

بررسی حوزه نفوذ منطقه‌ای و ساختار کالبدی- عملکردی بندر سیراف در قرن چهارم هجری

تاریخ دریافت: ۱۶/۰۴/۹۳

تاریخ پذیرش نهایی: ۰۶/۰۳/۹۴

امیر مرادی* - علی اکبر تقوایی** - مریم کامیار***

چکیده

بندر تاریخی سیراف، مهم‌ترین بندرگاه بازرگانی ایران از اواخر عصر ساسانی تا اواخر قرن چهارم هجری بود که موقعیت جغرافیایی ویژه آن و دسترسی نزدیک به آبادترین شهرهای جنوب ایران یعنی شیراز و فیروزآباد، امکان تبادل کالا را برای بازرگانان و دریانوردان آن دوران فراهم می‌نمود. به جرأت می‌توان گفت، سیراف شناسنامه تاریخ دریانوردی ایران و صادرکننده هنر و فرهنگ اسلامی به دیگر نواحی دنیا در اوایل قرون اسلامی می‌باشد. بر این اساس و با توجه به اهمیت جایگاه سیراف، مقاله حاضر از دو روش تحقیق توصیفی- تحلیلی بر مبنای داده‌های کتابخانه‌ای و تحلیل محتوا بر مبنای گزارش‌ها و اسناد باستان‌شناسی بهره برده است و در این راستا با ارائه نقشه‌های ساختار کالبدی- عملکردی شهر سیراف در قرن چهارم هجری بر مبنای تحلیل کتب تاریخی، سفرنامه‌های مرتبط و اسناد باستان‌شناسی و ارائه جایگاه و حوزه نفوذ منطقه‌ای سیراف در آن دوره به این نتیجه رسید که، اولاً سیراف دارای معماری و شهرسازی درون‌گرا بوده و این نتیجه با بررسی شکلی و فرمی و با ارائه عناصر کالبدی منظر شهری سیراف شامل دیوار شهر، ورودی و در، حیاط مرکزی و کوچه و عناصر عملکردی شهر سیراف شامل مسجد، خانه، بازار و مرکز حکومتی حاصل شده است. ثانیاً از نقطه نظر منطقه‌ای به دلیل قرار گرفتن در راه آبی ابریشم و مقصد راه‌های زمینی تجاری بودن دارای سطح نفوذ پراهمیت و بالایی بوده است.

واژگان کلیدی: سیراف، ساختار کالبدی- عملکردی، حوزه نفوذ منطقه‌ای، مطالعات باستان‌شناسی.

مقدمه

پیش از اسلام در حوزه خلیج فارس و دریای عمان، بنادر در بازرگانی خصوصاً بازرگانی دریایی نقش آفرینی کردند. یکی از این بنادر که در دوره ساسانی پدید آمد و در قرون نخستین اسلامی به شکوفایی رسید، بندر سیراف بود. این بندر در مرکز ساحل شمالی خلیج فارس قرار داشت. در دوره اسلامی، سیراف رقیب بندر نوبنیاد بصره شد و طولی نکشید که به عنوان مهمترین بندر مرکزی خلیج فارس مورد توجه قرار گرفت (Iqbal, 1945; Taheri, 2011). تحولات سیاسی در دستگاه خلافت عباسی در قرن سوم و چهارم و تشکیل سلسله نیمه مستقل ایرانی آل بویه که بر فارس و عراق سیطره داشت و عنایتی خاص به شهرها و بنادر فارس و در رأس آن‌ها سیراف داشت، رونق و شکوفایی سیراف را دو چندان کرد (Eghtedari, 1996). بازرگانان سیرافی از فرصت به دست آمده، مطلوب‌ترین استفاده‌ها را بردند و به تجارت با شرق دور، شرق آفریقا و بنادر و شهرهای دریای سرخ و خلیج فارس پرداختند.

بندر سیراف به سبب موقعیت ویژه جغرافیایی و دارا بودن شرایط لازم برای پهلو گرفتن کشتی‌ها، روزگاری دراز مرکز تجارتي حوزه خلیج فارس به شمار می‌رفت. کشفیات باستان‌شناسی و مدارک مکتوب گواه آن است که سیراف از اواخر عصر ساسانی تا اوایل قرن پنجم هجری بندر بزرگ بازرگانی ایران محسوب می‌شد. در فهرست کتب شرقی بریتانیا آمده است: سیراف را کیکاوس بنا کرده است ولی آنچه از خود این خرابه‌ها می‌توان حدس زد این است که مدت‌های مدید قبل از احداث شهر اسلامی سیراف، این منطقه آباد بوده است و علاوه بر آن در کتاب جمهوریت افلاطون نام ناخدایان سیرافی آمده که معلوم می‌شود شعرای یونان باستان اسم آن‌ها را به عنوان دریاداران و پهلووانان دریاها ضبط کرده‌اند (Khakzad, 2012).

در مورد نام اصلی و ریشه نام سیراف نظرهای متفاوتی داده شده است. در همه کتاب‌های مسالک و ممالکی که در نخستین سده‌های هجری نوشته شده، نام این بندر بزرگ به صورت "سیراف" دیده می‌شود (Semsar, 1978, p. 24). در مورد نام‌های دیگر و ریشه این کلمه گروهی معتقدند که نام فارسی قدیم سیراف، "شیلانو" بوده که لهجه دیگری از سیراف است (Baghaee, 1996).

بندر سیراف از سال ۱۸۰۸ تا ۱۹۶۶ مورد توجه و بررسی باستان‌شناسان و محققان خارجی قرار گرفته است که مهمترین پژوهش‌ها توسط پزارد فرانسوی در سال ۱۹۳۳، لوئی واند نبرگ^۱ در ۱۹۶۲ و دکتر دیوید وایت هاوس^۲ در سال ۱۹۶۶ صورت گرفت که آخرین آن به مدت ۷ سال و طی ۷ فصل حفاری تحت نظارت مرکز تحقیقات ایران شناسی انگلستان صورت گرفته است^۳. بر مبنای این مطالعات می‌توان اعلام داشت که این شهر از راه جم و فیروز آباد با شیراز و در واقع با داخله فلات ایران ارتباط داشت و رابط بین ایران با دیگر کشورها بود. به سبب شهرت و اهمیت خاصی که سیراف از نقطه نظرهای گوناگون داشته توجه جغرافی‌دانان و مورخین دوره اسلامی را به خود جلب نموده و در بسیاری از آثار و کتب مربوط به اوایل اسلام و سده‌های بعد، اشاراتی به این بندر شده است که در ادامه این مقاله آمده است.

اهمیت و اعتبار شهر بندری سیراف، بیش از هر چیز، به خاطر نقش مهم آن در مبادلات تجاری از طریق، آب‌های اقیانوس هند بوده است. اما این شهر که در طی چند قرن از شهرت فراوانی برخوردار شده بود، بالاخره در اثر زلزله که در سال ۳۶۶ یا ۳۶۷ هجری رخ داد و چندین روز ادامه داشت، خراب شد. با وجود آن که مقدسی چند سال پس از زلزله گفته است که مردم این شهر مشغول بازسازی ساختمان‌ها هستند تا شهر را به حالت گذشته بازگردانند (Moghaddasi, 1982, p. 636)، اما سیراف هیچ‌گاه به اهمیت و اعتبار پیشین خود نرسید و تدریجاً متروک شد. در حال حاضر از آثار بازمانده از سیراف می‌توان به چندین مورد اشاره کرد: ۱. گورستان‌های دوره اسلامی^۲. دخمه‌ها یا استکدان‌ها که برخی این دخمه‌ها را منسوب به زرتشتیان می‌دانند. ۳. برج‌های آتش در اطراف سیراف که برای راهنمایی کشتی‌ها ساخته شده ۴. تأسیسات آبرسانی و سیستم کنترل آب که باعث صرفه‌جویی در مصرف آب می‌شد. ۵. مساجد و ابنیه‌های اجتماعی دوره اسلامی^۶. قلعه شیخ نصوری که در زمان خود یکی از مجلل‌ترین و باشکوه‌ترین قلعه‌ها بوده است و بقایای خانه‌های مسکونی.

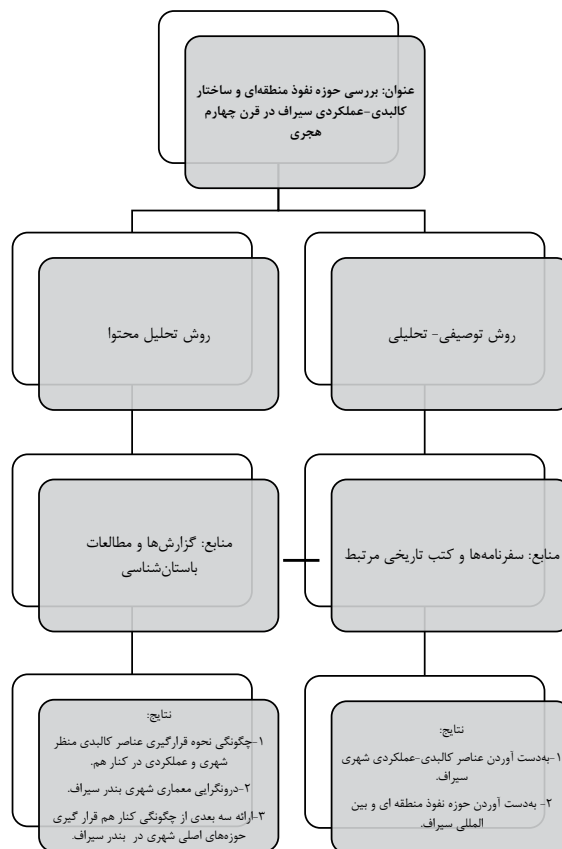
علت اینکه سیراف برای بررسی شهرشناسی تاریخی ایران شایان توجه است، این است که این شهر از لحاظ جغرافیایی منفرد و دارای امکان گسترشی محدود است. از جنوب، دریا و از شمال، نوار بلند و سراسری کوه‌ها حد طبیعی شهر را معلوم می‌کند. دو دیوار شرقی و غربی نیز مرزهای مصنوع آن را تشکیل داده است. برخلاف سایر شهرهای دیگر تاریخی ایران که بیشتر در دشت‌های گسترده شکل می‌گرفتند، سیراف در قالبی طبیعی، محدود و ثابت پیدایش و گسترش یافت و این امر کار بررسی ساختار این شهر را مهم‌تر می‌کند. همچنین با توجه به اینکه ساختار شهرهای ساحلی متفاوت با ساختار دیگر شهرهاست، نتایج مطالعه ساختار کالبدی- عملکردی بندر تاریخی سیراف، دیدگاه جدیدی از ساختار فضایی شهرهای تاریخی ایران را به ما ارائه کرد که برای ترسیم شکل و فرم شهر ساحلی- بندری ایرانی در قرن چهارم هجری مأخذی قابل تحمل است.

بر این اساس، این مقاله با بررسی کتب تاریخی و سفرنامه‌های مرتبط با سیراف و همچنین با تحلیل محتوای گزارش‌های مختلف از حفاری‌های متعدد باستان‌شناسی سیراف، به ارائه ساختار فضایی، کالبدی- عملکردی سیراف در دوره اسلامی (قرن چهارم هجری) و جایگاه منطقه‌ای آن پرداخت.

۱. روش شناسی

مقاله حاضر با هدف شناخت ساختار کالبدی- عملکردی شهر بندری و تاریخی سیراف و حوزه نفوذ منطقه‌ای آن با نگرش به مقطع تاریخی اواسط قرن سوم تا اواخر قرن چهارم هجری قمری انجام پذیرفت. در راستای رسیدن به اهداف این مقاله، از دو روش تحقیق به‌طور هم‌زمان استفاده شد (شکل ۱). روش تحقیق اول توصیفی- تحلیلی بود که بر مبنای داده‌های کتابخانه‌ای و بررسی سفرنامه‌های تاریخی و کتب مرتبط تاریخی در زمینه سیراف انجام پذیرفت. روش دوم روش تحلیل محتوا بود که بر مبنای نقشه‌ها و اسناد به‌دست آمده از مطالعات باستان‌شناسی سیراف انجام پذیرفت. در این راستا این مقاله برای رسیدن به پاسخ این سؤال که ساختار کالبدی- عملکردی شهر سیراف در مقطع تاریخی ذکر شده چه بود و حوزه نفوذ منطقه‌ای آن چگونه بود؟ ابتدا به بررسی جغرافیای مکانی سیراف و محدودیت‌های توسعه آن پرداخت، سپس برای به‌دست آوردن ساختار کالبدی- عملکردی سیراف دو رویکرد را طی کرد، اول با روش توصیفی- تحلیلی، عناصر فضایی ذکر شده در متون تاریخی و سفرنامه‌ها از سیراف ذکر شد و سپس بر اساس روش تحلیل محتوا، بر مبنای گزارش‌های باستان‌شناسی، نقشه‌هایی از ساختار کالبدی- عملکردی سیراف ارائه شد و در قسمت آخر با روش توصیفی- تحلیلی به جایگاه منطقه‌ای و حوزه نفوذ سیراف پرداخت.

شکل ۱: روش‌شناسی تحقیق



۲. جغرافیای مکانی

سیراف، در فاصله ۲۴۰ کیلومتری شرق بندر بوشهر و ۳۵ کیلومتری جنوب شرقی کنگان و در ساحل خلیج فارس قرار دارد، ارتفاع آن از سطح دریا ۱۰ متر است و در باریکه‌ای به طول چهار کیلومتر و عرض نزدیک به ۷۰۰ متر میان کوه و دریا قرار گرفته است (Ismaili Jelodar, 2009, p. 273). موقعیت مکانی آن در شکل ۲ آمده است. این شهر از لحاظ جغرافیایی دارای امکان گسترشی محدود است. از جنوب دریا و از شمال نوار بلند و سراسری کوه‌ها حد طبیعی شهر را معلوم می‌کند (شکل ۲). در مطالعات باستان‌شناسی دو دیوار شرقی و غربی نیز کشف شده که مرزهای مصنوعی آن را تشکیل داده بود (شکل ۳). برخلاف سایر شهرهای دیگر ایران که بیشتر در دشت‌های گسترده شکل می‌گرفتند و بدین سبب دیوارهای شهر و محله‌های آن‌ها بارها تغییر جا داده‌اند، سیراف در غالب طبیعی محدود و ثابتی به‌صورت یک شهر خطی پیدایش و گسترش یافت که این امر کار بررسی عناصر و الگوی فضایی این شهر را ساده می‌کند.

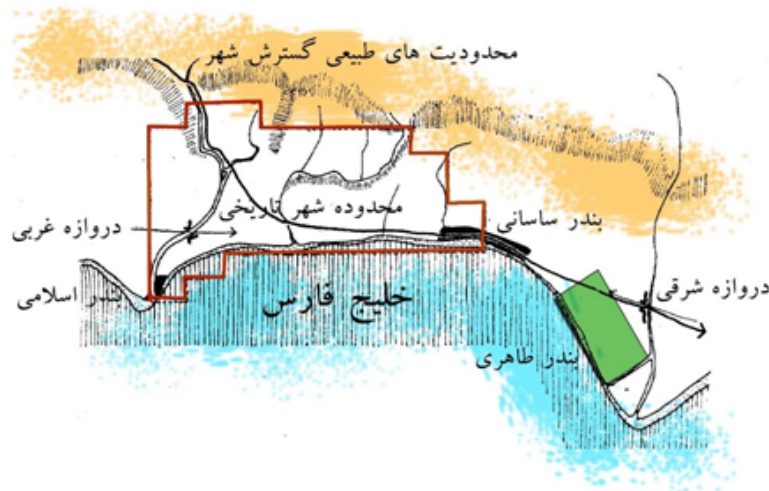
در حال حاضر در نزدیکی بقایای این شهر تاریخی، بندر طاهری قرار دارد که موقعیت مکانی این بندر به همراه مرزهای شهر تاریخی سیراف نیز در شکل ۳ آمده است.

شکل ۲: موقعیت مکانی سیراف در خلیج فارس



(Kakzad, 2012)

شکل ۳: موقعیت مکانی شهر سیراف و بندر طاهری، مرزهای تاریخی شهر سیراف و محدودیت‌های توسعه آن



۳. ساختار کالبدی - عملکردی شهر سیراف

برای به دست آوردن تصویری از ساختار کالبدی - عملکردی شهر سیراف در قرن چهارم هجری، دو رویکرد بررسی شد. رویکرد اول بررسی متون تاریخی و سفرنامه‌ها و به دست آوردن تصویر ذهنی از منظر شهری سیراف و رویکرد دوم بررسی اسناد باستان‌شناسی از سیراف و به دست آوردن ساختار کالبدی - عملکردی آن. در ادامه به تشریح این دو بخش پرداخته شده است.

۳-۱ - ساختار کالبدی - عملکردی سیراف در کتب و سفرنامه‌های تاریخی

بلاذری در فتوح البلدان اشاره به "سوریانج" نام دژ سیراف می‌کند و متذکر می‌شود که عرب‌ها آن را شهریاچ می‌خواندند (Belazari, 1985). سلیمان تاجر سیرافی و ابوزید حسن سیرافی که آثار خود را به ترتیب در سال‌های ۲۳۷ و ۳۰۲ هجری نگاشته‌اند، به وضع تجارت و آبادی سیراف و کیفیت جزایر و کشورهای که سیرافیان با آنان داد و ستد داشته‌اند، پرداخته‌اند. شهرت و معروفیت سیراف نظر شعرا را نیز به خود جلب نمود. به طوری که اصعمی شاعر بزرگ عرب معاصر منصور خلیفه عباسی در یکی از اشعارش می‌گوید: «دنیا سه جاست: عمان و ابله و سیراف» (Bakhtiari, 1976). اسطخری، سیراف را بعد از شیراز بزرگترین شهر اردشیر خره ذکر کرده و از خانه‌های چند طبقه و جمعیت فراوان و منازل گران قیمت و گرمای سیراف سخن می‌گوید (Istakhri, 1989). در صورالارض تألیف ابن‌حوقل نیز مطالب کشفی از سیراف

مذکور است. مؤلف حدودالعالم می‌نویسد: «سیراف شهری بزرگ است و گرمسیر است و هوای درست دارد و جای بازرگانان است و هوای درست دارد و جای بازرگانان و بارگاه پارس است (Bakhtiari, 1976). به گفته مقدسی، سیراف مرکز اردشیر خره بوده و به‌هنگام آبادی معبر چین و انبار فارس و خراسان به‌شمار می‌رفت و ارزش خانه‌های سیراف گاهی صد هزار درهم بیشتر بود (Moghaddasi, 1982). یاقوت حموی در اوایل قرن هفتم به‌هنگامی که این شهر به ویرانه‌ای تبدیل شده بود، از آن دیدن کرده و از مسجد جامع سیراف که ستون‌هایی از چوب ساج داشت ذکری به میان آورده است. در تاریخ و صاف مذکور است: «در عهد آل بویه سیراف شهری بزرگ و آباد و مکان گروه کثیری از علما و محققان و بازرگانان بود. در این شهر کثرت جمعیت به حدی بود که دکان‌ها و حجره‌ها و خانه‌ها را در دو و سه و چهار طبقه ساخته بودند، گاه‌گاه سلطان معظم ابوشجاع عضالدوله فنا خسرو به سیراف نزول می‌فرمود و در آنجا خیمه و خرگاه بر پا می‌داشت. از نتایج این سفرها یکی ساختن بنای رفیعی است که آن را فیل‌خانه عضد گویند و هنوز خرابه‌های آن برجاست...». مؤلف نزهه‌القلوب می‌نویسد: «سیراف در قدیم شهری بزرگ بوده و پرنعمت، مشرع سفر بحر، هوایش گرم است و حاصلش غله و خرما...». همچنین ذکر شده از نقطه نظر بازرگانی سیراف موقعیت ممتازی داشت، این بندر در سده‌های سوم و چهارم هجری واسطه عمده تجارت بین هندوستان، آسیای جنوب شرقی، آفریقای شرقی و بصره بود (Bakhtiari, 1976). در جدول ۱، عناصر کالبدی ساختار کالبدی- عملکردی شهر سیراف در مقطع تاریخی نیمه دوم قرن سوم هجری تا پایان قرن چهارم هجری بر مبنای نویسندگان کتب تاریخی و سفرنامه‌نویس‌ها آمده است.

جدول ۱: ساختار کالبدی- عملکردی شهر سیراف در توصیف نویسندگان کتب تاریخی و سفرنامه‌نویس‌ها

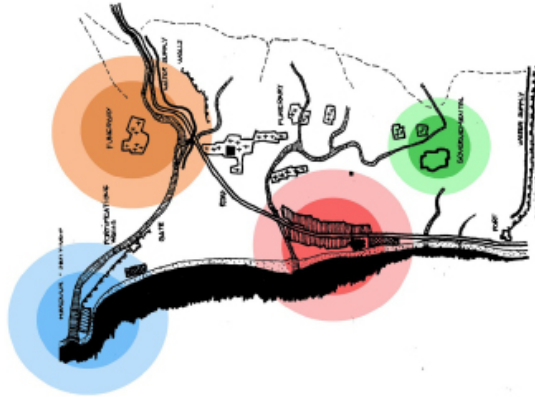
نام نویسنده یا کتاب	عنصر کالبدی	عملکرد شهری
بلاذری	دژ	دفاعی
سلیمان تاجر سیرافی و ابوزید حسن	بندرگاه	تجاری
اصعمی	سیمای کلی شهر	تجاری، مسکونی، مذهبی، حکومتی
اصطخری	خانه‌های چند طبقه	مسکونی
ابن حوقل	بازار	تجاری
مقدسی	خانه	مسکونی
یاقوت حموی	مسجد جمعه	مذهبی
تاریخ و صاف	بازار	تجاری
تاریخ و صاف	خانه‌های چند طبقه	مسکونی
تاریخ و صاف	فیل‌خانه	حکومتی
نزهه القلوب	بازار	تجاری
نزهه القلوب	بندرگاه	تجاری

۲-۳- ساختار کالبدی- عملکردی سیراف براساس گزارش‌های باستان‌شناسی

این قسمت به استناد گزارش باستان‌شناسی وایت هاوس در سال ۱۳۵۳ نگارش یافته و بر این اساس در حفاری‌های انجام گرفته توسط وی، عناصر اصلی شهر، نظام کلی شبکه ارتباطی، چند بخش مسکونی که بدون شک با تغییرات کمی در سایر نقاط تکرار می‌شوند، مسجد جمعه و چند مسجد دیگر، بازار و خدماتی که در دو جانب آن قرار دارد، مجموعه مسکونی سلطنتی، کاروانسرا و حمام مجاور آن، ساختمان‌های حفاظتی و نظامی که مجتمع بندر را تشکیل می‌دهند و دیوارها و دروازه‌های شهر مشخص شده‌اند و قابل بررسی هستند (Whitehouse, 1974). در شکل ۴، عناصر و ساختار کالبدی- عملکردی شهر ارائه شده و در ادامه به توضیح برخی از این عناصر پرداخته شد.

شکل ۴: ساختار کالبدی - عملکردی شهر تاریخی سیراف

آبی: تجارت خارجی و نظامی (بندرگاه). قرمز: مسکونی، مذهبی، بازار، قهوه‌ای: مراکز تولیدی داخلی. سبز: مراکز حکومتی.



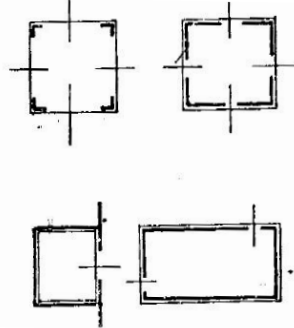
(Whitehouse, 2009)

۱-۲-۳- عناصر کالبدی منظر شهری سیراف

با توجه به نقشه‌های استخراج شده از کاوش‌های باستان‌شناسی سیراف، عناصر کالبدی موجود در شهر موارد زیر می‌باشد.

- چهارضلعی ساده: چهارضلعی ساده عنصر بنیادی شکل شهر است. این چهارضلعی از چهار دیوار متصل به یکدیگر با یک یا چند گشایش در یک یا چند ضلع به وجود آمده است (Faghih, 1975). ساخت کلیه بناهای شهر متکی بر این چهارضلعی ساده است که انواع آن در شکل ۵ آمده است.

شکل ۵: انواع چهارضلعی به کار رفته در حجم‌های اصلی شکل شهر



(Faghih, 1975)

- دیوار شهر: مسیر آن را عوامل طبیعی تعیین می‌کنند. به طوری که حفاری‌ها نشان می‌دهد هر کجا که حد طبیعی، شهر را پناه نداده است، دیوار شهر با اهمیت‌تر و مستحکم‌تر جلوه کرده است.
- ورودی و در: عامل مهمی را در ایجاد نوعی سلسله‌مراتب شهری انجام می‌دهد. در نقشه خانه‌ها که در شکل ۶ دیده می‌شود که اجزا گوناگون مانند پله یا دیوار یکی بعد از دیگری و با فضای میانی مستقلی (هشتی) ورودی را به صورت مکانی درآورده که منظور آن دسترسی یافتن به درون بناست و در عین حال، حائلی میان برون و درون می‌باشد. در یافته‌های باستان‌شناسی به این نکته ذکر شده است که ورودی تنها عنصری است که در آن دیوار کور به نما تبدیل شده است (Whitehouse, 1974).

شکل ۶: ورودی، حیاط مرکزی، معابر در قسمتی از منطقه مسکونی



(Faghih, 1975)

• **حیاط مرکزی:** از تجمیع چهارضلعی‌ها به دور یکدیگر به منظور تشکیل یک بنا، حیاط مرکزی حاصل می‌آید. در نقشه‌ای که توسط باستان‌شناسان از سیراف ارائه شده، تقریباً همه بناهای شهری با همین قوانین ترکیبی به وجود آمده‌اند، به جز ردیف دکان‌ها در بازار و مسجدهای خصوصی مجاور خانه‌ها. در سیراف به دو گونه حیاط مرکزی برخورد می‌کنیم: الف: حیاط مرکزی خصوصی که چهار ضلعی‌های دور آن بسته‌اند. ب: حیاط مرکزی عمومی که ستون‌ها دورتادور آن قرار گرفته‌اند و حجره‌های اطراف آن باز هستند. مانند حیاط مسجد بزرگ و حیاط کاروانسرا.

• **کوچه:** طبق یافته‌های باستان‌شناسی، می‌توان این‌گونه عنوان داشت که شبکه کوچه‌ها و معابر دارای شکلی منظم و هندسی نیست، بلکه از لحاظ ترکیب، حاصل کنار هم قرار گرفتن واحدهای ساختمانی است (Marbaghi, 2009). با این حال، نباید چنین تصور کرد که نبودن طرحی بالادست برای طراحی کوچه‌ها، دلیل بر بی‌نظمی آن‌هاست، زیرا نوعی سلسله مراتب در فضاهای عمومی به وسیله این کوچه‌ها به وجود آمده است که این مسیرها را به سمت نقاط گردهم‌آیی می‌رساند.

۲-۲-۳- عناصر عملکردی شهر سیراف

• **مسجد:** کلیه مسجدهای سیراف براساس دو نمونه اصلی طرح شده‌اند. به طوری که خواهیم دید تحول و گسترش بعدی نمونه‌های مختلف مسجد نیز بر همین نمونه‌های اولیه متکی است.

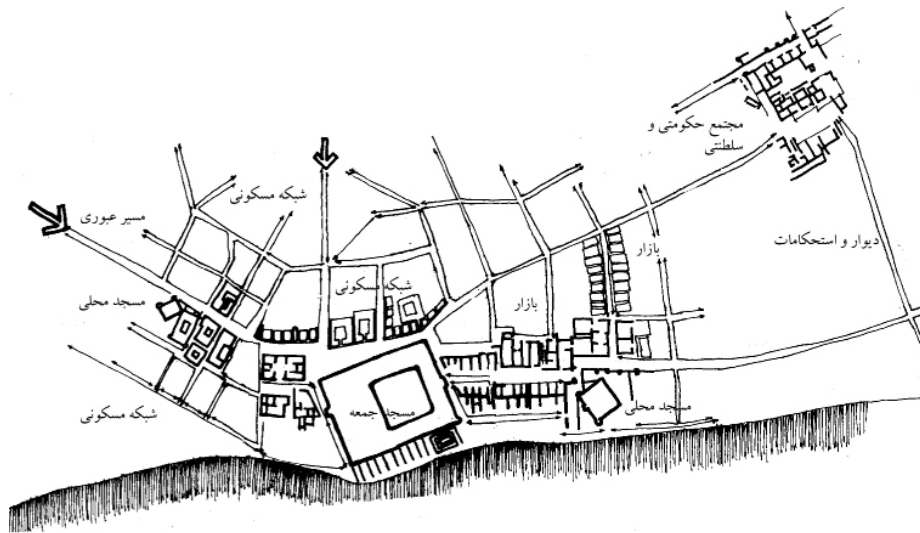
الف: مسجد تک حجره‌ای با فضای واحد مرکزی: این‌گونه مسجد به صورت متصل به یکی از خانه‌ها و یا در کنار مجتمعی در بازار ساخته شده بود (Whitehouse, 1974). اگر فضاهای محیط شهری را به فضاهای خصوصی و عمومی تقسیم کنیم، به نظر می‌رسد این نمونه مساجد دارای مورد استفاده نیمه‌خصوصی و برای گروه معینی بوده است. تعداد این‌گونه مساجد در سیراف زیاد است و گفته می‌شود که پس از مدتی نیز مورد استفاده مذهبی آن‌ها از میان رفته است.

ب: مسجد جمعه: از گردهم‌آیی چهارضلعی‌های ساده دورتادور حیاط مرکزی به وجود آمده است. مسجد جمعه سیراف با شکل کلی مربع، ساده‌ترین نمونه مسجد جمعه است و از محورهای اصلی و فرعی و چهار ایوان جانبی در آن اثری نیست و با اینکه حیاط مرکزی در میان حجره‌ها قرار گرفته است، اما خاصیت مرکزیت موجود در نمونه‌های تکامل یافته مسجد جمعه در ایران را ندارد. عنصرهای تفکیک‌کننده و سمت‌دهنده در آن محدود به محراب و منبر و منار است (Whitehouse, 1974). با بررسی نقشه مسجد سیراف می‌بینیم که چهار دیوار منظم بنای آن را از بیرون جدا کرده است. پس بر این اساس به نظر می‌رسد، طرح این مسجد به یک‌باره ریخته شده و بر اثر تکامل تدریجی و همانند دیگر مسجدهای جمعه در مناطق دیگر، گسترش نیافته است.

• **خانه:** با بررسی نقشه گروه خانه‌ها دیده می‌شود که شکل اولیه خانه حاصل سه عامل است: دیوار بیرونی، حیاط مرکزی و چهار ضلعی‌های دور تا دور. عدم تقارن این سه نسبت به یکدیگر در بیشتر خانه‌ها دیده می‌شود. از عوامل دیگری که در شکل خانه‌ها تأثیرگذار بود را می‌توان به موقعیت خانه نسبت به فضاهای عمومی عنوان کرد. همچنین اصلی بودن و فرعی بودن کوچه در تعیین شکل خانه مؤثر است. علاوه بر آن در نقشه‌های باستان‌شناسی مشاهده می‌شود که هر خانه به صورت یک بنا با چهار کوچه در چهار جانب آن به وجود آمده است (Whitehouse, 1974). به نظر می‌رسد این امر به دلیل

- استفاده اقلیمی از باد دریا و ایجاد کوران هوا و کاهش رطوبت باشد.
- بازار: ردیف دکان‌ها به صورت خطی در کنار هم، شکل بازار را در سیراف به وجود می‌آورد. در مجموعه بازار سیراف شاهد کاروانسرا، مسجد و حمام هستیم که در متون باستان‌شناسی ذکر شده است که از ابتدای پیدایش مجموعه بازار بر پا شده‌اند (Faghih, 1975).
 - مرکز حکومتی: مرکز حکومتی و سلطنتی خارج از محدوده مسکونی می‌باشد که فقط از طریق معبر اصلی با بازار و منطقه مسکونی در ارتباط است.

شکل ۷: جانمایی عناصر عملکردی در حوزه مسکونی و حکومتی سیراف



(Faghih, 1975)

۳-۳- ویژگی‌های کلی منظر شهری سیراف

اگر به نحوه قرار گرفتن بناهای مذهبی در بافت شهر توجه شود، مشاهده می‌شود که سمت آن‌ها به سوی قبله است، در حالی که سایر بناها شمالی- جنوبی‌اند (Whitehouse, 1963). این اختلاف در ساخت ترکیبی موجب به وجود آوردن تمایز بصری قابل ملاحظه‌ای میان بناهای مذهبی و بناهای دنیوی است. راه‌حل‌های معمارانه‌ای که برای این پیچش در معماری سیراف طرح شده است، بسیار خلاصه بوده و منحصر می‌شد به نمایان کردن وجوه ساختمانی بنا و این پیچش دارای هیچ‌گونه تظاهر معماری مستقلی نیست (Faghih, 1975). در حالی که در قرن‌های بعدی با تحول در معماری مذهبی چنین پیچش‌های در شهرسازی ایرانی به صورت ورودی‌هایی پرشکوه جلوه‌گر شدند.

نتایجی که از حفاری‌های سیراف به دست آمده حاکی از آن است که فضای عمومی باز و بزرگی مانند میدان در مجاورت مسجد جمعه وجود نداشته و عنصری که می‌توان از آن به عنوان فضای شهری یاد کرد، مسیر اصلی و سرتاسری است که درون بازار وجود داشته و به یکی از ورودی‌های مسجد جمعه نیز می‌رسد. علاوه بر آن در هیچ یک از متون تاریخی از عنصری به نام میدان یاد نشده است. همچنین به نظر می‌رسد این مسیر سراسری دو دروازه شهر را به هم مرتبط می‌کرده و به ساختمان‌های حکومتی نیز مربوط می‌شده است.

بناهای حفاری شده در شهر سیراف و متون تاریخی و سفرنامه‌ها، وجود بخش‌های گوناگون زندگی شهری و تقسیم کار را در قسمت‌های مختلف شهر نمایان می‌کند. زندگی و تولید در خانواده، صنایع دستی، مبادله در داخل شهر (بازار)، بازرگانی خارجی (بندر) و فعالیت مذهبی هر یک جای خاصی را در شهر دارند. اما در عین حال بسیاری از جنبه‌های آن‌ها با یکدیگر درآمیخته است؛ مانند مقصود مذهبی که در همه فضاهای دنیوی شهر به صورت مسجد کوچکی نمودار است. در شکل ۸، سه بعدی از حوزه مسکونی- تجاری حکومتی سیراف براساس نقشه‌های باستان‌شناسی و بررسی متون تاریخی و سفرنامه‌های موجود آمده است.

شکل ۸: سه بعدی از حوزه مسکونی- تجاری حکومتی سیراف



با تحلیل شکل ۸، می‌توان این‌گونه عنوان داشت که کوچه‌بندی و پلان‌بندی در بندر سیراف مشخص و بدون نگاه خاص به دریا می‌باشد. بر این اساس به‌نظر می‌رسد تراکم خانه‌ها و کوچه‌ها بالا بوده (Marbaghi, 2009) و این امر امکان دارد به دلیل جمعیت بالای آن دوره تاریخی بندر سیراف بوده باشد که فراهم نمودن منظر به سمت دریا برای هر خانه با توجه به محدودیت طبیعی زمین بر مبنای امور دفاعی شهر در نگاه سیستم مدیریت شهر امکان‌پذیر نبوده است.

۴. جایگاه منطقه‌ای سیراف

در این بخش برای رسیدن به جایگاه منطقه‌ای سیراف، دو مقطع تاریخی بررسی شد. مقطع اول به بررسی جایگاه منطقه‌ای سیراف پیش از اسلام و در زمان ساسانیان پرداخته شد و در مقطع دوم به جایگاه منطقه‌ای سیراف پس از اسلام و به خصوص در قرن چهارم هجری مطالعه شد و نقشه‌های تأثیرات منطقه‌ای سیراف تدوین و ارائه شد.

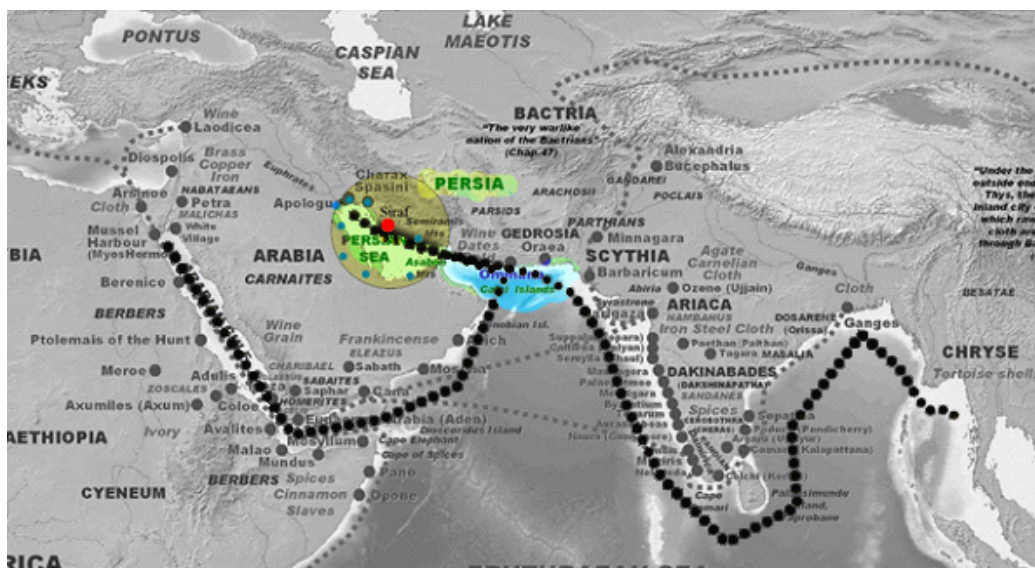
۴-۱- جایگاه منطقه‌ای سیراف پیش از اسلام در کتب و سفرنامه‌های تاریخی

از نقطه نظر تاریخی می‌توان این‌گونه عنوان داشت که پس از روی کار آمدن ساسانیان، پادشاهان این سلسله سعی کردند بنداری را برای ارتباط با مناطق داخل پارس و ایجاد رابطه اقتصادی با دولت‌های دیگر ایجاد کنند. بندر سیراف نیز از شهرهایی بود که برای ارتباط با نواحی داخلی پارس ایجاد شد. این شهر بندرگاه اصلی فیروزآباد، نخستین پایتخت ساسانیان و آسان‌ترین راه ارتباط این شهر و ساحل بوده است. از آنجا که حیات اقتصادی این بندر به شدت به مسیر تجارت منتهی به فیروزآباد وابسته بود، احتمال می‌رود که اردشیر بابکان سیراف را به منظور بهره‌مندی از سود سرشار تجارت دریایی مورد توجه قرار داده باشد. بسیاری از محققان معتقدند که دژ سیراف را شاپور دوم ساسانی به منظور تقویت مواضع تدافعی ساحل خلیج فارس در قبال تعرضات اعراب بنا کرده است (Whitehouse & Williamson, 1976, p. 23).

به هر حال به‌نظر می‌رسد سیراف نقطه ارتباط و اتصال با فیروزآباد و نواحی داخلی فارس بوده است. مهم‌ترین سندی که در مورد ارتباط سیراف با فیروزآباد در دست است، جاده سنگ فرشی است که لویی واندربرگ در ۱۳۳۸ آن را کشف کرده است (Mostafavi, 1978, p. 518). ساسانیان با احداث این جاده، شهر سیراف را به فیروزآباد ارتباط داده بودند. این راه، نزدیک‌ترین مسیر از طریق شهر گور یا فیروزآباد امروز به سیراف بوده است. جاده مزبور مستقیماً از فیروزآباد به خلیج فارس می‌رفت و از کنار سیاه، دهرام، میان‌دشت، دزگان و جم به طرف سیراف امتداد می‌یافت. طول این راه ۲۵۰ کیلومتر بود و فقط با قاطر قابل عبور بود. این جاده برای ساسانیان از لحاظ اقتصادی اهمیت داشت، زیرا از طریق آن ارتباط تجارت از راه دریا به داخل کشور تأمین می‌شد. این جاده تا قرن دهم میلادی راه تجاری بوده است (Mostafavi, 1978, p. 104). اصطخری مسافت شیراز تا سیراف را ۶۸ فرسنگ (Istakhri, 1989, p. 115) و ابن‌حوقل این مسافت را ۶۰ فرسنگ (Hawqal, 1987, p. 52) ذکر می‌کند. بقایای یک آتشکده و سه کاروانسرای دیگر دوره ساسانی را نیز در کنار راه مزبور مشاهده کرده است. تمام این کاروانسراها بر سر راه بازرگانی فیروزآباد به سیراف بوده است (Mostafavi, 1978, p. 518).

قدرت سیراف در دوره ساسانیان با ظهور اسلام و حمله اعراب به‌سر رسید. ساسانیان در این زمان قدرت گذشته خود را از دست داده بود و با حمله اعراب به ایران سقوط این دولت مسلم شد. در ادامه فتوحات اعراب در ایران، نوبت به فارس و ریشهر (بوشهر) رسید. پس از فتح ریشهر (بوشهر)، اعراب متوجه سیراف شدند و درصدد فتح آن برآمدند. فتح سیراف بین سال‌های ۲۸ و ۲۹ هجری اتفاق افتاد (Yahosseini, 2005). سیراف در مقابل هجوم اعراب یک ماه مقاومت کرد، اما

شکل ۱۰: حوزه نفوذ منطقه‌ای سیراف (دایره زرد رنگ) و مسیرهای دریایی بین‌المللی منتهی به آن (مسیر مشکی)



(http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a5/Map_of_the_Periplus_of_the_Erythraean_Sea.jpg)

نتیجه‌گیری

به نظر می‌رسد جدایی از اشتراکات ساختاری بندر سیراف با شهر سنتی ایرانی مبنی بر محوریت بازار و عناصر و عملکردهای وابسته به آن، بتوان ساختار کالبدی- عملکردی سیراف را به یک محور دوتایی از تقابلها خلاصه کرد. بر مبنای متون تاریخی، از ساختار کالبدی- عملکردی شهر سیراف این نتیجه حاصل می‌شود که شهر، زنده است. تعاملات اجتماعی در بازارها و بنادر اتفاق می‌افتد. وجود مساجد متعدد با عملکرد نیمه‌خصوصی در شهر مشهود است، ولی بر مبنای تحلیل مطالعات باستان‌شناسی، معماری و شهرسازی این شهر درون‌گرا است. فضاهای عمومی شهر فاقد منظره باز هستند، میدان شهری در آنجا دیده نمی‌شود، فضاهای عمومی عاری از نشانه‌های غنی معماری هستند و به نظر می‌رسد با توجه به نوع نظام کوچه‌ها و معابر، به صورت ارگانیک رشد کرده‌اند. درحالی‌که فضاهای درونی، نظیر حیاط‌های مرکزی، خانه‌ها و حیاط مساجد، منظوم و متشکل‌اند. در حقیقت باید گفت که عنصرهای شهری در قالب نظام معینی در شهر وجود دارند، اما بار معنایی آن‌ها بیشتر به سمت درون متوجه است و این یعنی شهرسازی درون‌گرا. همچنین گسترش سیراف در خط ساحلی مبتنی بر شکل و توپوگرافی ساحل بوده و جز محدوده مسجد جامع که دیوارها به دلیل رعایت جهت قبله شکل‌گیری ساختمان به صورت اریب نسبت به خط ساحل شکل گرفته در سراسر خط ساحلی شهر نمای مستقیم اما بدون نگاه خاص به دریا وجود دارد.

در زمینه حوزه نفوذ منطقه‌ای سیراف، ذکر همین نکته کافی به نظر می‌رسد که این شهر بندری، بارانداز کشتی‌هایی بود که کالاهای خود را از نقاط مختلف دنیا که در متن مقاله با آن اشاره شد، به آنجا می‌آوردند و از همین بندر بود که کالاهای رسیده به سرزمین ایران و سرزمین‌های اسلامی ارسال می‌شد و کالاهای ایرانی نیز در آنجا آماده صدور بود. قرارگرفتن در مسیر راه آبی ابریشم، وجود جاده‌های زمینی و سنگ‌فرش شده به شیراز و دیگر نواحی ایران، باعث افزایش و اهمیت حوزه نفوذ منطقه‌ای سیراف شد. علاوه بر آن در قرن چهارم هجری بازرگانی پررونق با شرق آفریقا، هند، سراندایب و چین و تجمع سرمایه‌های هنگفت در سیراف، به رشد شهرنشینی، تجمل، ساخت بناهای رفیع شخصی، مدارس، مساجد، ظهور علما و شخصیت‌های معروف و مهاجرت ماجراجویان و اندیشمندان از سایر نقاط دنیا به این بندر یاری رساند و به جرأت می‌توان گفت سیراف به‌عنوان بندری تجاری، نقش صدور فرهنگ و هنر ایرانی و اسلام را به جنوب شرق آسیا، شرق آفریقا و کشورهای خاور دور داشته است.

پی‌نوشت

1. Louis Vanden Berghe
2. David Whitehouse

۳. رجوع شود به کتاب شناسی مقالات معاصر و گزارش‌های باستان‌شناسی از سیراف

http://www.britishmuseum.org/pdf/British_Museum_Siraf_Bibliography.pdf

References

- Baghaee, N. (1996). Siraf-Shilav, *Nameye Farhangestan*, 6, 105-109.
- Bakhtiari, H. (1976). Archaeologists have Removed the Forgotten Curtains from the Port of Siraf, *Honar E Mardom*. 167, 41-59.
- Belazari, A. (1985). *Fotouh ol Baldan*. (A. Azarnoush. Trans.). Tehran: Soroush.
- Eghtedari, A. (1996). *Persian Gulf and Oman Sea Ancient Cities and Islands*, Tehran: National Association Publications.
- Faghih, N. (1975). Port of Siraf, Formation of Iranian City at the Early of Islamic Period. *Honar E Mardom*, (159 & 160), 17-29.
- Hawqal, I. (1987). *Safar-name-ye Ibn e Hawqal (Suurat ol -'Ard)*. (J .Shoar. Trans.). Tehran: Amir Kabir.
- Iqbal, A. (1945). Old Siraf, *Yadegar*, 2(4), 13-14.
- Ismaili Jelodar, M.I. (2009). *Guessing Report for Plotting in the Siraf Archipelago Port at Persian Gulf*. Booshehr: Miras e Farhangi.
- Istakhri, A.I. (1989). *Masalik wa Mamalik*. (I. Afshar, Trans.). Tehran: Elmi Farhangi.
- Khakzad, S. (2012). Siraf Archaeological Report, *Sasanika Archaeology* 10. East Carolina University.
- Marbaghi, B. (2009). An Introduction to the Architecture of SIRAF, *Jostar haye Shahrsazi*, 30, 30-35.
- Moghaddasi, A. (1982). *Ahsan al Taghasim fi Marefat al Aghalim*, (A. Monzavi. Trans.). Tehran: Moalefan va Motarjeman.
- Mostafavi, M.T. (1978). *Pars Climate Historic Works of Ancient Persia*, Tehran: Eshareh.
- Semsar, M.H. (1978). *Historical Geography of Siraf*. Tehran: National Art Association.
- Shafiee, B. (2013). Historical Port of Siraf, Development and Teaching of History, 14, 42-48.
- Sirafi, S.T., Abouzeid, H. (1956). *The Wonders of the Ancient World*. (M. Mohammadi. Trans.). Tehran: Gutenberg.
- Taher, M. (2006). Significance of the Commercial Port of SIRAF in the First Islamic Centuries, *Feghh va Tarikh Tammadon*, (7&8), 173-191.
- Taheri, M. (2001). *Muslim Ocean Journeys in the Indian Ocean*, Mashhad: Behnashr.
- Taheri, R. (2011). *From Pearl to Oil / Persian Gulf history from the port of Siraf to Kangan and Assalouyeh*. Tehran: Nokhostin.
- Whitehouse, D. & Williamson, A. (1976). *Sassanian Marine Commerce*, (A. Malekian. Trans.). Tehran: Keshtirani Aria.
- Whitehouse, D. (1969). Excavations at Siraf, second Interim Report, *Iran*. VII, 39-62.
- Whitehouse, D. (1974). Archaeological Excavations of Siraf. (H. Bakhtiari. Trans.). *Historical Surveys*, 55, 221-274.
- Whitehouse, D. (1974). Siraf Houses. (H. Bakhtiari. Trans.). *Historical Surveys*, 46, 41-95.
- Whitehouse, D. (2009). *Siraf: History, Topography, and Environment*. Oxbow Books.
- Yahosseini, S.GH. (2005). *Siraf the City of Dialogue of Civilizations*, Boushehr: Shoroee.