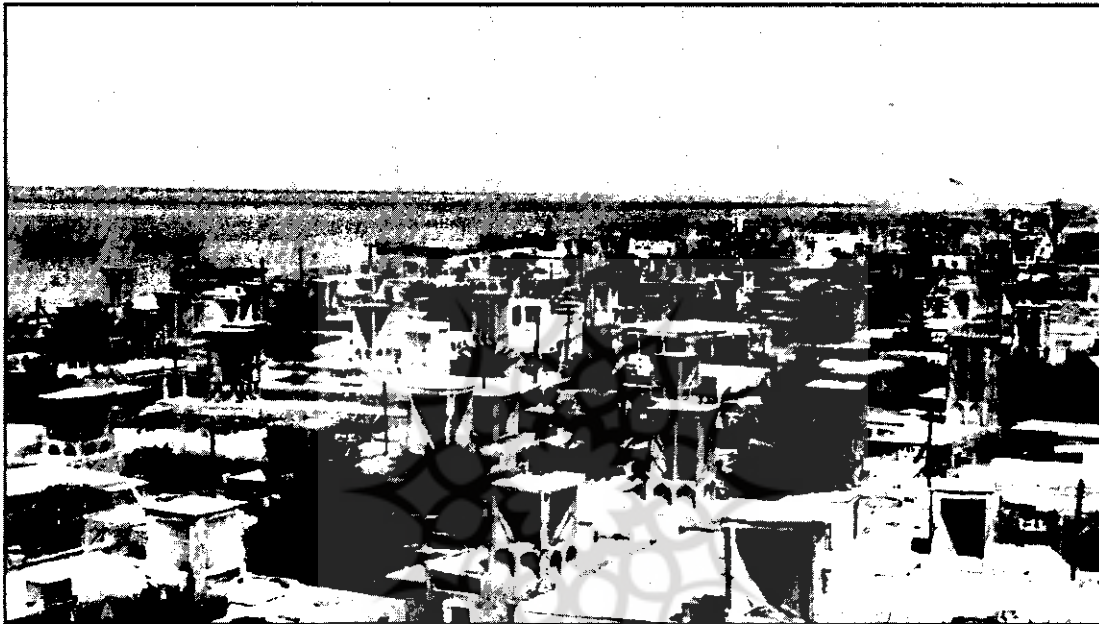


# بررسی تاریخی و معرفی بندر لافت جزیره قشم

عباس امت علی



## مقدمه:

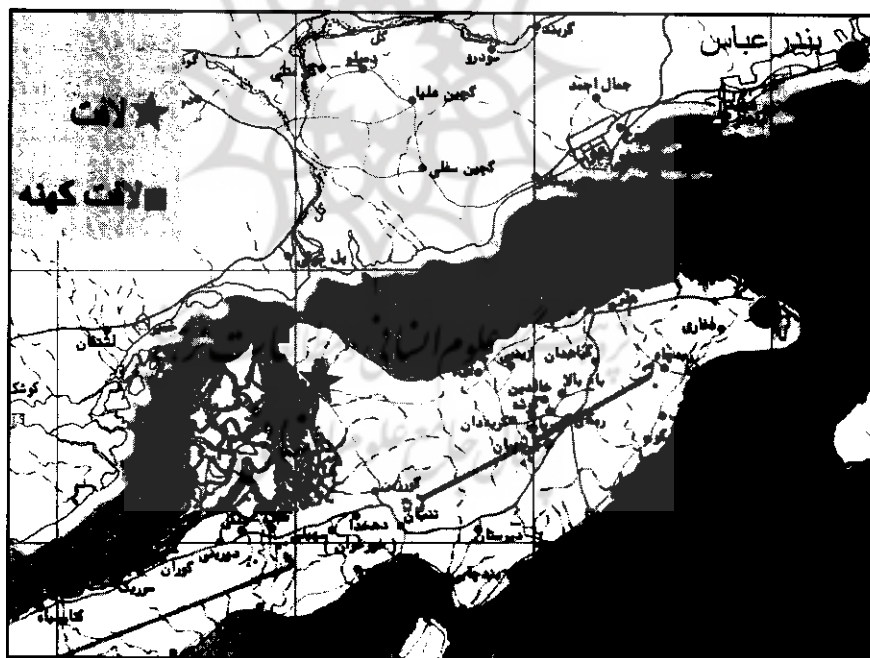
چنانچه جزیره قشم را به شکل نهنگی در نظر آوریم که رو به دریای عمان دارد، بر باله پستی آن، بندر کوچکی استقرار دارد، که علی رغم ارزش‌های موجود در آن، هنوز تا میزان زیادی ناشناخته مانده است. کمبود منابع، اسناد و تحقیقات علمی ابهامات زیادی را در مورد این بندر، که لافت نام دارد، ایجاد نموده است. این بندر یا سلف آن، لافت کهنه، که روزی چنان معتبر بوده که جزیره قشم نام خود را از آنها می‌گرفته است، برای مدت‌های طولانی است که در گمنامی کامل قرار دارند. یکی از دلایل این مسئله حضور پر دامنه دول استعماری طی قرون متمادی در خلیج فارس، و سیطره آنها بر جزایر و بنادر جنوب است که موجب انقطاع اطلاعات تاریخی در مورد این مناطق، در حافظه جامعه علمی و مردم کشورمان شده است. تسلط ظالمانه و پی در پی پرتغالی‌ها، هلندی‌ها، فرانسوی‌ها و قبایل عرب، و به ویژه استیلای پردامنه انگلیسی‌ها، قطع ارتباط اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جزیره قشم با پیکره اصلی سرزمین ایران را به دنبال داشته است. در مورد بندر لافت، ماجرای فوق به دلیل انزوای جغرافیائی آن، حالتی مضاعف دارد. از هنگامی که مرکز ثقل مناسبات تجاری و حمل و نقل دریایی، در سده‌های پیشین، از این بندر به شهر قشم انتقال یافت، لافت نیز در گمنامی فرو رفت. در این مختصر تلاش بر آن است که بر پایه منابع و اسناد و شواهد تاریخی، تا حد ممکن گذشته این بندر مورد بررسی قرار گیرد تا در این رهگذر بخشی از ارزش‌های مجموعه مذکور روشن شود.

## ۱- کلیات

گذشته‌های دور به اتکا موقعیت جغرافیایی ویژه خود و نیز به کمک صنایع لنج سازی و ناوگان دریایی و دریانوردان زبده‌اش، ارتباط گسترده‌ای با جهان شناخته شده دور و نزدیک داشته است. تجار و دریانوردان لافتی، بر اساس شواهد تاریخی و گواهی ملوانان کهنسال، توسط کشتی‌های بادبانی خود همه ساله فاصله میان لافت تا بصره، و از بصره تا کراچی، و از آنجا تا بمبئی و سپس جزایر زنگبار در آفریقا و بازگشت به لافت از طریق بندر عدن و مسقط را در مدت ۳۰۰ روز طی می‌کردند. حسن شهرت لنج‌های ساخته شده در کارگاه‌های لنج سازی لافت، میان کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و پاکستان و هند نیز خود گواهی بر سابقه طولانی کشتی سازان و دریانوردان لافتی می‌باشد.

تا اوایل قرن حاضر، راه‌های دریایی نقش مهمی در ارتباط میان بندر لافت و سایر بنادر ایران و کشورهای دیگر داشت، طی ۱۰۰ سال گذشته با افزایش اهمیت بندر قشم، و به صحنه آمدن کشتی‌های بزرگ تجاری و تغییر در بازارهای عرضه و تقاضای

شهرستان قشم یکی از ۸ شهرستان استان هرمزگان است، که به صورت مجمع‌الجزایر مشتمل بر چهار جزیره در خلیج فارس واقع شده است. این چهار جزیره قشم، هرمز، لارک و هنگام می‌باشند. بندر لافت در بزرگترین جزیره این مجموعه، یعنی جزیره قشم واقع است. این بندر تقریباً در نقطه میانی ساحل شمالی جزیره قرار دارد، و فاصله آن تا مرکز شهرستان، شهر قشم، حدود ۶۰ کیلومتر است. در حالی که دماغه لافت که در ۷ کیلومتری بندر لافت واقع است، با بندر پل در ساحل سرزمین اصلی تنها ۲ کیلومتر فاصله دارد. موقعیت بندر لافت در دماغه شمالی جزیره قشم، در نزدیکترین فاصله با ساحل اصلی ایران، و عمق کم آب در این نقطه، از زمان‌های بسیار دور برای این بندر شرایط و ویژگی‌های خاصی ایجاد نموده است. به گونه‌ای که احتمالاً اولین ارتباطات و رفت و آمدها به جزیره قشم از همین نقطه شکل گرفته است و یکی از دلایل ایجاد تکوین بندر لافت نیز همین مزیت جغرافیایی بوده است.<sup>(۱)</sup>



شکل شماره ۱- موقعیت لافت کهنه و بندر لافت فعلی در جزیره قشم

۱- توضیح اینکه به گمان برخی، لافت موجود، لافت نو است و لافت کهنه دقیقاً در دماغه و جایی مستقر بوده که اکنون اسکله قرار دارد. در این مورد در بخش مطالعات تاریخی بحث خواهد شد.

شیوه معیشت غالب در این بندر، حمل و نقل دریایی و لنج سازی است. بندر لافت به رغم کوچکی و انزوای آن، از

ویژه از روبروی بافت، یعنی از داخل دریا بهتر قابل درک است.



شکل شماره ۲ - نحوه استقرار بافت کهن بندر لافت مابین دریا و تپه

### ۳- مطالعات تاریخی

بررسی تاریخی بندر لافت، بنا به دو دلیل عملی مشکل است. زیرا از سویی، لافت فاقد تاریخ مکتوب است و هیچ مطالعه موردی و سیستماتیکی در خصوص سیر تحول تاریخی آن صورت نپذیرفته است. دلیل دیگر این است که در نزدیکی لافت فعلی، دو سایت دیگر موجود است که در آنها بقایایی از حضور و سکونت انسان یافت می‌شود. یکی از این دو سایت دقیقاً در نقطه انتهایی دماغه لافت و در کنار اسکله فعلی لافت قرار دارد و بین ساکنان منطقه به لافت کهنه مشهور است. سایت دوم در شرق بندر فعلی و کمی بالاتر از جاده کمربندی واقع است، و لافت سیدان نامیده می‌شود. وجود این دو سایت، به ویژه سایت نخست، به این احتمال قوت می‌بخشد که برخی اشاراتی که در متون قدیمی‌تر به لافت می‌شود، متوجه به سکونتگاهی غیر از لافت فعلی باشد. در این صورت می‌توان احتمال داد که لافت باستانی در محل دماغه لافت قرار داشته که بقایای آن امروزه به لافت کهنه شهرت دارد. به این جهت در این بخش هر کجا نام بندر لافت آورده شده، احتمال دارد شامل سایت تاریخی لافت کهنه و لافت سیدان نیز

کالا، و تغییر در مناسبات تجاری منطقه خلیج فارس و اقیانوس هند و نیز ظهور رقبای جدید در امر تجارت رفته رفته از اهمیت بندر لافت در تجارت و حمل و نقل دریایی کاسته شد. چنانکه گمرک این بندر حدود ۳۰ سال قبل کاملاً تعطیل گردید. امروزه دیگر جهازهای بادبانی جای خود را به لنج‌های موتوری داده‌اند، و سال‌هاست که هیچ کشتی‌ای از لافت به مقصد بندر هند و آفریقا حرکت ننموده است. با کاهش تقاضا در سال‌های اخیر، شش کارگاه لنج‌سازی تعطیل گردیده‌اند، و دو کارگاه باقی مانده نیز با کمترین ظرفیت تولیدی خود فعالیت می‌نمایند. اما با این حال هنوز معیشت اکثر ساکنان این بندر از طریق دریا و به ویژه حمل و نقل دریایی می‌گذرد. در حال حاضر تعداد ۳۵ فروند موتور لنج در بندر لافت وجود دارد. با توسعه فعالیت‌های تجاری در کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و به ویژه تمرکز حجم عمده‌ای از این فعالیت‌ها در امارات متحده عربی، اکثر لنج‌ها بندر لافت به امر جابجایی کالا بین بندر قشم و دویی اشتغال دارند.

### ۲- نحوه استقرار

در یک بررسی اجمالی، دوگونه بافت کالبدی با ویژگی‌های متفاوت در بندر لافت قابل تشخیص است. مشخصات بستر استقرار و همچنین نحوه استقرار این دو نوع بافت کاملاً متفاوت هستند. بخش اصلی بندر لافت، که هسته اولیه و بافت کهن آن را شامل می‌شود، در کنار دریا و بر دامنه کم شیب تپه‌ای واقع شده است. عرض این بخش از بافت حدود ۲۰۰ متر و طول آن حدود ۱۲۰۰ متر است و متوسط شیب آن حدود ۶ درصد می‌باشد. اراضی بایر و توسعه نیافته تپه مذکور، که در بالا دست بافت قرار دارد، دارای شیب بیشتری است و تا ارتفاع ۷۰ متری بالا رفته و سپس منتهی به پرتگاههایی می‌شود که سطح تپه را از بقیه اراضی بندر جدا می‌نماید. اساساً این تپه را که مهم‌ترین عارضه موجود است، می‌توان به صورت هرمی تجسم نمود که یک وجه آن که شیب کمتری دارد، رو به دریاست و بخش کهن بندر در دامنه آن استقرار یافته است. بافت جدید مجموعه، که دارای ویژگی‌های کالبدی متفاوتی با بافت کهن است، این تپه را در میان گرفته و اراضی نسبتاً مسطح شمال و شمال شرق آن را اشغال نموده است. این نحوه استقرار، به بافت کهن شکلی، نوار مانند و تا حدودی پلکانی، البته با شیب کم، داده است. مشخصه اخیر به

شود، مگر در مواردی که مطلب صراحتاً به لاف‌ت فعلی اشاره دارد.

کتاب عهد عتیق از نیروی دریایی تمدن بابل در ۷۰۰ قبل از میلاد خبر می‌دهد. کشتی‌های بابلی از چوب درخت Tik که تنها در سواحل هندوستان می‌رویند ساخته شده بود.<sup>(۱)</sup> تمام این شواهد حاکی از عبور و مرور ناوگان‌های دریایی در هزاره اول پیش از میلاد در طول خلیج فارس می‌باشد. این ناوگان‌ها به دلیل عدم آشنایی با علوم پیشرفته دریانوردی، در مسیریابی لازم بود با فاصله کمی از ساحل حرکت کنند تا راه خود را گم نکنند. بدیهی است که مسیر آنها از سواحل شمالی خلیج فارس می‌گذشت و در این مسیر، جزیره قشم به عنوان بزرگترین جزیره خلیج فارس، می‌بایست توقفگاه مناسبی برای این ناوگان‌ها بوده باشد. اگر بپذیریم که بخشی از این سفرهای دریایی از تنگه خوران در حل فاصل جزیره قشم و خاک اصلی ایران صورت می‌گرفته، می‌توانیم تصور کنیم که این کشتی‌ها برای توقف در کنار دماغه شمالی جزیره قشم، جایی که امروز آنرا دماغه لاف‌ت می‌نامند و "لاف‌ت کهنه" در آنجا قرار داشته، لنگر می‌انداخته‌اند، تا آب و آذوقه تهیه کرده و مبادله کنند. از این رو می‌توان حدس زد که محل لاف‌ت کهنه، در گذشته و پیش از اسلام، یکی از توقفگاه‌های کشتی‌های بازرگانی بوده است.<sup>(۲)</sup> احتمالاً اولین ساکنان آریایی تبار جزیره قشم در دوران ماد پا به آنجا گذاشته‌اند. افسانه‌ای وجود دارد که در آن یک شاهزاده اسطوره‌ای به نام "اریتره" شناکنان از ساحل ایران خود را به جزیره قشم رسانده و پس از مشاهده شرایط مناسب آنجا، برای زندگی با خاندانش در آنجا رحل اقامت افکنده است.<sup>(۳)</sup> برخی این جزیره را که یونانی‌ها آنرا "آراراکتا" یا "اواراکتا" خوانده‌اند، همین جزیره قشم می‌دانند. حال اگر این شاهزاده اسطوره‌ای توانسته باشد با شنا خود را به جزیره قشم رسانیده باشد، احتمالاً کوتاه‌ترین فاصله ممکن را طی کرده که همان فاصله بین بندر پل و دماغه لاف‌ت است. در هر صورت آثار آیین‌های کهن ایرانی همچون نیایشگاه‌های میترا در خربس (خربز یا هوربز) و نیایشگاه‌های آناهیتا<sup>(۴)</sup> (در پاخضر و برکه بی بی و احتمالاً شیخ اندرابی) نشان از حضور ایرانیان در جزیره قشم و در نزدیکی بندر لاف‌ت دارد.

در زمان هخامنشیان و با اوج‌گیری قدرت این سلسله در زمان داریوش، دریانوردان ایرانی دست به اکتشافات دریایی زدند

و حوزه قلمرو دریایی خود را به دریای سرخ گشاندند.<sup>(۵)</sup> چنین اکتشافات دریایی، نیازمند پیشرفت در علوم دریایی بود و دریانوردان می‌بایست در جهت یابی به پهله دریا و شناخت بادهای مساعد، مهارت بدست آورده باشند. تقویم نورو در دریایی که هنوز هم بین مردم لاف‌ت و دیگر دریانوردان ساحلی خلیج فارس رایج است، احتمالاً دستاورد دانش دریانوردان همان دوران‌هاست. این تقویم به نحو بسیار چشمگیری با تغییرات اقلیمی و بادهای دریایی انطباق دارد.<sup>(۶)</sup> در گزارشی که از "نثارک" (یا نثارخوس) دریاسالار معروف اسکندر به هنگام مسافرت دریایی او از مصب رودخانه سند تا مصب اروند، نگاشته است، جزیره قشم<sup>(۷)</sup> در سال ۳۲۶ پیش از میلاد، جزیره آبادی بوده و او برای ادامه سفر خود، یک دریانورد ماهر را از این جزیره به عنوان راهنما با خود برده است.<sup>(۸)</sup> این امر نشان می‌دهد که بومیان این جزیره دریانوردان ماهری بوده‌اند.

اوج شکوفایی جزیره قشم در پیش از اسلام مربوط به دوره

۱- ویلسن، سر آرنولد. "خلیج فارس"، ترجمه محمد سعیدی، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۸، ص ۴۶.

۲- حدس دیگر می‌تواند آن باشد که این کشتی‌ها در سواحل جنوبی جزیره قشم توقف می‌کرده‌اند و محل لاف‌ت کهنه به دلیل بزرگترین فاصله ممکن بین جزیره و خاک ایران نقش ترازیتی ایفا می‌کرده. یعنی همان نقشی که امروز اسکله لاف‌ت ایفا می‌کند.

۳- راین، اسماعیل. "دریانوردی ایرانیان"، جلد اول ص ۱۳۳-۲۳۴

۴- همان مأخذ، ص ۴۷۸-۴۷۷

۵- ویلسن، سر آرنولد. "خلیج فارس"، ص ۴۹

۶- از آنجا که تقسیمات داخلی این فصلها ده دهی می‌باشد، احتمالاً در این گاهشماری سال ۳۶۰ روز بوده است. برای اطلاع بیشتر رجوع شود به کتاب سفرنامه جنوب، دکتر پرویز ورجاوند، ص ۹۲ و کتاب ایرانیان دریانورد، حسن نوربخش، ص ۹۸ و مقاله: گاهشماری در جزیره قشم، محمد اسدیان، مجله کلک، شماره ۴۲، صص ۴۹-۵۳.

۷- لازم به توضیح است که نثارک نام جزیره قشم را اراراکتا آورده که برگرفته از نام همان شاهزاده ایرانی یعنی اریتره است. اریتره به معنی سرخ است و هرودوت مورخ یونانی نام دریای سرخ و دریای عمان و خلیج فارس را دریای اریتره دانسته است. برخی معتقدند که نام دریای سرخ یا بحر احمر از آنجا که این آبها سرخ نیستند، ترجمه عربی همان نام قدیمی آنها یعنی اریتره است. نام کشور اریتره نیز احتمالاً از همینجا باشد. رک به کتاب جزیره قشم و خلیج فارس، حسین نوربخش، ص ۱۳۳

۸- سدیدالسلطنه کبابی، محمد علی. "بندر عباس و خلیج فارس"، به تصحیح احمد اقتداری، دنیای کتاب، ۱۳۶۳، ص ۳۲۵.

ساسانی می‌شود. یک دریانورد هندی به نام کاسماس در سال ۵۲۵ میلادی در کتاب خود اشاره می‌کند که کشتی‌های ایرانی مرتب از هرمز به بنادر هندوستان و سریلانکا در رفت و آمد بوده‌اند.<sup>(۱)</sup> آثار کشف شده (ظروف سفالی با نقش و نگار ایرانی) در بنادر تانزانیا و در نزدیکی شهر "کیلوا" نشان می‌دهد که در قرن ۶ میلادی، یعنی در دوره ساسانی، بین بنادر ایران و شرق آفریقا ارتباط برقرار بوده است.<sup>(۲)</sup> در این دوره دریانوردان ایرانی کالاهای بازرگانی سرزمین‌های چین و هند را به آبهای خلیج فارس می‌آوردند و در بنادر ایران به دست بازرگانان می‌رساندند تا آنها از راه زمین و با کاروان‌های خود به شهرهای پالمیرا و شام ببرند.<sup>(۳)</sup> این راه دریایی همان راهی است که به جاده ابریشم دریایی یا "راه ادویه" معروف می‌باشد.

با حمله اعراب به ایران، در سال ۱۴ بعد از هجرت (۶۳۶ م) جزیره قشم نیز بدست مسلمانان فتح گردید و مردم جزیره به دین اسلام گرویدند. در گزارش‌هایی که از جغرافیایی نویسان و سیاحان دوره اسلامی بجای مانده برای اولین بار نام "لافت" به میان آمده. اصطخری در مسالک و ممالک در نقشه خود از خلیج فارس، جزیره قشم را به نام لافت نشان داده است. نام لافت به عنوان معرف جزیره قشم به تواتر در کتب تاریخی نقل شده است.<sup>(۴)</sup> نام‌های دیگری نیز در طول تاریخ به جزیره قشم داده شده که بسیار کثیر هستند.

شاید کمتر مکان جغرافیایی به اندازه جزیره قشم در طول تاریخ این همه نام بخود گرفته باشد.<sup>(۵)</sup> اما نکته جالب آن است که نام لافت، به جز یک مورد که به صورت "یافت" ذکر شده، توسط اکثر مورخان معتبر متقدم، آورده شده، و شاید تنها نامی باشد که در صحت آن نتوان شک کرد. نام گذاری جزیره قشم به "لافت" خود گویای اهمیت بندر لافت در حیات اقتصادی اجتماعی جزیره قشم می‌باشد. بندر لافت کهنه، بندری در منتهی‌الیه دماغه لافت است که از دو ویژگی برخوردار بوده است. یکی شرایط بندری مناسب و دوم فاصله کم با خاک اصلی ایران و راه‌های بازرگانی زمینی که به سمت مرکز و شمال شرقی کشور می‌رفته‌اند.<sup>(۶)</sup> عده‌ای از افراد محلی به نقل از اجداد خود معتقدند که به دلیل ارتفاع کمتر آب در گذشته، در هنگام جزر دریا، کاروان‌های شتر می‌توانسته‌اند از حدفاصل بندر لافت و بندر پل در داخل تنگه خوران، عبور کنند.<sup>(۷)</sup>

در سال ۱۴۵۲ میلادی (۸۵۷ قمری) شهر قسطنطنیه، پایتخت دوم شرقی بدست ترکان عثمانی فتح شد و بدنبال آن مسیر بازرگانی بین شرق و غرب مسدود گردید. با از رونق افتادن بنادر

- ۱- سیری ویرا، دلبلیو، آی، مقاله: "تجارت خلیج فارس از دیدگاه تاریخی"، ترجمه امیر مرتضوی، مجموعه مقالات دومین سمینار بررسی مسائل خلیج فارس، وزارت امور خارجه، ۱۳۷۲، ص ۱۸۱
  - ۲- فهمی، عبدالعزیز. "ایرانی‌ها و شرق آفریقا"، انتشارات بنیاد فرهنگ ایران، بی تا، ص ۲۰، ۱۸، ۱۲ به نقل از مأخذ قبلی، ص ۲۷۹
  - ۳- ویلیامسون، آندریو. "تجارت در خلیج فارس در دوره ساسانیان و در قرون اول و دوم هجری"، انتشارات وزارت فرهنگ و هنر، اداره کل باستانشناسی و فرهنگ عامه، شماره ۹ و ۱۰، ۱۳۵۱، ص ۱۲۲-۱۵۱، به نقل از علی بلوکاشی، جزیره قشم، ص ۷۱
  - ۴- منابعی که در آنها نام لافت به جزیره قشم داده شده عبارتند از: مروج الذهب، ابوالقاسم باینده، جلد یک، ص ۱۰۸ / حدود العالم من المشرق الی المغرب، مؤلف نامعلوم، منوچهر ستوده، ص ۲۷ / صورة الارض، ابن حوقل، دکتر جعفر شعار، ص ۲۷ / اشکال العالم، جیهانی، ص ۱۱۰ / سرزمینهای خلافت شرقی، لسترنج، ص ۲۸۲ / نخبه الدهر فی عجایب البر و البحر، حمید طبیبیان، ص ۲۸۰ / مسالک و ممالک، اصطخری، ابرج افشار.
  - ۵- مرآة البلدان، اعتماد السلطنة، ج ۱، ص ۳۱۸ / معجم البلدان و قاموس اعلام، مسعودی.
- نام‌هایی که محققین مختلف برای جزیره قشم یافته‌اند، شامل ۳۹ نام می‌شود و عبارتند از:
- ۱- اوآراکنا ۲- اراکنا ۳- اراکنا ۴- اریتره / به نقل از یاقوت حموی: ۵- ایرکاخان ۶- ائرو گامافان ۷- ابوکافانان ۸- ایرکان ۹- انوکافان ۱۰- ایرکافانان ۱۱- برکانان ۱۲- ابوکافانان ۱۳- انوگاک / به نقل از لغت نامه دهخدا: ۱۴- ایرکمان ۱۵- ابن کوان ۱۶- بنی کوان ۱۷- ابر کافان ۱۸- طویل ۱۹- طویل ۲۰- دراز / به نقل از لسترنج: ۲۱- ایرکانان ۲۲- جاسک ۲۳- خاسک / به نقل از احمد اقتداری ۲۴- لار ۲۵- جزیره الدار / به نقل از حسین نوریخس: ۲۶- کاوان ۲۷- بنوکاوان ۲۸- باسعیدو ۲۹- باسعیدو / به نقل از انصاری در نخبه الدهر: ۳۰- یافت / به نقل از اسماعیل رایین: ۳۱- برخت / به نقل از اصطخری: ۳۲- کشم / به نقل از سدیدالسلطنه کبابی: ۳۳- جسم ۳۴- فاسمی / به نقل از باستانی پاریزی ۳۵- کشمیهن / به نقل از فرهنگ آندراج ۳۶- کیش / به نقل از عباس انجم ورز: ۳۷- کسم / ۳۸- لافت، ۳۹- قشم / لازم به ذکر است که مردم کنونی جزیره قشم آنرا "کشم" تلفظ می‌کنند.
  - ۶- دکتر باستانی پاریزی منطقه ساحلی مشرف به تنگه هرمز را که تقریباً برابر با استان هرمزگان فعلی باشد به دلیل اهمیت آن در تجارت و بازرگانی، "هلال خرمایی" نام نهاده است که اصطلاحی در مقابل "هلال خصیب" بین النهرین است. رک: ویژه نامه یادمان امام قلی خان، سازمان منطقه آزاد قشم، ص ۲۱.
  - ۷- ویژگی دوم تنها یک فرض است و در صورت اثبات آن می‌توان حدس زد که در گذشته کالاهای تجاری در بنادر جنوبی جزیره قشم تخلیه و مابقی را تا خاک ایران از کنار لافت کهنه با شتر حمل می‌کرده‌اند.





شکل شماره ۳ - نقشه خلیج فارس مندرج در کتاب مسالک و ممالک - ذکر نام لافت برای جزیره قشم.

قلی خان نیروهای خود را از روی پلی شناور وارد جزیره قشم کرده است.<sup>(۲)</sup> اگر چنین چیزی صحت داشته باشد، بدون شک این کار می‌بایست در حد فاصل لافت کهنه و بندر پل رخ داده باشد. در هر حال با ضعف دولت صفوی، ابتدا هلندی‌ها (۱۶۴۲ م، ۱۰۵۲ هـ) و سپس در چند نوبت قبایل عرب بنی معین و جواسم<sup>(۳)</sup> بر قشم و احتمالاً لافت چیره شدند. در سال ۱۷۳۶ م (۱۱۴۹ هـ) و لطیف خان، دریابگی سپاه نادرشاه افشار جزیره قشم را از دست جواسم خارج کرد. اما پس از مرگ نادر در سال ۱۷۴۷ م (۱۱۶۰ هـ) جواسم مجدداً قشم را به تصرف خورد آوردند (۱۷۶۰ م).<sup>(۴)</sup> احتمالاً جنگ لطیف خان با قبایل سفاک جواسم در حیات مردم لافت خیلی مؤثر افتاده است. زیرا مردم، قلعه لافت را به نام نادر شاه، قلعه نادری می‌نامند. یکی احتمال می‌تواند این باشد که پس از شکست جواسم بدست لطیف خان و خروج جواسم از قلعه لافت، لطیف خان، مردم لافت کهنه را به محل قلعه و استحکامات کوچ داده باشد، و همین موجب نام گذاری قلعه به نام نادر شده است. موضوع تغییر مکان مردم لافت از لافت کهنه در رأس دماغه لافت در شمال به سمت مکان فعلی، بسیار مبهم است. دلیل این امر به روشنی مشخص نیست و کهنسالان از بندر لافت چیزی نقل نمی‌کنند. تنها چیزی که در خاطره‌ها مانده آن است که در زمان گذشته مردم ابتدا در محلی به نام لافت سیدان<sup>(۵)</sup> اقامت داشته‌اند و سپس به بندر کنونی آمده‌اند. می‌توان احتمال داد یک حادثه بسیار سهمناک، لافت کهنه را با خاک یکسان کرده است. این حادثه می‌تواند زلزله یا یک جنگ

و نیز و فلورانس، بازرگانان و دریانوردان اروپایی تلاش کردند تا راههایی از غرب و از دریا به سوی چین و هندوستان بکشایند. این تلاش در سال ۱۴۹۸ میلادی به ثمر نشست و اسکودوکاما دریانورد پرتغالی، دماغه امیدنیک در جنوب قاره آفریقا را دور زد، و خود را به سواحل هند رسانید. به دنبال وی دریانورد دیگر پرتغالی به نام البوکوک در سال ۱۵۰۷ م (۹۲۳ هـ) پا به خلیج فارس گذاشت، و جزایر هرمز و سپس قشم را تصرف کرد. با این حادثه تاریخ خلیج فارس وارد مرحله جدیدی شد که آنرا دوران استعماری می‌توان نامید. بدنبال پرتغالی‌ها، انگلیسی‌ها در سال ۱۶۱۲ م، و هلندی‌ها در سال ۱۶۲۳ م، و فرانسوی‌ها در سال ۱۶۶۹ م، وارد آب‌های خلیج فارس شدند و بازرگانی در این خلیج را در دست خود گرفتند.<sup>(۱)</sup> پرتغالی‌ها به مدت ۱۱۷ سال بر جزایر و سواحل جنوبی ایران تسلط کامل داشتند. برخی قلعه تاریخی بندر لافت را که از نظر معماری و جنس مصالح به قلعه پرتغالی‌های بندر قشم و هرمز شبیه است، را از آثار دوران حضور پرتغالی‌ها می‌دانند. جزیره قشم در سال ۱۶۲۲ م (۱۰۳۱ هـ) توسط امام قلی خان سردار نامی دوره شاه عباس صفوی پس از ۱۱۷ سال از دست پرتغالی‌ها آزاد شد. شایع است که امام

۱- وادلا، آر. "خلیج فارس در عصر استعمار، ترجمه پروفیسور شفیع جوادی، انتشارات سبحان، ۱۳۵۶، ص ۱۰۶.  
 ۲- اقتداری، احمد. "آثار شهرهای باستانی و جزایر خلیج فارس و دریای عمان"، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، چاپ دوم، ۱۳۷۵، ص ۷۸۶.  
 ۳- قبایل بنی معین در سال ۱۰۵۷ هـ از عربستان به سواحل جنوبی ایران کوچ کردند و در سال ۱۱۵۰ هـ در جزیره قشم ساکن شدند و به مدت ۱۹۰ سال در آن حکم راندند. و قبایل جواسم یا قواسم از پیروان شیخ قاسمی از اهالی شارجه بودند که به کار دزدی دریایی مشغول بوده و مردمانی دریانورد و جنگجو بودند. قواسم توانستند چند بار نیروی دریایی انگلیس را در خلیج فارس و دریای عمان شکست دهند. شهرت این قبیله در تاریخ به سفاکی است. رکه به خلیج فارس، سرآرتولد ویلسن، ص ۲۳۲.  
 ۴- ویلسن، سرآرتولد، "خلیج فارس" ص ۲۳۳  
 ۵- مکانی در شرق مکان فعلی بندر در فاصله ۲ کیلومتری داخل جزیره

تمام عیار بوده باشد.<sup>(۱)</sup> این بلا هر چه بوده، لافت کهنه را با همه قدمت و شکوهش، به تلی از خاک بدل کرده و جز یک گورستان و چند دیوار چیزی از آن بر جای نگذاشته است. مردم باقی مانده از این واقعه به سمت بندر کنونی لافت، که در کنار قلعه نظامی آن چاه‌های آب و برکه مناسبی وجود داشت و ساحل آن محل بسیار مناسبی برای بندرگاه بود مهاجرت کرده‌اند. فرض دیگر می‌تواند این باشد که هر دو مکان لافت کهنه و لافت نو (بندر لافت) همزمان مسکون بوده‌اند. همانند آن چیزی که در سایر نقاط ایران نیز وجود دارد و به روستاهای دوقلو معروف هستند، و با نام‌های علیا و سفلی و بالا و پایین مشخص می‌شوند. در این فرض بندر لافت به دلیل موقعیت خوب بندر گاهی و ایمنی بیشتر به تدریج جمعیت لافت کهنه را به سوی خویش جذب کرده است.

اطلاعات و شواهد تاریخی که تا این قسمت ذکر شد آنچنان کلی و مبهم است که نه تنها قادر به تجسم وضعیت کالبدی پیشین لافت نیست، بلکه اصولاً مشخص نیست در مورد کدام یک از نقاطی است که نام لافت دارند. قدیم‌ترین سندی که در مورد لافت فعلی موجود است، تصویری است که اصل آن در موزه شارجه نگهداری نگهداری می‌شود. تصویر مذکور مربوط به سال ۱۸۰۲ میلادی است و ورود ناوگان دریایی انگلیس به بندر لافت را نشان می‌دهد. کیفیت تصویر نشانگر ترسیم آن توسط نقاش آماتوری است. زیرا بجز تکنیک ضعیفی که در ترسیم آن به کار رفته است، نقاش در نمایش پدیده‌ها و عوارض و چه بسا بناهای موجود نیز

اشتباهاتی دارد. به هر حال چنانچه این تصویر سندیت داشته باشد، که به احتمال قریب به یقین چنین است، بجز اطلاعات تاریخی که از آن استنباط می‌شود، اطلاعات کالبدی با ارزشی در اختیار قرار می‌دهد، که تا حد زیادی وضعیت کالبدی بندر را در قرون گذشته روشن می‌نماید. بر اساس اطلاعات مذکور، هسته اولیه بندر، قلعه نادری و بناهای همجوار آن بوده‌اند. این مجموعه در درون حصار که توسط برج‌هایی از آن حفاظت می‌شده قرار داشته است. محل استقرار این برج و باروها نه گرداگرد هسته اولیه، بلکه لبه تپه بوده است. به عبارت دیگر این برج و باروها وظیفه تقویت استحکامات طبیعی را داشته‌اند. انطباق حصار مذکور بر لبه تپه مؤید این نکته نیز هست که این تپه نقشی را که در حال حاضر به عنوان سفره‌ای برای جمع آوری آب باران و هدایت آن به چاه‌های طلا و برکه دارد، که در آن زمان نیز داشته است. با این تفاوت که ارزش آب استحصالی در آن دوران برای ساکنان بسیار بیشتر بوده است.

۱- در حدفاصل مرگ نادرشاه در سال ۱۱۶۰ هجری قمری کار آمدن کریم خان زند ۱۱۸۰ هجری به مدت ۲۰ سال جزیره قشم مکان جنگ‌های خونین بین قبایل بنی معین، جواسم، اعرات هول و خوارج عمان بود و هر یک پس از دیگری جزیره را با قتل و کشتار تصرف می‌کردند. در لافت کهنه سنگهایی به قدمت سال ۱۱۳۱ هجری توسط نگارنده دیده شد و در قبرستان لافت سیدان نیز سنگهایی با قدمت ۱۱۷۰ هجری دیده شده است. برای اطلاع بیشتر رک: قشم و خلیج فارس، حسین نوربخش، ص ۱۵۷-۱۶۹



شکل شماره ۴ - تصویری که رسیدن ناوگان دریایی انگلیس را به بندر لافت در سال ۱۸۰۲ میلادی نشان می‌دهد (اصل سند در موزه شارجه است)

به جز تصویر پیش گفته که مستقیماً به لافت کنونی اشاره دارد، سند مکتوبی نیز موجود است، که زوایای دیگری از وضعیت کالبدی بندر را روشن می‌نماید. این سند گزارشی است که سدیدالسلطنه کبابی از خود به جای گذاشته است. وی حدود ۸۰ سال پیش از لافت دیدن کرده و آن را بندری آباد دیده است. وی در وصف لافت می‌نویسد: «بندر لافت، قریه بزرگی است در جزیره قشم، طرف مغرب ساحل شمالی واقع است. قریه لافت در انتهای موضعی است که به لافت معروف است و در دامنه تپه‌ای قرار گرفته که ارتفاع آن دویست فیت می‌باشد... سکنه آنجا در حدود دویست و پنجاه خانوار و از عرب و ایرانی تشکیل یافته است. از کشتی سازی و صید ماهی و همیشه فروشی امرار معاش می‌کنند. همیشه را از گرداب‌های اطراف تهیه می‌نمایند. آب مشروبشان از چند برکه و چاه می‌باشد. آب چاه پس از مدت قلیلی تلخ می‌گردد... تپه را که پشت لافت واقع است، مصنوعاً مجوف کرده‌اند. قلعه‌ای در آن بنا نهاده شده است که پنج برج مربع دارد. قلعه و تپه مزبور از آثار قدیمه اروپایی‌ها می‌باشد.»<sup>(۱)</sup> قلعه‌ای که در این قسمت سدیدالسلطنه در مورد آن صحبت می‌نماید، قلعه‌ای غیر از قلعه نادری است. زیرا او همچنین از خرابه‌های قلعه‌ای چهار برجی نام می‌برد که ساخت آن را به نادر شاه نسبت داده‌اند. از دیگر نکات گزارش سدیدالسلطنه اشاره به برج‌های مخروبه بر فراز کوه با دورنمایی شبیه سنگر و همچنین آثار سدی و خندقی در دامنه کوه است که تا به دریا امتداد داشته است. وی همچنین می‌افزاید «در لافت گندم ندرتاً ذرع می‌شود. رعایا تقریباً ۱۰۰ نفر شتر و ۱۰۰۰ رأس اغنام دارند. محصولشان بیشتر خرما و جو است و اغلب سکنه دریانوردند. کشتی‌سازان قریه ۱۲ نفرند. سه مسجد و چهار دکان و قریه موجود است با دو دکان آهنگری.»<sup>(۲)</sup>

#### ۴- نحوه تشکیل و تکوین بندر لافت بر مبنای اطلاعات تاریخی

بندر لافت یا به عبارتی لافت نو<sup>۱</sup> چنانکه در شرح وقایع تاریخی گفته شد احتمالاً در اثر کوچ مردم از لافت کهنه<sup>۲</sup> شکل گرفته است. این کوچ نیز احتمالاً همزمان، یا پس از احداث قلعه نادری اتفاق افتاده است. قدیمی‌ترین گمان تاریخی که برای ساخت قلعه نادری زده می‌شود، مربوط به عصر صفوی و

حضور پرتغالی‌ها در سال‌های حدود ۱۰۰۰ هجری است. بنابراین هسته اولیه لافت نو<sup>۱</sup> احتمالاً بین ۲۰۰ تا ۴۰۰ سال پیش در کنار قلعه شکل گرفته است. اطلاعاتی که تصویر موزه شارجه در اختیار می‌گذارد، تا حدی این ادعا را ثابت می‌نماید. زیرا بر مبنای اطلاعات مذکور این مجموعه در حدود ۲۰۰ سال پیش تا حدود زیادی شکل گرفته بوده است. چنانکه از این تصویر بر می‌آید، بندر لافت در آن دوره دارای حصاری طبیعی و مصنوع بوده است که آن را تا حد زیادی در مقابل تهاجم زمینی و دریایی مصون می‌نموده است. در سمت شرق شهر کوه<sup>۳</sup> با دیوارهای عمودی و پرشیب، و حصار مصنوع بالای آن که تا مسافتی در داخل دریا نیز ادامه می‌یافته است، و در سمت غرب، دریا مجموعه لافت را محافظت می‌نموده‌اند. در سمت شمال و جنوب، مابین تپه و دریا، دو دروازه موجود بوده که رفت و آمد به داخل بندر تنها از طریق آنها ممکن بوده است. از تأسیسات استحکامی بندر هنوز بقایایی موجود است. از جمله دو برج در سمت جنوب تپه و یک برج کوچکتر در سمت شمال آن، و همچنین بقایای حصار داخل دریا کاملاً قابل تشخیص هستند.

با توجه به اینکه هسته اولیه در کنار قلعه شکل گرفته و سپس به سمت شمال توسعه یافته است، طبیعی است که سه محله مسجد جامع، در کنار قلعه، محله میانی و سپس محله تیابی (توآبی) سه محله اولیه بندر باشند. بنابراین سه مسجدی که سدیدالسلطنه در سفرنامه خود از آنها نام برده، مسجد جامع، مسجد میانی و مسجد تیابی (توآبی یا بی آب) می‌باشند. دو محله دیگر بافت کهن، یعنی محله‌های کم‌گان و کوه عبدالرحمن پس از این تاریخ شکل گرفته‌اند. و در این مرحله مرز بافت، به حصار شمالی رسیده است. با شکل گرفتن این دو محله بافت کهن بندر کامل شده، و از سال‌های حدود ۱۲۳۰ به بعد با نخستین ساخت و سازها در بیرون محدوده بافت کهن، بافت‌های نوساز شروع به شکل گرفتن می‌نمایند.

#### ۵- ویژگی‌ها و عناصر مهم بافت کهن

بافت کهن بندر لافت بافتی ارگانیک، مترامک و تاحدی فرسوده

۱- سدیدالسلطنه کبابی، محمد علی، بندر عباس و خلیج فارس، ص ۱۰۰

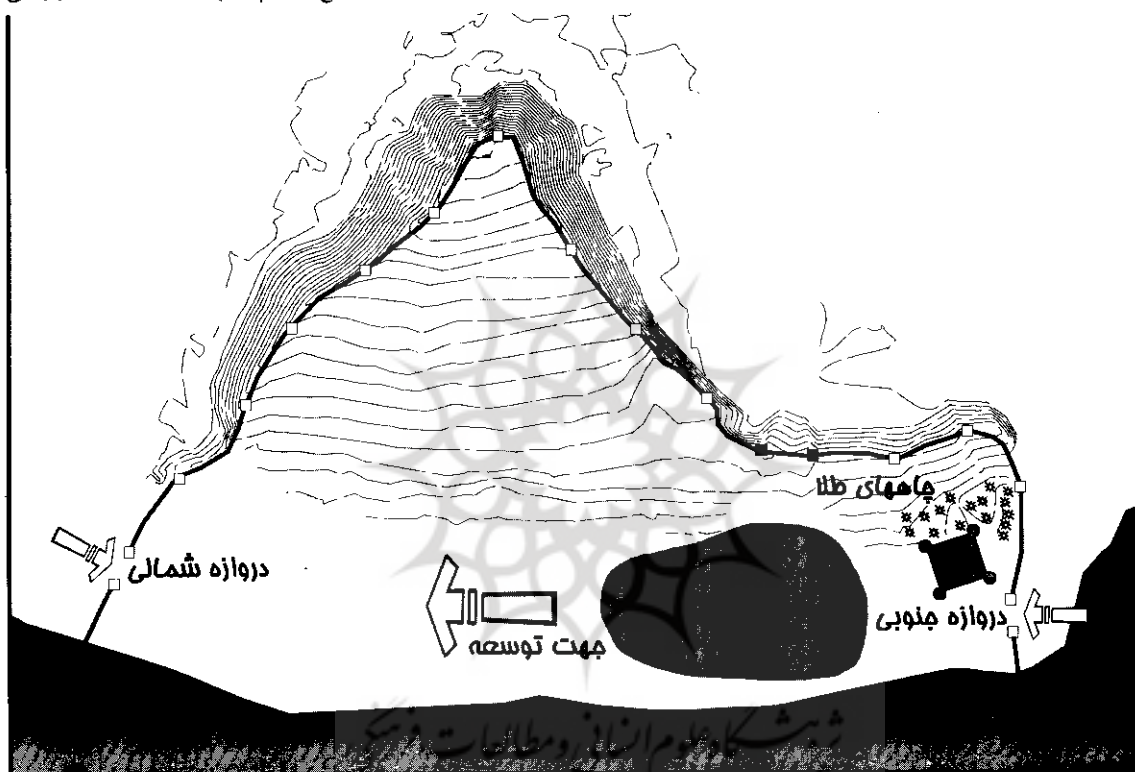
۲- همان مأخذ، ص ۱۰۰



خوبی بهره بگیرند. به هر حال بحریه و نحس و سداح و ویژگی‌های واحدهای مسکونی بندر مجال بیشتری می‌طلبید. لذا در ادامه بحث عناصر کالبدی مهم بافت معرفی خواهند شد. و بررسی ویژگی‌های واحدهای مسکونی به فرصت و جایگاه دیگر موکول می‌شود.

۱-۵- قلعه نادری و برج‌های دیده بان - در مرکز بندر و نزدیکی چاه‌های طلا و برکه، قلعه‌ای سنگی به شکل مربع در ابعاد ۲۵×۲۵ متر با برج و یک بارو و یک دروازه وجود دارد که به دلیل استفاده از مصالح مقاوم همچون سنگ‌های مرجانی و آهکی

است. فشردگی بافت ناشی از قطعات کوچک زمین و اختصاص بخش عمده این قطعات به ساختمان است. نکته قابل بررسی، شکل‌گیری بافتی با ارزش است. از مجموعه واحدهایی که به تنهایی واجد ارزش خاصی نمی‌باشند. این نکته به ویژه در مورد واحدهای مسکونی صدق می‌نماید. زیرا این واحدها عموماً بناهایی ساده، روستایی و با تزئیناتی اندک هستند. اما در بسیاری از این بناها عنصر معماری وجود دارد که موجب بخش عمده ارزش بافت است. چنانکه با حذف آنها، بخش عمده ارزش و کیفیت‌های کالبدی و بصری بافت از دست می‌رود. این عنصر



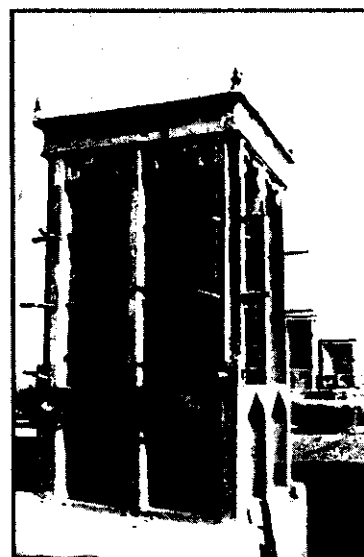
شکل شماره ۵- بازسازی تصویر برج و باروها و شکل اولیه بندر لافت

و ملات ساروج، بخش‌هایی از آن هنوز بر جا مانده است. مردم بندر این قلعه را قلعه نادری می‌خوانند و آنرا به دوره نادرشاه افشار منسوب می‌کنند. برخی دیگر این قلعه‌ها را مربوط به زمان صفویه دانسته<sup>(۱)</sup> و برخی نیز آنرا به دلیل شباهت‌های ساختمانی‌اش با قلعه پرتغالی‌های بندر قشم، یک قلعه پرتغالی می‌دانند.<sup>(۲)</sup> احتمال آنکه این قلعه به دست اعراب بنی معین و

معماری بادگیرها هستند که با کالبد آشکار خود نقش هویت بخشی، تنوع زایی و در عین حال ایجاد هماهنگی در کل بافت را دارا هستند.

جهت‌گیری کلی واحدهای معماری بافت روبه دریاست. در این جهت‌گیری نقش حساسیت واحدها به شیب زمین، که به سمت دریاست، و از آن مهمتر، جهت جریان هوا را با آشکاری می‌توان درک نمود. چنانکه بادگیرها همگی رو به دریا دارند، تا جریان هوایی که اختلاف درجه حرارت خشکی و دریا موجب آن است، به

۱- کازرونی، محمد ابراهیم، تاریخ بنادر و جزیره خلیج فارس، به کوشش منوچهر ستوده، تهران، مؤسسه فرهنگی جهانگیری، ۱۳۶۷  
 ۲- نوربخش، جزیره قشم و خلیج فارس، امیرکبیر، ۱۳۶۹، ص ۶۱



شکل شماره ۷ - عنصر معماری بادگیر به مثابه عنصری محوری در ایجاد بافتی واجد ارزش

آنکه این قلعه به قصد محافظت از ناوگان دریایی که در سواحل بسیار امن بندر لافت، توقف داشته‌اند احداث شده باشد. این بنا توسط میراث فرهنگی ثبت تاریخی شده است. از دیگر استحکامات باقی مانده می‌توان به سه برج واقعی بر روی تپه اشاره نمود. این سه برج به احتمال فراوان بقایای برج‌ها و بارویی

جواسم نیز ساخته شده باشد وجود دارد.

احتمال دیگر آن است که زمان ساخت این قلعه، با مهاجرت مردم لافت، از لافت کهنه سیدان به این محل، یکسان باشد. مکان گزینی قلعه در ساحل غربی دماغه لافت، ایجاد آن را توسط امرای ایرانی ضعیف می‌کند و توجیه قوی برای آن نمی‌توان یافت. مگر



شکل شماره ۸ - بقایای قلعه نادری

است که در بررسی تصویر موزه شارجه به آن پرداختیم.

۲-۵- چاه‌های طلا - اقلیم خشک و کم باران جزیره قشم و کمبود منابع آب شیرین در آن، اقامت در این جزیره را تنها از طریق بکارگیری فن آوری‌های مبتکرانه ممکن نموده است. در سراسر جزیره آثار و ابنیه مربوط به نگهداری آب از زمان‌های دور بجای مانده، که شامل انواع سدهای (خاکی و قوسی)، برکه‌ها (آب انبارها) و چاه‌ها می‌شود. تعدادی از این آثار قدمت پیش از اسلام داشته و از نظر تکنیک‌های ساخت و مکان یابی، نشان از محاسبات دقیق دارند. چاه‌های طلا از جمله این آثار هستند. این چاه‌ها در دامنه کوه شهر در جنوب شرقی بافت قدیم بندر، در جوار قلعه تاریخی لافت، و در یک گودال سنگی حفر شده‌اند. به روایت ساکنان بندر تعداد این چاه‌ها در گذشته ۲۶۶ عدد بوده (به تعداد روزهای کیبسه سال) و مردم هر روز سریکی از این چاه‌ها را باز نموده و از آب آنها استفاده می‌کرده‌اند. علت نامگذاری چاه‌ها به روایت مردم، ارزش و اهمیت آب شیرینی است که در این چاه‌ها ذخیره می‌شود و به دلیل کمبود آب آرزش طلا دارد. برخی آنرا کنایه از پاکی آب‌های این چاه‌ها می‌دانند.<sup>(۱)</sup> مکان یابی این چاه‌ها به گونه‌ای است که پس از بارش‌های رگباری و پراکنده که یکی از منابع تأمین آب شیرین مردم جزیره است، روان آب‌های جاری شده بر دامنه کوه شهر از طریق شبکه شیارها و جوی‌ها به سمت گودال سنگی هدایت شده وارد این چاه‌ها می‌شوند. عمق این چاه‌ها بین ۳ تا ۶ متر است که تماماً در دل سنگ حفر شده‌اند. ساکنان بندر لافت احداث این چاه‌ها را به شخصی به نام خواجه



شکل شماره ۹ - بقایای دو برج دیده بانی

کریم نسبت می‌دهند که حدود ۲۰۰ سال پیش در این ناحیه دست به اقدام عمرانی زده است. در حال حاضر اکثر این چاه‌ها از گل و لای پر شده‌اند و حدود ۶۰ عدد از آنها قابل استفاده هستند، که حدود ۳۰ واحد آنها طی دو سال اخیر مجدداً از زیر خاک بیرون آورده شده‌اند. این امر احتمال وجود تعدادی بیشتری از این چاه‌ها را تقویت می‌کند.

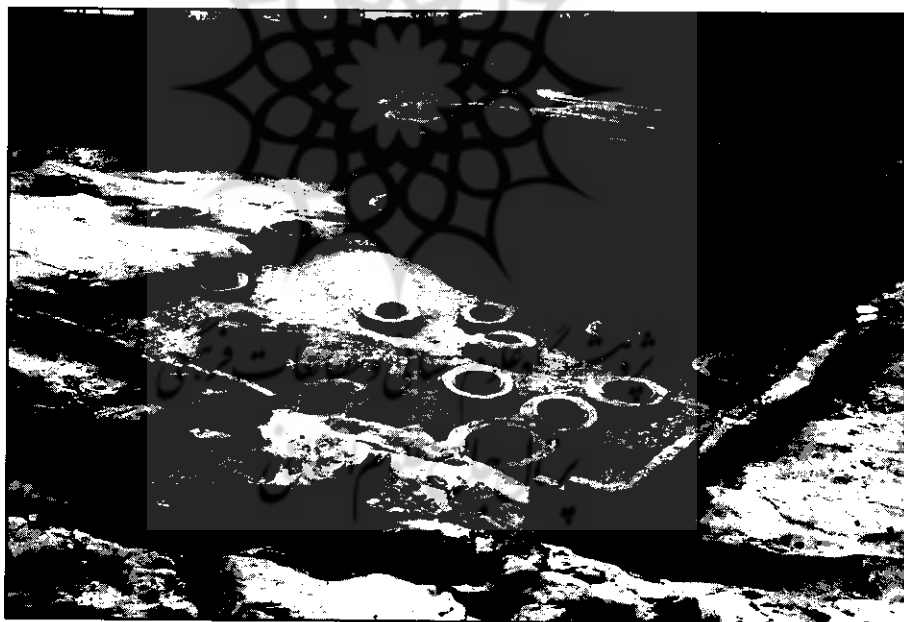
۳-۵- برکه سنگی - در سواحل جنوبی ایران و جزیره قشم به آب انبارها، یعنی به محل‌هایی که در آنها آب باران جمع می‌شود، 'برکه' می‌گویند. برکه‌ها از بهترین تکنیک‌های حفظ و نگهداری آب هستند. بیشتر این برکه‌ها مسقف بوده و سقف گنبدی و سفید رنگ این برکه‌ها برای جلوگیری از تبخیر و آلودگی آب آنهاست. در بندر لافت و پیرامون آن ۳۴ برکه وجود دارد. مهم‌ترین و دیدنی‌ترین برکه لافت، 'برکه سنگی' لافت است که در کنار چاه‌های طلا و قلعه نادری قرار دارد. این برکه با قطر دهانه ۱۲ متر و عمق ۱۰ متر، تماماً در دل سنگ حفر شده است. قدمت این برکه احتمالاً نزدیک به ۴۰۰ سال است.

۴-۵- مساجد - مساجد از جمله بناهای شاخص بافت کهن هستند. جهت‌گیری و آرایش معماری خاص، آنها را در داخل بافت تشخیصی ویژه می‌بخشد. سه مسجد قدیمی بافت کهن که سدیدالسلطنه در سفرنامه خود به آنها اشاره نموده، مسجد

۱- با توجه به آثار دیگری در سطح جزیره مثل سد تل بالا ممکن است نام صحیح این چاه‌ها تل یا تل او (تل آب) باشد.



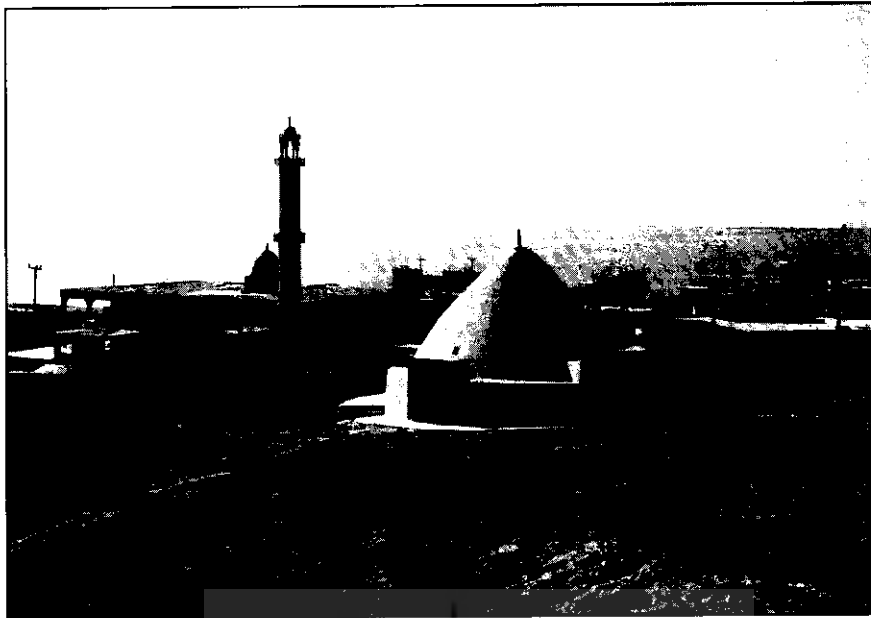
شکل شماره ۱۰ - جهت حرکت آب‌های سطحی به سمت مجموعه چاه‌های طلا



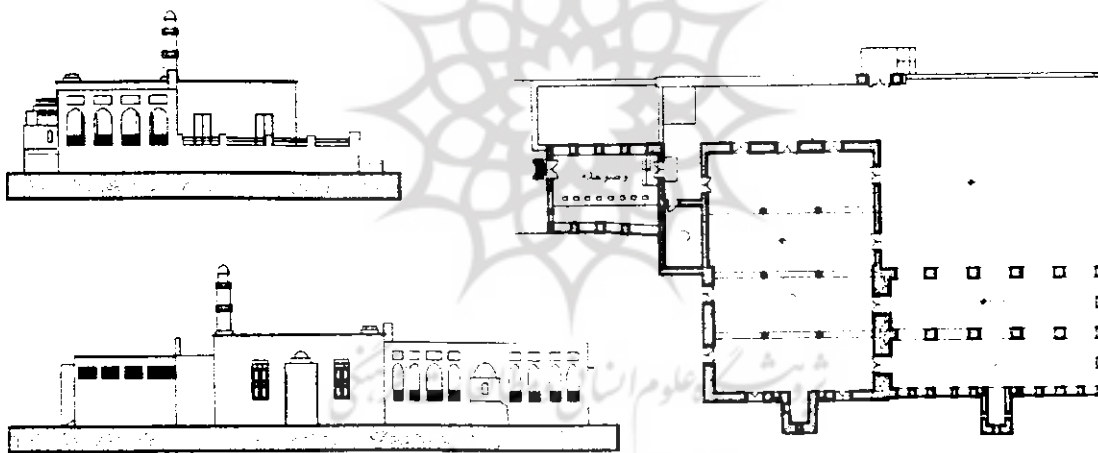
شکل شماره ۱۱ - تعدادی از چاه‌های موسوم به چاه‌های طلا

کرده است. این مسجد دارای دو شبستان که دارای جداره باز است. اصالت بیشتری دارد، در حالی که شبستان دیگر با انجام تعمیرات و تغییرات مختلف به مرور از شکل اصلی خود فاصله گرفته است.

جامع، مسجد میانی و مسجد تیابی (لب آب) هستند، دو مسجد اول در سال‌های اخیر کاملاً تخریب و نوسازی گردیده‌اند و مسجد تیابی با وجود تغییرات تا حد زیادی شکل پیشین خود را حفظ



شکل شماره ۱۲ - برکه سنگی بندر، مستقر در نزدیکی مسجد جامع



شکل شماره ۱۳ - پلان و نماهای مسجد نیایی (نوآبی)

مأخذ کتاب معماری بندر لافت، کارگروهی از دانشجویان معماری دانشکده هنرهای زیبا، ۱۳۸۰





شکل شماره ۱۵ - تصویری از نمای خارجی مسجد تیابی



شکل شماره ۱۴ - تصویری از داخل شبستان باز مسجد تیابی

### نتیجه گیری:

در این مقاله با بررسی اجمالی تاریخ و تبیین برخی از ویژگی‌های کالبدی بندر لافت، تا حدودی با وضعیت گذشته و کنونی این مجموعه زیستی آشنایی حاصل شد. اما این مطلب تنها بخشی از ویژگی‌ها و ارزش‌های این بندر را بازگو می‌نماید. چنانچه عوامل دیگری چون مختصات فرهنگی، اجتماعی و طبیعی این مجموعه نیز در نظر آورده شود، این روستا را می‌توان در زمره روستاهای شگفت کشور به شمار آورد. به این دلیل اغراق نخواهد بود اگر این روستا را یکی از میراث‌های فرهنگی ایران زمین بدانیم که شایسته بررسی‌های اساسی‌تر و معرفی در سطوح مختلف را دارد. در نظر آوردن این مسئله که هجوم فرهنگ نامأنوس و ناسازگار و مقتضیات زندگی نوین مجموع ارزش‌های موجود در آن را نشانه گرفته است، بر لزوم توجه به آن تأکید می‌کند.

### منابع و مأخذ:

۱- ویلسن، سرآرنولد. "خلیج فارس"، ترجمه محمد سعیدی، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۸

- ۲- کازرونی، محمد ابراهیم، "تاریخ بنادر و جزیره خلیج فارس"، به کوشش منوچهر ستوده، تهران، مؤسسه فرهنگی جهانگیری، ۱۳۶۷
- ۳- نوربخش، حسین، "جزیره قشم و خلیج فارس"، امیرکبیر، ۱۳۶۹
- ۴- وادلا، آر. "خلیج فارس در عصر استعمار"، ترجمه پروفیسور شفیع جوادی، انتشارات سبحان، ۱۳۵۶.
- ۵- اقتداری، احمد. "آثار شهرهای باستانی و جزایر خلیج فارس و دریای عمان"، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، چاپ دوم، ۱۳۷۵.
- ۶- سدیدالسلطنه کبابی، محمد علی. "بندر عباس و خلیج فارس"، به تصحیح احمد اقتداری، دنیای کتاب، ۱۳۶۳.
- ۷- سیری ویرا، دبلیو، آی، مقاله: "تجارت خلیج فارس از دیدگاه تاریخی"، ترجمه امیر مرتضوی، مجموعه مقالات دومین سمینار بررسی مسائل خلیج فارس، وزارت امور خارجه، ۱۳۷۲
- ۸- فهمی، عبدالعزیز. "ایرانی‌ها و شرق آفریقا"، انتشارات بنیاد فرهنگ ایران، بی تا
- ۹- رائین، اسماعیل. "دربانوردی ایرانیان"، بی جا، جلد اول، ۱۳۶۵.
- ۱۰- اصطخری، ابواسحق ابراهیم، "مسالك و ممالک"، به اهتمام ایرج افشار، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۸.
- ۱۱- بلوکباشی، علی، "جزیره قشم، صدف ناشکافته خلیج فارس"، دفتر پژوهش‌های فرهنگی، ۱۳۷۹.
- ۱۲- معماری بندر لافت، کار گروهی از دانشجویان دانشکده هنرهای زیبا، سازمان منطقه آزاد قشم، ۱۳۸۰
- ۱۳- مرکز تحقیقات معماری و شهرسازی دانشگاه علم و صنعت ایران، گزارش مرحله اول طرح بهسازی بافت با ارزش بندر لافت، ۱۳۸۰