

ایست و بازرسی شهید میرزایی
بندر عباس نوسازی شد

نام واقعی تنگه هرمز از کجا می آید؟

سند هرمز

بررسی حاکمیت دیرینه ایران بر آبراه استراتژیک جهان

روایت شهردار لافت از احیای بافت تاریخی و شکل‌گیری اقتصاد جهان‌محلی

لافت در مسیر تبدیل شدن به نخستین اکوموزه ایران

✓ عناصر معماری به بخشی از هویت گردشگری و اقتصادی لافت تبدیل شده‌اند



ساختمان تلاش شده از الگوهای معماری بومی الهام گرفته شود. او توضیح می‌دهد که در اقلیم جنوب، کنترل تابش خورشید و هدایت جریان باد اهمیت زیادی دارد و به همین دلیل در طراحی بنا از حیاط مرکزی و عناصر سنتی استفاده شده است.

به گفته او، حضور نخل در حیاط مرکزی ساختمان نیز تنها یک انتخاب تزئینی نیست، بلکه نمادی از پایداری و زندگی در فرهنگ جنوب به شمار می‌رود و در عین حال به تعدیل شرایط محیطی و کاهش اثر شرعی کمک می‌کند.

شهردار لافت در ادامه به برنامه‌های بلندمدت این بندر اشاره می‌کند و می‌گوید مدیریت شهری در تلاش است سندی راهبردی با افق ۵۰ ساله برای توسعه لافت تدوین کند. او معتقد است چنین سندی می‌تواند مسیر توسعه این بندر تاریخی را فراتر از تغییر مدیران و دوره‌های مدیریتی مشخص کند.

آتشین‌ماه می‌گوید هدف نهایی این برنامه‌ها معرفی لافت به عنوان یک پایلوت جهانی در حوزه اکوموزه است؛ جایی که در آن میراث فرهنگی، زندگی روزمره مردم و اقتصاد محلی در کنار هم معنا پیدا می‌کنند. او در پایان به توجه برخی مراکز علمی بین‌المللی به این تجربه اشاره می‌کند و می‌گوید در سال گذشته دانشگاه‌هایی از آلمان و ایتالیا برای بررسی و معرفی مدل مدیریت بومی لافت دعوت‌نامه‌هایی ارسال کرده‌اند.

به گفته او، این توجه نشان می‌دهد که دانش بومی شکل‌گرفته در سواحل خلیج فارس همچنان می‌تواند برای جهان امروز الهام‌بخش باشد.

در سال‌های اخیر تلاش کرده میان گذشته و نیازهای امروز پیوندی تازه ایجاد کند. به گفته شهردار لافت، یکی از محورهای اصلی این رویکرد، حرکت به سمت آنچه «اقتصاد جهان‌محلی» نامیده می‌شود بوده است؛ مدلی که در آن ظرفیت‌های بومی، فرهنگی و تاریخی منطقه به موتور محرک اقتصاد تبدیل می‌شوند.

آتشین‌ماه در ادامه به احیای بافت تاریخی این بندر اشاره می‌کند و می‌گوید بخش‌هایی از این بافت در گذشته به دلیل متروکه شدن بناها و نبود کاربری مناسب، به فضایی کم‌تحرك و حتی آسیب‌پذیر تبدیل شده بود. او می‌گوید: «با تدوین طرح‌های مرمتی و تعریف کاربری‌های جدید، تلاش کردیم روح زندگی را دوباره به این فضاها برگردانیم.»

به گفته او، در قالب تفاهم‌نامه‌ای میان شهرداری لافت و سازمان منطقه آزاد قشم، حدود ۱۹ هزار مترمربع از بافت تاریخی مورد مرمت و بازآفرینی قرار گرفته است. این بناها پس از بازسازی، کاربری‌های تازه‌ای پیدا کرده‌اند؛ از فضاهای تجاری کوچک و کارگاه‌های محلی گرفته تا هوم‌آفیس‌ها و مشاغل مرتبط با گردشگری. شهردار لافت معتقد است همین تغییر کاربری‌ها باعث شده برخی تهدیدهای گذشته به فرصت تبدیل شوند. او مثال می‌زند که در گذشته فرسودگی بادگیرهای قدیمی گاه خطرناکی برای ساکنان ایجاد می‌کرد، اما امروز همین عناصر معماری به بخشی از هویت گردشگری و اقتصادی لافت تبدیل شده‌اند.

در بخش دیگری از این گفت‌وگو، آتشین‌ماه به طراحی ساختمان جدید شهرداری لافت نیز اشاره می‌کند و می‌گوید در طراحی این

شهردار بندر تاریخی لافت می‌گوید این بندر با تکیه بر دانش بومی مردم جنوب، معماری سازگار با اقلیم و احیای بافت‌های تاریخی، در حال حرکت به سوی الگویی نوین از توسعه پایدار است؛ الگویی که قرار است لافت را به نخستین اکوموزه ایران و نمونه‌ای جهانی از پیوند میراث فرهنگی با اقتصاد محلی تبدیل کند.

به گزارش امید ساحل، شهردار بندر تاریخی لافت در گفت‌وگو با «صبح ساحل» از مسیری سخن می‌گوید که این بندر قدیمی در سال‌های اخیر برای احیای هویت تاریخی و فعال کردن ظرفیت‌های اقتصادی خود پیموده است؛ مسیری که به گفته او بر پایه دانش بومی، معماری سازگار با اقلیم و مشارکت جامعه محلی شکل گرفته است.

محمد آتشین‌ماه با اشاره به پیشینه تاریخی لافت می‌گوید این بندر تنها مجموعه‌ای از بناهای قدیمی نیست، بلکه نمونه‌ای زنده از شیوه هوشمندانه زندگی مردم جنوب... در کنار خلیج فارس است.

به گفته او، در معماری و ساختار شهری لافت می‌توان ردپای دانشی را دید که نسل‌ها برای سازگاری با گرما، رطوبت و کمبود منابع آب شکل گرفته است.

آتشین‌ماه می‌گوید: «وقتی به بافت تاریخی لافت نگاه می‌کنیم، در واقع با مجموعه‌ای از تجربه‌های چندصدساله در مدیریت آب، باد و زیست در اقلیم جنوب روبه‌رو هستیم. همین ویژگی‌ها باعث شده امروز این بندر بتواند به عنوان یک الگوی توسعه پایدار مورد توجه قرار بگیرد.»

او توضیح می‌دهد که مدیریت شهری لافت

از واکاوی عملکرد تا تصمیم‌سازی عملیاتی

شهر بندرعباس در کانون تحولات کشور

جلسات تخصصی در مدیریت شهری بندرعباس است.

بخش‌های اجرایی و افزایش کارآمدی در تصمیم‌گیری‌ها از مهم‌ترین اهداف این



برنامه‌ها و اقدامات شهرداری در بازه زمانی سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۴ نیز مورد ارزیابی قرار گیرد تا با تحلیل دقیق گذشته، تصمیم‌های مؤثرتری برای آینده شهر اتخاذ شود.

وی با تأکید بر لزوم خروجی‌محور بودن جلسات گفت: هدف از این نشست‌ها صرفاً برگزاری جلسه نیست، بلکه باید هر جلسه به تصمیم‌های مشخص، راهکارهای اجرایی و نتایج ملموس در مدیریت شهری منتهی شود. شهردار بندرعباس همچنین بر ضرورت نظارت مستمر بر اجرای مصوبات تأکید کرد و افزود: مدیریت شهری باید با برنامه‌ریزی دقیق، نظارت مستمر و هماهنگی میان بخش‌های مختلف، در مسیر حل مسائل شهر و پاسخگویی به مطالبات مردم حرکت کند. نوبانی خاطر نشان کرد: بررسی تخصصی موضوعات شهری، ایجاد هماهنگی میان

تخصصی در مدیریت شهری افزود: در این جلسات، موضوعات شهری به صورت دقیق، کارشناسی و مبتنی بر تحلیل عملکرد بررسی می‌شود تا برای چالش‌ها و مسائل موجود، راهکارهای عملیاتی و قابل اجرا ارائه شود. شهردار بندرعباس با اشاره به ترکیب اعضای ثابت این نشست‌ها گفت: مدیریت ارتباطات و امور بین‌الملل، بازرسی، حراست و مدیران مناطق چهارگانه به عنوان اعضای ثابت در تمامی جلسات تخصصی معاونت‌ها و سازمان‌های شهرداری حضور خواهند داشت تا روند تصمیم‌سازی، نظارت و اطلاع‌رسانی به شکل منسجم و هماهنگ انجام شود.

نوبانی ادامه داد: در این جلسات تلاش می‌شود علاوه بر بررسی وضعیت پروژه‌ها و عملکرد بخش‌های مختلف، روند اجرای

شهردار بندرعباس از برگزاری سلسله جلسات تخصصی مدیریت شهری با هدف تصمیم‌سازی دقیق، حل مسائل شهری و افزایش کارآمدی در اجرای پروژه‌ها خبر داد.

به گزارش امید ساحل، شهردار بندرعباس از تشکیل جلسات تخصصی حوزه‌های مختلف مدیریت شهری خبر داد و گفت: این نشست‌ها با هدف بررسی دقیق مسائل شهری و دستیابی به تصمیم‌های عملیاتی و مؤثر برگزار می‌شود. مهدی نوبانی اظهار کرد: بر اساس برنامه‌ریزی انجام شده، جلسات تخصصی مدیریت شهری در حوزه‌های مختلف معاونت‌ها، سازمان‌ها، مدیریت‌ها و مناطق شهرداری از روز شنبه تا چهارشنبه هر هفته و پس از پایان وقت اداری برگزار خواهد شد. وی با تأکید بر ضرورت نگاه

ایست و بازرسی شهید میرزایی بندرعباس نوسازی شد

گام تازه هرمزگان برای هوشمندسازی یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های امنیتی کشور

و به همین دلیل، تقویت زیرساخت‌های کنترلی و انتظامی در آن از اهمیت دوچندان برخوردار است.

او نقش فراجا را در تامین امنیت استان و کشور برجسته توصیف کرد و گفت: فراهم شدن زیرساخت‌های مناسب، به نیروهای انتظامی کمک می‌کند تا با آمادگی، سرعت عمل و دقت بیشتر، مأموریت‌های خود را انجام دهند و در عین حال، شرایط عبور و مرور برای مردم نیز با سهولت بیشتری همراه باشد. بر اساس اعلام مسئولان، روزانه بین سه هزار و ۵۰۰ تا چهار هزار دستگاه خودروی سنگین از گلوگاه ایست و بازرسی شهید میرزایی عبور می‌کند؛ موضوعی که اهمیت تجهیز و نوسازی این مرکز را دوچندان کرده است. این گلوگاه مهرماه سال ۱۴۰۳ نیز به دستگاه ایکس‌ری یا آشکارساز پرتو مجهز شده بود تا فرآیند بازرسی خودروهای سنگین با سرعت و دقت بیشتری انجام شود. بهره‌برداری از ساختمان جدید ایست و بازرسی شهید میرزایی را می‌توان گامی تازه در مسیر تکمیل زنجیره امنیت، کنترل هوشمند و بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل در هرمزگان دانست؛ استانی که به واسطه موقعیت راهبردی خود، نیازمند تقویت مستمر گلوگاه‌های نظارتی و خدماتی است.



و ناوگان حمل‌ونقل خواهد شد. به گفته رئیس شورای تامین استان، اجرای این رویکرد می‌تواند همزمان دو هدف مهم یعنی ارتقای امنیت و روان‌سازی رفت‌وآمد را محقق کند. استاندار هرمزگان همچنین با اشاره به موقعیت ممتاز این استان در معادلات ملی و فراملی، اظهار کرد: هرمزگان به عنوان یکی از محورهای اصلی توسعه دریامحور کشور، نقشی تعیین‌کننده در اقتصاد، تجارت و امنیت ملی ایفا می‌کند

برای حفظ نظم و امنیت کشور است، گفت: ارتقای این مراکز باید متناسب با نیازهای روز و حجم تردد انجام شود تا هم ضریب امنیت افزایش یابد و هم خدمات‌رسانی به مردم با سرعت و دقت بیشتری صورت گیرد. وی با اشاره به اهمیت استقرار سامانه‌های هوشمند در این ایستگاه‌ها، افزود: استفاده از تجهیزات نوین، ضمن افزایش دقت در کنترل و بازرسی، موجب کاهش زمان توقف خودروها و تسهیل در تردد مسافران

آن در حمل‌ونقل کالا، تجارت و جابه‌جایی بار، از اهمیت ویژه‌ای در تامین امنیت و مدیریت عبور و مرور برخوردار است. استاندار هرمزگان در آیین بهره‌برداری از این پروژه با اشاره به جایگاه ویژه این گلوگاه، تأکید کرد که روند مکانیزه‌سازی و هوشمندسازی آن در دستور کار قرار گرفته است. محمد آشوری تازبانی با بیان اینکه توسعه زیرساخت‌های انتظامی در مبادی کنترلی و گلوگاه‌ها یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر

ساختمان جدید ایست و بازرسی «شهید سرهنگ میرزایی» در محور ترانزیتی بندرعباس ـ سیرجان با حضور استاندار هرمزگان، فرمانده انتظامی استان، مدیرکل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و همسر شهید میرزایی به بهره‌برداری رسید؛ پروژه‌ای که به گفته مسئولان، بخشی از برنامه تقویت زیرساخت‌های امنیتی و حرکت به سمت هوشمندسازی کنترل در یکی از پرتددترین و حساس‌ترین گلوگاه‌های جنوب کشور به شمار می‌رود.

ساختمان جدید ایست و بازرسی «شهید سرهنگ میرزایی» در بندرعباس روز چهارشنبه طی آیینی رسمی با حضور مسئولان استانی به بهره‌برداری رسید؛ طرحی که با هدف ارتقای زیرساخت‌های کنترلی، بهبود فرآیندهای نظارتی و افزایش کارآمدی در یکی از نقاط راهبردی هرمزگان اجرا شده است.

این ایست و بازرسی که در ۴۰ کیلومتر جاده ترانزیتی بندرعباس ـ سیرجان قرار دارد، یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های تردد و کنترل در استان هرمزگان محسوب می‌شود؛ مسیری که به دلیل موقعیت راهبردی استان و نقش

ساخت بزرگ‌ترین مرکز دیالیز جنوب کشور در بندرعباس کلید خورد

مرهمی بر رنج بیماران کلیوی



فعلی، این تعداد می‌تواند به ۲ هزار نفر برسد. از این منظر، پروژه بزرگ مقیاس فعلی نه یک انتخاب، بلکه یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر برای آینده هرمزگان محسوب می‌شود که می‌تواند از فروپاشی کیفیت خدمات درمانی در سال‌های آتی جلوگیری کند. با آغاز عملیات اجرایی این مرکز، هرمزگان گام در مسیری گذاشته است که در آن، سلامت به عنوان یک اولویت همگانی، هم‌افزایی دولت و صنعت را برای پاسداشت جان شهروندان به همراه دارد. امید است با تکمیل ۱۸ ماهه این پروژه، شاهد پایان رنج بیماران و آرامش در نظام خدمات درمانی استان باشیم.

و مهندسی خود، متعهد هستیم که این پروژه را طی ۱۸ ماه به بهره‌برداری کامل برسانیم.» به گفته وی، این اقدام فراتر از یک پروژه عمرانی، اقدامی برای ارتقای کیفیت زندگی و تثبیت سلامت در سطح استان است.

هشدار نسبت به نیازهای آینده

دکتر کاشانی، رئیس بیمارستان شهید محمدی، با نگاهی به آمارهای نگران‌کننده از رشد فزاینده بیماری‌های مزمن کلیوی، زنگ خطر را برای یک دهه آینده به صدا درآورد. او با اشاره به وجود ۳۰۰ بیمار دیالیزی ثابت در این مرکز، پیش‌بینی کرد که با روند

تعداد بیماران در آینده جلوگیری کند.

صنعت در قامت حامی سلامت

یکی از ویژگی‌های متمایز این پروژه، مشارکت مؤثر بخش صنعت در ایفای مسئولیت‌های اجتماعی است. این مرکز با اعتباری بالغ بر یک هزار و ۲۰۰ میلیارد ریال توسط «شرکت توسعه صنایع انرژی‌بر پارسیان جنوب» مدیریت خواهد شد. شکیب ذوالغیاث، مدیرعامل این شرکت، با تأکید بر تعهد بخش صنعت به سلامت جامعه، اظهار داشت: «منطقه ویژه اقتصادی پارسیان خود را در کنار کادر درمان می‌بیند و با بسیج توان فنی

در آیین آغاز به کار این پروژه، با تأکید بر ضرورت تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام سلامت، تصریح کرد: هدف اصلی ما از اجرای این مرکز جامع، ارتقای ظرفیت دیالیز استان تا ۸۰ تخت جدید است تا بیماران این دیار دیگر دغدغه‌ای برای پیموون مسیرهای طولانی جهت دریافت خدمات درمانی نداشته باشند.

تجمع توانمندی برای عبور از استانداردهای فعلی

رئیس دانشگاه علوم پزشکی هرمزگان، جزئیات فنی این تحول را این‌گونه تشریح کرد: «در حال حاضر بیمارستان شهید محمدی با محدودیت‌های جدی روبروست و از ۳۳ دستگاه دیالیز فعال، فشار کاری بالایی را متحمل می‌شود. با بهره‌برداری از این مرکز جامع، نه تنها ظرفیت به ۷۰ تخت در این مکان افزایش می‌یابد، بلکه شاهد استقرار ۴۰ دستگاه پیشرفته جدید خواهیم بود.» دکتر پیمان شاهرخی با اشاره به هدف‌گذاری برای افزودن ۱۰۰ دستگاه دیالیز در قالب نهضت سلامت، بر این نکته تأکید کرد که رسیدن به استاندارد مطلوب (یک دستگاه به ازای هر ۴ بیمار) سرلوحه برنامه‌های آتی است. وی همچنین از تقویت برنامه‌های پیشگیرانه برای کنترل دیابت و فشار خون به عنوان عوامل اصلی نارسایی کلیوی خبر داد که می‌تواند از افزایش بی‌رویه



میترا حبیب‌زاده

آغاز عملیات اجرایی پروژه‌ای که با مشارکت بخش صنعت، افق دسترسی به خدمات تخصصی درمانی را در هرمزگان دگرگون می‌کند

در حرکتی که گامی بلند در مسیر «نهضت سلامت» هرمزگان قلمداد می‌شود، کلنگ بزرگ‌ترین مرکز تخصصی دیالیز استان با زیربنای ۳ هزار متر مربع در محوطه بیمارستان شهید محمدی بندرعباس به زمین خورد. این پروژه که پاسخی مستقیم به یکی از چالش‌های مزمن درمانی در جنوب کشور است، نویدبخش پایان روزهای دشوار سفرهای درمانی و کاهش فشارهای روانی و جسمانی بر بیماران کلیوی و خانواده‌های آنان است.

ظرفیتی برای تحول در نظام سلامت

بر اساس آمارهای موجود، هم‌اکنون حدود ۸۵۰ بیمار کلیوی در هرمزگان از خدمات دیالیز استفاده می‌کنند و ۲۲۰ دستگاه فعال در مراکز مختلف استان مستقر هستند. با این وجود، فشار بالای تقاضا و کمبود فضا، دسترسی عادلانه و استاندارد به این خدمات را با چالش مواجه کرده بود. استاندار هرمزگان

نام واقعی تنگه هرمز از کجا می‌آید؟

افسانه اهورامزدا و واقعیت جرون



سامیه طهوریان



هم‌زمان با اوج‌گیری تحولات منطقه‌ای و افزایش اهمیت استراتژیک تنگه هرمز، این نام بیش از هر زمان دیگری در کانون توجه افکار عمومی قرار گرفته است؛ پدیده‌ای که منجر به تولید و انتشار انبوهی از روایات شاعرانه و احساسی درباره ریشه این واژه در فضای مجازی شده است. ابراهیم واشقانی فراهانی، دانشیار زبان و ادبیات فارسی دانشگاه پیام نور، در یادداشتی تحلیلی و علمی، پیوند زدن نام این آبراهه استراتژیک به نام ایرانی خداوند (اهورامزدا) را از منظر تاریخی، جغرافیایی و زبان‌شناختی قاطعانه مردود می‌داند. او معتقد است اگرچه این حماسه‌سرایی‌ها در ظاهر تقویت‌کننده حس وطن‌دوستی است، اما نباید جایگزین حقایق علمی و مستند شود؛ حقایقی که نشان

می‌دهند ریشه واقعی هرمز نه در اساطیر آسمانی، بلکه در زمین و کرانه‌های بومی نخلستان‌های جنوب میهنمان نهفته است.

یکی از رایج‌ترین شایعات فضای مجازی، پیوند دادن نام هرمز به نام خداوند (اهورامزدا/هرمزد) است؛ با این استدلال که چون خداوند سرآغاز هستی است، جزیره هرمز نیز به عنوان «نخستین» جزیره تنگه، به نام او نام‌گذاری شده است. واشقانی فراهانی این فرضیه را از سه منظر منطق جغرافیایی، تاریخ سیاسی و آواشناسی دقیق رد می‌کند. نخست از منظر جغرافیا؛ این ادعا که هرمز «اولین» جزیره تنگه است، از اساس با واقعیت همخوانی ندارد. جزیره هرمز برای ایرانیانی که از درون خلیج فارس به سمت

آب‌های آزاد حرکت می‌کردند، نه اولین، بلکه آخرین جزیره در دهانه تنگه است. دوم، اسناد تاریخی غیرقابل انکار نشان می‌دهند که این جزیره تا قرن هشتم هجری اساساً «جرون» نام داشته است. ملوک هرمز در پی چند سده تهاجم بیگانگان (ترکان و مغولان)، تختگاه و پایتخت خود را از بندر هرمز کهنه (در دهانه رود میناب) به جزیره جرون منتقل کردند. این جابه‌جایی، نمونه‌ای کلاسیک از «مهاجرت نام‌ها» در تاریخ است؛ درست مانند مهاجران انگلیسی که شهری را در کرانه شرقی آمریکا به نیت موطن اصلی خود «نیویورک» نامیدند. مانع بزرگ دیگر در پذیرش این پیوند، تفاوت بنیادین در تلفظ و ریشه این دو واژه است. نام خداوند در زبان‌های باستانی و پهلوی همواره با فتح میم یعنی «هرمز» (Hormaz)

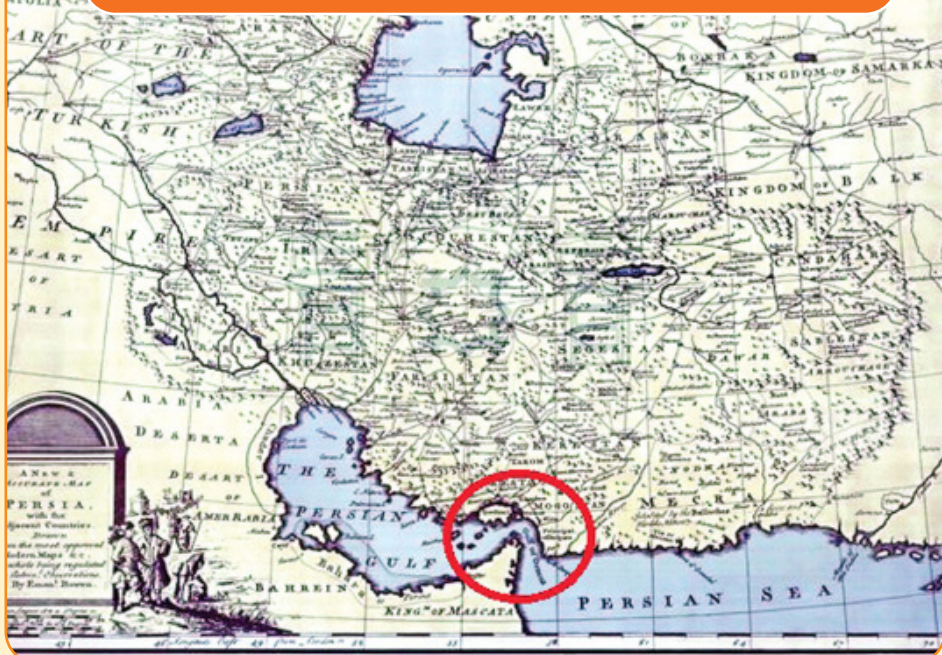
یا «هرمزد» بوده است، در حالی که نام این جغرافیای استراتژیک از زمان هخامنشیان و گزارش‌های «نخارخوس» یونانی در ۳۲۵ پیش از میلاد تا دیوان حافظ، همواره با ضمه، یعنی «هرمز» (Hormuz) ثبت شده است. این تفاوت آوایی نشان می‌دهد که این دو واژه از دو ریشه کاملاً مستقل مشتق شده‌اند. نویسنده همچنین فرضیه نام‌گذاری این بندر به افتخار پادشاهان ساسانی را رد می‌کند؛ زیرا شاهان ساسانی نیز «هرمز» نام داشتند، نه «هرمز». علاوه بر این، در آن عصر بندر بسیار مهم‌تری در مصب اروندرود وجود داشتند که مرکز عملیات دریایی بودند، اما هیچ‌کدام نام هرمز را بر خود نپذیرفتند. اما ریشه واقعی چیست؟ واشقانی فراهانی با تکیه بر گویش محلی ساکنان بندر و

تحلیل واژه‌شناختی، کلید حل این معما را در واژه «هورموغ» (Hourmough) می‌بیند. در زبان‌های ایرانی، صامت‌های «غ» و «ز» قابلیت تبدیل به یکدیگر را دارند. جزء نخست این واژه یعنی «هور» (یا خور) به معنای آبراهه یا آبگیر است و جزء دوم یعنی «موغ» (مُغ) در زبان محلی به معنی درخت نخل است. از آنجا که بندر هرمز در دوره ساسانی «مغستان» یا نخلستان نامیده می‌شده، «هورموغ» در اصل به معنای «آبگیر نخلستان» است. این ریشه‌شناسی، برخلاف داستان‌های اسطوره‌ای ساخته‌شده، نه تنها از اعتبار علمی برخوردار است، بلکه نشان‌دهنده پیوند عمیق و زنده مردم بومی جنوب با اقلیم و جغرافیای میهن است؛ حقیقتی که به مراتب از هر افسانه‌سازی بی‌ریشه، ارجمندتر است.



حاکمیت دیرینه ایران بر آبراه استراتژیک جهان؛

قلعه ۲۰۰۰ ساله، سند تسلط بر تنگه هرمز



میناب تا نزدیکی این قلعه امتداد دارد، حلقه گمشده این زنجیره تجاری است. این شواهد ثابت می‌کند که ناوهای ایرانی با استقرار در این پایگاه، نظارتی دقیق و همه‌جانبه بر عبور و مرور کشتی‌های تجاری داشتند. این کنترل نه تنها جنبه اقتصادی داشت، بلکه یک ضرورت ژئوپلیتیک محسوب می‌شد. در آن روزگار، امپراتوری روم به عنوان رقیب اصلی ایران، سودای دور زدن قلمرو ساسانیان و اشکانیان را در سر می‌پروراند تا بتواند با دسترسی مستقیم به بازار چین و هند، تجارت پر سود ابریشم، ادویه و سنگ‌های قیمتی را در انحصار بگیرد. اما اقتدار دریایی ایران در تنگه هرمز، سدی تسخیرناپذیر در برابر این تلاش‌ها بود. این اکتشافات، مهر تأییدی است بر اینکه تسلط بر تنگه هرمز، نه یک اتفاق در تاریخ معاصر، بلکه ریشه‌دار در هوش راهبردی ایرانیان در عصر باستان است. قلعه نخل ابراهیمی اکنون نمادی از قدرت و نگاه نافذ نیاکان ماست که با مدیریت آب‌های نیلگون خلیج فارس، امنیت تجاری جهان آن روز را تضمین می‌کردند و با هوشمندی، جایگاه ایران را به عنوان پل پیروزی تجارت جهانی تثبیت می‌نمودند. تداوم کاوش‌ها در این منطقه می‌تواند زوایای پنهان بیشتری از شکوه تمدن دریایی ایران را بر جهانیان آشکار سازد.

حسین حسین زاده شهابی

معاون مرکز اسناد تاریخی شهرداری بندرعباس



کشف شواهد باستان‌شناسی در میناب، پرده از اقتدار دریایی اشکانیان در کنترل جاده ابریشم دریایی برداشت.

یافته‌های تازه باستان‌شناسی در استان هرمزگان، روایتی جدید از عمق استراتژیک امپراتوری ایران در دوران باستان را به تصویر می‌کشد. کشف دژی متعلق به دوره اشکانیان در منطقه «نخل ابراهیمی» میناب، ثابت می‌کند که ایرانیان از دو هزار سال پیش، با درک دقیق از اهمیت حیاتی تنگه هرمز، نبض تجارت جهانی را در دست داشته‌اند. در حالی که جاده ابریشم زمینی، ایران را به قلب اتصال شرق و غرب بدل کرده بود، مسیر دریایی این جاده که از چین و هند آغاز می‌شد، نیازمند نظارتی هوشمندانه بود تا کالاها پس از عبور از تنگه هرمز، به خلیج فارس و در نهایت بصره برسند. اکنون، مستندات باستان‌شناسی در میناب نشان می‌دهد که «قلعه نخل ابراهیمی» نه تنها یک بنای دفاعی ساده، بلکه پایگاهی کلیدی برای مدیریت لجستیک و اعزام ناوگان‌های دریایی ایران بوده است. شناسایی «خور کهور لنگر چینی» که از تیاب