکردهایی تخصصی چون تجارت، صنعت، دفاع و... نیز قائل شد (گوردون ایست، ۱۳۹۲، ص. ۱۰۳).

با توجه به این دسته‌بندی، کارکرد و موقعیت یادشده، سیراف شهری با کاربری یک بندر دریایی بود که بازرگانی دریایی کارکرد اصلی و تخصصی آن به شمار می‌رفت. در واقع کارکرد بازرگانی دریایی اصلی‌ترین هدف شکل‌گیری سیراف بود و موقعیت بندرگاهی عامل اصلی و عمده بنای شهر به شمار می‌رفت. بازرگانی دریایی نقش مهمی در حیات مردم این بندر ایفا می‌کرد. با توجه به آنکه سیراف ایستگاه نهایی کشتی‌ها بود کالاهای دریایی (أمتعة البحر) مانند مواد خوشبو و ادویه از کشورهای دوردست به آنجا حمل می‌شد. سیراف با بهره‌مندی از موقعیت سرآغازی، نقطه‌ای بود که کالاهای دریایی واردشده از آنجا به سایر نقاط فارس و سرزمین‌های دیگر فرستاده می‌شد (الإصطخری، ۲۰۰۴، ص. ۹۲). همین عامل، سیراف را به شهری ثروتمند تبدیل کرده بود؛ چنان‌که یکی از جغرافی‌دانان درباره آن گفته است: «سیراف در قدیم شهری بزرگ بوده است و آبادان و

پر نعمت... و به عهد خلفاء گذشته در وجه خزانه بودی، به سبب آنک عطر و طیب از کافور و عود و صندل و مانند آن دخل آن بودی و مالی بسیار از آنجا خاستی...» (ابن بلخی، ۱۳۷۴، ص. ۳۲۸). از طرفی برخی از نویسندگان نیز آن را غنی‌ترین شهرهای فارس دانسته‌اند که در آن افرادی زندگی می‌کردند که ثروت فراوان خود را تنها با بازرگانی دریایی به دست آورده بودند (الإصطخری، ۲۰۰۴، ص. ۳۱ و ۹۳؛ ابن حوقل، ۱۹۳۸م، ج. ۴۹/۱). تجارت دریایی رشد و گسترش شهر بندری سیراف را نیز در پی داشت؛ به گونه‌ای که منابع جغرافیایی با عنوان‌هایی مانند «مدینه عظیمه» (الإصطخری، ۲۰۰۴، ص. ۳۱)، «مدینه جلیله» (ابن حوقل، ۱۹۳۸م، ج. ۴۹/۱؛ اسحاق بن الحسین، ۱۴۰۸ق، ص. ۴۴) و «مدینه آهله» (ابوالفداء، ۲۰۰۷م، ص. ۳۷۹) از بزرگی و شکوه آن یاد کرده‌اند.

با توجه به اتصال خلیج فارس به اقیانوس هند (الهمدانی، ۱۴۱۶ق، ص. ۶۴) سیراف با داشتن موقعیت بندرگاهی و بازرگانی دریایی، از طریق گستره‌های آبی یادشده با دیگر نقاط دنیا مانند عدن، عمان، دیبل و چین پیوند یافته بود (الحمیری، ۱۹۸۴م، ص. ۳۳۳). متون سفرنامه‌ای چون *سلسله التواریح و اخبار الصين و الهند* از منابعی هستند که پیوند سیراف و حوزه خلیج فارس را با سرزمین‌های هندوستان و شرق دور مانند چین نشان داده‌اند. مردم هند برای تجارت به سیراف می‌آمدند (سیرافی، ۱۳۸۱، ص. ۱۴۳؛ مسعودی، ۱۳۶۵، ج. ۱۳۵/۱). به علاوه بازرگانان چینی نیز در این بندر حضور داشتند و طبق گفته کتاب *سلسله التواریح* بیشترین کشتی‌های چینی از سیراف بارگیری می‌کردند (سیرافی، ۱۳۸۱، ص. ۵۶). بندر خانفوا در چین محل اجتماع بازرگانانی بود که از سیراف به آنجا سفر می‌کردند (سیرافی، ۱۳۸۱، ص. ۱۱۹). به جز

قاجار است بر فراز تپه‌ای بنا شده است (کازرونی، ۱۳۶۷، ص. ۷۸). آثاری از سیراف قدیم شامل سنگ، ساروج، گچ و سفال‌های شکسته در پای دیوارها و پیرامون این قلعه دیده می‌شود (مشاهده میدانی).

ارتفاعات سیراف

در کنار بستر یادشده، باید به ارتفاعات سیراف نیز توجه کرد که بر باریکه ساحلی و دریا اشرف کامل دارند (الإصطخری، ۲۰۰۴م، ص. ۳۱؛ ابن‌حوقل، ۱۹۳۸م، ج ۴۹/۱). کوه‌های کم‌ارتفاع مشرف بر سیراف کمتر از ۵۰۰ متر از ساحل فاصله دارند و در همین فاصله است که نواری باریک برای سکونت شکل گرفته است (Whitehouse, 1968, p. 3). میان کوه‌های یادشده و نوار باریک خشکی، تپه‌های کم‌ارتفاعی نیز وجود دارد. یک ویژگی مهم کوه‌های سیراف نداشتن بلندی‌های بیش از حد است که این ویژگی امکان دستیابی نسبتاً سریع و آسان به نقاط مرتفع و قلل آن و نیز بهره‌گیری انسان از قسمت‌های مختلف این کوه‌ها را فراهم کرده است (مشاهده میدانی). فاصله کوه و دریا در سیراف بسیار به هم نزدیک است و همین ویژگی نقش مهمی در شکل‌گیری معماری خانه‌ها و دیگر سازه‌های این بندر داشته است: «و در صبای آن کوهسار شامخه... واقع است و عرض آن سرزمین بقدر چهار پنچ خانه بیشتر نیست، آنهم مایل به فراز کوه و چنان است که مرتبه و مرتبه بر بلندی کوه می‌روند...» (کازرونی، ۱۳۶۷، ص. ۷۷). با توجه به اشاره جغرافی‌دانان و مشاهده آثار باقی‌مانده، بخشی از بناهای سیراف بر روی تپه‌ها و کوه‌های کم‌ارتفاع مشرف بر شهر و دریا ساخته شده بود (الإصطخری، ۲۰۰۴م، ص. ۳۱؛ ابن‌حوقل، ۱۹۳۸م، ج ۴۹/۱). سیراف از سمت شمال، شمال غرب، شمال شرق و جنوب شرق به کوه محدود

سیرافی‌ها کشتی‌های بصره، عمان و شهرهای هند نیز به آنجا می‌رفتند و پیروان ادیان گوناگون در این شهر حضور داشتند (الحمیری، ۱۹۸۴م، ص. ۲۱۰). علاوه بر هند و شرق دور، ناخدایان سیرافی از طریق اقیانوس هند تا شرق آفریقا نیز سفر می‌کردند (مسعودی، ۱۳۷۴، ج. ۱۰۵/۱).

در کنار بازرگانی دریایی به‌عنوان کارکرد اصلی سیراف، از کارکردهای دیگری متأثر از کارکرد یادشده و وابسته به آن نیز می‌توان یاد کرد و از مشاغلی نام برد که در پیوستگی کامل با دریا و ساحل نشینی است. صید و صیادی (تاریخ سیستان، ۱۳۶۶، ص. ۲۲۹) و کشتی‌سازی از آن‌جمله بودند (سیرافی، ۱۳۸۱، ص. ۱۰۷؛ طبری، ۱۳۷۵، ج. ۶۵۲۹/۱۵).

باریکه ساحلی سیراف که در میان کوه و دریا واقع شده، مکان بنای این بندر، بستر شکل‌گیری سازه‌های انسانی و موجودیت شهر به‌عنوان یک کانون بازرگانی، اقتصادی و جمعیتی مهم بود. با توجه به وسعت کم آن، بخشی از عناصر بافت شهری بر روی تپه‌ها و کوه‌های مشرف بر باریکه ساحلی ساخته شد (الإصطخری، ۲۰۰۴م، ص. ۳۱). این عناصر شامل خانه‌های مردم، برکه‌های آب و چاه‌های سنگی بودند که امروزه نیز بقایای آن‌ها دیده می‌شود (مشاهده میدانی). بخش‌های بسیاری از آثار شهری قدیم نیز در زیر بافت امروزی سیراف قرار گرفته است. از زمان شکل‌گیری روستای بندری طاهری در جوار خرابه‌های سیراف، همواره ساخت‌وساز جدید بر روی بخش‌هایی از این خرابه‌ها انجام شده است. وایتهاوس می‌گوید: «آثار سیراف در سمت شرق به‌وسیله روستای طاهری محو شده است». وی از امکان به‌کارگیری استحکامات شرقی سیراف جهت ساخت قلعه نصوری (قلعه شیخ) سخن گفته است (Whitehouse, 1972, p. 67). این اثر که از بناهای دوره

و دریا و در جنوب شرقی قلعه کهنه قرار گرفته است. این قلعه از نظر راهبردی بر ورودی شرقی بندر سیراف اشرف دارد (اسماعیلی جلودار، ۱۳۹۰، ص. ۲۹۸)؛ اما از فراز آن می‌توان همه شهر سیراف و دریا را مشاهده کرد (مشاهده میدانی). با توجه به موقعیت جغرافیایی قلعه و اشرف آن به‌ویژه بر قسمت شرقی بندر می‌توان گفت که این قلعه نیز سازه‌ای نظارتی بوده است. بر اساس نوع پلان، مصالح و طاق‌ها این بنا به قلعه‌های ساسانی بسیار شبیه است (اسماعیلی جلودار، ۱۳۹۰، ص. ۳۰۰). ذکر این نکته لازم است که در برخی منابع از دژی به نام سوریانج در سیراف سخن به میان آمده که فاتحان عرب آن را شهر یاج نامیدند (البلادری، ۱۹۸۸م، ص. ۳۷۹؛ قدامه بن جعفر، ۱۹۸۱م، ص. ۳۹۰)؛ با وجود این مشخص نیست که دژ یاد شده در کجا قرار داشته است.

کوه‌ها منبع تأمین سنگ برای ساخت خانه‌ها، مساجد، برکه‌ها، نهرهای آب‌رسانی و... بوده‌اند (مشاهده میدانی). در دامنه کوه‌های سیراف نیز در روزگاران کهن، آثاری چون چاه‌های مدور آب، برکه‌های سرپوشیده و خانه‌هایی ساخته شده بود. دره‌های موجود، محل ساخت دخمه و سد ساروجی بوده است (مشاهده میدانی). ارتفاعات و تپه‌های مشرف بر ساحل نیز محل ساخت بخشی از آثار تاریخی این بندر بوده: «و در آن بندر آثار ابنیه رفیعه و عمارات عجیبه بسیار است غالب بر قلل جبال» (کازرونی، ۱۳۶۷، ص. ۷۸). از جمله این آثار می‌توان به «مسجدی عالی‌بنا» و «عمارتی... که آن را مدرسه سیبویه می‌دانند» اشاره کرد (کازرونی، ۱۳۶۷، ص. ۷۸). در یکی از منابع نام مسجد، «امام حسن» ثبت شده است. خانه گبری (خونه‌گوری)، بنای موسوم به تل گنبد و حفره‌های چهارگوش کنده‌شده در کوه که از آن‌ها به‌عنوان «گورستان باستانی» یاد شده، از دیگر آثار تاریخی

است. وجود کوه با پیدایش تنگ‌ها و دره‌هایی همراه شده است. تنگ مشهور لیر در پشت محوطه سکونتی و تنگ کُنارک در غرب شهر قرار دارد و دره‌ها نیز شامل دره کوچک شیلو و دره دوبند است (Stein, 1937, p. 204, 210). این ارتفاعات هنگام شکل‌گیری سیراف لحاظ شده است و عوارض طبیعی مناسبی برای ساخت قلعه و سازه‌های دفاعی و نظارتی این بندر بوده‌اند.

طی بررسی‌های انجام‌شده، در ارتفاعات سیراف، دو قلعه به نام‌های «کهنه» و «لگ‌لوگه» یافت شده است (اسماعیلی جلودار، ۱۳۹۰، ص. ۲۹۵). قلعه کهنه در بلندترین نقطه ارتفاعات شمالی سیراف واقع شده؛ از این‌رو بر بندر سیراف و نیز تا مسافتی طولانی بر دریا اشرف کامل داشته و موقعیت بسیار راهبردی دارد (اسماعیلی جلودار، ۱۳۹۴، ص. ۲۲۲).

بر اساس سفال‌های یافت‌شده مانند یک قطعه سفال قرمز براق هندی و با توجه به شباهت معماری سازه‌های قلعه به معماری دوره ساسانی، می‌توان گفت که این محوطه از آثار دوره یادشده بوده که در دوران بعد نیز سازه‌هایی به آن افزوده شده است (اسماعیلی جلودار، ۱۳۹۴، ص. ۲۲۵). با توجه به ارتفاع قلعه، وجود برج و بارو و دیوار، داشتن موقعیت راهبردی و نیز اشرف کامل بر بندر و دریا می‌توان گفت قلعه کهنه، دژ و قلعه‌ای نظارتی برای حفاظت از شهر سیراف بوده است (اسماعیلی جلودار، ۱۳۹۴، ص. ۲۲۷).

قسمت دیگری از ارتفاعات سیراف که آن‌ها نیز شامل کوه‌هایی با ارتفاع کم و هم‌چنین تپه‌هایی چند است، به‌وسیله تنگ لیر از ارتفاعات پیشین جدا شده‌اند. قلعه دیگر این بندر یعنی لگ‌لوگه در این قسمت بنا شده است. این سازه در دو‌یستمتری شمال شرقی سیراف بر روی ارتفاعی مشرف به بندر

سیراف است (اقتداری، ۱۳۷۵، ص. ۳۵۲، ۳۵۹).

منابع آب

یک ویژگی طبیعی دیگر سیراف که در مکان‌گزینی آن مؤثر بوده، وجود منابع آب و در دسترس بودن آن‌هاست. در محدوده بندر سیراف، کوه‌ها و دامنه‌های مشرف بر آن، منابع آب وجود داشته است. بهره‌گیری از این منابع آبی در پرتو کار، تلاش، خلاقیت انسانی و به‌کارگیری شیوه‌های مختلف ممکن بوده است. بخشی از آثار تاریخی و سازه‌های آبی سیراف چاه‌های مدوری هستند که در بستر سنگی کوه مشرف بر این بندر و در مجاورت دره لیر حفر شده‌اند (معصومی، ۱۳۷۴، ص. ۱۱۱-۱۱۲ و مشاهده میدانی). همچنین بر روی تپه‌های مختلف که آثار خانه‌های قدیمی نیز بر روی آن‌ها وجود دارد چاه‌های مدور دیده می‌شود (مشاهده میدانی). حفر این چاه‌ها گویای آن است که در سیراف امکان دستیابی به آب شیرین در اعماق زمین وجود داشته است. پیش از این از حفره‌های چهارگوش دستکند در کوه‌های سیراف و دامنه‌های آن با کاربری محل تدفین یاد شده است؛ اما در پژوهشی جدید، این آثار به‌عنوان «حوضچه‌های استحصال آب» مورد توجه قرار گرفته که به‌منظور انتقال آب باران به سفره‌های زیرزمینی ساخته شده تا پس از تقویت سفره‌ها، از طریق چاه‌های حفرشده در طبقات سنگی برداشت شوند (جعفری، ۱۳۹۴، ص. ۵۵). این حوضچه‌ها بعدها و در دوره اسلامی برای دفن مردگان نیز استفاده شده‌اند (جعفری، ۱۳۹۴، ص. ۱۲۶).

همان‌گونه که پیش‌تر گفته شد، کوه‌های کنگان و دیر به موازات دریا امتداد یافته، میان نواحی ساحلی و منطقه جم و ریز حائل شده و در پشت سیراف به کوه هفت‌چاه متصل می‌شوند. یک ویژگی طبیعی این کوه‌ها وجود منابع آب در آن‌هاست. در کتاب آکام المرجان چنین آمده است: «اهل آن (سیراف) از

چشمه‌هایی می‌آشامند که از کوه می‌آید» (اسحاق بن حسین، ۱۴۰۸ق، ص. ۴۴). در پیرامون سیراف در سه نقطه چشمه آب وجود دارد. یکی از منابع جغرافیایی به این موضوع اشاره کرده که در «دو سه موضع چشمه‌ها مختصر است» (حافظ ابرو، ۱۳۷۵، ج. ۱۲۷/۲). در اطراف سیراف و نزدیکی دره دوبند مکانی به نام «بُن‌أو یا بُناب» وجود دارد که در امتداد منابع آبی کوه کنگان است. واژه «أو» در این جاینام گویای وجود آب در این نقطه است. منبع تأمین آب در این مکان «چشمه امامزاده» است (جوهری، ۱۴۰۰، ص. ۵۷). امروزه نیز در بُن‌أو کشاورزی می‌شود و شمار نسبتاً فراوانی نخل در آنجا وجود دارد. سخنی از این نام در منابع جغرافیایی قرون پیشین نیامده؛ تنها به‌شکلی کلی برخی از کتب، منبع تأمین آب سیراف و میوه آن را آب جاری از کوه جم دانسته‌اند (الإصطخری، ۲۰۰۴م، ص. ۷۸؛ ابن‌حوقل، ۱۹۳۸م، ج. ۲۸۱/۲). می‌توان به دلایل زیر، اشاره منابع جغرافیایی به کوه جم را به‌عنوان یکی از منابع تأمین آب سیراف صحیح دانست: ۱. فاصله بسیار زیاد سرچشمه بُن‌أو از چشمه امامزاده (جوهری، ۱۴۰۰، ص. ۵۸) و واقع شدن این دو پدیده جغرافیایی در کوه حائل میان جم و سیراف؛ ۲. گذر راه سیراف به جم با فاصله یک‌کیلومتری از بُن‌أو و از میان همین کوه. سازه‌های آبی فراوانی که در این نقطه وجود دارد گویای تلاش پیشینیان در بهره‌گیری از آب موجود برای تأمین بخشی از آب بندر سیراف است. این سازه‌ها در دو سوی دره بُن‌أو ساخته شده و شامل آبدالان، جوی سنگی، جوی سنگ و ساروجی، بند سنگ و ساروجی، بند آب‌برگردان، آسیاب، چاه سنگی و... بوده است (جوهری، ۱۴۰۰، ص. ۶۰-۶۳، ۶۶، ۷۱، ۸۶). آب حاصل از تلاش انسانی پس از عبور از کوه ضمن آبیاری زمین‌های بُن‌أو به‌سمت دره دوبند

در تنگ که در پای سازه‌ای دفاعی موسوم به قلعه کُنارک قرار گرفته نیز چشمه آبی بوده که تا چند دهه پیش نیز از آب آن استفاده می‌شده؛ اما اکنون خشک شده است. آثار سازه‌های قدیمی سنگی و ساروجی انتقال آب این منبع را می‌توان هنوز دید. این سازه‌ها که کاربری قدیمی خود را از دست داده‌اند در دوره معاصر نیز استفاده شده و برای کارایی بیشتر، در آن‌ها بلوک و سیمان به کار رفته است (مشاهده میدانی).

منابع سنگ گچ

سیراف و نواحی پیرامون آن از نظر وجود خاک مناسب برای خشت‌زنی و ساخت ابنیه خشتی چندان غنی نبوده است. یکی از ویژگی‌های طبیعی مکان‌های پیرامون سیراف مانند دره دوبند، وجود منابع سنگ گچ است. این منابع از گذشته‌های دور تا روزگار کنونی برای تولید گچ استفاده می‌شده است. محصول تولیدشده نقش مهمی در معماری و ساخت ابنیه مختلف مانند خانه‌های سیراف داشته است. هنوز بقایای برخی از کوره‌های گچی در دره دوبند وجود دارد. همچنین در روستاهای اختر و تمبک قدیم نیز که امروزه جای خود را به تأسیسات گازی پارس جنوبی داده‌اند کوره‌های گچی متعلق به اهالی سیراف وجود داشته است (کنگانی، ۱۴۰۳، مصاحبه). حافظ ابرو به استفاده از گچ در ساختمان‌های سیراف اشاره کرده است (حافظ ابرو، ۱۳۷۵، ج. ۱۲۷/۲). با مشاهده بناهای مختلفی که در سیراف باقی مانده به‌گسترده‌گی استفاده از گچ در این مکان پی می‌بریم. بقایای عمارت‌ها و خانه‌های حفاری‌شده، مسجد امام حسن، مسجد جامع و دیوار ساحلی از جمله ابنیه/بناهایی هستند که در ساخت آن‌ها از گچ استفاده شده است (مشاهده میدانی). همچنین در تزئین ابنیه سیراف به هنر گچ‌بری بسیار توجه شده است؛

می‌رفته است. بقایای جوی‌های ساروجی در تنگ کُنارک (ورودی شهر از سمت کنگان) به‌احتمال، آب دره بُن‌اُو را به سیراف می‌برده است (مشاهده میدانی). همچنین با توجه به وجود سازه‌های آبی در دره لیر سیراف، شاید بخشی از آب دره بُن‌اُو پس از گذر از دره دوبند از طریق دره لیر به شهر وارد می‌شده است. این سازه‌ها شامل جوی سنگی و ساروجی و نیز شترگلی برج‌مانند استوانه‌ای شکل است (اقتداری، ۱۳۷۵، ص. ۴۰۶-۴۰۷). سازه اخیر که از سنگ و ساروج ساخته شده در برخی از مناطق جنوب ایران به «نر و لاس» موسوم است (مشاهده میدانی).

از دیگر مکان‌های پیرامون سیراف، تنگ کوخوری است که در سه نقطه از آن، وجود آثار انسانی، نشانه بهره‌برداری از منابع آب از روزگاران دور تا دوره معاصر است. وجود دخمه در این تنگ، از پیشینه قبل از اسلام این منطقه حکایت می‌کند (مشاهده میدانی). در بخشی از آن و در پای کوه با نیروی انسانی برای بهره‌گیری و انتقال آب به بیرون از تنگ، دالانی را در کوه ایجاد کرده‌اند که دالان کوچک دیگری نیز به آن متصل می‌شده است، سپس آبی که به‌وسیله دالان از کوه بیرون می‌آمد با ساخت نهر ساروجی، شکافتن قسمت‌هایی از کوه و احداث جوی سنگی و ساخت آبدالان با طی مسافتی طولانی به بیرون از تنگ انتقال داده می‌شد. برای استفاده از آب در این مسیر در نقطه‌ای که فاصله چندانی از مبدأ ندارد برکه‌ای ساخته شده بود که آثاری از آن باقی مانده است (مشاهده میدانی). امروزه نیز دامداران و چوپانان از این منبع برای آب دادن به احشام خود استفاده می‌کنند. در نقطه‌ای دیگر نزدیک به منبع یادشده نیز با احداث جوی در بافت ماسه‌سنگی موجود، آب را به خارج انتقال داده‌اند که ممکن است به جوی‌های پیشین متصل می‌شده است. نقطه سوم

ویژگی‌های برجسته تاریخ ساسانیان است. با توجه به تسلط حکومت ساسانی بر سواحل خلیج فارس، یکی از جنبه‌های مهم اقتصاد دوره ساسانی، بازرگانی دریایی بود و این گستره آبی «کانون فعالیت دریایی ساسانیان» به شمار می‌رفت (Whitehouse & Williamson, 1973, p. 29). در آغاز روی کار آمدن ساسانیان خلیج فارس آبراهی مهم بود و پیش از تأسیس این سلسله و از قرن اول میلادی بازرگانان با بهره‌گیری از بادهای موسمی از خلیج فارس به هند و سیلان می‌رفتند (Whitehouse & Williamson, 1973, p. 30). در دوره ساسانی هم این ارتباط با نواحی یادشده، ادامه یافت. زین الاخبار در باب رابطه ایران و هند از ارسال سالانه «دویست هزار پاره ساج» به‌عنوان باج به ایران در دوره انوشیروان سخن می‌گوید (گردیزی، ۱۳۶۳، ص. ۸۷). ساسانیان که به اهمیت تجاری خلیج فارس با نقاط یادشده آگاه بودند توجه به سواحل و ساخت بندرها را به‌منظور رونق دادن به تجارت دریایی در دستور کار خود قرار دادند. در همه نقاط ساحلی خلیج فارس مکان‌هایی وجود داشت که در آن‌ها بندرگاه‌هایی بنا شد که تأمین‌کننده مواد و کالاهای شهرهای مهم پس‌کرانه‌ای بودند و در رونق اقتصادی حکومت تأثیر مهمی داشتند. «گور» یکی از این شهرهای پس‌کرانه‌ای بود که اردشیر بابکان آن را بنا نهاد (الإصطخری، ۲۰۰۴م، ص. ۷۶؛ ابن‌بلخی، ۱۳۷۴، ص. ۳۳۴). این شهر به‌عنوان پایتخت و مرکز حکومت، علاوه بر اهمیت سیاسی از نظر اقتصادی نیز می‌بایست در سطحی عالی بوده و در رونق اقتصادی حکومت ساسانی مؤثر باشد. علاوه بر ارتباط با سیراف، در داخل شهر گور، گلاب‌گیری و تولید عرقیات گیاهی رایج بود. گلاب جوری هم به سایر نقاط ایران صادر می‌شد و هم از طریق دریا به سرزمین‌های

چنان‌که بقایایی از این هنر در محوطه‌های باقی‌مانده به چشم می‌خورد و در کاوش‌های باستان‌شناسی نیز نمونه‌های بسیاری از آن مثلاً در مسجد جامع و برخی خانه‌ها به دست آمده است (Whitehouse, 1969, p. 57-58 و مشاهده میدانی). با توجه به انتخاب مکان مناسب ساخت بندر و سکونت مردم در این قسمت از سواحل خلیج فارس، به قابلیت‌های طبیعی جغرافیای سیراف و پیرامون آن نیز برای تأمین مصالح ساختمانی توجه شده است و سنگ و گچی که در نزدیکی سیراف به‌وفور یافت می‌شود برای ساخت خانه و بسیاری ابنیه دیگر استفاده شده است.

پدیده‌های انسانی

در کنار عوارض و ویژگی‌های طبیعی مؤثر در ساخت سیراف و انتخاب جایگاه آن، بایستی به پدیده‌های جغرافیایی انسانی نیز توجه کرد. نواحی پس‌کرانه‌ای با شهرها و آبادی‌های بسیار و راه‌های تجاری از مهم‌ترین پدیده‌های انسانی در این باره‌اند.

شهرهای پس‌کرانه‌ای

اردشیر بابکان از دوران آغازین تلاش برای به قدرت رسیدن، تسلط و توجه به خلیج فارس و ساخت شهر و آبادی در سواحل آن و دیگر نقاط ایران را مدنظر قرار داد (طبری، ۱۳۷۵، ج. ۵۸۲-۵۸۴؛ کارنامه اردشیر بابکان، ۱۳۲۹، ص. ۱۷-۱۸). با نگاهی به منابع می‌بینیم که جریان شهرسازی در ایران دوره ساسانی حالتی متفاوت با گذشته دارد؛ زیرا منابع از تعداد زیاد شهرهای ساخته‌شده در این دوره سخن می‌گویند. جغرافیای ایران در طول تاریخ ساسانیان، شاهد ایجاد شهرهای جدید و احیای بسیاری از شهرهای قدیمی است (طبری، ۱۳۷۵، ج. ۵۸۵-۵۹۲؛ ابن‌بلخی، ۱۳۷۴، ص. ۱۷۱، ۱۷۶، ۱۸۱). این موضوع، از جمله

دوردست می‌رفت (الإصطخری، ۲۰۰۴م، ص. ۹۲؛ ابن حوقل، ۱۹۳۸م، ج ۲/۲۹۸). وجود این مشاغل در اهمیت اقتصادی این شهر تأثیر بسیاری داشت. بی‌تردید یکی از مهم‌ترین نقاط ارسال گلاب جوری به کشورهای دیگر از طریق دریا، بندر سیراف بود. سیراف، با توجه به موقعیت جغرافیایی گور، مناسب‌ترین نقطه‌ای بود که می‌توانست بندری برای تأمین کالاهای ضروری شهر گور و دیگر نقاط فارس باشد که با این شهر در ارتباط بودند؛ بنابراین یکی از علل اصلی ساخت و اهمیت سیراف را بایستی در ارتباط با موقعیت گور و رابطه آنها با هم دانست. درستی انتخاب این بندر برای گور از آنجا مشخص می‌شود که قرن‌ها این دو مکان در ارتباط دائم با یکدیگر بودند و به گفته وایتهاوس سیراف بندر گور به شمار می‌رفت (Whitehouse, 1972, p. 87). دیگر شهرهای فارس مانند دارابگرد، کوار، کاریان، کارزین، جم و گران نیز با سیراف ارتباط داشتند (الإصطخری، ۲۰۰۴م، ص. ۷۹؛ مقدسی، ۱۳۶۱، ج. ۲/۳۷۳-۶۷۴؛ ابن بلخی، ۱۳۷۴، ص. ۳۸۶). ارتباط دو شهر گور و دارابگرد با سیراف آبادانی و رونق شهرهای یادشده را که بر سر راه سیراف قرار داشتند، در پی داشت. این شهرها علاوه بر مزایایی که از ارتباط با سیراف نصیبشان می‌شد، نیازمندی‌های این بندر را نیز تأمین می‌کردند. دشت گور (فیروزآباد) گسترده‌ترین فراوانی دارد. حاصلخیزی خاک، وجود منابع فراوان آب، هوای معتدل، کیفیت عالی زراعت، از ویژگی‌های آن بوده است (ابن بلخی، ۱۳۷۴، ص. ۳۳۵؛ فرصت شیرازی، ۱۳۷۷، ج. ۱/۱۷۹). این عوامل سبب رونق فراوان کشاورزی در این دشت شده؛ به گونه‌ای که زراعت آن از همه‌جای فارس بهتر بود (حسینی فسایی، ۱۳۸۲، ج. ۲/۱۴۱۸). با توجه به کیفیت مناسب محصولات زراعی به‌ویژه گندم و جو، این نقطه می‌توانست بخشی از نیازمندی‌های غذایی بندر سیراف

به‌ویژه غلات را تأمین کند. ناحیه گران از جمله نواحی کوره اردشیرخوره در سده‌های نخستین اسلامی بود (ابن خردادبه، ۱۹۹۲م، ص. ۴۴). برخی منابع این مکان را از نواحی سیراف دانسته‌اند (ابن بلخی، ۱۳۷۴، ص. ۳۳۸؛ الحازمی، بی‌تا، ص. ۱۹۹). گران به‌عنوان آخرین منزلگاه در مسیر دارابگرد به سیراف قرار داشت (مقدسی، ۱۳۶۱، ج. ۲/۶۷۴). مرکز این ناحیه نیز شهر گران نام داشت که به‌عنوان شهری آباد با جمعیت بسیار از حدود سیراف معرفی شده است (حدود العالم، ۱۳۶۲، ص. ۱۳۱). ناحیه گران سده‌های اولیه اسلامی (بلوک فال سده‌های میانه و دشت گله‌دار و اسیر امروزی) با توجه به وسعت، زیست‌بومی مناسب و خاک حاصلخیز داشت (عسکری چاوردی و همکاران، ۱۳۹۲، ص. ۸۷)؛ از این رو برای سواحل خلیج فارس اهمیت حیاتی داشت. این وضعیت و استعداد کشاورزی منطقه اهمیت و توسعه بیشتر راه تجاری به سمت سیراف را به دنبال داشت؛ درحالی‌که نوار ساحلی خلیج فارس از چنین قابلیت‌هایی تقریباً بی‌بهره بود. این دشت برای سواحل از نظر تأمین غلات و علوفه نقطه مهمی به شمار می‌رفت (Stein, 1937, p. 217-218). در منابع از کاشت غله و درخت خرما در این قسمت یاد شده است (ابن بلخی، ۱۳۷۴، ص. ۳۳۸؛ مستوفی، ۱۳۳۶، ص. ۱۴۲). تا چند دهه گذشته بخشی از غله تولیدی این منطقه برای فروش یا مبادله کالا به کالا به سواحل خلیج فارس از جمله بندر سیراف (طاهری) می‌رفت (نوروززاده بوشهری، ۱۳۲۵، ص. ۱۳۶؛ ابراهیمی، ۱۴۰۰، مصاحبه). با توجه به تولید خرما به‌عنوان تنها محصول درختی گران می‌توان گفت بخشی از نیاز خرما سیراف نیز از ناحیه گران تأمین می‌شد. همچنین ظرفیت این دشت در پرورش دام می‌توانست بخشی از نیازهای گوشتی و دام

دیگر پدیده جغرافیایی انسانی «راه» بود که آن نیز نقش مهمی در مکان‌گزینی بندر سیراف داشت. پیش از این به نقش شهر گور و موقعیت آن در جانمایی سیراف اشاره شد. این شهر به وسیله راهی به سیراف متصل می‌شد؛ در واقع یکی از اصلی‌ترین علل مکان‌گزینی سیراف در این قسمت از سواحل خلیج فارس را علاوه بر ساخت شهر گور باید مربوط به راهی دانست که به کرانه‌های خلیج فارس و سیراف منتهی می‌شد. راه یادشده پس از طی منزلگاه‌های بسیاری به جم در نزدیکی سیراف می‌رسید. این منزلگاه‌ها در آثار جغرافیایی اسلامی ذکر شده‌اند (الإصطخری، ۲۰۰۴م، ص. ۷۹؛ مقدسی، ۱۳۶۱، ج. ۲/۶۷۴). این راه پس از عبور از جم، کوه‌ها و تپه‌های پیرامون آن چون اثر طبیعی «پوزه پدری» و منزلگاه‌هایی که امروزه به آن‌ها «گل‌آویی» و «برده پهن» گفته می‌شود به سمت سیراف ادامه می‌یافت (اکبری، ۱۳۸۷، ص. ۱۲۸). منزلگاه‌ها شامل تعدادی کاروان‌سرا و برکه‌های آب بود که به دوران رونق سیراف برمی‌گردد (Staff, 1918, p. 162). سرانجام، راه به زمین صاف و هموار دره دوبند می‌رسید. از این مکان نزدیک‌ترین محوطه ساحلی که این راه به آن منتهی می‌شد، بندر سیراف بود. این راه، اصلی‌ترین راهی بود که از گور به سیراف می‌رسید؛ بنابراین راه یادشده تأثیر مهمی در انتخاب مکان بندر سیراف داشت.

راه دیگر از دارابگرد آغاز و با عبور از شهرهایی مانند «جویم ابواحمد»، «کاریان»، «پاراب» و «گران» به سیراف منتهی می‌شد (مقدسی، ۱۳۶۱، ج. ۲/۶۷۴). این راه در نقطه دورتری از سیراف از کوه و گردنه‌ای بسیار ناهموار و سخت به نام «یهودگش» به زمین صاف و هموار می‌رسید. اشتاین که این راه را از طاهری به گله‌دار پیموده، وجود دیواری ساخته شده با قطعات بزرگ سنگ‌های تراشیده شده را نشانی از یک

سیراف و سواحل را تأمین کند. در منابع متأخر از طاهری یا سیراف به‌عنوان بندر مناطق گله‌دار و جم یاد شده است که این مطلب تداوم ارتباط این دو نقطه را با سیراف در طول زمان نشان می‌دهد (Lorimer, 1908, p. 1853).

جم امروزه از شهرهای استان بوشهر است. این نقطه نیز مانند گران در کوره اردشیرخوره قرار داشت (الإصطخری، ۲۰۰۴م، ص. ۷۰). جم در سده‌های نخستین اسلامی شهری آباد با جمعیت بسیار در نزدیکی سیراف بود (حدود العالم، ۱۳۶۲، ص. ۱۳۱). «آب‌های جاری»، «چشمه‌های شیرین گوارا» و «هوایی قرین اعتدال» از ویژگی‌های طبیعی جم بوده است؛ از این رو «انواع فواکه» در آنجا به خوبی به دست می‌آمد (حسینی فسایی، ۱۳۸۲، ج. ۲/۱۴۶۰). اهالی جم با بهره‌گیری از منابع آبی فراوان، نخلستان‌های وسیعی احداث کرده بودند. در این باغ‌ها انواع گوناگونی از خرما با کیفیت تولید می‌شد (ادوای و ابراهیمی، ۱۴۰۰، ص. ۱۴). در منشآت فاضل جمی که از متون ادبی دوره قاجار است اسامی مختلفی چون خاصه، شکر، مرزبان و مصلی برای نخل و خرما جم ذکر شده است (فاضل جمی، ۱۳۷۱، ص. ۳۸). در این میان بیشترین نخل و خرما جم، خُصی (خاصه) بوده که به «خرمای زرد» هم شهرت دارد (ادوای و ابراهیمی، ۱۴۰۰، ص. ۱۴). جم نیز از مکان‌های تأمین‌کننده مواد غذایی به‌ویژه میوه برای اهالی سیراف بود (الإصطخری، ۲۰۰۴م، ص. ۷۸). اشاره یکی از مأموران اروپایی به حمل میوه توسط کاروانی در راه جم به سیراف به سال ۱۹۱۱ تداوم این سنت را نشان می‌دهد (ویلسون، ۱۳۱۰، ص. ۶۴).

راه تجاری

در کنار شهرهای پس‌کرانه‌ای که از آن‌ها یاد شد،

به‌ویژه که نقاط یادشده مواد غذایی سیراف را نیز تأمین می‌کردند. سیراف مبدأ و مقصد راه‌های چندی در ایالت فارس بود. این راه‌ها سیراف را به شهرهای ایران و بالعکس پیوند می‌داد. به‌علاوه راه دریایی نیز عامل ارتباطی مهم این بندر با سایر نقاط دنیا بود.

منابع

ابراهیمی، حاج محمدعلی (۱۴۰۰). *ارتباط منطقه گله‌دار و اسیر با سواحل خلیج فارس (مکان مصاحبه)*. شهرک امام خمینی.

ابراهیمی، نصرالله، ده‌پهلوان، مصطفی، و محمدخانی، کوروش (۱۳۹۹). *کاوش محوطهٔ هخامنشی چرخاب برازجان بر اساس نتایج بررسی آرکئولوژیک. مطالعات باستان‌شناسی پارسه*، ۴(۱۱)، ۷۵-۹۰.

<https://journal.richt.ir/mbp/article-1-311-fa.html>

ابن بلخی (۱۳۷۴). *فارسنامه* (توضیح و تحشیه از منصور رستگار فسایی). بنیاد فارس‌شناسی.

ابن حوقل، ابوالقاسم محمد (۱۹۳۸م). *صورة الأرض* (ج. ۲). دار صادر.

ابن خردادبه، عبیدالله بن عبدالله (۱۹۹۲م). *المسالک و الممالک*. دار صادر.

ابن رسته، احمد بن عمر (۱۸۹۲م). *أعلاق النفیسة و یلیه کتاب البلدان*. دار صادر.

ابوالفداء، اسماعیل بن علی (۲۰۰۷م). *تقویم البلدان. مکتبة الثقافة الدینیة*.

ادوای، مظهر، و ابراهیمی، مصطفی (۱۴۰۰). *خرما، هویت و زندگی روزانه (مطالعه موردی: روستای شلدان ۱۳۰۰ - ۱۳۵۷ش)*. *تحقیقات تاریخ اجتماعی*، ۱۱(۱)، ۳-۳۱.

<https://www.sid.ir/paper/1170733/fa>

اسحاق بن الحسین (۱۴۰۸ق). *آکام المرجان* (تصحیح

راه مهندسی‌شده در این قسمت دانسته که به‌همراه آثار دیگر، گویای رفت‌وآمد بین کانون تجاری سیراف و مراکز بازرگانی کهن ایران بود (Stein, 1937, p. 214).

نتیجه‌گیری

در مکان‌گزینی سیراف، سازندگان این بندر به پدیده‌های جغرافیایی طبیعی و انسانی توجه کردند و آنان با بهره‌گیری از این پدیده‌ها به شکلی معقول و حساب‌شده و در راستای تأمین نیازهای تجاری و اقتصادی اقدام به مکان‌گزینی بندر سیراف و بنای آن کردند. توجه به امر تجارت دریایی و ضرورت تأسیس یک بندر در سواحل خلیج فارس سازندگان را بر آن داشت تا با توجه به موقعیت جغرافیایی شهر گور در پی یافتن مکانی در سواحل خلیج فارس باشند که از موقعیت بندرگاهی مناسبی برخوردار باشد. کاربری سیراف به‌عنوان بندری دریایی، کاربری دیگری را نیز برای آن به دنبال داشت که بازاری بودن آن بود. سیراف بازار بسیاری از کالاها و محصولات بود که هم از دریا و هم از خشکی و نواحی پیرامونی به آن وارد می‌شد. علاوه‌بر ویژگی بندرگاهی، بنای بندر جدید امکانات نظارتی، دیده‌بانی و دفاعی را نیز می‌طلبد که این موضوع با توجه به وجود ارتفاعات دسترس‌پذیر برای ایجاد دژها میسر بود. از آنجاکه به وجود آمدن هر سکونتگاهی وابسته به تأمین آب نیز هست، وجود منابع این مادهٔ حیاتی در کوه‌های نزدیک به سیراف و نیز حفر چاه‌های فراوان در کوه‌ها و دامنه‌های مشرف به این بندر و حفره‌های چهارگوش دستکند، بخش بسیاری از نیاز ساکنان سیراف به آب را تأمین می‌کرد.

موقعیت مکان انتخاب‌شده برای ساخت سیراف نسبت به شهر گور و دیگر نواحی پس‌کرانه‌ای چون جم و گران نیز در مکان‌گزینی این بندر مؤثر بود؛

فهمی سعد). عالم الكتب.
اسماعیلی جلودار، محمد اسماعیل (۱۳۹۰). تحلیل سیستم تدافعی سیراف در اواخر دوره ساسانی و اوایل دوره اسلامی بر پایه قلعه‌های نویافته در آن، باستان‌شناسی ایران در دوره اسلامی (به کوشش محمد ابراهیم زارعی). دانشگاه بوعلی سینا.
اسماعیلی جلودار، محمد اسماعیل (۱۳۹۴). پژوهش‌های باستان‌شناسی خلیج فارس: بندر باستانی سیراف. پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری.
الإصطخری، ابراهیم بن محمد (۲۰۰۴م). المسالك و الممالك (تحقیق محمد جابر عبدالعال حینی). الهيئة العامة لقصور الثقافة.
الإصفهانی، حمزه بن الحسن (بی‌تا). سنی ملوک الارض و الانبیا علیهم الصلاه و السلام. منشورات دار مکتبه الحیاة.
اقبال آشتیانی، عباس (۱۳۲۴). جغرافیای بلاد و نواحی: سیراف قدیم. یادگار، ۲(۴)، ۱۸۷.
<https://www.sid.ir/paper/1170733/fa>
اقتداری، احمد (۱۳۷۵). آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان. انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
اکبری، علی (۱۳۸۷). روابط تجاری بندر سیراف و ایالت فارس از اواخر عهد ساسانی تا پایان سده ششم هجری [پایان‌نامه منتشر نشده کارشناسی ارشد]. دانشگاه آزاد اسلامی واحد داراب.
البلاذری، احمد بن یحیی (۱۹۸۸م). فتوح البلدان. دار و مکتبه الهلال.
الحازمی، محمد بن موسی (بی‌تا). الأماکن. بی‌نا.
الحموی، یاقوت بن عبدالله (۱۹۹۵م). معجم البلدان (ج. ۳). دار صادر.
الحمیری، محمد بن عبدالمنعم (۱۹۸۴م). الروض سرفراز، علی‌اکبر، و فیروزمندی، بهمن (۱۳۸۷).

المعطار فی خبر الأقطار (احسان عباس، محقق). مکتبه لبنان ناشرون.
الخوارزمی، محمد بن موسی (۱۳۴۵ق). صورة الأرض (تحقیق هانس فون مزیک). دار و مکتبه بیلیون.
الهمدانی، ابن فقیه (۱۴۱۶ق). البلدان (تحقیق یوسف الهادی). عالم الكتب.
آل داوود، سید علی (۱۳۷۸). دو سفرنامه از جنوب ایران. امیرکبیر.
تاریخ سیستان (۱۳۶۶). ملک الشعراء بهار (مصحح). کلاله خاور.
توفیقیان، حسین (۱۳۹۳). بنادر تاریخی خلیج فارس در دوران ساسانی. پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری.
جعفری، سید محی‌الدین (۱۳۹۴). سیراف؛ دانش مهندسی سازه‌های آبی. پیام.
جواهری، محسن (۱۴۰۰). آب برای سرزمین مقدس سیراف. انتشارات ادیب مصطفوی.
جیهانی، ابوالقاسم بن احمد (۱۳۶۸). اشکال العالم (علی بن عبدالسلام کاتب، مترجم؛ با مقدمه و تعلیقات فیروز منصوری). آستان قدس رضوی.
حافظ ابرو، عبدالله بن لطف‌الله (۱۳۷۵). جغرافیا (صادق سجادی، مصحح؛ ج. ۱-۲). میراث مکتوب.
حدود العالم (۱۳۶۲). (به کوشش منوچهر ستوده). کتابخانه طهوری.
حسینی فسایی، حاج میرزا حسن (۱۳۸۲). فارسنامه ناصری (تصحیح و تحشیه منصور رستگار فسایی؛ ج. ۲). امیرکبیر.
خسروزاده، علیرضا (۱۳۹۶). باستان‌شناسی خلیج فارس در دوره اشکانی و ساسانی. سمت.
سرفراز، علی‌اکبر، و فیروزمندی، بهمن (۱۳۸۷).

- خلیج فارس (تصحیح و تحشیه منوچهر ستوده). مؤسسه فرهنگی جهانگیری.
- کنگانی، محمد (۱۴۰۳)، *زندگی در سیراف (مکان مصاحبه)*. بندر سیراف.
- گردیزی، ابوسعید عبدالحی بن ضحاک (۱۳۶۳). *زین الاخبار (تحقیق عبدالحی حبیبی)*. دنیای کتاب.
- گوردون ایست، ویلیام (۱۳۹۲). *تاریخ در بستر جغرافیا (حسین حاتمی‌نژاد و حمیدرضا پیغمبری، مترجمان)*. پژوهشکده تاریخ اسلام.
- لسترنج، گای (۱۳۶۴). *جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی (محمود عرفان، مترجم)*. علمی فرهنگی. (اثر اصلی منتشر شده ۱۹۰۵)
- مستوفی، حمدالله (۱۳۳۶). *نزهة القلوب (به کوشش محمد دبیرسیاقی)*. کتابخانه طهوری.
- مسعودی، ابوالحسن (۱۳۶۵). *التنبیه و الاشراف (ابوالقاسم پاینده، مترجم؛ ج. ۱)*. انتشارات علمی فرهنگی.
- معصومی، غلامرضا (۱۳۷۴). *سیراف، بندر طاهری*. قطره.
- مقدسی، ابو عبدالله (۱۳۶۱). *احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم (علی نقی منزوی، مترجم؛ ج. ۲)*. شرکت مؤلفان و مترجمان.
- نوروززاده بوشهری، اسماعیل (۱۳۲۵). *ایران کنونی و خلیج فارس*. چاپخانه روزنامه امید.
- واندنبورگ، لوئی (۱۳۴۸). *باستان‌شناسی ایران باستان (عیسی بهنام، مترجم)*. دانشگاه تهران.
- ویلسون، آرنولد (۱۳۱۰). *تاریخ خلیج فارس (محمد سعیدی، مترجم)*. مطبعة فرهمند.
- باستان‌شناسی و هنر دوران تاریخی (ماد، هخامنشی، اشکانی و ساسانی). مارلیک.
- سمسار، محمد حسن (۱۳۵۷). *جغرافیای تاریخی سیراف*. انجمن آثار ملی.
- سیرافی، سلیمان تاجر (۱۳۸۱). *سلسله التواریخ (حسین قرچانلو، مترجم)*. اساطیر.
- شکویی، حسین (۱۳۷۳). *فلسفه جغرافیا*. مؤسسه جغرافیایی و کارتوگرافی گیتاشناسی.
- طاهری، رضا (۱۳۹۴). *از مروارید تا نفت: تاریخ خلیج فارس (از بندر سیراف تا کنگان و عسلویه)*. نخستین.
- طبری، محمد بن جریر (۱۳۷۵). *تاریخ طبری (ابوالقاسم پاینده، مترجم؛ ج. ۲، ۱۵)*. اساطیر.
- طوسی، محمد بن محمود (۱۳۸۲). *عجایب المخلوقات (به اهتمام منوچهر ستوده)*. انتشارات علمی فرهنگی.
- عسکری چاوردی، علیرضا، پیتری، کامرون، و تایر، هلن (۱۳۹۲). *نخستین دهکده‌های خلیج فارس*. انتشارات دانشگاه شیراز.
- فاضل جمی، میرزا محمد حسین (۱۳۷۱). *منشآت (مقدمه، توضیحات و تعلیقات هیبت‌الله مالکی)*. کویر.
- فرصت شیرازی، محمد نصیر (۱۳۷۷). *آثار عجم (ج. ۲)*. امیرکبیر.
- قدامه بن جعفر (۱۹۸۱م). *الخراج و صناعة الكتابة (محمدحسین زبیدی، مصحح)*. دارالرشید للنشر.
- کارنامه اردشیر بابکان (۱۳۲۹). (به اهتمام محمدجواد مشکور). کتابفروشی و چاپخانه دانش.
- کازرونی، محمد ابراهیم (۱۳۶۷). *تاریخ بندر و جزایر*

References

- Abu al-Fida, I. A. (2007). *Taqwīm al-buldān* [The survey of countries]. Maktabat al-Thaqafat al-Diniyya. [In Arabic]
- Advay, M., & Ebrahimi, M. (2021). Date palm, identity and daily life (Case study: Shaldan village 1921-1978). *Social History Research*, 11(1), 3-31.

- <https://doi.org/10.30465/shc.2021.33439.21>
59 [In Persian]

- Al-Baladhuri, A. Y. (1988). *Futūḥ al-buldān* [The conquest of countries]. Dar wa Maktabat al-Hilal. [In Arabic]
- Al-Ḥamawi, Y. A. (1995). *Muʿjam al-buldān* [Dictionary of countries]. Dar Sadir. [In Arabic]
- Al-Ḥazari, M. M. (n.d.). *Al-Amakin* [The places]. (n.p). [In Arabic]
- Al-Iṣṭakhri, I. M. (2004). *Al-Masalik wa al-mamalik* [Routes and kingdoms] (M. J. 'A. al-Ḥini, Ed.). Al-Hay' a al-' Amma li-Qusur al-Thaqafa. [In Arabic]
- Al-Khwarazmi, M. M. (1966). *Ṣūrat al-arḍ* [Picture of the earth] (H. von Mžik, Ed.). Dar wa Maktabat Bībliyūn. [In Arabic]
- Al-Maqdisi, A. (1982). *Aḥsan al-taqāsīm fi maʿrifat al-aqālīm* [The best divisions for knowledge of the regions] (A. N. Munzawi, Trans.). Shirkat-i Mu'allifan va Mutarjiman. [In Arabic]
- Al-Tabari, M. J. (1996). *Tabari's History* (A. Payandeh, Trans.). Asatir. [In Persian]
- Arrian (1897). *The Indica of Arrian*. Education Society's Press.
- Davood, S. A. (1999). *Two travelogues from southern Iran*. Amir Kabir. [In Persian]
- Ebrahimi, N., (2020). Archaeological exploration of the Achaemenid site of Charkhab, Borazjan based on archaeogeophysical survey results. *Parsa Archaeological Studies*, 4(11), 75-90. <https://journal.richt.ir/mbp/article-1-311-fa.html> [In Persian]
- Ebrahimi, M. (2021) *The connection between the Gallehdar and Asir region and the Persian Gulf coast*. Interview location: Imam Khomeini Town]. [In Persian]
- Eṣfāhāni, H. Ḥ. (n.d.). *Sinnī mulūk al-arḍ wa al-anbiyā 'alayhim al-ṣalāt wa al-salām* [The years of kings of the earth and the prophets]. Dar Maktabat al-Ḥayat. [In Arabic]
- Eṣmaili Joludar, M. (2011). Analysis of the defensive system of Siraf in late Sassanid and early Islamic periods based on newly discovered forts. In M. E. Zarei (Ed.), *Archaeology of Iran in Islamic period* (pp. 45-62). Bu-'Ali Sina University. [In Persian]
- Eṣmaili Joludar, M. (2015). *Archaeological researches of Persian Gulf: Ancient port of Siraf*. Cultural Heritage and Tourism Research Institute. [In Persian]
- Faḍil Jami, M. M. (1992). *Munsha'āt* [Letters] (H. Maliki, Ed.). Kawir. [In Persian]
- Farrukhi Sistani, A. J. (1970). *Dīvān* [Poetry collection] (M. Dabir Siyaqi, Ed.). Tahuri. [In Persian]
- General Staff. (1918). *Routes in Persia* (Vol. 3). Government Monotype Press.
- Ḥafīz Abru, A. L. (1996). *Jughrafiya* [Geography] (S. Sajjadi, Ed.). Mirath-i Maktub. [In Persian]
- Ḥudud, A. (1983). *The regions of the world* (M. Sotudeh, Ed.). Tahuri. [In Persian]
- Ibn al-Faqih, A. (n.d.). *Kitāb al-buldān* [Book of countries]. (n.p). [In Arabic]
- Ibn Balkhi. (1995). *Fārsnāma* [Book of Fars] (M. Rastgarfasaee, Ed.). Persian Studies Foundation. [In Persian]
- Ibn Ḥawqal, A. (1938). *Ṣūrat al-arḍ* [Picture of the earth] (Vol. 2). Dar Sadir. [In Arabic]
- Ibn Khurdādhbih, U. A. (1992). *Al-Masālik wa al-mamālik* [Routes and kingdoms]. Dar Sadir. [In Arabic]
- Ibn Rusta, A. U. (1892). *Al-A'lāq al-naftsa wa yalīhi kitāb al-buldān* [Precious valuables and the book of countries]. Dār Ṣādir. [In Arabic]
- Ishāq, H. (1988). *Ākām al-marjān* [The tiers of coral] (F. Sa'd, Ed.). 'Alam al-Kutub. [In Arabic]
- Kangani, M. (2024). [Personal interview: The living in Siraf, Interview location: Siraf port]. [In Persian]
- Karnama-yi Ardashir-i Babakan (1950). *The book of the deeds of Ardashir son of Babak* (M. J. Mashkur, Ed.). (n.p). [In Persian]
- Kazeruni, M. (1988). *History of ports and islands of Persian Gulf* (M. Sotudeh, Ed.). Jahangiri Cultural Institute. [In Persian]
- Khursandi, N. (1946). *Contemporary Iran and Persian Gulf*. Umid. [In Persian]
- Le Strange, Guy (1905). *Lands of the eastern caliphate; Mesopotamia, Persia, and Central Asia, from the Moslem conquest to the time of Timur* (M. Erfan, Trans.). Elmi Farhangi. [In Persian]
- Lorimer, J. G. (1908). *Gazetter of the Persian Gulf, Oman, and Central Arabia, Calcotta*. Printed by supdt, GOVT.
- Masuodi, A. (1986). *Al-Tanbīh wa al-ashrāf* [Admonition and revision] (A. Payanda, Trans.). Elmi Farhangi. [In Arabic]
- Mustawfī, Ḥ. (1957). *Nuzhat al-qulūb* [Hearts' delight] (M. Dabirsiyaqi, Ed.). Tahuri. [In Persian]
- Qudāma, J. (1981). *Al-Kharāj wa ṣinā'at al-kitāba* [Land tax and craft of writing] (M. al-Zubaydi, Ed.). Dar al-Rashid. [In

- Arabic]
- Shakuyi, H. (1994). *Philosophy of Geography*. Institute of Geography and Cartography of Geetashenasi. [In Persian]
- Stein, A. (1937). *Archeological Reconnaissances in North – Western India and South – Eastern Iran*. Macmillan and Co.
- Strabo (n.d). *Geography*. Wiliam Heineman.
- Taheri, Reza (2015). *From Pearls to Oil: History of the Persian Gulf (from Siraf Port to Kangan and Asaluyeh)*. Nakhostin. [In Persian]
- Ṭusi, M. M. (2003). *‘Ajā’ib al-makhlūqāt* [Wonders of creation] (M. Sotudeh, Ed.). Elmi Farhangi. [In Persian]
- Vanden Berghe, L. (1969). *Archaeology of Ancient Iran* (I. Bahnam, Trans.). Tehran University. [In Persian]
- Whitehouse, D. (1968). Excavations at Siraf; First interim report. *Iran*, 6, 1–22. <https://doi.org/10.2307/4299597>
- Whitehouse, D. (1969). Excavations at Siraf: Second interim report. *Iran: Journal of the British Institute of Persian Studies*, 7(1), 39–62. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/05786967.1969.11834772>
- Whitehouse, D. (1972). Excavations at Siraf: Fifth interim report. *Iran*, 10, 63–87. <https://doi.org/10.2307/4300466>
- Whitehouse, D., & Williamson, A. (1973). Sasanian maritime trade. *Iran*, 11, 29– 49. <https://doi.org/10.2307/4300483>.
- Wilson, A. (1931). *History of Persian Gulf* (M. Saidi, Trans.). Farhumand. [In Persian]