

Investigating and identifying of Bandar Abbas to Lar historical route and the caravanserais along the way

Zubaydah Gerdakani

Master of Restoration and Revitalization of Historic Building and Context

Alireza Anisi

Associate Professor, Cultural Heritage and Tourism's Research Institute

Abstract:

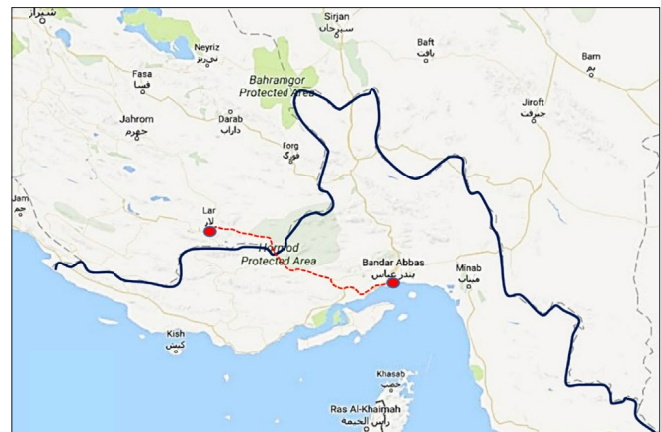
The historical route of Bandar Abbas to Lar is a complex consisting of components and elements that has been working in an integrated and interconnected manner.

Investigating this route and associated buildings (caravanserais, water reservoirs, etc.) from the historical periods of Safavid and Qajar to the present time, as well as studying various travelogues in this field, shows the importance and position of this route throughout history and especially the Safavid time. In addition to its economic importance, it has also had special political, cultural and social significance. Many tourists have provided detailed descriptions and explanations on this route and its features, as well as the caravanserais and accommodations along the route in their travelogues. This route was also one of the most important routes in Iran (the spice route) that connected ports and islands of the south to the center, especially Isfahan which was the capital in that time.

The current route from Bandar-Abbas to Lar is 161 km long, located in the west of Hormozgan province. Approximately 70% of this route is located in Bandar Khamir city and the rest is located in Fars province. This main and inter-provincial route is located on the same historical route with a slight change.

According to the current situation a list composed of caravanserais along this route, with their old names, has been prepared, in order of location from Bandar Abbas to Lar. This list is prepared on the basis of Sadid al-Saltanah-Kababi-Bandar-Abbasi's travelogue, a native writer of the late Qajar period.

All caravanserais and related water reservoirs are carefully identified through field and library methods, in terms of their location in relative to the route and other caravanserais, registration status in the list of national monuments, adaptation with the items mentioned in the studies conducted during previous years, and comparative comparison with the other caravanserais located in the province. Despite the large number of caravanserais on this route, only two types of plans can be seen, one type as a central courtyard with rooms around; and the second type of caravanserais with smaller



Situation of historical road of Bandar Abbas- Lar

dimensions in form of a cross plan without stables, docks and fences with low facilities.

The main purpose of this research is to investigate and identify the historical route of Bandar Abbas to Lar and its related elements as well as caravanserais, their location in relation to the current route and typology according to the architectural features.

In the current situation, the intended caravanserais are in similar conditions in terms of being located along the new Bandar Abbas to Lar route, physical condition, use and the damage level. The caravanserais, which are located outside the urban and rural areas, have been completely abandoned and destroyed.

Out of 16 caravanserais along the intended historical route, which are given in the categories, only 7 caravanserais have been registered on the list of national monuments.

Keywords: Hormozgan, Bandar Abbas, Lar, Historical route, Caravanserai

بررسی و شناخت مسیر تاریخی بندرعباس به لار و کاروانسراهای موجود در آن

زبیده گردکانی

کارشناس ارشد حفاظت و احیای بناهای تاریخی
mroknadini@yagoo.com

علیرضا انیسی

دانشیار پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری
Anisi61@yahoo.co.uk

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۰۹/۲۲

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۱۲/۱۵

چکیده

محور تاریخی بندرعباس به لار، مجموعه‌ای متشکل از اجزاء و عناصری است که به صورت یکپارچه و به هم پیوسته کار می‌کرده است. بیشترین رونق این مسیر مربوط به دوره‌های صفویه و قاجار است. مسیر تاریخی مذکور روزگاری محور تبادلات اقتصادی، سیاسی و فرهنگی بود و بازرگانان و جهانگردان بسیاری از جمله تاورنیه و فیگوئرا از این مسیر عبور کرده و در کاروانسراهای آن اقامت کرده اند. این مسیر همچنین یکی از مهم‌ترین راه‌های ایران (راه ادویه) بود که بنادر و جزایر جنوب را به مرکز و به خصوص پایتخت آن زمان یعنی اصفهان متصل می‌کرد. در حال حاضر مسیر کنونی بندرعباس به لار و شیراز بر روی همین مسیر تاریخی قرار دارد. هدف اصلی این پژوهش، بررسی و شناسایی مسیر تاریخی بندرعباس به لار و بناهای مرتبط با آن است. همچنین بررسی و شناسایی کاروانسراها و موقعیت قرارگیری آنها نسبت به مسیر کنونی و گونه‌شناسی آنها با توجه به ویژگی‌های معماری موجود در آنها از جمله اهداف این مطالعه است که با روش مطالعات میدانی و کتابخانه‌ای انجام شده است.

واژه‌های کلیدی

هرمزگان، بندرعباس، لار، مسیر تاریخی، کاروانسرا.

علاوه بر خصوصیات ویژه خود، خصوصیات کاروانسراهای گروه الف و گروه ج را نیز دارا هستند.

با توجه به اهمیت راه و راهسازی و بناهای وابسته به آن در دوره صفویه، و نیز راه کاروانرویی که پایتخت آن زمان (اصفهان) را به فارس و هرمز مرتبط می‌کرد (راه تجاری)، بناهای اقامتگاهی که اکنون در این محور به جای مانده اند از نظر تاریخی، فرهنگی، سیاسی، و اقتصادی حائز اهمیت و بررسی هستند. زیرا علاوه بر ارزش تاریخی که سندی دال بر پیشینه این منطقه است، از نظر معماری، فرم پلان، شیوه‌های ساخت و کاربرد مصالح بومی نیز دارای ارزش هستند. این بناها در حال حاضر به دلیل بی‌توجهی و متروک شدن، به شدت آسیب دیده و در شرف نابودی اند. نتایج به دست آمده از بررسی و مطالعه محور فرهنگی - تاریخی لار به بندرعباس و عناصر و تجهیزات وابسته به آن به بازشناسی و خواناسازی آن منجر خواهد شد. همچنین در این مطالعات وضعیت موجود و موقعیت قرارگیری کاروانسراها و آب‌انبارهای این مسیر - که در فواصل نزدیک به هم تکرار شده اند - مشخص می‌شود و در آینده بستر و فرصت‌های لازم را برای ارائه طرح‌ها و برنامه‌های پژوهشی مشابه و تدوین طرح‌های حفاظتی و مرمتی، برای پژوهشگران، کارشناسان و علاقه‌مندان به این حوزه ایجاد خواهد کرد. از این رو مسئله اصلی این پژوهش در واقع پاسخ دادن به این پرسش است که شناخت این محور چه نقش و اثری در روند حفظ کاروانسراهای موجود در آن ایفا خواهد کرد.

استان هرمزگان

۱. پیشینه تاریخی

ایلامیان از هزاره سوم پیش از میلاد، صدها سال از خلیج فارس به عنوان راه ارتباطی استفاده می‌کردند و بر بندرها و جزیره‌های استان هرمزگان فعلی (قشم، کیش، لارک، لنگه و جاسک) حکمرانی داشته و از آنها برای بازرگانی با هند غربی و دره نیل بهره می‌بردند. در آغاز سده هشتم پیش از میلاد و در زمان مادها، مرز جنوب را کرانه‌های جنوبی دریای پارس تشکیل می‌داد و هرمزگان جزء قلمرو آنان و تابع ساتراپی (استان) درنگیانه و بخشی از کرمان بود. همچنین در زمان هخامنشیان به‌ویژه داریوش بزرگ کرانه‌های ایران در دریای پارس، از جمله استان هرمزگان زیر فرمانروایی هخامنشیان بود و ایرانیان اندک‌اندک در کرانه‌ها و آب‌های دریای سیاه و سرخ رخنه کردند. داریوش بزرگ، در یاسالار یونانی خود «اسکولاخ/اسکیلاس» را مأمور بررسی کناره‌های دریای پارس کرد. اشکانیان نیز پس از چیرگی بر جانشینان اسکندر (سلوکی‌ها)، کرانه‌های خلیج فارس و از جمله استان فعلی هرمزگان را بر قلمرو خود افزودند و در برابر رومیان، از دریای

راه‌ها نه تنها در بعد سیاسی، فرهنگی و اجتماعی اهمیت دارند بلکه دارای سود و فایده فراوانی در زمینه اقتصادی هستند، به طوری که صاحب‌نظران حوزه اقتصاد، راه را وسیله جابه‌جایی ثروت دانسته‌اند. در ایران با اهمیت‌ترین راه‌های باستانی از سواحل جنوبی به خصوص بندر هرموز (هرمز)، سورو و سیراف آغاز می‌شد و حتی شاخه‌هایی از آن به مرکز ایران و جاده ابریشم متصل می‌شد و حتی تا آن سوی مرزها هم امتداد داشت. از طرفی برخی از مورخان همچون باستانی پاریزی، یکی از مبداهای شاخه اصلی راه ادویه را بندر هرموز ذکر کرده‌اند و بر اینکه این شاخه همان راه ادویه یا راه فلفل اصلی است، پافشاری و اصرار دارند. مطالعات تاریخی حکایت از این دارد که بندر هرموز در دوران هخامنشی، اشکانی و ساسانی نیز دارای رونق تجاری بود، اما اوج فعالیت‌های تجاری و بازرگانی این بندر پرآوازه در دوران اسلامی بود. در کنار هرموز، بندر سورو نیز در روزگار ساسانیان و دوره اسلامی و همچنین بندرعباس، بندر کنگ و در مقطعی نیز بندر لنگه در دوره صفویه از فعال‌ترین بندر تجاری ایران به شمار می‌رفتند. بنابراین فعالیت‌های بندری و رونق تجاری این بندر را باید مدیون وجود شبکه‌ای از راه‌های منظم و مناسبی دانست که مناطق را به هم پیوند می‌دادند (مرادی شهزادی، ۱۳۸۷).

کاروانسراها و اقامتگاه‌های موجود در راه‌های کاروان‌رو به عنوان اجزای اصلی و حیاتی این مسیرها، جزء تفکیک‌ناپذیر آنها بوده‌اند. «بنیاد کاروانسراها در دوره اسلامی، بخش مهمی از معماری ایران را شامل بود و کاروانسراهای متعددی با سبک و ویژگی‌های متفاوت در شهرها، جاده‌های کوهستانی و حاشیه‌های کویرها احداث شده است. آنچه مسلم است، این پدیده با ارزش معماری با رونق تجارت شکل گرفته و عوامل دیگری نظیر کاربردهای نظامی، اطلاع‌رسانی، و... در توسعه و تکامل آن نقش داشته‌اند» (کیانی و کلایس، ۱۳۷۳).

به طور کلی در کتاب *کاروانسراهای ایران*، کاروانسراها از نظر موقعیت قرارگیری به سه گروه تقسیم شده‌اند: الف. کاروانسراهای کاملاً پوشیده مناطق کوهستانی؛ ب. کاروانسراهای کرانه‌های پست خلیج فارس؛ ج. کاروانسراهای حیاطدار مناطق مرکزی ایران (همان).

کاروانسراهای مسیر تاریخی بندرعباس به لار با توجه به دسته‌بندی فوق، در گروه ب قرار می‌گیرند که خود نیز از نظر گونه‌شناسی به نمونه‌های متفاوتی از حیث معماری قابل دسته‌بندی هستند و نکته حائز اهمیت در این کاروانسراها این است که از مناظر گوناگون می‌توانند در دسته‌بندی‌های الف و ج نیز قرار بگیرند زیرا کاروانسراهای کرانه پست خلیج فارس و به‌ویژه نمونه‌های مورد بحث در استان هرمزگان،

پارس و بین‌النهرین پاسداری کردند. در زمان ساسانیان هرمزگان از مراکز مهم داد و ستد و پیوند بازرگانی به شمار می‌رفت. در اثر کاوش‌هایی که در اسکله‌سازی بندر سورو (محل‌های ساحلی در غرب بندرعباس کنونی) انجام گرفته، چند سکه نقره ساسانی به دست آمده است (افشار سیستانی، ۱۳۷۸).

پس از چیرگی اعراب مسلمان بر دریای پارس و بنادر و جزایر آن، دیلمیان نخستین دودمان ایرانی بودند که بار دیگر بر سراسر جزیره‌ها و بندرهای استان هرمزگان و دیگر نقاط خلیج فارس چیره شدند. در سال ۳۲۳ ق، علی (عمادالدوله) حاکم فارس، هرمزگان، بندرها و جزیره‌های آن را گشود و در تمام دوران حکومت آل بویه همواره فارس و هرمزگان در قلمرو فرمانروایی آل بویه قرار داشت. پس از دیلمیان، سلجوقیان کرمان از سال ۴۵۴ تا ۵۸۳ ق در منطقه خلیج فارس و از جمله استان هرمزگان و عمان حکومت یافتند. پس از حمله مغولان، سلجوقشاه سلغری بر هلاکوخان مغول شورید ولی شکست خورد و حکومت فارس، هرمزگان و تمامی منطقه خلیج فارس به دست مغولان افتاد. در دوران فترتی که بین سپری شدن حکومت ایلخانان مغول و برآمدن تیموریان وجود دارد، حکومت هرمزگان و خلیج فارس با مظفریان بود. تیموریان نیز تا سال ۸۷۳ ق در ایران حکومت داشتند و خراج بندرها و جزیره‌های خلیج فارس و دریای مکران را دریافت می‌کردند (افشار سیستانی، ۱۳۷۸).

در زمان حکومت شاه عباس صفوی، با فتح جزیره هرموز، اخراج پرتغالی‌ها و برداشته شدن تمامی موانع تجدید حاکمیت ایران در خلیج فارس، بندر کوچک و نه چندان آباد گمرون طی دوره‌ای کوتاه از یک آبادی دوپست نفری به کانون تجارت خلیج فارس تبدیل شد. در واقع در سال ۱۰۳۱ ق/۱۶۲۲ م شهری جدید متولد و به پاس خدمات شاه عباس اول «عباسیه» یا «بندرعباس» نامیده شد. عنوان بندرعباس نخستین بار در نامه‌ای که امام‌قلی‌خان به تاریخ ۱۰۳۳ ق/۱۶۲۴ م به یکی از کارگزاران انگلیسی نوشته، آمده است. پس از آن نیز در مکاتبات شاه عباس اول با امام‌قلی‌خان به سال ۱۰۳۶ ق/۱۶۲۷ م از این نام استفاده شده است. هفت سال پس از فتح هرموز، یک جهانگرد بریتانیایی به نام سر توماس هربرت این بندر را یک شهر چندملیتی دانسته که تجار نواحی مختلف جهان از انگلستان، هلند، پرتغال، ارمنستان، گرجستان، روسیه، عثمانی، سرزمین‌های عربی و هندی در آن به بازرگانی مشغول هستند و دلیل رونق آن را تجارت بین‌المللی در این بندر عنوان کرده است. با اقدامات مجدّانه دولت‌مردان صفوی، روستای کوچک گمرون در مدتی کوتاه به شهری بزرگ تبدیل شد و کلیه امکانات لازم برای تسهیل

بازرگانی در آن به وجود آمد. به تدریج بندرعباس در مقام مهم‌ترین لنگرگاه و بارانداز تجاری ایران، سهم عمده‌ای را در مبادلات اقتصادی ایران بر عهده گرفت (وثوقی، ۱۳۹۷).

۲. موقعیت جغرافیایی هرمزگان

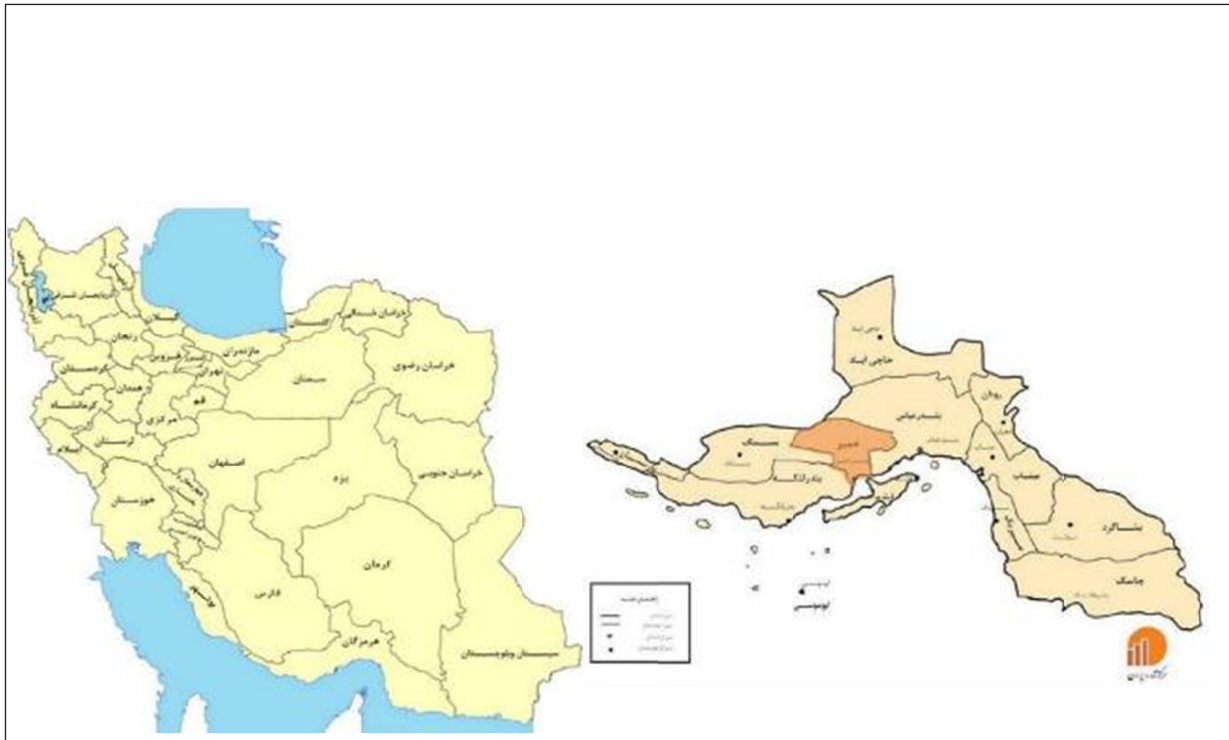
استان هرمزگان با مساحتی بالغ بر ۷۱۱۹۴ کیلومتر مربع در جنوب ایران قرار دارد و ۴/۳ درصد از کل خاک کشور را دربر می‌گیرد. استان هرمزگان از شمال و شمال غرب به ترتیب به استان‌های کرمان و فارس، از شرق به استان سیستان و بلوچستان و از غرب به استان بوشهر محدود می‌شود. هرمزگان در اقلیم گرم و مرطوب نواحی پست خلیج فارس قرار دارد. از نظر تقسیمات کشوری، بندرعباس و نواحی تابع آن در سال ۱۲۸۷ش با تشکیل ایالت‌ها و ولایت‌ها جزء محدوده ایالت فارس و بنادر قرار گرفت. در سال ۱۳۱۶ش نیز بر اساس تقسیمات جدید این خطه جزء استان هشتم کشور یعنی کرمان و مکران قرار گرفت. هنگامی که در سال ۱۳۳۹ش ایران به ۱۴ استان و ۶ فرمانداری کل و ۴۴۹ بخشداری تقسیم شد، بندرعباس جزء فرمانداری کل بنادر و جزایر خلیج فارس و دریای عمان محسوب شد و در نهایت در سال ۱۳۵۵ش این فرمانداری کل به استان هرمزگان تغییر نام داد و در حال حاضر دارای ۹ شهرستان است (سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، ۱۳۸۳). شهرستان بندر خمیر که بخش عمده مسیر تاریخی بندرعباس به لار در آن قرار گرفته در غرب استان هرمزگان قرار دارد (نقشه ۱).

مسیرهای تاریخی استان هرمزگان و انواع کاروانسراهای موجود در آن

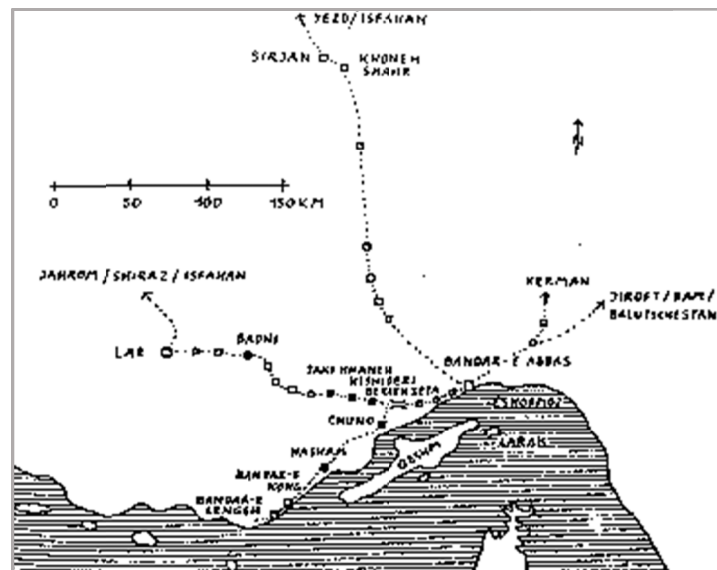
راه‌های تاریخی که از هرمزگان به سایر نقاط ایران می‌رفت شامل راه بندرعباس به لار در غرب استان، راه بندرعباس به سیرجان در شمال و راه بندرعباس به کرمان و جیرفت در شرق بوده است. در (نقشه ۲) راه‌ها و کاروانسراهای موجود در آن مشخص شده است. تراکم کاروانسراها در مسیر غربی بیشتر است زیرا این مسیر با توجه به اینکه کوتاه‌ترین مسیر به اصفهان پایتخت آن زمان بود، تردد بسیار زیادی داشت و اکنون در آن کاروانسراهای بیشتری نسبت به سایر مسیرها به جا مانده است.

گونه‌شناسی کاروانسرا در مسیرهای تاریخی هرمزگان

با توجه به گوناگونی کاروانسراهای موجود در راه‌های تاریخی استان هرمزگان، می‌توان دریافت که علاوه بر گونه‌های مطابق با اقلیم این استان، گونه‌های دیگری نیز مطابق با اقلیم سایر نقاط ایران موجود است. به عنوان مثال کاروانسراهای کاملاً سرپوشیده و کاروانسراهای حیاط مرکزی، از گونه‌های موجود



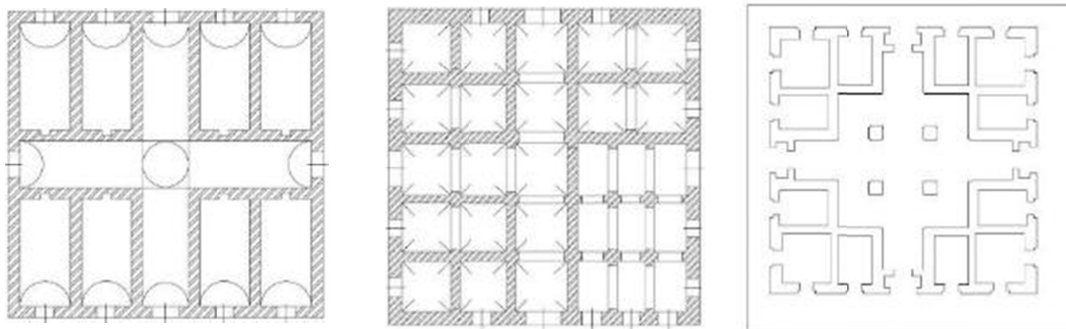
نقشه ۱. موقعیت شهرستان بندر خمیر در نقشه استان هرمزگان، (مأخذ: www.amar.org.ir)



نقشه ۲. موقعیت راه‌های تاریخی استان هرمزگان و پراکندگی کاروانسراها (مأخذ: کیانی و کلایس، ۱۳۶۳).

- در اقلیم کوهستانی و گرم و خشک کویری هستند که در این منطقه نیز وجود دارند (نقشه ۳). انواع کاروانسراهای موجود در مسیرهای تاریخی استان هرمزگان شامل موارد زیر است:
۱. کاروانسراهای کاملاً سرپوشیده مانند: تقی خانی و گچین
 ۲. کاروانسراهای حیاط مرکزی مانند: پُراو در مسیر بندرعباس - لار؛
 ۳. کاروانسراهای متفرقه مانند: کاروانسرای زمستانی بستک

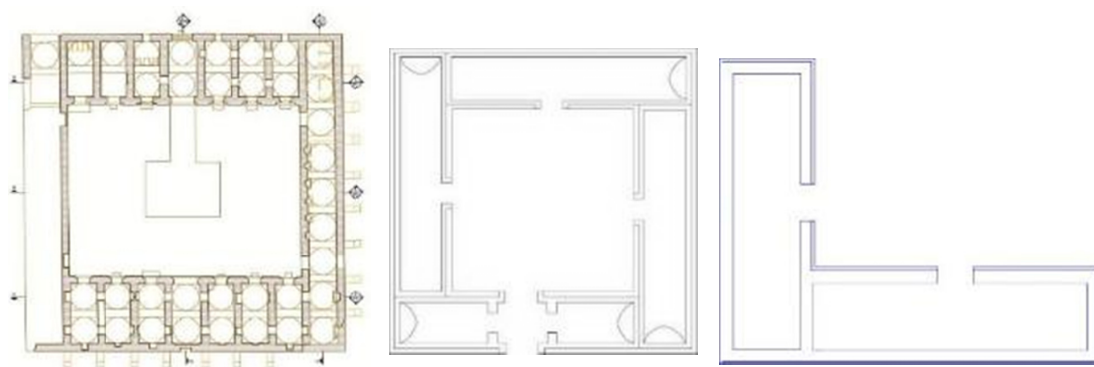
۱. کاروانسراهای کاملاً سرپوشیده مانند: تقی خانی و گچین
۲. کاروانسراهای حیاط مرکزی مانند: پُراو در مسیر بندرعباس - لار؛
۳. کاروانسراهای متفرقه مانند: کاروانسرای زمستانی بستک



کاروانسرای برکه نو، مسیر بندرعباس - لار.

کاروانسرای گچین، مسیر بندرعباس - لار.

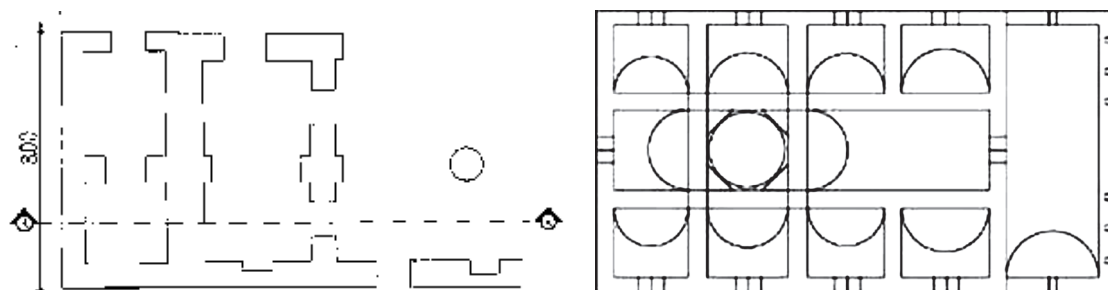
کاروانسرای تقی خانی، مسیر بندرعباس - لار.



کاروانسرای بستک، مسیر بندرعباس - بستک.

کاروانسرای ابوالفتح خان بندرعباس - بستک.

کاروانسرای زمستانی بستک، مسیر بندرعباس - بستک.



کاروانسرای گهگم حاجی آباد، مسیر بندرعباس - سیرجان.

کاروانسرای تنگه دکان، مسیر بندرعباس - سیرجان.

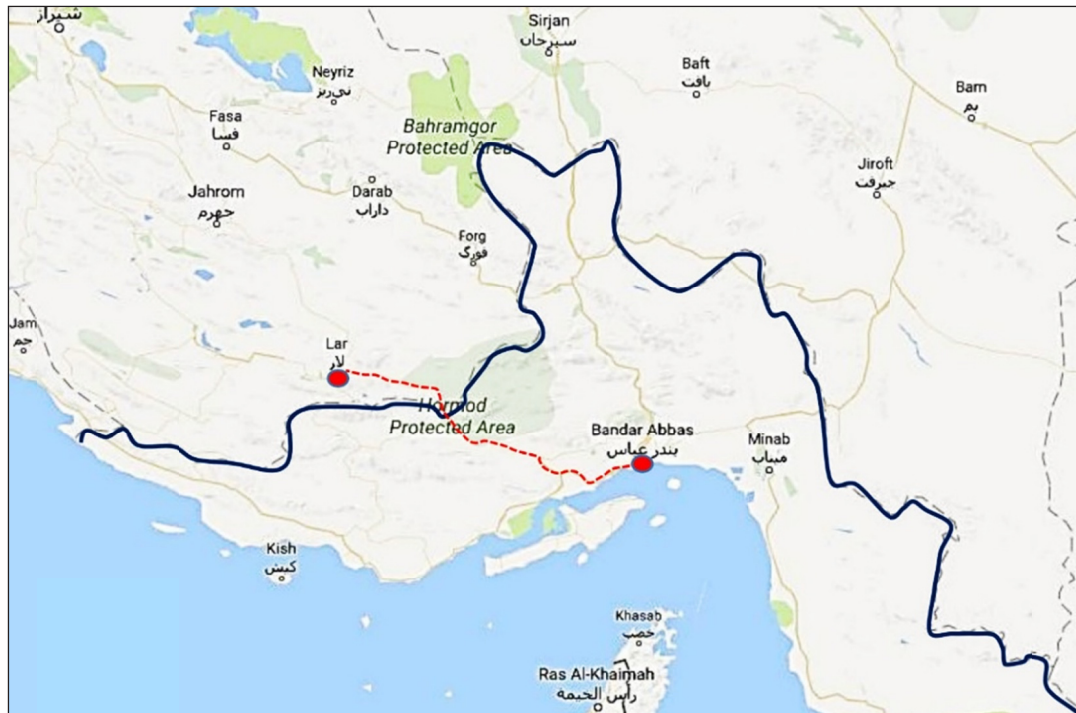
نقشه ۳. گونه‌شناسی کاروانسراهای مسیرهای تاریخی هرمزگان (مأخذ: نگارنده).

شهرستان بندر خمیر و مابقی در استان فارس واقع است. این مسیر اصلی و بین استانی موجود با اندکی تغییر، بر روی همان مسیر تاریخی قبلی واقع شده است، به طوری که کاروانسراها و آب‌انبارهای دوره صفوی و قاجار از آغاز راه در بندرعباس تا شهرستان لار در دو طرف جاده قرار گرفته اند

در مسیر بندرعباس - بستک با پلان L شکل.

مسیر تاریخی بندرعباس - لار

مسیر فعلی بندرعباس - لار به طول ۱۶۱ کیلومتر در غرب استان هرمزگان قرار دارد که حدوداً ۷۰ درصد از آن در



نقشه ۴. موقعیت قرارگیری مسیر تاریخی بندرعباس - لار در استان‌های هرمزگان و فارس (مأخذ: Google map).

به سمت لار به شرح ذیل است (دسیلوا فیگوئرا، ۱۳۹۳).

۱. کاروانسرای بندعلی (سه فرسخ تا بندرگمبرون)
۳. کجی (احتمالاً کاروانسرای گچی، چهار فرسخ تا بندعلی)
۴. شهر قبرستان (احتمالاً کهورستان)، کاروانسرای قبرستان؛
۵. کاروانسرای جیون (احتمالاً جیحون)
۶. کاروانسرای تنگ دالان
۷. کاروانسرای ... (؟) (بدون نام، نوشته شده که مانند کاروانسراهای پیشین است)
۸. کاروانسرای ... (؟) (بدون نام)
۹. قریه خرم (کاروانسرای مجاور این قریه)
۱۰. کاروانسرای نیمه خراب
۱۱. کاروانسرای به نام خفرگ (در یک فرسنگی لار).

- ژان باتیست تاورنیه^۵ در سال (۱۶۳۲ تا ۱۶۶۸ م/ ۱۰۴۱ تا ۱۰۷۷ ق) و در دوران سلطنت شاه صفی و شاه عباس دوم سفرهای متعددی به ایران کرد و طی سفرهایش به ایران از هندوستان به جزیره هرمز و مسیر بندرعباس - لار عبور کرد. وی در سفرش از لار به سمت هرمز از کاروانسراها و روستاهایی که آنها را مشاهده کرده نام برده است. وی همچنین پل لاتیدان (در غرب هرمزگان) را که طولانی‌ترین پل سنگی دوران صفویه در ایران است با پل معروف رود سن

(نقشه ۴). جهانگردان و بازرگانان بسیاری از روزگار صفوی تا قاجار از این مسیر گذشته اند و توصیفات بسیاری در این خصوص نوشته اند که در جای خود بیان خواهد شد. مسیر بندرعباس به لار تنها بخش کوچکی از کل مسیر آن زمان یعنی (بندرعباس - اصفهان) است، ولی تمرکز کاروانسراها و اقامتگاه‌ها در این بخش از مسیر است و از این رو تعداد بیشتری کاروانسرا در این بخش به جا مانده است (نقشه ۵).

بررسی محور تاریخی بندرعباس - لار از دوره صفویه تا عصر حاضر مسیر بندرعباس به لار از نگاه سیاحان و جهانگردان دوره صفویه:

- دن گارسیا دسیلوا فیگوئرا^۴ در سال (۱۶۱۷ م/ ۱۰۲۶ ق) مسیر بندرعباس - لار را به همراه هیئتی از کشور اسپانیا به قصد اصفهان طی کرده و خاطرات و مشاهدات خود را شرح داده است. وی در سفرنامه‌اش از بندرعباس با عنوان بندر گمبرون یاد کرده است. تعدادی از روستاها و اقامتگاه‌هایی که در سفرنامه این جهانگرد ذکر شده است، در حال حاضر در مسیر فعلی وجود دارند و برخی نیز با نام‌های جدید شناخته می‌شوند. موقعیت‌ها و مکان‌های مورد اشاره در سفرنامه وی به ترتیب توقف و اقامت کاروان از بندرعباس

در پاریس به نام «پن نف» مقایسه کرده است. او می‌نویسد راه بندرعباس به لار را ۷ یا ۸ روز طی می‌کرده اند و در طول مسیر، کاروانسراهایی نسبتاً خوب و نوشیدنی‌های خنک یافت می‌شد. کاروانسراهایی که او یاد کرده به ترتیب توقف از لار به سمت بندرعباس به شرح ذیل است (تاورنیه، ۱۳۸۲: ۶۷۶-۶۷۸)

۱. روستای چرکاب، کاروانسرای شام زنگی
۲. خرموت (احتمالاً همان کاروان سرای هرمود است)
۳. کاروانسرای تنگ دالان
۴. کاروانسرای گور بازگان
۵. روستای کافرستان (احتمالاً همان شهر و کاروانسرای کهورستان است)
۶. گذر از پل لاتیدان (تصویر ۱ و ۲) (قابل مقایسه با پل پن نف پاریس)
۷. کاروانسرای گیچی (همان گچین است)
۸. کاروانسرای بند علی.

- **ویلیام فلور** نیز در پژوهشی با عنوان مسیر بندرعباس - اصفهان در عصر صفوی (۱۷۱۷-۱۶۱۷م/۱۱۲۶-۱۰۲۶ق) بر اساس نوشته‌هایی از فیگوئرا، استودارت، تونت، چاردین،

تاورنیه، و... به شرح و بررسی مسیر بندرعباس به اصفهان پرداخته است. مسیر بندرعباس - لار نیز بخشی از این مطالعه است که البته مسیر را از سمت لار به بندرعباس بررسی کرده است. فلور همچنین به اقامتگاهی زیبا در نزدیکی این مسیر اشاره کرده است که سفارت هلند در بندرعباس برای کارمندان خود در این منطقه (چشمه زنگی) به جهت دوری از تابستان‌های گرم ساخته بود. وی در مورد کاروانسراهایی این مسیر نوشته است: «در این منطقه کاروانسراهایی بود که به آن چهارطاقی گفته می‌شد و کوچک و حجیم و صلیبی شکل بوده اند». نقشه ۶ نقشه‌ای از راه شیراز به بندرعباس را نشان می‌دهد که مربوط به سال‌های ۱۶۳۸-۱۷۰۶م است. برخی از نام‌های مشخص‌شده در آن مطابق با نام‌های مورد اشاره در پژوهش فلور است. نام کاروانسراهایی که ویلیام فلور ضمن تحقیقات خود به آنها اشاره کرده است، به ترتیب از سمت لار به بندرعباس به شرح ذیل است (Floor, 2012)

۱. روستای تلخ‌آب، کاروانسرای تلخ‌آب (احتمالاً همان کاروانسرای چرک‌آب اشاره شده توسط تاورنیه)
۲. حرکت به سمت فاریاب (کاروانسرای بست فاریاب)
۳. دو کاروانسرا یکی بسیار خوب ولی دور از جاده، دیگری قدیمی



نقشه ۵. شبکه راه‌های کاروان‌رو، شیراز به خلیج فارس از طریق لار در سال‌های (۱۶۳۸-۱۷۰۶م) (مأخذ: آرشیو اداره میراث فرهنگی استان هرمزگان).



تصویر ۱. پل لاتیدان، طولانی‌ترین پل در مسیر لار به بندر عباس (مأخذ: Google Earth)



تصویر ۲. نمای دو دهانه از پل لاتیدان (مأخذ: Google Earth)

(جدول ۱):

۴. کاروانسرای تنقی نون
 ۵. کاروانسرای وصیلی
 ۶. کاروانسرای چشمه زنگی
 ۷. دو کاروانسرا موسوم به چهارطاقی دارای آب شور در منطقه چشمه زنگی
 ۸. کاروانسرای شنپسه سنگی
 ۹. بهادینی (همان کاروانسرای بادینی یا بادنی کنونی)
 ۱۰. کاروانسرای چک چک
 ۱۱. روستایی بزرگ و زیبا به نام هرموت (دو کاروانسرا)
 ۱۲. کاروانسرای آگانالیه
 ۱۳. کاروانسرای برکه آقا جمال
 ۱۴. کاروانسرای باسکوماکو (!)
 ۱۵. کاروانسرای سر تنگ
 ۱۶. کاروانسرای بدگیا پریا (!)
 - ۱۷- کاروانسرای تنگ دالان
 - ۱۸- کاروانسرای گور بازگان
 - ۱۹- کاروانسرای سرپوشیده برکه دوبند
 - ۲۰- کاروانسرای جیهان
 ۲۱. کاروانسرای برکه سلطان
 ۲۲. کاروانسرای روستای کهورستان
 ۲۳. کاروانسرای دویریکه یا باریک بعد از کهورستان
 ۲۴. کاروانسرای گونی گادشچی محمد (!)
 ۲۵. روستای پهل و کاروانسرای ویرانه
 ۲۶. دو کاروانسرا در گیچی (همان گچین امروزی)
 ۲۷. کاروانسرای خون سرخ، دو کاروانسرای ویران؛
 ۲۸. کاروانسرای بند علی.
۱. کاروانسرای خون سرخ
 ۲. کاروانسرای گچین بالا
 ۳. کاروانسرای جنگویی (آرابی)
 ۴. کاروانسرای کهورستان
 ۵. کاروانسرای برکه سلطان
 ۶. کاروانسرای شیروان (شیب روان)
 ۷. کاروانسرای برکه نو و کاروانسرای تقیخانی
 ۸. کاروانسرای جیحون
 ۹. کاروانسرای تنگ دالان
 ۱۰. کاروانسرای سرتنگ
 ۱۱. کاروانسرای آقا جمال
 ۱۲. کاروانسرای هرموز (هرمود)
 ۱۳. کاروانسرای بادامی، بادینی، بهادینی (بادنی)
 ۱۴. کاروانسرای چهار برکه
 ۱۶. شهر لار.

مسیر بندرعباس- لار در دوره پهلوی

• در سال (۱۹۷۸م/ ۱۳۵۶ش) هاینس گاوبه^۷ از استادان دانشگاه توپینگن آلمان جهت آماده‌سازی بخشی از نقشه‌ها و مدارک مربوط به عصر صفویان برای تهیه اطلس توپینگن خاور نزدیک، به قسمت‌های جنوبی ایران سفر کرد. یکی از اهداف این سفر، بررسی شواهد و بناهای دوره صفویه بود. بخشی از این پژوهش مربوط به بررسی مسیر تاریخی بندرعباس به لار و شیراز و نیز کاروانسراهای موجود در آن بود. مسیر او از روستایی در نزدیکی بندرعباس با عنوان سیدجمال‌الدین شروع شد و تا شهر لار پیش رفت. در نقشه‌ای که وی از مسیر تهیه کرده موقعیت قرارگیری کاروانسراها نسبت به مسیر بندرعباس- لار مشخص شده و همچنین از آنها پلانی ترسیم شده است (Gaube, 1979) (نقشه ۷).

بررسی مسیر بندرعباس به لار توسط کیانی و کلایس کاروانسراهای کرانه پست خلیج فارس

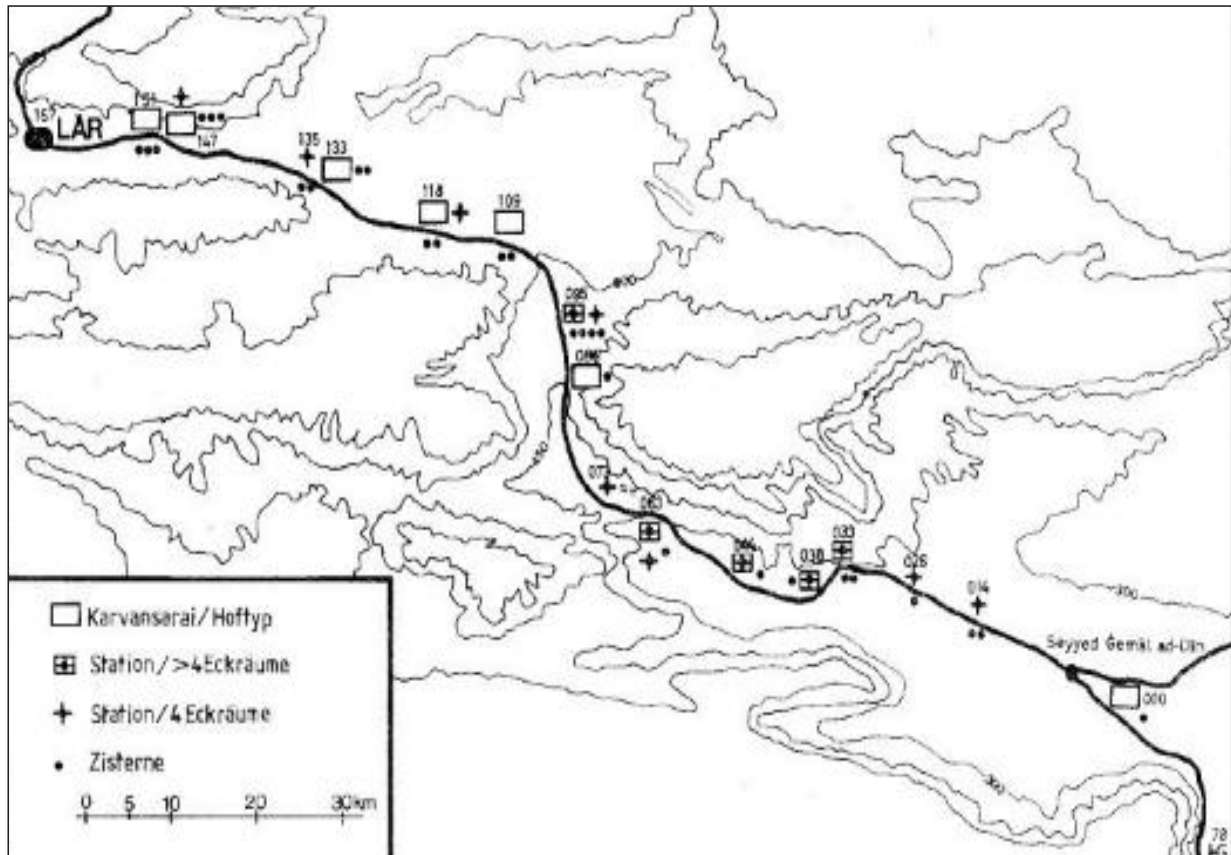
به علت شرایط اقلیمی و جغرافیایی کرانه‌های پست خلیج فارس، کاروانسراهای این منطقه معماری ویژه‌ای دارند. این کاروانسراها معمولاً فاقد حیاط مرکزی هستند و شامل بنایی چهارگوش هستند با اتاق مرکزی صلیبی شکل و اتاق‌های جانبی. یک سکوی سنگی دورادور ساختمان ساخته شده است و همه اتاق‌ها به خارج بنا راه دارند. در عهد صفوی، به خصوص پس از ایجاد بندرعباس در سال ۱۰۲۹ق/ ۱۶۲۰م در مسیرهای شیراز- لار و بندرعباس- لار و اصفهان- بندرعباس جاده‌های احداث شده است. خوشبختانه با وجود گذشت زمان، بسیاری از این کاروانسراها به خصوص کاروانسراهای بندرعباس- لار سالم مانده اند و امکان بررسی

مسیر بندرعباس- لار در دوره قاجار

– **سدیدالسلطنه کبابی بندرعباسی** در اواخر دوره قاجار در سفرنامه‌اش که به صورت یادداشتی به کتاب بندرعباس و خلیج فارس پیوست شده، وضعیت راه بندرعباس به لار را توصیف کرده است. به گفته وی راه بندر به لار چهل و شش فرسنگ بود و در ۶ یا ۸ روز طی می‌شد. مسیری که سدیدالسلطنه همراه با کاروان از بندرعباس به قصد شیراز و اصفهان در آن زمان طی کرده و منزل به منزل آن را شرح داده است، همان مسیر امروزی اصلی بین شهری است و کاروانسراها با اسامی و موقعیت‌های مورد اشاره در سفرنامه وی در آن موجود است. در مطالعه حاضر نیز مسیر و کاروانسراها بر اساس یادداشت مذکور از سدیدالسلطنه بررسی و دسته‌بندی شده اند. وی از اهالی بومی منطقه بود، با مسیر و مکان‌های مربوط به آن آشنایی کامل داشت. مشاهدات او همچنین از نظر زمانی به شرایط فعلی مسیر بندرعباس- لار نزدیک‌تر است. کاروانسراهایی که در سفرنامه وی ذکر شده است به شرح ذیل است (کبابی بندرعباسی، ۱۳۶۲)



نقشه ۶. موقعیت مسیر بندرعباس - لار در نقشه سال ۱۸۷۹م (مأخذ: www.oldmapsonline.org).



نقشه ۷. ترسیم از مسیر تاریخی بندرعباس به لار و موقعیت کاروانسراهای موجود در آن (مأخذ: Gaube, 1979).

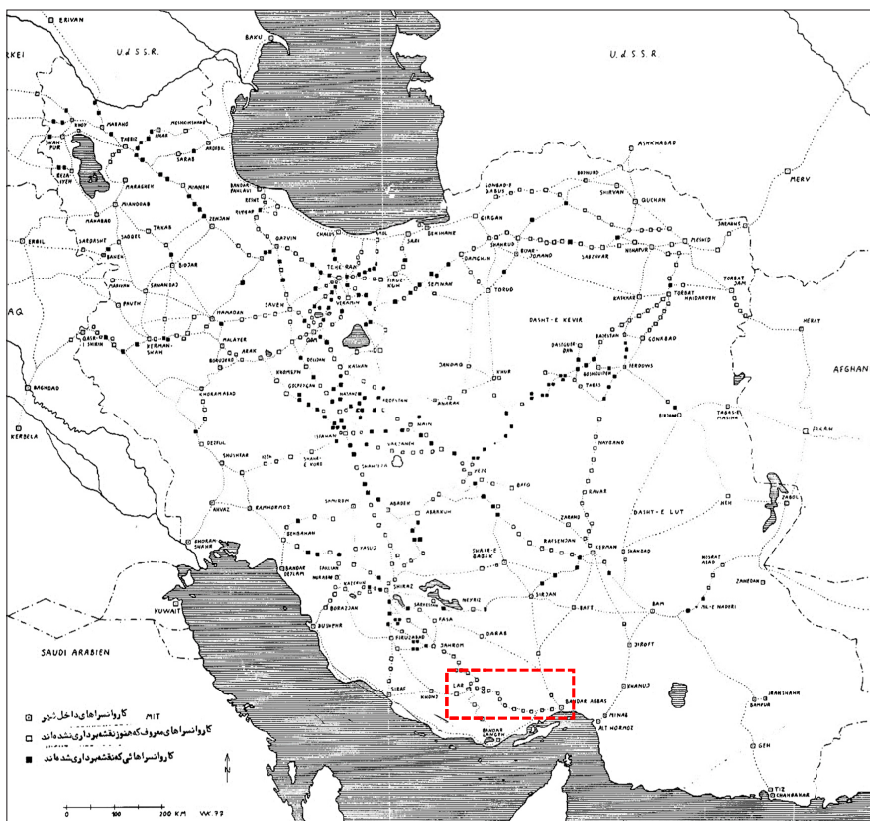
پس از دوره صفویه تغییراتی در معماری این نوع کاروانسراها به وجود آمده است. مثلاً در چهار گوشه بنا برج‌های دفاعی ساخته شده و یا راه دالان‌ها به خارج مسدود شده است (کیانی و کلایس، ۱۳۶۳: ۱۳) (نقشه ۸ و ۹).

مسیر جدید بندرعباس - لار

امروزه راه جدید بندرعباس به لار تقریباً در همان مسیر قدیمی و تاریخی بندرعباس - لار با اندکی تغییر قرار دارد و کاروانسراهایی که پاره‌ای از سیاحان از آن یاد کرده‌اند و امروزه نیز وجود دارند در دو طرف جاده جدید قابل مشاهده

و تحقیق را آسان کرده‌اند. از آنجا که این کاروانسراها در دوره آرامش سیاسی عهد صفوی ساخته شده‌اند، هیچ‌کدام جنبه دفاعی نداشته و دروازه‌های ورودی کاروانسراها به هر سمتی که لازم بوده گشوده شده تا بادهای خنک ساحلی را به ساختمان برسانند. تنوع این نوع کاروانسراها از نظر معماری نیز حائز اهمیت فراوان است. از نمونه‌های جالب این گروه از کاروانسراها می‌توان از کاروانسرای قلعه پهلوی (نام دیگر کاروانسرای پُراو) نام برد که در غرب جاده بندرعباس قرار گرفته و ویرانه‌هایش هنوز به چشم می‌خورد. این کاروانسرا یک حیاط کوچک هم داشته است. لازم به یادآوری است که

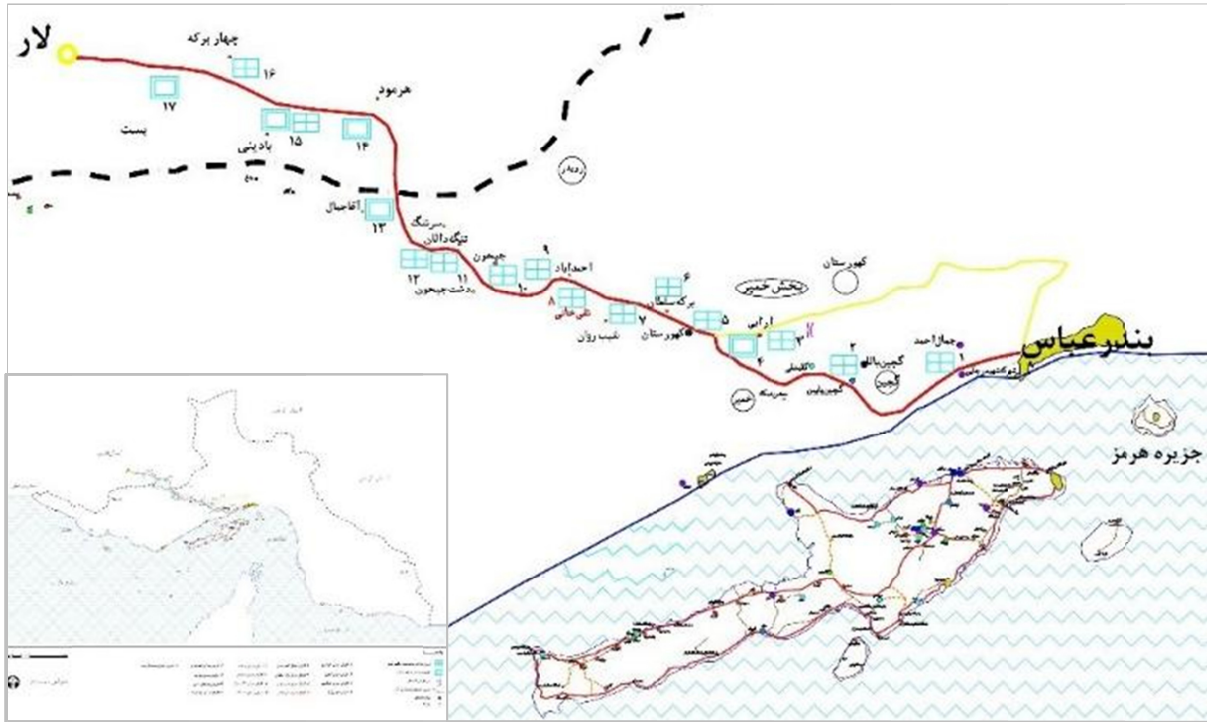
موقعیت قرارگیری مسیر تاریخی بندرعباس - لار و کاروانسراهای موجود در آن در نقشه راههای کاروان روی ایران



نقشه ۸. نقشه راههای تاریخی و کاروانسراهای موجود در آن بر اساس ترسیمات و تحقیقات ماکسیم سیرو، و موقعیت قرارگیری مسیر بندرعباس - لار در آن (مأخذ: کلایس، ۱۳۵۵).



نقشه ۹. مسیر بندرعباس - لار و موقعیت کاروانسراهای بررسی شده توسط کیانی و کلایس (مأخذ: همان).



- کاروان سراهای سرپوشیده (صلیبی شکل)
- کاروان سراهای حیاط مرکزی
- پل تاریخی لاتیدان
- مسیر امروزی بندرعباس-لار
- مرکز دهستان
- روستا

- ۱- کاروان سرای خونسرخ
- ۲- کاروان سرای گچین
- ۳- کاروان سرای جنگوبی
- ۴- کاروان سرای پُراو
- ۵- کاروان سرای کهورستان
- ۶- کاروان سرای برکه سلطان
- ۷- کاروان سرای شیب روان
- ۸- کاروان سرای تقی خانی
- ۹- کاروان سرای برکه نو
- ۱۰- کاروان سرای جیحون
- ۱۱- کاروان سرای تنگ دالان
- ۱۲- کاروان سرای سرتنگ
- ۱۳- کاروان سرای آقاجمال
- ۱۴- کاروان سرای هرمود
- ۱۵- کاروان سراهای بادنی
- ۱۶- کاروان سرای چهاربرکه
- ۱۷- کاروان سرای بست فاریاب

نقشه ۱۰. موقعیت مسیر تاریخی و کاروان سراهای آن از بندرعباس تا لار، ۱۳۹۶ (منبع: نویسنده).

جدول ۱. کاروان‌سراهای مسیر بندرعباس - لار با توجه به فهرست یادشده در سفرنامه سدیدالسلطنه کبابی در اواخر دوره قاجار (تهیه از: نویسنده).

ردیف	نام کاروان سرا	قدمت	شماره آثار ملی	نقشه	موقعیت مکانی
۱	خون سرخ	صفوی	۲۲۳۳	دارد	بندرعباس
۲	گچین بالا	قاجار	۲۳۲۷	دارد	گچین
۳	جنگویی و لاتیدان	-	-	-	جاده بندرعباس - لار
۴	کهورستان	صفوی	۲۳۲۸	دارد	"
۵	برکه سلطان	صفوی	۷۷۲۱	دارد	"
۶	شبروان (شیب روان)	-	-	-	"
۷	تقی‌خانی	صفوی	۲۳۲۹	دارد	"
۸	برکه نو (برکه سفید)	صفوی	۷۷۲۲	دارد	"
۹	جیحون	صفوی	۲۹۹۶۳	دارد	"
۱۰	تنگ دالان	-	-	دارد	"
۱۱	سرتنگ	-	-	-	"
۱۲	آقا جمال	-	-	-	"
۱۳	هرموز (هرمود)	-	-	-	"
۱۴	بادامی (بادینی)	-	-	-	"
۱۵	چار برکه	-	-	-	"
۱۶	قلعه فاریاب (بست)	-	-	-	"

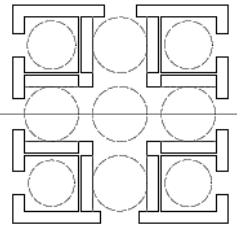

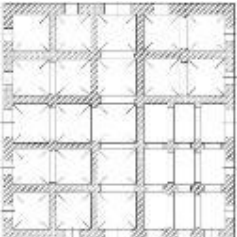

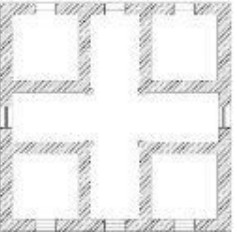

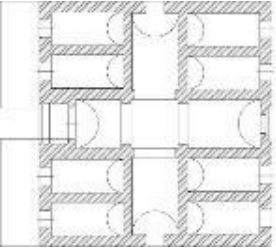

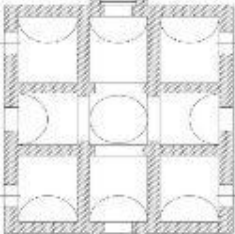

اند (نقشه ۱۰) (جدول ۲).

فهرست کاروانسراهای موجود در این محور، بر اساس وضعیت کنونی، با ذکر همان نام‌های قدیم به ترتیب موقعیت قرارگیری از بندرعباس تا لار، بر اساس سفرنامه سدیدالسلطنه کبابی بندرعباسی، در جداول شماره ۱ و ۲ در متن درج شده است. تمامی کاروانسراها و آب‌انبارهای وابسته به آنها با روش‌های میدانی و کتابخانه‌ای مورد شناسایی دقیق (از نظر موقعیت قرارگیری نسبت به محور و سایر کاروانسراها، وضعیت ثبت در فهرست آثار ملی، تطبیق با موارد ذکر شده در مطالعات انجام شده در سال‌های گذشته و مقایسه تطبیقی با سایر کاروانسراهای استان) قرار گرفته اند. همچنین علاوه بر تهیه فهرست، تصاویر و نقشه‌های آنها نیز تهیه و ارائه شده است. دسته‌بندی جداول ۱ و ۲ اشاره دارد به کاروانسراهایی که در سفرنامه سدیدالسلطنه کبابی در اواخر دوره قاجار ذکر شده و مورد استفاده قرار گرفته

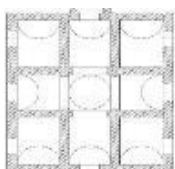





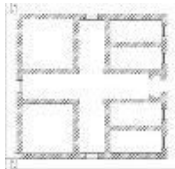

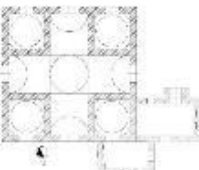


جمع‌بندی

بررسی محور تاریخی بندرعباس به لار و بناهای وابسته به آن (کاروانسراها، آب‌انبارها، و...) در طول مسیر از دوره‌های صفوی و قاجار تا زمان حاضر و همچنین بررسی سفرنامه‌های مختلف در این زمینه، نشان‌دهنده اهمیت و جایگاه این محور از جنبه‌های مختلف در طول تاریخ و به خصوص زمان صفویه است. در زمان بیرون راندن پرتغالی‌ها از بخش‌های جنوبی و به خصوص جزیره هرمز، نیروهای شاه عباس صفوی به رهبری امامقلیخان از محور مذکور عبور کرد. جهانگردان بسیاری نیز در خصوص این مسیر و ویژگی‌های آن و همچنین کاروانسراها و اقامتگاه‌های موجود در آن در سفرنامه‌های خود توصیفات و توضیحات مفصلی ارائه داده اند.

جدول ۲. کاروانسراهای مسیر تاریخی بندرعباس به لار بر اساس جدول ۱ (تهیه از: نویسنده).

نقشه	تصویر	نام کاروانسرا
		۱. خون سرخ (صفوی)
		۲. گچین بالا (قاجار)
		۳. جنگوبی (کنار پل لاتیدان) (صفوی)
		۴. کهورستان (صفوی)
		۵. برکه سلطان (صفوی)

جدول ۲. (ادامه) کاروانسراهای مسیر تاریخی بندرعباس به لار بر اساس جدول ۱ (تهیه از: نویسنده).

نقشه	عکس	نام کاروانسرا
		۶. شبوروان (شیب روان) (صفوی)
		۷. تقی خانی (تکیه خانی) (صفوی)
		۸. برکه سفید (برکه نو) (صفوی)
		۹. جیحون (صفوی)
		۱۰. تنگ دالان (صفوی)
-		۱۱. سرتنگ (صفوی)

جدول ۲. (ادامه) کاروانسراهای مسیر تاریخی بندرعباس به لار بر اساس جدول ۱ (تهیه از: نویسنده).

نقشه	عکس	نام کاروان سرا
-		۱۲. آقا جمال (صفوی)
		۱۳. هرموز (هرمود کنونی) (صفوی)
		۱۴. بادامی (بادینی) کیانی به عنوان بادنی نام برده (صفوی و قاجار)
		۱۵. چاربرکه (صفوی)
-		۱۶- قلعه فاریاب (بست فاریاب) (صفوی)

منابع

- اقتداری، احمد. (۱۳۷۱). *لارستان کهن و فرهنگ لارستانی*. ناشر: جهان معاصر.
- افشار سیستانی، ایرج. (۱۳۷۸). *شناخت استان هرمزگان*. تهران: انتشارات هیرمند.
- پیرنیا، محمدکریم و کرامت‌الله افسر. (۱۳۷۰). *راه و ریاض*. تهران: سازمان میراث فرهنگی و انتشارات آرمن.
- تاورنیه، ژان باتیست. (۱۳۸۲). *سفرنامه*. ترجمه حمید شیرانی. تهران: نشر نیلوفر.
- دسیلوا فیگوئرا، دن گارسیا. (۱۳۹۳). *سفرنامه*. ترجمه سمیعی، غلامرضا. ناشر چاپی: نشر نو؛ ناشر دیجیتالی: مرکز تحقیقات رایانه‌ای قائمیه اصفهان.
- سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح. (۱۳۸۳). *فرهنگ جغرافیایی آبادی‌های استان هرمزگان - شهرستان بندرعباس*. تهران: سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.
- کبابی، محمدعلی سدیدالسلطنه (۱۳۶۲). *سفرنامه سدیدالسلطنه (التدقیق من سیرالطریق) تصحیح: احمد اقتداری*. تهران: انتشارات بنفشه.
- کبابی، محمدعلی سدیدالسلطنه. (۱۳۸۵). *سرزمین‌های شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان در صد سال پیش*. تصحیح احمد اقتداری. تهران: امیرکبیر.
- کیانی، محمدیوسف و ولفرام کلایس. (۱۳۷۳). *کاروانسراهای ایران*. تهران: انتشارات سازمان میراث فرهنگی.
- کیانی، محمدیوسف. (۱۳۸۵). *معماری ایران دوره اسلامی*. تهران: انتشارات سمت.
- کلایس، ولفرام. (۱۳۶۹). «راه‌های کاروانرو در ایران». ترجمه علیرضا مهبینی. در اثر ش ۷ و ۸ و ۹.
- مرادی شهدادی، جعفر. (۱۳۸۷). *تاریخچه راه و راه‌سازی در هرمزگان (از دوران ایران باستان تا کنون)*. بندرعباس: وزارت راه و ترابری، اداره کل راه و ترابری استان هرمزگان.
- وثوقی، محمدباقر. (۱۳۹۶). *تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار*. تهران: سمت.
- وثوقی، محمدباقر و دیگران. (۱۳۸۵). *تاریخ مفصل لارستان*. ج ۲. تهران: همسایه

- Floor, W. (2012). *The Bandar Abbas-Isfahan Route in the Late Safavid Era (1617 – 1717)*. British Institute of Persian studies.
- Gaube, H. (1979). *A section of the safavian Bandar-e Abbas-shiraz strasse: The route from seyed*.
- Gemal ad-din to Lar, British Institute of Persian studies.
- www.oldmapsonline.org
- www. amar.org.ir

اند. گزینش این فهرست (مسیر و مکان‌های مورد اشاره در سفرنامه سدیدالسلطنه) از میان سایر سفرنامه‌هایی که به جزئیات آن (شرح و توصیف مسیر حرکت) در متن اشاره شده است، به دلیل بومی بودن نویسنده آن است. وی عناوین را با اطمینان و صحت بیشتری ذکر کرده است و همچنین از نظر زمانی به وضع موجود محور تاریخی و کاروانسراهای آن نزدیک‌تر است. در مسیر مذکور ۱۷ کاروانسرا موجود است و در فهرست سدیدالسلطنه از ۱۶ کاروانسرا نام برده شده است. دسته‌بندی‌ها نیز بر این اساس و هر آنچه وی نام برده انجام شده است.

با توجه به دسته‌بندی‌های مذکور می‌توان گفت در محور تاریخی بندرعباس به لار دو گونه کاروانسرا ساخته شده است، که یک نوع آن به صورت حیاط مرکزی به همراه اتاق‌هایی گردگرد آن است و نوع دوم کاروانسراهایی سرپوشیده با ابعاد کوچکتر با پلان صلیبی شکل، که بدون اصطبل، بارانداز و حصار است و امکانات چندانی نداشته‌اند. مصالح به کاررفته در همه این بناها مشابه و شامل سنگ‌های تراش، قلو، ملات ساروج، گچ دست‌کوب، و آهک است. کاروانسراهای مورد نظر در وضع کنونی شرایط مشابهی از نظر قرارگیری در محور جدید (مسیر کنونی بر روی همان مسیر تاریخی با کمی تغییر عبور کرده است) بندرعباس به لار و وضعیت کالبدی و کاربری و میزان آسیب‌های وارده دارند. کاروانسراهایی که در خارج از محدوده شهری و روستایی قرار دارند کاملاً متروکه و ویران شده‌اند و تنها کاروانسرای جیحون توسط یکی از اهالی منطقه به عنوان رستوران میان‌راهی مورد استفاده قرار گرفته است. از میان ۱۷ کاروانسرای موجود در محور تاریخی بررسی‌شده که جزئیات آن در دسته‌بندی‌ها آمده، فقط ۷ کاروانسرا در فهرست آثار ملی کشور ثبت شده است.

پی‌نوشت‌ها

عنوان پایان‌نامه: *باززنده‌سازی کاروانسرای تقی‌خانی هرمزگان*. مبتنی بر ارزش‌های مکانی آن در محور تاریخی بندرعباس - لار.

1. Jean - Baptiste Tavernier - Den. Garcias de silva figueroa
2. sir Thomas Herbert
3. Den. Garcias de silva figueroa
- 4- Jean - Baptiste Tavernier
- 5- Willem Floor
- 6- Heinz Gaube