



وزارت راه و شهرسازی
معاونت معماری و شهرسازی



مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

طرح و پژوهش شهر (بندرگان)

جلد اول: مبانی نظری و شناخت گند



توبوگرافی

ساختمار آکولوژیک

ازیرساختهای شهری

ساختمار کالبدی

فرایندهای اقتصادی



الله

مصوبه شورای عالی معماری و شهرسازی مورخ ۹۶/۲/۲۵ درخصوص طرح ویژه شهر کنگ

پیرو درخواست شماره ۹۶۲۵۰۰/۵۰۷۵ مورخ ۹۶/۲/۲۴ سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، موضوع درخواست تهیه طرح ویژه برای شهر تاریخی بندرکنگ، شورای عالی شهرسازی و معماری در جلسه مورخ ۹۶/۲/۲۵ به استناد بند ۱۰ از ماده یک آیین نامه نحوه بررسی و تصویب طرح های توسعه و عمران محلی، ناحیه ای، منطقه ای و ملی و مقررات شهرسازی و معماری کشور و با توجه به انسجام، یکپارچگی، پویایی و سرزنشگی بافت تاریخی شهر، وجود سالم ترین و وسیع ترین بافت تاریخی شهری در حاشیه شمالی خلیج فارس، تعدد دانه های سالم ارزشمند در بافت تاریخی شامل خانه ها، مساجد و آب انبارها، وجود نمونه ای کامل از شهرسازی و معماری بومی، دارا بودن میراث معنوی در مقیاس ملی و جهانی، قابلیت های گردشگری متعدد در داخل شهر و حومه آن، مقرر نمود:

بنابر اتمام افق طرح جامع قبلی، ضمن توقف اجرای طرح تفصیلی ۱۳۷۸ در محدوده ۱۹۵ هکتاری بافت تاریخی و جلوگیری از تهیه طرح های متعدد و موازی، طرح ویژه برای کل شهر، با رویکرد حفاظت از میراث فرهنگی، تاریخی، زیست محیطی و طبیعی شهر و ارزش های ملموس و ناملموس موجود در آن در طرح توسعه شهر، صیانت از حقوق ساکنین شهر، ایجاد زمینه های استمرار معماری و شهرسازی بومی در بخش های توسعه شهری، با رعایت ملاحظات اکولوژیک دریا و خشکی و کلیه ضوابط و مقررات، منشورها و آیین نامه های ملی و بین المللی معطوف به حفاظت از شهرهای تاریخی، در هماهنگی با برنامه مدیریتی ثبت جهانی بندرکنگ، با تاکید بر بهره گیری از مشارکت حداکثری شهروندان، توسط وزارت راه و شهرسازی، با همکاری سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، سازمان حفاظت محیط زیست و شهرداری شهر کنگ، طرف مدت ۹ ماه تهیه شود. شرح خدمات طرح ویژه، نحوه انتخاب مشاور و چگونگی انجام طرح به تأیید کمیته تخصصی معماری، طراحی شهری و بافت های واجد ارزش رسیده و طرح نهایتاً به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران خواهد رسید.

طرح ویژه شهر کنگ

جلد اول: مبانی نظری و شناخت کنگ

جلد دوم: شناخت و تحلیل شرایط اجتماعی و جمعیتی، اقتصادی و گردشگری در شهر کنگ

جلد سوم: مطالعات آب و محیط زیست

جلد چهارم: احیای ساختار اکولوژیک

جلد پنجم: برنامه‌ریزی کالبدی

جلد ششم: مطالعات طراحی شهری

جلد هفتم: مطالعات معماری و مسکن

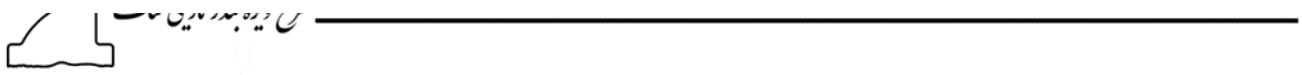
جلد هشتم: مطالعات حمل و نقل

جلد نهم: تدوین چشم‌انداز و راهبرد و برنامه اقدام مشترک توسعه شهر کنگ

جلد دهم: خواص و مقررات

پیوست جلد دهم: دستورالعمل‌ها

جلد یازدهم: طرح‌های موضوعی و موضوعی



طرح ویژه شهر گنگ

کارفرما: معاونت شهرسازی و معماری وزارت راه و شهرسازی
مشاور: مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

همکاران طرح

مجری: دکتر غزال راهب

مطالعات برنامه‌ریزی شهری: دکتر علی طبیبی (مسئول مطالعات شهرسازی طرح)، دکتر کورش علی رضایی پرتو، دکتر فردیس سالاریان و همکاران

مطالعات ترافیک: شرکت پارسه (دکتر محمود صفارزاده، دکتر بابک میربهاء، مهندس صابر فضلی، مهندس علیرضا عبدالرزاقی)

مطالعات طراحی شهری: دکتر اشکان رضوانی نراقی، دکتر کاوه رشیدزاده، مهندس امیر رضا رحیمی، دکتر غزال راهب

مطالعات ساختار اکولوژیک شهر: دکتر اشکان رضوانی نراقی

مطالعات معماری: دکتر غزال راهب، مهندس رویا خرمی، مهندس معصومه حقانی
مشاور معماری تاریخی کنگ: دکتر شیوا آراسته

مطالعات اجتماعی: شرکت نقش کلیک (دکتر گراوند، خانم وطن پرست، دکتر دیهول و همکاران)

مطالعات گردشگری: آقای محمد آمانج رسولی

مطالعات اقتصادی: دکتر همت جو- دکتر رضا نصر اصفهانی

مطالعات هیدرولوژی و محیط زیست: شرکت مهاسب شرق (دکتر اویس ترابی همکاران)
مطالعات محیط زیست: مهندس فاطمه زاهد

مطالعات شناخت و مطالعات میدانی: دکتر الهام ضابطیان، مهندس زینب صادقی و همکاران موضوعی
صفحه آرایی: مهندس آرسام صلاحی مقدم

با همکاری دفتر منطقه‌ای خلیج فارس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی (دکتر طaha طباطبایی و همکاران)





سخن آغازین

به دلیل اهمیت تاریخی شهر کنگ به عنوان یک میراث ملی، مقرر شد که براساس مصوبه مورخ ۹۶/۲/۲۵ شورای عالی معماری و شهرسازی طرح جامع و تفصیلی این شهر در قالب طرح ویژه و با شرایط ارائه شده در مصوبه مذکور تهیه شود. با توجه به اهمیت شهر و طرح مرتبط با آن و همچنین نقشی که این طرح می‌تواند در ارائه الگویی برای دیگر شهرهای با شرایط مشابه داشته باشد، تهیه این طرح با راهبری معاونت شهرسازی و معماری وزارت راه و شهرسازی به مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی واگذار شد.

مرکز تحقیقات در تهیه این طرح تلاش نمود که ضمن دستیابی به شناخت عمیق شهر از ابعاد مختلف و در پیوند با بستر تاریخی و طبیعی آن برپایه شاخص‌های حائز اهمیتی که در مصوبه شورای عالی معماری و شهرسازی به آن پرداخته شده و نقشی کلیدی در حفظ اصالت و منظر تاریخی و فرهنگی شهر خواهد داشت، ساختاری برای تحقق پذیر نمودن راهکارهای ارائه شده نیز ارائه دهد. طرح حاضر به دنبال آن بوده که با نگاهی جامع، یکپارچه و باتکیه بر سرمایه اجتماعی شهر، طرحی نو برای چشم‌انداز توسعه شهر دراندازد. حفاظت سرمایه‌ها و میراث ملموس و ناملموس شهر به عنوان یک اصل بنیادین در تهیه طرح مورد توجه قرار گرفته است. مشارکت عمومی در فرایند تهیه طرح، از رویکردهای حائز اهمیت در این طرح بود. این مهم با بهره‌گیری از نظرات و بازخوردهای گروه‌های مختلف مردم در مقاطع مختلف پیشرفت پروره، دسترسی آزاد به اطلاعات پرتو از طریق وبگاه طراحی شده برای این منظور و ثبت بازخوردها و دیدگاه‌های بازدیدکنندگان میسر شد. همچنین، توجه به توسعه متناسب با ظرفیت‌های محیط زیست و منابع موجود، توسعه کالبدی همسو با احیای ساختار اکولوژیک شهر و طراحی معامل از مقیاس جزء به کل و کل به جزء از رویکردهای مورد توجه در این طرح بوده است.

موضوع حائز اهمیت دیگر همانطور که در ابتداء به آن اشاره شد، ساختاری است که به منظور تحقق بخشی طرح مورد استفاده قرار گرفته است. در طرح‌های جامع شهری، به طور معمول نقشه‌های کالبدی پیشنهادی و ضوابط پیوست آن، مبنای عمل قرار می‌گیرد. طرح حاضر با بهره‌گیری از ساختارهای موازی دیگری، همچون «ارائه برنامه اقدام مشترک سازمانی»، «تهیه طرح‌های موضعی و موضوعی» برای اماکن و محورهای مهم که می‌توانند نقش الگو برای بقیه فضاهای شهر و ساختمان‌ها بر اساس ضوابط تدوین شده را داشته باشند و همچنین، با ارائه دستورالعمل‌های پیوست درخصوص «سازکار و تصویب طرح بنایی حائز اهمیت»، «تهیه ساختار برای مسؤولیت‌های اجتماعی سازمان‌های ذی نفع و دی نفوذ در شهر کنگ»، «تدوین چارچوب اجرایی حفاظت از میراث تاریخی شهر» و همچنین «منتشر گردشگری خاص شهر کنگ» تلاش کرده است که ساختاری منسجم اجرایی برای تحقق ایده‌ها در قالب یک سامانه یکپارچه، همسو و هماهنگ فراهم آورد.

در انتهای، ضمن تشکر از همکاری و حمایت‌های معاونت شهرسازی و معماری وزارت راه و شهرسازی و شهرداری بندر کنگ در پیشبرد تهیه این طرح، امید است که روش به کار گرفته شده در تهیه طرح حاضر بتواند پس از دریافت بازخوردها در اجرا و اعمال آن، به عنوان یک الگو برای تهیه دیگر طرح‌های توسعه در کشور مورد استفاده قرار گیرد.

محمد شکرچیزاده

رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

پیش درآمد

شهر بندری کنگ با ۱۹۲۳۱ نفر جمعیت (بر اساس سرشماری عمومی نفوس و مسکن در سال ۱۳۹۵) و مساحت محدوده ۶۵ هکتار (بر اساس آخرین طرح جامع و تفصیلی مصوب) در فاصله ۱۶۵ کیلومتری غرب بندرعباس از استان هرمزگان و در شهرستان لنگه واقع شده است.

شهری دلربا که نخل‌های سربرافراشته آن، در زیر آفتاب تابان جنوب، سایه ساری دلنشیں عرضه می‌دارد؛ بادگیرهایی که نسبیم خوش دریا را به قلب خانه‌ها هدایت می‌کنند؛ پیکر سفید ساختمان‌ها که با تزئینات ظریف خود در زیر تشعشع نور آفتاب و در میان آبی دریا و آسمان آرمیده‌اند و تعداد قابل توجهی از آن‌ها همچنین سرزنه بوده و مأمن زندگی خانواده‌ها محسوب می‌شوند؛ گذرهایی که در پیچ و شکنج خود به ناگاه تصویر دریا را به رهگذران عرضه می‌دارند و برکه‌های آب در جای جای شهر که نشانی از فن مهندسی آب در آن پهنه است.

سیمای این شهر از میان آب‌های خلیج فارس، در میان دو آبی آسمان و دریا، با بادگیرها، مناره‌های سوزنی و نخل‌هایی که بر پیکره سفید شهر نقش بسته اند، چهره‌ای ماندگار را به نمایش می‌گذارد.

اما این همه که در پیکر کالبد شهر تجسم می‌یابد، تنها بخشی از زیبایی‌های این بندر دل انگیز است...

این شهر در خشکی تمام نمی‌شود؛ حیات شهر تا افق دوردست در دریا امتداد می‌یابد و در آن، معنا می‌یابد و نه صرفاً در لبه آن؛ چرا که دریا آمیخته با زندگی مردمان است و لنجهای و قایق‌های صیادی تا افق دور با رنگ‌های زرد و قرمز که هوشمندانه در تضاد با زمینه آبی دریا شکل گرفته‌اند، در امتداد و میان ساحل و اسکله خاکی شهر رخ می‌نمایاند و جز و مد زیبای خلیج فارس که در طول روز چندین مرتبه رخ می‌دهد، مناظری پویا و بدیع را به نمایش می‌گذارد. فراتر آن‌که، دریا و زندگی با دریا در مناسک، باورها و آیین‌های ساکنین نیز عمیقاً رخنه کرده و اساساً، الهام‌بخش آن بوده است.

از طرف دیگر، تاریخ شفاهی و جمع دوستان و اقوام این شهر نه محدود به به سرزمین ایران که تا آنجا که دریانوردان توانند این خطه توان پیمایش در دریا را داشتند، امتداد می‌یابد. در غروب، کمی که آفتاب در پشت افق خلیج نیلگون فارس فرو می‌نشیند و از شدت تابش آن کاسته می‌شود، محفل بزرگان شهر در موزه مردمشناسی که به همت خود، آن را بربا کرده اند، برپاست. جمعی که به گرمی پذیرای مهمانانند. نشستن و گپ زدن با ناخدايان قدیمی این جمع که سینه آنها مملو از خاطرات سفرهایی طولانی به کرانه‌های اقیانوس از بمبئی گرفته تا زنگبار و شما آفریقا و ساحل عربستان و جزایر خلیج فارس است، لطف این فضا را صد چندان می‌کند. این دریانوردان خبره که گفتنهای بسیار از فن دریانوردی و ابزار و آداب آن دارند، جلوه دیگری از شهر و آدمیان آن را به نمایش می‌گذارند. حضور در این محفل با چاشنی بوی دریا و شرجی نمناک جنوب، کیفیتی ویژه از این شهر را به نمایش می‌گذارد.

مردمان این دیار در جای آداب و سلوک زندگی خود، قدردان دریایی بخشنده‌ای هستند که منابع ارتزاق و صناعت خود را مدیون آنند؛ در تورهای صیادی که از آب بیرون کشیده می‌شود، گونه‌گونی ماهی‌ها که این دریای مهربان به ساکنین عرضه می‌دارد، تأییدی بر بخشنده‌گی دریا و ارزش این نعمت الهی برای ساکنین است؛ از طرف دیگر، صنعت لنجهای و تعمیرات آن، چنان در این سرزمین پاگرفته‌اند که لنجهای سراسر حوزه خلیج فارس و دریای عمان را جذب کرده و صنعتی فعال را در منطقه رقم می‌زنند؛ همچنان که صنایع دستی و فراروری ضایعات نخل در پیوند عمیق و گسترده‌ای با معیشت وابسته به دریا قرار می‌گیرد و زنجیره پیوسته حیرت‌انگیزی را شکل می‌دهد.

این بندر در گذشته‌های دور، پل ارتباطی شهرهای بزرگ پسکرانه خود نظیر لار و بستک با آب‌های آزاد جهانی بوده و از طرف دیگر، مورد توجه اروپاییانی که کلید تجارت جهانی را در آب‌های خلیج فارس می‌جستند و بی سبب نیست که کنگ همواره، نقطه مهمی در تأمین امنیت ایران، در موازنه قوای نظامی و سیاسی و اقتصادی کشورهای اروپایی انگلیس و هلند و پرتغال از یک طرف و حکومت مسقط و کشورهای حوزه خلیج فارس از طرف دیگر محسوب می‌شده است.

در نهایت این که این گوهر ارزشمند، خوشبختانه امروز برای مردم این شهر شناخته شده است و سرمایه اجتماعی عظیمی که در این شهر نهفته است، حکایت از آیندهای روش برای آن دارد. این مردمان، قابلیت و توان آن را دارند که سرمایه‌های خود را تبدیل به ثروتی گرانقدر (اعم از مادی و معنوی) برای شهرشان کنند و این اتفاقی است که از درون زاییده شده و تابع الگوهای اداری همسان از بالا به پایین که آفتی برای تمام شهرهای کوچک شده است، نیست. این شهر با همکاری مردم و مدیریت شهری، آماده است که خود طرحی نو در اندازد...

خط کشیدن بر چهره این شهر و به تصویر کشیدن دورنمای توسعه و راهکارهای اجرایی آن در این شهر، باید درخور شأن و ثروت نهان این شهر که وصف آن رفت، می‌بود.

در این راستا، با پشتونه مردمی، تلاش‌های صورت گرفته توسط آقای مهندس زارعی، شهردار کوشای شهر و اعضای شورای شهر کنگ، حمایتها و رهنمودهای وزارت میراث فرهنگی و اداره کل راه و شهرسازی استان و تلاش‌های صورت گرفته توسط خانم دکتر شیوا آراسته که با مستندسازی و تحلیل خانه‌های قدیم این شهر نقش قابل توجهی در شناساندن ارزش‌های این شهر به جامعه تخصصی داشتند، تهیه طرح توسعه و عمران این شهر در قالب طرح ویژه در سورای عالی معماری و شهرسازی به تصویب رسید.

مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی پس از تهیه شرح خدمات ویژه این طرح و تصویب آن در کمیته فنی معماری و طراحی شهری ذیل شورای عالی معماری و شهرسازی، مسؤولیت تهیه این طرح را عهده‌دار شد و مقرر شد که در کنار تهیه این طرح، طی تفاهم‌نامه مشترک فیما بین معاونت شهرسازی و معماری، مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، شهرداری کنگ و شرکت بازآفرینی شهری، این طرح در تعامل مشترک و با بهره‌گیری از ظرفیت‌های تخصصی سازمان‌های مذکور تهیه شود.

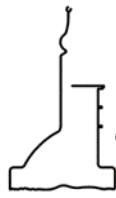
طرح حاضر در یازده مجلد و یک پیوست تهیه شده است. جلد اول، به مبانی نظری و شناخت کنگ پرداخته است. جلد دوم به شناخت و تحلیل شرایط اجتماعی و جمعیتی، اقتصادی و گردشگری در شهر کنگ اختصاص دارد. جلد سوم به مطالعات آب و محیط زیست و جلد چهارم به احیای ساختار اکولوژیک اختصاص دارد. در جلد پنجم، برنامه‌ریزی کالبدی شهر ارائه شده است. جلد ششم و هفتم به ترتیب به مطالعات طراحی شهری و مطالعات معماري و مسکن اختصاص دارد. در جلد هشتم به مطالعات حمل و نقل پرداخته شده است. در جلد نهم، چشم‌انداز و راهبرد و برنامه اقدام مشترک توسعه شهر کنگ تدوین شده است. در جلد دهم، ضوابط و مقررات طرح ویژه ارائه شده و پیوست این جلد به ارائه دستورالعمل‌های ویژه‌ی شهر برای مخاطبین مختلف پرداخته است. جلد یازدهم به ارائه طرح‌های موضوعی و موضوعی اختصاص یافته است.

مجلد حاضر با عنوان «مبانی نظری و شناخت کنگ» از نظر محتوایی به دو بخش قابل تقسیم است. بخش نخست به بررسی مبانی حفاظت ارزش‌های تاریخی و اصالت مبتنی بر نظریات و منشورها و اسناد بین‌المللی و در ادامه، تبیین چارچوب نظری برای رویکرد طرح توسعه شهر اختصاص دارد. بخش دوم به ارائه کلیاتی «درباره کنگ» اختصاص یافته است. شناخت شهر کنگ در رابطه با محیط پیرامون از نظر جغرافیایی، اقلیمی و طبیعی، تاریخی، سیاسی و ژئوپلیتیک و ارتباط با سکونتگاه‌های هم‌جوار و شناخت وضعیت محیط زیست شهر در این بخش ارائه شده است. در ادامه میراث کنگ از منظر آداب و سوم اجتماعی، عناصر تاریخی و سابقه الگوهای بومی معیشتی ارائه شده‌اند. در انتهای، جایگاه شهر کنگ در اسناد فرادست و طرح‌های توسعه بررسی شده‌اند.

مطالعات بخش حاضر با همکاری دکتر غزال راهب، دکتر علی طبی، مهندس زینب صادقی، مهندس فاطمه زاهد، دکتر الهام ضابطیان و مهندس امیر رضا رحیمی و با بهره‌گیری از مستندات مرتبط به انجام رسیده است؛ لازم به ذکر است که مطالعات انجام شده در طرح ICZM، طرح مطالعاتی مرتبط با بنادر کوچک (که هردو به کارفرمایی سازمان بنادر و دریانوردی تهیه شده است)، مطالعات انجام شده در پایگاه میراث فرهنگی واقع در بندر کنگ و همچنین مطالعاتی که آقای دکتر حسن‌نیا در خصوص بررسی تاریخ و آداب و رسوم شهر کنگ انجام داده‌اند، از منابع مهم در تدوین بخش حاضر در شناخت ویژگی‌های شهر کنگ بوده‌اند.

غزال راهب

مجری طرح





تقدیر و تشکر

تهیه طرح ویژه کنگ مدیون حمایت‌ها، رهنماوهای افراد و همکاری‌های افراد و گروه‌های متعددی است که انجام آن بدون حضور ایشان میسر نبود. ابتدا لازم می‌دانم از مجموعه معاونت شهرسازی و معماری وزارت راه و شهرسازی که فرصت تهیه این طرح را در اختیار ما قراردادند و راهبری طرح را بر عهده داشتند، معاونین وقت، آقای دکتر ایزدی و خانم مهندس مالاوجرد، آقایان دکتر عمرانی پور و دکتر ابراهیمی، مدیران وقت دفتر معماری و طراحی شهری و سرکار خانم مهندس الله‌داد تشکر نمایم. همچنین از خدمات اعضا کمیته فنی طراحی شهری و بافت‌های واجد ارزش ذیل شورای عالی شهرسازی و معماری و اعضای کمیته راهبری خاص این پروژه که با ارائه رهنماوهای و دقت نظرهایی که در زمینه وجود مختلف پروژه داشتند، برگنای کار افزودند، سپاسگزارم.

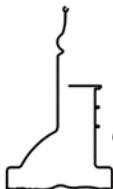
این پروژه در مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی و با همکاری حمایت‌های علمی و اجرایی مرکز به انجام رسید. در ابتدا از حمایت‌های آقای دکتر شکرچی‌زاده رئیس محترم مرکز تحقیقات از این طرح در تمامی مراحل انجام کار سپاسگزارم. همچنین، ضمن قدردانی از پشتیبانی همه بخش‌های تحقیقاتی و ستادی مرتبط، از آقای مهندس عبدی معاون توسعه و برنامه‌ریزی مرکز تشکر ویژه دارم. بدون شک، انجام این طرح بدون همکاری و همراهی مسؤولین استانی و محلی میسر نبود. در این راستا برخود لازم می‌دانم که از جناب آقای مهندس زارعی شهردار محترم کنگ که بدون پشتیبانی و همراهی‌شان، انجام کار میسر نبود، تشکر ویژه داشته باشم. ایشان علاوه بر همکاری محتوایی ارزشمندی که در مطالعات پروژه و شناخت شهر داشتند، پذیرای گرم گروه‌های مختلف تخصصی پروژه در بیش از ۱۳۰ نفر- روز در شهر کنگ بودند. همچنین، از کلیه همکاران شهرداری کنگ بهویژه خانم‌ها زارعی، بحری‌پما و اخشید و آقایان مهندس علیخواه و مهندس قربان‌زاده سپاسگزارم.

از اعضای محترم شورای شهر، جناب آقای رضوانی، امام جمعه محترم شهر، آقای ناخدا همود، مسؤول محترم موزه مردم‌شناسی شهر کنگ، ناخدا ابراهیمی که پذیرای ما در موزه شخصی خود بودند و آقایان سید محمد آذری، سید حسین خائف، عارف کنگی و مرحوم سید خلیل آذری که در مطالعات اکولوژیک و باگذاری از تجارب و اندوخته‌های ایشان بهره برده بودند، پیشکسوتان و مردم‌شهر کنگ که در انجام این طرح ما رایاری کردند، کمال تشکر دارم.

از جناب آقای مهندس رضایی رئیس محترم اداره کل راه و شهرسازی استان هرمزگان، جناب آقای مهندس گورانی مدیر کل معماری و شهرسازی و جناب آقای ساختمان‌ساز، نماینده ایشان در شهرستان بندر لنگه به خاطر همراهی و حمایت‌ها و ارائه اطلاعات لازم در تهیه طرح بسیار سپاسگزارم.

از همکاری دفتر منطقه‌ای خلیج فارس مرکز تحقیقات راه مسکن و شهرسازی، جناب آقای دکتر طaha طباطبایی، رئیس محترم دفتر و همکاران ایشان آقای مهندس مرادی، آقای مهندس بلوكی و آقای پولادچنگ که در مطالعات میدانی و فراهم آوردن مستندات طرح کمک‌های قابل توجهی داشتند، بسیار سپاسگزارم.

در نهایت، لازم می‌دانم از کلیه همکاران طرح و بهطور ویژه جناب آقای دکتر طبیبی عضو محترم هیأت علمی مرکز که تمام مراحل پیشبرد و راهبری طرح را همراهی نمودند، تشکر ویژه داشته باشم. این پروژه فرصتی مغتنم برای آموختن از تک تک همکاران بود که دانش، تجربه و ایده‌های ارزشمند خود را در کار عرضه داشتند و علیرغم مشکلات و محدودیت‌های فراوان، با همراهی و همدلی ایشان، این طرح به سرانجام رسید.





فهرست مطالب

بخش اول: مبانی طرح

۱	۱: کلیات.....
۱	۱-۱: مبانی نظری، رویکرد و ساختار تهیه طرح ویژه.....
۲	۱-۲: مبانی نظری، رویکرد و ساختار تهیه طرح ویژه.....
۳	۱-۲-۱: تعاریف.....
۵	۱-۲-۲: سیر تحول مفاهیم در اسناد بین المللی.....
۱۲	۱-۲-۳: تعیین رویکرد نظری.....
۱۴	۱-۲-۴: ساختار اجرایی طرح.....
۱۷	۱-۳: سازو کار تهیه طرح مبتنی بر رویکرد مشارکتی.....
۱۷	۱-۳-۱: مبانی تهیه طرح ویژه با رویکرد مشارکتی.....
۱۸	۱-۳-۲: رویکرد برنامه ریزی استراتژیک.....
۱۹	۱-۳-۳: مراحل دهگانه فرایند برنامه ریزی استراتژیک اقتصادی.....
۲۳	۱-۳-۴: آزمایشگاه طرح های شهری به عنوان بستر تهیه طرح ویژه.....
۲۴	۱-۳-۵: ویژگی های آزمایشگاه طرح های شهری.....
۲۵	۱-۳-۶: فرایند مشارکتی و استراتژیک تهیه طرح ویژه بندر تاریخی کنگ.....

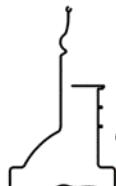
بخش دوم: درباره شهر «کنگ»

۳۱	۲-۱: شناخت شهر کنگ در رابطه با محیط پیرامون.....
۳۱	۲-۱-۱: موقعیت قرارگیری.....
۳۱	۲-۱-۲: ارتباط شهر کنگ با حوزه پیرامون.....
۳۴	۲-۱-۳: شناخت بندر و ظرفیتهای آن.....
۳۷	۲-۱-۴: ارتباط بندر کنگ با حوزه پیرامون از گذشته تا کنون.....
۳۷	۲-۱-۵: جایگاه تاریخی بندر کنگ در موازنه سیاسی و امنیتی حوزه خلیج فارس.....
۳۸	۲-۱-۶: ارتباط بندر کنگ و بندر لنگه.....
۳۸	۲-۱-۷: کنگ و روستاهای واقع در حریم.....
۳۹	۲-۲: ویژگی های محیط طبیعی شهر کنگ.....
۳۹	۲-۲-۱: جغرافیای طبیعی.....
۴۶	۲-۲-۲: موقعیت زمین شناختی.....
۴۷	۲-۳: شرایط اقلیمی.....
۴۷	۲-۳-۱: دما.....
۴۸	۲-۳-۲: رطوبت نسبی.....
۴۹	۲-۳-۳: ریزشهای جوی (بارندگی).....
۵۱	۲-۳-۴: ساعات آفتابی.....
۵۲	۲-۳-۵: تحلیل باد.....
۵۴	۲-۳-۶: طوفان های گرد و غبار.....





۵۶	۲-۴: شرایط لرزه خیزی.....
۵۷	۲-۵: حریم دریا و نوار ساحلی.....
۵۹	۲-۶: فضای سبز و پوشش گیاهی.....
۶۳	۲-۷: میراث کنگ در گذرگاه تاریخی شهر.....
۶۳	۲-۷-۱: بررسی تاریخ شکل‌گیری شهر و تحولات اجتماعی در طول تاریخ شهر.....
۶۹	۲-۷-۲: بررسی آداب و رسوم اجتماعی شهر.....
۷۷	۲-۷-۳: عناصر تاریخی بندر کنگ.....
۹۸	۲-۸: سابقه معیشت در سیر تاریخی بندر کنگ.....
۹۸	۲-۸-۱: صید ماهی و فراوری آن.....
۹۹	۲-۸-۲: صنایع دستی.....
۱۰۱	۲-۸-۳: کاشت و نگهداری نخلات.....
۱۰۲	۲-۸-۴: لنج سازی و تعمیرات لنج.....
۱۰۳	۲-۸-۵: تجارت و داد و ستد در بندر کنگ در طول تاریخ.....
۱۰۷	۲-۹: جایگاه شهر کنگ در اسناد فرادست و طرح های توسعه.....
۱۰۷	۲-۹-۱: طرح پایه آمایش سرزمین، ۱۳۶۵.....
۱۰۸	۲-۹-۲: مطالعات برنامه آمایش استان هرمزگان.....
۱۱۰	۲-۹-۳: نظریه پایه توسعه استان هرمزگان.....
۱۱۲	۲-۹-۴: طرح توسعه و عمران لنگه و کنگ، ۱۳۶۳.....
۱۱۳	۲-۹-۵: طرح توسعه و عمران لنگه و کنگ، ۱۳۸۵.....
۱۲۰	۲-۱۰: جمع بندی و نتیجه گیری.....
۱۲۵	فهرست منابع.....



بخش اول: مبانی طرح

۱-۱: کلیات

ساختار و اهداف پروژه طرح ویژه شهر کنگ براساس مصوبه شورایعالی معماری و شهرسازی مورخ ۹۶/۲/۲۵ تعیین شده‌اند. متن این مصوبه به شرح زیر است:

پیرو درخواست شماره ۹۶۲۵۰۰/۵۰۷۵ مورخ ۹۶/۲/۲۴ سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، موضوع درخواست تهیه طرح ویژه برای شهر تاریخی بندرکنگ، شورای عالی شهرسازی و معماری در جلسه مورخ ۹۶/۲/۲۵، به استناد بند ۱۰ از ماده یک آیین‌نامه نحوه بررسی و تصویب طرح‌های توسعه و عمران محلی، ناحیه‌ای، منطقه‌ای و ملی و مقررات شهرسازی و معماری کشور و با توجه به انسجام، یکپارچگی، پویایی و سرزنشگی بافت تاریخی شهر، وجود سالم‌ترین و وسیع‌ترین بافت تاریخی شهری در حاشیه شمالی خلیج فارس، تعدد دانه‌های سالم ارزشمند در بافت تاریخی شامل خانه‌ها، مساجد و آب انبارها، وجود نمونه‌ای کامل از شهرسازی و معماری بومی، دارا بودن میراث معنوی در مقیاس ملی و جهانی، قابلیت‌های گردشگری متعدد در داخل شهر و حومه آن، مقرر نمود: بنابر اتمام افق طرح جامع قبلی، ضمن توقف اجرای طرح تفصیلی ۱۳۷۸۱ در محدوده ۱۹۵ هکتاری بافت تاریخی و جلوگیری از تهیه طرح‌های متعدد و موازی، طرح ویژه برای کل شهر، با رویکرد حفاظت از میراث فرهنگی، تاریخی، زیست محیطی و طبیعی شهر و ارزش‌های ملموس و ناملموس موجود در آن در طرح توسعه شهر، صیانت از حقوق ساکنین شهر، ایجاد زمینه‌های استمرار معماری و شهرسازی بومی در بخش‌های توسعه شهری، با رعایت ملاحظات اکولوژیک دریا و خشکی وکلیه ضوابط و مقررات، منتشرها و آیین‌نامه‌های ملی و بین‌المللی معطوف به حفاظت از شهرهای تاریخی، در هماهنگی با برنامه مدیریتی ثبت جهانی بندرکنگ، با تأکید بر بهره‌گیری از مشارکت حداقلی شهروندان، توسط وزارت راه و شهرسازی، با همکاری سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، سازمان حفاظت محیط زیست و شهرداری شهر کنگ، ظرف مدت ۹ ماه تهیه شود. شرح خدمات طرح ویژه، نحوه انتخاب مشاور و چگونگی انجام طرح به تأیید کمیته تخصصی معماری، طراحی شهری و بافت‌های واجد ارزش رسیده و طرح نهایتاً به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران خواهد رسید.

تهیه طرح ویژه شهر کنگ با فرصت‌ها و تهدیدهای متعددی رو به رو است که ارائه طرح مناسب و تحقق‌بخشی به آن در گرو شناخت این فرصت‌ها و تهدیدها و برنامه‌ریزی براساس آن است.
مهم‌ترین فرصت‌هایی که پیش روی این شهر قرار دارند، عبارتند از:

- جغرافیای طبیعی ویژه
- محل قرارگیری استراتژیک و ارتباط با سکونتگاههای پیرامون
- وجود بافت تاریخی ارزشمند با حدائق مداخله
- وجود میراث ارزشمند فرهنگی غیر کالبدی (ناملموس)
- وجود ساختار و نهادهای اجتماعی قوی
- اقتصاد فعال مبتنی بر بوم

تهدیدهای حائز اهمیت که شهر با آن‌ها رو به رو است، عبارتند از:

- افزایش جمعیت و نیاز به اسکان
- نیاز به تأمین خدمات شهری جدید و نحوه تأمین آن
- رونق گردشگری بدون برنامه ریزی در منطقه
- تهیه طرحهای توسعه و عمران شهری بر مبنای شرح خدمات واحد مصوب و بدون توجه به ارزش‌های بومی
- خشکسالی و کمبود آب

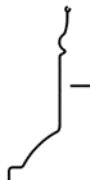
براین اساس، هدف، ارائه طرح توسعه شهر با رویکرد یکپارچه و جامع از مقیاس کل تا جزء (شهر تا ساختمان) در قالب فرایند برنامه‌ریزی یکپارچه و با درنظر گرفتن محورهای زیر تعریف شده‌است:

- رابطه با محیط و سکونتگاههای پیرامون
- حفاظت و احیای بافت تاریخی و گسترش ارزش‌های آن به بافت جدید
- حفظ محیط زیست و توسعه شهری منطبق بر ظرفیت‌های محیط طبیعی
- تقویت سرمایه‌های اجتماعی و مشارکت‌پذیری
- افزایش کیفیت محیط زندگی
- ایجاد رونق اقتصادی با تکیه بر ظرفیت‌های بومی (گردشگری، صیادی و ...)
- برنامه‌ریزی سازمانی جهت تحقق اهداف طرح با تکیه بر مشارکت مردمی براساس ظرفیت‌های نهادهای اجتماعی موجود و
- تقویت آن‌ها

۱-۲: مبانی نظری، رویکرد و ساختار تهیه طرح ویژه

براساس فهرست منتشر شده توسط یونسکو در سال ۲۰۱۰ محوطه‌های میراث شهری جهان در دو دسته قرار می‌گیرند: شهرهایی که نام آن‌ها در فهرست میراث جهانی ثبت شده است و دیگری، محوطه‌های میراث جهانی که در دل بستر شهری قرار گرفته‌اند. برنامه‌ریزی برای ثبت شهر کنگ (یا بخشی از آن) در فهرست میراث شهری جهان، نیازمند برنامه‌ریزی توسعه درچارچوب منشورها و مصوبات یونسکو و کنترل اجرای صحیح آن است.

رویکرد تهیه طرح ویژه شهر کنگ براساس مصوبه شورای عالی معماری و شهرسازی، همان‌طور که در پیش‌درآمد تدوین شده به‌آن پرداخته شد، «حفاظت از میراث فرهنگی، تاریخی، زیست محیطی و طبیعی شهر و ارزش‌های ملموس و ناملموس موجود در آن در طرح توسعه شهر، صیانت از حقوق ساکنین شهر، ایجاد زمینه‌های استمرار معماری و شهرسازی بومی در بخش‌های توسعه شهری، با رعایت



ملاحظات اکولوژیک دریا و خشکی و کلیه ضوابط و مقررات، منشورها و آینین نامه‌های ملی و بین‌المللی معطوف به حفاظت از شهرهای تاریخی، در هماهنگی با برنامه مدیریتی ثبت جهانی بندر کنگ، با تاکید بر بهره‌گیری از مشارکت حداکثری شهروندان» است. برای این منظور ضروری است که با مروری بر مهم‌ترین منشورها و آینین نامه‌های مرتبط با حفاظت شهری، اصول و چارچوب‌های تهیه طرح استخراج شده و مبانی نظری پشتیبات طرح ارائه شود.

در این راستا، مهم‌ترین اسناد بین‌المللی بررسی شده مرتبط در زمینه حفاظت شهری عبارتند از:

- منشور ونیز، ۱۹۶۴

ICOMOS (1964), Retrieved from ICOMOS Web site:

http://www.international.icomos.org/charters/venice_e.pdf

- بیانیه ۱۹۶۸ یونسکو

UNESCO(1968),Retrieved from UNESCO Web site:

<http://www.unesdoc.unesco.org/images/0016/001601/160145eb.pdf>

- کنوانسیون حفاظت از میراث جهانی فرهنگی و طبیعی (۱۹۷۲، پاریس) و دستورالعمل اجرایی آن

Van Oers, R., and Haraguchi, S. (2010), "Managing Historic Cities", Paris: UNESCO

- توصیه‌های نایروبی ۱۹۷۶ در مورد حفاظت و نقش معاصر مناطق تاریخی

UNESCO(1976),Retrieved from UNESCO Web site: <http://unesdoc.unesco.org/images/0011/001140/114038e.pdf>

- منشور آتن، ۱۹۳۱

- منشور فلورانس، ۱۹۸۱

ICOMOS (1981), Retrieved from ICOMOS Web site: http://www.international.icomos.org/charters/gardens_e.pdf

- حفظ اصالت و یکپارچگی (سند نارا، ۱۹۹۴)

ICOMOS (1994), Retrieved from ICOMOS Web site: <http://www.icomos.org/charters/nara-e.pdf>

- منشور بین‌المللی ایکوموس ۱۹۸۷ حفاظت از شهرها و مناطق شهری تاریخی (منشور واشنگتن)

ICOMOS, (1987), Retrieved from ICOMOS Web site:

http://www.international.icomos.org/charters/towns_e.pdf

- تفاهم‌نامه وین ۲۰۰۵ میراث جهانی و معماری معاصر - مدیریت چشم انداز شهری تاریخی

WHC, UNESCO, (2005), Retrieved from UNESCO WHC Web site:

[\(n.d.\)](http://whc.unesco.org/archive/2005/whc05-15_ga-inf7e.pdf)

- توصیه‌نامه منظر شهری تاریخی ۲۰۱۱ مصوب سی و ششمین کنفرانس عمومی یونسکو

UNESCO (2011), Retrieved from UNESCO Web site:

<http://unesdoc.unesco.org/images/0021/002110/211094e.pdf>

۱-۲-۱: تعاریف

براساس تعاریف ارائه شده، واژگان کلیدی در ادبیات ارائه شده در این استاد به شرح زیر است:

منطقه/ شهر تاریخی^{۱۱} (برگرفته از: از توصیه‌نامه ۱۹۷۶)

مناطق تاریخی و معماری (شامل مناطق بومی باید به معنای تمامی گروههای بناها، ساختارها و فضاهای باز تعبیر شوند، شامل محوطه‌های باستان‌شناسی و دیرین‌شناسی، متشكل از سکونتگاه‌های بشر در محیط شهری یا روستایی، که پیوستگی و ارزش هر یک، از دیدگاه باستان‌شناسانه، معمارانه، پیش از تاریخی، تاریخی، زیبایی‌شناسانه یا اجتماعی فرهنگی شناسایی شده است . در میان این «مناطق» که در واقع بسیار متنوع هستند، می‌توان این مناطق را به طور خاص: نام برد: محوطه‌های باستانی، شهرهای تاریخی،

¹¹ Historic area/city



بخش‌های قدیمی شهری، روستاها و دهات، همچنین گروه‌های یادمانی همگن که این‌طور استنباط می‌شود که نهایتاً باید به دقت مانند قانونی تغییرناپذیر حفظ شوند.

منطقه شهری تاریخی^۲ (برگرفته از: منشور واشنگتن ایکوموس)

مناطق شهری تاریخی، چه بزرگ و چه کوچک، در برگیرنده شهرها، شهرک‌ها و مراکز یا بخش‌های تاریخی، همراه محیط‌های طبیعی و انسان‌ساخت هستند. به جز نقششان به عنوان مستندات تاریخی، این مناطق ارث‌های فرهنگ‌های شهری سنتی را نیز شامل می‌شوند.

میراث شهری^۳ (برگرفته از گزارش شماره ۱۶ پژوهش اتحادیه اروپا،^۴ ۲۰۰۴ توسعه پایدار مناطق شهری تاریخی از طریق یکپارچگی فعال درون شهرک‌ها (SUIT)

میراث شهری در سه گروه عمده دسته‌بندی می‌شود:

میراث یادمانی ارزش فرهنگی استثنائی؛

عناصر میراثی غیر استثنائی اما موجود به شیوه‌ای سازگار با فرآونی نسبی؛

عناصر شهری جدید که باید مورد توجه قرار گیرند (برای مثال)؛

فرم ساخته‌شده شهری؛

فضای باز: خیابانها، فضاهای باز عمومی؛

تأسیسات زیربنایی شهری: شبکه‌ها و تجهیزات فیزیکی.

حافظت شهری^۵

حافظت شهری به نگهداری از بنای‌های منفرد محدود نمی‌شود. دیدگاهش به معماری به مثابه یک عنصر از ساختار کلی شهری است که آن را دارای انتظامی پیچیده و چندوجهی می‌کند. به همین جهت بنا بر تعریف، حفاظت شهری در قالب برنامه‌ریزی شهری قرار دارد.

محیط ساخته شده^۶

محیط ساخته شده به منابع و تأسیسات زیربنایی انسان‌ساخت (در مقابل طبیعی) ارجاع دارد که به منظور حمایت از اقدامات انسانی مانند ساختمان‌ها، جاده‌ها، پارک‌ها و دیگر تسهیلات، طراحی شده‌اند.

رویکرد منظر^۷ (برگرفته از: اتحادیه بینالمللی حفاظت از طبیعت-IUCN و بودجه جهانی حیات وحش WWF) رویکرد منظر، چارچوبی برای اتخاذ تصمیمات حفاظتی در سطح منظر است. رویکرد منظر، به تصمیم‌گیری درخصوص تناسب مداخلات خاص (مانند احداث یک جاده یا کشتزار جدید) کمک می‌کند، و همچنین سهولت در برنامه‌ریزی، مذاکره و اجرای فعالیت‌ها در میان کل منظر را فراهم می‌آورد.

منظر شهری تاریخی^۸

منظر شهری تاریخی، منطقه‌ای شهری است که به عنوان بیامد لایه‌بندی تاریخی از ارزش‌ها و خصوصیات فرهنگی و طبیعی، فراسوی اندیشه «مرکز تاریخی» یا «مجموعه گسترش یافته و بستر گسترده‌تر شهری و محیط جغرافیایی- اش را در بر گرفته است. این مفهوم گسترده‌تر به طور قابل ملاحظه‌ای شامل مواردی می‌شود از قبیل ویژگی‌های توپوگرافی، ژئومورفولوژی، هیدرولوژی و

² Historic urban area

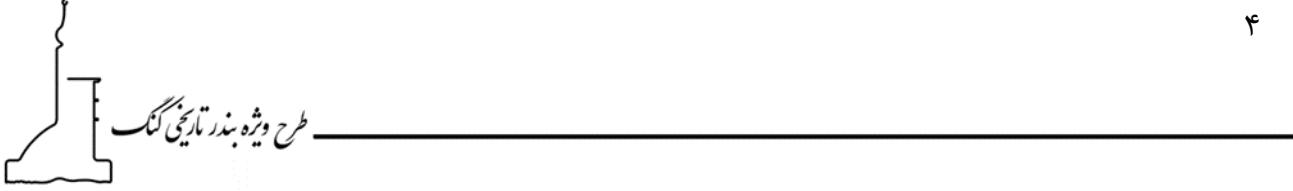
³ Urban heritage

⁴ Urban conservation

⁵ Built environment

⁶ Landscape approach

⁷ Historic urban landscape



طبیعی محوطه‌ها، محیط ساخته شده آن، چه معاصر و چه تاریخی، زیرساخت‌های بالا و پایین زمین، فضاهای باز و باغ‌ها، الگوهای کاربری سرزمین و سازماندهی فضایی، ادراکات و ارتباطات بصری، همچنین تمامی دیگر عناصر ساختار شهری . همچنین، تجارب و ارزش‌های اجتماعی و فرهنگی، فرایندهای اقتصادی و ابعاد ناملموس میراث مرتبه با تنوع و هویت را شامل می‌شود.

محیط^۸ (برگرفته از: از بیانیه شیان ایکوموس)

محیط پیرامون یک سازه، محوطه یا منطقه میراثی، به عنوان محیطی بالاصل و گسترش یافته تعريف می‌شود که بخشی از اعتبار و ویژگی متمایز آن را تشکیل داده و یا در آن اعتبار و ویژگی متمایز سهم دارد.

اعتبار فرهنگی^۹ (برگرفته از: از منشور بورا ایکوموس استرالیا)

اعتبار فرهنگی به معنای ارزش زیبایی‌شناسانه، تاریخی، علمی، اجتماعی یا معنوی برای نسل‌های گذشته، حال یا آینده است . اعتبار فرهنگی در خود مکان، بافت، محیط، کاربرد، ارتباطات، معانی، مدارک، مکان‌ها، و موضوعات مرتبه با آن نهفته است . مکان‌ها می‌توانند برای افراد یا گروه‌های گوناگون سلسله‌ای از ارزش‌ها را در بر داشته باشند.

(علیزاده، آ. خان محمدی، ن. ۱۳۹۲)

۲-۲-۱: سیر تحول مفاهیم در اسناد بین‌المللی

بررسی‌های انجام شده نشان از کذار از رویکرد صرفاً کالبدی منتشرهای و دستورالعمل‌ها به رویکردی دارد که انسان نیز در این فرایند اهمیت یافته و مسائل اجتماعی و اقتصادی در کنار رویکرد کالبدی طرح می‌شوند. در ادامه، موضوع محیط ریست و رویکرد یکپارچه میان این مفاهیم، اهمیت می‌یابد که در چارچوب مفهوم «منظور تاریخی شهر» متجلی می‌شود.

«منظور تاریخی شهر» انگاره جدید قرن بیست و یکم است و در مقابل رویکردهای ایستانتر قرن ۱۹ و ۲۰ میلادی، نگاهی پویا به حفاظت شهری دارد. منظر شهری به معنی لایه‌های پویای گذشته و حال شهری و عامل تعامل محیط طبیعی و انسان ساخت است. در منظر تاریخی شهر، تغییر از معماری یادمانی به سوی نگاهی وسیع تر و با در نظر گرفتن ابعاد اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی مد نظر است؛ این نگرش به روابط متقابل فرم فیزیکی، ساختار و ارتباط فضایی، ابعاد اجتماعی فرهنگی اقتصادی و بارزه‌های طبیعی توجه ویژه دارد و هدف نهایی آن، دستیابی به پایداری از طریق ایجاد تعادل بین کیفیت زندگی و رشد شهری و بین حفاظت از ارزش‌ها و بر طرف کردن نیازهای زندگی امروزه است. (لطفی و دیگران، ۱۳۹۳) منظور از منظر شهری، اجزای پیدا و ناپیدای شهر است؛ به عبارت بهتر در منظر شهری باید علاوه بر تصویر عینی، به ادراک و تصاویر ذهنی ناظر نیز توجه داشت (Van Oers, R., and Haraguchi, S, 2010).

در سومین اجلاس کمیته ایکوموس در بوداپست [در سال ۱۹۷۲]، بیانیه‌ای صادر شده که بر اهمیت مجموعه‌های تاریخی و قدیمی به صورت بخشی از محیط انسانی تأکید دارد. هدف اصلی این بیانیه، تأکید بر استفاده از معماری معاصر در مجموعه‌های ساختمانی و باز زنده سازی اینهای یا بافت با عملکرد مناسب است. (حبیبی و مقصودی، ۱۳۸۴)

در ادامه، برمبانی ماده ۷۰ منشور آتن، به کار بردن سبک‌های گذشته در ساختمان‌های جدید واقع در محوطه‌های تاریخی به اتكای ادعاهای زیبایی‌شناسانه، به عواقب نامیمونی منجر می‌شود . به هیچ صورت نباید اجازه داد که این عادت تداوم یابد و به هر شکلی، این‌گونه خواسته‌ها و اقدامات عملی شوند و بر مبنای ماده ۹۵ منافع خصوصی، مشروط و تحت منافع عمومی خواهد بود. (همان)

سرآغاز گسترش مفهوم حفاظت از معماری به سوی عرصه‌های شهری را شاید بتوان در منشور ونیز جستجو کرد . ضرورت توجه به بافت شهری به مثابه زمینه میراث که در منشور ونیز مطرح شد، در بیانیه‌های سال‌های ۱۹۶۸ و ۱۹۷۶ با طرح حفاظت از محلات

⁸ Setting

⁹ Cultural significance

شهری و محدوده های تاریخی به اوج خود رسید. از سویی سیر تحول از حفاظت صرفا کالبدی به ابعاد فعالیتی با افزوده شدن مقاومی اجتماعی و فرهنگی به حفاظت شهری در بیانیه ۱۹۶۸ و به شکل پرنگ تر در بیانیه ۱۹۷۶ مسیر تکامل خود را پیمود. (ICOMOS, 1981)

بیانیه مکزیکوسیتی، در سال ۱۹۹۹ م.. بر مفهوم جامع و جهانی میراث و تعامل آن با گردشگری تأکید دارد و آن را وسیله ای برای تبادل فرهنگی تلقی می کند. طبق این بیانیه فعالیت های گردشگری و حفاظتی در بافت ها و مجموعه های تاریخی باید با احترام بر علایق، سنن و خواست های مردم محلی و منطقه ای در جهت ارتقای سطح زندگی آنان همراه شود و این گونه اقدامات را می توان در قالب برنامه های آموزشی، تشریحی و تفسیری به انجام رساند . همین بیانیه در سال ۲۰۰۰ م. مصوب دوازدهمین مجمع عمومی ایکوموس در مکزیکو به منظور حفاظت از میراث ساخت و سازهای بومی تدوین شد . این بیانیه، میراث ساخت و سازهای بومی را نمایانگر زندگی معاصر، سند تاریخی جامعه و بخشی از منظر فرهنگی می دارد و معتقد است که آنها در معرض خطرند. (حبیبی و مقصودی، ۱۳۸۴)

اولین جرقه توجه به بعد زیست محیطی حفاظت به عنوان مولفه سوم حفاظت شهری ، در منشور فلورانس و با تأکید بر باع های تاریخی زد . (ایزدی، صحیزاده ۱۳۸۳) بعد معنایی حفاظت با ظهور مفهوم اصالت در منشور واشنگتن و سند نارا در سال های بعدی مطرح گشت. (WHC, UNESCO, 2004) و بدان ترتیب تا پایان قرن بیستم، ابعاد متنوع حفاظت شهری در اسناد مختلف بین المللی و به شکل مجزا تشریح شده بود. ظهور قرن بیست و یکم با جهشی نوین به سوی یکپارچه سازی نگرش های پیشین همراه بود.

مهمترین اصولی که در توصیه های نایروبی ۱۹۷۶ در مورد حفاظت و نقش معاصر مناطق تاریخی مورد توجه قرار گرفته اند، عبارتند از:

الف) مناطق تاریخی و محیط اطراف آنها باید به صورت یک کل و به عنوان یک مجموعه منسجم در نظر گرفته شود که تعادل و ماهیت خاص آن بستگی به قطعات آن ترکیب دارد.

ب) عناصری که نیاز به حفاظت دارند شامل فعالیت های انسانی، ساختمان ها، سازمان های فضایی و محیط اطراف آنها است.

براساس این توصیه نامه مهمترین تهدیدهای شناخته شده برای مناطق تاریخی، عبارتند از:

الف) مناطق تازه توسعه یافته که می تواند محیط زیست و ویژگی های مجاور مناطق تاریخی را خراب کند.

ب) نابودی مناطق تاریخی به دست زیرساخت ها، آلودگی و آسیب های زیست محیطی

ج) زمین خواری که منافع جامعه را به طور کامل به خطر می اندازد.

همچنین، سیاست ها و استراتژی های توصیه شده درخصوص حفاظت مناطق تاریخی به شرح زیرند:

الف) تهیه نقشه های دقیق مناطق تاریخی و اطراف آن، شامل اطلاعات معماری، اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و فنی

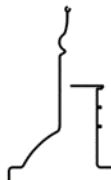
ب) طرح های مناسب و استناد و مدارک تعیین کننده حوزه ها و اقلام مورد حفاظت، استانداردهایی که باید مورد توجه قرار

گیرند، شرایط موجود در ساختارهای جدید و غیره

ج) مشخص نمودن اولویت های تخصیص بودجه عمومی

د) حفاظت و بازسازی باید با سیاست های احیای اجتماعی و اقتصادی همراه باشد تا مانع از هر گونه شکست در ساختار اجتماعی شود.

در ادامه سه سند که به دلیل جامعیت و همسویی بیشتر با طرح ویژه کنگ می یابند، به طور مجمل تشریح شده اند:



• یادداشت وین

یادداشت وین ۲۰۰۵ در میراث جهانی و معماری معاصر (مدیریت چشم انداز شهری تاریخی)، منظر شهری تاریخی را فراتر از مفاهیم مرکز تاریخی، گروه‌ها و محیط‌ها شامل زمینه‌های وسیع‌تر منطقه‌ای و چشم انداز تعریف می‌کند که شامل عناصر تعریف شخصیت، الگوهای استفاده از زمین، سازمان فضایی، روابط بصری، توپوگرافی و خاک، پوشش گیاهی و تمام عناصر زیرساخت فنی می‌شود.

این یادداشت تغییر مداوم را به عنوان بخشی از سنت شهر شناخته و بیان می‌دارد که واکنش به دینامیک توسعه در عین احترام به توسعه جدید شهر و چشم انداز آن و نیز اعتبار و تمامیت تاریخی شهر، باید تغییرات و رشد را تسهیل کند. همچنین، بهبود کیفیت زندگی و بازده تولید را در تقویت هویت و انسجام اجتماعی مؤثر می‌داند.

مهمنترین تهدیدات شناسایی شده از منظر این بیانیه، تغییرات و رشد اجتماعی و اقتصادی‌ای است که به اعتبار و تمامیت شهرهای تاریخی و همچنین فضای شهری توسعه یافته توجه نمی‌کند.

مهمنترین سیاست‌های پیشنهاد شده و استراتژی‌های توصیه شده در این بیانیه عبارتند از:

(الف) فرایند برنامه‌ریزی در منظر تاریخی شهری نیاز به دسته‌بندی و قاعده سازی فرصت‌ها و خطرات دارد تا بتواند به خوبی تعادل ایجاد کند.

(ب) معماری معاصر باید مکمل ارزش‌های منظر تاریخی شهری باشد و نباید ماهیت تاریخی شهر را به خطر بیندازد.

(ج) تحولات اقتصادی باید با هدف حفظ بلند مدت میراث محدود شود.

مسائل کلیدی که تجربیات حفاظت از میراث شهری را تحت تأثیر قرار داده اند، عبارتند از:

(الف) اهمیت منظر، به عنوان یک لایه از پویایی شهر جدید و قدیم، با اثر متقابل بین محیط طبیعی و مصنوع آن‌گونه که قبله "منطقه بندی" مورد توجه قرار می‌گرفت، امروزه تأکید بر تداوم روابط، ارزش‌ها و مدیریت است. در پیش‌گرفتن رویکردی جامع در حفاظت از میراث، به معنی افزایش پیچیدگی فرآیندهای شناسایی اهمیت و حفاظت از ارزش‌ها، علاوه بر مصنوعات است که درک درست از آن به تازگی آغاز شده است. در حال حاضر معلوم شده است که مفهوم سنتی شناسایی گروه ساختمان‌ها، مجموعه‌های تاریخی و یا شهرها به عنوان نهادهای جدایانه درون یک کل، برای حفاظت از ارزش‌ها و ویژگی‌های آنها در برابر تکه تکه شدن، نابودی و در نهایت از دست دادن اهمیت کافی نیست. رویکرد منظری، که در آن آثار لایه بندی شده و مرتبط با هم و یکپارچه دیده می‌شوند برای مقابله با مدیریت تغییرات در محیط‌های پیچیده تاریخی شهری مناسب‌تر به نظر می‌رسد.

(ب). نقش معماری معاصر، به عنوان "زمینه‌سازی ساختمان‌های جدید"

ج. اقتصاد و تغییر نقش شهرها با تأکید بر فرایندهای غیر محلی مانند گردشگری و توسعه شهری توسط فعالان بیرونی

با توجه به توصیه‌های ویژه ناشی از جلسات منطقه‌ای، موارد زیر حائز اهمیت است:

- فرآیند نقشه‌برداری فرهنگی به عنوان ابزاری برای شناسایی مناطق تاریخی در یک شبکه گسترده

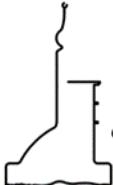
- گسترش ارزیابی تأثیرات جنبه‌های بصری، فرهنگی و اجتماعی علاوه بر مسائل زیست محیطی

- بازتاب بیشتر ارتباط بین مناظر فرهنگی و مناظر (تاریخی) شهری براساس دستورالعمل تعریف شده در راهنمای اجرای حفاظت

میراث جهانی و منظر شهری تاریخی^{۱۰}

- رویکرد یکپارچه به برنامه‌ریزی شهری و حفاظت از میراث برای انطباق با توسعه و سرمایه‌گذاری شهری

¹⁰ Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention (WHC, 2008), and (historic) urban landscapes



- گسترش در ک شهرهای تاریخی از طریق تجدید نظر در دستورالعمل‌های عملیاتی با استفاده از مفهوم «سایت‌ها» به عنوان یک دسته‌بندی افزوده برای نام‌گذاری شهرهای تاریخی، که رویکرد کلی‌تری نسبت به حفاظت از میراث در مقایسه با گروه‌های فعلی ساختمان‌ها را تسهیل می‌کند.
- تحقیق و توسعه در یک ابزار قوی برای حفاظت از شهر، پاسخ دادن به اختلافات اجتماعی و پایداری محیطی در مناطق شهری در ادامه دستورالعمل‌هایی برای مدیریت حفاظت و رهنمودهایی برای توسعه شهری ارائه شده است.

اصطلاح "منظر تاریخی شهر" برای اولین بار در یادنامه وین مطرح شد. در این متن با استناد به بیانیه ۱۹۷۶ یونسکو، تعریف زیر از منظر تاریخی شهر ارائه شد:

"منظر تاریخی شهر به معنی تجمع مجموعه‌ای از ساختمان‌ها، ساختارها و فضاهای باز در زمینه‌ای طبیعی یا زیست بوم است. این مفهوم در برگیرنده سایت‌های باستان‌شناسی و دیرین‌شناسی و سکونتگاه‌های شهری در طی دوره‌ی تاریخی مشخص می‌باشد و حاصل انسجامی یکپارچه از مفاهیم باستان‌شناسی، معماری، دیرینه‌شناسی، تاریخی، علمی، زیبایی‌شناسی، اجتماعی فرهنگی و زیست بومی است. بنا به این تعبیر، منظر تاریخی شهر از دل مظاهر گذشته و حال اجتماع و توسعه‌هایی زاده شده است که مکان محور هستند. این تعریف در برگیرنده مفاهیم بارزه مندی و میراث فرهنگی نیز هست. منظور از معماری معاصر، تمام مداخلات طراحانه و برنامه ریزانه ایست که در محیط انسان ساخت تاریخی رخ می‌دهد. یادنامه وین به تأثیر توسعه‌های معاصر بر مناظر شهری تاریخی می‌پردازد و توجه به ماهیت پویای توسعه از اهداف اصلی آن است. تلاش این همایش در جهت دستیابی به تعادل بین تغییرات اجتماعی اقتصادی و رشد- شهری از یک سو و حفظ منظر شهری میراثی از سوی دیگر است (WHC, UNESCO, 2005)"

• توصیه‌نامه منظر شهری تاریخی ۲۰۱۱

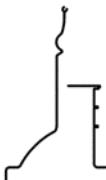
پس از یادنامه وین که تلاشی اولیه برای دستیابی به نگاهی یکپارچه در حفاظت از چشم انداز‌های تاریخی بود، مرکز میراث جهانی در بیانیه ۲۰۱۱، به تعریف متكامل تری از منظر تاریخی شهر می‌پردازد. در این بیانیه ضمن تأکید بر لزوم قانون گذاری و قانون مندی حفاظت از مناظر شهری تاریخی در سطح جهانی، بر نقش پرنونگ یونسکو تأکید می‌شود. مطابق با این سنده؛ حفاظت، راهکاری برای دستیابی به تعادل پایدار بین رشد شهری و کیفیت زندگی است. بدان منظور ضروری است که تغییر نگرشی بنیادی از معماری یادمانی به سوی نگاهی یکپارچه تر رخ دهد. نگرشی همه شامل که ابعاد اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی را لحاظ نماید. (لطفي و ديگران، ...)

توصیه‌نامه منظر شهری تاریخی یکپارچه سازی بهتر و تنظیم استراتژی‌های حفاظت میراث شهری را در محدوده اهداف بزرگ تر توسعه‌پایدار همه جانبه در دستور کار قرار داده است، تا بدین ترتیب از فعالیت‌های خصوصی و عمومی منتهی به حفاظت و افزایش کیفیت محیط انسانی حمایت کند.

توصیه‌نامه برای شناخت، حفاظت، و مدیریت مناطق تاریخی در محدوده بسترهای شهری گسترشده تر، با در نظر گرفتن رابطه متقابل فرم‌های فیزیکی آن‌ها، سازماندهی و ارتباطاتشان، ویژگی‌ها و محیط‌های طبیعی و ارزش‌های اجتماعی، فرهنگی، و اقتصادی آن‌ها، رویکردی منظری پیشنهاد می‌کند.

لایه بندی تاریخی ارزش‌ها و تأکید بر یکپارچگی استراتژی‌های حفاظت، مدیریت و برنامه ریزی مناطق شهری تاریخی در میان فرایندهای توسعه محلی و برنامه ریزی شهری از مهم‌ترین رویکردهای این توصیه‌نامه است.

براساس این دیدگاه، حفاظت یک استراتژی برای دستیابی به تعادل بین رشد شهری و کیفیت زندگی در یک شالوده پایدار است و منظر شهری تاریخی، منطقه‌ای شهری است که به عنوان پیامد لايه‌بندی تاریخی از ارزش‌ها و خصوصیات فرهنگی و "مجموعه" یا "مرکز تاریخی" طبیعی، فراسوی اندیشه گسترش یافته و بستر گستردگرتر شهری و محیط جغرافیایی اش را در بر گرفته است.



این مفهوم گسترده‌تر به طور قابل ملاحظه‌ای شامل مواردی می‌شود از قبیل ویژگی‌های توپوگرافی، ژئومورفولوژی، هیدرولوژی، و طبیعی محوطه‌ها، محیط ساخته شده آن، چه معاصر و چه تاریخی، زیرساخت‌های بالا و پایین زمین، فضاهای باز و باغ‌ها، الگوهای کاربری سرزمین و سازماندهی فضایی، ادراکات و ارتباطات بصری، همچنین تمامی دیگر عناصر ساختار شهری . همچنین، تجارب و ارزش‌های اجتماعی و فرهنگی، فرایندهای اقتصادی و ابعاد ناملموس میراث مرتبط با تنوع و هویت را شامل می‌شود.

همچنین، برقراری رابطه متعادل و پایدار بین محیط شهری و طبیعی، بین نیازهای نسل حاضر و آینده و میراث بر جای مانده از گذشته را توصیه می‌کند.

از طرفی، تغییراتی که بدون توجه به ویژگی‌های بومی پدید آمده است، ارزش‌های بصری، طبیعی، تاریخی، فرهنگی و اجتماعی و حتی اقتصادی آن، عرصه‌ی شهری را به مخاطره می‌اندازد.

چالش‌ها و فرصت‌ها برای منظر شهری تاریخی در این توصیه‌نامه به شرح زیر تعریف می‌شوند:

- شهرنشینی و جهانی شدن: رشد شهری، تغییرات مدیریت نشده در تراکم و رشد شهری، میتواند حس مکان، یکپارچگی بافت شهری، و هویت اجتماعات را تخریب کند.
- توسعه: تکنولوژی اطلاعات و برنامه‌ریزی پایدار ، زمانی که از طریق رویکرد منظر شهری تاریخی به طور شایسته‌ای مدیریت می‌شوند، مانند خدمات و گردشگری، مقدمات اقتصادی مهمی هستند که می‌توانند در رفاه اجتماعات و حفاظت از مناطق شهری تاریخی و میراث فرهنگی مشارکت داشته باشند، در عین اینکه تنوع اقتصادی و اجتماعی و عملکرد سکونتگاهی را تضمین می‌کنند.
- محیط زیست: توجه به محیط زیست، مخصوصاً در مصرف آب و انرژی، بر مبنای سیاست‌ها و تجارت حساس اکولوژیکی با هدف تقویت پایداری و کیفیت زندگی انسان، رویکردها و مدل‌های جدید را برای زندگی شهری ایجاد می‌کند. رویکرد منظر شهری تاریخی، می‌تواند به مدیریت و تقلیل چنین اثراتی کمک کند.

چالش‌های حال و آینده، نیازمند تعریف و اجرای نسخه جدیدی از سیاست‌های عمومی بازشناسی و حفظ لایه‌بندی تاریخی و تعادل ارزش‌های فرهنگی و طبیعی در محیط‌های شهری است و تمام سطوح دولت (محلي، منطقه‌ای، ملی / انتلافی) با در نظر گرفتن مسئولیتشان باید در تعریف، بسط، اجرا، و ارزیابی سیاست‌های حفاظت میراث شهری مشارکت کنند. این سیاست‌ها باید بر پایه یک رویکرد مشارکتی توسط تمامی سهامداران بنا شوند و با هر دو دیدگاه سازمانی و بخشی هماهنگ باشند.

ابزارهای تحقق سیاست‌ها به شرح زیر برشمرده می‌شوند:

- ابزارهای تعهد شهری
- ابزارهای دانش و برنامه ریزی
- سیستم‌های نظام بخش
- ابزارهای مالی

توصیه‌های ارائه شده درخصوص ظرفیت سازی، پژوهش، اطلاعات و ارتباطات، عبارتند از:

- ظرفیت سازی مؤثر به همکاری فعالانه ذی نفعان عمدۀ منوط است با هدف سازگار ساختن اجرای این توصیه نامه در بسترهاي منطقه‌ای، به منظور تعریف و تدقیق استراتژی‌ها و اهداف محلی، چارچوب‌های عملیاتی و طرح‌های تجهیز منابع
- پژوهش باید به منظور شناسایی ارزش‌ها، درک مفهوم آنها برای جوامع، و ارائه شان به بازدیدکنندگان به روشهای فرآگیر، لایه بندی پیچیده سکونت گاه‌های شهری را هدف قرار دهد.

- مستندسازی وضعیت مناطق شهری و تحولاتشان، برای تسهیل ارزیابی پیشنهادهای در راستای تغییرات و برای پیشرفت و حفاظت مهارت‌ها و روش‌ها ضروری است.
- استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات به منظور مستندسازی، درک و ارائه لایه بندی پیچیده مناطق شهری و اجزای سازنده شان تقویت شود. جمع آوری و تحلیل این داده‌ها، بخش ضروری داشت مناطق شهری است.

همچنین در راستای همکاری بین المللی، توصیه شده است که آژانس‌های توسعه و همکاری بین المللی دول عضو، و سازمان‌ها و مؤسسات غیر دولتی باید به منظور توسعه شبوهایی که رویکرد منظر شهری تاریخی را در نظر می‌گیرند، و در راستای هماهنگ ساختن آنها با برنامه‌ها و پروژه‌های همیاری مرتبط با مناطق شهری، تغییر شوند.

• قانون باغ‌های تاریخی، منتشر فلورانس، مصوب دسامبر ۱۹۸۲

باغ‌های تاریخی منتشر فلورانس مصوب دسامبر ۱۹۸۲ ایکوموس مقدمه کمیته بین المللی ایکوموس ایفلا برای باغ‌های تاریخی در نشست ۱۲ می ۱۹۸۱ در شهر فلورانس، تصمیم به تنظیم منتشری با هدف محافظت از باغ‌های تاریخی تحت عنوان منتشر فلورانس گرفت. پیش‌نویس منتشر حاضر توسط این کمیته تهیه شد و در ۲۱ دسامبر ۲۸۹۱ به عنوان ضمیمه منتشر و نیز با موضوع مشخص مرتبط به باغ‌های تاریخی توسط ایکوموس به ثبت رسید.

تعاریف و اهداف

ماده ۱ باغ تاریخی به یک ترکیب معماری و باغداری اطلاق می‌شود که از نقطه نظر تاریخی یا هنری مورد توجه عموم است به این دلیل می‌باید آن را یک "بنای تاریخی" به حساب آورد.

ماده ۲ باغ تاریخی یک ترکیب معماری است که اجزاء متشکله آن اصولاً مرتبط با باغداری بوده و لذا زنده‌اند، این بدان معناست که این اجزاء فانی و قابل جایگزینی هستند. بدین ترتیب ظاهر باغ نمایانگر بازتاب یک توافق دائمی میان حرکت ادواری فصل‌ها و زوال طبیعت از یک سو و اراده هنرمند و استادکار به ثابت نگهداشت آن از سوی دیگر است.

ماده ۳ با توجه به اینکه باغ تاریخی، یک بنای تاریخی است می‌باید طبق روح منتشر و نیز محافظت گردد و چون یک بنای تاریخی زنده نیز هست، محافظت از آن باید تحت هدایت قواعد به خصوص که موضوع منتشر حاضر است، انجام شود.

ماده ۴ ترکیب معماری باغ تاریخی شامل موارد زیر است: طرح و شکل هر یک از بخش‌های آن به شکل برجسته - طبقات گیاهان باغ شامل گونه‌ها، بخش‌ها، رنگ بندی، فاصله گذاری و ارتفاع آن‌ها ساختار دائمی یا جلوه‌های تزیینی - آب‌های جاری یا ساکن باغ که تصویر آسمان در آن منعکس می‌شود.

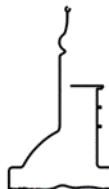
ماده ۵ باغ تاریخی، تجلی پیوند نزدیک میان تمدن و طبیعت و مکانی برای بهره گیری از اندیشه و احساس است، به همین دلیل تصویر آرمانی جهان و یک "بهشت" به معنای لغو کلمه به حساب آمده و گواهی بر یک سبک، یک دوره زمانی و شاید نیز اصولاً یک هنرمند خلاق است.

ماده ۶ عبارت (باغ تاریخی) در مورد باغ‌های کوچک ساده و باغ‌های بزرگ تفریحی، چه از نوع ظاهری آن و چه از نوع «منظمه» نیز به کار می‌رود.

ماده ۷ باغ تاریخی، خواه ناخواه یک ساختمان در خود دارد که با آن یک کل تفکیک ناپذیر را تشکیل می‌دهد. باغ تاریخی را نمی‌توان از محیط خاص آن، چه شهری یا روستایی و چه ساخته دست بشر یا طبیعی، جدا کرد.

ماده ۹ منظره تاریخی، منظره به خصوصی است که مثلاً با یک رویداد به یادماندنی، یک واقعه مهم تاریخی، یک افسانه معروف و یا یک نبرد حمامی همراه بوده و یا موضوع یک تصویر معروف است.

ماده ۸ برای محافظت از باغ‌های تاریخی، ابتدا باید آن‌ها را شناسایی و فهرست بندی نمود. باغ‌های تاریخی نیازمند همه انواع مراقبت یعنی نگهداری، حفاظت و مرمت هستند. در موقع به خصوص، بازسازی جدی توصیه می‌شود. هرقدر که حفظ اصالت "



طرح و بخش‌های اجزاء گوناگون باغ لازم است، به همان میزان درمورد جلوه‌های تربیینی یا انتخاب گیاه یا موادمعدنی غیر زنده مورد نظر برای هر قسمت از باغ نیز باید مرااعات گردد.

نگهداری، حفاظت، مرمت، بازسازی

ماده ۱۰ در هر کار مربوط به نگهداری، حفاظت، مرمت یا بازسازی یک باغ تاریخی یا هر یک از قسمتهای آن، می باید با همه عناصر تشکیل دهنده آن به طور همزمان رفتار شود. جدا نمودن عملیات مختلف، به یکپارچگی کلیت باغ آسیب خواهدرساند.

نگهداری و حفاظت

ماده ۱۱ نگهداری باغ تاریخی عملیاتی فوق العاده مهم است که لزوما باید مستمر باشد. از آنجایی که مصالح اصلی باغ را گیاهان تشکیل می دهند، محافظت از باغ در شرایط ثابت، مستلزم هم جایگزینی موردي در صورت لزوم و هم یک برنامه بلندمدت نوسازی دوره ای است) (یعنی قطع کامل گیاهان و کاشت مجدد نمونه های کاملا رشد کرده).

ماده ۱۲ انتخاب گونه های درختان، بوته ها، گیاهان و گل هایی که قرار است به طور دوره ای و در آینده کاشته شوند، می باید در عرصه گیاه شناسی و باغداری مورد تصدیق و تایید باشد. هدف از این کار، تشخیص گونه هایی که قبل از رویده اند از گونه هایی که بعدها کاشته شده اند و محافظت از آنهاست.

ماده ۱۳ برداشتن یا جابجایی جلوه های منقول یا ثابت معماری، مجسمه سازی یا تربیینی که جزء تکمیلی باغ به حساب می آیند، می باید فقط در صورتی که این اقدام برای حفاظت یا مرمت آن ها ضروری تشخیص داده شود، صورت گیرد. جایگزینی یا مرمت این قبیل کارها می باید طبق اصول منشور و نیز انجام گرفته و تاریخ هر جایگزینی کامل در جایی عنوان گردد.

ماده ۱۴ باغ تاریخی باید تحت شرایط مناسب محافظت شود. از هرگونه ایجاد تغییر در محیط فیزیکی باغ که توازن اکولوژیک آن را به خطر اندازد، می باید پرهیز نمود. این قواعد در مورد کلیه جنبه های زیر سازی اعم از داخلی یا بیرونی صدق می کند) (کارهایی نظیر زهکشی، سیستم های آبیاری، راهسازی، احداث پارکینگ، حصارکشی، ایجاد امکانات رفاهی برای بازدید کنندگان و غیره).

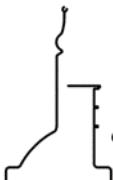
ماده ۱۵ هیچ کار مرمتی و بالاتر از همه، هیچ کار بازسازی در یک باغ تاریخی نباید بدون تحقیق کامل و اولیه صورت گیرد. با کمک این تحقیق می توان تضمین نمود که کار مرمت یا بازسازی بر اساس اصول علمی انجام می شود و همه چیز از حفاری گرفته تا جمع آوری اسناد مربوط به باغ مورد بحث و باغ های مشابه را دربرخواهد گرفت. قبل از آغاز هر کار عملی، باید پروژه ای بر اساس تحقیق مذکور تهیه و به گروهی از کارشناسان تحویل شود تا مشترکا آن را مطالعه و بررسی و سپس تایید نمایند.

ماده ۱۶ باید در کار مرمت، توجه کافی به مراحل متوالی تکامل باغ مبذول داشت. اصولاً نباید برای هیچ دوره ای نسبت به سایر دوره ها اولویت قائل شد؛ مگر در موارد استثنایی که درجه زوال یا تخریب قسمتهای معین یک باغ به حدی باشد که تصمیم به بازسازی آن با استفاده از نشانه های باقیمانده یا یک مدرک مستند و موثق گرفته شود. این کار بازسازی را در موارد استثنایی تر می توان در آن قسمتهایی از باغ انجام داد که کمترین فاصله را با ساختمان موجود در آن دارند. هدف از این کار نمایان ساختن اهمیتی است که این قسمتها در نقشه دارند.

ماده ۱۷ در جایی که باغ کاملا نابود شده یا هیچ چیزی بجز مدرک مبتنی بر حدس و گمان از جنبه های متوالی آن وجود ندارد، جای هیچگونه تلاشی برای بازسازی هر چیزی در طبیعت یک باغ تاریخی باقی نمی ماند. کار ملهم از اشکال سنتی که تحت شرایط فوق در محوطه باغ سابق یا محوطه ای که هیچگاه وجود نداشته است انجام شود، مبنای حقیقی نداشته و نمی توان آن را در زمرة باغ های تاریخی قلمداد کرد.

ماده ۱۸ با اینکه هر باغ برای مشاهده و گردش در آن طراحی می شود، اما در عین حال دسترسی به آن باید به حدی که اندازه و میزان آسیب پذیری آن اجازه می دهد محدود شود، تا بدین طریق بتوان بافت فیزیکی و پیام فرهنگی باغ را حفظ کرد.

ماده ۱۹ باغ تاریخی به دلیل ماهیت و هدفی که دارد، مکانی آرام و مساعد برای تماس انسانها، سکوت و تعمق درباره طبیعت است. این مفهوم استفاده روزانه باغ، می باید مغایر با نقش آن در موقع نادر برگزاری مراسم جشن و سرور باشد.



شرایط اینگونه استفاده های موقت از یک باغ تاریخی باید به روشنی تعیین شود تا مراسم جشن و سرور به جای تخریب یا آسیب وارد کردن به باغ، در خدمت افزایش فایده بصری باغ درآید.

ماده ۲۰ اگرچه باغ های تاریخی به نحوه مناسب برای انجام بازیهای آرام و روزانه مناسبت دارند اما شایسته است مناطق جداگانه ای نیز در مجاورت این باغ ها طراحی و تعییه شود تا بتوان بازیها و ورزش های پرنشاط و مفرح را نیز در آنها انجام داد. بدین ترتیب نیازهای مردم در این رابطه بدون ایراد لطمہ به حفاظت باغ ها و مناظر تاریخی برآورده می شود.

ماده ۲۱ کار نگهداری و حفاظت، زمان بندی تنظیم شده مطابق با فصلها و عملیات مختصی که به کمک آنها اصالت باغ اعاده می شود، همیشه باید بر نیازهای استفاده عملی اولویت داشته باشد. تدارکات لازم برای بازدید از باغ تاریخی باید طی قواعدی که به کمک آن ها روح باغ حفظ می شود، معین گردد.

ماده ۲۲ در صورتی که باغ قبل از دیوار کشی شده است، نباید اقدام به برداشتن دیوارها بدون بررسی اولیه همه عوایقی که ممکن است در اثر این کار منجر به تغییر فضا و حال و هوای باغ شده و بر محافظت آن اثر سوء گذارد نمود.

حمایت قانونی و اداری

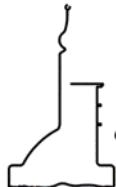
ماده ۲۳ مقامات مسئول موظفند، طبق نظر کارشناسان ذیربط، اقدامات حقوقی و اداری لازم برای شناسایی، فهرستبرداری و حمایت از باغ های تاریخی به عمل آورند. محافظت از این گونه باغ ها باید در چهارچوب برنامه های استفاده از زمین پیش بینی شده و این پیش بینی چنان که باید و شاید در اسناد مربوط به برنامه ریزی منطقه ای و محلی ذکر گردد.

ماده ۲۴ باغ تاریخی یکی از جلوه های میراث است که بقای آن به دلیل ماهیتی که دارد، نیازمند توجه بسیاری از سوی افراد متخصص است. لذا شایسته است آموزش کافی این افراد اعم از تاریخ دانان، معماران، معماران مناظر، باغبانان یا گیاه شناسان پیش بینی گردد.

۲-۱-۳: تعیین رویکرد نظری

براساس مطالعات انجام شده و تأمل در اسناد بین المللی مرتبط، مهم ترین اصولی که باید در تهییه طرح ویژه مورد توجه قرار گیرند، عبارتند از:

- تغییر مداوم به عنوان بخشی از سنت شهر شناخته شود؛ و اکنش به دینامیک توسعه در عین احترام به توسعه جدید شهر و چشم انداز آن و نیز اعتبار و تمامیت تاریخی شهر، باید تغییرات و رشد را تسهیل کند.
- بهبود کیفیت زندگی و بازده تولید به تقویت هویت و انسجام اجتماعی کمک خواهد کرد.
- مناطق تاریخی و محیط اطراف آن ها باید به صورت یک کل و به عنوان یک مجموعه منسجم در نظر گرفته شود که تعادل و ماهیت خاص آن بستگی به قطعات آن ترکیب دارد.
- عناصری که نیاز به حفاظت دارند شامل فعالیت های انسانی، ساختمان ها، سازمان های فضایی و محیط اطراف آن ها است.
- حفاظت و بازسازی باید با سیاست های احیای اجتماعی و اقتصادی همراه باشد تا مانع از هر گونه شکست در ساختار اجتماعی شود.
- معماری معاصر باید مکمل ارزش های منظر تاریخی شهری باشد و نباید ماهیت تاریخی شهر را به خطر بیندازد.
- تحولات اقتصادی باید با هدف حفظ بلند مدت میراث محدود شود و مبتنی بر رویکرد پایدار باشد.
- ارتباط فرهنگی و تاریخی با شهرهای مشابه جهان مورد توجه قرار گیرد.



براین اساس، مهم‌ترین مفاهیمی که ضروری است در تهیه طرح مورد توجه قرار گیرند، به شرح زیر است:

الف. اصالت

بر مبنای تعریف ارائه شده در رهنمودهای عملیاتی میراث جهانی مصوب سال 5 200 میلادی، مفهوم اصالت را می‌توان در توانایی اثر به منظور انتقال اهمیت معنای فرهنگی مکان تعریف کرد. تا پیش از آن مفهوم اصالت به چهار پارامتر اشاره داشت: طراحی، مواد و مصالح، مهارت‌های استادکارانه^۴ و بستر (زمینه). مؤلفه‌های ذکر شده اساساً به بعد ملموس و مادی میراث اشاره دارند. بر این اساس معیارهای مطرح شده به منظور ارزیابی اصالت در کنوانسیون میراث جهانی سال 5 200 نشانگر سیر تکاملی به سوی جنبه‌های ناملموس می‌باشد. از این رو، سند نارا پیرامون اصالت که با دستورالعمل‌های عملیاتی سال 5 200 میلادی یکپارچه می‌شود، پایه‌ای عملی را برای بررسی و آزمودن اصالت دارایی‌های فرهنگی به منظور ثبت در فهرست میراث جهانی پیشنهاد می‌کند. (فادایی نژاد، عشرتی، ۱۳۹۳، به نقل از: Rossler, 2009, 48)

بازشناسی اصالت یک اثر مبتنی بر پنج مؤلفه اصلی است که دو جنبه ملموس و غیرملموس و سه بعد ثبات، تداوم و تغییر را شامل می‌شود. (همان)

صالت، حصول اطمینان از طی روندی اصیل در خلق اثر است؛ به گونه‌ای که نماینده حقیقی فرهنگ در زمانه خود باشد (طالیان و فلاحت، 1388) «صالت» ویژگی‌ای است که به طور راستین بازتاب دهنده و متصمن ارزش‌های میراث فرهنگی هر مکان است. English Heritage, 2008: 71

ب. حفاظت و بازآفرینی یکپارچه

میراث انگلستان در سال 2008 م سندی تحت عنوان «اصول حفاظت؛ سیاستها و راهبردهایی برای مدیریت پایدار محیط‌های تاریخی» منتشرنmod که در آن حفاظت به معنای فرآیند مدیریت تغییر یک مکان ارزشمند و با اهمیت در بستر و بافت شهری م بیاشد به نحوی که ارز شهای میراثی آن به بهترین شکل پایدار بماند، در حالی که فرص تهایی به منظور شناسایی و غنا بخشیدن به ارزش‌ها برای نسل‌های حال و آینده وجود دارد. English Heritage, 2008

بر اساس تعاریف برشمرده در این سند، موضوع حفاظت، توجه و ارتقاء ارزش‌های میراثی را مدنظر قرار می‌دهد و ارائه اصول، سیاستها و قواعد راهنمای در این سند بر مبنای سنجش معیارهای «صالت»، «یکپارچگی» و «ارزش» در مکان تاریخی، استوار می‌باشد. بر مبنای این رویکرد، طیف وسیعی از ارزش‌ها در حفاظت مکان تاریخی مورد توجه و سنجش قرار می‌گیرند [ارزش شهودی، ارزش تاریخی، ارزش زیبایی شناختی و ارزش اجتماعی].

تدوین «چارچوب حفاظت یکپارچه» تلاشی است به منظور شناسایی فرآیند مدیریت مکان میراثی، که به بهترین شکل ارزش‌های میراثی مکان را پایدار می‌سازد، در حالی که فرصت‌ها را به منظور آشکارسازی یا تقویت ارزش‌ها برای نسل‌های حال و آینده به رسمیت می‌شandasد. English Heritage, 2008

حفاظت، بدنال بازگشت به گذشته نیست. بلکه راه حل‌هایی پایدار، به منظور برطرف نمودن مشکلات اجتماعی و اقتصادی شهرها و مراکز تاریخی معرفی می‌نماید. امروزه، مفهوم حفاظت به حوزه‌های اجتماعی و اقتصادی بسط یافته است؛ همچنین، حفاظت قادر به بازگرداندن روند فرسایش و تزریق زندگی جدید در ساختارهای تاریخی می‌باشد. English Heritage, 1998

توجه به معیار یکپارچگی در کنار معیار اصالت به منظور حفاظت و ارزیابی میراث حائز اهمیت است. یکپارچگی به معنای سلامت و تمامیت منبع میراثی است. منبع میراثی هنگامی می‌تواند خود را دارای یکپارچگی بداند که ارزش‌هایی که برای آن تعیین شده دچار اختلال و یا در معرض خطر نباشند.

ج. حفاظت- توسعه- اصالت- یکپارچگی

- حفاظت شهری به نگهداری از بنایهای منفرد محدود نمی شود. دیدگاهش به معماری به مثابه یک عنصر از ساختار کلی شهری است، که آن را دارای انتظامی پیچیده و چندوجهی می کند. به همین جهت بنا بر تعریف، حفاظت شهری در قلب برنامه ریزی شهری قرار دارد.
- حفاظت و توسعه به طور جداگانه در نظر گرفته می شوند، اما ادغام آنها به عنوان امری ضروری به رسمیت شناخته شود. در واقع، تکامل شهرهای تاریخی باید به عنوان راه میانی بین حفاظت و توسعه شناخته شود. این دو برای حفاظت، آشکار ساختن، احیا و ارتقای کیفیت شهر ضروری هستند.
- اصالت منظرهای فرهنگی اثرات متقابل ارزش های ملموس و ناملموس و رابطه پویای میان فرهنگ و طبیعت را به نمایش می گذارد؛ از این رو، حفاظت منظرهای فرهنگی نیازمند یافتن تعادلی ظریف میان ثبات، تداوم و تغییر است.
- اصالت^{۱۱} مولفه اصلی توصیف کننده ارزش های یک میراث است. پیش شرط اولیه درک تمامی ابعاد اصالت و ارزش های ناپیدای یک میراث، فهم کامل منابع اطلاعاتی مرتبط با میراث فرهنگی مذکور و شناخت شخصیت و معنای آن در طی دوره های تاریخی و در اشکال مختلف تکوین آن است.

۴-۲-۱: ساختار اجرایی طرح

براساس ساختار ارائه شده در «بررسی تجارب جهانی و تجرب ایران در راستای حفظ و معاصرسازی فضاهای و مراکز تاریخی- فرهنگی شهرها و ارائه راهکارهای عملی- اجرایی» (مرادی و همکاران، ۱۳۸۶) محورهای موضوعی در برنامه ریزی تحقق طرح در قالب «ضوابط» و «توصیه»، در پیوند با یکدیگر در راستای محورهای زیر ارائه شده‌اند:

۱- مقوله مستندنگاری

۲- مقولات اصالت و اعتبار فرهنگی

۳- مقولات فرهنگی

۴- مقولات اجتماعی

۵- مقوله اقتصادی

۶- مقوله مدیریت

۷- مقوله برنامه ریزی و سیاست گذاری

۸- مقوله آموزش و ترویج

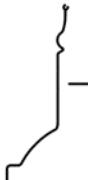
۹- مقولات کالبدی

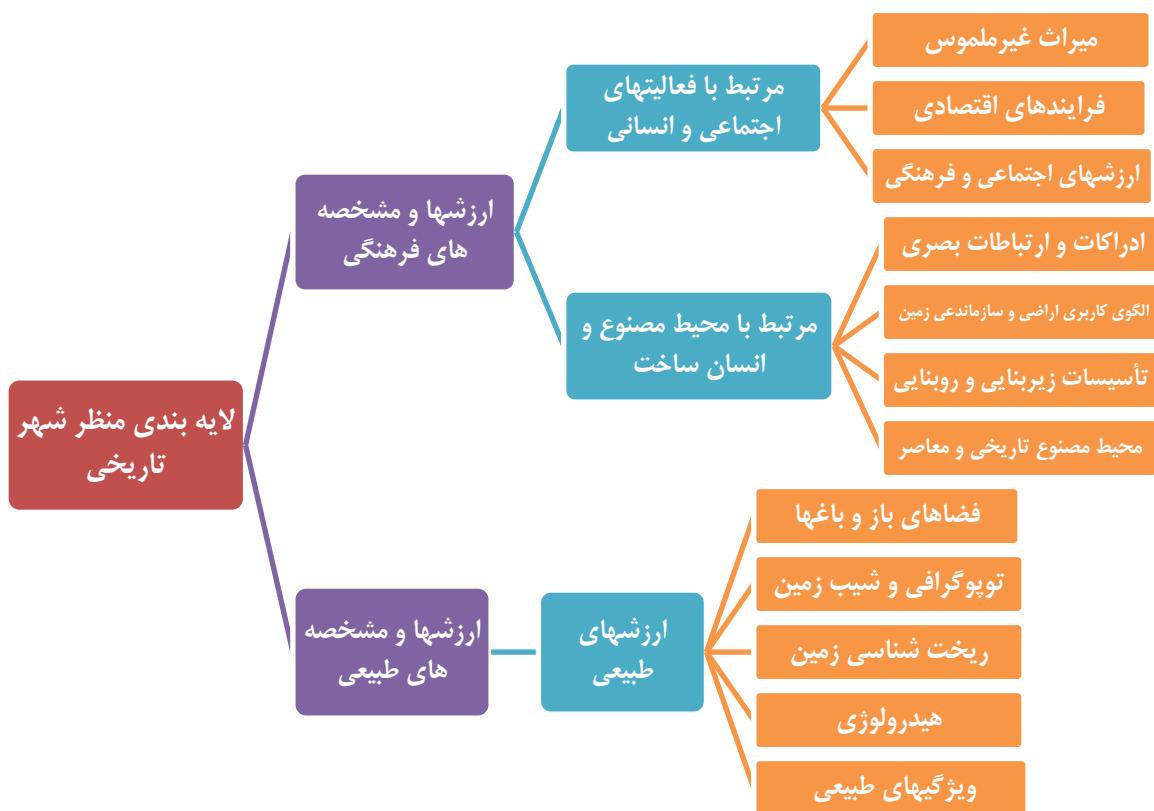
۱۰- مقوله قوانین و تشکیلات

• تعریف محورهای موضوعی طرح براساس لایه‌بندی منظر شهر تاریخی

باتوجه به موارد مذکور، پیش شرط هر اقدام داشتن شناخت از لایه‌بندی منظر تاریخی شهر است. براساس توصیه نامه ۲۰۱۱ یونسکو، لایه‌های سازنده منظر شهری تاریخی مشتمل بر مؤلهای زیر در نظر گرفته شده است. این لایه‌بندی به فهم شهر یا بخشی از شهر براساس فرایند های طبیعی، فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی و معنوی کمک می کند.

¹¹ Authenticity



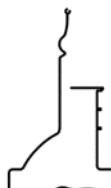


شکل ۱-۱: مهم ترین لایه‌های سازنده منظر شهری تاریخی

تقوایی، مطهری راد، ۱۳۹۳، مستخرج از UNESCO، 2011، بر اساس بند ۸ و ۹ توصیه هنامه ۲۰۱۱ یونسکو و مدل عناصر سازنده منظر

• رویکرد یکپارچه در فرایند برنامه‌ریزی توسعه

شکل گیری سکونتگاه در طول زمان حاصل برایند نیروهای محیطی است و لازم است که هرگونه تصمیم‌گیری برای شهر در تداوم جیات جاری و برایند این نیروها شکل گیرد؛ لذا شناخت دقیق بستر شکل گیری از منظر ارتباط با بستر جغرافیایی و اکولوژیک، جغرافیای تاریخی، انسانی، اقتصادی و سیاسی و پیشینه تاریخی شهر با رویکرد پدیدار شناسانه از اهمیت بسیار برخوردار است. لذا رویکرد این طرح، برقراری رابطه علی میان محورهای مختلف و تبیین راهبردها و سیاست‌ها و بهدلیل آن، برنامه‌ریزی و طراحی در یک فرایند یکپارچه است. دیگرام زیر محورهای مطالعه و ساختار ارتباطی میان آن‌ها را نشان می‌دهد:





شکل ۱-۲: محورهای بررسی طرح ویژه کنگ و ساختار ارتباطی میان آن‌ها

رویکرد ویژه‌ای که در این طرح علاوه بر رویکرد یکپرچه میان کلیه عوامل مؤثر بر شکل‌گیری کالبد، به طور ویژه مورد توجه قرار گرفته است، تعامل میان معماری و شهرسازی و بعبارت دیگر، برنامه‌ریزی از مقیاس کل به جزء در کنار برنامه‌ریزی و رویکرد جزء به کل است. سهم معماری در نظام توسعه و عمران کشور ما کمتر نیست اما با آزادی لازم به بالندگی برسد و الگوهایی همیت ساز را شکل دهد. در مقیاس کلان، شهرسازی بدون آنکه فرایندی جزء به کل را در شکل‌گیری طی کرده باشد، چارچوبی غیر منعطف برای معماری ایجاد می‌کند و معمار موظف است که در این چارچوب که اصول آن در موارد بسیاری در تناظر با معماری بوم محور است، طرح بنا را در اندازد. این موضوع، حفظ هویت کالبدی را که قرار است، در همسویی با دیگر شاخص‌ها زمینه توسعه بوم محور طرح را فراهم کند، خدشهدار می‌کند. لذا شناخت سیر تحول معماری در دوره‌های مختلف تاریخی، ارزش‌های قابل تداوم و ارائه راهکارهایی جهت حفظ تداوم کالبدی که با سیما و منظر شهری نیز پیوند عمیقی دارد، از اهمیت بسیار برخوردار است.

باتوجه به محورهای فوق، تحلیل نحوه تأثیرگذاری ویژگی‌های طبیعی، جغرافیایی، فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی به تفکیک هر مورد در شکل‌گیری و تحولات کالبد شهر، معماری بناءها و فضاهای شهری، مشخص نمودن محدودیت‌ها، امکانات، فرستادها و تهدیدها درخصوص وضعیت معماری، کالبدی و بصری شهر و ارائه کلیات طرح ساختاری شهر صورت گرفته است. براین اساس، جمع‌بندی پیشنهادات طرح ساختاری انجام شده و طرح ارائه شده است. ارائه طرح‌های موضوعی و موضعی و ضوابط طراحی در بافت تاریخی و محدوده جدید شهر براساس اصول منتج از تحلیل بافت و معماری تاریخی صورت گرفته است.



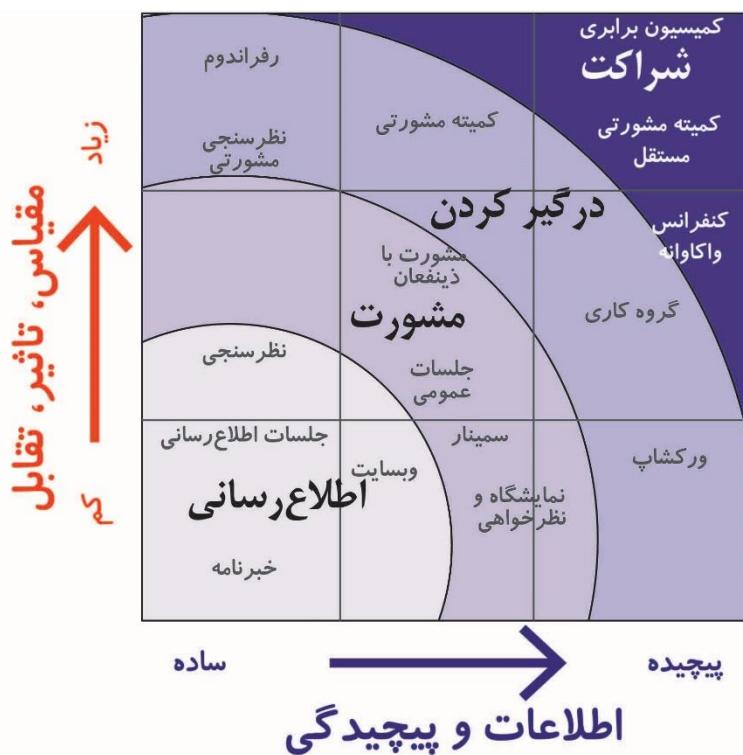
۱-۳: سازو کار تهییه طرح مبتنی بر رویکرد مشارکتی

۱-۳-۱: مبانی تهییه طرح ویژه با رویکرد مشارکتی

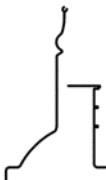
در تهییه طرح ویژه کنگ سعی شده است تا ساختاری مشارکتی برای در نظر گرفتن هرچه بیشتر نظرات و حساسیت‌های محلی در فرایند برنامه‌ریزی در نظر گرفته شود. اما پیش از تشریح فرایند مشارکتی به کار رفته در تهییه طرح ویژه بذرگاری خی کنگ لازم است توضیح داده شود که منظور این طرح از مشارکت چیست. واژه‌ی مشارکت یک واژه گنگ و کلی است که می‌تواند تعابیر مختلفی را به همراه داشته است. از این رو آرنشتاین یکی از بزرگترین نظریه‌پردازان حوزه مشارکت این مفهوم را (در قالب تعییر نزدیان مشارکت) طیفی از مشارکت صوری تا کنترل شهریوندی درجه بندی کرده است. نگاه به مشارکت به عنوان یک طیف به ما کمک می‌کند تا جایگاه گروه‌های درگیر در طرح را مشخص کرده و میزان تاثیرگذاری آن را در نظر بگیریم. در طبقه‌بندی دیگری از مشارکت می‌توان بر اساس میزان مقیاس، تاثیر و تقابل از یک سو و اطلاعات و پیچیدگی از سوی دیگر، مشارکت را به چهار دسته کلی اطلاع‌رسانی، مشورت، درگیرکردن و شراکت تقسیم کرد.

- **اطلاع‌رسانی:** در این شکل از مشارکت، ارتباطی یک سویه از تصمیم‌گیران در قدرت و ذی‌نفعان تصمیم‌گیری برقرار می‌گردد که بر اساس این ارتباط گروه‌های ذی‌نفعان در جریان فرایند تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی قرار می‌گیرند. راهنمایی و سایت، برگزاری جلسات اطلاع‌رسانی، انتشار خبرنامه و ... از روش‌هایی است که به نام مشارکت در فرایند تصمیم‌گیری بالا به پایین استفاده می‌شود.

- **مشورت:** در این شیوه از مشارکت که از سطح بالاتری از پیچیدگی و تاثیرگذاری برخوردار است ارتباط بین تصمیم‌گیر و ذی‌نفع ارتباطی دوسویه می‌شود و ذی‌نفعان علاوه بر مطلع شدن از فرایند طرح امکان ابراز نظر و شنیده شدن نیز می‌یابند. برگزاری جلسات شنود عمومی، سمینارهای موضوعی و نمایشگاه و دریافت نظرات از جله روش‌هایی است که در این شیوه از مشارکت به کار گرفته می‌شود.



شکل ۱-۳: سطوح مشارکت بر اساس پیچیدگی و تاثیر





- در گیر کردن: در رویکرد مشورتی مشارکت اگرچه نظرات ذی نفعان شنیده می شود ولی تصمیمات کماگان در فرایندی بالا به پایین و توسط گروهی محدود گرفته می شود. اما در مرحله پیچیده تر و موثر تر از مشارکت، ذی نفعان نه تنها شنیده می شوند بلکه در تمامی مراحل فرایند تهیه طرح و اتخاذ تصمیم و اجرای آن در گیر می شوند و تصمیمات و طرح ها را براساس نظرات خود تغییر دهنند. تشکیل کمیته های مشورتی و گروه های کاری و برگزاری کارگاه ها و نظر سنجی های عمومی از شیوه هایی است که در این سطح از مشارکت به کار گرفته می شود.

- شراکت: در بالاترین سطح از پیچیدگی و تاثیرگذاری مشارکت، شراکت قرار گرفته است که در آن ذی نفعان به عنوان شریکان در تهیه و اجرای طرح خود بخشی از فرایند تصمیم گیری و سیاست گذاری بوده و در تمامی مراحل آن مشارکت می کنند. در این سطح از مشارکت برنامه ریزان و متخصصین نقش تسهیل گر را ایفا کرده و در راستای تفاهم سازی و دست یابی به چشم انداز واحد مشارکت می کنند. تشکیل کمیته های مشورتی، کنفرانس های واکاوی و کمیسیون های برابری جهت تضمین شنیده شدن و در نظر گرفته شدن منافع و حقوق تمامی گروه های ذی نفع از جمله روش هایی است که در این سطح از مشارکت به کار گرفته می شود.

در فرایند تهیه طرح ویژه بندر تاریخی کنگ سعی شده است با حرکت از سطح اطلاع رسانی به سمت شراکت کامل، زمینه برای در نظر گرفتن و در گیر کردن تمامی گروه های ذی نفع در فرایند تهیه طرح فراهم آورده شود. از این رو، فرایند تهیه طرح با رویکرد برنامه ریزی استراتژیک در بستر آزمایشگاه های طرح های شهری در نظر گرفته شده است که در ادامه به اختصار توضیح داده خواهد شد.

۲-۳-۱: رویکرد برنامه ریزی استراتژیک

برنامه ریزی استراتژیک یک فرایند تصمیم گیری سیستماتیک است که توجه ها را به مسائل مهم و چگونگی حل آن ها معطوف می دارد. برنامه ریزی استراتژیک چارچوب کلی برای اقدام فراهم می سازد، چارچوبی برای تعیین اولویت ها، انتخاب گرینه های عقلایی و تخصیص منابع کمیاب برای دستیابی به اهداف از پیش تعیین شده. فرایند برنامه ریزی استراتژیک تقریباً در تمامی کتاب های مرتبط با این موضوع کم و بیش به شکل مشابهی تکرار شده است. فرایندهای پایه در قالب چهار مرحله یا پرسشن اصلی قابل دسته بندی است:

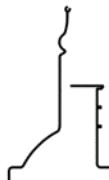
(الف) در کجا قرار داریم؟

(ب) کجا می خواهیم برویم؟

(ج) چگونه به آنجا می رسیم؟

(د) آیا به مقاصد رسیده ایم؟

پاسخ به هر یک از این پرسش ها مستلزم برداشتن چند گام یا طی چند مرحله است که در قالب فرایند برنامه ریزی استراتژیک صورت می گیرد. نمودار شماره ۲ این فرایند را در قالب ۱۰ گام برنامه ریزی نشان می دهد:





Ten Steps to Planning Excellence



شکل ۱-۴: فرایند برنامه‌ریزی استراتژیک

۱-۳-۳: مراحل ده گانه فرایند برنامه‌ریزی استراتژیک اقتصادی^{۱۲}

مرور منابع مختلف نشان‌دهنده شمار گام‌های مختلف برای انجام برنامه‌ریزی استراتژیک است. با این حال بسیاری از آن‌ها کم‌بیش در روند و محتوا با هم دیگر مشابهت بسیاری دارند؛ زیرا از یک منطق عقل سليم پیروی می‌کنند که از اصول پایه ثابتی برخوردار است. در اینجا فرایند برنامه‌ریزی استراتژیک تشریح شده دارای ده گام مشخص است که در ادامه به تشریح مختصر آن‌ها پرداخته می‌شود (UN-HABITAT, 2005).

مرحله اول: عزم و تعهد به انجام برنامه‌ریزی

- **وظیفه ۱:** سازماندهی و تعهد و ایجاد اعتماد

بدون تعهد از سوی دیگر سهامداران، وجود هماهنگی مناسب سازمانی و یک رهبری قابل احترام، فرایند برنامه‌ریزی استراتژیک پیش از شروع در هم خواهد شکست.

• وظیفه ۲: تشکیل یک تیم کاری

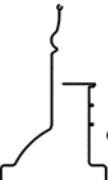
ایجاد یک گروه و هسته کاری پیش از اینکه کار برنامه‌ریزی واقعی آغاز شود. این کار موتور حرکت فرایند برنامه‌ریزی خواهد بود.

• وظیفه ۳: تعریف حد و حدود "محلى" در فرایند برنامه‌ریزی

تعریف ناحیه محلی یک کار عملی است که مبنی بر پیوندهای موجود، محدودیتها و عقل سليم است.

^{۱۲} تشریح تفصیلی این بخش با اقتباس از مأخذ زیر صورت گرفته است:

United Nations Human Settlements Programme (UN-HABITAT) (2005) Promoting Local Economic Development Strategic Planning, Volume 1: Quick Guide, The Local Economic Development Series



- وظیفه ۴: تعریف ظرفیت‌های سازمانی و نیازهایی که احتمالاً خارج از سازمان نیاز خواهد بود.
رهبری سازمان باید ظرفیت خود را تعریف کرده و کمک‌های مورد نیاز بیرون از سازمان را فراهم سازد.
- وظیفه ۵: طراحی فرایند برنامه‌ریزی
مهم است که درباره دامنه برنامه‌ریزی، فرایند برنامه‌ریزی، اهداف عملیاتی و نتایج مورد انتظار پیش از آغاز برنامه‌ریزی روش‌گری شود.

- وظیفه ۶: تعریف پرسش‌ها و چالش‌های مرتبط با برنامه‌ریزی توسعه اقتصادی
شناخت رویدادهای فراروی در آغاز کار و طرح پرسش‌هایی که به مسائل اصلی می‌پردازند تا مسائل معمول ناشی از مسائل اصلی.
مرحله دوم: تعریف سهامداران و مشارکت‌کنندگان
- وظیفه ۱: تعریف دامنه و گستره مداخله عمومی و سهامداران
تعریف سهامداران و توسعه یک طرح برای مشارکت. این طرح باید زمان و چگونگی مداخله و مشارکت کلیه سهامداران را روشن کند.
- وظیفه ۲: تعریف اندازه و ساختار گروه‌های شرکت سهامداران
- وظیفه ۳: تعریف رویدهای و نقاط ارجاع گروه‌های شرکت سهامداران

مرحله سوم: سنجش وضع اقتصادی موجود

- وظیفه ۱: جمع‌آوری و مرور تحقیقات و تحلیل‌هایی که پیشتر انجام شده‌اند.
- وظیفه ۲: ایجاد یک پروفایل اقتصادی برای شهر یا منطقه.
- وظیفه ۳: انجام سنجش و تحلیل.
- پیمایش نگرش ساکنان و صاحبان کسب‌وکار
- تحلیل رقابت و تشریک مساعی:
- پیوندهای اقتصادی، بازارها و تحلیل زنجیره عرضه
- تحلیل جنسیت
- تحلیل سنجش معیشت مردم
- تحلیل نقاط قوت و ضعف و فرصت‌ها و تهدیدها

داده‌های مورد نیاز برای شناخت کارکرد اقتصاد محلی را می‌توان در چند دسته جای داد:

سرمایه انسانی و اجتماعی: ظرفیت سازمانی و رهبری، مشارکت و شبکه دانش و اطلاعات در زمینه کسب‌وکار و داده‌های بازار،
کیفیت زندگی، رقابت، مولفه‌های جمعیت شناختی، خانوار و خانواده، ظرفیت، صلاحیت و نوآوری (نیروی کار، تجربه، نهاد‌ها).

سرمایه مالی

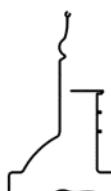
سرمایه طبیعی

سرمایه فیزیکی شامل فناوری، ماشین، ابزارها، کارخانه‌ها، محیط مصنوع و زیرساخت‌ها

مرحله چهارم: چشم‌انداز سازی

روش‌های مختلفی برای چشم‌انداز سازی وجود دارد که پنج مرحله زیر یکی از آن‌ها است:

- وظیفه ۱: بازبینی و بررسی تحلیل سوات انجام گرفته در مراحل پیشین
- وظیفه ۲: برگزاری کارگاه‌ها یا مصاحبه‌های گروهی متتمرکز و طرح سوالات زیر:
دوست دارید آینده ناحیه چگونه باشد؟
- ابعاد اقتصادی مهم آینده مطلوب شما چیست (شغل، درآمد، کاهش فقر)؟



- چه تفاوت‌هایی بین چشم‌انداز مطلوب شما برای آینده و وضعیت موجود وجود دارد؟
- وظیفه ۳: جمع‌آوری و دسته‌بندی ایده‌های مشابه
- وظیفه ۴: انجام توافق بر سر موضوعات و داشتن یک فرد از گروه برای نوشتمن یک یا دو نسخه از چشم‌انداز برای تصویب در کارگاه یا گردهمایی‌های بعدی

مرحله پنجم: تدوین/هدف عملیاتی

اهداف به این پرسش پاسخ می‌دهند که چه چیزی اهمیت دارد؟ چه چیزی درباره توسعه اقتصادی شهر اهمیت دارد؟ اهداف، پایه و اساسی برای تولید و طراحی استراتژی‌ها هستند. آن‌ها به عنوان یک سیاهه‌ی کنترل عمل می‌کنند یا به عنوان معیارهای طراحی برای برخورد با ارزش‌های ناحیه یا شهر. اهداف جهات اولویت‌دار برای شهر را مشخص می‌کنند. در نهایت اهداف معیارهای تصمیم‌گیری برای ارزیابی استراتژی‌های گزینه را فراهم می‌سازند. گام‌ها و وظایف لازم برای تدوین اهداف از این قرار هستند:

- وظیفه ۱: تعریف مسائل اصلی (دغدغه‌ها، مسائل، چالش‌ها و فرصت‌ها)
- وظیفه ۲: سنجش مسائل (تشخیص علت و معلول، پیامد‌ها)
- وظیفه ۳: بیان مجدد مسائل به شکل یک بیانیه خلاصه و در قالب اهداف
- وظیفه ۴: سازمان‌دهی اهداف: تفکیک روش‌ها از مقاصد یا وسیله از هدف، اقدامات از اهداف
- وظیفه ۵: ارزیابی اسمارت (SMART) از اهداف براساس معیارهایی چون خاص‌بودن، قابل اندازه‌گیری بودن، تناسب، واقع‌گرایی و زمان‌دار بودن
- وظیفه ۶: اولویت‌بندی اهداف

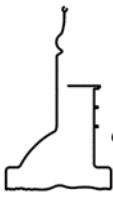
مرحله ششم: ارزیابی استراتژی‌های گزینه

- وظیفه ۱: تعریف و تولید اقدامات برای دستیابی به اهداف اولویت‌دار
- وظیفه ۲: پالایش و سازمان‌دهی اقدامات
- وظیفه ۳: ترکیب و تجزیه اقدامات در شکل استراتژی‌های گزینه، ارزیابی در برابر اهداف: آیا استراتژی‌ها به تحقق اهداف می‌انجامد؟
- وظیفه ۴: مذکره و طراحی مجدد استراتژی‌ها، توافق بر استراتژی

مرحله هفتم: برنامه‌ریزی عمل یا اقدام و مستندسازی استراتژی

طرح اقدام یا عمل شامل توصیفی از وظایف مشخص و فعالیت‌های ضروری برای اجرای استراتژی‌های گزینه منتخب است. گام‌ها و وظایف اصلی در انجام برنامه‌ریزی عمل یا اقدام از این قرار هستند:

- وظیفه ۱: درک روش وظایف و اقدامات لازم در استراتژی منتخب
- وظیفه ۲: تعریف افرادی که نیاز به مداخله آن‌ها وجود دارد و نیز تعریف نقش‌های خاص و مسئولیت‌ها
- وظیفه ۳: تعریف چارچوب‌های زمانی، منابع، تامین مالی و پیش‌شرط‌ها
- تعریف و شناسایی ریسک، شکاف‌ها و پیوندهای ضعیف در طرح عمل و چگونگی برخورد با آن‌ها (برای مثال اقدامات یا وظایفی که در آن‌ها رهبری روشی ریسکی، منابع مالی مشخص وجود دارد یا وضعیتی که با ظرفیت‌های محدود روبرو هستیم)
- وظیفه ۴: تائید مجدد تعهدات هر یک از شرکاء
- وظیفه ۵: توافق بر سر یک سازوکار هماهنگی
- وظیفه ۶: توافق بر سر یک ساز و کار پایش





مرحله هشتم؛ اجرای طرح

فرایند برنامه‌ریزی با اتمام طرح به پایان نمی‌رسد. تحقیقات نشان می‌دهد که بروز اثرات کامل اجرای یک طرح زمان بر است؛ به ویژه اگر تعديل‌های نهادی و اصلاحات سازمانی برای اجرای طرح ضرورت یافته باشد. ایجاد یک سازمان جدید یا اصلاح سازمان و نهادهای موجود دو راه ممکن برای نهادینه‌سازی و پایدار نمودن اثرات طرح توسعه اقتصادی است، برای مثال طرح توسعه اقتصادی می‌تواند به واسطه ارائه مسئولیت‌های اجرایی به نیروهای انسانی موجود یا ایجاد یک سری سمت‌های جدید در بخش‌های موجود قابل انجام گردد. راه حل دیگر اجرای طرح ایجاد یک بنگاه توسعه اقتصادی برای شهر است که متشکل از نهادهای خصوصی، عمومی، نمایندگان عرصه‌های اقتصادی و سیاسی و جامعه مدنی است. این نوع نهادها اثربخشی خود را نشان داده‌اند، به‌ویژه در محیط‌هایی که به لحاظ نهادی ضعیف هستند. بدین ترتیب گام‌های زیر را می‌توان برای نهادینه‌سازی اجرای طرح درپیش گرفت:

- وظیفه ۱: تقویت ساختارهای نهادی موجود برای بهبود اثربخشی آن‌ها در برنامه‌ریزی مدیریت و هماهنگی بین بخش‌های مختلف؛ ایجاد نهادهای جدید برای برخورد با الزامات خاص فنی و مدیریتی تنها در جایی ضروری است که این حوزه توسط نهادهای موجود پوشش داده نمی‌شود.
- وظیفه ۲: تغییر یا تعديل نهادهای موجود برای یکپارچه‌سازی کارکردها و نقش‌های جدید
- وظیفه ۳: تعریف نهادهای مرجع برای به‌عهده گرفتن رهبری و ایجاد پایگاهی برای مراحل و فعالیت‌های صورت‌بندی استراتژی توسعه اقتصادی
- وظیفه ۴: ایجاد پیوند با ابزارهای سیاستی تعریف شده مانند بودجه‌ریزی سالیانه، تخصیص منابع انسانی و برنامه‌های کاری بخش‌های مختلف
- وظیفه ۵: توسعه مهارت‌های ضروری برای پشتیبانی و استقرار فرایند برنامه‌ریزی توسعه اقتصادی (جمع‌آوری اطلاعات، مذاکره، تسهیل گری، صورت‌بندی استراتژی، برنامه‌ریزی عمل، پایش و ارزیابی)
- وظیفه ۶: تعديل چارچوب‌های قانونی و اداری برای توانمندسازی چارچوب‌های رویه‌ای موجود برای عملکرد اثربخش‌تر و روان‌تر
- وظیفه ۷: تامین منابع مالی برای پشتیبانی از هزینه‌ها و تجهیزات برای ظرفیت‌سازی و تداوم بخشی چارچوب شکل‌گرفته از طریق تدوین مقررات بودجه‌ریزی عمومی و تخصیص‌ها.
- وظیفه ۸: تامین حمایت دانشی و یک فرایند یادگیری برای مثال از طریق مستندسازی و ارزیابی درس‌های حاصل از تجربه‌ها و ایجاد همکاری و تشریک مساعی با نهادهای مشاوره‌ای و تحقیقاتی محلی

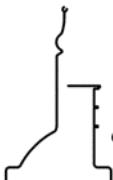
مرحله نهم؛ پایش و ارزیابی

انجام این مرحله تضمین خواهد کرد که تمامی اقدامات در هم‌راستایی با تحقق اهداف مورد انتظار پیش می‌رود و انحرافی از اهداف برنامه روی نداده است. وظایف لازم در این مرحله عبارتند از:

- وظیفه ۱: تهییه چارچوب طرح پایش و ارزیابی؛ استفاده از اهداف پروژه و معیارهای عملکرد، تعریف آن چیزی که باید مورد پایش قرار گیرد و اطلاعات موردنیاز و چگونگی جمع‌آوری آن‌ها
- وظیفه ۲: تعریف کسانی که باید در این مرحله مداخله کنند.
- وظیفه ۳: تعریف زمان، مکان و چگونگی پایش و ارزیابی
- وظیفه ۴: تعریف پروتکل‌های مستندسازی و گزارش‌دهی

مرحله دهم؛ تعديل و تصحیح طرح (تجدیدنظر در طرح)

اگر نتیجه پایش طرح نشان‌دهنده انحراف از اهداف و اقدامات مورد انتظار باشد، برنامه‌ریزان بسته به وضعیت می‌توانند در تمامی مراحل پیشین از اهداف تا اقدامات و... تجدید نظر به عمل آورند.



اگر مراحل دهگانه بالا را بیشتر از بعد رویه و فرایند برنامه‌ریزی توسعه اقتصادی به موضوع تاکید داشتند، مراحل چهارگانه زیر از بعد محتوایی از زوایه‌ای دیگر به تشریح گام‌های برنامه‌ریزی توسعه اقتصادی شهر پرداخته‌اند. این مراحل چهارگانه عبارتند از: ۱. سنجش نیازها، ۲. ارزیابی بازار، ۳. سنجش پیامدها و اثرات برنامه توسعه اقتصادی و ۴. صورت‌بندی طرح

۴-۳-۱: آزمایشگاه طرح‌های شهری به عنوان بستر تهییه طرح ویژه

هیبتات آزمایشگاه طرح‌های شهری خود را در شهر نایروبی تاسیس کرد تا در زمینه برنامه‌ریزی و طراحی شهری، به مقامات محلی، منطقه‌ای و ملی کمک کند. طراحی این آزمایشگاه واکنشی بود به تقاضای روزافزون شهرها از هیبتات، برای ارائه ابزار رویارویی با چالش‌های شهرنشینی و همچنین برای پاسخگویی به ابراز نظرات کلی که بدون ارائه راه حل مشخص، برای روپرتو شدن با رشد شهرنشینی مانع ایجاد کرده است.

شهرها در فرآیند رشد و تغییر سریع خود، با طیف گسترده‌ای از مشکلات جدید مواجه می‌شوند. ادارات برنامه‌ریزی شهرها، در کنار اشتغال به وظایف اداری روزانه خود، برای مقابله با چنین مشکلی تلاش می‌کنند. بنابراین زمان کافی برای معرفی رویکردهای جدید و ارائه برنامه‌های متناسب با هدف ندارند. علاوه بر این، رویکرد بخش خصوصی نهادی (جداسازی بخش‌ها به عنوان مدیریت زمین، زیرساخت، آب) یکپارچگی مسائل در یک برنامه شهری را به تعویق می‌اندازد. بنابراین برنامه‌ها در این رویه‌های اداری گیر می‌کنند.

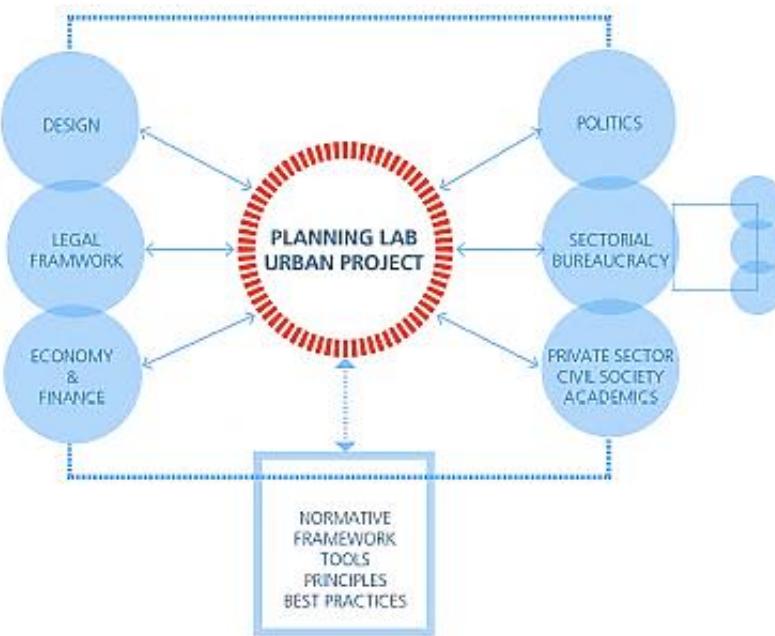
آزمایشگاه به عنوان یک تیم فنی داخلی برای ایجاد برنامه‌های بنیادین آغاز به کار کرد و اکنون به یک برنامه با رویکردی متمایز، با فعالیت‌هایی در سطح جهانی و محلی و به عنوان شبکه‌ای از آزمایشگاه‌های مرتبط مستقیم و غیرمستقیم تبدیل شده است. با استفاده از معیارهای موجود در هیبتات، آزمایشگاه از راه اندازی تا تعریف، طراحی، هماهنگی و اجرای پروژه‌های واقعی شهری کمک کرده است و در صورت لزوم ایجاد امکانات مشابه را تحت نظرارت داشته است. آزمایشگاه هیبتات که توسط یک تیم مرکزی از برنامه ریزان حرفه‌ای تشکیل شده است، متخصصان محلی در زمینه قوانین شهری و امور مالی شهری را در هر پروژه گرد هم می‌آورد. روش آزمایشگاه مبتنی بر رویکردی قوی است که در یک پروژه نیازهای بخش‌های مختلف را ادغام کرده، ذی‌نفعان و شهروندان را در پروژه‌ها در کنار هم جمع می‌کند و پیشنهادات برنامه‌ریزی روشن که می‌توانند در کوتاه مدت و میان مدت اجرا شوند را به سرعت پیگیری می‌کند.

آزمایشگاه نه به روش انحصاری و جداسازی شده، بلکه از طریق همکاری‌های برابر با مقامات محلی که کلید پیاده سازی آن است کار می‌کند. باید تأکید کنیم که آزمایشگاه طرح‌های شهری (که از این به بعد آزمایشگاه برنامه‌ریزی نامیده می‌شود)، گزینه‌یا جایگزینی برای اقدامات برنامه‌ریزی دولت محلی و یا مشاوره‌های بخش خصوصی نیست. در حقیقت، آزمایشگاه برای ارائه خدمات مشاوره‌ای در زمینه برنامه‌ریزی شهری، با ترکیب ظرفیت تخصصی با مدیریت فرآیند از طریق دستگاه دولتی عمل می‌کند. این روش ثابت کرده که می‌تواند به شهرها در نحوه هدایت پروژه‌های شهری به سمت اجرا و چگونگی اطلاع رسانی به سرپرستان و همچنین برای پیدا کردن تغییرات اساسی موردنیاز در سیاست‌ها و چارچوب‌های قانونی و مالی که موجب حرکت کسب و کارهای معمول به سمت اقدامات دگرگون کننده می‌شوند، کمک کند. اگر آزمایشگاه برنامه‌ریزی به عنوان یک مداخله استراتژیک مرکزی با دقت برای یک نیاز خاص طراحی شده باشد، بهتر کار می‌کند؛ در این صورت می‌تواند به طیف وسیعی از مسائل مربوطه، از موارد اضطراری تا فرایندهای نهادی رسیدگی کند و به برنامه‌ریزی در مکان‌هایی که هنوز برنامه‌ریزی نشده است، کمک کند.

اگر پیشنهادات با سیاست‌های مرتبط، چارچوب‌های قانونی و مکانیسم‌های مالی حمایت شوند، رویکرد آزمایشگاه برنامه‌ریزی می‌تواند به نتایج واقعی منجر شود. آزمایشگاه برنامه‌ریزی یک طرح را بر روی میز قرار می‌دهد و راه حل‌های یکپارچه‌تر و موثرتر را با تمرکز بر اجرا می‌یابد. در این فرآیند، اغلب مسائل سیستماتیک کلیدی را آشکار کرده و بنابراین نیازهای سیاست‌گذاری و ظرفیت گسترده‌تر را نشان می‌دهد. بنابراین، راه اندازی یک آزمایشگاه برنامه‌ریزی به یک شهر مکانیسمی برای معرفی دانش، روش‌ها و تخصص‌های جدید برای تبدیل شدن به شهری کارآمدتر، محصول محور و همه جانبه می‌دهد.



اگر چه آزمایشگاه طرح‌های شهری در مقر سازمان ملل متعدد در تسريع و اجرای مسائل مربوط به برنامه ریزی موفق بوده است، اما این یک عصای جادویی نیست. برنامه ریزی شهری یک روند دشوار است که نیاز به مشارکت، رهبری سیاسی، حمایت از سیاست‌ها، چارچوب‌های قانونی، تعهد، تخصص فنی و غیره دارد. دقیقاً در پیچیدگی این فرآیند است که آزمایشگاه برنامه ریزی موجود و کاربرد آن را پیدا می‌کند: برای ایجاد، هدایت و تسريع استراتژی‌های شهری و پروژه‌های در حال تحول در اجرای یک مجموعه پیچیده از بازیگران و واقعیت‌های فنی.



شکل ۱-۵: عوامل تاثیرگذار در آزمایشگاه طرح‌های شهری

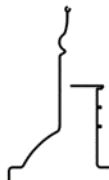
۱-۳-۵: ویژگی‌های آزمایشگاه طرح‌های شهری

در عمل آزمایشگاه طرح‌های شهری راهی هوشمندانه برای کاربست تخصص فنی در کنار مردم برای رسیدن سریع به پیشنهادهای برنامه‌ریزی با در نظر گرفتن جنبه‌های کالبدی، حقوقی و مالی است. این آزمایشگاه به شهرها کمک می‌کند که دانش، روش‌ها و تخصص‌هایی را معرفی کند که کاراتر، خروجی محورتر و همه‌شمول تر باشد. آزمایشگاه‌های طرح‌های شهری ویژگی‌هایی دارد که طوری طراحی شده تا به مسائل رویکردهای رایج در برنامه‌ریزی و شهرسازی غلبه کند.

- **رویکرد پروژه محور:** به جای رویکرد بخشی، آزمایشگاه طرح‌های شهری رویکرد پروژه محور دارد که در قالب آن ظرفیت‌های انسانی و منابع در خدمت مداخلات اجرایی واقعی قرار می‌گیرد.

- **چارچوب هنجاری:** آزمایشگاه طرح‌های شهری چارچوبی هنجاری به دقت تبیین شده را معرفی می‌کند که به دولتهای محلی کمک می‌کند طرح‌ها و فرایندهای آن را ارزیابی کنند.

- **فرایند نهادی یکپارچه:** آزمایشگاه طرح‌های شهری بخش‌های مختلف درگیر در فرایند شهرسازی (طراحی کالبدی، مالی، حقوقی، قانون‌گذاری، علوم اجتماعی و محیطی) را یکپارچه می‌کند. فرایندهای مشارکتی را تسهیل می‌سازد و دولت مرکزی، دولتهای محلی، فعالان شهری، اجتماعات محلی، بخش خصوصی و دانشگاهیان را حول محور مداخلات شهری گرد هم می‌آورد.



ظرفیت‌سازی: در حالی که کماکان بسیاری از شهرها فرایند برنامه‌ریزی را بروون‌سپاری می‌کنند، آزمایشگاه طرح‌های شهری بر ظرفیت‌سازی و توانمندسازی تمرکز می‌کند نه برای اینکه همه کار را خود انجام دهنند، بلکه برای ارتقای دانش درباره رویکردهای جدید، تعریف پروژه، مجهز شدن در امر طراحی، هماهنگی بهتر و نظارت بهتر بر شریکان بیرونی در پروژه‌های برنامه‌ریزی و اجرا.

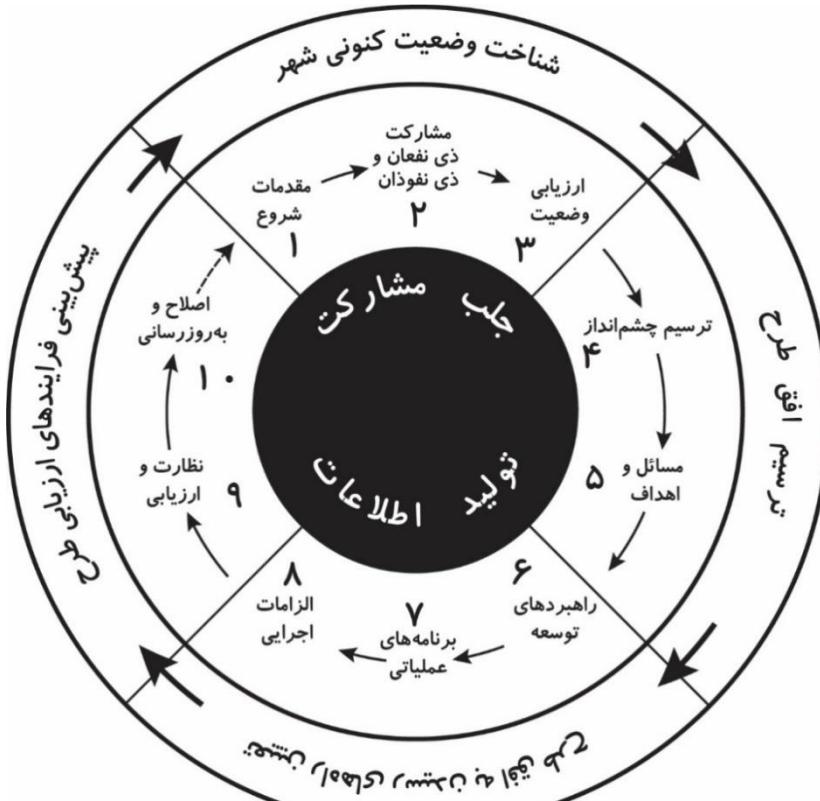
مشارکت: رویکردهای رایج در شهرسازی فرصت‌های محدودی برای مشارکت فراهم می‌آورند. آزمایشگاه طرح‌های شهری قصد دارد تا مشارکت فراغیر را تقویت ساخته و طیف گستردۀ و متنوعی از ذی نفعان و ذی نفوذان را از همان ابتدا در فرایند برنامه‌ریزی درگیر سازد.

فرایند طرح: طراحی اغلب به عنوان خروجی نهایی تحلیل‌های شهرسازی در نظر گرفته می‌شود. آزمایشگاه طرح‌های شهری از طراحی در فرایند برنامه‌ریزی به عنوان وسیله‌ای برای دربرگیری خواسته‌های بخش‌های مختلف استفاده می‌کند.

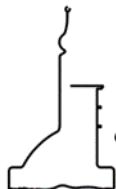
تمرکز بر اجرا: طرح‌ها و پروژه‌های شهری اغلب بر روی کاغذ باقی می‌مانند. آزمایشگاه طرح‌های شهری از ابتدا اجرا و تحقق‌پذیری را در نظر گرفته و ابزارهایی را برای تصویت درون چارچوب حقوقی موجود و در قالب پروژه‌های پایلوت در نظر می‌گیرد که می‌تواند در واقع تحقق یابند.

۶-۳-۱: فرایند مشارکتی و استراتژیک تهیه طرح ویژه بندر تاریخی کنگ

در فرایند تهیه طرح ویژه بندر تاریخی کنگ بر اساس رویکرد استراتژیک و بستر آزمایشگاه طرح‌های شهری توضیح داده شده در بخش قبل فرایند مشارکتی (در قالب چهار مرحله و ۱۰ گام) برای دربرگیری نظرات گروه‌ها و نهادهای ذی نفع و ذی نفوذ در نظر گرفته شده است که در ادامه به تشریح آن می‌پردازیم.



شکل ۱-۶: فرایند تهیه طرح ویژه بندر تاریخی کنگ با رویکرد مشارکتی و استراتژیک





مرحله اول: شناخت وضع موجود

در این مرحله، که برای پاسخ به سوال «کجا هستیم؟» در فرایند برنامه‌ریزی استراتژیک طراحی شده است، سعی می‌شود تا با تصویر واقع بینانه از ویژگی‌ها، چالش‌ها و مسائل شرایط شهر کنگ در شروع طرح ترسیم شود. برای این منظور سه گام فراهم آوردن مقدمات شروع طرح، شناسایی و جلب مشارکت ذی‌نفعان و ذی‌نفوذان، و شناخت و ارزیابی وضعیت کنونی شهر طراحی شده است.

گام ۱: فراهم آوردن مقدمات طرح

در این گام مقدمات، هماهنگی‌ها و بسترهای لازم برای شروع طرح فراهم آورده می‌شود. برای این منظور امضای تفاهم‌نامه همکاری بین دستگاه‌های ملی و محلی دخیل در طرح یکی از اقدامات مهم در این راستا است که این تفاهم‌نامه بین معاونت معماری و شهرسازی وزارت راه و شهرسازی، مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، شرکت بازآفرینی ایران، وزارت میراث فرهنگی، و شهرداری کنگ منعقد شد و زمینه لازم برای همکاری بین سازمانی در اجرای طرح را فراهم آورد.



شکل ۱-۷: نهادهای دخیل در تفاهم‌نامه اجرای طرح ویژه بندر تاریخی کنگ

راهاندازی آزمایشگاه طرح‌های شهری در بندرتاریخی کنگ به عنوان زیرساخت تهیه طرح ویژه بندر تاریخی کنگ یکی دیگر از زیرساخت‌های مقدماتی برای اجرای این طرح است که در دو فضای آنلاین و کالبدی راهاندازی شد. در فضای آنلاین، وبسایتی به آدرس kong.shahrlab.ir راهاندازی شد که از ابتدا فرایند تهیه طرح اطلاعات و خروجی‌های طرح در دسترس عموم قرار گرفت و فضایی را برای اطلاع‌رسانی و دریافت نظرات درباره بخش‌های مختلف فراهم آورد.



The screenshot shows a website interface with a search bar at the top. Below it, there are several sections with icons and titles:

- مطالعات محیطی** (Environmental Studies):
 - ویژگهای زیست محیطی منطقه
 - وضعیت زمین لرزه‌های منطقه
 - وضعیت آقلمی
- مطالعات اجتماعی** (Social Studies):
 - فوج ملکی منتشر شده است.
- مطالعات تاریخی** (Historical Studies):
 - فرانز توسعه شهر
 - جیوه تعامل انسان با طبیعت
 - تأثیر ویژگهای طبیعی و جغرافیایی بر شکل شهر
- مطالعات اقتصادی** (Economic Studies):
 - فوج ملکی منتشر شده است.
- مطالعات مدیریت شهری** (Urban Management Studies):
 - فوج ملکی منتشر شده است.

Each section includes a 'مشاهده ۳ مطلب' (View 3 posts) button and a 'پشتیبانی' (Support) button.

شکل ۱-۸: تارنمای طرح ویژه بند تاریخی کنگ به عنوان زیرساخت آنلاین آزمایشگاه طرح‌های شهری به موازات وبسایت دفتر محلی طرح ویژه کنگ با عنوان آزمایشگاه طرح‌های شهری کنگ در بافت تاریخی این شهر راهاندازی شد تا مردم و گروه‌های مختلف بنوانند در جریان فرایند طرح قرار گرفته و نظرات و پیشنهادات خود را از ابتدا در فرایند طرح ابراز کنند.

گام ۲: شناسایی گروه‌های ذینفع و ذی نفوذ

در این گام سعی شد تا گروه‌های ذی نفع و ذی نفوذ در یک از مراحل طرح شناسایی شده و بر اساس آن گروه‌های هشت‌گانه معادل هشت بخش اصلی طرح تشکیل شود. این گروه‌ها شامل اشخاص حقوقی در دستگاه‌های مرتبه، فعالان شهری، دانشگاهیان و علاقه‌مندان به موضوعات مرتبط طرح می‌شوند و به عنوان گروه مرجع در تمامی مراحل طرح نقش راهبری، اصلاحی و تکمیل کننده اطلاعات تهییه شده در فرایند تهییه طرح را ایفا می‌کنند.

جدول ۱-۱: گروه‌های مرجع در بخش‌های هشت گانه طرح

سرفصل	دولت	شهرداری	دانشگاه	بخش خصوصی	جامعه مدنی
محیطی					
اقتصادی					
اجتماعی					
تاریخی					
کالبدی-فضایی					
دسترسی و ترافیک					
منظور شهری					
معماری و اینیه					

گام ۳: شناخت و ارزیابی وضعیت موجود شهر

در این گام هر یک از گروه‌های هشت‌گانه تدوین طرح ضمن جمع‌آوری داده‌های اولیه مورد نیاز برای هر یک از بخش‌های طرح، گزارش اولیه شناسایی طرح موجود را تدوین کرده و با ارایه آن در قالب اینفوگرافی برای نمایش عمومی در وبسایت و پایگاه محلی

طرح، امکان اطلاع‌رسانی برای دریافت نظرات در هر بخش را فراهم می‌سازند. بعد از تهیه گزارش اولیه شناخت در هر یک از بخش‌ها و ارایه عمومی آن‌ها جلساتی با گروه‌های مرجع متناظر با هر بخش تشکیل می‌شود تا بر اساس نظرات گروه‌های مرجع گزارش‌های اولیه تهیه شده تکمیل شده و در قالب جدول SWOT مهمترین نقاط قوت، ضعف، فرصت، و تهدید در هر بخش مشخص شود.

مرحله دوم: ترسیم افق طرح

بر اساس مقدمات، ساختارها، و اطلاعات تهیه شده در مرحله نخست، در مرحله دوم با رویکردی مشارکتی افق طرح ویژه بندر تاریخی کنگ برای پاسخ به سوال دوم از فرایند برنامه‌ریزی استراتژیک «به کجا می‌رویم؟» برنامه‌ریزی و اجرا می‌شود. این مرحله شامل دو گام ترسیم چشم‌انداز و شناسایی اهداف و مسائل است.

گام ۴: ترسیم چشم‌انداز

در این گام برای ترسیم چشم‌انداز طرح ویژه بندر تاریخی کنگ جلسات و نشست‌های عمومی با حضور تمامی گروه‌های مرجع تهیه طرح تشکیل می‌شود تا در قالب آت بیانیه چشم‌انداز بندر کنگ تدوین شده و به عنوان میثاق همگانی طرح موتور محرك اجرا و پیاده سازی آن باشد. برای تدوین این سند مهم هر یک از گروه‌ها ضمن معرفی مهمترین نقاط قوت، ضعف، فرصت و تحديد از منظر خود، چشم‌اندازهای مدنظر برای شهر کنگ در هر بخش را ارائه می‌کنند و مبتنی بر گفتگوی همگانی برای چشم‌اندازها و نقاط همپوشانی و تقابل آن‌ها چشم‌انداز کلی در قالب بیانیه چشم‌انداز ترسیم می‌شود.

گام ۵: تعیین اهداف و مسائل

بر اساس چشم‌انداز تدوین شده در مرحله قبل، مهمترین چالش‌ها و فرصت‌های پیش‌رو برای رسیدن به آن شناسایی می‌شود و اهداف طرح بر اساس این چالش‌ها و فرصت‌ها تدوین و اولویت‌بندی شده و شاخص‌ها برای ارزیابی دستیابی به هر یک از اهداف تعیین می‌شوند. در نهایت، چشم‌انداز و اهداف تهیه شده توسط مجمع گروه‌های مرجع طرح برای ارایه عمومی و دریافت نظرات و تکمیل به معرض عموم قرار داده می‌شود.

مرحله سوم: تعیین راه‌های رسیدن به افق طرح

مرحله سوم برای پاسخ به سوال «چگونه به افق می‌رسیم؟» شامل سه گام اساسی برای تدوین استراتژی‌های توسعه، تدوین برنامه عملیاتی و فراهم آوردن الزامات اجرایی پیاده سازی طرح می‌شود.

گام ۶: تدوین استراتژی‌های توسعه

در این گام نیز مبتنی بر رویکرد مشارکتی حاکم بر طرح، نشست عمومی با حضور تمامی گروه‌های درگیر در طرح برگزار می‌شود که در قالب آن ضمن ارایه چشم‌انداز و اهداف تعیین شده در مرحله پیش، مهمترین اقدامات برای رسیدن به هر یک از اهداف به بحث گذاشته می‌شود تا بر اساس گروه‌بندی اقدامات مطرح شده، استراتژی‌های طرح برای رسیدن به هر یک از اهداف مشخص شود. سپس با ارزیابی مجدد استراتژی‌ها بر اساس هزینه‌ها و ظرفیت‌های موجود، استراتژی‌های نهایی توسعه بندر تاریخی کنگ در قالب طرح ویژه تعیین می‌شود.

گام ۷: تدوین برنامه عملیاتی طرح

در این گام، برنامه عملیاتی از اقدامات مورد نیاز برای پیاده‌سازی هر استراتژی مشخص می‌شود. برای این کار افراد، نهادها و گروه‌های درگیر برای پیاده‌سازی هر استراتژی شناسایی شده و مسؤولیت هر یک از نهادها و گروه‌های درگیر تعیین می‌شود.

گام ۸: پیش‌بینی الزامات اجرایی

در این گام، بر اساس برنامه عملیاتی تهیه شده در گام پیشین، بازه زمانی، منابع، بودجه و شرایط مورد نیاز برای اجرای هر اقدام مشخص شده و خلاصه، موانع و محدودیت‌های احتمالی پیش‌رو و نحوه مواجهه با آن پیش‌بینی می‌شود تا با تافق همه گروه‌های



درگیر بر روی چشم انداز، اهداف، استراتژی‌ها و اقدامات از یک سو و شاخص‌ها و مکانیزم نظارتی بر اجرای آن از سوی دیگر، اجرای برنامه عملیاتی تسهیل شود. خروجی این مرحله در قالب سند راهبردی برای طرح ویژه توسعه بندر تاریخی کنگ ارایه می‌شود.

مرحله ۴: پیش‌بینی فرایندهای ارزیابی طرح

این مرحله که مهمترین بخش برای تضمین اجرای طرح است برای پاسخ به سوال «آیا رسیده‌ایم؟» در فرایند برنامه‌ریزی استراتژیک طراحی شده است و شامل دو گام پیش‌بینی مکانیزم نظارت و ارزیابی و اصلاح و به روز رسانی می‌شود.

گام ۹: مکانیزم نظارت و ارزیابی

برای ارزیابی میزان تحقق طرح نیاز به مکانیزمی برای ارزیابی طرح بر اساس شاخص‌های تعیین شده در فرایند ترسیم اهداف هستیم. این مکانیزم شامل ارزیابی کمی میزان تحقق اقدامات طرح و ارزیابی کیفی میزان نیل به اهداف آن می‌شود و شامل فرایندی چند سطحی در بخش‌های مختلف درگیر در فرایند طرح (دستگاه‌های ملی، نهادهای محلی، و گروه‌های مردمی) می‌شود. پیش‌بینی ساختاری برای دریافت بازخورد از ذی‌نفعان و ذی‌نفوذان طرح مهم‌ترین بخش این مکانیزم است که باید ملاک عمل در ارزیابی طرح قرار گیرد.

گام ۱۰: ساز و کار اصلاح و به روز رسانی

بر اساس ارزیابی صورت گرفته در گام پیشین، فرایند اصلاح و به روز رسانی طرح باید از پیش مشخص شود تا طرح بتواند ضمن وفاداری به چشم‌انداز کلی به عنوان میثاق همگانی انعطاف‌پذیری لازم را در استراتژی‌ها و اقدامات داشته باشد.





طرح ویژه بندر تاریخی گلک

بخش دوم: درباره شهر «کنگ»

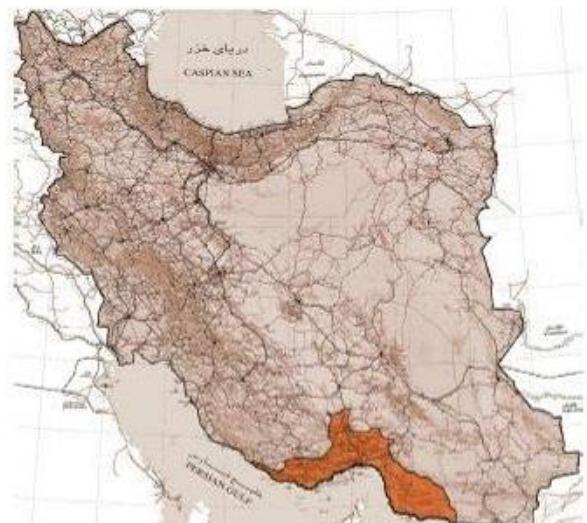
مفهوم مکان در دیدگاه جغرافیایی، مکانی است که توسط انسان شکل‌گرفته است و هم محیط طبیعی و هم محیط مصنوع را دربرمی‌گیرد. جغرافیا علم روابط و وابستگی بین محیط طبیعی و اشکال زندگیست. (شکوبی، ۱۳۷۰. ص ۲۷) «دربی» -جغرافیدان انگلیسی- خصیصه‌های جغرافیایی را متناظر با آن چیزی می‌داند که در اثر فعالیت‌های انسانی در تهیه نوع معیشت خود از خاک پدیدارگشته است. (همان، ص ۲۱) بنابراین، بیش از هر چیز، ناظر به مطالعه در خصوص زمینه‌های سازگاری انسان با محیط می‌باشد (همان، ص ۲۰) و لذا با شکل‌گیری سکونتگاه، در ارتباطی علت و معلولی قرار می‌گیرد.

هدف این فصل، تبیین روابط علی در خصوص نحوه شکل‌گیری و توسعه شهر کنگ در رابطه با بستر قرارگیری و محیط پیرامون است. بر این اساس شناخت شهر در دو مقیاس ارتباط شهر با محیط پیرامون و بررسی ویژگی‌های درونی شهر انجام شده است. در شناخت شهر از منظر ویژگی‌های درونی، شناخت ویژگی‌های محیط طبیعی و محیط انسانی در تعامل با یکدیگر و در طول زمان بررسی شده‌اند.

۱-۱: شناخت شهر کنگ در رابطه با محیط پیرامون

۱-۱-۱: موقعیت قرارگیری

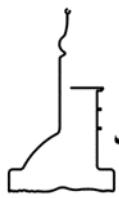
شهر تاریخی کنگ یکی از شهرهای شهرستان بندر لنگه در استان هرمزگان است که به لحاظ موقعیت مکانی در شرق بندرلنگه واقع شده و مرز بین این دو شهر یک خیابان مشترک می‌باشد. همچنین فاصله این شهر از مرکز استان، بندر عباس، ۱۶۵ کیلومتر است. این بندر تاریخی در مختصات جغرافیایی ۲۶ درجه، ۳۵ دقیقه و ۳۹ ثانیه عرض شمالی و ۵۴ درجه و ۵۶ دقیقه و ۱۵ ثانیه طول شرقی و ارتفاع متوسط پنج متر از سطح آب‌های خلیج فارس و در مسیر جاده بندرعباس-بوشهر قرار گرفته است.

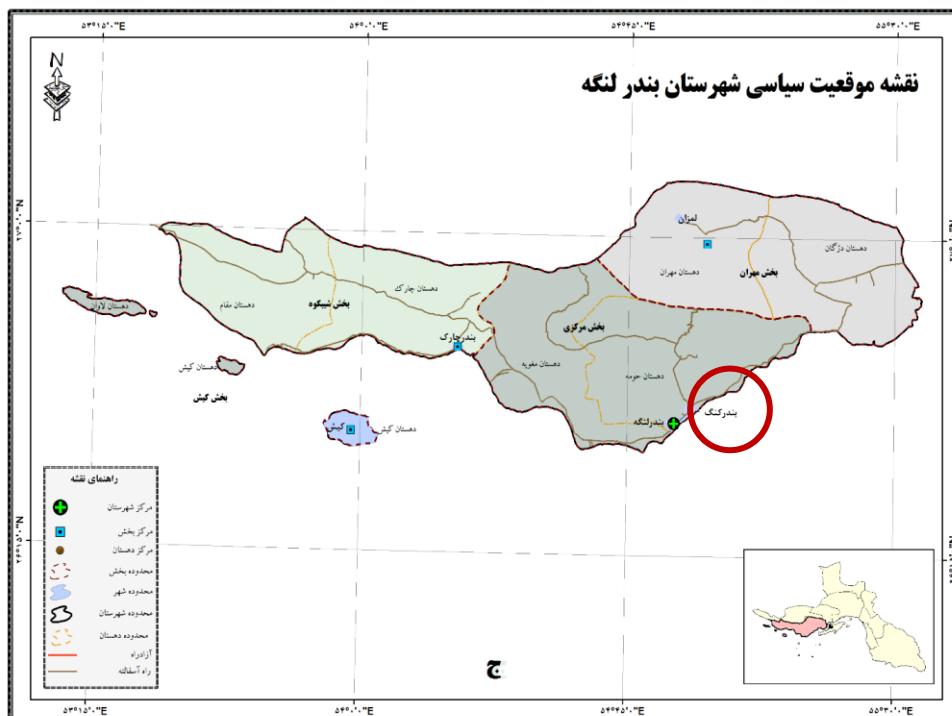


شکل ۲-۱: جانمایی استان هرمزگان در کشور



شکل ۲-۲: نقشه سیاسی استان هرمزگان در کشور





شکل ۲-۳: جانمایی شهر تاریخی بندر کنگ در استان هرمزگان و شهرستان بندرلنگه

شهرستان بندرلنگه از شرق به شهر کنگ، از غرب به روستای شناس و مغوبیه، از جنوب به خلیج فارس و از سمت شمال به دریاچه مهرگان (که در حال حاضر به شوره زار تبدیل شده است)، محدود می‌شود. براساس تقسیمات کشوری سال ۱۳۹۵، شهرستان بندرلنگه دارای ۵ بخش (شیبکوه، کیش، مرکزی، مهران، ۵ شهر (چارک، کیش، بندرلنگه، لمزان) و ۸ دهستان (بندرچارک، مقام، کیش، لاوان، حومه، مغوبیه، مهران، دزگان) است و مرکز این شهرستان، بندرلنگه است که یکی از بنادر مهم جنوب کشور است.

جدول ۲-۱: تقسیمات سیاسی استان هرمزگان و شهرستان بندرلنگه^۱، در سال‌های ۱۳۷۵-۹۵

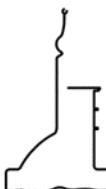
دهستان	شهر	بخش	شهرستان	سال	شرح
۶۹	۱۶	۲۱	۱۱	۱۳۷۵	استان هرمزگان
۸۰	۲۲	۳۳	۱۱	۱۳۸۵	
۷۱	۲۷	۳۱	۱۰	۱۳۹۰	
۸۵	۳۹	۳۸	۱۳	۱۳۹۵	
۱۷	۶	۵		۱۳۷۵	شهرستان بندرلنگه
۸	۴	۳		۱۳۸۵	
۸	۴	۴		۱۳۹۰	
۸	۵	۴		۱۳۹۵	

مأخذ: اطلاعات سالنامه آماری مرکز آمار ایران، ۱۳۹۵

۲-۱-۲: ارتباط شهر کنگ با حوزه پیرامون

شهرستان لنگه، ۷/۹ درصد از تولید ناخالص استان هرمزگان در بخش کشاورزی، ۱۱/۱ درصد در بخش معدن، ۷/۳ درصد در بخش صنعت، ۹/۸ درصد در بخش ساختمان، ۱۱/۷ درصد در بخش خدمات و ۵/۳ درصد در بخش آب و برق و گاز را تشکیل می‌دهد.

^۱. شهرستان بستک در سال ۱۳۷۵ جزو شهرستان بندرلنگه بوده است.



از نظر شاخص های ارتباطی، فرودگاه شهر لنگه ارتباط هوایی بندر کنگ را با سایر نقاط برقرار می کند. راه آهن بندرعباس با فاصله ۱۸۰ کیلومتر، ارتباط ریلی و بزرگراه خلیج فارس نیز با فاصله ۱۸۰ کیلومتر ارتباط آزادراهی این بندر را با سایر نقاط فراهم می کند.

شکل زیر راههای ارتباطی بندر کنگ با حوزه پیرامون را نشان می‌دهد:

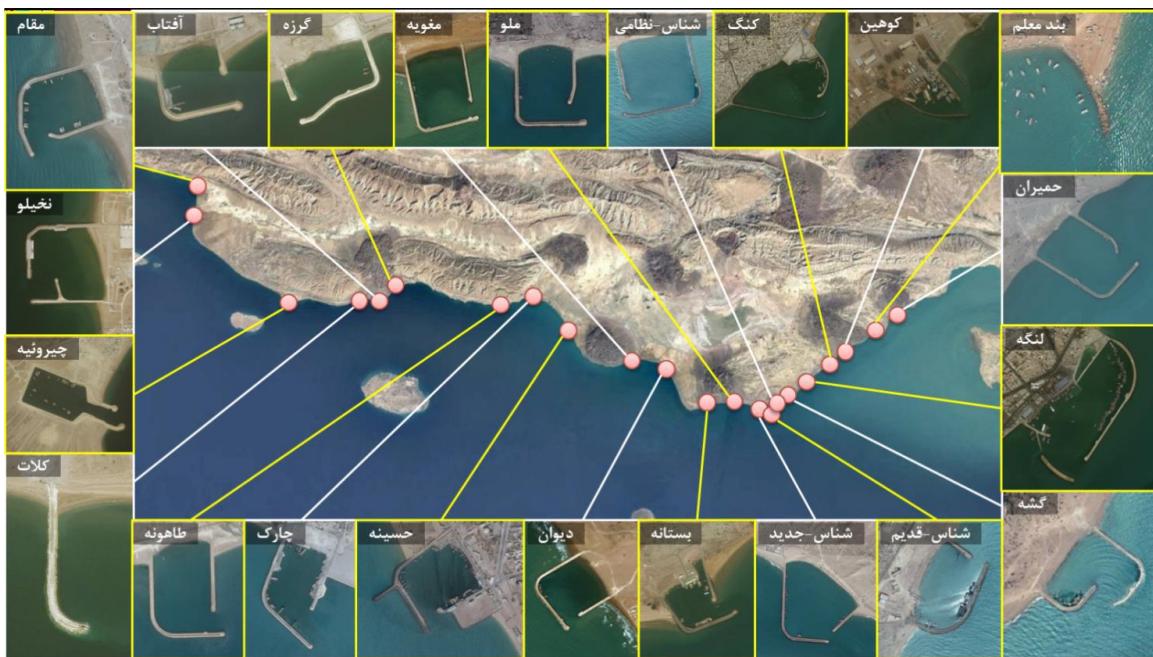


شکل ۲-۴: راههای ارتباطی بندر کنگ

مأخذ: طرح بررسی و مطالعه جهت گیری های بنادر کوچک استان هرمزگان، ۱۳۹۷

۳-۱-۳: شناخت بندر و ظرفیتهای آن

خط ساحلی شهرستان بندر لنگه طولی بیش از ۳۰۰ کیلومتر داشته و با توجه به تنوع جنس ناحیه کرانه‌ای، در خط ساحلی شرایط مختلفی در سطح شهرستان به چشم می‌خورد. در این نوار ساحلی، ۲۲ سازه‌ی دریایی احداث شده که جانمایی آن‌ها در شکل زیر نشان داده شده است.

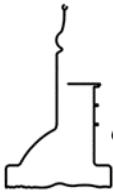


شکل ۲-۵: سازه‌های بندری شهرستان لنگه

مأخذ: مطالعات طرح ICZM

از مهم‌ترین زیرساخت‌های بندر کنگ که ارتباط آن را با مناطق پیرامون برقرار می‌کند، بندر و تأسیسات مرتبط با آن است. مساحت اراضی بندر ۱۰ هکتار است و موج شکن آن از نوع توده سنگی است که در سال ۱۳۷۹ احداث شده و دارای دسترسی حرکتی است. طول بازوی اصلی موج شکن، ۱۳۴۰ متر و بازوی فرعی آن ۱۰۲۰ متر است. کاربری بندر چندمنظوره است و بندر دارای ۱ پست اسکله اصلی و یک اسکله برای پهلوگیری قایق‌های صیادی و یک اسکله تجاری است. اسکله اصلی در سال ۱۳۸۴ احداث و در سال ۱۳۸۹ به بهره‌برداری رسیده است. شناور طرح دارای تناظر ۸۰ تن صیادی و ۵۰۰ تن تجاری است. تعداد قایقهای بومی صیادی، ۱۳۵ و لنجهای صیادی ۱۳۹ عدد است.

در حال حاضر تمرکز بندر صیادی بوده و عملیات مسافری و گردشگری دریایی در آن انجام نشده است. با توجه به نزدیکی کارخانه سیمان خمیر و معدن سنگ گچ هرنک بستک، المکان صادرات موارد معدنی از این بندر به کشورهای حوزه خلیج فارس وجود دارد و در حال حاضر، سنگ گچ از این بندر به رأس الخيمه و از آنجا به هند فرستاده می‌شود. (برگرفته از: طرح بررسی و مطالعه جهت گیری راهبردهای بنادر کوچک استانهای هرمزگان، سیستان و بلوچستان و گیلان با تمرکز بر الگوی کاربری و مدیریتی، ۱۳۹۷)





اسکله مواد معدنی بندر کنگ



بندر صیادی کنگ



اسکله بندر کنگ



موج شکن بندر کنگ

شکل ۶-۲: موج شکن و اسکله بندر کنگ

تصویر زیر موقعیت ارتباطی جزایر خلیج فارس با بندر کنگ را نشان می‌دهد:



شکل ۷-۲: موقعیت ارتباطی جزایر پیرامون در خلیج فارس با بندر کنگ





۴-۱-۲: ارتباط بندر کنگ با حوزه پیرامون از گذشته تا کنون

ارتباط بندر کنگ با مراکز جمعیتی و تجاری و خدماتی پیرامون به واسطه نقش بندری کنگ تعریف می‌شده است و ارتباط پسکرانه خود را از طریق دریا با کشورهای همچوار آبهای خلیج فارس و دریای عمان تأمین می‌کرده است.

بندر کنگ از گذشته، دارای ارتباط گستردۀ دریایی از طریق دریا با کشورهای دیگر بوده است. ارتباط تجاری بندر کنگ تا بنادر و جزایر محدوده خلیج فارس و دریای عمان، هندوستان (بمیان) و سواحل افریقا گستردۀ بوده است و علاوه بر آن، این بندر پایگاه ارتباط تجاری کشورهای اروپایی (انگلیس و پرتغال) با کشورهای سفرهای دریایی و ارتباطهای مذکور در بخش بررسی‌های تاریخی ارائه شده است.

از نظر ارتباط زمینی این بندر با پسکرانه خود، در گذشته مسیری از بندر کنگ شروع می‌شد و از طریق لمزان به لار می‌رسید و راه تاریخی از بندر کنگ به جناح و درنهایت، استان فارس می‌رسید. مناطق پسکرانه‌ای خلیج فارس در اطراف بندر کنگ در منطقه بستک، قدماشان به دوره هخامنشی و اشکانی می‌رسد. در دوره اشکانی، مناطق پسکرانه‌ای بندر کنگ بسیار پرجمعیت بوده است و بندر کنگ، تنها بندر بازرگانی و تجاری مردم این مناطق با خلیج فارس محسوب می‌شده است. (حسن نیا، ۱۳۹۴) شواهد مستندات موجود بیانگر آن است که جاده ارتباطی کنگ به لار که از بستک عبور می‌کند، نقش مهمی در رونق این بندر داشته است.

علاوه بر موارد مذکور استیلا و ارتباط سیاسی منطقه لار و بستک بر بندر کنگ که در بخش دوران‌های تاریخی به آن پرداخته شده است، نیز گسترش این روابط را مورد تأکید قرار می‌دهد.

در دوران اخیر، شاید بتوان عوامل زیر را مهم‌ترین عواملی که منجر به کاهش نقش کلیدی بندر کنگ در ارتباط پسکرانه با کشورهای دیگر شده است، بر شمرد:

- تغییر الگوهای ارتباط تجاری و افزایش مدهای حمل و نقل و ترانزیت کالا
- تغییر جایگاه بندر کنگ در قابت با دیگر بنادر حوزه خلیج فارس نظیر بندر شهید رجایی و حتی بندر لنگه
- تغییر تعریف نقش این بندر از بندری تجاری به صیادی
- کاهش قدرت سیاسی و رونق اقتصادی شهرهای مهم پسکرانه نظیر بستک و لار

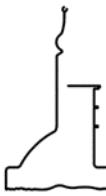
۴-۱-۳: جایگاه تاریخی بندر کنگ در موازنۀ سیاسی و امنیتی حوزه خلیج فارس

بندر کنگ، علاوه بر جایگاه تجاری، نقش آفرینی قابل توجهی در ثبات سیاسی ایران در حوزه خلیج فارس و موازنۀ قوا در این منطقه داشته است. شواهد و مستندات تاریخی بیانگر آن است که پس از بیرون کردن پرتقالی‌ها از جزیره هرمز به دست قوای امام‌قلی‌خان در دوران شاه عباس صفوی، پرتقالی‌ها همچنان برای بازگشت به جزیره هرمز تلاش می‌کردند.

پافشاری ایران در عدم دراختیار گذشتن جزیره هرمز به پرتقالی‌ها برای تجارت و پیشنهاد بندر کنگ به جای آن، به دلیل فراهم آوردن امکان استیلای بیشتر نیروی زمینی ایران بر این بخش از سرزمین بوده است، موضوعی که به دلیل جزیره بودن هرمز، نیازمند قوا دریایی پیشرفتۀ جهت مقابله احتمالی با پرتقالی‌ها بوده است.

در عین حال، استراتژی شاه عباس استفاده از رقبای اروپایی در خلیج فارس در مقابل یکدیگر بوده و به همین دلیل، امتیازاتی در بندر کنگ به پرتقالی‌ها در مقابل انگلیسی‌ها و هلندی‌ها داده می‌شود، همچنان که امتیازاتی به انگلیسی‌ها در بندر گامبرون داده می‌شود. در دوران شاه سلطان حسین، منطقه با قدرت گرفتن و سلطه طلبی حاکم مسقط مواجه می‌شود. با توجه به عدم حمایت دولت‌های انگلیس و هلند، دولت‌های ایران و پرتغال مجددًا تفاهمی بر اساس منافع مشترک در مقابل عمان امضا می‌کنند. دلیل نزدیکی ایران و پرتغال به خاطر مخالفت‌های شدید پرتغالی‌ها با عمانی‌ها، به خاطر بیرون رانده شدن از سرزمین عمان و شهر مسقط و از طرف دیگر، برهم زدن تعادل قدرت در خلیج فارس به ضرر ایران به عنوان هم‌پیمان آن‌ها، بوده است. جزئیات و مستندات مرتبط با موارد فوق الذکر، جهت اطلاعات بیشتر با رویکرد تاریخی در بخش مطالعات تاریخی این گزارش ارائه شده است.

با گذشت زمان و در پی حمله عمان به کنگ، کاهش تدریجی اهمیت و قدرت بندر کنگ از یک طرف و ناامن شدن راههای پسکرانه از طرف دیگر به دلیل ورود افغان‌ها، به تدریج به کاهش مزیت نسبی این بندر برای حضور نیروهای خارجی می‌انجامد، به طوری که امروزه



باتوجه به شاخص‌های ذکر شده و عدم استقرار صنایع و زیرساخت‌های کلیدی در این بندر، از این نظر نقش آفرینی ویژه‌ای برای بندر کنگ نمی‌توان قایل شد.

۶-۱-۲: ارتباط بندر کنگ و بندر لنگه

بندر کنگ در مجاورت بندر لنگه به عنوان مرکز شهرستان و نزدیکترین شهر هم‌جوار قرار گرفته است. از این‌رو بسیاری از کاربری‌های مورد نیاز شهر کنگ در ارتباط و یکپارچگی با شهر لنگه تعریف شده است. روزگاری بندرهای کنگ و لنگه به سبب رونق و اعتبار بیش از حد در میان سواحل و بنادر خلیج فارس سرآمد بودند و به این مناسبت به لقب عروسان خلیج فارس شهرت داشتند، در این مورد دکتر احمد اقتداری می‌نویسد: «به روزگار دوران قاجاریه بندر لنگه و کنگ هم مانند سایر بنادر سواحل خلیج فارس گهگاه به اجاره حکام مسقط در آمده و زمانی در این میان بین اجاره داران مسقطی و حکام جواسمی یا باصطلاح محمدابراهیم، عامل قواسمی اختلاف و کشمکش و جنگ و صلح به میان آمده ولی در هر حال لنگه و خواهر پیش کنگ در این دوران عروسان بنادر ساحل خلیج فارس بوده اند».

در بررسی تاریخ کنگ، دکتر محمد حسن نیا ذکر کرده است که "چهار صد سال قبل مردم بندر کنگ همت به ایجاد بندر لنگه نمودند و تا زمانی که کنگ دارای رونق و شکوه بود، بندر لنگه چون خواهر بزرگتر خود به زندگی خویش ادامه می‌داد و در آن هنگام که کنگ اعتبار خود را از دست داد لنگه رونق گرفت و اینکه هر دو بندر در سایه تحولات عمیقی که در سراسر کشور اسلامی به وقوع پیوسته است، پا به پای هم به پیش می‌روند و آینده روشی در پی دارند." شواهد در اسناد تاریخی بیانگر آن است که در دوران قاجار بندر لنگه، اهمیتی بیشتر از بندر کنگ یافت. بر نمونه در نامه دریابیگی به محمد رضاخان بنی عباسی، برای تعیی او به سمت فرمانداری از واژه بندر لنگه و مضافات نام برد شده که در دوره قاجار، بندر کنگ جزو مضافات بندر لنگه بوده است. (بنی عباسیان بستکی، ۱۳۳۹، ص ۳۴۶)

در وضع موجود در شهر کنگ و لنگه دارای دو شهرداری جداگانه و در نتیجه مدیریت شهری مستقل از یکدیگرند. خالی بودن زمین‌های وسیع بین دو شهر یکی از عوامل اصلی شکاف بین این دو شهر می‌باشد. از طرف دیگر وجود مشترکات فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی و طبیعی و نیز تأمین بسیاری از نیازهای خدماتی شهرهای بیرون‌دان کنگ از طریق بندر لنگه، موجب می‌گردد که ساکنان این دو شهر با یکدیگر پیوند خورده باشند. شیوه طراحی سازمان فضایی طرح جامع پیشین نیز این شرایط را تا حدودی قوت بخشیده است. بهطور کلی در ارتباط با روابط این دو شهر با یکدیگر سه الگوی کلی در طرح توسعه و عمران بنادر کنگ و لنگه (۱۳۸۵) که به صورت مشترک تهییه شده، ارائه شده است:

- سیاست اول: توسعه مستقل دو شهر

یکی از الگوهایی که در رابطه با چگونگی روابط دو شهر قابل طرح می‌باشد، توسعه مستقل شهرهای کنگ و لنگه با تقویت مراکز موجود در هر کدام از آنهاست. در چنین شرایطی شکاف موجود بین شهرها باقی خواهد ماند و یا به صورت خودرو و غیر برنامه ریزی شده پر خواهد شد که چنین وضعیتی تأثیری در آینده مشترک دو شهر نخواهد داشت.

ب- سیاست دوم توسعه، پیوند دو شهر با حفظ و تقویت مراکز موجود مطابق این الگو شهرهای کنگ و لنگه ضمن تقویت مراکز شهری موجود در هر کدام در جهت پرکردن فضاهای خالی موجود بین دو شهر گام بر می‌دارند که در نتیجه، مراکز شهری موجود مهتمرين مراکز خدماتی هر کدام از شهرهای مورد مطالعه خواهد و استقرار کاربریهای خدماتی مشترک و مسکونی در بین دو شهر موجب پیوند کالبدی در شهر خواهد شد. این الگو هرچند شکاف کالبدی موجود بین دو شهر را از بین می‌برد ولی در جهت تقویت پیوند دو شهر بطور واقعی مؤثر نخواهد بود. ولی علیرغم این شرایط این الگو موجب همگرایی کالبدی در شهر نسبت به هم و توسعه افقی و خطی آنها می‌شود.

ج- سیاست سوم توسعه، تبدیل شهرهای کنگ و لنگه به یک شهر و عدم شدن مرکز جدید براساس این الگو، تبدیل شهرهای کنگ و لنگه از شهرهایی مستقل وضع موجود به شهرهایی همگرا در آینده نزدیک و شهرهایی همکار و شریک در بلند مدت موردنظر می‌باشد. این الگو از یک طرف با درک مشترکات فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی و طبیعی بین دو شهر و لزوم تقویت موقعیت آنها، مطرح می‌شود. تحقق این الگو منوط به ایجاد یک مرکز جاذبه فوری و عمدۀ در حد فاصل دو شهر در محدوده بین میدان ولایت و میدان ناخدا خواهد بود. مرکز جاذبه مذکور با استقرار کاربریهای خدماتی، تفریحی، گردشگری و تجاری با سطح عملکرد فراشهری عینیت می‌یابد. »

در نهایت، سیاست توسعه مبتنی بر ارتباط عملکردی دو شهر و پیش بینی توسعه شهر کنگ در اراضی فیما بندر کنگ و لنگه تعریف شده است.

۷-۱-۲- کنگ و روستاهای واقع در حریم

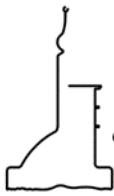
در حریم شهر کنگ، چهار روستای بردگون، چاه کوهی، چاه کنه و کوهی قرار دارند که دارای ارتباط پیوسته با شهر هستند. براساس آمار سرشماری ۱۳۹۰ مرکز آمار ایران روستای چاه کوهی دارای کمتر از ۵ خانوار و روستاهای بردگون و چاه کنه با ۱۳ خانوار جزو روستاهای زیر ۲۰ خانوار محسوب می شوند که به ترتیب، ۴۴ و ۵۶ نفر جمعیت دارند و جمعیت ساکن دائم در این روستاهای نیز کمتر از میزان ذکر شده است. روستای کوهی با ۳۴ خانوار و ۱۲۶ نفر جمعیت، بزرگترین روستای واقع در حریم شهر کنگ محسوب می شود. بازسازی خانه های این روستاهای بعضاً توسط بنیاد مسکن انجام شده که بیش از نیمی از آنها فاقد سکنه هستند. روستاهای از نظر خدمات زیربنایی و روبنایی از شرایط مطلوبی برخوردار نیستند و خدمات موردنیاز آموزشی، درمانی، خرید و ... خود را از شهر کنگ و معلمان دریافت می کنند. شغل عمده ساکنین؛ کشاورزی بسیار محدود به دلیل کمبود منابع آب و شرایط زمینها دامداری محدود و کارگر روزمزد در شهرهای اطراف است.

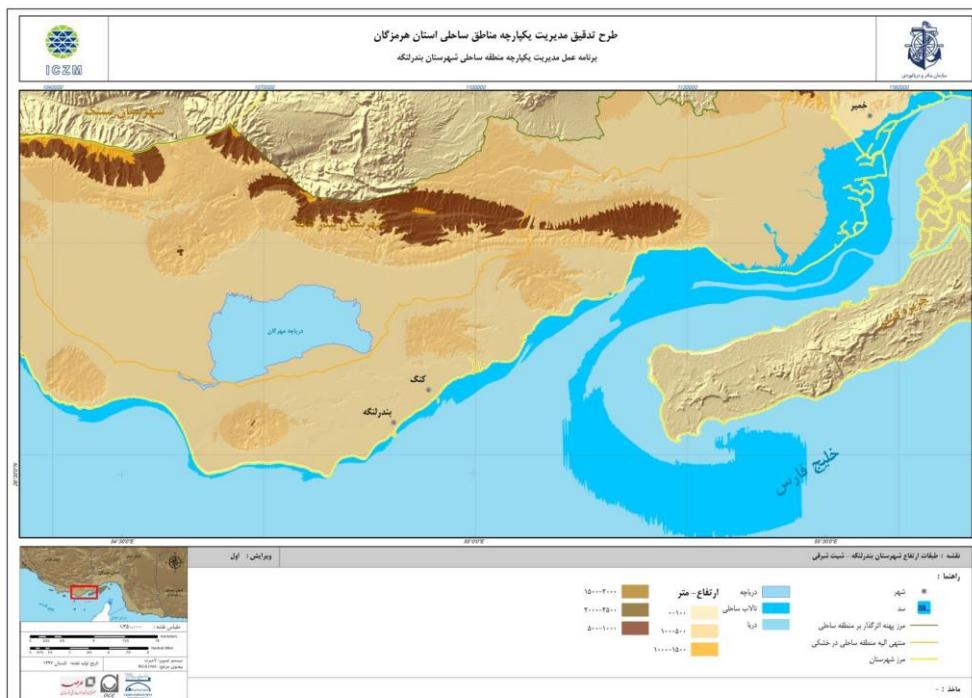
از بین روستاهای مذکور روستاهای چاه کوهی و کوهی دارای راه دسترسی آسفالت و دو روستای دیگر راه شوسه خاکی دارند. گرچه این روستاهای از نظر خدمات به طور کامل وابسته به شهر کنگ، لنگه و دیگر شهرهای اطراف هستند، اما جمعیت اندک آنها تأثیرگذاری در برنامه ریزی مرتبط با شهر را چندان تحت تأثیر قرار نمی دهد.

۲-۲: ویژگی های محیط طبیعی شهر کنگ

۱-۲-۲: جغرافیای طبیعی

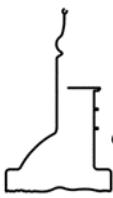
بندر کنگ در مجاورت دریا و در ارتفاعی پست قرار گرفته است. میانگین ارتفاعی شهر کنگ حدود ۶ متر از تراز دریا می باشد. متوسط شیب ۱.۸۴ درصد است که شیب عمومی منطقه از شمال به جنوب کاهش یافته و در نقاط ساحلی به ۰.۵ درصد می رسد. (طرح توسعه و عمران بندر لنگه و کنگ ۱۳۸۵ ج. ۱، صفحه ۱۴) از نظر موقعیت توپوگرافیک، شهر کنگ از شمال به حوزه آبریز شورهزار مهرگان (+۵ متر)، از جنوب به خلیج فارس (۵- متر)، از شرق به گنبد نمکی ۳۰۰ متر) و از غرب به گنبد نمکی بستک محدود شده است. (همان، ج. ۱، صفحه ۸) ارتفاعات ۲۹۴ و ۱۶۵ متری در شمال بندر کنگ و کوه قلعه لشنان با ارتفاع ۱۲۷ متر در شمال غرب بندر لنگه، مرتفع ترین نقاط حوزه محسوب می شوند. جریان آبهای سطحی از ارتفاعات به کنگ سرایز می شود و با شیب اندک به سمت دریا هدایت می شود.

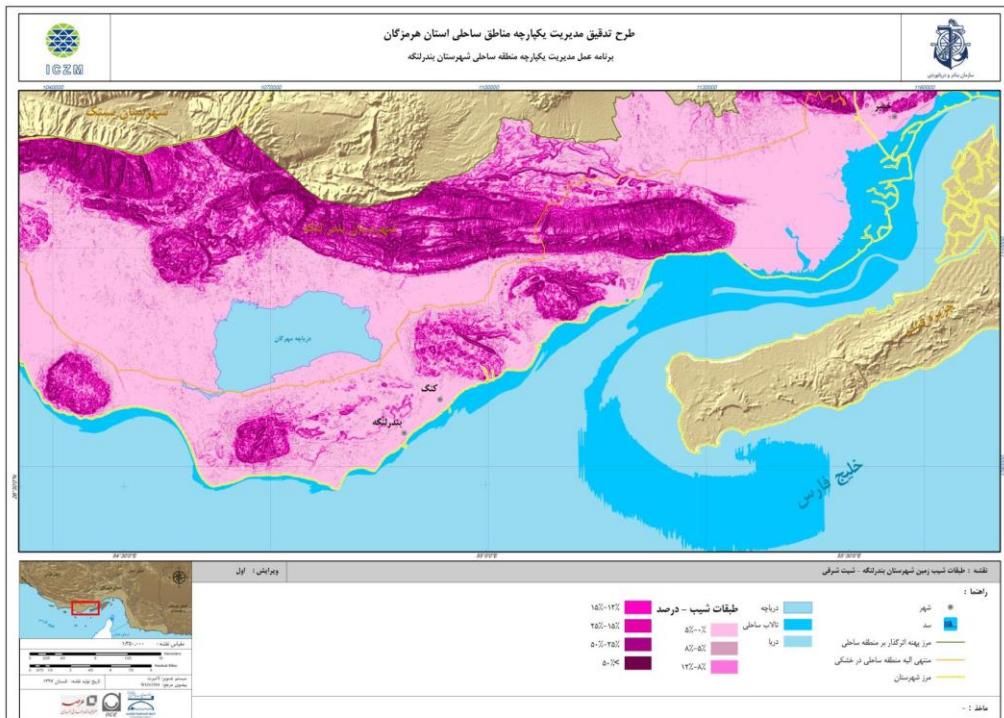




شکل ۲-۸: طبقات ارتفاع شهرستان لنگه در محدوده بندر کنگ

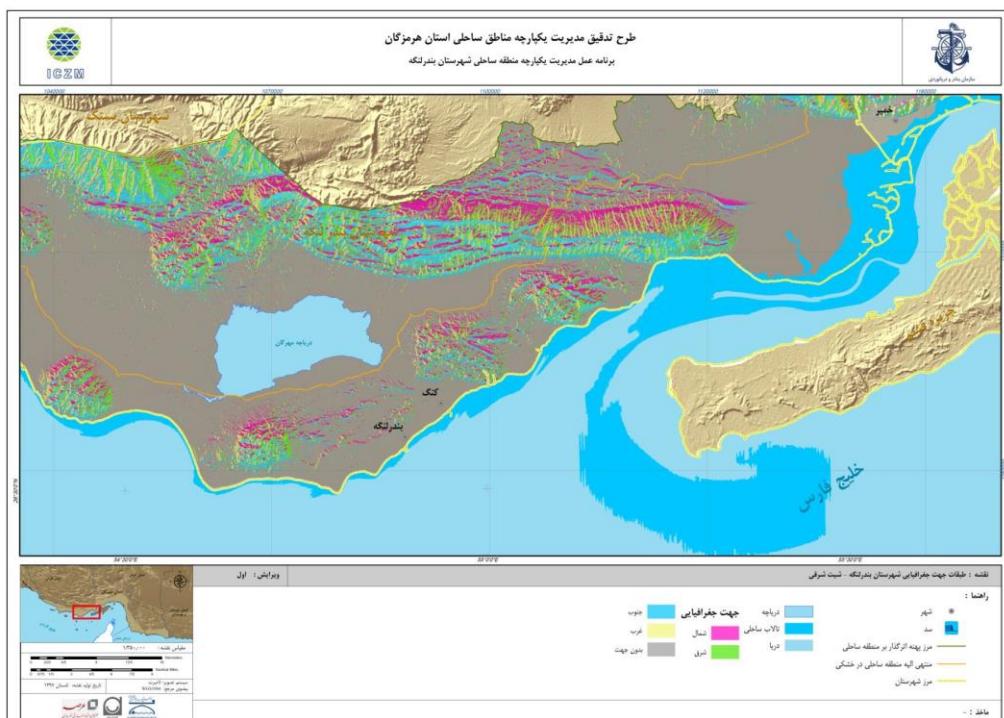
مأخذ: سازمان بنادر و دریانوردی، طرح تدقیق مدیریت پیکارچه مناطق ساحلی استان هرمزگان (ICZM)





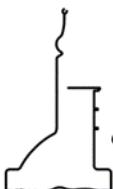
شکل ۲-۹: طبقات شیب زمین شهرستان لنگه در محدوده بندر کنگ

مأخذ: سازمان بنادر و دریانوردی، طرح تدقیق مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی استان هرمزگان (ICZM)

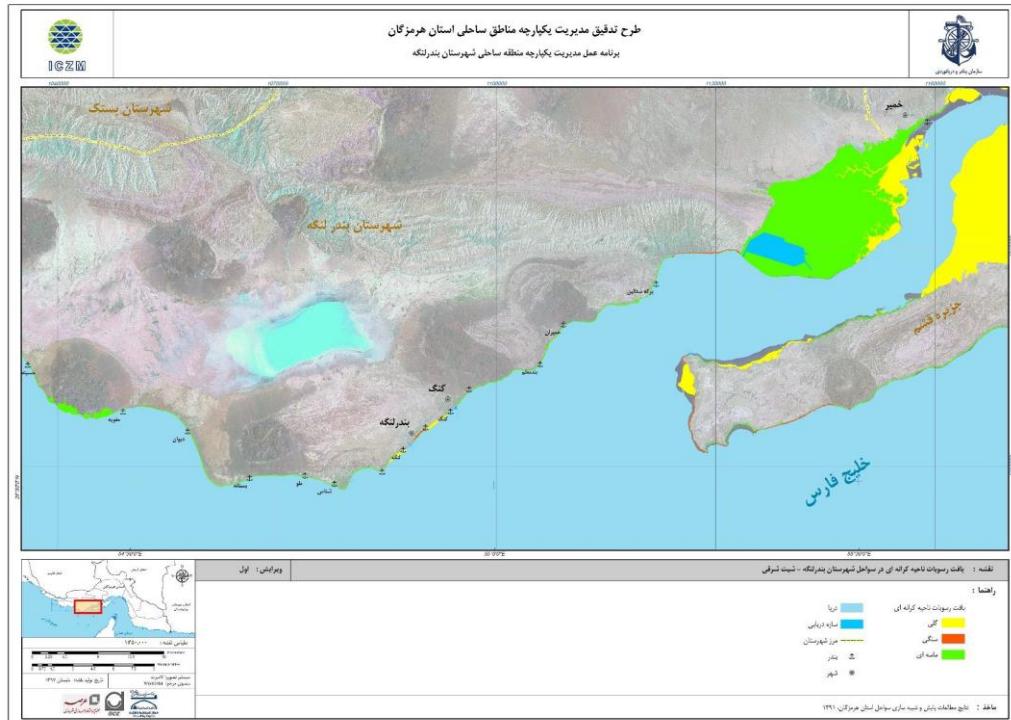


شکل ۲-۱۰: طبقات جهت جغرافیایی شهرستان لنگه در محدوده بندر کنگ

مأخذ: سازمان بنادر و دریانوردی، طرح تدقیق مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی استان هرمزگان (ICZM)



موفولوزی کرانه در این منطقه از ۳۲/۳۴۹ کیلومتر سه شکل سواحل گلی (۶۰/۸ کیلومتر) ، سنگی (۳۹/۵) و ماسه‌ای (۲۴۹/۰۲) دیده می‌شود. نقشه زیر جنس سواحل در محدوده بندر کنگ را نشان می‌دهد:



شکل ۱۱-۲: پهنه بندی جنس سواحل در منطقه ساحلی شهرستان بندر لنگه

مأخذ: سازمان بنادر و دریانوردی، طرح تدقیق مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی استان هرمزگان (ICZM)

باتوجه به ساحلی بودن این منطقه، شناخت وضعیت امواج و تأثیر آن بر شهر از اهمیت بسیار برخوردار است. در این ارتباط، محدوده ساحلی شهرستان لنگه در رابطه با پدیده‌های دریایی از قابلیت‌های زیر برخوردار است:

- آرامش مناسب امواج برای احداث سازه‌های دریایی
- امکان حصول آب با کیفیت مناسب بهمنظور آب‌گیری از دریا
- امواج طراحی در بخش غربی شهرستان در حدود پایینی است که به لحاظ اقتصادی نقش قابل ملاحظه‌ای در احداث سازه‌ها در این ناحیه خواهد داشت و شرایط بهتری نسبت به بخش شرقی شهرستان دارد.

در عین حال، بزرگ بودن جریان‌های جزر و مدبی، به صورت بالقوه نوار ساحلی را در معرض انتقال سریع و گستردگی آلاینده‌های دریایی قرار می‌دهد و لازم است که به عنوان محدودیت، مورد توجه قرار گیرد.

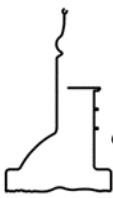
جدول ۲-۲: شاخص‌های هیدرودینامیک و مورفولوژیک در سواحل شهرستان لنگه

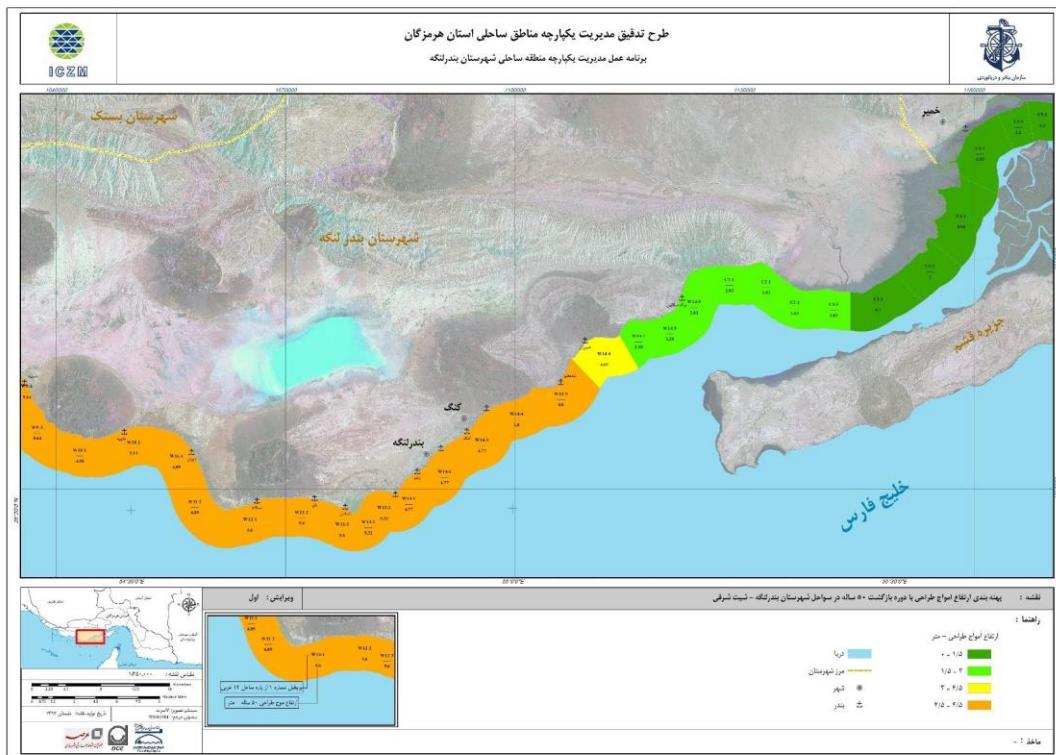
شاخص‌های دریاپی	توضیحات
ارتفاع امواج طراحی (DE) (۵۰ ساله)	شهرستان بnderلنگه اغلب با موج‌های مرتفع روبه‌رو است. لذا امواج طراحی این شهرستان در اکثر واحدهای مدیریتی آن در بالاترین کلاس ممکن هستند.
درصد آرامش امواج ۵٪ متری (CP)	بیش از ۶۰ درصد امواج حادث شده در این شهرستان، ارتفاعی کمتر از ۵٪ متر دارند.
آب‌گرفتگی ارتفاع سواحل (IN)	طبقه آب‌گرفتگی در شرق و غرب شهرستان به ترتیب در طبقات نسبتاً بالا و نسبتاً پایین استان قرار دارد.
سرعت جریانات جزر و مد (TC)	سرعت جریانات جزر و مد هرمزگان قرار دارد.
بافت رسوبات ناحیه کرانه‌ای (BM)	سواحل اغلب از جنس ماسه‌ای هستند که طبیعتاً فرصت مناسبی برای فعالیتهای توسعه‌ای در سواحل این شهرستان را در پی خواهند داشت.
شیب بستر دریا (SB)	به‌دلیل طول زیاد خط ساحلی در این شهرستان، تنوعی از شیب کم تا شیب بالا در نوار ساحلی این شهرستان قابل مشاهده است.
تغییرات ارتفاعی پسکرانه (BH)	سواحل این شهرستان عموماً دارای پسکرانه کم ارتفاع است.
شدت انتقال رسوب موازی ساحل (LT)	در نواحی شرقی شهرستان، به‌واسطه قرارگیری در مجاورت جزیره قشم، شدت انتقال رسوبات بسیار کم است. در نواحی غربی شهرستان نیز شدت انتقال رسوب در طبقه متوسط قرار می‌گیرد.

مأخذ: سازمان بنادر و دریانوردی، طرح تدقیق مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی استان هرمزگان (ICZM)

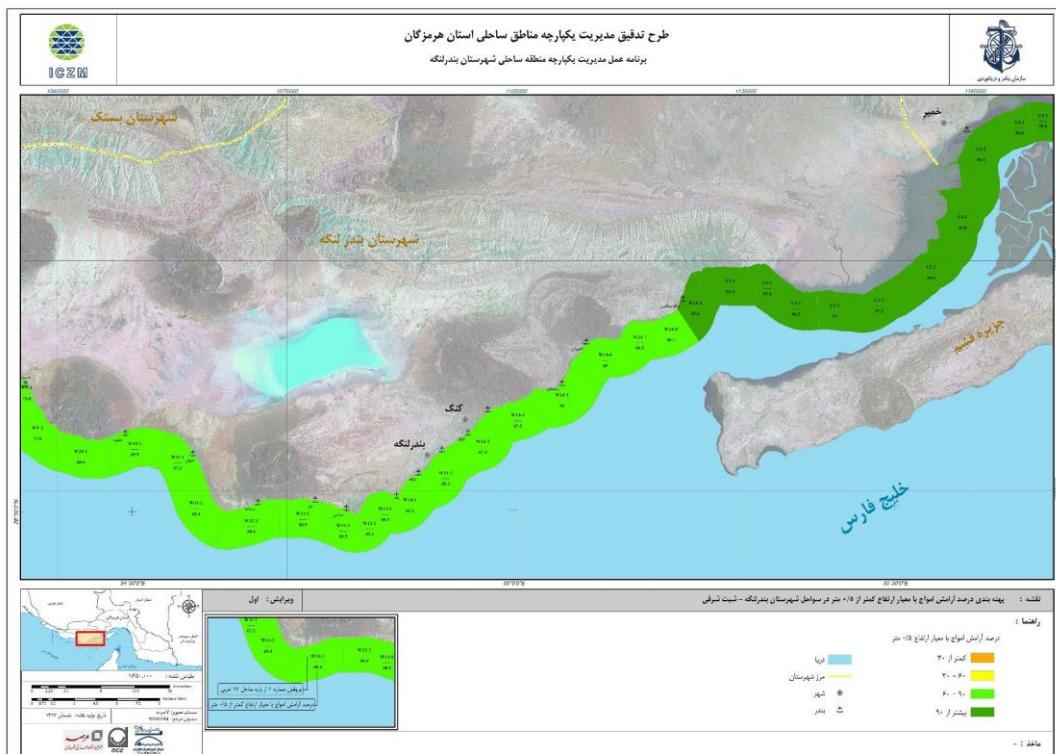


شکل ۱۲-۲: جزر و مد در دریا

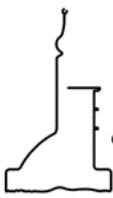


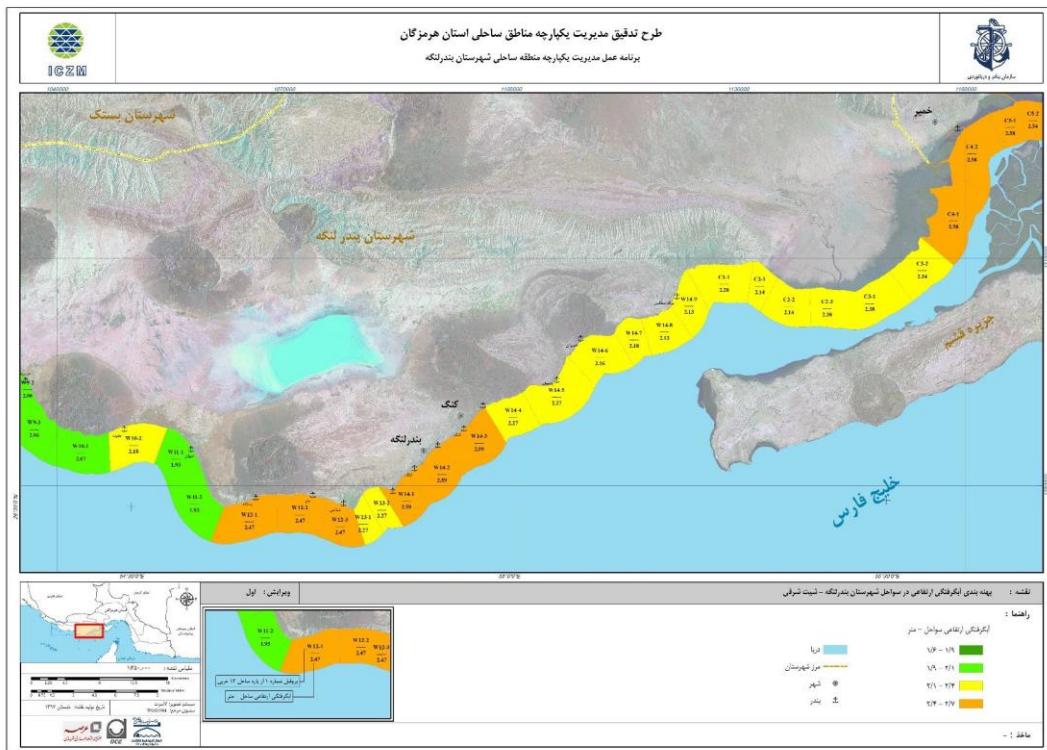


شکل ۲-۱۳: پیهندی ارتفاع امواج طراحی در نوار ساحلی شهرستان لنگه در محدوده بندر کنگ

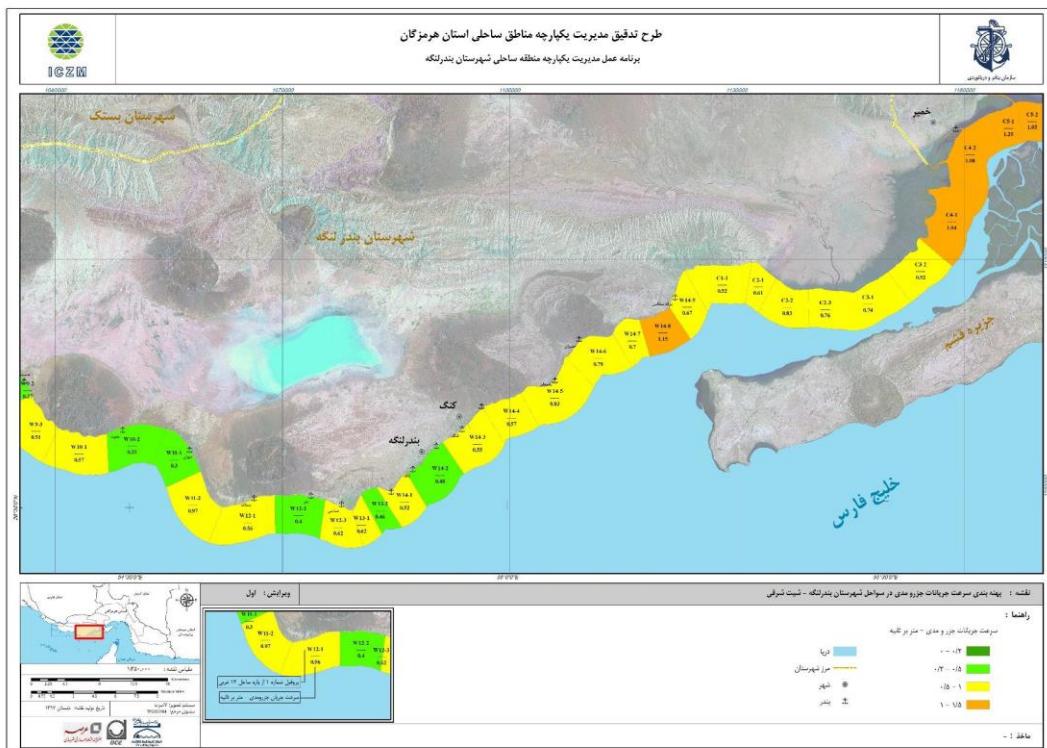


شکل ۲-۱۴: پیهندی درصد آرامش امواج با ارتفاع کمتر از ۰/۵ متر در نوار ساحلی شهرستان لنگه در محدوده بندر کنگ

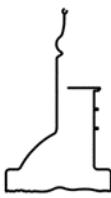




شکل ۲-۱۵: پهن بندی آبگرفتگی ارتفاعی امواج در نوار ساحلی شهرستان لنگه در محدوده بندر کنگ



شکل ۲-۱۶: پهن بندی سرعت جریانات جزو و مدی در نوار ساحلی شهرستان لنگه در محدوده بندر کنگ





۲-۲: موقعیت زمین شناختی

اسکلت ناهمواری‌ها و ساختار زمین‌شناسی منطقه مورد مطالعه ناشی از تحولات تکتونیکی اواخر دوران سوم زمین‌شناسی در فاز کوهزایی سیمیزین پسین شکل گرفته است و براساس ویژگی‌های زمین‌شناسی و مورفولوژی منطقه و به استناد مطالعات و تحقیقات زمین‌شناسان، بنادر کنگ و لنگه در تقسیمات واحدهای ساختمانی در زون زاگرس چین‌خورده و سواحل تکتونیکی خلیج فارس و در پهنهای ۱۵۰ تا ۲۵۰ کیلومتر قرار گرفته است.

از نظر وضعیت چینه‌شناسی و ساختمان اصلی زمین، این منطقه، در ارتباط کامل با خصوصیات زون‌های تشکیل‌دهنده این محدوده قرار داشته و بر حسب قدمت، سازندهای پرکامبرین تا رسوبات اخیر کواترنر به طور مشخص در سطوح این زون‌ها قبل مشاهده می‌باشد. با توجه به حرکات تکتونیکی مداوم در دوران‌های مختلف زمین‌شناسی، برونزدگی و گسترش سازندهای مختلف زمین‌شناسی از جمله گندلهای نمکی، سازند بختیاری، سازند آغازاری، سازند میشان، سازند گچساران و رسوبات دوران چهارم (کواترنری) به شرح زیر مشاهده می‌شود:

- گندلهای نمکی هرمز قدیمی‌ترین سازند منطقه در یک محیط رسوب‌گذاری تبخیری است. این سازند دارای مقادیر قابل توجهی نمک، دارای مارن، گچ، سنگ‌های آتش‌شانی (آذرین) و دولومیت می‌باشد. از خواص این سازند، علاوه بر برقراری تعادل ایزوستاری در برابر زلزله (کاهش شدت زلزله به علت انعطاف‌پذیری آن) باعث شوری آب و خاک می‌شود.

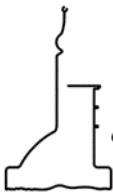
- سازند میشان شامل مارن‌های خاکستری و آهک‌های صدف‌دار حاوی رسوب‌سنگواره بوده و در محدوده نوار جنوبی و شمالی منطقه به‌فور یافت می‌شود. این سازند بر روی لایه ژیپس‌دار گچساران و در نزدیکی گندلهای نمکی قرار دارد. سن این سازند اوایل میوسن تا میوسن میانی از دوره ترشیاری است. سازند میشان به‌دلیل تفاوت‌های سنگ‌شناسی در بخش‌های زیرین و بالایی خود از ویژگی آبدهی کاملاً متفاوتی برخوردار است. بخش زیرین، به‌دلیل وجود مارن و آهک تقریباً غیرقابل نفوذ‌پذیر بوده و بخش بالایی آهکی آن نفوذ‌پذیر بوده و در انتقال آب‌های زیرزمینی نقش اساسی دارد.

- سازند آغازاری به‌طور متنابض با سازند میشان - بختیاری و گندلهای نمکی در تمام زیر سطح شهرهای لنگه و کنگ به‌چشم می‌خورد. این سازند از نظر خواص آبدهی در لایه‌های مارن، غیرقابل نفوذ است. ولی در قسمت‌های ماسه‌سنگی به‌دلیل وجود درز و شکاف‌های زیاد نفوذ‌پذیر بوده و باعث تغذیه سفره‌های آبرفتی و آب‌های زیرزمینی می‌شود. علیرغم این شرایط، وجود لایه‌های گچ‌دار مابین سنگ و مارن در فرایند نفوذ‌پذیری باعث افزایش املاح محلول در آب می‌گردد که در نتیجه آن، کیفیت آب‌های زیرزمینی پایین آمده و سولفاته می‌شود.

- سازند گچساران شامل رسوبات تبخیری مانند گچ، نمک، مارن و آهکی بوده و به‌صورت تپه‌های کم ارتفاع در شمال شرقی منطقه مورد مطالعه به‌همراه سازند میشان و گندلهای نمکی در پای ارتفاعات شمال منطقه مشاهده می‌شود. این سازند به‌دلیل نفوذناپذیر بودن، توانایی ذخیره و یا انتقال آب‌های زیرزمینی را ندارد و در تغییر کیفیت شیمیایی سفره آبرفتی و مخازن کارستی از نوع کربناته (کیفیت مناسب) به سولفاته (کیفیت نامناسب) نقش مهمی دارد.

- سازند بختیاری شامل سازند کنگلومرات آهکی سیمانی شده در آهک به‌صورت مواد تخریبی درشت حامل فعالیت‌های مرحله زمین‌ساختی اواخر چین‌خوردگی آپی در دوره میوپلیوسن بوده، از برخاستن تمام سازندهای قلبی و فرسایش آن‌ها به وجود آمده است. این سازند به‌صورت تپه‌های کوچک شنی در ساحل خلیج و همین‌طور در اطراف سازند آغازاری رخمنون دارد. سازند بختیاری به‌دلیل تخلخل و نفوذناپذیری بالای آن، منبع غنی جهت تغذیه آب‌های زیرزمینی می‌باشد؛ به‌ویژه نفوذناپذیری لایه زیر آن به دلیل داشتن سیمان مقاوم (آهکی- رسی) در انتقال آب زیرزمینی نقش خوبی دارد.

- رسوبات عهد حاضر (دوره چهارم) در منطقه عمومی شهرهای لنگه و کنگ شامل آبرفت‌های دامنه‌ای، تراس‌های آبرفتی رودخانه‌ای و رسوبات دریاچه‌ای (رسوبات دانه‌ریز سیلت، رس، مارن و رسوبات آبرفتی و شنی به‌صورت خاک‌های رسی



زراعی در سطح ورسوبات دانه درشت شن و ماسه و ... در عمق) باتوجه به شبک کم نفوذپذیری و آبگیری سطحی، دارای منابع آب‌های زیرزمینی بالایی می‌باشد؛ هرچند که این آب‌ها از کیفیت خوبی برخوردار نیستند.

در مجموع، شهر کنگ در بستری قرار گرفته است که مشتمل بر تراس‌های فوقانی مشتمل از واریزهای و آبرفت‌های سنگریزه‌دار قدیمی است و به دلیل فرسایش آبی به مقدار کم تا متوسط، پستی و بلندی دارد. معمولاً دارای خاک‌های نیمه عمیق تا عمیق سنگریزه‌دار با بافت متوسط بر روی تجمع سنگریزه و قلوه سنگ‌های آهکی است. (طرح توسعه و عمران بندر لنگه و کنگ ۱۳۸۵ ج. ۱، صص. ۱۹-۱۸)

باتوجه به موارد مذکور، نوع خاک از یک طرف و شرایط بارش که در ادامه به ان پرداخته خواهد شد، راهکارهای بومی ویژه جهت ذخیره رواناب و پرکردن سفره‌های زیرزمینی آب باخود به همراه داشته که در بخش کالبدی در ارتباط با مشخصه‌های شهر به آن پرداخته خواهد شد.

۲-۳: شرایط اقلیمی

هوای بندر کنگ در دوره گرم بر اثر استیلای جریان پرفشار جنب حاره‌ای و در دوره سرد سال هم بر اثر گسترش حلقه بادهای غربی، رودبار جنب حاره‌ای به جنوب ایران و بندر کنگ می‌رود. بادهای موسمی مربوط به بادهای فصلی اقیانوس هند به این منطقه وارد می‌شوند که در فصل تابستان هوای گرم و مرتبط حاره‌ای را گسترش می‌دهند. راه دوم ورود هوای موسمی از طریق استقرار کم فشار حرارتی در فصل تابستان بروی پاکستان و هندوستان است. این فروبار که به فروبار پاکستان موسوم است در روی دره کنگ با کمریند همگرایی حاره‌ای منطبق شده و تا ارتفاع قابل توجهی گسترش دارد. باران‌های چهل پسینی و یا باران‌های تابستانی در بندر کنگ تحت تاثیر همین جریان است.

اطلاعات مورد استفاده در این پژوهش از اطلاعات ثبت شده در ایستگاه سینوپتیک بندرلنگه، در طول دوره آماری ۳۰ ساله (۱۹۸۷-۲۰۱۷) است و از پortal سازمان هواشناسی کشور دریافت شده است.

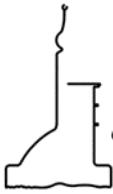
جدول ۲-۳: مشخصات ایستگاه هواشناسی بندرلنگه

نام ایستگاه	طول جغرافیایی	عرض جغرافیایی	نوع ایستگاه	طول دوره آماری
بندرلنگه	۵۴/۸۳	۲۶/۵۳	سینوپتیک فرودگاهی	۱. ساله

۲-۳-۱: دما

• حداقل و حداکثر مطلق دما

حداقل مطلق دما 10.34°C درجه سانتیگراد در ماه ژانویه و حداکثر مطلق دما 41.29°C درجه سانتیگراد در ماه ژوئن ثبت شده است. کمترین دامنه تغییرات دمایی در فصل تابستان با 12.80°C درجه سانتیگراد و بیشترین آن در فصل بهار با 18.40°C درجه سانتیگراد است.



جدول شماره ۴-۲: حداقل، حداکثر و دامنه تغییرات ماهانه دما

حداکثر مطلق	حداقل مطلق	دامنه تغییرات	ماه
۲۵.۷۶	۱۰.۳۴	۱۵.۴۲	ژانویه
۲۷.۷۰	۱۱.۵۵	۱۶.۱۵	فوریه
۳۱.۲۷	۱۴.۰۷	۱۷.۲۰	مارس
۳۷.۵۳	۱۷.۲۲	۲۰.۳۱	آوریل
۴۱.۲۳	۲۲.۳۵	۱۸.۸۸	می
۴۱.۲۹	۲۵.۲۶	۱۶.۰۳	ژوئن
۴۰.۸۷	۲۷.۷۷	۱۳.۱۰	ژولای
۴۰.۶۶	۲۹.۱۱	۱۱.۵۵	آگوست
۳۹.۲۸	۲۵.۵۶	۱۳.۷۲	سپتامبر
۳۷.۴۷	۲۱.۵۱	۱۵.۹۶	اکتبر
۳۳.۰۳	۱۶.۲۳	۱۶.۸۰	نوامبر
۲۸.۲۹	۱۱.۹۰	۱۶.۳۹	دسامبر

• میانگین دما

حداقل میانگین دما ۱۹.۱۵ درجه سانتیگراد در ماه ژانویه و حداکثر میانگین دما ۳۴.۷۷ در ماه آگوست ثبت شده است.

جدول ۵-۵: میانگین ماهانه دما

میانگین	ماه
۱۹.۱۵	ژانویه
۲۰.۴۰	فوریه
۲۳.۰۴	مارس
۲۷.۰۱	آوریل
۳۱.۱۳	می
۳۳.۰۶	ژوئن
۳۴.۶۵	ژولای
۳۴.۷۷	آگوست
۳۳.۰۹	سپتامبر
۳۰.۲۱	اکتبر
۲۵.۶۷	نوامبر
۲۱.۲۵	دسامبر

۲-۳-۲: رطوبت نسبی

رطوبت نسبی از جمله پارامترهایی است که در ایستگاه‌های (تبخیرسنجی، کلیماتولوژی و سینوپتیک) روزانه سه نوبت در ساعت‌های ۰۶:۰۰، ۱۲:۳۰ و ۱۸:۳۰ قرائت و ثبت می‌گردد.

میانگین رطوبت نسبی در کل دوره آماری در ایستگاه بندر لنگه برابر ۶۳ درصد است. حداقل میزان رطوبت نسبی سالانه ۸ درصد و حداکثر آن ۱۰۰ درصد است. حداقل مطلق رطوبت نسبی در ماه اسفند صفر درصد و حداکثر مطلق آن در ماه‌های فروردین، اردیبهشت، مرداد و شهریور با ۱۰۰ درصد بوده است.

جدول ۲-۶: حداقل، حداکثر و میانگین ماهانه رطوبت نسبی

ماه	میانگین	حداقل مطلق	حداکثر مطلق
فروردین	۶۱	۸	۱۰۰
اردیبهشت	۶۰	۷	۱۰۰
خرداد	۶۵	۴	۹۸
تیر	۶۶	۲	۹۶
مرداد	۶۶	۱۲	۱۰۰
شهریور	۵۸	۱۲	۱۰۰
مهر	۴۶	۵	۸۴
آبان	۵۰	۷	۸۴
آذر	۵۰	۱۰	۸۴
دی	۵۴	۶	۸۴
بهمن	۵۴	۶	۸۴
اسفند	۵۳	.	۷۷

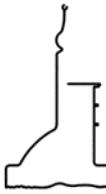
۳-۳-۲: ریزش‌های جوی (بارندگی)

• بارش سالانه

در دوره مورد مطالعه، میانگین بارش نازل شده برابر با ۱۲۹ میلی‌متر در سال است. بیشترین میزان بارش مربوط به دوره سال‌های ۱۹۹۵ تا ۱۹۹۸ است، و کمترین میزان بارش در سال ۲۰۱۰ اتفاق افتاده است. بیشترین میزان بارش نزدیک به ۲۵۰ میلی‌متر در سال ۲۰۱۷ و کمترین میزان آن نزدیک به ۱۷ میلی‌متر در سال ۲۰۱۰ است. با وجود تغییرات دوره‌ای بارش، از سال ۲۰۰۱ شاهد یک دوره خشک طولانی هستیم. البته در این دوره می‌توان ۲۰۰۹ را سالی استثنای دانست که میزان بارش در آن نزدیک به ۱۷۰ میلی‌متر بوده است.

جدول ۲-۷: مجموع بارش سالانه در دوره آماری ۳۰ ساله

سال	مجموع بارش سالانه (میلی‌متر)	سال	مجموع بارش سالانه (میلی‌متر)
۲۰۰۳	۳۷.۸	۱۹۸۷	۱۱۵.۱
۲۰۰۴	۵۴.۶	۱۹۸۸	۱۴۸.۸
۲۰۰۵	۱۲۹.۶	۱۹۸۹	۱۶۱.۲
۲۰۰۶	۱۲۱.۴	۱۹۹۰	۱۰۸
۲۰۰۷	۴۲.۷	۱۹۹۱	۱۹۶.۸
۲۰۰۸	۸۴.۳	۱۹۹۲	۲۰۹.۹
۲۰۰۹	۱۷۳.۲	۱۹۹۳	۲۲۲
۲۰۱۰	۱۷۷	۱۹۹۴	۴۶.۹
۲۰۱۱	۹۰.۹	۱۹۹۵	۴۰۲.۷
۲۰۱۲	۶۸.۶	۱۹۹۶	۲۰۱.۳
۲۰۱۳	۶۴.۳	۱۹۹۷	۲۲۳.۵
۲۰۱۴	۱۰۹.۵	۱۹۹۸	۲۱۷.۶
۲۰۱۵	۹۲.۴	۱۹۹۹	۹۳.۹
۲۰۱۶	۹۴.۸	۲۰۰۰	۱۳۲.۱
۲۰۱۷	۲۴۵.۳	۲۰۰۱	۳۱.۷
		۲۰۰۲	۵۲.۴



• بارش ماهانه

بیشترین میزان میانگین بارش ماهانه در ماه ژانویه با ۳۳.۲۴ میلی‌متر بارش در روز و کمترین میزان میانگین بارش ماهانه مربوط به ماه آگوست و به مقدار صفر میلی‌متر در روز است.

جدول ۲-۸: میانگین ماهانه میزان بارش

میزان (میلی‌متر/روز)	ماه
۳۳.۲۴	ژانویه
۲۲.۷۲	فوریه
۲۷.۱۶	مارس
۴.۰۶	آوریل
۰.۱۱	می
۰.۱۰	ژوئن
۰.۹۷	ژولای
۰.۰۰	آگوست
۱۶.۸	سپتامبر
۰.۱۴	اکتبر
۱۰.۲۲	نوامبر
۲۸.۶۷	دسامبر

• بارش فصلی

منطقه مورد مطالعه از نظر نزولات جوی دارای دو دوره خشک (فصل‌های بهار، تابستان و پاییز) و مرطوب (زمستان) است. بیش از ۶۰ درصد از کل بارش سالانه در دوره مرطوب زمستان و ۴۰ درصد از میزان نزولات جوی در دوره خشک ریزش دارد. نسبت بارش فصلی برای فصل‌های زمستان، پاییز، بهار و تابستان به ترتیب ۶۴.۴۰، ۳۰.۲۵، ۳۰.۰۵ و ۲۰.۵ درصد از کل بارش سالانه است. با وجود خشک بودن کلی منطقه هیچ فصلی از سال بدون بارش نبوده و این ناشی از فعالیت سیستم‌های کم‌فشار موسیمی و اثر آن‌ها بر منطقه در فصل گرم سال است. اما همان‌گونه که انتظار می‌رود بیشترین بارش‌ها در فصل زمستان و کمترین میزان بارش نیز در فصل تابستان رخ می‌دهد.

جدول ۲-۹: سهم بارش هر ماه از کل بارش سالانه (درصد)

درصد	ماه	درصد	ماه	درصد	ماه	درصد	ماه
۲۵.۷۵	ژانویه	۰.۱۱	اکتبر	۰.۷۵	ژولای	۳.۱۴	آوریل
۱۷.۶۰	فوریه	۷.۹۲	نوامبر	۰.۰۰	آگوست	۰.۰۸	می
۲۱.۰۵	مارس	۲۲.۲۲	دسامبر	۱.۳۰	سپتامبر	۰.۰۷	ژوئن
۶۴.۴۰	زمستان	۳۰.۲۵	پاییز	۲.۰۵	تابستان	۳.۳۰	بهار

۴۰ •

سالانه حوادث جاده‌ای بسیاری در کشور به دلیل تشکیل پدیده مه و کاهش دید افقی در سطح جاده‌ها اتفاق می‌افتد. هم‌چنین شکل‌گیری این پدیده در مجاورت یا در سطح باندهای فرودگاه و بنادر مختلف به دلیل کاهش دید افقی می‌تواند موجب خطرات جدی شود.

از بررسی تعداد روزهای همراه با پدیده مه در ماه برای ایستگاه بندر لنگه مشاهده می‌شود که بیشترین تعداد روزهای همراه با پدیده مه در کل دوره مورد بررسی مربوط به ماه ژوئن با ۲۰ روز و سپس ماههای آوریل، می و مارس به ترتیب با ۱۸، ۱۵ و ۱۰ روز می‌باشد. در این بین ماههای آگوست و نوامبر بدون هیچ روزی کمترین روزهای همراه با پدیده مه را دارند.

جدول ۱۰-۲: تعداد روزهای همراه با مه در ماه برای دوره مورد مطالعه

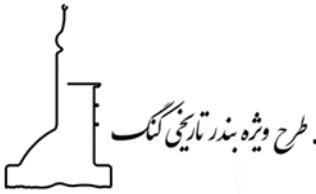
میزان (روز)	ماه
۵	ژانویه
۳	فوریه
۱۰	مارس
۱۸	آوریل
۱۵	می
۲۰	ژوئن
۹	ژویای
۰	آگوست
۱	سبتمبر
۲	اکتبر
۰	نوامبر
۱	دسامبر
۸۴	مجموع کل دوره

۴-۳-۲: ساعات آفتابی

از عوامل اقلیمی که می‌تواند در برنامه‌ریزی تاثیرگذار باشد میزان ابرناکی و ساعات آفتابی در طی روز است. بیشترین مقدار میانگین ابرناکی مربوط به ماه فروردین و پس از آن ماههای اسفند، دی و بهمن است. کمترین میزان ابرناکی نیز مربوط به ماههای مهر و شهریور می‌باشد.

جدول ۱۱-۲: میانگین بیشترین میزان ابرناکی در ایستگاه بندرلنگه (ساعت در روز)

ساعت/روز	ماه
۸/۱	فروردین
۷/۵	اردیبهشت
۶/۲	خرداد
۶/۲	تیر
۶/۹	مرداد
۵/۸	شهریور
۵/۲	مهر
۶/۶	آبان
۷/۵	آذر
۷/۹	دی
۷/۸	بهمن
۸	اسفند



در بررسی عامل اقلیمی میزان ساعات آفتابی و همچنین میانگین بیشینه ساعات آفتابی در روز مربوط به ماههای مختلف استفاده شده است. بیشترین مقدار میانگین و میانگین بیشینه ساعات آفتابی مربوط به ماههای اردیبهشت و خرداد و کمترین مقدار میانگین و میانگین بیشینه ساعات آفتابی مربوط به ماههای آذر و دی می‌باشد.

جدول ۱۲-۲: میانگین و میانگین بیشینه ساعات آفتابی در روز

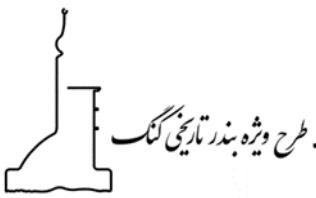
ماه	میانگین بیشینه ساعات آفتابی در یک روز	میانگین ساعات آفتابی
فروردین	۱۱.۲	۸.۵
اردیبهشت	۱۱.۸	۹.۹
خرداد	۱۱.۸	۱۰.۸
تیر	۱۱.۶	۹.۸
مرداد	۱۱	۹.۳
شهریور	۱۰.۵	۹.۲
مهر	۱۰.۳	۹.۳
آبان	۱۰.۲	۹
آذر	۹.۹	۸
دی	۹.۹	۷.۷
بهمن	۱۰.۳	۸.۲
اسفند	۱۰.۶	۷.۹

۳-۲: تحلیل باد

باد یک کمیت برداری است که دارای دو مشخصه جهت و سرعت است. سمت باد جهتی است که باد از آن جهت می‌وزد یعنی اگر سمت باد جنوب شرقی باشد، به این معنی است که باد از سمت جنوب شرقی به سمت شمال غربی می‌وزد. جهت بادها با توجه به جهت حرکت عقره‌های ساعت که زاویه‌ای بین صفر تا ۳۶۰ درجه را تشکیل می‌دهد به ۸ گروه تقسیم می‌شود. طبقه‌بندی جهات باد در جدول زیر آورده شده است.

جدول ۱۳-۲: طبقه‌بندی جهات هشتگانه باد

جهت	نماد اختصاری	حدوده زاویه (درجه)
شمالی	N	۲۲/۵ تا ۳۳۷/۵
شمال شرقی	NE	۶۷/۵ تا ۲۲/۵
شرقی	E	۱۱۲/۵ تا ۶۷/۵
جنوب شرقی	SE	۱۵۷/۵ تا ۱۱۲/۵
جنوبی	S	۲۰۲/۵ تا ۱۵۷/۵
جنوب غربی	SW	۲۴۷/۵ تا ۲۰۲/۵
غربی	W	۲۹۲/۵ تا ۲۴۷/۵
شمال غربی	NW	۳۳۷/۵ تا ۲۹۲/۵



سرعت باد را با بادسنچ تعیین می‌کنند که عمدتاً در ایستگاه‌های سینوپتیک انجام می‌گیرد. واحداندازه‌گیری سرعت باد متر بر ثانیه است. طبقه‌بندی بادها بر اساس سرعت آنها در ۶ گروه و از باد ملایم با سرعت ۲ تا ۵ متر بر ثانیه تا طوفان با سرعت بیش از ۲۰ متر بر ثانیه صورت می‌گیرد.

جدول ۱۴-۲: طبقه‌بندی سرعت باد

سرعت باد	دسته‌بندی باد
۲-۵ متر بر ثانیه	باد ملایم
۵-۹ متر بر ثانیه	باد قابل ملاحظه
۹-۱۲ متر بر ثانیه	باد نسبتاً شدید
۱۲-۱۵ متر بر ثانیه	باد شدید
۱۵-۲۰ متر بر ثانیه	باد خیلی شدید
بیشتر از ۲۰ متر بر ثانیه	طوفان

میانگین سرعت باد در ایستگاه سینوپتیک بندرلنگه در طول ماههای سال ملایم بوده و از حدود ۲.۹ متر بر ثانیه تا ۳.۹ متر بر ثانیه متغیر است.

جدول ۱۵-۲: میانگین ماهانه سرعت باد

میانگین سرعت باد (m/s)	ماه
۲.۹	ژانویه
۳.۲	فوریه
۳.۶	مارس
۳.۷	آوریل
۳.۷	می
۳.۵	ژوئن
۳.۷	ژوئیه
۳.۹	آگوست
۳.۵	سپتامبر
۲.۹	اکتبر
۲.۹	نوامبر
۲.۸	دسامبر

میانگین کمترین سرعت باد سالانه طی دوره آماری در منطقه بندر کنگ صفر است. میانگین بیشترین سرعت باد ۱۳.۳۲ متر بر ثانیه و از سمت غرب می‌وزد.

جدول ۱۶-۲: مقادیر سالانه باد در منطقه مورد مطالعه

میانگین سرعت باد (m/s)	کمترین سرعت باد (m/s)	بیشترین سرعت باد (m/s)	سمت شدیدترین باد (درجه)
۳.۴۰	.	۱۳.۳۲	۲۶۱

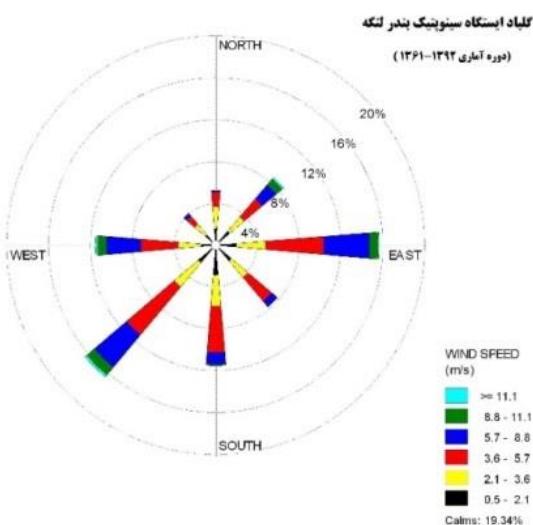
کمترین میزان میانگین سرعت باد بیشینه در ماه سپتامبر ۹.۸۷ متر/ثانیه و بیشترین میزان آن ۱۳.۳۲ متر بر ثانیه در ماه آوریل ثبت شده است.



جدول ۱۷-۲: سمت و سرعت باد بیشینه ماهانه

جهت	میزان (m/s)	ماه
SW	۱۱.۱۶	ژانویه
SW	۱۱.۶۱	فوریه
SW	۱۳.۱۰	مارس
W	۱۳.۳۲	آوریل
W	۱۳.۱۶	می
SE	۱۱.۵۵	ژوئن
E	۱۱.۱۶	ژولای
E	۱۱.۲۳	آگوست
E	۹.۸۷	سپتامبر
SE	۹.۹۷	اکتبر
SE	۱۰.۵۲	نوامبر
SE	۱۱.۸۴	دسامبر

تفسیر یک گلbad بدون توجه به نقشه توپوگرافی دشوار است، زیرا اثرات محلی باعث تغییرات مهمی در جریانات هوا می‌شوند. اماً به طور کلی باد غالب در ایستگاه بندر لنگه باد شرقی، جنوب شرقی، جنوب غربی یا غربی است.

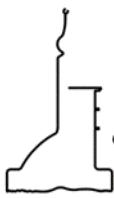


شکل ۱۷-۲: گلbad ایستگاه سینوپتیک بندر لنگه

۶-۳-۲: طوفان‌های گردوغبار

یکی از مشکلات و مخاطرات اقلیمی کشور ایران و استان هرمزگان وقوع طوفان‌های گردوغبار است که اثرات بهداشتی، اکولوژیک و اقتصادی شدیدی به همراه دارد. جهت پایش این مخاطره از کدهای هوای حاضر (WW) ثبت شده در ایستگاه هواشناسی سینوپتیک بندر لنگه، با دو منشاء نزدیک و خارج از ایستگاه، به دو صورت ماهانه و سالانه پرداخته شده است.

- پایش سالانه طوفان‌های گردوغبار در کل دوره مورد مطالعه (۲۰۰۲-۲۰۱۵)، ۲۲۸۵ روز همراه با طوفان گردوغبار با دو منشاء خارج و نزدیک ایستگاه در ایستگاه بندر لنگه ثبت شده است.



جدول ۲-۱۸: فراوانی سالانه روزهای همراه با گردوغبار

تعداد روز	سال
۴۲	۲۰۰۲
۶۰	۲۰۰۳
۵۷	۲۰۰۴
۴۰	۲۰۰۵
۸۳	۲۰۰۶
۱۹۳	۲۰۰۷
۱۷۶	۲۰۰۸
۳۳۳	۲۰۰۹
۳۲۵	۲۰۱۰
۱۷۱	۲۰۱۱
۲۴۳	۲۰۱۲
۲۰۹	۲۰۱۳
۱۶۳	۲۰۱۴
۱۹۰	۲۰۱۵

در ایستگاه بندرلنگه سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰ با ۳۲۵ روز همراه با گردوغبار بالاترین میزان ثبت شده در یک سال را به خود اختصاص داده‌اند. در کل دوره مورد بررسی (۲۰۰۲ تا ۲۰۱۵) ۱۰۱ روز همراه با طوفان گردوغبار با منشاء خارج از ایستگاه و ۲۱۸۴ روز همراه با طوفان گردوغبار با منشاء نزدیک ایستگاه بندرلنگه ثبت شده است.

جدول ۲-۱۹: پایش سالانه روزهای همراه با گردوغبار جدول ۲-۲۰: پایش سالانه روزهای همراه با گردوغبار
با منشاء خارج از ایستگاه با منشاء نزدیک ایستگاه

تعداد روز	سال
۴۲	۲۰۰۲
۴۸	۲۰۰۳
۵۵	۲۰۰۴
۳۵	۲۰۰۵
۸۲	۲۰۰۶
۱۸۲	۲۰۰۷
۱۶۰	۲۰۰۸
۲۹۸	۲۰۰۹
۳۱۸	۲۰۱۰
۱۷۱	۲۰۱۱
۲۳۷	۲۰۱۲
۲۰۹	۲۰۱۳
۱۵۷	۲۰۱۴
۱۹۰	۲۰۱۵

تعداد روز	سال
۰	۲۰۰۲
۱۲	۲۰۰۳
۲	۲۰۰۴
۵	۲۰۰۵
۱	۲۰۰۶
۱۱	۲۰۰۷
۱۶	۲۰۰۸
۳۵	۲۰۰۹
۷	۲۰۱۰
۰	۲۰۱۱
۶	۲۰۱۲
۰	۲۰۱۳
۶	۲۰۱۴
۰	۲۰۱۵

• پایش ماهانه طوفان‌های گردوغبار

در مجموع دوره مورد مطالعه ۲۰۰۲ تا ۲۰۱۵، بیشترین تعداد روزهای همراه با گرد و غبار ۲۳۹ روز در ماه آگوست و کمترین میزان آن ۳۵ روز در ماه نوامبر بوده است.



جدول ۲-۲: فراوانی ماهانه روزهای همراه با گردوغبار

تعداد روز	ماه
۵۱	ژانویه
۱۴۳	فوریه
۲۳۲	مارس
۲۰۴	آوریل
۲۳۲	می
۱۶۰	ژوئن
۱۸۸	ژولای
۲۳۹	آگوست
۷۱	سپتامبر
۶۳	اکتبر
۳۵	نوامبر
۵۳	دسامبر

جدول ۲-۳: پایش ماهانه روزهای همراه با گردوغبار با منشاء خارج از ایستگاه

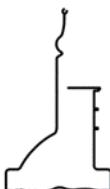
تعداد روز	ماه
۴۹	ژانویه
۱۴۳	فوریه
۲۲۵	مارس
۲۰۲	آوریل
۲۳۲	می
۱۵۸	ژوئن
۱۸۰	ژولای
۲۱۲	آگوست
۷۱	سپتامبر
۶۳	اکتبر
۳۰	نوامبر
۵۲	دسامبر

تعداد روز	ماه
۲	ژانویه
۰	فوریه
۸	مارس
۲	آوریل
۰	می
۲	ژوئن
۸	ژولای
۲۷	آگوست
۰	سپتامبر
۰	اکتبر
۵	نوامبر
۱	دسامبر

۴-۲: شرایط لرزه‌خیزی

با بررسی زمین لرزه‌های ثبت شده در بازه زمانی سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۰۶ میلادی ۱۲۵ زمین لرزه با شدت بین ۵.۱ تا ۲.۵ درجه در مقیاس ریشر به ثبت رسیده است. شدیدترین زمین لرزه‌های ثبت شده در شهریور ۱۳۸۹ با شدت ۵.۱ درجه و آبان ۱۳۸۷ با شدت ۵ درجه در مقیاس ریشر بوده است.

از نظر فراوانی ۷۰٪ زمین لرزه‌های منطقه در بازه زمانی مورد مطالعه با شدت بین ۳ تا ۳.۹ درجه در مقیاس ریشر بوده است.



جدول ۲-۲۴: کمترین میزان زمین لرزه در بازه زمانی ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۸

طول شرقی	عرض شمالی	عمق (کیلومتر)	شدت زلزله (ریشتر)	تاریخ
۵۴.۸۷	۲۶.۹۵	۲۶.۱	۲.۵	۲۰۱۳/۰۸/۲۴
۵۴.۷۱	۲۶.۰۹	۱۷.۵	۲.۶	۲۰۱۶/۰۳/۲۱
۵۴.۶۳	۲۶.۷۸	۸.۲	۲.۶	۲۰۱۷/۱۰/۲۵

ماخذ: بولتن مرکز لرزه نگاری کشوری

جدول ۲-۲۵: بیشترین میزان زمین لرزه در بازه زمانی ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۸

طول شرقی	عرض شمالی	عمق (کیلومتر)	شدت زلزله (ریشتر)	تاریخ
۵۴.۴۸	۲۷.۰۰	۲۸.۱	۵.۱	۲۰۱۰/۰۹/۰۷
۵۴.۹۹	۲۶.۵۳	۲۸.۸	۵	۲۰۱۸/۱۰/۲۵
۵۴.۷۴	۲۶.۸۵	۲۶.۹	۴.۹	۲۰۰۷/۱۱/۲۲

ماخذ: بولتن مرکز لرزه نگاری کشوری

آخرین زمین لرزه‌های به وقوع پیوسته تا زمان تهیه گزارش در آبان ۱۳۹۷ با شدت ۲.۹ درجه و فروردین ۱۳۹۷ با شدت ۳.۵ درجه در مقیاس ریشتر ثبت شده است.

جدول ۲-۲۶: آخرین زمین لرزه‌های ثبت شده

طول شرقی	عرض شمالی	عمق (کیلومتر)	شدت زلزله (ریشتر)	تاریخ
۵۴.۷۹	۲۶.۸۴	۲۸	۲.۹	۲۰۱۸/۰۱/۱۰
۵۴.۵۱	۲۶.۸۱	۶	۳.۵	۲۰۱۸/۰۴/۱۸
۵۴.۵۶	۲۶.۷۵	۱۷	۲.۹	۲۰۱۸/۱۰/۲۳

ماخذ: بولتن مرکز لرزه نگاری کشوری

۲-۵: حریم دریا و نوار ساحلی

یکی از موضوعات مهم در برنامه‌ریزی در بندر کنگ، ارتباط طرح‌های توسعه شهر، اعم از توسعه سکونت یا صنعت و زیرساخت و کشاورزی و موارد مشابه در رابطه با دریا است. برنامه‌ریزی توسعه در سکونتگاه‌های ساحلی تابع شرایط طبیعی در منطقه ساحلی و ارزیابی اثرات دریا بر پهنه‌های سکونتگاهی در موارد زیر است:

- ظرفیت‌هایی که ویژگی‌های طبیعی نوار ساحل و دریا در مختصات شهر برای ایجاد فعالیت‌های اقتصادی و گردشگری در رابطه با دریا در اختیار قرار می‌دهند.

- محدودیت‌هایی که در استقرار کاربری‌های مرتبط با توسعه سکونتگاه‌ها ایجاد می‌شود.

طرح‌های توسعه باید با توجه به محدودیت‌هایی که «نواحی ساحلی»، «نواحی کرانه‌ای» و «آب‌های ساحلی» در اختیار قرار می‌دهند، تعريف شود.^۱

^۱ براساس تعریف ارائه شده در طرح تدقیق مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی استان هرمزگان (ICZM)، منطقه ساحلی مشتمل بر سه پهنه؛ ناحیه ساحلی، ناحیه کرانه‌ای (نوارساحلی) و آب‌های ساحلی به شرح زیر است:

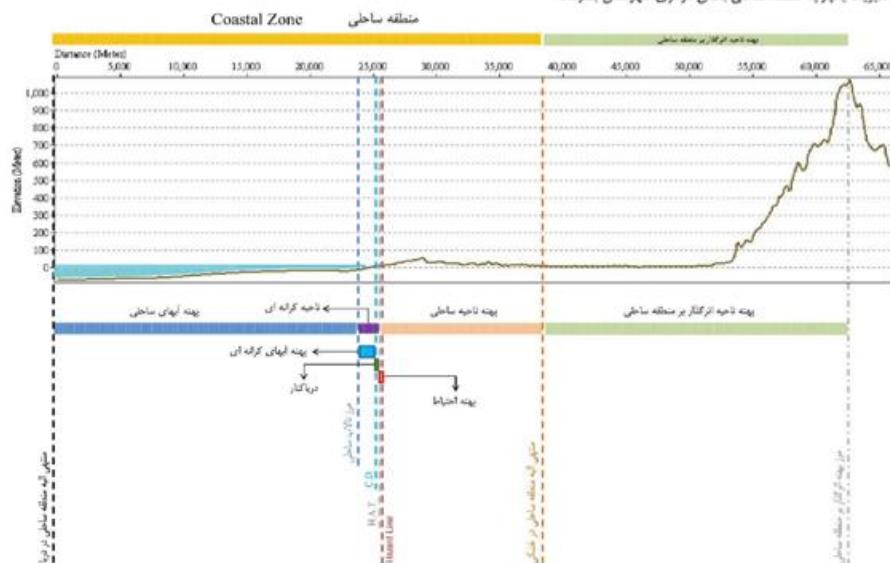
ناحیه ساحلی؛ این ناحیه از بالاترین میزان مددجومی آب دریا (HAT) در خشکی آغاز و تا انتهای منطقه ساحلی در خشکی امتداد می‌یابد. منتهی‌الیه منطقه ساحلی در خشکی یا حد انتهای ناحیه ساحلی در خشکی، متکی بر معیارهایی همچون مرز حوزه‌های آبریز بالافصل دریا، خطالراس ارتفاعات موازی دریا، مرز شهرستان با بخش ساحلی، شبکه دسترسی جاده‌ای، محدوده قانونی شهرها، چگالی تمرکز روستاهای و مرز مناطق تحت حفاظت محیط زیست می‌باشد.

در این راستا، پهنه دیگری در منطقه ساحلی به نام پهنه احتیاط تعریف می‌شود که از پایین ترین میزان جزر نجومی آغاز و تا بیشترین میزان نفوذ آب دریا به خشکی، «خط خطر»^۱ تحت تأثیر پدیدهای دریابی امتداد می‌پاید.

توسعه فعالیت‌های ناحیه ساحلی در پهنه احتیاط، با ضوابط و مقرراتی هماهنگ با نفوذ پدیده‌های دریایی همراه است. در واقع در پهنه احتیاط، استقرار کاربری‌ها و فعالیت‌های مختص به خشکی می‌باشد با ملاحظات ویژه ناشی از ریسک آبگرفتگی دریایی صورت گیرد. علاوه بر موارد مذکور لازم است که «ناحیه اثرگذار بر منطقه ساحلی»^۲ از نظر پایش هرگونه فعالیت، مدیریت یا اقدامات انسانی یا مخاطرات طبیعی در آن که بر روی فرایندها و عملکرد بوم‌شناختی و توسعه‌ای منطقه ساحلی تأثیرگذار می‌باشد، مورد توجه قرار می‌گیرد. معیارها و شاخص‌های مورد استفاده برای شناسایی منتهی‌الیه منطقه ساحلی در خشکی و بستن مرز پهنه ناحیه ساحلی در این شهرستان شامل تراز ارتفاع،^۳ آبریز مسیل و جاده‌ای آسفالته بوده است.

حداکثر ناحیه ساحلی در بخش مرکزی شهرستان لنگه که بندر کنگ نیز در آن واقع است، حدود ۱۰۰ متر است که باریک‌ترین ناحیه ساحلی در شهرستان محسوب می‌شود. حداکثر ناحیه ساحلی در بخش شبیکوه، ۶۵۰ متر و در مهران، ۳۰۰ متر می‌باشد. نمودار و نقشه زیر، پهنه‌های اثرگذار بر منطقه ساحلی در بخش مرکزی شهرستان لنگه و بندر کنگ را نشان می‌دهد.

مدیریت پکهار جه منطقه ساحلی بخش مرکزی شهرستان بندرلنگه

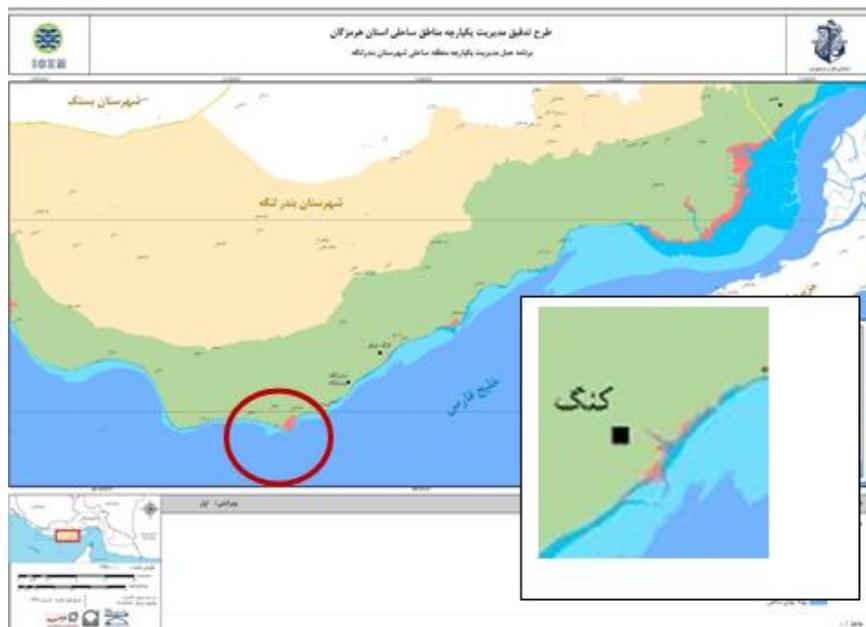


شکل ۲-۱۸: حدود پهنه ساحلی

آب‌های ساحلی: پهنه‌ای آب‌های ساحلی از منتهی‌الیه کرانه‌ای (به‌طور عمده از مرز بسته شدن نیمک رسب‌گذاری) تا منتهی‌الیه منطقه ساحلی در دریا کشیده و دارد. منتهی‌الیه منطقه ساحلی، در سواحل جنوب، کشور، در فاصله ۱۲ مایا، دریا، از خط مبدأ قرار دارد که به موانات نوار ساحلی، امتداد می‌پابند.

۱ خط خطر، خطی فرضی است که از امتداد کدهای ارتفاعی تراز سطح آب در اثر همزمانی پدیده‌های دریایی از جمله، خیزاب موج، خیزاب باد، خیزاب ناشی از تغییر فشار، بالا فتن سطح حفاظت آب در باها و مانگنگ. بالاترین مدل، محاسبه شده است.

^۲ ناجه اثرگذار بر منطقه ساحلی، پهنه‌ای در منتهی‌الیه خشکی منطقه ساحلی است که از مرز منطقه ساحلی آغاز و تا خط‌الراس ارتفاعات مشرف به دریا امتداد می‌پابد. این پهنه، حدفاصل مرز منتهی‌الیه منطقه ساحلی در خشکی (یا منتهی‌الیه مرز پهنه ناحیه ساحلی در خشکی) و محدوده‌ای است که از نظر توپوگرافیک یا حوضه‌آبریز با دیگر عوارض طبیعی یا انسان‌ساخت قابل تهدید حدود شدن است.



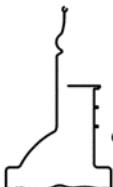
شکل ۲: نمایی از محدوده ساحلی بندر کنگ

۶-۲: فضای سبز و پوشش گیاهی

بر اساس مصاحبه صورت گرفته با مسئولین شهرداری شهر کنگ، گونه‌های گیاهی فضای سبز شهر از انواع گونه‌های بومی اعم از مرکبات، لوز، کنار، کهور، چریش، شمشاد، نخل، بنج‌ماجنین، گل کاغذی می‌باشدند در این منطقه شور و قلیابی بودن خاک سبب شده است که گیاهان حوزه دریاهای جنوب که بومی و سازگار با شرایط محیطی هستند، در این منطقه دیده شوند. اقلیم منطقه نیز گیاهان بدون خزان را در آن رقم زده است؛ به طور کلی، گونه‌های گیاهی مشاهده شده در محدوده و حریم شهر کنگ، به شرح زیر هستند:

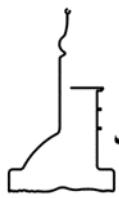
- درختانی که خود را با شرایط محیطی همانگ کرده اند؛ مهم‌ترین گونه‌های این درختان، لوز، کنار، کهور، چریش، شمشاد، گل ابریشم، سمر، بنجامین است؛ اخیراً گونه کونی کارپوس نیز به فضای سبز اضافه شده است. لیکن با توجه به اینکه ریشه‌های این گیاه (کونی کارپوس) در سطح منتشر شده و باعث تخریب رواسازی، سنگفرش‌ها و تاسیسات می‌گردند، چندان مورد استقبال قرار نگرفته است. در ختن «خرگ» نیز از دیگر گونه‌های بومی وحشی است که ارتفاع آن به ۶ متر می‌رسد و اغلب به صورت تک درخت می‌روید و برگی ضخیم، دارای پرز و گوشتی دارد. درخت «خرزهره» نیز از دیگر گونه‌های بومی است که پرندگان از آن دوری می‌کنند و بیشتر، نقش تزیینی دارد.

از میان درختان دارای محصول، مرکبات و انواع نخل نیز از درختانی هستند که در شهر کنگ و اطراف آن کاشته شده اند. باغ‌های نخل در این منطقه سابقه دیرینه‌ای دارد و بخش غربی شهر مجموعه باستانی نخل وجود داشته است. در سال‌های اخیر، توسعه باغ‌های نخل به خصوص در روستاهای اطراف به نظیر بارچاه مورد توجه ویژه قرار گرفته است و گونه‌های نخل از مناطق مختلف حوزه خلیج فارس و شمال افریقا به منطقه وارد شده و کشت شده است. رابطه نخلستان‌ها با شهر و روش‌های بومی تأمین آب و آبیاری آن‌ها در بخش کالبدی (دفتر دوم) به تفصیل ارائه شده است. شکل‌های زیر نمونه‌هایی از درختان منطقه را نشان می‌دهد:





شکل ۲-۲: نمونه گیاهان بومی منطقه

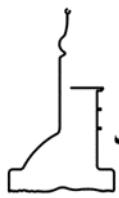




ادامه شکل ۲۰-۲: نمونه گیاهان بومی منطقه



ادامه شکل ۲۰-۲: نمونه گیاهان بومی منطقه





ادامه شکل ۲-۰: نمونه گیاهان بومی منطقه

شوری خاک و آب که عمدتاً ناشی از اثرات گندلهای نمکی هستند، سبب شده است که در پهنه‌های زمین‌های این منطقه شاهد رویش گیاهان سورپسند باشیم. این گیاهان با پوشاندن سطح خاک شورهزار و شنزار در تثیت خاک و جلوگیری از گسترش ریزگردها نقش مهمی دارند.

در ارتفاعات که دما کمتر است، گیاهان مرتعی و استپی می‌روید و گیاهان خانواده گندمیان، گون، مغیل از نمونه‌های آن محسوب می‌شوند.

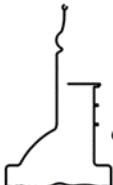
جنگل‌های دست کاشت نیز در مناطق مختلف به چشم می‌خورد و پارک جنگلی واقع در حریم شرقی شهر نمونه آن می‌باشد.

سیستم آبیاری فضای سبز منطقه به دو روش تحت فشار و شلنگی می‌باشد که از منابع آب شرب زیرزمینی یا آب شیرین کن تأمین می‌شوند. بنابر مطالعات انجام گرفته در طرح توسعه بندر کنگ و لنگه در سال ۱۳۸۵، سرانه فضای سبز شهرهای کنگ و لنگه شامل پارکها و بوته‌زارها، حدود ۲۰.۱ متر مربع بوده است که از حداقل سرانه فضای سبز پیشنهادی وزارت مسکن و شهرسازی (۷ متر مربع) نیز کمتر می‌باشد.

جدول ۲-۲: سرانه فضای سبز پیشنهادی در مراجع مختلف

ردیف	نام منبع	سطح سرانه استاندارد پیشنهادی (مترمربع)
۱	وزارت راه و شهرسازی	۱۲-۷
۲	سازمان محیط زیست	۵۰-۳۰
۳	سازمان پارک‌ها و فضای سبز	۵۰-۲۵
۴	طرح جامع پارک‌های ملی و سرخه حصار و خجیر	۵۰-۱۵
۵	طرح ساماندهی تهران	۱۲-۹

ماخذ: نشریه شماره ۲۰۳ ضوابط طراحی فضای سبز شهری





۷-۲: میراث کنگ در گذرگاه تاریخی شهر

۱-۷-۲: بررسی تاریخ شکل‌گیری شهر و تحولات اجتماعی در طول تاریخ شهر

بندر تاریخی کنگ، یکی از بنادر تاریخی خلیج فارس است که در استان هرمزگان قرار دارد. این شهر به عنوان اولین شهر بندری ایران و نخستین شهر تاریخی در خلیج فارس که در فهرست ثبت جهانی قرار گرفته است و دارای ویژگی‌های منحصر به فرد از لحاظ بافت معماری ارزشمند موقعیت جغرافیایی و ژئopolیتیک و پایگاه جهانی دانش سنتی در کرانه لنج سازی و دریانوردی خلیج فارس می‌باشد.

تاریخ بندر کنگ هنوز به طور کامل تحقیق و بررسی نشده است، عمدۀ آگاهی ما از تاریخ این بندر برگرفته از متون تاریخی و سفرنامه‌های اروپایی و گزارش‌های اداری پرتفالی و اسپانیایی نوشته شده از قرن هفدهم میلادی تاکنون است.

مردم کنگ معتقدند که تاریخ بنای کنگ بیش از ۱۸۰۰ سال می‌باشد و عده‌ای پا را فراتر نهاده می‌گویند کنگ چهار دوره را پشت سر گذارد و کنگ زمان حاضر چهارمین شهری است که بر روی خرابه‌های شهرهای قبلی کنگ بنا شده است.

محمد اعظم بنی عباسیان، در کتاب خود ضمن اشاره به کنگ قدیم می‌نویسد: «کنگ قدیم که اکنون به نام سلطان العلماء بستکی «سلطان آباد» نامند به زنده به گور معروف بوده و بعداً دو کیلومتری شرقی آن ده مخربوبه خانه و عمارت ساختند و اهالی متفرقه دیگر در آنجا سکونت کرده به نام کنگ جدید شهرت یافت». (حسن نیا، ۱۳۹۴)

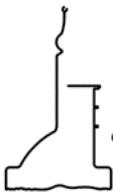
• بندر کنگ در دوران پیش از اسلام

منابع مکتوب تاریخی باتوجه به موقعیت جغرافیایی بندر کنگ قبل از اسلام نامی از این بندر تاریخی نمی‌برند و یا در منابع مکتوب یافته نشده است. اما قلعه لشتن در نزدیکی بندر کنگ و آثار به جامانده در آن، حکایت از قدمت دیرینه این بندر دارد. مکتوبات مختلف در خصوص نام لشتن حکایت از تلقی آن به عنوان ناحیه‌ای مشتمل بر روستاهای قلعه و بندر کنگ بوده دارد. قلعه لشتن در ارتفاعی کمتر از ۲۰۰ متر و مساحتی حدود ۳۰۰۰۰ هکتار دارد. در گذشته در اطراف قلعه و در لبه‌های کوه دیواری از سنگ بنا شده و در هر بیست تا سی متر طول دیوار یک برج دیدبانی ساخته شده است. درون قلعه آثار برجای مانده از حکایت از تعداد زیادی خانه، انبار آذوقه، برکه‌های مسقف و غیرمسقف و آب انبار و همچنین گورستان دارد. با ایجاد فرضیه‌ها و مشاهدات آثار تاریخی می‌توان به شواهدی دسترسی پیدا کرد که بندر کنگ به عنوان تنها بندر بزرگ ساحل دریا در منطقه باستانی لشتن، سابقه‌اش به پیش از اسلام بر می‌گردد. قلعه لشتن که شهری تقریباً پنج هزار نفری بر بالای یک کوه است، در دوره‌های مختلف تاریخی کاربردهای متفاوتی داشته است و ممکن است در یک دوره، انبار غلات و آذوقه مردم بوده و در دوره دیگری، دولتمرد یا حاکمی از آن به عنوان یک دژ نظامی استفاده کرده است. وجود نشانه‌های ایران باستان در قلعه لشتن و بناها و برکه‌های سنگی آن، نشان از قدمت این قلعه و منطقه در دوره‌های قبل از اسلام دارد.



شکل ۲۱-۲: بقایای قلعه لشتن

چون در دوره هخامنشی، شاهان این دوره و به ویژه، داریوش هخامنشی توجه خاصی به تجارت دریایی در مناطق جنوبی ایران داشته‌اند و موقعیت جغرافیایی و سواحل بندر کنگ که در قسمت غربی خلیج فارس واقع است و نزدیکی بیشتر به تخت جمشید، کاخ شاهان هخامنشی





و پاسارگاد داشته است، نمی‌توانست از نگاه سلسله هخامنشی نادیده انگاشته شود. در دوره ساسانی نیز اردشیر بابکان و جانشینان او توجه ویژه‌ای به خلیج فارس و بنادر و جزایر آن داشتند.

در حال حاضر، کاوش‌های باستانشناسی در کنگ و اطراف آن صورت نگرفته و تنها مدرکی که در حال حاضر می‌توان به آن استناد کرد، قلعه لشتن و قدمت آن و سنگ قبرها و شیوه خواباندن مردها در قبرستان روستای بارچاه (واقع در حریم شهر کنگ) است. در هر حال، قلعه لشتن به عنوان دزی که از یک طرف بر چاه مسلم و مناطق پس کرانه‌ای بندر کنگ مسلط بوده و از طرف دیگر، اشرف کامل بر دریا و بنادر کنگ و لنگه دارد، برای حاکمان ادوار مختلف اهمیت داشته است. به گفته‌ای، روستای بارچاه مرکز لشتن بوده و بندر کنگ، تنها بندر آن روز خطه لشتن محسوب می‌شده است. (نوربخش، ۱۳۷۴، صص ۲۰-۱۹)

داستانها و نظراتی درخصوص اینکه میان قلعه لشتن و برج مدور که در جنوب غربی بندر کنگ در داخل دریا وجود داشته، راهی زیرزمینی وجود دارد و از آن در دوران‌های محاصره قلعه برای انتقال آب و آذوقه استفاده می‌شده است.

• بندر کنگ در قبل از دوران صفویه

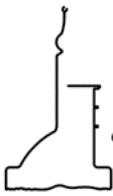
از دوره سلجوقیان آثار زیادی در این بندر وجود دارد که از آن جمله مسجد سه طبقه و برج مدور دریایی است. محقق معاصر دکتر احمد اقتداری در کتاب آثار شهرهای باستانی ایران، تحقیقاتی در این زمینه دارند که به وجود سبک برخی از ساختمان‌های در حال ویرانی بندر کنگ در عصر سلاجقه صحه می‌گذارد. برخی نیز بر این باورند که سبک بنای زیارت خضر در بندر کنگ سبک معماري سلجوقی است. (اقتداری، ۱۳۷۵)

در دوره بعدی عصر اتابکان فارس است که پس از تصرف جزیره کیش به آبادانی و رونق کنگ هم کشید و در این زمان است که بندر کنگ تجدید حیات یافت و تنها بندر ترازیتی عهد «دولتخانه» گردید. بیشتر آثار موجود از برکه‌ها مانند برکه «دریادولت» و برکه «پنج تابی» از آن دوره به یادگار مانده است و خود تسمیه دریا دولت «گواه و مویدی است بر وجود دولتخانه کنگ و کیش که این برکه بزرگ به «دولت» و «دولت خانه» و «دریادولت» نام گذاری شده است. (حسن نیا، ۱۳۹۴ به نقل از: دریایی، ۱۳۸۴)

• بندر کنگ در زمان صفویه

دوران رونق بندر کنگدر عهد صفوی از زمان شاه عباس اول آغاز می‌گردد و دوران شاه عباس دوم و شاه سلیمان را در بر می‌گیرد. رونق بندر کنگ در دوران صفوی به نقش آفرینی‌های سیاسی کشورهای اروپایی (هلند و انگلیس و پرتغال)، هند و عمان (مسقط) و تاجدی، عربیهای حوزه خلیج فارس باز می‌گردد. بندر کنگ بعد از شکست پرتغالی‌ها در جزیره قشم و هرمز، رونق گرفت و شاه عباس بنا به سیاستی که اتخاذ کرد، اجازه داد پرتغالی‌ها و هلندی‌ها در بندر کنگ اقامت کنند و مبادرت به ساختمان تجارت‌خانه و قلعه و تاسیسات بندری و گمرک نمایند و به تجارت و داد و ستد با بنادر دیگر ایران و سایر کشورها پیروزند.

نام بندر کنگ از زمان اخراج پرتغالی‌ها از خلیج فارس و تصرف جزیره هرمز به دست قوای امامقلی خان امیرالامراهی فارس و حاکم لارستان، که به دستور شاه عباس کبیر اقدام کرد، در کتب و متون قدیم ذکر شده است، که در این روزگار، پس از شکست پرتغالی‌ها نظر به سیاست شاه عباس در خلیج فارس و برای دلジョیی از بازارگانان آنها، اجازه داده شد، پرتغالی‌ها و هلندی‌ها در بندر کنگ تجارت‌خانه بسازند. پیش از آن هم در طول مدت یک سده تسلط پرتغالی‌ها بر خلیج فارس، این بندر دارای اهمیت بازارگانی بوده است. انگلیسی‌ها و هلندی‌ها و سایر اقوام اروپایی سوداگر پراکنده در اقیانوس هند نیز گوشه چشمی به این بندر داشتند و به آن ساحل آمدورفت کردن و ابنيه و تجارت‌خانه و لنگرگاه ساختند. اما بندر لنگه پس از زوال دولت کنگ ثروتمند شد و رونق و شکوفایی خود را آغاز کرد. از زمان کریم خان زند سهولت ارتباط دریایی سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس در بندر لنگه، رونق بازارگانی فوق العاده‌ای به کنگ و لنگه بخشید و وجود راه کاروانی کوتاه لنگه، جناح، بستک، لار، جهرم، شیراز و راه کاروانی بندر کن دزگان، لمزان، گوده، بستک، لار و شیراز بر اهمیت این دو بندر افزود (اقتداری، ۳۷۵ ص ۴۸۱).





به گفته ای تاریخ بندر کنگ در دوره صفویه و پس از آن که شاه عباس، پرتعالی‌ها را از جزیره هرمز اخراج کرد و پرتعالی‌ها چند حمله ناکام بی سالهای ۱۰۳۲ و ۱۰۴۰ به جزیره هرمز دارند، آغاز می‌شود. بعد از اینکه پرتعالیها نتوانستند جزیره هرمز را بازپس بگیرند، از در صلح جویی در می‌آیند. (حسن نیا، ۱۳۹۴، به نقل از: یوم سقطت هرمز، ۱۹۹۶) در جلد دوم کتاب سمینار خلیج فارس همچنین در مورد اقامت پرتعالی‌ها در بندر کنگ نوشته اند: پس از سقوط هرمز چون پرتعالی‌ها از پس گرفتن آن جزیره بكلی مایوس شدند، با شاه عباس از در دوستی در آمدند و از آنچه در سواحل ایران داشتند رسمًا چشم پوشیده در عوض اجازه گرفتند در بندر کنگ (KUNG) که در هفت کیلومتری شمال شرقی بندر لنگه واقع بود قلعه ای، تجارتخانه‌ای بسازند و در بحرین به صید مروراً بد پردازند و به موجب معاهده ای مقرر شد که از آن تاریخ مال التجاره‌ی پرتعالی در آن بندر از حقوق گمرکی معاف و نصف عایدات گمرکی بندر کنگ به ایشان داده شود. به نظر می‌رسد پاشاری ایران بر عدم دراختیار گذشتن جزیره هرمز به پرتعالی‌ها برای تجارت و پیشنهاد بندر کنگ به جای آن، امکان استیلای بیشتر نیروی زمینی ایران بر این بخش از سرزمین بوده است، موضوعی که به دلیل جزیره بودن هرمز، نیازمند قوای دریایی پیشرفته جهت مقابله احتمالی بوده است.

سر آرنولد ویلسن درباره بندر کنگ می‌نویسد: در سنه ۱۶۲۵ پرتعالی‌ها سعی باطلی کردند که هرمز را مجدداً متصرف شوند و همان سال در کونگ واقع در ساحل ایران تجارتخانه و قلعه مستحکمی بنا نمودند و این نقطه بعدها تا مدتی دارای اعتبار و اهمیت تجاری مخصوص بود. آنچه مسلم است، کنگ در عصر صفوی دارای درآمد قابل توجهی بوده است؛ نصرالله فلسفی، در کتاب زندگانی شاه عباس در دوران صفویه، در رابطه با اخذ عوارض در سواحل خلیج فارس و بندر کنگ چنین آورده است: «از جمله اخذ عوارض دیگر، عوارضی است که از کسبه و پیشه وران و اصناف گرفته می‌شد و به وسیله کلانتران هر شهر وصول می‌گشت، به گفته شاردن جهانگرد فرانسوی، در زمان شاه عباس اول از هر دکان در حدود یکصد دینار تا یک عباسی عوارض گرفته می‌شد، در سواحل خلیج فارس ده درصد از قیمت اجنبی که به ایران وارد می‌شد به عنوان عوارض گمرکی می‌گرفتند».

بعد همین نویسنده و مورخ، در این مورد ادامه داده و می‌نویسد: «در آمد سالیانه گمرکات گمبرون و بندر کنگ در عهد شاه عباس دوم ۲۴ هزار تومان ولی هنگام سلطنت شاه سلیمان این مبلغ به نصف رسید، پرتعالیان نیز پس از اینکه جزایر و بنادر ایران را رها کردند از مزایای تجارت آزاد برخوردار شدند و نیمی از درآمد گمرک بندر کنگ را در برابر تخلیه جزایر بحرین و مراکز صید مروراً بد ادعا کردند و لذا دولت هلند نیز اجازه یافت که تا حدود بیست هزار تومان کالاهای هلندی به ایران وارد کند».

نویسنده کتاب «تاریخ ایران» درباره کنگ به زمان سلطنت شاه سلیمان می‌نویسد: «به گفته شاردن، در شش هفت سال اول حکومت شاه سلیمان، در آمد گمرکات بندر عباس و کنگ به چهار صد هزار لیور، تقریباً از ۹۱۰ تا ۱۱۰ تومان در سال می‌شد، حال آنکه در عهد شاه عباس دوم، عواید مزبور یکصد هزار لیور معادل ۲۴۴۴ تومان ایران بالغ می‌گشت».

شاه عباس که می‌خواست از رقبای اروپایی علیه یکدیگر به نفع ایران استفاده کند، به این تصور که اگر روزگاری میان او و انگلیسی‌ها و هلندی‌ها به هم خورد و از نیروی دریایی هم بی‌بهره باشد، بتواند از پرتعالی‌ها علیه این دو کشور استفاده کند. (اقبال، ۱۳۲۸) در زمان سلطنت شاه سلطان حسین، اعراب مسقط به بندر کنگ حمله برند و شهر بندر کنگ را در جمادی الثانی ۱۱۰۶ / دسامبر ۱۶۹۵ غارت کردند. انگلیسی‌ها و هلندی‌ها که نیروی دریایی قوی در خلیج فارس داشتند، حاضر به همکاری با پادشاه صفوی برای سرکوبی راهزنان نشدند. (به نقل از: نوایی، ۱۳۷۷) شاه سلطان حسین صفوی به دلیل حمله اعراب مسقط به بندر کنگ از پرتعالی‌ها درخواست کمک کرد. دلیل این حملات، توسعه طلبی و بلندپروازی‌های سلطان بن یوسف، امام مسقط در جهت گسترش ناوگان دریایی‌اش بود و سلطان عمان با پائزده کشتی به بندر کنگ حمله کرد و پس از بمباران وارد شهر شد و به غارت و چپاول اموال مردم کنگ دست زد و بیش از شصت هزار تومان کالا از بندر کنگ به غارت برد. (به نقل از: حبیبی و ثوقی، ۱۳۸۷) متعاقب مذاکراتی که بین نمایندگان ایران و نایب السلطنه پرتعال صورت گرفت، متن قرارداد تجاری در سال ۱۱۰۷ هجری تهیه شد و مقرر شد پرتعالی‌ها بیست کشتی جنگی برای جنگ با اعراب راهزن عمانی آماده کنند و شش کشتی پارویی برای دفاع از کنگ بسازند. شاه ایران نیز نیروی زمینی به مقدار لازم و مکافی فراهم نماید و برای هر دو کشتی سالانه دو هزار تومان کمک هزینه پردازد. این توافقات و توافقات دیگر زمینه گسترش همکاری ایران و پرتعال شد. وضعیت آمریت آمیز پرتعالیها در کنگ تا زمانی که نیروی دریایی لازم و قدرمند در خلیج فارس داشتند و کشتی‌های تجاری را به عبور از



کنگ و ادار می کردند، ادامه پیدا کرد و زمانی که قدرت آنها کم شد، کشتی ها راه بنادر دیگر را در پیش گرفتند و حاکم کنگ از پرداخت عواید گمرکی آنها خودداری کرد و تا مدتی هم سالانه ۱۵۰۰۰ کرون به پرتغالی ها در کنگ پرداخت می شد که تا سال ۱۷۱۱ این پرداخت به کلی متوقف شد. (به نقل از کرزن، ۱۳۵۰)

پرتغالی ها پس از اقامت در بندر کنگ خیلی تلاش کردند که موقعیت قبلی خویش را در بنادر و سواحل کسب نمایند و علیرغم تماس ها و توطئه هائی که سفراء و نمایندگان پرتغالی به عمل آوردند، از آن پس نتوانستند به جزیره هرمز دست بیابند، حکومت مرکزی نیز روزبروز از امتیازات ایشان کاست و خصوصاً عوایدی را که قرار بود در کنگ به آنها پرداخت نماید به آنها نداد، تا جایی که خسته شده و بالاخره آب های ایران را برای همیشه ترک گفتند.

ویلسن انگلیسی، درباره عاقبت کار پرتغالی ها می نویسد: «بطوری که در بالا اشاره کردیم یگانه نقطه ای که در خلیج فارس به تصرف ایشان باقی ماند بندر کوچک «کونگ» بود که آن را هم بالاخره از دست ایشان گرفتند».

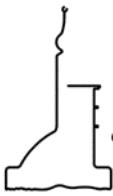
ژان باتیست تاورنیه که در اوائل قرن هفدهم میلادی، شش بار به ایران و هند سفر کرده است و سفرنامه او برای اولین بار در سال ۱۳۳۱ ه ق به پارسی ترجمه و چاپ شده است، در سفرنامه خود پیرامون پایان کار پرتغالی ها در بندر کنگ می نویسد: شاه عباس در خصوص گمرک بندر کنگ با پرتغالی ها همان قسم معامله کرده بود که با انگلیسی ها در باب گمرک بذر عباس عهدنامه ای بسته بود. اما بعد از آنکه قوای پرتغالی ها بواسطه جنگ با هلند ضعیف شد با آنها هم مثل انگلیسی ها رفتار نمودند بلکه بدتر و چیز مختصراً که حالا به آنها می دهنده، به زحمت این نمی ارزد که یک مامور در آنجا نگاهدارند.

وادلا نایب کنسول سابق فرانسه در بوشهر، درباره عاقبت کار پرتغالی ها در کنگ نوشت: «در کنگ، جایی که پرتغالیان تا سده ی هیجدهم دریانوردی می کردند خرابی های آثارشان بجا مانده است. به سال ۱۶۲۵ پرتغالیان مجبور شدند با شاه عباس یک پیمان عدم تعرض امضاء نمایند و به موجب آن پیمان تمام تجهیزات دریایی به جز صیدگاه های مروارید بحرین و گمرک قسم را از دست دادند، وقتی ستاره ای اقبال و نیرویشان رو به افول رفت، فرماندار کنگ از پرداخت بخش مالیات گمرگ خانه هایی که به آنها عودت داده شده بود، امتناع نمود. پرتغالیان سیار تلاش نمودند و حتی یک ناوچه به کنگ روانه کردند، پرداخت گمرکی سالانه ۱۵۰۰۰ کoron تعیین شده بود که تا سال ۱۷۱۱ میباشد تا دیه شود. این بود انتها و عاقبت کار کشف پرشکوه و سودآور کرانه های خلیج فارس که پرتغالیان هرگز نتوانستند دیگر در آنجا ظاهر گردند». (حسن نیا، ۱۳۹۴ صص: ۷۱-۸۰)

• بندر کنگ در زمان افشاریه و زندیه

در دوره افشاریه در تاریخ آمده است که نادرشاه افشار برای ایجاد نیروی دریایی و خصوصاً حمله به جلفار و عمان و بحرین از دو نقطه جنوب کشور منحصر ناخدا و ربان و راهنمای خواهد که اولی سوزا و بی پشت کشم (قسم) و دومی بندر کنگ بوده است. همچنین، در منابع آمده است که نادرشاه به کشتی های سازان بندر کنگی که کشتی های آنها تا سواحل چین، افریقا و مدیترانه می رفتهند، دستور داد برای نیروی دریایی ایران در خلیج فارس کشتی های جنگی بسازد و بودجه ای برای آن در نظر گرفته بود و در اختیار کشتی سازان جنگی گذاشته بود که در حمله ملک درانی به عباسی و بندر کنگ از بین رفت. (حسن نیا، ۱۳۹۴، به نقل از: رایین ۱۳۵۰)

«دکتر احمد اقداری» در مورد رونق و اعتیار بندر کنگ در دوره زندیه و کریم خان زند می نویسد: «از زمان کریم خان زند سهولت ارتباط دریائی سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس در سواحل بندر لنگه، رونق بازرگانی فوق العاده ای به لنگه و کنگ بخشید و وجود راه کاروانی کوتاه لنگه، جناح، بستک، لار، چهرم، شیراز و راه کاروانی کنگ، دزگان، لمزان، گوده، بستک، لار، شیراز، بر اهمیت بازرگانی این دو بندر افزود. به نظر می رسد با توجه به نزدیکی شیراز، پایتخت زندیه، به بندر کنگ سیاست های سهل گیرانه کریم خان زند و ارتباط خوب بین کریم خان زند و خوانین بنی عباسیان بستک که بر بندر کنگ نیز حاکمیت داشتند، در این دوره بندر کنگ مسیر شکوفایی بیشتری را طی کرد و اگر مسیر تجاری عنوان شده در فوق را هم به آن اضافه کنیم به خوبی متوجه می شویم که بندر کنگ در این دوره در کنار بندر لنگه به شکوفایی خود ادامه می داد و هیچ تناظری بین شکوفایی اقتصادی بندر کنگ و لنگه وجود نداشت. اما سؤال اصلی اینجاست که چه عواملی





از دوره زندیه به بعد تا اواخر دوره قاجار باعث شد تا بندر لنگه نسبت به بندر کنگ جلوتر بیفت. آیا مسیر تجاری بندر لنگه به شیراز بهتر از مسیر تجاری کنگ به شیراز بوده است یا اینکه مسائل دیگری در این امر دخیل بودند که در ادامه به آن پرداخته می‌شود.

در دوره کریم خان زند طایفه عرب قواسمی یا جواسمی یا قواسم به دستور کریم خان زند و نظر به سیاست‌های نظامی و بازرگانی و کیل الرعایا در بندر لنگه سکونت گزیدند و این جماعت که دریانوردانی دلیر و پرکار بودند تبدیل به بازرگانانی خبره شدند و بر آبادانی بندر لنگه چنان افزودند که لنگه از نام آورترین بنادر خلیج فارس شد و بعدها به روزگار قاجار نام عروس بنادر ایران را گرفت (اقتصادی ۱۳۷۵، ص ۴۸۱) به نظر می‌رسد آمدن قواسم به بندر لنگه و تجربه تجاری آنها در سواحل جنوبی و شمالی خلیج فارس باعث عقب افتادن بندر کنگ و سایر بنادر خلیج فارس از بندر لنگه در زمینه تجارت و اقتصاد باشد. اما با توجه به نزدیکی بندر کنگ به لنگه، تأثیرپذیری این بندر از بندر لنگه در زمینه اقتصادی و افول بازرگانی بیشتر بوده است. قواسم در تجارت دریایی منطقه‌ای و بین‌المللی تجربه زیادی داشتند و با توجه به سکونت آنها در عمان و رأس الخيمة و انجم کارهای تجاری، گمرک بندر لنگه را از گمرک شکوفاتر ساختند. اما این به منزله سقوط اقتصادی بندر کنگ نبود.

اعراب قواسم و یا جواسم به اعتبار نوشته‌های سیدالسلطنه کبابی و دیگران در ابتدا از بندر سیراف به نجد و از نجد و عربستان به سواحل ایران آمدند و در این قسمت‌ها به کشتیرانی و دریانوردی و دادوستد و قتل و غارت و حمله به کشتی‌های داخلی و خارجی و بنادر و سواحل پرداختند، عاقبت نیز مطیع حکومت مرکزی ایران شدند و از در اطاعت در آمدند.

بنابر نوشته دکتر احمد اقتداری، «طایفه عرب قواسمی یا جواسمی یا قواسم به امر و اجازه کریم خان زند و نظر به سیاست نظامی و بازرگانی و کیل الرعایا در بندر لنگه سکونت گزیدند و این جماعت که دریانوردانی دلیر و پرکار و بازرگانانی خبره و پرآوازه شدند، به آبادی و رونق بندرلنگه افزودند».

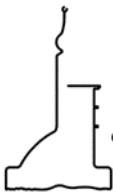
بنا به نوشته محمداعظم بنی عباسیان بستکی: «در سال ۱۱۶۹ هجری مشایخ قواسم به سرکردگی شیخ صفر و شیخ راشد و به کمک مشایخ عمان وال مزروع بنادر کنگ، لنگه، بستانه و مغويه را به تصرف در آورده و بیخه لشتن و جزایر تابعه را اشغال می‌نمایند، در این موقع از بندر لنگه برای شیخ محمدخان بستکی که در خدمت کریم خان زند بوده است خبر می‌برند و او نیز جریان را با کریم خان زند پادشاه در میان می‌گذارد».

کریم خان زند فرمان حکومت بندر عباس و بنادر لنگه و جزایر را به نام شیخ محمد خان صادر نموده به او ماموریت میدهد هر چه زودتر در قلع و قمع و اخراج اعراب و قواسم و خوارج اقدام نمایند.

شیخ محمدخان با جمعیت کشیری بر حسب فرمان کریم خان زند به طرف لنگ و لشتن حرکت می‌کند و کنگ و لنگه و بستانه را محاصره کرده شیخ مزروعی بدون مقاومت تسليیم می‌گردد، ولی طایفه قواسم به مقابله پرداخته و مقاومت می‌کنند ولی پس از چند روز شکست می‌خورند و شیخ صقر قاسمی در قلعه کنگ داخل دریا متحصن می‌شود و بقیه در کشتی‌های خود نشسته متواری می‌گردند، شیخ محمدخان دستور محاصره قلعه داخل دریا را صادر می‌کند. چون در قلعه کنگ از حیث آذوقه در مضيقه می‌افتد شیخ صقر و باقی مانده تفنگچیان او تسليیم می‌شوند».

• کنگ در زمان قاجاریه

محمد ابراهیم کازرونی مامور دریار محمدشاه قاجار در گزارش مسافرت خود به بندر لنگه و کنگ در مورد کنگ چنین می‌نویسد: بندر کنگ بندری بوده است آباد و در آن عمارت‌های عالیه بوده و اکنون نیز آثار عمارت‌های قدیم با کمال استحکام، کاروانسراهای دو طبقه و قلعه در کنار دریا برپا بوده که اکنون ستونها و طبقات عمارت‌آن برقرار است و منشاء تعجب ناظرین می‌گردد و در این اوقات در محله از بندر مذکور آباد است یک محله شیعه اثنی عشری و یک محله شافعی مذهب و هر محله بقدر سیصد خانوار ساکن و گاو و گوسفند وافر دارند و معادل سیزده باب دکان کوزه ساز اهل جرشن (گرش) لار در بندر کنگ مشغول کوزه سازی هستند از دکانی در سال شیخ سعید عامل، مبلغ سه تومان بیاض که شش تومان رایج سلطانی است می‌گیرد و از بندر کنگ موادی نیز می‌گیرد و دور آن بندر خراب تخمينا سه فرسنگ راه است و آثار



عمارات عالیه و آب انبارهای بسیار هویدا است و اکثر آنها مملو از آب باران و مقبره قدیم آن بندر، منشاء عبرت ناظرین است که قبوری که از قدیم بوده و بر آنها احوال اموات تجار هر دیار به اسم و رسم و بلد اصلی آنها منقول و منقوش است و از بندر کنگ تا بندر (بندر معلم) که از مضافات لنگه است سه فرسنگ مسافت است». در دوره قاجار بندر لنگه و کنگ هم مانند سایر بنادر سواحل خلیج فارس گاهی به اجراء حکام مسقط درآمده و زمانی در این میان بین اجاره داران مسقطی و جواسمی یا به اصطلاح محمدابراهیم عامل قاسمی اختلاف و کشمکش و جنگ و صلح به میان می آمد، اما در هر حال بندر لنگه و خواهر پیرش کنگ در این دوران عروسان بنادر ساحل خلیج فارس بودند. بندر کنگ مردمی در یانوره، سخت خو و سخت کوش دارد و از دیرباز در دریاهای دوردست کشتیرانی کرده و به سواحل هند و آفریقا و یمن آمدوشد داشتهند و در حال حاضر نیز این خصلت را حفظ کرده اند.

در دوران قاجاریه بندر کنگ هنوز آخرین تلاش‌های خود را برای حفظ رونق دریایی خویش بکار می‌برد. در این زمان وزارت خارجه انگلیس به ژنرال کنسول انگلیس پیشنهاد می‌کند که گمرکات جزایر و بنادری چون مومره (خرمشهر)، بندرعباس، بندر لنگه و کنگ و هرمز را سربازان انگلیس تصرف و بوشهر را اشغال کنند، بنا به نوشته «مولفین» مجموعه پژوهش‌های تاریخی، انگلیسی‌ها به سبب اختشاشات جنوب، اعزام نیروی بیشتری از هند و اشغال بوشهر به مدت سه ماه را الزامی می‌دانستند. بندر کنگ در دوره ناصرالدین شاه قاجار به افول می‌رود. در گزارش ادوارد استاک از خلیج فارس آمده است که «به نظر می‌رسد که بندر کنگ نیز همانند بندر لنگه در دوره ناصرالدین شاه رویه افول رفته است و بندری که در دوره صفویه، ده هزار نفر جمعیت داشت، در حال حاضر به صورت روستایی در کنار بندر لنگه محسوب می‌شده».

کنگ در زمان پهلوی •

در عهد پهلوی، به واسطه اجرای قانون انحصار تجارت و عدم توجه کافی حکومت مرکزی به بنادر و سواحل خلیج فارس، بنادر کنگ و لنگه به صورت چرخ پینجم کالاسکه ای در آمدند و در یارویی و تجارت آنها روی به افول گذاشت.

کنگ در روزگار پهلوی اول با افول ستاره بندر لنگه، دوباره رونق گرفت و محل آمدوشد کشتی های بادبانی و حمل و نقل کالا شد، اما بندر لنگه با مهاجرت قواسم و قطع ارتباط بازارگانی بندر لنگه، لار و شیراز و تأسیس بندر بزرگ خرمشهر در کناره غربی خلیج فارس و تمرکز امور بازارگانی در خرمشهر و تهران از رونق افتاد. تا آنجا که به صورت روستای کوچکی در آمد و خانه ها خالی از سکنه شدند و در و پنجره و مصالح ساختمانی گرانبهای آن را به شهرهای دیگر بردنده و گستره ای از کوچه ها و بازارها و دکان های خرابه غیر مسکون برجای ماند (اقتصادی، ۱۳۷۵، صص ۴۷۶ - ۴۷۵).

به نظر می رسد سرنوشت بندر کنگ و بندر لنگه به هم وابسته بوده است و هر زمان کنگ شکوفا بوده، لنگه هم دارای اقتصاد شکوفایی بود که دوره زندیه و بیشتر ادوار قاجار به این منوال بوده است و اگر بندر کنگ در دوره پهلوی اول و دوم از شکوفایی خاصی برخوردار نبود، بندر لنگه هم به همین روال دوره افول را طی می کرد. در هر دوره در خلیج فارس یک بندر یا جزیره اقتصاد این پهنه دریایی را تحت تأثیر قرار میداده است. زمانی سیراف، زمانی جزیره هرموز، زمانی بندر بوشهر، زمانی جزیره کیش و زمانی نیز بندر کنگ و لنگه عروسان خلیج فارس بودند. با توجه به کشف نفت در مناطق غربی سواحل شمالی خلیج فارس و افول تجارت مروارید به دلیل کشت مروارید مصنوعی در دوره پهلوی اول، مناطق غربی خلیج فارس از اهمیت بیشتری برخوردار شدند. بندر خرمشهر و آبادان با توجه به اتصال به راه آهن در دوره پهلوی اول از شکوفایی بیشتری برخوردار شده و اوضاع اقتصادی دیگر بنادر از جمله بندر کنگ را تحت تأثیر قراردادند و دیگر کشتی های بزرگ بیشتر در بنادر استان خوزستان بارگیری می کردند و وجود تأسیسات نفتی و ثروت نفت باعث شد که بسیاری از مردم مناطق بندر کنگ و لنگه نیز برای امرار معاش به آبادان سفر کنند. کشف نفت در کوتاه مدت سبب رکود اقتصاد دریایی در بندر کنگ و لنگه از اواخر دوره قاجار و دوره پهلوی شد.

اما این همه جوانب قضیه نیست. دو عامل مهمی که در دوره پهلوی اول باعث رکود اقتصادی بندر کنگ و لنگه و مهاجرت افراد از این دو بندر و در نهایت افول اقتصادی کنگ شد، یکی قانون متحدادالشکل کردن لباس و دیگری قانون انحصار تجارت در دوره رضا شاه بود. با توجه به بافت سنتی، آداب و رسوم و شیوه پوشش مردم در بندر کنگ، آنها نمی توانستند قانون متحدادالشکل کردن لباس رضا شاهی را پذیرنده و با



توجه به روابط نسبی و سببی که مردم بندر کنگ با مناطق جنوبی خلیج فارس داشتند، خیلی از تجار و نیروی کار بندر کنگ به دوی و دیگر امارات نشین‌های خلیج فارس مهاجرت کردند، که باعث خالی شدن بسیاری از خانه‌ها در بندر کنگ و مهاجرت مردم شد و خیلی از این افراد با توجه به کشف نفت در کشورهای عربی و شکوفایی اقتصادی آن کشورها، هرگز به بندر کنگ بازنگشتند و بسیاری از نزدیکان خود را نیز ترغیب به مهاجرت کردند. عامل دوم نیز اجرای قانون انحصار تجارت و دولتی کردن تجارت توسط رضاشاه بود که اقتصاد خردپا و تجارت دریایی سنتی تجار در سواحل شمالی خلیج فارس را با معضل اساسی مواجه کرد و خیلی از تجار بندر کنگ و لنگه با ورشکستگی مواجه شده و به سواحل جنوبی خلیج فارس که از اقتصاد آزادتری برخوردار بودند، مهاجرت کرده و سرمایه زیادی از این بنادر خارج شد. به تبع آن هم با نبود ثروت و تجارت در بندر کنگ، ساختار شهری این بندر که بسیاری از آنها توسط همین تجار ساخته می‌شد، با افول تدریجی مواجه شد.

(حسن‌نیا، ۱۳۹۴)



شکل ۲-۲: ساختمان گمرک کنگ در دوران پهلوی دوم؛ عکس از مجموعه ناخدا ابراهیمی در بندر کنگ

مأمور بازدید گمرک که در سال ۱۳۴۹ (دوره پهلوی دوم) به این بندر سفر کرده است، ویژگی‌های بندر کنگ را چنین بیان می‌کند: «کنگ قصبه‌ای است که در ساحل دریا قرار گرفته و دارای ۷۰۰ خانوار و حدود هفت هزار نفوس است. محل بسیار آبادان و زیبایی است و از هوا و دریا صدها بادگیر منظره‌ای باشکوه به آن داده است. مردم ثروتمندی دارد. جملگی شافعی مذهب هستند. نژاد ایرانی دارند و به زبان بندری و عربی تکلم می‌کنند.» (همان)

۲-۷-۲: بررسی آداب و رسوم اجتماعی شهر

با توجه به منابع مکتوبی که راجع به آداب و رسوم بندر کنگ وجود دارد و همچنین غنی بودن این بندر از نگاه‌های متعدد آداب و رسوم مردم بندر کنگ مورد بررسی قرار گرفته و در طول تاریخ مورد مذاقه قرار گیرد. چه بسا ممکن است بسیاری از این عقاید و آداب و رسوم که در گذشته رایج بودند، به فراموشی سپرده شوند و یا در حال فراموشی باشند که در ادامه به برخی از آنها پرداخته می‌شود.



• مراسمه دعای باران

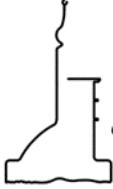
در بندر کنگ همچون دیگر مناطق جنوبی کشورمان، مردم همیشه با کم‌آبی رویه رو هستند. از این لحاظ، باران بزرگ‌ترین نعمت الهی برای تامین آب معيشت آن‌ها محسوب می‌شود. از سال‌های گذشته در موقعی از سال، مردم برای طلب باران از خداوند مراسمی به نام قبله دعا برگزار می‌کنند. این مراسم که در مسیر تاریخ در نقاط متعدد و کم‌آب ایران برگزار می‌شد و در حال حاضر نیز می‌شود، دارای آداب و رسوم خاصی است که به آن پرداخته می‌شود.

چگونگی اجرای مراسم قبله دعا در بندر کنگ: در روز جمعه اوایل زمستان (آذر یا دی) امام جمعه در مسجد جامع اعلام می‌کند که فلان روز در فلان محل جمع شوید و قبل از رفتن به قبله دعا چهار روز روزه بگیرید. مردم صبح روز چهارم در حالی که روزه اند به قبله دعا می‌روند. جمعیتی که در این مراسم شرکت می‌کنند مردان و بچه‌های کوچک اند و همگی لباس کهنه می‌پوشند. چویان به همراه گله خود می‌آید و قبل از حرکت به دنبال جمعیت بره و بزغاله را از حیوان مادر جدا می‌کند. جمعیت به سمت قبله حرکت می‌کنند. افرادی که شرکت می‌کنند همه به حالت تصرع و زاری «استغفار‌الله» را زمزمه می‌کنند. در بیرون از شهر در جایی پاک و مسطح جمع می‌شوند و نماز می‌خوانند. نماز طلب باران همانند نماز عید است. رکعت اول هفت تکبیر، رکعت دوم پنج تکبیر و در بین دو تکبیر «استغفار‌الله العظیم» می‌گویند. پس از خواندن نماز، امام جمعه روی منبر می‌رود و در همان محل خطبه‌ای را قرائت می‌کند. سپس امام جمعه لباس بالاتنه مثلاً بشت(besht)(عبا) خود را بالعکس می‌پوشد و جمعیت هم لباس خود را بالعکس می‌پوشند. امام خطبه دوم را آغاز می‌کند. در پایان، خطیب دعا می‌خواند و مردم در جواب آمین می‌گویند. پس از اتمام دعا، مردم دست‌های همدیگر را می‌گیرند و هر یک راهی محل کار و خانه‌هایشان می‌شوند. این مراسم حدود یک ساعت به طول می‌انجامد.

• مراسمه ازدواج در بندر کنگ

امروزه برپایی مراسم ازدواج در میان مردم بندر کنگ تا اندازه‌ای مانند رسم سال‌های پیشین است. اگرچه به دلیل تغییر وضعیت اقتصادی، به جای مراسم هفت شب‌انه روزی عروسی، به برنامه‌ای سه روزه بسته شده است، اما هنوز پایین‌تری به سنت‌ها در آن مشهود است و این نشان از قدامت شادی و نقش آن در روحیه مردم در بندر کنگ دارد. در این اواخر برخی از زوجین با ازدواج‌های آسان و حتی گروهی با مراسم مولودخوانی هم موافقت می‌کنند. اما این نوشتار در پی سیر قدمیم و جدید مراسم عروسی در بندر کنگ است. هر چند در قدیم عروسی باعث زیادشدن حس همگرایی در مردم شده و اگر یک عروسی هفت شب‌انه روز بود، بسیاری از مایحتاج عروسی از جمله چوب برای آتش زیر دیگ، آورد آب از برکه، درست کردن نان و غیره توسط مردم بندر صورت می‌گرفت و حتی پس از به هم رسیدن دو زوج جوان، بسیاری از کسانی که در عروسی شرکت می‌کردند حیوانی مانند بز و گوسفند به آنها هدیه می‌کردند.

در مجموع آینین ازدواج در بندر کنگ اگر به شکل سنتی آن اجرا گردد، یکی از جالب‌ترین و منحصر به فردترین نمونه‌ها، برای احیای میراث فرهنگی کشور خواهد بود و باید ذکر شود که شکل اجرای مراسم در بندر کنگ بسیار جالب است به طوری که حتی گردشگران داخلی و یا افراد عادی غیربومی که به دلایلی معمولاً اقتصادی وارد شهر می‌شوند، اگر صدای مراسمی از مراسم‌های عروسی را بشنوند و یا ناخواسته از نزدیک شاهد یکی از مراسم‌های باشند، تمایل پیدا می‌کنند که در مراسم و جشن عروسی شرکت کنند و از نزدیک مشاهده گر امورات و جنب وحوش بین افراد باشند. به طوری که از تماشای مراسم‌های و یا طرز پوشش زنان محلی در عروسی و حتی تزیینات، به خصوص داخل منزل عروس، به وجود می‌آیند. حجله بندر کنگ در کل مناطق خلیج فارس و کشور ایران زبانزد همگان است. جالب است بدانید در گویش محلی به عروس (گاولور) و به داماد (دومار) و به عروسی (عیش) می‌گویند.





شکل ۲-۲: نمونه اتاق حجله در بندر کنگ

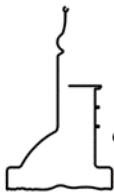
آمده شدن برای مراسم عروسی حدود یک سال برای خانواده‌ها زمان لازم دارد. این زمانی است که برای تهیه تدارکات عروسی صرف می‌شود. به دلیل گرمای هوا در بندر کنگ، مراسم عروسی معمولاً در فصل‌های خنک‌تر سال برگزار می‌شود، اما تصمیم گیری درباره زمان عروسی بیشتر توسط خانواده داماد انجام می‌گیرد، شاید دلیل این امر این است که کلیه تدارکات عروسی باید توسط آنها انجام گیرد. چون در بندر کنگ قدیم و حتی کنونی دختر جهیزیه به خانه داماد نمی‌برد و در قبال آن مهریه هم بسیار سبک است.

مراسم از زمانی شروع می‌شد که یکی از بزرگان خانواده پسر برای خواستگاری دختر نزد خانواده‌وی می‌رفت. پس از چند روز که پاسخ مثبت خانواده عروس اعلام می‌شد، بزرگان خانواده داماد با حلقه انگشت‌تری به همراه ساعت و طلا به خانه عروس می‌رفتند. در همین روز درباره مهریه و تعداد لباس‌های عروس توافق می‌شد. اما در حال حاضر مانند سایر مناطق ایران در بسیاری از موارد پسر و دختر زوج مورد دلخواه خود را خودشان پیدا می‌کنند.

غیر از این باید تعدادی لباس برای عروس حاضر می‌شد. این لباس‌ها که لباس‌های بومی مردم منطقه است، بسته به میزان توانایی مالی خانواده‌ها از ۸ تا ۲۵ دست متفاوت بود. اما در حال حاضر لباس انتخابی عروس گران‌تر و باکیفیت‌تر شده، و از نظر کمیت تعداد نیز کمتر شده است. عمدۀ ترین چیزی که باعث می‌شود خانواده‌ها حداقل یک سال برای عروسی زمان نیاز داشته باشند، دوخت شلوار و جلیل (نوعی شال محلی) برای عروس است. زمان تقریبی عروسی را هم در همین زمان تعیین می‌کنند.

▪ نوروز

مراسم سال شمسی در کشور ما همیشه توازن با رسماه‌ها و آداب خاصی است که تنوع آن بسیار چشمگیر است. نواحی مختلف ایران، همسو با تأثیری که از فرهنگ‌های مجاور گرفته‌اند، این مراسم را، که اغلب به جامانده از دوران باستان است، برگزار می‌کنند. در منطقه مورد بررسی





به نظر می‌رسد به علت نزدیکی به خلیج فارس و برگرفتن عناصری از فرهنگ کشورهای عربی مجاور، خصوصاً پس از اسلام، این مراسم به مرور کمنگ‌تر شده و کمتر از مناسبت‌های مذهبی در یک سال قمری به آن توجه می‌شود. اما در حال حاضر این مراسم دوباره رونق خاصی گرفته است و با توجه به ترکیب جمعیتی کنونی بندر کنگ و مهاجرت مردم از سراسر ایران به این بندر تجاری، برگزاری نوروز و مراسم‌های مربوط به آن دوباره نصح گرفته است.

• مراسم اوشار یا به آب انداختن لنج

از زمان‌های بسیار دور در منطقه خلیج فارس، بندر کنگ در دریانوردی و لنج‌سازی شهرت فراوانی داشته است. در این بندر لنج‌های مختلفی از جمله بوم، سمبوك، بغله، جالبوت و غیره ساخته می‌شده است. در چند دهه اخیر نوعی دیگر از لنج‌ها به نام «پاکستانی» نیز ساخته می‌شود و هنوز هم حرفه‌ی لنج‌سازی در بندر کنگ رونق خود را از دست نداده، به طوری که شغل اکثریت مردم این بندر در ارتباط با لنج‌سازی و لنج‌داری است.

برای ساختن لنج ابتدا ناخدا یا تاجری که می‌خواست لنجی را اوشار کند نزد استاد لنج‌ساز عده‌ای کارگر را برای ساختن لنج در اختیار می‌گرفتند. آن‌ها در نزدیکی ساحل، بیس^۱ لنج را می‌گذاشتند، در آن روز صاحب لنج گاوی را قربانی می‌کرد و سه الى چهار شب‌انه روز در کنار بیس لنج نگهبانی می‌داد تا هیچ زنی از روی بیس رد نشود. زیرا مردم بندر کنگ زیرا مردم بندر کنگ اعتقاد دارند اگر زن نازایی از روی بیس رد شود آن زن بچه دار می‌شود، اما در عوض باعث می‌شود آن لنج نحس و شوم گردد و هر ساله سه الى چهار نفر جان خود را در این لنج از دست بدھند. پس از چند ماه، کار بر روی لنج به اتمام می‌رسید و در نهایت کارهای مربوطه از قبیل کلفات کردن، سیفه زدن^۲ و غیره را انجام می‌دادند، سپس صاحب لنج می‌باشد آن لنج را به دریا بیندازد. معمولاً لنج را در روزهای شنبه و دوشنبه به آب می‌انداختند. وقتی که صاحب لنج اعلام می‌کرد مثلاً روز دوشنبه لنج را به آب می‌اندازد، صبح همان روز می‌باشد صحابه‌ای را برای جمعیتی که در مراسم به آب انداختن لنج شرکت می‌کنند، تدارک بینند. پس از خوردن زنگ^۳ یکی از افراد سوره‌ای از قرآن به عنوان مثال سوره‌ی توحید را می‌خواند.

سپس ترم^۴ و دعان^۵ را در زیر جهاز می‌گذاشتند. پرچم سه رنگ و پارچه سبزرنگی را در بالای جهاز نصب می‌کردند. جمعیتی که در ساحل حضور داشتند طناب‌ها را می‌کشیدند. این طناب‌ها در زیر جهاز به ترم وصل بود. مردمی که در این مراسم حضور داشتند در حین کشیدن طناب‌ها اشعاری را به زبان عربی می‌خوانند که در اصطلاح به آنها «صلی» (صلوات و درود) می‌گفتند و به این صورت بود که یک نفر تک خوان با صدایی بلند می‌گفت: «امت محمد صل و سلم علیه» (ای امت محمد صلوات و درود بر او(محمد) بفرستید) و جمعیت جواب می‌دادند «هی والله» (ما آماده‌ایم) سپس تک خوان می‌گفت: «هی والله کریم» (ما آماده‌ایم به یاری خداوند) و جمعیت جواب می‌دادند: «هی والله» و دوباره تک خوان می‌گفت «یا رحمن یا رحیم، ام جایرین فی امان الله» (ای بخشنده مهریان، ملت به راه بیفتند به یاری خدا) آن جمعیت جواب می‌دادند «ان شا الله» (اگر خدا بخواهد). جهاز به تدریج شروع به حرکت کردن می‌کرد و از ساحل جدا و به دریا نزدیک‌تر می‌شد. سه الى چهار روز طول می‌کشید تا اینکه جهاز را به داخل آب بیندازند. روز آخر که جهاز را به دریا می‌انداختند، مردم با خوشحالی به طرف صاحب جهاز و ناخدا جهاز می‌رفتند و در کنار ساحل دسته جمعی صاحب جهاز و ناخدا را بلند می‌کردند و آنها را به دریا می‌انداختند. در همان روز صاحب جهاز گاوی را نیز قربانی می‌کرد و خونی را پیشایش به جهاز می‌دادند تا نحوست از آن به دور باشد و پوست قربانی را به سینه‌ی

^۱ چارچوب و پایه لنج

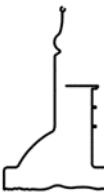
^۲ کلفات یک نوع پنیه است که آن را به صورت رشته در می‌آورند و به منظور جلوگیری از نفوذ آب در لنج استفاده می‌کنند. کلفات را با استفاده از منگر در بین شکاف تخته‌های افقی بدنه‌ی لنج قرار می‌دهند.

^۳ جگر کوسه را حرارت می‌دهند و این روغن را به قسمت‌هایی از لنج که بیرون از سطح آب باشد می‌مالند.

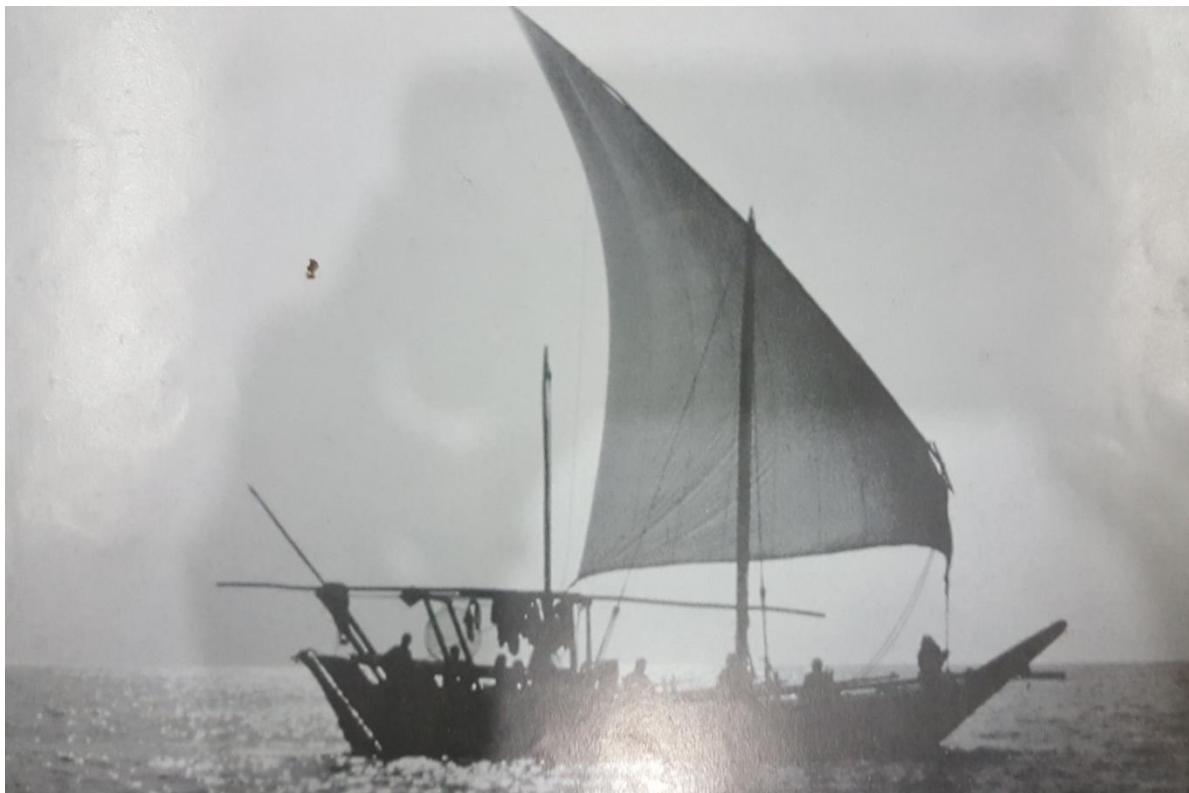
^۴ صحابه

^۵ چوب‌های مدور شکل که برای حرکت کردن لنج از ساحل به سمت دریا در قسمت زیرین قرار می‌دادند.

^۶ برگ‌های درخت خرما



جهاز می‌چسبانند. در کنار ساحل منحل^۱ را بر روی آتش می‌گذاشتند، برنج و گوشت طبخ می‌کردند و تمام مردمی که در آن روز در ساحل حضور داشتند، برای ناهار خوردن دعوت می‌شدند و ساعتها جشن و شادمانی در اطراف ساحل برقرار بود. بچه‌ها، مردان و پیرمردان همه در این شادمانی شرکت می‌کردند به امید اینکه جهاز اوشاری وسیله‌ای باشد تا پدران، برادران و فرزندان آن‌ها بتوانند از طریق آن نان خانواده را تامین نمایند. مهمترین مساله در این مراسم جدی بودن و رسمی بودن آن است از جمله مواردی که در این مراسم جنبه نمایشی دارد و می‌توان به آن اشاره کرد: فدیه یا قربانی کردن، ریختن خون و چسباندن خون و چسباندن پوست سر قربانی به سینه‌ی جهاز، غذا دادن به افراد حاضر در مراسم، نواختن ساز و هماهنگی در اجرا است. همیشه یک کارگردان یا ریشن سفید نیز در مراسم حضور دارد که وظیفه‌ی هدایت جمعیت را برعهده دارد.



شکل ۲-۴: نمونه لنجهای بادبانی؛ عکس از مجموعه ناخدا ابراهیمی در بندر کنگ

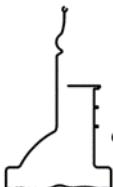
از جمله اعتقادات مردم دیگر در بین مردم می‌توان به این مورد اشاره کرد که وقتی زنی سوار بر جهازی می‌شود باید مرغی را به همراه این زن در جهاز بیاورند، زیرا معتقدند که جنس ماده نباید تک و تنها در جهاز باشد و به همین جهت مرغی را بای جفت شدن جنس ماده به جهاز می‌آورند (دریابی، ۱۳۸۴).

• اعتقاد مردم کنگ در مورد بپ دریا

یکی از شخصیت‌های افسانه‌ای که از زمان‌های قدیم در دل ساحل نشینان و دریانوران رعب و وحشت ایجاد کرده بود، شخصیتی به نام بپ دریا بود. کلمه بپ در زبان کنگی به معنای پدر است و اعتقاد دارند که بپ دریا حاکم و فرمانروای دریا است. از لحاظ فیزیکی و ظاهری این شخصیت هم شکل انسان و ساهپوست بود با این تفاوت که دارای صورت سیاه و زشت همانند عنتر بود، تما قسمت‌های بدن او از گش^۲

^۱ دیگ

^۲ قشر و لایه‌ی سخت و برندهای که بر روی بدن بعضی از جانداران دریابی همچنین اجسامی از قبیل سنگ که در دریا وجود دارد به چشم می‌خورد.





و در قسمت‌های دست، پا و کمرش بالی همانند بال ماهی وجود دارد. بپ دریا در اطراف ساحل و دریاها وجود دارد. گپتران^۱ می‌گویند بب دریا بیشتر در اطراف جزیره شراع^۲ است و در دریاهای سرگردان است. بب دریا زمانی که با شخصی روبه رو می‌شود سعی می‌کند او را اذیت کند و پس از آن، شخص را از بین می‌برد. به همین دلیل مردم بندر کنگ بچه‌های خود را از تنها‌ی رفتن به ساحل خصوصاً در شب منع می‌کنند. همچنین ناخداها و ملوانان در طول مسافرت دریایی از خواهیدن در جنب سطحه^۳ جهاز خودداری می‌کنند، از بیم اینکه مبادا بب دریا به آنها حمله کند.

دکتر غلامحسین ساعدی در کتاب اهل هوا در مورد بب دریا چنین می‌نویسد: «موجود افسانه‌ای دریاهاست. هیکل آدمی دارد با بدنی که از صدف‌های درشت(کلنگ) پوشیده شده است و دست‌های بسیار بلندش انگشت شست ندارد. پستان‌های متعددی سینه‌اش را پوشانیده، بیشتر طرف‌های هند یا سواحل آفریقا ظاهر می‌شود. ملاحان و جاشوان ایرانی مجسمه‌ی او را در بمیئ و سایر شهرهای هند زیاد دیده‌اند که روی زانو نشسته. بابا دریا در دریاهای بزرگ و عمیق زندگی می‌کند در هوای طوفانی از آب بیرون می‌آید، اگر کسی تنها کنار ساحل نشسته باشد، او را می‌گیرد و به ته دریا می‌برد و یا به کشته‌ها حمله می‌کند و سعی می‌کند که یک یا دو نفر از جاشوها را بگیرد و به ته دریا ببرد. مشهور است که ببابادریا اول با شکار خود لواط می‌کند و بعد او را می‌کشد. بابا دریا تنها از صدا آهن وحشت دارد و بیشتر وقت‌ها حتی از شنیدن اسم آلت فلزی فوار می‌کند. هر وقت بابا دریا پیدا می‌شود جاشوها فریاد برمه‌دارند: یشه بیار، اره بیار، تبر بیار، دو تکه آهن را محکم به هم می‌کوبند. در جهازها و لنجهای ایرانی رسم است با دیدن سایه‌ی بابا دریا، کارد کهنه‌ای را تند تند روی لنگر جهاز می‌کشنند و اعراب فریاد برمه‌دارند: حدید، حدید»(سعادی: ۱۰۴-۱۰۵).

در اساطیر یونان ایزدی به نام اکثانوس(اقیانوس) وجود دارد که حاکم و فرمانرو بر دریاهاست و در اعتقادات مردم بندر کنگ و دیگر ساحل نشینان خلیج فارس بب دریا مشابه اوست؛ با این تفاوت که اکثانوس خدای دریاهاست و به عنوان شخصیت مثبت در اساطیر یونان بوده، اما بب دریا شخصیت منفی و منفور است. بدن بب دریا ترکیبی از عناصر مختلف طبیعت یعنی انسان، حیوان دریایی و اجسام سخت است. قسمت‌های بیرونی این شخصیت از ماده‌ای سخت و خشن یعنی گشتر تشكیل یافته که می‌تواند معرف خشونت درونی در وجود این شخصیت باشد. اثبات این قضیه که آیا بب دریا وجود دارد یا نه در بین اهالی بندر کنگ و دیگر ساحل نشینان بسیار مشکل است زیرا اعتقاد زیادی به این شخصیت دارند. ممکن است در زمان‌های قدیم که جهازات به سفر گپ می‌رفتند و خصوصاً در شب‌ها که از روشنایی کافی بهره‌مند نبودند، از سواحل آفریقا افرادی مخفیانه به داخل جهازها می‌آمدند. تصورات و تخیلاتی که برای بعضی از دریانوردان به وجود می‌آمد از این افراد به عنوان بب دریا یاد می‌کند.

مسئله دیگر این است که ناخدايان و صاحب جهاز چون می‌خواستند ملوانان و افرادی که در جهاز کار می‌کردند، همیشه و در همه حال به حالت آماده باش باشند در مورد این موجود مخوف حرف‌هایی می‌زدند تا در شب به خواب نروند. چنین به نظر می‌رسد که بب دریا شخصیتی خیالی باشد(دریایی، ۱۳۸۴).

• مراسم زریف

رزیف مراسمی است که به منظور خوشحالی و نشاط آن را اجرا می‌کنند. این مراسم در عروسی‌ها و شادمانی در شهر کنگ برگزار می‌شود. اشعاری که در رزیف می‌خوانند مملو از ذکر و ستایش خداوند و نعمت رسول اکرم (ص) است. این گروه در هنگام اجرای مراسم در دو ردیف قرار می‌گیرند، یک گروه رو به شمال^۴ و گروه دیگر رو به کوش^۵ قرار می‌گیرند. گروه موسیقی نیز در وسط میدان حضور دارند. افراد گروه

^۱ بزرگان شهر

^۲ شراع(شراع؛ بادبان): نام جزیره‌ای است که به دلیل دارا بودن تپه‌های بلند و قرمز رنگ شراع نام دارد؛ زیرا از فاصله‌ای دور این تپه‌ها شبیه بادبان لیچ می‌مانند. این جزیره در نزدیکی بندر ابوظبی و متعلق به کشور امارات است.

^۳ کنار عرش

^۴ مغرب

^۵ مشرق

موسیقی شامل: دو نفر دهل زن، یک نفر کسر زن، چهار نفر داهیره زن و دو نفر شلنج زن می‌باشند. ابتدا یکی از دهل زن‌ها شعر رزیف را با صوت دلنشیں و رسا شروع می‌کند. سپس به ترتیب دو گروه شعرها را می‌خوانند. دو گروه ایستاده که حدوداً هر گروه ۲۰ نفر بوده، هر یک خیزرانی را به دست دارند و فرم حرکات آنها به این صورت است که دست چپ هر یک از افراد دور کمر نفر بعد حلقه می‌شود و در دست راست آنها خیزرانی است. آنها همراه با ریتم آهنگی که نواخته می‌شود، خیزران خود را به سمت جلو و بالای سر حرکت می‌دهند و رقص یکجا و ثابتی دارند به این صورت که پاهای چپ و راست خود را به سمت عقب و جلو حرکت می‌دهند و حرکت بسیار کمی به دیگر قسمت‌های میدان دارند. مدت زمان اجرای مراسم زریف از عصر تا غروب به طول می‌انجامد. لازم به ذکر است که مراسم رزیف و مراسم دیگر از قبیل عروسی، مراسم زار و ... در ماه‌های حرام (محرم، صفر و ماه مبارک رمضان) منع شده و این گونه فعالیتها تعطیل است. در دوره‌ی قاجار علاوه بر خیزران از تفنگ و شمشیر نیز در اجرای مراسم زریف استفاده می‌کردند. به صورت که دو نفر رقص همراه با اسلحه و دو نفر دیگر نیز رقص همراه با شمشیر را در وسط میدان انجام می‌دادند. آنچه در مورد جنبه‌ی نمایشی مراسم زریف قابل بحث است: حرکات موزون بدن (دست‌ها و پاهای)، رقص همراه با خیزران گروه اجرا کننده، خواندن اشعار رزیف به زبان سواحل عربی و همچنین پایکوبی گروه موسیقی به همراه نواختن دهل، داهیره، کسر و شلنج است (دریابی، ۱۳۸۴).

• آیین‌ها و مناسک زنان در غیاب همسران دریانورد

تجارت دریابی اقتضا می‌کرد که مردان به مدت ۸ ماه یا بیشتر از خانه دور باشند. در طی این مدت، زنان به عنوان اصلی‌ترین ارکان خانواده، به تنها بار زندگی را بر دوش کشیده و با بهره بردن از ذوق و هنر خود، توانسته‌اند تا حدود زیادی از شدت نامالیات بکاهند. مهم‌ترین دغدغه زنان؛ سالم و با دست پر برگشتن پدران، مردان و فرزندان بوده است. در این مدت، زنان که دلتگ مردانشان بودند، دغدغه‌ها و آرزوهایشان را با زبان و بیانی ادبی در قالب عناصر مختلف فرهنگی از جمله آینه‌ها باورها، افسانه‌ها و اشعار زنانه به تصویر کشیده‌اند. برخی از این باورها و مناسک، ارتباط با ایمن کردن سفر دارند؛ نظیر بیرون آمدن «ستاره سهیل» از چاه تا راهنمای مردان دریا باشد؛ نحس بودن سفر دریابی در چهارشنبه آخر ماه قمری، هجدhem ماه قمری و پیش از نماز جمعه یا ریختن خرما به دریا هنگام طوفان توسط زنان نشسته در ساحل.

برخی دیگر در آرزوی بازگشت زودتر عزیزان، مرتبط با باد است تا بتواند کشتی‌های بادبانی (اوزال) را مهار کند. در این ارتباط جهت وزش باد اهمیت می‌یابد و زنان در تمنای باد کوش (شرق) که مردانشان را از سواحل افریقا و هند به خانه بیاورند، شبها مخفیانه به سمت خانه هایی می‌رفتند که در آنها به سمت کوش بود و بر دستگیره آن حنا و فضولات حیوانی می‌مالیدند. باور آن‌ها این بود که صاحبخانه ناراحت شده، دشنام داده و به سبب آن باد کوش خشمگین شده و شروع به وزیدن می‌کند. در آیینی دیگر برای دراختیار گرفتن نیروی باد، گیاهی به نام «ارو» را که گیاهی خاردار است، می‌چرخانند و سر آن را به سمتی که می‌خواستند باد از آن جانب بوزد قرار می‌دادند و سپس، سنگی بر روی آن می‌گذاشتند.

از مراسم دیگر، ریختن هسته خرما دم درخانه‌هایی است که با گوش دادن پنهانی اخبار خانه، از آن خبر خوش در بازگشت لنجهای می‌رسد، این کار تا ریختن هفت هسته خرما ادامه می‌یابد و باور بر این است که با این کار مردان زودتر بازخواهد گشت.

مراسم دیگر، نظیر «مراسم چهاردهی»، «تفال زدن با تسبیح» و «دوخت انواع لباس و کلاه» برای سرگرم کردن افراد در دوران دوری برگزار شده و پس از بازگشت مردان نیز، جشن و پایکوبی و سوغاتی دادن به همسایگان جریان خواهد داشت.

همچنین، بازتاب جدایی سفرهای دریابی در لاله‌های و ترانه‌های زنان، اثرات ماندگاری بر جای گذاشته است. (تلخیص از: زارعی، ۱۳۹۶)

• آداب کفن و دفن و مجالس ختم مردگان

در بندر کنگ مجالس ختم مردگان به مدت سه روز برگزار می‌شود. جمعیت کثیر بندر کنگ اهل سنت هستند. آنها معتقد هستند که مراسم تدوین و تشییع جنازه، ایمان و اعتقاد به اخترت را تقویت می‌کند و اینکه مجلس ختم برای شخص متوفی باید به مدت سه روز برگزار شود سنت پیامبر است. چگونگی اجرای این مراسم بدین شرح است که ابتدا میت را در یکی از اتاق‌های خانه‌ی شخص متوفی غسل می‌دهند، به شخصی که میت را غسل می‌دهد، غشال می‌گویند. نکته قابل توجه این است که اگر میت مرد بوده، غشال آن باید مرد باشد و اگر میت زن



بوده غسال آن باید زن باشد. حتی اگر میت پسر بچه‌ای کوچک باشد نباید غسال آن زن باشد. پس از غسل دادن، غسال کفن را به دور میت می‌پیچد که شامل پارچه‌ای سفید پنبه‌ای است و مقداری کافور و صندل را بر روی آن می‌ریزند، مقداری پنبه را نیز در قسمت‌های مختلف بدن میت جای می‌دهند و در نهایت مقداری مواد خوشبو و معطر را در کفن می‌ریزد. سپس آن میت را در جنازه می‌گذارند و جنازه را با پارچه‌ی سبزرنگی می‌پوشانند و آن را به سمت مسجد محله می‌برند. در مسجد محله نماز را به جا می‌آورند و سپس امام جماعت فاتحه و دعا را برای میت می‌خواند و جماعت نیز آمین می‌گویند. مردم دوباره جنازه را بلند می‌کنند و به سمت قبرستان می‌برند. جنازه باید دست به دست شود یعنی چهار دستگیره جنازه نباید بر دوش چهار نفر ثابت باشد و همه مردم باید در بردن جنازه به قبرستان شرکت کنند. در میان افرادی که جنازه را با خود حمل می‌کنند، شخصی جمله‌ی «لا اله الا الله» گفته و جمعیت در جواب «محمد رسول الله» می‌گویند و این جمله را تا قبرستان تکرار می‌کنند. نکته‌ی قابل ذکر این است که هیچ زنی در تشییع جنازه و تدفین میت شرکت ندارد، حتی اگر قوم و خویش نزدیک میت باشد و جمعیتی که میت را به خاک می‌سپارند همه مرد هستند. در قبرستان زمانی که میت را می‌خواهند در قبر بگذارند، سه الى چهار نفر درون قبر هستند و آن جمله‌ی «بسم الله و على ملت رسول الله» را می‌گویند. اگر میت زن باشد روی قبر را با پارچه‌ای می‌پوشانند و بعد میت را درون قبر می‌گذارند. شخص صالحی سه مرتبه سوره «قدر» را بر روی یک مشت خاک می‌خواند و سپس به زیر سر میت (زیر صورت میت سمت راست) می‌گذارد. قسمت سر میت را به سمت گاه (شمال) و میت را به سمت راست یعنی شمال (مغرب) می‌خواهند و صورت میت را به سمت قبله (مغرب) می‌گردانند. سپس سنگ‌های مسطوحی را به صورت مایل بین بدن میت و دیواره‌ی قبر می‌گذارند، مقداری گل را با آب مخلوط کرده و شیارهای آن را مسدود می‌کنند، اندکی پیش^۱ را بر روی آن می‌گذارند و بعد سه الى چهار نفری در قبر هستند از قبر بیرون می‌آیند. حاضرین خاک را به تدریج درون قبر می‌ریزند. زمانی که قبر را پر از خاک کردن دو قطعه سنگ مسطوحی را به سمت پا و سر میت می‌گذارند. اگر میت مرد باشد طرف سر میت سنگ بلندتری می‌گذارند و اگر میت زن باشد طرف پای میت سنگ بلندتری می‌گذارند. خاک را نیز بر روی قبر به شکل کوهانی می‌ریزند و دور قبر را با سنگ ریزه‌ها به صورت سنگچین درست می‌کنند تا خاک پهن نشود و بر روی خاک نیز با آب پاش مقداری آب می‌پاشند. سپس امام جماعت مراسم تلقین را برای میت به جای آورد. تلقین به این صورت است که امام جماعت رو به طرف قبر و پشت به قبله می‌نشیند و به میت یادآوری می‌کند زمانی که با منکر و نکیر رو به رو شدی بگو:

«الله ربى و الاسلام ديني و محمد(ص)نبي و القرآن كتابي و الكعبه قبلتي و الصلاه و زكات و الصيام و الحج فريضتي و المؤمنون كلهم اخوانى و المؤمنات كلهم اخواتى ...» یعنی بگو: «خدا پروردگار من است و اسلام دین من است و محمد (ص) پیغمبر من است و کعبه قبله‌ی من است و نماز و زکات و روزه و حج واجبات من است و مردان مونم برادران من هستند و زنان مونم خواهران من هستند...» بعد از اینکه تلقین به پایان رسید، امام جماعت دعای خیر را رو به قبله برای میت می‌خواند و پس از اینکه از دعا فارغ شدند مردم با اهل و جماعت متوفی دست می‌دهند و به آنها تسلیت می‌گویند. خانواده‌ی متوفی نان و حلوایی یا آب و شربت را می‌نوشند و دعای خیر برای شیخ متوفی می‌کنند. در نهایت جمعیت پراکنده می‌شود و هر یک از افراد راهی خانه‌های خود می‌شوند (دربایی ۱۳۸۴: ۸۷ و ۸۹).

به مدت سه روز در خانه‌ی شخص متوفی عزاداری و قرآن خوانی برگزار می‌شود و خانواده متوفی دو الى سه ملا را برای خواندن قرآن به خانه می‌آورند که آنها می‌باشند به مدت سه شبانيه روز به نیت رسیدن ثواب تلاوت‌شان به روح مرحوم قرآن را تلاوت می‌کنند در مجلسی که قرآن خوانی برگزار می‌شود، سی پاره وجود دارد. هر یک از افراد افراد که برای تعزیه به مجلس می‌روند می‌باشند حداقل یک جزء قرآن را بخوانند. در مجالس تعزیه گریه و زاری حرام و آن را عیب می‌شمارند تعزیه باید برای آرامش روح مرحوم در کمال آرامش صورت پذیرد. در روز سوم یا چهارم دعای ختم قرآن برگزار می‌شود. گاو یا بزی را ذبح می‌کنند و خانواده‌ی متوفی برنج و گوشتی را برای ناهار طبخ می‌کنند و مردم را بعد از نماز ظهر برای چاشت دعوت می‌کنند. پس از خورد ن چاشت ملا دعای ختم قرآن را می‌خوانند و مردم در جواب آمين می‌گویند و در پایان همه به خانه‌های خود می‌روند. مراسم هفت روزی و چهل روزی را نیز برای متوفی برگزار می‌کنند و گاه مراسمی به عنوان چهارماهی را ترتیب می‌دهند و فاتحه‌ای برای آن مرحوم می‌خوانند. اگر شخص متوفی، زنی دارد آن زن باید به مدت چهار ماه و ده

^۱ برگ درخت خرما

روز «عده دار» باشد. یعنی لباس نو به تن نمی‌کندف طلا نمی‌پوشد، با نامحرم صحبت نمی‌کند و بدون حاجت از منزل خارج نمی‌شود. افراد خانواده‌ی متوفی در شب دوشنبه (یکشنبه شب) و شب جمعه (پنج شنبه شب) به قبرستان می‌روند و برای شخص مرحوم فاتحه می‌خوانند. مردم روز عید نیز پس از خواندن نماز عید به سمت قبرستان می‌روند و هر یک از افراد برای خویشاوندان و دوستان مرحوم خود فاتحه‌ای می‌خوانند و رسم است مردم در این دو عید برای کسانی که قبل از عید کوچک (عید فطر) یا عید گپ (عید قربان) فوت شده‌اند، برای تعزیه و خانه‌ی مرحوم می‌روند و به خانه‌ی آن مرحوم تسلیت می‌گویند. در مورد مراسم تعزیه و ختم مردگان و جنبه‌ی نمایشی آن می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

حمل جنازه توط مردم، خواباندن میت در قبر، خواندن دعای تلقین، آوردن نان و حلوا و شربت بر سر قبر، خواندن سی‌پاره در مجلس تعزیه، غذا دادن به مردم در روز سوم، دیدار و تسلیت گفتن به خانواده‌ی متوفی در روز عید (همان، صص ۹۰-۹۱).

• مراسم عزاداری مذهبی

مراسم عزاداری مذهبی به خصوص در ایام محرم، خاص شیعیان شهر است که نسبت کمتری به اهل تسنن دارند؛ هرچند که اهل تسنن نیز اغلب در این مراسم شیعیان را همراهی می‌کنند و وحدت خوبی میان ایشان برقرار است. مراسم نماز ظهر عاشورا در میدان شهرداری کنگ و مراسم عزاداری در مصلای شهر، مساجد شیعیان و حسینیه‌های واقع در محلات ابودر و محله سکونت مهاجرین خوزستان (که در دوران جنگ اغلب از آبادان به این شهر آمده‌اند) برقرار است. همچنین، میدان شهرداری محل تجمع دسته‌های عزاداری شهر می‌باشد.



عزاداری روز تاسوعا در مصلای شهر



عزاداری ظهر عاشورا در میدان شهرداری

عزاداری شب عاشورا در حسینه فاطمه الزهرا

شکل ۲-۲۵: مراسم عزاداری

۳-۷-۲: عناصر تاریخی بندر کنگ

میراث تاریخی بندر کنگ مشتمل بر میراث ملموس و ناملموسی است که در صورت هدایت صحیح، تبدیل ثروتی هويت‌بخش و همچنین، سرمایه‌ای برای گردشگری شهر محسوب خواهد شد. آداب و رسوم، ادبیات و موسیقی، نوع پوشش، تجربه زندگی با دریا، غذاهای بومی، قایق‌های صیادی آزمیده بر پهنه دریا و موارد دیگری از این دست، میراث غیرملموس این شهر هستند که علیرغم اهمیت بسیار، موضوع



بحث حاضر نیستند؛ در کنار آن، ساختار کالبدی بافت شهر، سیما و منظر شهر و خط آسمان شهر که از همنشینی بادگیرها و مناره‌ها و نخل‌ها در میان دو آبی آسمان و دریا حاصل می‌شود، نیز ثروت ارزشمند این شهر محسوب می‌شود و در بخش منظر شهری، به تفصیل به آن پرداخته خواهد شد.

بخش حاضر به معرفی عناصر کالبدی ویژه شهر که نشانه‌ای از تاریخ شهر بوده و در پهنه شهر جای گرفته‌اند، پرداخته است. این عناصر، برخی انحصاری و تک بوده و برخی یک گونه را در بر می‌گیرد؛ عناصر مذکور به تفکیک به شرح زیرند:

• برکه‌های تاریخی

برکه‌های شهر کنگ که محلی برای ذخیره آب باران محسوب می‌شوند، در میانه شهرها و مسیرهای بین شهرها دیده می‌شوند. معماری خاص این بنایها، آن‌ها به عناصر کالبدی و هویت بخش ویژه‌ای تبدیل کرده که محل ذخیره آب شیرین برای شهر است. این برکه‌ها اغلب توسط خیرین ساخته شده و نگهداری و تعمیرات سالیانه آن، به صورت مشارکتی و توسط ساکنین انجام می‌شده است. این برکه‌ها در مسیرهای حرکت رواناب و بعضًا در ارتباط با باغ‌های پایین دست خود مکان‌یابی شده‌اند.

به طور کلی آب انبارها یا برکه‌های هرمزگان در چهار فرم جای می‌گیرند:

برکه‌های کوهستانی:

دلیل ایجاد این نوع آب انبارها در نواحی کوهستانی پاکی کوهسار و عاری بودن از آلودگی نواحی مجاور آن است که در فصول باران آب پاک و گوارا را به مخزن سازیر می‌شود.

اندازه مخزن و پوشش گنبدی برکه‌های کوهستانی از سایر برکه‌ها کوچکتر است. مخزن این برکه‌هایی که در دل صخره‌ها یا بسترهای سنگی احداث شده اند از سایر برکه‌های موجود در منطقه مقاوم‌تر می‌باشند. محل احداث این برکه‌ها به گونه‌ای انتخاب می‌شود که در مسیر آب‌های حاصل از بارش باران قرار گرفته باشد. همچنین تعداد برکه‌های کوهستانی کمتر از سایر برکه‌های نواحی بیابانی و دشت هاست.

برکه‌های گنبدی گود(برکه گرد):

آب انبارهای دور از دور شبیه گنبد امامزاده‌ها به نظر می‌آیند. در سواحل بیشترین نوع آب انبارها از نوع گرد و گنبدی است. عظمت و بزرگی این برکه‌ها به قدری است که از نقاط بسیار دور هم دیده می‌شود. این نوع آب انبارها که عمقی بیش از ۹۰ متر دارند و بوسیله‌ی بانیان اولیه محلی دور از شهر یا قریه ایجاد می‌شده اند. این نوع برکه در تمامی نواحی، مناطق شهری، روستایی، کوهستانی و شبکه‌های ارتباطی دیده می‌شود. قوس پوشش گنبدی برکه‌های گرد متنوع می‌باشد اما سه نوع قوس بیشترین پوشش برکه را به خود اختصاص میدهد.

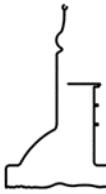
آب انبارهای کشیده(طولی):

این نوع آب انبار مخزن مستطیلی دارد که درازای آن گاهاً به ۲۵ متر می‌رسد. عمق متوسط برکه‌های طولی ۶ متر است و عرض آن به ۴ متر می‌رسد. پوشش آن آهنگ می‌باشد و مخزن آن نسبت به مخزن برکه‌های گرد مقاومت کمتری دارد، این برکه‌ها که از نظر فرم پلان شبیه پلان‌های دوره ساسانی هستند در منطقه بندر دیده می‌شوند و آن تعداد اندکی هم که هستند نمونه‌های قدیمی و ساخته شده با سنگ و ملات ساروج هستند. برکه‌های دراز یا طولی به نسبت آب انبارهای گرد خیلی کمتر است و دارای دو در ورود و خروج آب است.

آب انبارهای صلیبی(چهار برکه):

این‌گونه برکه‌ها ترکیبی از برکه‌های طولی و گرد هستند که بدلیل ساختار معماری آن به چهار یا پنج برکه معروف می‌باشند. چهار مخزن مستطیلی برکه از چهار طرف به یک مخزن دایره‌ای شکل متصل می‌شوند که درازای هر بازوی صلیبی آن ۱۰ متر است. منبع

^۱ برگرفته از گزارش «نگاهی به معماری یومی آب انبارها با تأکید بر نقش ساختاری و کارکردی آنها در شهر بندر کنگ» که توسط گروه پژوهش پایگاه بافت تاریخی بندر کنگ به انجام رسیده است.





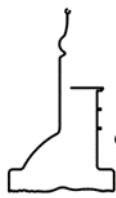
برکه های طولی یک دریچه برداشت آب در عرض و منبع برکه های گرد مرکزی درای^۴ درگاه است. این نوع برکه در بافت های شهری و روستایی مشاهده نگردیده و تنها دو عدد در حاشیه شهری وجود دارد(بابک راد، ۱۳۵۴: ۶۵). از حدود ۳۰ برکه تاریخی موجود در بندر کنگ، ۸ برکه به نام های برکه ای کرچی، کوتاه، صیدی، صالح، برکه ای قبرستان، برکه ای علی و بن ناصر در دوران مدیریت های شهری گذشته در شهر کنگ تخریب شده اند. (پایگاه بافت تاریخی شهر کنگ) مکان این برگه ها در شهر در نقشه زیر نشان داده شده و ارتباط این برکه ها با ساختار کالبدی شهر در دفتر مطالعات کالبدی به تفصیل شرح داده شده است.



برکه های مدور بندر کنگ؛ عکس از مجموعه ناخدا ابراهیمی در بندر کنگ



برکه طولی، مأخذ: پایگاه بافت تاریخی شهر کنگ
برکه صلیبی، مأخذ: پایگاه بافت تاریخی شهر کنگ
شکل ۲-۲: انواع برکه های شهر کنگ





شکل ۲-۲: پراکنش برکه ها در وضعیت کنونی شهر کنگ

براساس مطالعات انجام شده در پایگاه بافت تاریخی بندر کنگ، مهمترین برکه های تاریخی شهر کنگ را به شرح زیر می توان برشمرد:^۱

برکه ی کرچی

برکه کرچی با مصالحی همچون گچ و ساروج ساخته شده است و مقطع آن به شکل دایره ای می باشد. این برکه توسط علی کرچی پدر عبدالله کرچی ساخته شده است. مکان برکه دقیقاً پشت فروشگاه ستاره است که کمی بالاتر از مسجد خمام می باشد این برکه در حال حاضر وجود ندارد. نزدیکترین برکه به شهر بندر کنگ بود و مردمی که در این حوالی زندگی می کردند اول از آب این برکه استفاده می کردند. در آن زمان که شیوخ امارات به بندر کنگ سفر می کردند کنار این برکه خیمه زده و از آب این برکه استفاده می کردند. یکی از مراسمات عروسی که سرهاوی نام دارد در کنار این برکه انجام می شد این مراسم به این صورت بود که در عصر روز عروسی داماد را به کنار برکه آورده و حمام می دادند و بعد از انجام مراسم، داماد را با اسب یا پیاده به خانه می بردند.(نقل از: ابراهیم ابراهیم بصری، احمد بحری(برکت)، فاطمه غلام پور و آمنه بحری)

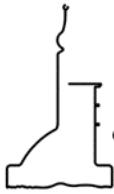
برکه صالح

این برکه توسط صالح آلی یکی از کنگی های خیر درست شده بود. او از فامیل های صالح بابو بود. این برکه جلو دبیرستان امیر کبیر نزدیک درخت کهور قرار داشت و با گچ و ساروج ساخته شده و مقطع آن گرد می باشد . (نقل از: آمنه بحری، فاطمه غلام پور، حاج یوسف دریا پیشه)

برکه صیدی

کلمه ی صیدی یا سیدی ریشه اش از سید گرفته شده است. مقطع این برکه مستطیلی می باشد. برکه ی صیدی روی برکه ی صالح قرار داشت. محل آن جایی که الان خیابان کشی شده است و درخت کهور و خانه صالح مؤذن قرار دارد می باشد. این برکه در حال حاضر وجود ندارد ولی هنوز هم در هنگام بارندگی در این محل یعنی جایی که این برکه وجود داشته، آب جمع می شود. (نقل از: آمنه بحری، فاطمه غلام پور، ابراهیم ابراهیم بصری حاج یوسف دریا پیشه)

^۱ همان مأخذ





برکه کوتاه

این برکه توسط علی کوتاه پدر احمد کوتاه درست شده است. این برکه خود شامل دو برکه با دو شکل متفاوت بود. یکی با مقطع دایره ای و دیگری با مقطع مستطیلی و به هم چسبیده بودند. محل آن جایی بود که دار القرآن فعلی قرار دارد و نزدیک خانه حاج یعقوب بحری بود.

(نقل از: آمنه بحری، ابراهیم ابراهیم بصری)

برکه پنج تا

"این برکه به شکل ستاره است؛ به اینصورت که یک منبع بسیار بزرگ آب در وسط آن قرار دارد و چهار برکه در چهار طرف آن به منبع مرکزی متصل است و چون این برکه ظرفیت پنج برکه را دارا می باشد به برکه پنج تا معروف شده است. این برکه گنجایش زیادی دارد و محل وقوع آن در نزدیکی زیارت خضر می باشد." در گذشته فاقد سقف و هم سطح زمین بود. نقل شده است؟ که وقتی لنج احمد کاکا به سفر دریایی می رود. در سواحل آفریقا دچار طوفان موسمی (طوفان دریایی که از اوایل اردیبهشت که مصادف با ۱۵ میلادی می باشد شروع می شود و وضعیت جوی را بهم می ریزد و در این برهه از زمان شاورهای دریایی نباید به دریا بروند) می شود و همین باعث شد که آن ها توانند از بندرگاه بیرون بیایند و مجبور شدند چندین ماه منتظر بمانند تا دوباره وضعیت به حالت اول برگردد تا بتوانند از آن جا خارج شوند. احمد کاکا فکر می کرد که لنج آن ها غرق یا دچار موسوم شده است. برای همین نذر کرد که اگر لنج، ناخدا و ملوانان پیدا شوند و به سلامت به شهر برگردند برای برکه پنج تا سقف درست کند. که وقتی آن ها به سلامت به بندر کنگ آمدند نذر خودرا ادا کرد و برای برکه پنج تا سقف ساخت. (نوربخش، حسین، ۱۳۷۴: ۲۵۱) (ابراهیم ابراهیم بصری، عبدالرضا راشدی)



شکل ۲-۲: برکه پنج تا، مأخذ: پایگاه بافت تاریخی بندر کنگ

برکه همبکو (Hambekoo)

این برکه در قسمت غربی شهر بندرکنگ و نزدیک حسین آباد قرار دارد. در حال حاضر در قسمت سپاه است. می گویند زنی به همین نام این برکه را ساخته است. (نوربخش، حسین، ۱۳۷۴: ۲۵۱) (نقل از: حاج یوسف دریا پیشه، ابراهیم ابراهیم بصری و آمنه بحری)

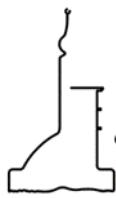
برکه (علی حسینی)

برکه طلایی نزدیک باغ ابراهیم عالی حسینی و در جنوب برکه ای پنج تا قرار دارد. این برکه را حاج ابراهیم عالی حسینی درست کرده است. با توجه به تاریخ شفاهی شنیده شده، خانم عایشه کاکا همسر حاج ابراهیم عالی حسینی وقتی روزی به کنار برکه رفته بندی که دلال طلاش (سینه ریز طلا) به آن وصل بوده است، ناگهان بریده شده و داخل این برکه افتاده است. عشرفی و مروارید های این سینه ریز طلا در گل و لای داخل برکه گم شده و کسی نتوانسته آن را پیدا کند و به همین خاطر به این نام معروف شده است. به نقلی دیگر گفته می شود که عایشه کاکا این سینه ریز طلا را به میل خود در برکه انداخته تا با فروش آن هزینه مرمت برکه فراهم شود. نقل دیگر گفته می شود که بعد از این سینه ریز طلا پیدا شده است مقطع آن گرد میباشد. (نقل از: فاطمه غلام پور، عایشه حقیقی، آمنه بحری و عبدالرضا راشدی)

برکه تخم مرغی

می گویند زنی بوده است که مرغ وجوده پرورش می داده است واز محل فروش پول تخم مرغهایش این برکه ای کوچک را ساخته است، و این را هم نقل می کنند که به صورت تخم مرغ یعنی کوچک گرد بوده به برکه ای تخم مرغی مشهور شده است. در حسین آباد کنگ است.

(نوربخش، حسین، ۱۳۷۴: ۲۵۱) (نقل از: فاطمه غلام پور، آمنه بحری، حاج یوسف دریا پیشه)



طرح ویژه بندر تاریخی گلگ

برکه محتاج

این برکه قدیمی در زیر خاک مدفون شده بود که حاج محمد بلوکی آن را بیرون آورد و تجدید بنا نمود و سقف آن را با چندل درست کرد. از زمانی که آن برکه را ساخته بودند به مدت ۷ سال باران نبارید و همین باعث شد که به این نام معروف شود. این برکه در نزدیکی مسجد ساعتی، جلوی فروشگاه ملوان فعلی و در جایی که منزل شخصی محمد پای توران است قرار داشت. ودر حال حاضر این برکه از بین رفته است. (نوربخش، حسین، ۱۳۷۴: ۲۵۱) (نقل از: ابراهیم ابراهیم بصری، حاج یوسف دریا پیشه، آمنه بحری، عایشه پور یوسف)

برکه زیرهای (زیرآبی)، شکری یا بالا

این برکه علاوه بر زیرهای شکری یا بالا نیز شناخته می‌شود. محل وقوع آن کمی پایین تر از پمپ بنزین فعلی و پشت تالار الغدیر و مقطع آن گرد می‌باشد. مردم در فصل تابستان قوطی‌های بلاسی (حلب) خود را در برکه آویزان کرده به طوریکه یک وجب از کف و گل و لای برکه بالاتر باشد و چند ساعت صبر می‌کردند. بعد که بلاسی‌ها را آویزان می‌آوردن آب خیلی خنک و سرد بود. وقتی قوطی‌های حلب را از برکه خارج کرده دور آن‌ها را پارچه می‌کشیدند تا آب سردی خود را از دست ندهد. به همین علت به این برکه زیرهای می‌گفتند. در آن زمان آب باران از روی تپه‌ای که گل و لای کمی داشت به داخل برکه می‌رفت و همین باعث شده بود آب تمیز و فاقد گل و لای وارد برکه شود به دلیل شیرین بودن آب به آن برکه شکری می‌گفتند. شیوخ امارات وقتی به بندرکنگ سفر می‌کردند در کنار این برکه هم خیمه میزند و از آب آن استفاده می‌کردند. (نقل از: ابراهیم ابراهیم بصری، آمنه بحری و احمد بحری)

برکه مشائو و میریزی (نیریزی) (Mashaaoo& Meyrizi or Neyrizi)

این دو برکه نزدیک به هم و در غرب بندرکنگ در نزدیکی زمین صالح بابو قرار دارند. و توسط طایفه مشائی که ساکن بندر لنگه بودند درست شده است. ودر گذشته افرادی از بندر لنگه در همین حالی ساکن بودند و کلمه‌ی میریزی از میریز گرفته شده است. در تابستان مردم روزی دو بار حلب و کوزه‌های (گدوک) خود را در این برکه ها آویزان می‌کردند. پس از چند ساعت آن را از برکه خارج می‌کردند و این کار را یک بار صبح و یک بار در بعد از ظهر انجام می‌دادند. (نقل از: ابراهیم ابراهیم بصری، حاج یوسف دریا پیشه)

برکه سه تا

این برکه هادر نزدیکی بردغان و پشت خلعت پوش قرار دارد. برکه سه تا شامل سه تا برکه شبیه به هم ولی جدا از هم می‌باشد. که یکی از آن با ساروج و خاک سرخ و دوتای دیگر با ساروج و گچ ساخته شده است. و بعدیک برکه در نزدیکی برکه سه تا درست کرده اند که چهار برکه ی شبیه به هم هستند. در حال حاضر چهار برکه در آن جا وجود داردو همه‌ی این برکه‌ها به صورت مستطیلی می‌باشند. (نوربخش، حسین، ۱۳۷۴: ۲۵۱) (نقل از: ابراهیم ابراهیم بصری، حاج یوسف دریا پیشه، آمنه بحری)

برکه شیخ

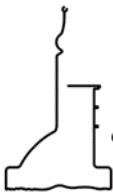
برکه شیخ در غرب بندرکنگ و نزدیک به زنده به گور قرار دارد که شامل دو برکه یکی در باعث شیخ خالدی و دیگری بیرون از آن و مقطع آن ها گرد می‌باشد. این برکه توسط پدر شیخ محمد علی خالدی تعمیر شده است. در قدیم افرادی که صاحب لنچ بودند برای مصارف روزانه در لنچ از آب برکه ای که در بیرون باعث بوده استفاده می‌کردند. همچنین سوری‌های کشور عمان وقتی به کنگ می‌آمدند بشکه‌های چوبی لنچ خود را از آب این برکه پر می‌کردند و از این آب‌ها برای خوردن و آشامیدن استفاده می‌کردند. (نقل از: ابراهیم ابراهیم بصری، فاطمه غلام پور و آمنه بحری، حاج یوسف دریا پیشه)

برکه‌ی قبرستان

این برکه‌ی کوچک به شکل مستطیل و درجهٔ شرق به غرب در نزدیکی قبرستان و در محله‌ی هوجا قرار داشت. که از آب برکه برای قبرستان استفاده می‌شد. (نقل از: ابراهیم ابراهیم بصری)

برکه‌ی عبد الرحمن کاکا مسن (آبنار)

این برکه در پشت بهداری (خانه بهداشت) و از کوش (شرق) نخلستان عبد الله بحاجی در دروا (محل عبور آب) قرار دارد. این برکه قدیمی وزیر خاک بوده است پیش از اینکه آبان آن راتعمیر و مرمت کنند ساخته شده بود. ویک برکه قدیمی می‌باشد، چون آقای حاج عبدالرحمن





آبشار مرمت این برکه را انجام داد باعث شد که به این نام شناخته شود مقطع آن گرد می‌باشد. (نقل از: ابراهیم ابراهیم بصری، آمنه بحری حاج یوسف دریا پیشه)

برکه سه میتی یا سیمانی

این برکه شامل دو برکه مشابه و هم اندازه می‌باشد که در نزدیکی هم ساخته شده است. برای ساخت این برکه‌ها جز سقف آن از سیمان استفاده شده است. چون همه‌ی برکه‌ها از گچ و ساروج ساخته شده اند همین باعث شده که این برکه‌ها به این نام شناخته شوند. ویکی از این برکه‌ها توسط خانواده‌ی خلفان ویکی دیگر توسط حاجی عبدالله کرجی و حاجی محمد بلوكی درست شده است. (نقل از: ابراهیم ابراهیم بصری، فاطمه غلام پور و آمنه بحری)



شکل ۲-۲۹: برکه سیمانی، مأخذ: پایگاه بافت تاریخی بندر کنگ

برکه‌ی خرگی

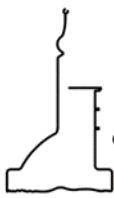
این برکه در نزدیکی مخ‌پیمایی (نخلستان پیازی) و ما بین برکه‌های سه میتی و برکه شیخ است. دو بوته خرگ (استبرق) آن جا وجود داشت به همین علت به این نام شناخته شد. بعد که آن خرگها از بین رفته‌اند و بزرگ‌ترین برکه ای کش کوچک دایره‌ای شکل وجود دارد برای اینکه آب‌ها گذیده و مرداب نشوند. (نقل از: چهار دمه (دریچه) دارد و در بالای دمه‌ها هوا کش کوچک دایره‌ای شکل وجود دارد برای اینکه آب‌ها گذیده و مرداب نشوند. ابراهیم ابراهیم بصری، فاطمه غلام پور عبدالرضا راشدی، حاج یوسف دریا پیشه).



شکل ۲-۳۰: برکه خرگی، مأخذ: پایگاه بافت تاریخی بندر کنگ

برکه‌ی مخ‌پیمایی (برکه حاجی باقری)

این برکه به صورت مستطیلی و در جهت گاه به سهیل (شمال به جنوب) ساخته شده است. سقف آن پالونی (شیروانی) می‌باشد. صالح به کار رفته در آن سنگ، ساروج و گچ می‌باشد. در واقع این برکه متعلق به حاجی باقری بوده است که یک دمه آن در نخلستان پیازی بود که برای آبیاری درختان هر دو نخلستان استفاده می‌شد. یکی از دمه‌ها در بیرون باغ پیمایی (پیازی) بود که در گذشته مردم از آب آن استفاده می‌کردند (نقل از: ابراهیم ابراهیم بصری، اسماعیل خوشلق، فاطمه غلام پور و آمنه بحری)





شکل ۲-۳: برکه نخلستان پیازی یا حاجی باقری، مأخذ: پایگاه بافت تاریخی بندر کنگ

برکه‌ی حصار

این برکه پشت باغ کرچی در نزدیکی نخلستان‌های خورو در شمال هوجا قرار دارد. مقطع آن مستطیلی می‌باشد. (نوربخش، حسین، ۱۳۷۴: ۲۵۱) (نقل از: ابراهیم ابراهیم بصری، احمد بحری و آمنه بحری)

برکه سنگی یا ملک

این برکه روبه روی دیبرستان دخترانه محدثه و بازارچه بادگیر است. در گذشته به نام ملک و در حال حاضر به برکه‌ی سنگی معروف است که فاقد سقف و دارای ۶ دمه (دریچه) می‌باشد. (نقل از: ابراهیم ابراهیم بصری و آمنه بحری)

برکه‌ی علی

این برکه نزدیک برکه‌ی سنگی و جنب خانه محمد علی هندی قرار داشت و مقطع گرد و فاقد سقف بود. این برکه تخریب شده و در حال حاضر وجود ندارد. (نقل از: ابراهیم ابراهیم بصری، احمد بحری، حاج یوسف دریا پیشه)

برکه‌ی بن ناصر

این در محله‌ی قزوینی واژ شرق خانه‌ی عبدالله جاشوی بوده است. و مقطع آن گرد و فاقد سقف بود و در قدیم طایفه‌ی بن ناصر آن را ساخته‌اند. این برکه تخریب شده و در حال حاضر وجود ندارد. (نقل از: ابراهیم ابراهیم بصری، حاج یوسف دریا پیشه احمد بحری، فاطمه غلام پور)

برکه‌ی حاجی باقری

برکه‌ی کوچکی است که نزدیک باغی به همین نام قرار گرفته است. (نقل از: نوربخش، حسین، ۱۳۷۴: ۲۵۱)

برکه‌ی حمزه (سلحشور)

این برکه به شکل دایره می‌باشد. در باغی به همین نام و در سمت غربی باغ شیخ قرار دارد. (نقل از: عبدالرضا راشدی)

برکه‌ی کهوری یا شکسته

به این علت به آن کهوری می‌گفتند که درخت کهور در نزدیکی آن بوده است و بنا بر قولی دیگر نقل می‌کنند که درخت کهوری در خود برکه روییده و مقطع آن گرد می‌باشد به این برکه شکسته هم می‌گویند. (نقل از: ابراهیم ابراهیم بصری، حاج یوسف دریا پیشه)

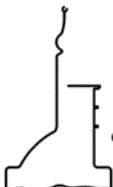
برکه‌ی کاکا

این برکه از جنب شرقی برکه‌ی پنج تا قرار دارد و مقطع آن گرد می‌باشد. (نقل از: فاطمه غلام پور حاج یوسف دریا پیشه)

برکه دریا دولت

این سازه، آبانباری مدور به قطر ۲۸ متر و عمق ۱۴ متر و فاقد سقف است. ضخامت دیوار پیرامونی آن ۱ متر و ارتفاع آن ۳ متر است. این بنا در بیرون از شهر بندرکنگ از سمت شمال شهر واقع شده‌است. به خاطر بزرگی غیرقابل تصور این برکه «دریا دولت» نامیده شده‌است. و این برکه بزرگترین برکه در شهر تاریخی بندرکنگ و سومین برکه بزرگ در ایران است. این آبانبار به خاطر وسعتش، سقف کامل ندارد و اصطلاحاً نیمسقف دارد.

وبزرگترین برکه‌ی ساروجی کشور می‌باشد (مطالعات میدانی) و در مسیر راه کاروانیان بود که از بالا به بندر کنگ می‌آمدند (حاج یوسف دریا پیشه) این برکه متعلق به دوره‌ی اتابکان بود (مهندس یاسمین اسماعیلی) مردم در ابتدا از آب برکه‌های درون شهر استفاده می‌کردند



و زمانی که آب این برکه ها خالی می شد به خارج از شهر رفته و از دریا دولت که دورترین برکه به شهر بندر کنگ بود و خود به تنها بی آب چند ماه مردم راتامین می کردند. این برکه در گذشته هم سطح زمین بود. طبق مصاحبه های انجام شده نقل شده است که فردی که سازنده این برکه می باشد گفته است که خرج سقف برکه در خود برکه می باشد یک هاش طلا (آسیاب طلا) را در آن است که بعدها برای ساخت سقف برکه از آن استفاده شود. مردم فکر می کردند که آسیاب طلا در کف برکه دفن شده است. و مردم در آن زمان فکر می کردند که آسیاب طلا در آنجا وجود دارد برکه ای دریا دولت هیچ وقت خالی از آب نمی شد آبش به نصف می سرشد ولی خالی نمی شدواگر هم خالی می شد یک قسمتی از آن هنوز مانده بود که لاپرواژی شود که دواره پر از آب می شد. تا اینکه یک دفعه که آبش کم و تقریباً خالی از آب شد حاج علی مدنی (نایینا) همت کرد آن را لاپرواژی کردند. و با استفاده از چندین گاو و هشت ماشین و چهل نفر آدم آن را لاپرواژی و تمیز و گل ولای آن را خرج کردند و برکه را تعمیر و دور آن را دیوار کشیدند و به ارتفاع سه متر از سطح زمین بالا آورده شد و همه دیدند که خبری از هاش طلا (آسیاب طلا) در آن نیست و کسی که آن را درست کرده حرفش را با معنا گفته. یعنی همین آب که در برکه ذخیره می شود غنیمت بس بزرگی است (نقل از: ابراهیم ابراهیم بصری احمد بحری (برکت) فاطمه غلام پور).

شیوخ امارات وقتی به بندر تاریخی کنگ می آمدند در کنار برکه ای دریا دولت هم خیمه میزندند می ماندند و از آب آن استفاده می کردند. (نقل از: احمد بحری (برکت) حاج یوسف دریا پیشه).

برکه آستانگو(Astangoo)

این برکه در نزدیکی بردغان و در حال حاضر در نزدیکی شرکت گاز سید هاشمی قرار دارد و مقطع آن گرد می باشد.

برکه حاج محمد نور بابو(حاج یوسف در یا پیشه)

این برکه سر پیچ بردغان قرار دارد و مقطع آن بلند می باشد. (نقل از: حاج یوسف دریا پیشه)

برکه سین ایسف(حسین یوسف)

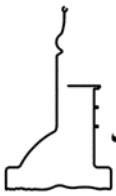
مقطع این برکه گرد و نزدیک راه سنگ شکن گلبت از سمت شرقی آن واقع می باشد.

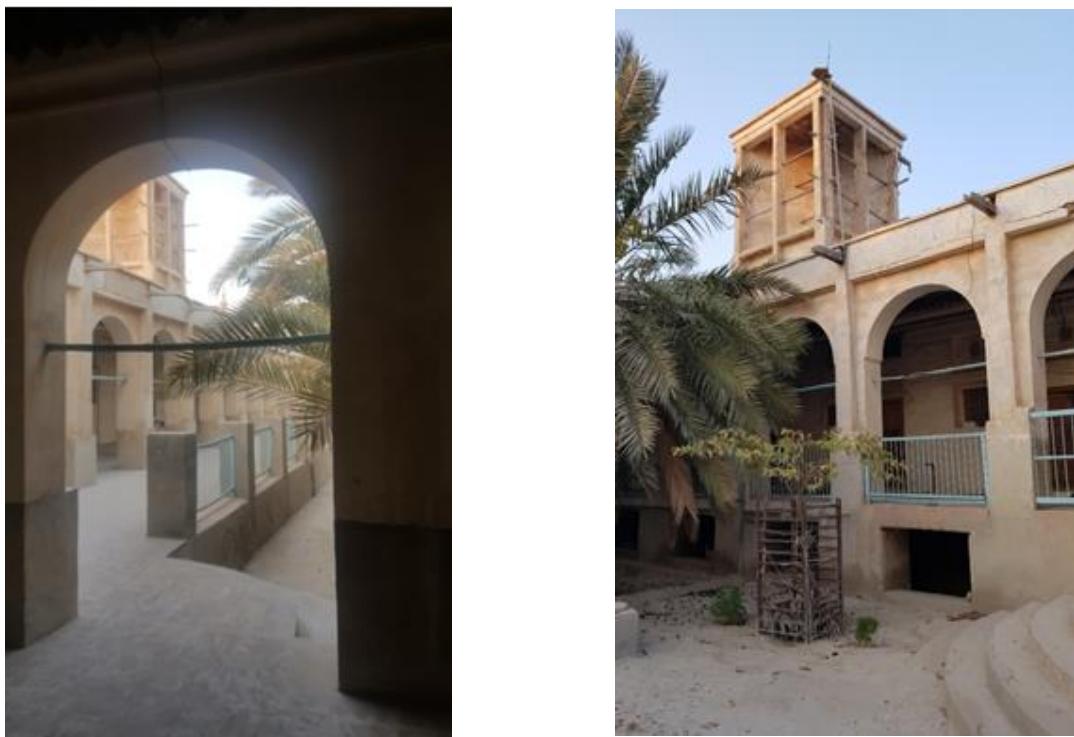


شکل ۲-۳: برکه دریا دولت در بندر کنگ

• خانه‌های تاریخی

بافت تاریخی بندر کنگ با حدود ۲۸۰ خانه بومی از جاذبه‌های اصلی این شهر است که به تفصیل در مطالعات کالبدی به آن پرداخته شده است. تعدادی از این خانه‌ها در شرف ثبت تاریخی قرار دارند و تعدادی نیز به ثبت ملی رسیده اند. به عنوان مثال، خانه گلبتان که یکی از بناهای دوره قاجاریه در بندر کنگ است، در تاریخ سه اسفند ۱۳۷۷ با شماره ثبت ۲۲۹ به عنوان یکی از آثار ملی ایران به ثبت رسیده است. این خانه اثرباری تاریخی و دارای تعدادی اتاق در پیرامون یک حیاط مرکزی و چند بادگیر است.

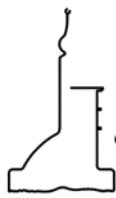




شکل ۲-۳۳: خانه های تاریخی در بافت قدیم بندر کنگ



ادامه شکل ۲-۳۴: خانه های تاریخی در بافت قدیم بندر کنگ





● مساجد تاریخی بندر کنگ

مسجد احمد ابن حنبل(مسجد کاکا)

این اثر در زمستان سال ۱۳۸۵ با شماره شناسه ۱۵۴۱۶ به عنوان یکی از آثار ملی ایران به ثبت رسیده است. مسجد احمد بن حبیل از سنگ و ساروج و گل (به عنوان ملات) و گچ محلی (برای پوشش جداره ها) و چوب چندل و منگور(برای سقف) ساخته شده است. این بنا در گذشته فاقد مناره بوده ولی در سالیان اخیر یک مناره به ارتفاع تقریبی ۲۵ متر در ضلع شمال شرقی آن بنا شده است. این بنا در گذشته دارای دو شبستان (زمستانی در شمال به صورت مسقف و کاملاً پوشیده با رواقی در ضلع شرقی خود) و شبستانی تابستانی (در جنوب و مشرف به دریا و از شرق و غرب و جنوب کاملاً باز) است.



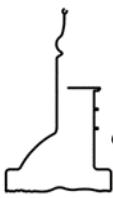
شکل ۲-۳۵: مسجد کاکا، مأخذ: پایگاه بافت تاریخی بندر کنگ

مسجد جامع

این مسجد جامع یکی از بناهای بزرگ و قیمتی شهر است که در ضلع غربی و متصل به سایت موزه برکه های آبی خاورمیانه قرار دارد. اما در حال حاضر چهره تاریخی بنا در حدود ۷۰ درصد دچار تغییر شده و با مصالح ناهمگون پوشانده شده است و لی همچنان آن مناره قدیمی خود را حفظ کرده است.



شکل ۲-۳۶: مسجد جامع، مأخذ: پایگاه بافت تاریخی بندر کنگ



مسجد کویتی و مسجد حسین

مسجد کویتی و حسین از قدیمی‌ترین مساجد شهر کنگ محسوب می‌شوند که در مجاورت لبه ساحلی شهر و در بافت قدیم قرار گرفته و در ایجاد خط آسمان ویژه برای شهر نقش بسزایی داشته است.



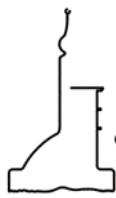
شکل ۲-۳۷: مسجد کویتی، مأخذ: پایگاه بافت تاریخی بندر کنگ

مسجد نایینا

این مسجد یکی از مساجد تاریخی این شهر است که در محله نایینا و کنار دریا قرار دارد. این مسجد هم طبق الگوی سایر مساجد قدیمی دارای حیاط و ساباط و نماز خانه اصلی و یک مناره است که در نوع خود منحصر به فرد است. این مسجد توسط یکی از خیرین شهر تاریخی بندر کنگ در حال مرمت و بهسازی است.



شکل ۲-۳۸: مسجد نایینا، مأخذ: پایگاه بافت تاریخی بندر کنگ





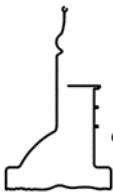
• موزه های تاریخی

موزه شخصی آقای محمد ابراهیم ابراهیمی

محمد ابراهیمی یکی از ناخدايان بندر کنگ هستند که وقت خود را صرف جمع آوری مجموعه‌ای با ارزش و زیبا از تجهیزات دریایی و لنجرانی کرده و موزه‌ای کوچک و شخصی در مضیف منزل خود راهاندازی کرده است. ایشان با توجه به علاقه شخصی خود مجموعه عکس‌های ارزشمندی از گذشته بندر کنگ تاکنون گرفته و یا گردآوری کرده اند که مجموعه ارزشمندی از شهر و سفرهای دریایی دریانوردان را به نمایش می‌گذارد.



شکل ۳۹-۲: موزه شخصی ناخدا ابراهیمی





• موزه مردم‌شناسی و دریانوردی

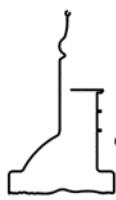
موزه مردم‌شناسی بندر کنگ از موزه‌های مهم تاریخی و مردم‌شناسی در جنوب ایران است. موزه مردم‌شناسی و دریانوردی بندر کنگ که توسط افراد خیر، ناخداها و جاوشوهای این بندر تاسیس شده است که در این موزه وسائل و نقشه‌هایی که ناخداها و جاوشوها در زمان دریانوردی از آنها استفاده می‌کردند به معرض نمایش در آمده است. مدیریت این موزه را ناخدا حمود که از ناخدايان قدیمی و با تجربه شهر کنگ هستند، بر عهده داردند.

این موزه از مجموعه‌های مهم دریانوردی، آداب و رسوم، معماری، صنایع دستی و نوع پوشش و خوراک مردم قدیم و جدید بندر کنگ است.



شکل ۲-۴۰: موزه مردم‌شناسی

این موزه که در طول سال پذیرای گردشگران زیادی می‌باشد، شامل آثار قدیمی دریانوردی شامل فرمان لنج، سکستان، رادیوهای قدیم، قطب‌نما، تصاویری از انواع ماهی، لنگر کشتی، ماکت کشتی‌های کوچک و بزرگ، برکه، چاه، سبک معماری و خانه‌های محلی قدیمی، صنایع





دستی ساخته شده از محصولات دریایی و درخت نخل نظیر؛ حصیر، سپ، بند لنگر کشته، غذاهای محلی قدیم بندرکنگ که هنوز هم پخته می‌شود، بادگیرهای کوچک، استفاده از چندل در سقف و حجله بnder کنگ می‌باشد که توسط افراد متخصص که از افراد محلی بندرکنگ هستند، برای گردشگران توضیح داده می‌شود.

مراکز فرهنگی

• پایگاه بافت تاریخی

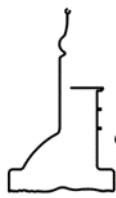
پایگاه بافت تاریخی به عنوان مرکز مطالعاتی فعالیتهای مرتبط با بافت تاریخی اختصاص دارد و دارای اتاق جلسات نیز می‌باشد. دفتر محلی طرح ویژه کنگ نیز در این پایگاه مستقر است.



شکل ۲-۴: پایگاه بافت تاریخی

• خانه صنایع دستی

این مجموعه نیز که به آموزش و انجام فعالیتهای صنایع دستی يومی اختصاص دارد در یکی از خانه‌های قدیمی مستقر است. نمایشگاه فروش صنایع دستی نیز در این مجموعه برپا است.





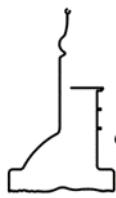
شکل ۲-۲: خانه صنایع دستی بندر کنگ



ادامه شکل ۲-۳: خانه صنایع دستی بندر کنگ

• خانه هنرمندان

خانه هنرمندان، از بناهای تاریخی بندر کنگ است که با حمایت شهرداری به عنوان مرکزی برای فعالیت‌های هنری در نظر گرفته شده و انجمن‌های هنرهای تجسمی، عکاسی، موسیقی، شعر ادب، شعر نبوی، خوشنویسی و تئاتر در آن فعالیت دارند.





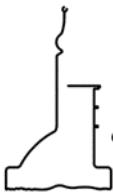
شکل ۲-۴: خانه هنرمندان بندر کنگ

• قلعه پرتغالی‌ها

در زمانی که پرتغالی‌ها سلطنت بر خلیج فارس و منطقه داشته‌اند، لنگرگاهی در کنگ ساخته بودند که کشتی‌های بزرگ‌شان در آن لنگر می‌انداختند، همچنین قلعه بزرگی ساخته بودند که مقر حکومت آنها بود، آثار این قلعه در کنار دریا باقی مانده است. وقتی که آب دریا مد می‌باید آب اطراف بقایای این قلعه را فرا می‌گیرد، اما وقتی که آب دریا در حالت جزر است قسمتی بزرگی از قلعه نمایان می‌شود، این قلعه نزد مردم کنگ به قلعه پرتغالی‌ها معروف است، در غرب بندرکنگ و در فاصله ۴۵ متری برج مدور دو ستون از سنگ و ساروج به فاصله ۲۴ متر از یکدیگر وجود دارد که آثار باقیمانده از یک قلعه بزرگ و قدیمی است. ارتفاع یکی از پایه‌ها از سطح زمین ۸ متر و دیگری ۳ متر است هر دو ستون از سطح دریا حدود ۲ تا ۳ متر بالاتر ساخته شده‌اند. قسمت چسبیده به خاک هر دو ستون بر اثر مرور زمان باریک شده است و در معرض تخریب است. این طور که پیداست این دو ستون دو پایه جلوئی و یا قسمتی از یک قلعه عظیم بوده و حتماً در بزرگی هم در بین آن دو قرار داشته است.



شکل ۲-۵: باقی مانده قلعه پرتغالی‌ها در شهر کنگ





• خورهای کنگ

در غرب کنگ و در فاصله ۴۰۰ متری قلعه پرتغالی‌ها، خوری وجود دارد در گذشته محل لنگر انداختن کشتی‌ها بوده است، عمق این خور در قسمت متصل به دریا ۴ متر و در انتهای ۲ متر و طول خور در حدود ۳۰۰ متر و عرض آن در حدود ۲۰ متر می‌باشد. این خور بسیار قبیمی است و در اطراف آن آثاری ساخته شده از سنگ و گچ و ساروج دیده می‌شود و خصوصاً در قسمت شرق خور دیوارهایی از سنگ باملاط ساروج دیده می‌شود که سابقاً در آنها حلقه‌هایی از آهن کار می‌گذاشته‌اند و کشتی‌ها و قایق‌های خود را به آنها متصل می‌نموده‌اند. در سال‌های دور که این خور مملو از آب بوده، کشتی‌ها به داخل آن می‌آمده‌اند و به راحتی بار خود را تخلیه و یا بارگیری می‌کرده‌اند. اهمیت این خور از آنجا پیداست که درست در غرب قلعه پرتغالی‌ها قرار دارد و این مبین آن است که قلعه پرتغالی‌ها تا کنار این خور امتداد داشته و محموله کشتی‌ها از خور مستقیماً به قلعه حمل می‌شده است و یا از آنجا کالاهای را به کشتی بار می‌کرده‌اند. دیوارهای سنگی و آثاری که در قسمت غرب قلعه پرتغالی‌ها و شرق خور موجود است، موید این گفته است. به مرور زمان در اثر پایین رفتن سطح آب دریا و یا پر شدن خور از شن و ماسه، خور خالی از آب شده است و حالا فقط در هنگامی که دریا طوفانی است و آب دریا از حد معمول بیشتر است، خور از آب پر می‌شود، ولی دیگر خور برای ورود کشتی قابل استفاده نیست. در حال حاضر بیشتر سطح خور و آثار مجاور آن زیر شن و ماسه پنهان شده است و از آن همه جنب و جوش و سر و صدا که ناشی از ورود و خروج کشتی‌ها به خور بوده است، اثری در میان نیست. همچنین در قسمت شرقی شهر و در مجاورت آثار باقیمانده از باعثها خوری وجود دارد که که به خور «سور» معروف است و هنوز هم آب دریا در هنگام بالا آمدن بخشی از آن را پر می‌کند.



شکل ۲-۶: خور سور و پیش آمدگی آب دریا در آن

• برج مدور

این برج که به قولی ۹۰۰ سال از عم آن می‌گذرد و به گفته‌ای به دوران سلجوقی و اتابکان فارس می‌رسد، در غرب بندر کنگ و در فاصله ۶۰ متری از ساحل دریا قرار دارد و از سنگ سیاه ساخته شده است. این برج که سطح طبقه اول آن از کف دریا در حدود سه تا چهار متر ارتفاع دارد، از سنگ سیاه و ساروج ساخته شده و در شبانه روز سیزده ساعت در محاصره آب قرار دارد. در موقع جزر می‌توان به آن وارد شد و در ورودی آن به سمت خشکی است. (حسن‌نیا، ۱۳۹۴) از این برج برای نگهبانی استفاده می‌شده و ساختار و دریچه‌ها آن را مناسب برای این کار می‌کرده است. اقتداری (۱۳۴۸) معتقد است که این برج و قلعه دریابی برج دیدبانی و محافظت بندر و دریا بوده است و بار و مسافر و بازگانان در هنگام ورود به بندر از کنار آن می‌گذشتند.



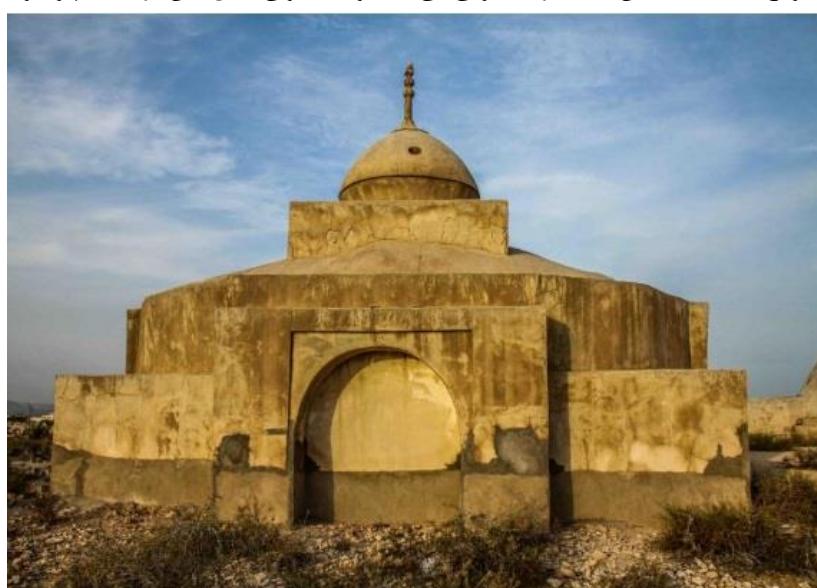
شکل ۲-۷: برج مدور در غرب بندر کنگ

• قلعه‌ی مسقطی ها

قلعه‌ی دیگری در بندر کنگ وجود داشت که مسقطی‌های ساکن در بندر کنگ آن را بنا کرده بودند و اکنون اما خرابه‌های خانه‌ی مسکونی و مساجد و قسمتی از ته برج‌ها و اثری از آن نیست ته ستون‌های عمارت عمومی و مساجد در شرق و غرب بندر کنگ باقی است.

• زیارت خضر

در غرب بندر کنگ واقع است، سبک این بنا ظاهراً سلجوقی می‌باشد و بنا به قولی محل دفن فردی مشهور بوده است.



شکل ۲-۸: زیارتگاه خضر، مأخذ: پایگاه بافت تاریخی کنگ

• زائرسرای امامزاده دوبرادران

در محله‌ی هوجای کنگ واقع شده و مسجدی در نزدیکی زیارتگاه مذکور باقی است.





• خرابه های معروف به تالار

در غرب کنگ و در بااغی نزدیک به ۵ بركه و در نزدیکی زیارتگاه، ساختمان خرابه‌ای وجود دارد که به تالار معروف است و عده ای بر این باورند که نامش تالار شاه عباس است. طاق گنبدی شکل آن با وجود شکستگی زیاد هنوز پابرجا است و سقف‌های دیگر فرو ریخته است و پیداست که بنا اتاق‌های متعدد، حمام، توالات و درهای زیادی داشت که اکنون دروازه‌های آن باقی است. (حسن‌نیا، ۱۳۹۴ به نقل از: نوریخش، ۱۳۷۴)



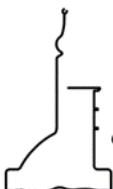
شکل ۲-۴۹: تالار؛ مأخذ: پایگاه بافت تاریخی کنگ

• زیارتگاه سید محمد و سید احمد حکیم

این زیارتگاه در محله‌ی خلعت پوش بندرکنگ قرار دارند و مورد احترام اهالی کنگ است.

• مجموعه مسجد دو محراب (دو طبقه) - مسجد کل توره)، حمام و باغات مغ بیمایی (نخلستان پیازی)

مسجد دو محراب (دو طبقه) یکی از بازماندگان آثار تاریخی معماری سنگی بندر تاریخی کنگ است که براساس نظریات کارشناسان باستانشناسی این بنا را مربوط به دوره سلجوقی و اتابکان معرفی کرده‌اند. این بنا در ضلع غربی شهر کنونی و بر روی هسته اولیه شهر قرار دارد. مصالح بکار رفته در این بنا شامل سنگ کوهی - مالت ساروج و گچ سنتی است. دربهای ورودی مسجد در ضلع شرقی واقع شده‌اند، این بنا دارای دو طبقه و هر کدام دارای ویژگی‌های متفاوتی نسبت به هم هستند که این ویژگی‌ها برای هر کدام کاربری خاصی را تعریف می‌کند.





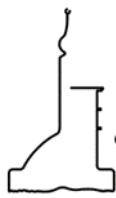
شکل ۲-۵۰: مجموعه مسجد دو محراب، حمام و باغات قدیمی، عکس از بهرام یاقوتی، برگرفته از استاد پایگاه بافت تاریخی کنگ



شکل ۲-۵۱: مسجد دو طبقه- تجارتخانه قدیمی بندر کنگ

• لنج بوم مسی

در سال ۱۲۷۳ این لنج در ساحل بندر کنگ بین مسجد کویتی و کاکا با مالکیت آفای کرچی ساخته شد که ظرفیت آن، ۷۰۰ تن بوده و به علت بزرگی و عظمت آن، قسمت اعظم لنج که در زیر آب قرار گرفته، با ورق‌های مس پوشانده شده بود. این لنج بارهای تجاری به مقصد کشورهای افریقایی، هندوستان، پاکستان و یمن و ... حمل می‌کرده است. سرنشینان در هر سفر، حدود ۶۰ نفر به همراه ۲ ناخدا بوده‌است. در سال ۱۳۲۳ هجری شمسی این لنج با ۶۴ سرنشین به ناخدای آفای کرچی و خلفان شوکتی از بندر کنگ با حمل بار به ترتیب از شهرهای بندر گوادر پاکستان، بندر کراچی، ملیبار هند، بمیئ و مانگروور هندوستان به سمت دارالسلام حرکت نمود و بعد از ۸ روز پیمودن





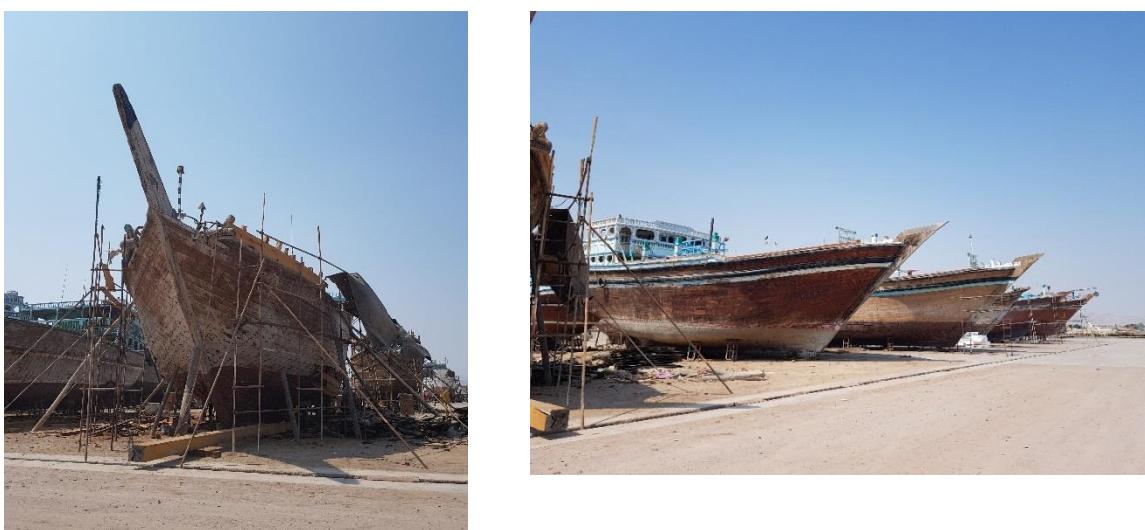
مسیر دریایی، مورد حمله قرار گرفت. تعدادی از سرنشینان لنج همان موقع به شهادت رسیدند و بعد از ۱۴ شبانه‌روز سرگردانی امواح دریا آن‌ها را به ساحل صعب‌العبور سومالی رساند. بالاخره ۳۰ نفر بعد از ۸ ماه دوری از شهر و تحمل گرفتاری‌ها در ماه ربیع به بندر کنگ رسیدند. (راهنمای سفر به شهر تاریخی بندر کنگ، ۱۳۹۷) تدبیس این لنج در ساحل بندر کنگ به دست ناخدايان قدیمی و ملوانان و با همکاری مدیریت شهری و مردم ساخته شد و در اردیبهشت ۱۳۸۶ به صورت رسمی افتتاح شد.



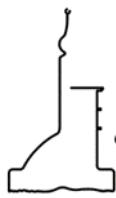
شکل ۲-۵۲: لنج بوم مسی در شهر کنگ

• لنج‌سازی

لنж سازی از صنایع بومی این منطقه محسوب شده و از قدمت دیرینه‌ای برخوردار است. به طوری که در بررسی تاریخی هم ذکر شد که بسیاری از سفارشهای ساخت کشتی‌های جنگی در دورانهای مختلف به کنگیها شده بود. این صنعت از دیرباز در منطقه به صورت بومی حفظ شده و در حال حاضر، به صورت یک مجموعه متمرکز در حریم شهر کنگ قرار گرفته که از جاذبه‌های گردشگری شهر نیز محسوب می‌شود. در بخش بعد (سابقه معیشت در سیر تاریخی بندر کنگ) صنعت لنج سازی به تفصیل بررسی شده است.



شکل ۲-۵۳: لنج سازی و تعمیرات لنج در بندر کنگ





۲-۸: سابقه معيشت در سیر تاریخی بندر کنگ

ساکنان بندر کنگ همانند بیشتر ساحل نشینان به اقتضای همچواری با دریا، بیشتر دریانوردند و کار عمده آنها لنج سازی، ماهیگیری، توربافی و مسافت به شیخ نشین‌های خلیج فاس برای امداد معاش و داد و ستد است. کشاورزی در بندر کنگ به دلیل نبود آب کافی رونق چندانی ندارد و ساکنین بندر کنگ از کشاورزی فقط به نگهداری نخل خرما مبادرت می‌کنند. طبق اسناد سال ۱۳۰۱ شمسی از کشت گندم، جو، خربزه و هندوانه در این بندر نام برده شده است و از حبوبات نیز عشر دریافت می‌شد. در زمینه دامداری نیز گرچه در خود شهر کنگ دامداری رونق ندارد، اما طبق گزارش‌های دوره قاجار افراد ساکن کنگ گاو گوسفند فراوانی داشته‌اند.

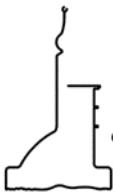
۲-۸-۱: صید ماهی و فراوری آن

صيد ماهی بخش قابل توجهی از زندگی مردم کنگ را شکل می‌دهد و ماهی یکی از غذاهای اصلی آنان است. ماهی اضافه بر مصرف کنگ به شیلات بندر لنگه و بندرعباس فروخته می‌شود. یکی از کارهای مردم کنگ خشک کردن ماهی‌هایی مانند کوسه ماهی، پو، داهیر و شمشک است.

در حال حاضر، حدود ۱۳۵ قایق بومی صیادی و ۱۳۹ لنج صیادی در اسکله بندر کنگ اشتغال دارند. (بررسی و مطالعه جهت گیری راهبردی بنادر کوچک استان هرمزگان، ۱۳۹۷)



شکل ۲-۵۴: سابقه ماهیگیری در بندر کنگ از دیرباز، عکس از مجموعه آقای ابراهیمی





شکل ۲-۵۵: بندر صیادی و ماهیگیری در بندر کنگ

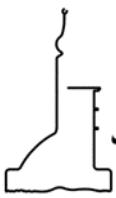
۲-۸-۲: صنایع دستی

صنایع دستی از دیرباز در این منطقه رواج داشته است. صنایع دستی بومی بندر کنگ به چهار گروه عمده قابل تقسیم هستند:

۱. صنایع دستی تزئینی نظیر زربافی، گلابتون دوزی، خوس دوزی، کمان دوزی و گلدوزی
۲. صنایع دستی مرتبط با درخت نخل خرما، نظیر بافت حصیر برای سقف (سوند) و فرش کردن خانه ها (تک)، بافت ظروف و زنبیل نگهداری خرما (گت و کوراغ و کفات که به ترتیب برای نگهداری خرمای مرغوب، خرمای بی هسته و خراب شده به کار می رفت (حسن نیا، ۱۳۹۴)، بادبزن و زنجیرهای کوچک و بزرگ، سبد نگهداری پرنده‌گان، اتاقهای مشبك (کلندری) و ...
۳. سفالگری و ساخت ظروف مختلف نظیر انواع کوزه و خمره و قلیان از خاک رس شهر (که در اسناد تاریخی نیز مورد توجه قرار گرفته است)
۴. صنایع دستی مرتبط با ماهیگیری؛ نظیر توربافی، رشته ها و طنابهای کلفت بافته شده از لیف خرما و دیگر ملزومات سفرهای دریابی



شکل ۲-۵۶: نمونه های صنایع دستی تزئینی در بندر کنگ





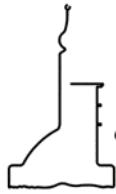
ادامه شکل ۵۷-۲: نمونه ابزار ساخته شده (صنایع دستی) برای ماهیگیری و دریانوردی

۲-۸-۳: کاشت و نگهداری نخلات

نخل در شهر کنگ در اذهان مردم و در حیاط اقتصادی شهر از گذشته دارای جایگاه ویژه بوده است. آثار نخلستانهای وسیع در غرب شهر در محله قدیم سلطان آباد و تمہیدات و فنون هدایت و نگهداری آب شیرین برای آبیاری این نخلها (که در بخش کالبدی به تفصیل به آن پرداخته شده است)، گواهی بر این ادعا است. درخت نخل در زبان محلی به «مخ» شناخته می‌شود که همان درخت مقدس زرتشتیان است و برای مردم دارای احترام است. برخی از انواع نخل که در این منطقه کاشت می‌شوند، عبارتند از: مسلی، شکری، شکرپاره، خاسوبی، خصاب، مردانسگ، برص، حلاو و

استفاده از خرما فقط به محصول خرما ختم نشده و فراوری خسارات آن در ساخت انواع وسایل زندگی که در بخش صنایع دستی به آن اشاره شد و استفاده از تنه درختان به عنوان تیرهای سقف در ساختمان‌ها از دیگر فواید این درخت در زندگی ساکنین بوده است.

محصول خرما به صورت تازه، خشک شده و شیره خرما و در انواع شیرینی‌ها مورد استفاده قرار می‌گرفت و برخی ظروف سفالی مختص نگهداری خرما ساخته می‌شد.





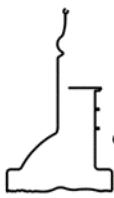
وضعیت کنونی باستانهای نخل قدیمی در بندر کنگ



شکل ۲-۵۸: نخلستان های قدیم در بندر کنگ و استفاده از نیروی گاو برای کشیدن آب و آبیاری؛ عکس از مجموعه آقای ابراهیمی

۴-۸-۲: لنج سازی و تعمیرات لنج

از مهم‌ترین صنایع کارگاهی بندر کنگ می‌توان از صنعت لنج‌سازی بندر کنگ نام برد. این صنعت در بندر کنگ دارای سابقه‌ای دیرینه است و بنا به گزارش‌های سال ۱۹۱۶ میلادی، بندر کنگ بیست کشتی بادبانی داشته‌است. (حسن نیا، ۱۳۹۴) به نقل از: (۲۵۳۶) این صنعت به صورت بومی و شخصی در بندر کنگ رواج داشته و در دوران معاصر تلاش‌هایی برای نهادینه‌سازی آن صورت گرفته است. در سال ۱۳۴۸، «شرکت لنج سازان بندر کنگ» به صورت یک شرکت تعاونی تأسیس می‌شود که در کنار افراد حقیقی به فعالیت می‌پردازد. عدم همکاری اعضاء در افزایش سرمایه به منظور تجهیز شرکت به دستگاه‌های مدرن در نهایت در سال ۱۳۶۶ به انحلال شرکت می‌انجامد. اما همچنان لنج سازی در مقیاس‌های مختلف (از ماکت تا لنج واقعی) در بندر کنگ رواج داشته است. مجدداً در دهه هفتاد اقدامات و مطالعات پایه برای ایجاد یک مجموعه بزرگ لنج‌سازی و تعمیر لنج صورت می‌گیرد و با ساخت ۲ شاخه موج شکن، اسکله پهلوگیر و محوطه به همراه دایک خشک و مخصوص حمل شناور با بالابر دریایی، شرکت کوهین دریا (جداف) با هدف تولید و تعمیر انواع لنج و شناور آبی در سال ۱۳۸۴ به بهره‌برداری می‌رسد.





در حال حاضر این مجموعه، لنجهای سراسر حوزه خلیج فارس و دریای عمان از کشورهای پیرامون و ایران را برای تعمیرات پذیرا می‌شود و علاوه بر ایجاد اشتغال قابل توجه و حفظ صنعت بومی این منطقه، یکی از جاذبهای توریستی بندر کنگ محسوب می‌شود.



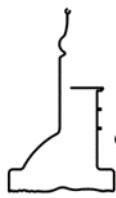
شکل ۲-۵۹ مرکز لنجهای و تعمیر لنج

۲-۸-۵: تجارت و داد و ستد در بندر کنگ در طول تاریخ

بندر کنگ به دلیل قرار گرفتن در مسیر راههای تجاری به ویژه در اوخر عصر صفوی همواره مرکز داد و ستد کالا و ترانزیت از سواحل خلیج فارس از طریق بستک به لار بوده است. از نظر مسافت دریایی برای تجارت دریایی نیز بین بندر عباس تا بندر کنگ با لنجهای آن زمان دو روز مسافت بوده است. (سدید السلطنه، ۱۳۴۲: ۴۳۷) و طبق گزارش لوریمر در مورد تجارت دریایی در اویل سده بیستم، شهر کنگ چهارده بغله، یک بوم و شش سمبوك (اسامی کشتی‌ها داشته است) که از بصره خرما و نمک و ماهی‌های کوچک حمل می‌کردند و به مکان دیگر از جمله زنگبار و بنادر هندوستان می‌بردند. این کشتی‌ها همچنین چوب‌هایی برای ساختن کشتی از هندوستان به بندر لنگه، بصره و بحرین می‌بردند.

از جمله جاهای دیگری که کشتی‌های کنگ رفت و آمد می‌کردند شبه جزیره عربستان بود. این کشتی‌ها همچنین از هند به یمن و سپس به شرق آفریقا برای فروش خرما و خرید چند می‌رفتند. از جمله اقلام تجاری این بندر، مروارید و صید ماهی بود که مروارید در خلیج فارس و بویژه بحرین صید می‌شد. ماهی را تجار این بندر از نقاط مختلف خلیج فارس به قیمت ارزان می‌خریدند و در جای دیگر آن را به قیمت گران می‌فروختند.

در دوره قاجار از کاروانسراهای تجاری در کنگ نام برده شده است و سیزده باب دکان کوشه سازی در بندر کنگ مشغول بوده‌اند. از دیگر اقلام صادراتی بندر کنگ گوگرد بوده است؛ همچنین هلندی‌ها و پرتغالی‌ها در آنجا تجارت می‌کرده‌اند. همچنین در دوره محمدشاه قاجار قبرستانی در بندر کنگ وجود داشته است که تجار هر کشوری که در آن زمان در بندر کنگ فوت می‌کرده‌اند، به اسم و رسم کشور اصلی شان بروی سنگ قبرهای این تجار جملاتی منقوش می‌شده است.





سفرهای دریایی دریانوردان بندر کنگ

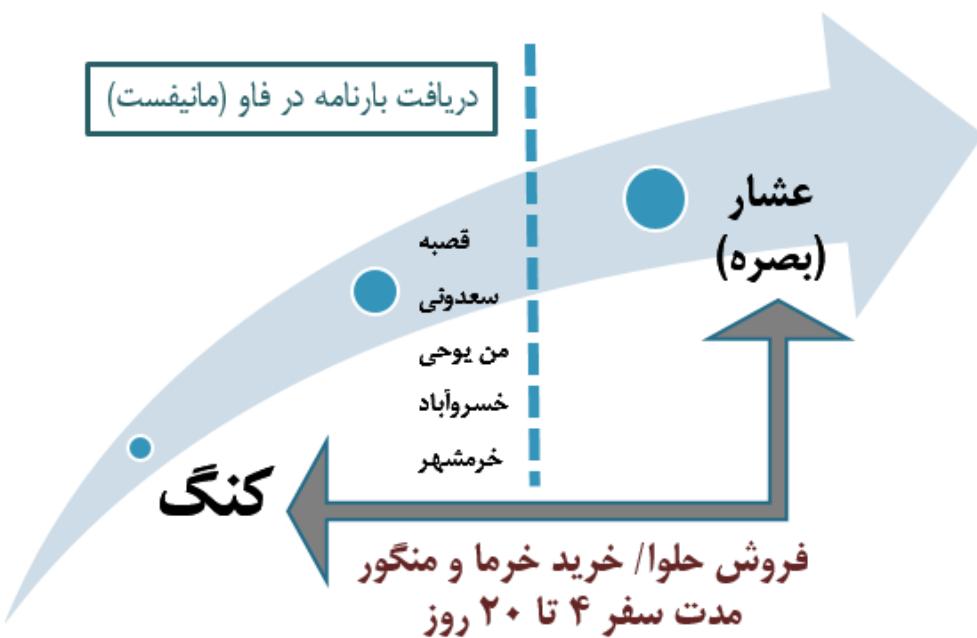
سفرهای دریایی اهالی بندر کنگ در روزگاران گذشته را می‌توان به چهار دسته تقسیم کرد:

۱. سفر به بنادر عراق
۲. سفر به بنادر یمن
۳. سفر به بنادر آفریقای شرقی
۴. سفر به سواحل پاکستان و هندوستان

اما سفر بزرگ و به قول بندر کنگی‌ها سفر گپ که مربوط به سه و چهار می‌شود، سه مسیر کلی دارد که شامل سفر به هند و بازگشت، سفر به آفریقا و بازگشت و سفر به هند و بعد آفریقا و سپس بازگشت می‌شد.

• سفر به بنادر عراق

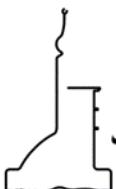
raig ترین سفر گذشته کنگ سفر به آبادان یا بصره بوده است. بار اصلی نیز خرما بوده است در روز اول نیز به ارونده کنار می‌رفته و سپس در روز دوم به جزیره خارک و روز سوم به مطاف و روز چهارم به جزیره لاوان و کیش و صبح روز پنجم به بندر کنگ می‌رسیدند و پس از استراحت برای سفر دوم آماده می‌شدند.

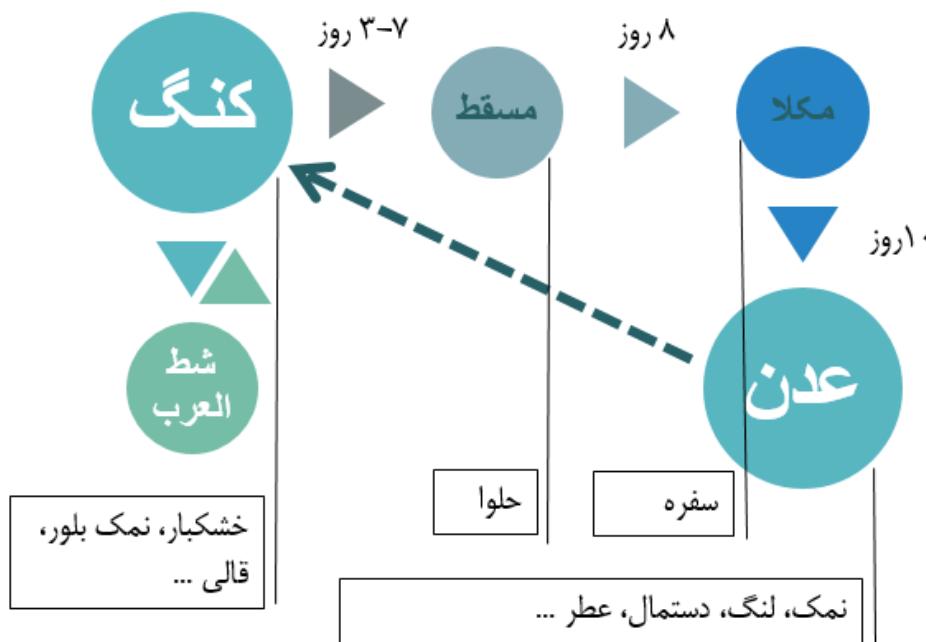


شکل ۲-۶۰: سفر به بنادر عراق

• سفر به یمن

در سفر دوم، عدن پایتخت یمن مقصد بود. از بندر کنگ برای عدن، مویز، گردو، بادام، انجیر، نمک بلور، آشن، گل سرخ شده و قالی حمل می‌کردند و قبل از رسیدن به عدن، در مسقط لنگر می‌لنداختند و از آنچه به همراه آورده بودند مقداری به اهالی آنجا می‌فروختند و از مسقط حلوا می‌خریدند و عازم مکلا می‌شدند. در مکلا نیز سفره می‌خریدند و از آنجا عازم عدن می‌شدند. در بازگشت نیز از عدن نمک، دسامبل، لنگ، عطر و تسبیح می‌خریدند.



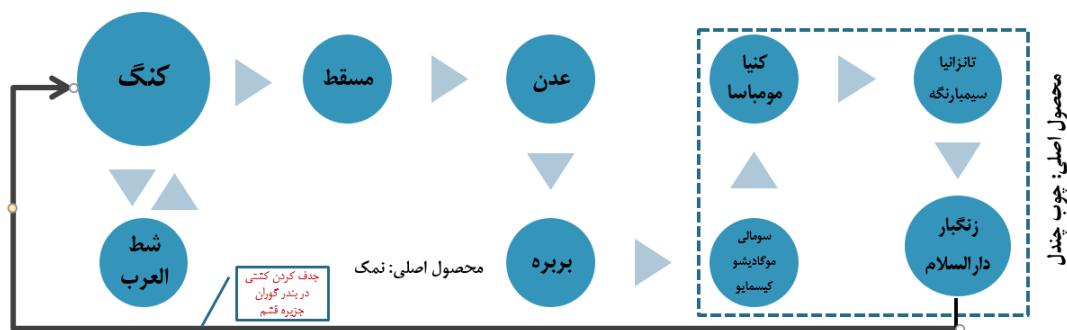


شکل ۲-۶۱: سفر به یمن

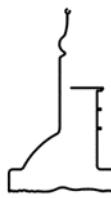
• سفر به بنادر آفریقای شرقی

برای سفر به آفریقا نیز مانند سفر هند، ابتدا به شط العرب می‌رفتند تا خرمای سایر را که در مکل و عدن و سومالی خواهان داشت بخرند و سپس به سمت تنگه هرمز می‌راندند و پس از آن به مسقط می‌رفتند و پس از مسقط از راس الحد می‌گذشتند. در عمان و یمن و سومالی نیز مر و کندر می‌خریدند و در نهایت به سواحل سومالی می‌رسیدند. در مسیر نیز از بندر بربره که از بنادر شمالی سومالی بوده است دام (گاو گوسفند و شتر) مورد نیاز کشورهای خلیج فارس تأمین می‌شد. شکر و نمک نیز در بربره فروخته می‌شد. در بربره خرما فروخته می‌شد و همچنین نمک حمیران بندرلنگه که جنبه درمانی داشت. در مسیر نیز ماهی شیر صید می‌کردند و در نهایت ترسیدن به شهرهای ساحلی کنیا و زنگبار هدف اصلی سفر گپ آفریقا بود.

در مسیر بازگشت پس از اقامت در مسقط، نارگیل و روغن فروخته می‌شد و در مقصد بندر کنگ لیمو شیرین‌ها را پیاده می‌کردند و پس از اقامت چندروزه در کنگ، چوب‌های چندل را بار می‌کردند و عازم بحرین یا کویت می‌شدند تا به فروش برسانند و پس از فروش آنها دوباره به کنگ باز می‌گشتند، سپس دوباره به گوران جزیره قشم می‌رفتند و کشتی‌ها را به خشکی می‌آورند و در نهایت با قایق به کنگ بازمی‌گشتند و پس از گذراندن دوره تابستان در بندر کنگ، خود را برای سفر سال بعد آماده می‌کردند.



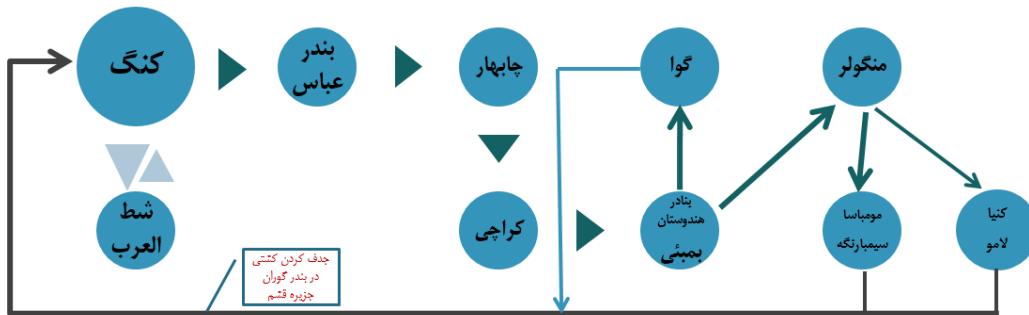
شکل ۲-۶۲: سفر سواحیل (بنادر آفریقای شرقی)



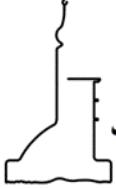
• سفر به سواحل پاکستان و هندوستان

سفر به هندوستان از طریق اقیانوس هند یکی از مهم ترین سفرهای دریانوردان کنگی بود که در این سفرها بادهای موسمی نقش زیادی ایفا می کرد. در این سفر خرمای مورد احتیاج و پرخریدار هند را از صاحبان آن در بصره و به قیمت ارزان خریداری می کردند و میوه و شیرینی نیز با خود می آوردن. از بندر کنگ به بندر عباس می رفتند و سپس عازم چابهار می شدند و از چابهار نیز پیش نخل برای حصیر، خرما و بند و طناب می خریدند و از چاربهار به کراچی می رفتند و مقداری از خرما را در کراچی به فروش می رساندند و سپس عازم سایر بندرهای هندوستان می شدند. تمام خرما در بمیهی به فروش می رسید و سپس نمک، صندلی، تختخواب و ظروف مسی و چینی برای آفریقا بار می کردند. همچنین نمک به آفریقا می برdenد. سپس از بمیهی از مقابل شهر ساحلی گوا می گذشتند و برای استراحت بیشتر به تجارخانه برامی می رفتند. مال التجاره ای که از هند می خریدند و به نقاط دیگر می برdenد بیشتر شامل ادویه، چوب ساج و چوب جنگلی، حلوا هندی، پارچه و سفال های سقف یا کاپریل بود. تا سال ۱۹۴۷ که هند مستعمره انگلستان بود در بازارهای ان کالاهای انگلیسی زیادی وجود داشت که در خانه های جنوب ایران نیز هنوز گرامافون های کوکی و چراغ های پایه دار نفتی دیده می شود. اگر چه همانطور که ذکر شد می توانستند که سفر مجزا از بندر کنگ به آفریقا بروند یا در ادامه سفر هند هم به آفریقا بروند.

در سفرهای امروزی دریانوردان کنگی دیگر خرما خریداری نمی شود و سفرهای دریایی دیگر به شکلی که قبل انجام می گرفت، صورت نمی گیرد و فقط لنج هایی که در مسیر هندوستان کار می کنند همچنان به مسیر خودشان ادامه می دهند. سایر لنج ها به شیخ نشینان خلیج فارس و بویژه دوبی مسافت می کنند و این سفرها راه به راههای دور ترجیح می دهند. در سال ۱۳۵۹ حمل چوب چندل به وسیله دو کشتی بزرگ که اهالی خریداری کرده بودند و چند نفر از بندر لنگه هم در آن سهم داشتند، انجام می گرفت. سپس کل چوبها بین تمام خریداران و بازرگانان ساکن بندر کنگ توزیع می شد. در فصل تابستان از بندر کنگ انواع میوه و تره بار به دوبی برده می شود و از آنجا تخته مریع و پله و بیت (انواع چوب و تخته) به کنگ حمل می کردند. در سال های اخیر از پاکستان، بندر کراچی، بربنجه بسمتی یا باسماتی درجه یک و از هندوستان، بربنجه بسمتی درجه دو می آورند. در گذشته از هندوستان چای بسته ای به نام شمشیری و گلابی از کلکته و این روزها از بندر دوبی در جنوب خلیج فارس چای می آورند. همچنین از بنادر هندوستان چوب ساج، فنس ف چوب جنگلی، چوب فن ابراهیم و فن اصل برای ساخت انواع لنج و کشتی چوبی وارد می شود و از سنگاپور انواع تخته مریع، سه لایی، پلیوت و تخته صاف وارد می شود.



شکل ۶۳-۲: سفر به سواحل پاکستان و هندوستان





۲-۹: جایگاه شهر کنگ در اسناد فرادست و طرح های توسعه

جایگاه بندر کنگ در مجموعه طرح ای توسعه و عمران از مقیاس ملی تا محلی قابل بررسی است. این بخش، به بررسی محمل جایگاه این بندر در این طرح ها پرداخته و در انتهای، جمع‌بندی و تبیین رویکرد با تأکید بر رویکردهای مورد وفاق طرح ها را ارائه داده است:

۱۳۶۵: طرح پایه آمایش سرزمین، ۱-۹

در طرح پایه آمایش سرزمین در بحث استراتژی توسعه و سازماندهی فضای کالبدی، به منظور توسعه متعادل کشور بر خودداری از توسعه صنعتی مراکز اشباع شده و اهتمام به توسعه مناطق محروم تأکید شده و هدف اصلی در کوتاه مدت را بازدهی اقتصادی و در بلندمدت ایجاد تعادل های منطقه ای برمی‌شمرد. ایجاد قطب های توسعه بنادر عباس، کیش، قشم و نظایر اینها در راستای چینی سیاستی بوده است. بعد از پایان جنگ، تحولات اقتصادی منطقه ای و تبدیل شدن کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان به مرکز مبادلات بازرگانی منطقه از یک طرف و سیاست های آمایش ملی و متعادل سازی توسعه در کشورمان موجب شدند که بخش های جنوب و جنوب شرقی کشور مورد توجه مضاعف قرار گیرند. در این مرحله است که شاهد تحقق و واقعیت یافتن الیت اول استراتژی توسعه فضای کالبدی، از طریق توسعه بنادر مذکور هستیم.

طرح مذکور استان هرمزگان را یکی از مناطق مهم و استراتژیک کشور مجدد (بنقبال یک فراموشی ۳۰۰ ساله) و مورد توجه مسئولین و برنامه ریزان کشور معرفی کرده و شهر بندر عباس به عنوان مرکز این استان شاهد تأسیسات صنعتی دریایی و حمل و نقل وسیعی می‌داند: «پر شدن ظرفیت این شهر و تأسیس و رونق بنادر آزاد کیش و قشم، ضرورت توسعه کانون های صنعتی و تجاری و بندری جدیدی را که بتواند از یک طرف از بار سنگین بندر عباس بکاهد و از طرف دیگر نقش پشتیبانی بنادر کیش و قشم را داشته باشد، آشکار ساخت. در چنین شرایطی بنادر لنگه و کنگ با توجه به سوابق دیرینه و اینکه علیرغم فاصله زیاد نسبت به شهر اول بندر عباس، مهم‌ترین شهر استان پس از آن بود، مورد توجه قرار گرفت»

در این راستا، مزیت های پنهان مشتمل بر بندر کنگ از سه بعد ارتباطی، رونق صنعتی و گردشگری را به شرح زیر برمی‌شمارد:

الف: موقعیت ارتباطی

شهر بندر کنگ به علت مجاورت با دریا و برخورداری از فرودگاه می‌تواند از چهار طریق مواصلاتی ارتباطی برخوردار باشد. در شرایط طرح جامع مذکور، خطوط جاده ای، دریایی و هوایی (در دست تعمیر) آن، دایر می‌باشد که با توسعه خط آهن کناره‌ای، از این سیستم ارتباطی نیز برخوردار خواهد گردید. هر چند شبکه جاده‌ای این شهر از کیفیت مناسبی برخوردار نیست، ولی با اتمام طرح بزرگراه بوشهر - بندر عباس این مشکل مرتفع خواهد شد. تحقق این پروژه موجب تحولی بزرگ در سیستم ارتباطی منطقه خواهد گردید. این شرایط موجب کاهش فواصل زمانی در ارتباطات خواهد شد. با رونق بنادر آزاد قشم و کیش و مبادلات بازرگانی با کشورهای حوزه خلیج فارس انتظار می‌رود که حمل و نقل دریایی این بنادر نیز بیش از پیش توسعه یابد.

موقعیت این بنادر نسبت به شیخ نشین های امارت متحده عربی (دبی، رأس الخیمه، شارجه و ام القوین) و بندر کیش و همچنین کوتاه‌ترین راه دسترسی استان به استان های مجاور از این طریق، موقعیت ویژه ای به این بنادر بخشیده است. مجموعه این شرایط می‌تواند نقش ترانزیت کالا و مسافر را پررنگتر نماید.

ب: شرایط صنعتی

در شهرهای کنگ و لنگه صنایع قابل توجهی وجود ندارد و شاید مهم ترین صنعت این بنادر، صنایع لنج‌سازی بندر کنگ باشد. ولی تأکید طرح های مختلف ملی بر توسعه این بنادر به عنوان یکی از کانون های توسعه بدون سرمایه‌گذاری در بخش صنعت، منطقی به نظر نمی‌رسد. بدین جهت انتظار می‌رود که در راستای اهداف طرح کالبدی ملی و برنامه چهارم توسعه کشور تمهیدات ویژه‌ای برای توسعه صنعتی این بنادر اندیشه‌یده شود. بدیهی است که ارائه تسهیلات ویژه به کارآفرینان و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، با توجه به موقعیت این شهرها جذب



سرمایه‌ها را تسهیل خواهد نمود. میزان توسعه صنعت این بنادر در آینده یکی از مهم‌ترین شاخص‌های مؤثر بر سطح توسعه یافتنگی آن، گسترش شهر و جمعیت‌پذیری آن خواهد بود.

پ. گردشگری

گردشگری یکی از منابع اصلی درآمد بسیاری از کشورها در جهان امروز است و در کشور ما نیز تأکید ویژه‌ای در این زمینه وجود دارد. البته سنجش میزان موفقیت این صنعت در بندر لنگه و کنگ نیاز به مطالعه ویژه‌ای دارد؛ ولی آنچه مشخص است اینکه وجود آثار تاریخی متعدد در این شهرهای کوچک، بافت شهری خاص آن و برخورداری از سواحلی زیبا از جمله مواردی هستند که می‌توانند امید به توسعه گردشگری شهر را افزایش دهند. بدیهی است که تحقق این شرایط منوط به تمهیداتی خاص خواهد بود. بازسازی آثار تاریخی با رعایت ضوابط و زارت میراث فرهنگی و گردشگری و احياء و ساماندهی بافت‌های شهر از جمله اقداماتی هستند که در این راستا اهمیت خواهند داشت. علیرغم امیدهایی که به توسعه گردشگری فرهنگی این شهر وجود دارد، چشم‌انداز گردشگری ساحلی و دریایی آن (با توجه به سیاستهای گردشگری ساحلی و دریایی کشور) مناسب نمی‌نماید. چرا که توسعه گردشگری دریایی و ساحلی دبی و سایر شیخنشیون‌های خلیج فارس و تسهیلات ویژه‌ای که برای این طیف از گردشگران در آنجا ارائه می‌شود؛ میزان موفقیت گردشگری دریایی و ساحلی این بنادر را مورد تردید قرار می‌دهد. بنابراین توسعه صنعت گردشگری و تسهیلات مورد نیاز آنان در اولویت قرار دارد.

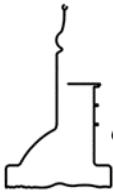
۲-۹-۲: مطالعات برنامه آمایش استان هرمزگان

بررسی‌های انجام شده در این طرح، بیانگر آن است که سرمایه گذاری انجام شده در بندرعباس آن گونه که باید و شاید به دیگر مراکز جمعیتی استان رخنه نداشته و یک فرایند متعادل و فraigیر توسعه در استان را پدید نیاورده است. نبود چنین سرریزی از سرمایه‌گذاری‌ها و تمرکز فعالیت‌ها در مرکز به دیگر نقاط استان، عدم تعادل در سکونت و فعالیت را به عنوان یکی از چالش‌های اساسی توسعه استان شکل داده است.

همچنین، روند توسعه استان هرمزگان در سه دهه اخیر با تأکید بر تقویت و تجهیز شبکه حمل و نقل دریایی و زیرساخت‌های بندری با هدف تسهیل و تسريع تجارت و بازرگانی ملی، عدم تعادل اقتصادی-اجتماعی در درون استان را تشید کرده است. پیگیری چنین هدفی در سطح ملی، لاجرم شکل‌گیری فرایند توسعه‌ای بروونگرا و غیر درون‌زا در استان را پدید آورده که بیشتر از آنکه بر امکانات و مزیت‌های همه جانبه و فراغیر استوار باشد، بر آن دسته از توانایی‌های استان و به ویژه "بندرعباس" تکیه داشته که در خدمت تحقق هدف‌های ملی مفید بوده و در این راستا کاربرد داشته است. در این راستا فرست‌ها، قابلیت‌ها و مزیت‌های نسبی دیگر نقاط استان و هدف توسعه منطقه‌ای درون‌زا نادیده گرفته شده و آن عرصه‌های جغرافیایی و آن دسته از امکانات به کار گرفته می‌شوند که در دستیابی به هدف‌های ملی کارساز باشند. پی‌آمد تداوم چنین فرایند توسعه‌ای در استان هرمزگان، همان‌گونه که گفته شد، نابرابری در توسعه همه جانبه از یکسو و عدم تعادل در سکونت و فعالیت در پهنه استان از سوی دیگر است. بررسی آمار و نقشه‌های سازمان فضایی کنونی نوارساحلی به سادگی هر پژوهشگری را به جمع‌بندی توسعه فضایی ناموزون این منطقه می‌رساند. این عدم توازن دو وجه مشخص دارد: از یکسو در وجه کالبدی که تمرکز بیش از توان محیطی در منطقه شهری بندرعباس را نشان می‌دهد و از سوی دیگر در وجه اجتماعی-اقتصادی که تقابل اشکال مدرن و سنتی زیست و فعالیت و گستالت در بهره مندی از موهاب توسعه بین ساکنان بومی و غیربومی را آشکار می‌سازد. جمع این توسعه ناموزون در وجود کالبدی و اجتماعی-اقتصادی همانا دوگانگی فضایی نامیده می‌شود.

مهمترین ابزار بخش دولتی/ عمومی برای هدایت و کنترل توسعه فضایی نوارساحلی عبارتست از:

۱. وضع و اصلاح قوانین و مقررات برای اعطای مجوز فعالیتها و کاربری زمین‌ها
۲. سیاست‌گذاری موضوعی همراه با اعطای تسهیلات بانکی و مالی
۳. تصویب معیارها و ضوابط اجرایی برای بخش‌های اجرایی در منطقه
۴. خدمات رسانی و زیربناسازی در نواحی مورد نظر



تحقیق توسعه پایدار این منطقه می‌بایست میراث فرهنگی و " هویت منطقه ای " پاس داشته شده باشد . نوارساحلی دارای ویژگی‌های فرهنگی و طبیعی متفاوتی است که در صورت حفظ این هویت منطقه‌ای، به عنوان سرمایه اجتماعی و سرمایه فرهنگی به داشته‌های آن برای ارتقاء کیفیت زندگی خواهد افزود. در این راستا و با توجه به بیانیه چشم انداز آرمانی در قسمت گذشته، مأموریت‌های چهارگانه زیر متصور است:

- ایجاد کارکردهای بین‌المللی و ارتقاء جایگاه اقتصادی بندرعباس و کانون‌های منتخب نوارساحلی در منطقه خلیج فارس و دریای عمان
- ساماندهی منطقه شهری بندرعباس و کنترل و هدایت توسعه آینده آن متناسب با ظرفیت‌های اکولوژیک منطقه نگاهداشت و توسعه مراکز زیست و فعالیت پراکنده اعم از کوچک و متوسط در نوارساحلی همراه با ارتقاء پایه اقتصادی آن‌ها برقراری پیوندهای نیروی بخش مابین فعالیت‌های اقتصادی نوین و بزرگ مقیاس با فعالیت‌های اقتصادی بومی و کوچک مقیاس محلی

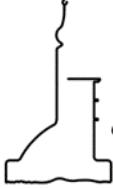
در این راستا، برخی از راهبردهای کلان توسعه نوارساحلی در ارتباط با شهر کنگ به‌شرح زیر است:

- ماندگاری جمعیت بومی کنونی در گرو ارتقاء کیفیت زندگی سکونتگاه‌های آن‌ها است. از آنجا که فرصت‌های درآمدی از صید، زراعت، باغداری و حمل و نقل دریایی با ارسال درآمدهایی از آن سوی آبهای خلیج فارس و در مواردی با قاچاق کالا همراه است؛ باید به تنوع بخشیدن و ارتقاء پایه اقتصادی این مراکز اهتمام ورزید. در این راستا، سازماندهی تولیدکنندگان بومی (از جمله با تقویت تعاونی‌های صیادی و بازارچه‌های مرزی) برای بازاریابی و صادرات و در ادامه آن، ایجاد صنایع فرآوری و بسته بندی محصولات بومی (به‌ویژه خرما، مرکبات، صیفی جات، ماهی و میگو) مهم است. در صورت عدم موفقیت در نگاهداشت جمعیت بومی این مراکز، جایگزینی آنها در آینده نامتحمل بوده و هزینه‌های امنیتی و رهاساندن بسیاری از منابع طبیعی نیز سنگین خواهد بود.

- از آنجا که مطالعات بیانگر این است که ذخایر آبزیان به ویژه در خلیج فارس دچار کاهش مطلق و در معرض نابودی در درازمدت می‌باشد، بهره‌برداری از آن‌ها باید متناسب با ظرفیت آن باشد. به سخن دیگر، حفظ اصل سرمایه طبیعی یعنی ذخایر آبزیان (Carrying Capacity) مورد نظر قرار گرفته و تنها از سود این سرمایه، یعنی افزایش مستمر آنها می‌توان صید نموده. از این رو، تنظیم و نظام بخشی برای صید نه از روی انتخاب بلکه اجبار برای توسعه پایدار اجتماعات وابسته به منابع دریایی در نوارساحلی استان هرمزگان است. برقراری چنین نظام با مشارکت دستگاه Co-Management بهره‌برداری نوینی تحت عنوان مدیریت مشترک دولتی، بخش خصوصی و تشکل مردمی در هر یک از اجتماعات در تجارب جهانی مشابه برقرار شده و نتایج مطلوبی داشته است. در صورت عدم برقراری چنین نظام مدیریتی، هر یک از صیادان برای حداکثر نمودن منافع خود به بهره‌برداری حداکثر در شرایطی که جمع ذخایر ثابت و یا در حال کاهش است خواهد پرداخت و در نتیجه به رقابتی کاهنده از فرصت‌های دیگران می‌پردازد. برقراری مدیریت مشترک موجب همیاری در تنظیم سهمیه‌های متناسب با ظرفیت برد و پایداری جمعی خواهد شد و باید برای اجرائی شدن آن به رفع موانع قانونی و نهادسازی همت گماشت.

- در راستای استفاده از فناوری‌های نوین و سازگار با محیط و پشتیبانی مراکز کوچک، ایجاد مرکز پژوهشی برای اینگونه فن‌آوری‌ها (به ویژه در رابطه با آب شیرین کن‌ها، انرژی خورشیدی، امواج و جذر و مد دریا و معماری سازگار با اقلیم) گام مهمی خواهد بود.

- فعالیت‌های بومی مرتبط با خدمات حمل و نقل دریایی (به ویژه ساخت و تعمیر لنج و قایق) که دارای مزیت ارزانی و مهارت‌های سنتی نسبت به دیگر سوی آبهای خلیج فارس است، زمینه مهمی برای ارتقاء پایه اقتصادی بعضی مراکز در نوارساحلی است که باید در جهت آموزش‌های تخصصی و یکپارچگی آنها با دیگر مجتمع‌های خدمات رسانی به حمل و نقل دریایی اقدام شود. همچنین در مورد





فعالیت‌های بومی مرتبط با صید و آنژی پروری، چگونگی تشکیل شرکت‌هایی از تولید و صید تا بسته بندی و توزیع و حمل و نقل دریایی توسط اعضاء تعاونی‌ها و بازارچه‌های مرزی مطالعه و اقدام شود.

– مبادلات مرزی و دریایی اجتماعات بومی که پیشینه ای تاریخی دارد و کالاهای مجاز را شامل می‌شود، از طریق تعاونی‌ها و بازارچه‌های مرزی باید مورد حمایت و ساماندهی قرار گیرد. در تعیین عوارض گمرکی و سهمیه بندی نباید موجب تضعیف این بازرگانی محدود و یاور اقتصاد خانوارهای ماندگار در نوارساحلی شد و در عوض شرایط حضور و سهمیه خریدن غیربومی‌ها در این مراکز را سخت تر نموده از راهبردهای مهم حفظ این مراکز، تقویت و تجهیز شهرهای کوچک در نوارساحلی است که باید به ارائه سطح بالایی از خدمات زیربنایی و اجتماعی بپردازند و البته اینگونه خدمات عمده‌تا" توسط بخش دولتی و عمومی در ابتدا ارائه خواهد شد و زمینه خصوصی سازی آن را در آینده باید فراهم نمود. این مراکز شهری کوچک که در یکایک نواحی مدیریت توسعه این طرح مورد بحث قرار خواهد گرفت، لازم است برای حفظ هویت‌های بومی و سنتی ویژه خود (به ویژه در معماری، شهرسازی و آداب و رسوم فرهنگی) مورد برنامه ریزی قرار گیرند تا با استفاده از این سرمایه فرهنگی، زمینه گسترش فعالیت‌های گردشگری فراهم شود. در این ارتباط باید به استفاده دوراندیشانه از سواحل دریا توجه ویژه نمود.

– گردشگری طبیعی(اکوتوریسم) در متنوع ساختن اقتصاد مراکز زیست پراکنده در نوارساحلی می‌تواند بسیار موثر باشد. در این گونه گردشگری، برای بهره مندی کارآفرینان بومی فرصت‌های زیادی وجود دارد و تهدیدهای آن نیز با تبعیت از اخلاق زیست محیطی کاهش می‌یابد. هم اینک سیاست حمایت از روستاییانی که بتوانند ظرفیت پذیرایی گردشگر در واحد زندگی خود را به وجود آورند (با وام ارزان توسط صندوق مهررضا) مطرح شده است که باید مورد استفاده قرار گیرد.

– توجه ویژه به امور زنان، لازمه تحقق توسعه پایدار منطقه است. واقعیت آنست که بنای گزارش ملی توسعه انسانی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۸ استان هرمزگان پس از استانهای سیستان و بلوچستان و کهگیلویه و بویراحمد، بالاترین بار تکلف و نرخ خام زاد و ولد را داشته است. همچنین در بین تمامی استانهای کشور از نظر شاخص توامندسازی برحسب جنسیت استان هرمزگان، (GDI) و شاخص توسعه انسانی تعديل یافته برحسب جنسیت (GEM) به ترتیب در رتبه های ۲ و ۴ پائین ترین سطح قرار داشته است. از این رو، مشارکت اقتصادی- اجتماعی زنان با توجه به میانگین کشوری در سطح بسیار پائینی بوده و افزایش آن به سرعت موجب بهبود شاخص های توسعه پایدار منطقه خواهد شد. در این راستا نیاز به کار فرهنگی جدی در رفع تعصبات سنتی و بومی و آموزش‌های اجتماعی برای برخورداری زنان از حقوقی قانونی شان می‌باشد. ایجاد تسهیلات حرفه آموزی زنان و حمایت از اشتغال خانگی و در صنایع کوچک زنان به موازات آموزش در زمینه تنظیم خانواده، کمک موثری به اهداف پیش گفته خواهد بوده.

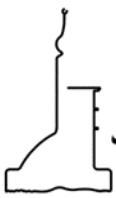
۳-۹-۲: نظریه پایه توسعه استان هرمزگان

نظریه پایه توسعه استان هرمزگان یک سند بالادست و کلان راهبردی است که مبنای پایه ای برای تعیین و تبیین جهت‌گیری‌های توسعه منطقه و استخراج سطوح مختلف برنامه‌ریزی و اجرا است. نظریه پایه مجموعه دیدگاهها، رویکردها و پیش‌فرض‌های پذیرفته شده‌ای را درباره آینده توسعه در بر می‌گیرد که تعیین کننده جهت‌گیری‌ها، راهبردها و سیاست‌های اجرایی بوده و زمینه ساز طراحی طرح‌ها و پروژه‌ها می‌گردد. نظریه پایه توسعه برآمده از مطالعات و تجارب پیشین در مقطع کنونی و حاصل توافقات جمعی برنامه ریزان و مدیران رده‌های مختلف در خصوص سیمای توسعه یافتنگی آینده و حد و حدود حرکات و تحولات مورد انتظار است. برخی از اهم راهبردهای مرتبط با شهر کنگ در این مطالعه به شرح زیر است:

– استفاده از حداکثر توان سایر شهرهای میانی، کوچک و دیگر کانون‌های جمعیتی استان برای نگهداری جمعیت مهاجر و برقراری تعادل در الگوهای استقرار جمعیت از طریق زمینه سازی های لازم و متنوع سازی فعالیتها، ایجاد اشتغال و توسعه صنایع و خدمات قابل استقرار در منطقه.



- ارتقاء مستمر سطح مکانیزاسیون ، ارتقاء راندمان آبیاری ، مدیریت بهینه آب و خاک ، افزایش عملکرد در واحد سطح و اقتصادی نمودن فعالیت زراعی .
- توسعه صنایع غذایی تبدیلی و صنایع شیلاتی در نواحی مستعد بعنوان محرک توسعه بخش
- رعایت ملاحظات زیست محیطی در مورد برنامه و توسعه؛ در این راستا، جلوگیری از آلودگی‌های محیط زیست با تأکید بر آلودگی‌های دریابی که حاصل روند شتابان توسعه اقتصادی استان است همراه با گسترش مشارکت‌های مردمی و مدیریت جامع پسماندها و انجام چهارچوب‌های لازم برای کاهش و کنترل آلودگی‌ها و جلوگیری از تخریب محیط زیست شکننده استان و انجام پژوهش‌های لازم در این زمینه مقدم بر هر فرآیند توسعه توصیه می‌گردد .
- حفاظت از منابع طبیعی تجدید شونده از طریق حفظ، احیاء و افزایش منابع پایه آب و خاک، احیاء و توسعه جنگلها و مراتع، کنترل کانون‌های بحران و روند‌های بیابان زایی به عنوان شرط لازم برای هر نوع توسعه پایدار و بقای مراکز زیست و فعالیت ارتقاء کیفی آموزش عالی با هدف آموزش و تأمین نیروی انسانی متخصص مورد نیاز توسعه .
- ایجاد شرایط و فرصت‌های مناسب برای سرمایه‌گذاران بخش‌های خصوصی و عمومی غیر دولتی بر اساس اولویت‌های زیر :
- گسترش خدمات بازارگانی نوین با تأکید بر خدمات بانکی، بیمه، حمل و نقل و ترانزیت کالا
- توسعه فعالیت‌های صنعتی با گرایش به تولید کالاهای صادراتی و خدمات مرتبط
- ایجاد ظرفیت‌های جدید و فراوری محصولات در زیربخش‌های شیلات، آبزی پروری، محصولات جالیزی و کشت‌های خارج از فصل، دام و باغداری
- گسترش تاسیسات و تجهیزات گردشگری در نوار ساحلی و کانون‌ها و عرصه‌های گردشگری
- گسترش خدمات تخصصی و برتر با تأکید بر توسعه IT و خدمات پشتیبان تولید .
- حمایت از نهادهای کارآفرین و جلب سرمایه‌های خارجی با تأکید بر کارآفرینان محلی و سرمایه‌های بومی مستقر در کشور های حاشیه خلیج فارس
- توسعه و عمران نواحی روستایی با اولویت مراکز و مجموعه‌های روستایی دارای قابلیت توسعه
- تکمیل و استقرار جامع مراکز بهداشتی و درمانی روستایی و خانه‌های بهداشت .
- ایجاد بستر و زمینه‌های مناسب و شفافسازی قوانین و مقررات مرتبط با جذب سرمایه‌های بومی و غیر بومی
- ارتقای سطح دانش و افزایش اختیارات مدیران محلی و حمایت از نهادهای مدنی و صنفی غیر دولتی در جهت تمرکز زدایی در مدیریت و تقویت مشارکت مردم در فرآیند توسعه
- ایجاد زمینه‌های مناسب برای جذب و نگهداری نیروی انسانی کارآمد و متخصص با اولویت جذب نیروهای بومی بویژه در بخش های خدمات برتر استان .
- ارتقای شاخص‌های توسعه انسانی با تأکید بر سطح سواد و فرهنگ عمومی، بهداشت و درمان و افزایش نرخ مشارکت زنان و جوانان.
- ایجاد بسترها لازم برای توسعه فرهنگ و هنر بومی و تقویت و گسترش مناسبات فرهنگی با سطح ملی
- اعمال مدیریت یکپارچه بر منابع طبیعی و محیط زیست با تأکید بر حفاظت از اکوسیستم‌های ویژه نوار ساحلی و رعایت تعادل در بهره برداری از عرصه‌های مرتضی و منابع دریابی
- گسترش ورزش‌های پرورشی، همگانی، تفریحی، قهرمانی و حرفة‌ای
- ریشه کنی فقر شدید و گرسنگی و بهره مندی همگانی از موهاب توسعه اقتصادی و اجتماعی
- دستیابی همگانی به آموزش ابتدایی و ترویج و بهبود برابری جنسیتی و توانمند سازی زنان
- کاهش مرگ و میر مادران و کودکان



مبارزه با بیماری های عمدۀ (ایدز / H.I.V ، سل ، مالاریا و ...)

- حمایت موثر از تشکیل و توسعه تعاونی ها و ایجاد و گسترش شهرک ها و مجتمع های تعاونی
- بسترسازی برای افزایش مشارکت اجتماعی ، اقتصادی ، فرهنگی و سیاسی زنان در روند توسعه
- نهادینه کردن رویکرد مدیریت عرضه و تقاضا و افزایش سطح آگاهی عمومی در مدیریت بهینه مصرف آب
- ایجاد زمینه های لازم برای جلب مشارکت مردمی و بخش خصوصی در بهره برداری و مدیریت آن
- گسترش پوشش بیمه های اجتماعی و کاهش تلفات انسانی در اثر حوادث

۴-۹: طرح توسعه و عمران لنگه و کنگ، ۱۳۶۳

این طرح، توسعه شهرهای کنگ و لنگه را در یک طرح مشترک تعریف کرده است. مهم‌ترین نکات قابل تأمل ذر توسعه شهر کنگ به شرح زیر عنوان شده است:

- بندر کنگ شهر کوچک و تک مرکزی است. استقرار تأسیسات بندرگاه در کنار دریا، تمرکز خدمات و تسهیلات شهر، وجود بازار و مراکز تجاری خدمات در مرکز شهر و سیستم خیابان‌بندی شهر در اتصال این مراکز قدیم و جدید به یکدیگر ، به‌طور کلی تمایل تمرکز را افزایش می‌دهد.
- شهر کنگ به واسطه قلت باران و خشکسالی و بی‌آبی با وجود سیستم آبرسانی شهری ، شدیدا "به برکه ها (آب انبارها) وابسته است تا درهنگام اضطرار از ذخائر آب باران استفاده کند. دسترسی به برکه ها مانع گسترش شهر به سمت شرق است . برکه ها اغلب در غرب و شمال شهر در معرض مسیل ها برای آبگیری احداث شده اند.
- درشهر کنگ بخش عده‌های از اراضی شهر دارای مالکیت نامشخص و مالکین آن مجهول و نامعلوم‌اند . این اراضی در داخل بافت شهر و پیرامون آن به حال خود رها شده و هیچگونه اقدام عمرانی در آنها صورت نگرفته است.
- بندرگاه کنگ دارای حوضچه و پناهگاه وسیعی است و به نسبت اسکله بندر لنگه دارای ظرفیت بیشتر و موقعیت مناسب‌تری است . فقدان تأسیسات تخلیه و بارگیری، فقدان اسکله مناسب ، کهنه‌گی و فروپختگی دیواره پناهگاه‌ها و ناقص بودن دیوار ساحلی از مشکلات بندرگاه کنگ به شمار میرود.
- شهر کنگ هم اکنون از واحدهای نسبتاً مشخصی بنام محله تشکیل یافته است. برخی از محلات مانند محله پایین خاستگاه نخستین شهر و برخی مانند سید نایینا ، سلطان العلماء و سید محمد عالم همزاد با پیشینه تاریخی شهراند و عمر آنها به عهد زندیه و قاجاریه میرسد . محله بلوکی و محله ابوذر نیز بعداً به شهر اضافه شده اند.

مهم‌ترین راهبردهای ارائه شده در این طرح درخصوص بندر کنگ به شرح زیر است:

- حداقل استفاده از اراضی بایر میان بافتی و حاشیه شهری برای گسترش های آینده و صرفه جویی در اتلاف زمین و ذخیره آن برای گسترش های بلند مدت آتی .
- بهره مندی از مرکز تجاری-خدماتی(مرکز شهر) موجود و تقویت این مرکز در مقیاس بزرگتر . این سیاست موجبات رونق فعالیت ها و بهبود کیفیت محیطی و نوسازی نواحی مخربه مرکز شهر را که هم اکنون به حال خود افتاده اند، فراهم می‌آورد.
- رها ساختن شهر از مضرات آلودگی ها و سر و صدا و خطرات تصادف ترافیک عبوری منطقه و حفاظت شهر از مخاطرات سیلاب و طوفان دریا.
- حفاظت آثار و ارزش های تاریخی و معماری و همچنین حفظ منابع و مناظر طبیعی، باغات ، مرانع و نخل های درون و پیرامون شهر.

- سامان دادن به از هم گسیختگی ها و پراکندگی های کالبدی بافت های موجود و بهم بستن پیکرشهر و برقراری تعادل توسعه و توازن بافتی بین نواحی مختلف شهر.
- به هم بستن شبکه راه ها و خطوط ارتباطی برای تکمیل دسترسی و ایجاد پیوند بین مناطق مختلف شهر و بین مناطق کار و فعالیت و تسهیل ارتباطات منطقه ای.
- تأمین زمین لازم و مناسب برای ایجاد مسکن و توسعه مراکز کار و فعالیت در زمینه صنعت، تجارت، خدمات و جوابگویی به نیازهای توسعه مبادلات بندری از لحاظ انبار، بارانداز و همچنین تأمین نیازهای صنعت ماهیگیری و شیلات.

۱۳۸۵-۹: طرح توسعه و عمران لنگه و کنگ

"طرح توسعه و عمران لنگه و کنگ" در سال ۱۳۸۵ به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران رسیده است. این طرح در شش جلد توسط مهندسان مشاور نقش محیط تهیه گردیده که جلد های اول تا سوم به "بررسی و شناخت" می پردازد، جلد چهارم شامل "جزیه تحمل و استنتاج از بررسی ها" می باشد. در جلد پنجم "تهیه طرح ها و برنامه های عمرانی شهر" ارائه می شود و جلد ششم "ضوابط و مقررات" پیشنهادی ارائه می شود.

این طرح با بررسی و تحلیل توسعه بخش های کشاورزی، معدن، صنعت، ساختمان، بازرگانی، حمل و نقل و ارتباطات و انبارداری، خدمات مالی تا سال ۹۵، تحلیل های زیر ارائه می دهد:

- برای بخش کشاورزی در شهر کنگ که به دلیل خصلت بندری آن، عموماً با ماهیگیری و شیلات معنی پیدا می کند، تا سال ۱۳۹۵ رشدی معادل ۳/۴ تا ۴ درصد پیش بینی شده که متأثر از رشد فعالیت های ماهیگیری و بمویژه ماهیگیری مدرن خواهد بود.
- بخش معدن چندان جایگاهی در اقتصاد این شهر نخواهد داشت.
- شمار شاغلین بخش صنعت - ساخت در دو شهر کنگ و لنگه با توجه به پیش بینی و تأثیرات اشتغال زایی طرح ها و برنامه های ذکر شده با رشدی معادل ۲/۲۷ تا ۹/۵۵ درصد پیش بینی شده است.
- با توجه به تقسیم کار بین دو شهر و اسکان بیشتر کارکنان بخش ساختمان در شهر کنگ و با عنایت به از سرگیری رونق منطقه و لزوم ساخت و سازهای بیشتر، پیش بینی شده است که شمار شاغلین بخش ساختمان با رشدی معادل ۴/۵۸ تا ۴/۸۵ درصد افزایش یابد.
- شمار شاغلین بخش بازرگانی شهر کنگ با رشد ۴/۸ تا ۳/۵ درصدی پیش بینی شده است.
- بخش حمل و نقل و ارتباطات و انبارداری بمویژه حمل و نقل آبی در شهر کنگ از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است. پیش از ۴۰ درصد شاغلین شهر در این بخش فعالیت می کنند. با توجه به توسعه ارتباطات جزیره کیش و قشم با ساحل و از سرگیری فعالیت های حمل و نقل آبی پیش بینی شده که بخشی از این توسعه از طریق بهبود کیفیت فعالیت حمل و نقل کنونی و بخشی دیگر با رشد این بخش اتفاق بیافتد و در مجموع، شمار شاغلین این بخش ۱/۱ تا ۱/۴ درصد رشد نشان می دهد.
- با توجه به رشد شهر و شکل گیری فعالیت های اقتصادی در دو شهر لنگه و کنگ، برای خدمات مالی، نرخ رشد ۱۰/۸ تا ۱/۱ درصدی پیش بینی شده است.

اهداف توسعه شهر

- ایجاد پیوند کالبدی بین دو شهر کنگ و لنگه از طریق ایجاد یک هسته قوی در حدفاصل آنها
- ایجاد پیوند کالبدی بین بافت های از هم گسیخته داخل در شهر
- تأمین نیازهای خدماتی سطوح مختلف شهری
- حفظ چشم انداز دریا
- بهره مندی حداکثر از شرایط محیطی در جهت ارتقای کیفیت زندگی

جهت توسعه شهر

از نظر توسعه کالبدی، براساس مطالعات انجام شده بخش‌های شمالی در شهر هرچند با محدودیت ضعیف ناشی از زلزله خیزی متوسط روبروست؛ در مقایسه با سایر بخش‌های شهر مناسب‌ترین جهات گسترش کالبدی شهر درنظر گرفته شده‌اند. شبکه کمتر از سه درصد، زمین‌های غیرحاصلخیز و خاک‌های قلیایی و شور با سازند عمومی گج و آهک از جمله مواردی هستند که امکان توسعه شهر را در این جهات داده‌اند. علیرغم این شرایط، باتوجه به فراوانی زمین‌های با پوشش محدوده قانونی مصوب طرح جامع موجود، بویژه زمین‌های با پوشش وسیع بین دو شهر کنگ و لنگه و نیز تخلخل‌های شهری فراوان داخل این شهرها، نیاز به گسترش کالبدی شهر احصا نشده است. بدین جهت نیز توسعه شهر کنگ در داخل مرزهای موجود و در راستای همگرایی در شهر و بنابراین در حدفاصل بین دو شهر خواهد بود.

مهمن ترین سیاست‌های اعمال شده در برنامه ریزی استفاده از زمین در طرح جامع بنادر کنگ و لنگه به شرح زیر اعلام شده است:

- ۱- آزادسازی حریم ۶۰ متری دریا از هر گونه ساخت و ساز در آینده
- ۲- تعریف کاربری‌های ویژه برای نوار ساحلی ۲۰۰ متری دریا در حدفاصل دو شهر
- ۳- تأکید بر محورهای فعالیتی و نظام سلسله مراتبی آنها
- ۴- ثبت کاربری قبلی فضاهای مخربه، متروکه و مغازه‌های بسته
- ۵- ثبت کاربری‌های پیشنهادی تحقق نیافرته طرح تفصیلی قبلی که قابلیت اجرایی در آینده دارند.
- ۶- آزادسازی حریم مسیل‌ها از هر گونه ساخت و ساز در آینده
- ۷- تعیین کاربری‌های شهری در داخل محدوده شهر و پیشنهاد کاربری‌های مزاحم و ناسازگار با کاربری‌های مسکونی در خارج از محدوده

شهر

۸- تأکید بر استقرار کاربری‌هایی با عملکرد شهری در حدفاصل شهرهای کنگ و لنگه در جلد آخر این طرح، مربوط به ارائه ضوابط و پیشنهادات، ضوابط و مقررات ساختمانی و شهرسازی در شهر و مناطق خاص شهر ارائه شده است. باتوجه به اهمیت موضوع، خلاصه‌ای از مهم‌ترین ضوابطی که مرتبط با منظر و کالبد شهری در این طرح پیشنهاد شده‌اند، ارائه می‌شود:

● ضوابط و مقررات مربوط به کاربری‌های ۱۷ گانه

➤ کاربری مسکونی

✓ عقب نشینی اضافه داولبلانه مالکین واقع در گذرهای زیر ۱۰ متر تا مرز ۱۰ متر جهت کسب امتیاز فعالیت‌های مجاز در حوزه کاربری‌های مسکونی تا زمانی که عرض مصوب گذر کمتر از ۱۰ متر است کافی نمی‌باشد. به عبارت دیگر منظور از ۱۰ متر، عرض تعیین شده و مصوب گذر در طرح می‌باشد.

➤ کاربری تجاری

✓ حداقل ۳۵ درصد از سطوح تجاری بازارچه‌ها می‌توانند به سطح اشغال جهت احداث ساختمان تجاری اختصاص یابند. ۶۵ درصد باقیمانده برای محوطه سازی، دسترسی و نیازهای جنبی مجموعه تجاری اختصاص دارد.

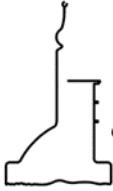
✓ تأمین دسترسی مستقیم کلیه واحدهای تجاری به شبکه ارتیاطی سواره یا پیاده ضروری است.

✓ احداث و تعییه جان‌پناه، خرپشه و حفاظ بالکن ضروری است.

➤ کاربری آموزشی

✓ رعایت فواصل عنوان شده بین ورودی مدرسه و نزدیک‌ترین نقاط تقاطعی در شریانی درجه ۲، حداقل ۲۵ متر قبل از تقاطع و ۱۰ متر بعد از تقاطع و دسترسی محلی، ۴ متر قبل از تقاطع و بعد از تقاطع الزامی است.

➤ کاربری جهانگردی و پذیرایی



✓ محدوده کاربری‌های جهانگردی که در آینده در محدوده فضاهای کاربری ویژه و سبز مکانیابی می‌شوند نباید به صورت دیوار از مجموعه فضاهای سبز جدا شوند. نصب فنس برای جداسازی محدوده این کاربری در صورت رعایت همچوایی، وحدت و یکپارچگی مجموعه بلامانع می‌باشد.

➤ کاربری ورزشی

✓ حداکثر ۲۰ درصد سطوح فضاهای ورزشی به فضاهای سرپوشیده اختصاص می‌باید. بقیه اراضی برای زمین‌های باز تخصیص و محوطه سازی خواهد شد.

➤ کاربری فضای سبز

✓ احداث ساختمان‌های نظری آمفی‌تئاتر، کتابخانه، فضاهای بهداشتی و ... مشروط بر اینکه ساخت آنها از ۱۰ درصد کل مساحت پارک تجاوز ننماید مجاز است.

● میزان استفاده از اراضی

➤ مقررات تفکیک و احداث بنا در کاربری مسکونی

✓ محدوده مسکونی با تراکم کم

● حدائق مساحت قطعات تفکیکی در این محدوده ۲۴۰ مترمربع می‌باشد.

● حدائق عرض قطعات تفکیکی در صورتیکه شکل مستطیل، متوازی الاضلاع و یا ذوزنقه داشته باشد برابر ۱۰ متر و چنانچه شکل دیگری داشته باشد اندازه ضلع مجاور گذر دسترسی به ملک نباید از یک دوم بزرگترین ضلع آن قطعه کمتر باشد.

● هر پلک در هر بر می‌تواند یک دسترسی پیاده داشته باشد.

● هر پلاک می‌تواند فقط یک دسترسی اتومبیل رو داشته باشد (چنانچه بر پلاک بیش از ۳۰ متر باشد می‌تواند دو ورودی سواره با حدائق فاصله ۲۰ متر داشته باشد).

● تراکم ساختمانی در این پهنه ۸۰ درصد می‌باشد.

● سطح اشغال بنا در این پهنه ۶۰ درصد تعیین می‌گردد.

● حداکثر تعداد طبقات در این پهنه با تراکم پایه دو طبقه تعیین می‌گردد.

● در ساختمان‌های مسکونی توصیه می‌گردد برای جلوگیری از تابش مستقیم خورشید به ساختمان، احداث فضای نیمه باز (ایوان، مهتابی و سایبان) مجاز است.

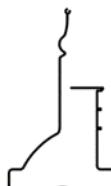
● حدائق فاصله بین واحد ساختمانی همچوای یک طبقه، ۲.۵ متر (برای هر واحد مسکونی ۱.۲۵ متر) و برای ساختمان‌های دو طبقه و بیشتر ۳.۵ متر فاصله (برای هر پلاک ۱.۷۵ متر)

● احداث پیش آمدگی تحت عنوان بالکن و یا راه پله و غیره در بر معاابر کمتر از ۱۲ متر مجاز نیست به جز احداث سایبان که می‌تواند حداکثر به عرض ۱.۲۵ متر احداث گردد مشروط بر اینکه ارتفاع ان از زمین از ۲.۵ متر کمتر نباشد.

● ارتفاع ساختمان در مناطق مسکونی برای امر مسکن در ساختمان‌های یک طبقه تا زیر سقف حداکثر ۳.۵ متر و جانپناه اطراف نیز در حد ۱.۱ متر مجاز است.

● ارتفاع ساختمان‌های دو طبقه با محاسبه جان پناه حداکثر ۸.۸ متر مجاز می‌باشد.

● قطعاتی که بالای ۳۵۰ مترمربع مساحت دارند احداث بنا در چهار طرف حیاط به صورت چهار ایوانی و در قسمت‌هایی که قطعات ۳۵۰ تا ۲۴۰ مترمربع وسعت دارند ساختمان در دو طرف حیاط و در ساختمان‌های کمتر ۲۴۰ مترمربع احداث ساختمان در یک طرف حیاط مجاز است.





✓ محدوده مسکونی با تراکم متوسط

- حداقل مساحت قطعات تفکیکی در این محدوده ۳۰۰ مترمربع می‌باشد.
- ابعاد و تناسب قطعات این محدوده تراکمی نیز مانند محدوده تراکمی کم می‌باشد.
- تراکم ساختمانی در این پهنه ۱۰۰ درصد می‌باشد.
- سطح اشغال بنا در این پهنه ۶۰ درصد تعیین می‌گردد.
- حداکثر تعداد طبقات در این پهنه با تراکم پایه سه طبقه تعیین می‌گردد.
- نحوه استقرار بنا در ملک و فواصل بین واحد ساختمانی و نحوه احداث پیش آمدگی و ساییان مانند پهنه تراکمی کم اعمال گردد.

✓ محدوده مسکونی با تراکم زیاد

- حداقل مساحت قطعات تفکیکی در این محدوده ۳۵۰ مترمربع می‌باشد.
- ابعاد و تناسب قطعات این محدوده تراکمی نیز مانند محدوده تراکمی کم می‌باشد.
- تراکم ساختمانی در این پهنه ۱۲۰ درصد می‌باشد.
- سطح اشغال بنا در این پهنه ۶۰ درصد تعیین می‌گردد.
- حداکثر تعداد طبقات در این پهنه با تراکم پایه چهار طبقه تعیین می‌گردد.
- ابعاد و تناسبات قطعات این پهنه تراکمی نیز مانند موارد تراکم کم و تراکم متوسط اعمال گردد.

✓ محدوده تراکمی بسیار زیاد (مجتمع‌های مسکونی)

- حداقل اندازه قطعات برای احداث مجتمع‌های مسکونی بیشتر از چهار طبقه ۵۰۰ مترمربع می‌باشد.

✓ مقررات عمومی

- احداث واحد مسکونی در اراضی زیر ۱۰۰ مترمربع منوع است. احداث واحدهای مسکونی در اراضی یاد شده، فقط در صورت تجمعی چند قطعه هم‌جوار و تبدیل آنها به یک قطعه بزرگ‌تر بر اساس ضوابط و مقررات بلامانع خواهد بود. در غیر این صورت اینگونه قطعات یا به کاربری‌های خدماتی اختصاص می‌یابند و یا توسعه شهرداری خریداری و به کاربری‌های انتفاعی اختصاص می‌یابند.

► مقررات تفکیک و احداث بنا برای کاربری‌های آموزشی

- ✓ حداقل سطح اشغال همکف در دبستان‌ها ۵۰ درصد مساحت زمین تا ارتفاع دو طبقه و در مدارس راهنمایی و دبیرستان ۴۰ درصد مساحت زمین تا ارتفاع سه طبقه تعیین می‌گردد.

- ✓ در واحدهای آموزشی که در مراکز محلات و نواحی قرار گرفته‌اند حداکثر ارتفاع نباید از ارتفاع مجاز حوزه مسکونی مربوطه تجاوز نماید.

- ✓ در امتداد واحدهای آموزشی واقع شده در برگذرهای اصلی باید زمینی به عرض حداقل ۵ متر جهت توقف‌های کوتاه مدت اتومبیل مراجعنی ایجاد شود. مساحت این قطعه جز فضای باز مراکز آموزشی محسوب می‌گردد.

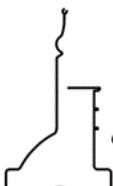
- ✓ حداکثر تراکم ساختمانی اراضی با کاربری آموزش عالی ۱۰۰ درصد می‌باشد.

- ✓ حداکثر سطح اشغال بنای آموزشی تا ۵۰ درصد مساحت پلاک خواهد بود.

- ✓ تعداد طبقات فضاهای آموزش عالی تا چهار طبقه مجاز می‌باشد.

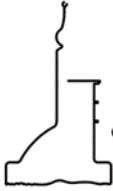
- ✓ شکل استقرار بنای آموزشی با سطح اشغال مجاز در قطعه زمین محدودیتی ندارد.

► مقررات تفکیک و احداث بنا برای کاربری‌های درمانی و بهداشتی





- ✓ حداقل فضای بار و ادھهای درمانی با مساحت ۵۰۰ متر و کمتر معادل ۵۰ درصد زمین
- ✓ سطح اشغال زمین در واحدهای با وسعت بیش از ۵۰۰ متر مربع، معادل ۴۰ درصد به صورت فضای آزاد باقی بماند)
- ✓ ارتفاع ساختمان تابع خوباط و مقررات بهداشت و درمان و بهزیستی می‌باشد
- مقررات تفکیک و احداث بنا در کاربری‌های اداری
- ✓ واحدهای فرهنگی، تاسیسات و تجهیزات شهری و تجاری حداکثر ۲۰ درصد از سطح اشغال مورد نظر در هر قطعه را می‌تواند شامل شود.
- ✓ حداقل مساحت تفکیک زین جهت بنای اداری ۲۰۰ متر مربع تعیین می‌گردد.
- ✓ حداقل مساحت تفکیک جهت احداث شعب فرعی ادارات و بانک‌ها در سطح نواحی و مناطق شهری ۳۰۰ مترمربع تعیین می‌گردد.
- ✓ دسترسی بناهای اداری باید از شبکه‌های جمع و پخش کننده تامین گردد.
- ✓ حداکثر اشغال بنای ساختمان اداری در طبقه همکف از ۶۰ درصد مساحت قطعه بیشتر نباشد. ر این حالت فضای باز بیش از ۲۵ متر مربعمشروط بر اینکه بعد آن ۵ متر یا بیشتر باشد جزو فضای آزاد محسوب می‌شود.
- ✓ حداکثر طبقات ۲ طبقه تعیین می‌گردد و پیلوت جز زیرینا محاسبه نمی‌گردد.
- ✓ احداث بنا در قطعه زمین اداری با رعایت حداقل سه متر حریم از بر گذرهای دسترسی ملک مجاز است.
- ✓ در صورتی که سطح اشغال زمین در واحدهای اداری کمتر از ۶۰ درصد باشد، بخشی از زمین مذکور باید فضای سبز شود.
- مقررات تفکیک و احداث بنا در کاربری‌های گردشگری و پذیرایی
- ✓ حداقل مساحت قطعات تفکیک ۱۰۰۰ مترمربع می‌باشد که ۷۰ درصد آن باید به صورت فضای آزاد باقی و بقیه به عنوان سطح اشغال بنا لحاظ گردد.
- ✓ تراکم ساختمانی در این اراضی حداکثر ۲۰۰ درصد می‌باشد.
- مقررات تفکیک و احداث بنا در کاربری ورزشی
- ✓ با توجه به نوع عملکرد فضاهای ورزشی که بخش عمده فعالیت آن در فضای باز انجام می‌شود تراکم ساختمانی در این فضاهای حداکثر ۲۰ درصد می‌باشد.
- ✓ حداقل تفکیک فضاهای ورزشی در مقیاس ناحیه یک هکتار و در مقیاس شهری ۱۰ هکتار می‌باشد.
- ✓ تعداد طبقات فضاهای ورزشی معمولاً یک طبقه بوده مگر فضاهای جنبی و اداری که دو طبقه نیز قابل تاسیس می‌باشد.
- ✓ توصیه می‌شود بنها با فاصله نسبی از معتبر ساخته شوند. دسترسی مستقیم آنها به معبر اصلی ضروری است.
- مقررات مربوط به تفکیک و احداث بنا در حوزه صنایع و کارگاه‌ها
- ✓ احداث ساختمان در قطعات تفکیکی برای امور صنعتی حداکثر در حد ۵۰ درصد کل زمین و در یک طبقه مجاز است.
- مقررات مربوط به تفکیک و احداث بنا در حوزه مراکز حمل و نقل و انبار
- ✓ حداقل تفکیک زمین در منطقه، حمل و نقل و انبار ۱۰۰۰ مترمربع می‌باشد.
- مقررات مربوط به تفکیک و احداث بنا در حوزه تجارت
- ✓ حد نصاب تفکیک اراضی تجاری جهت استفاده از تراکم حداکثر و احداث بنا در طبقات، معادل حد نصاب تفکیک کاربری مسکونی همان حوزه‌هایی می‌باشد که زمین مورد نظر در آن واقع می‌باشد.
- ✓ قطعات تجاری موجود با زیر بنای بین ۲۵ تا ۵۰ مترمربع می‌توانند با اخذ پروانه ساختمانی به میزان سطوح قبلی حداکثر در یک طبقه بازسازی یا نوسازی نمایند.





- ✓ پلاک‌های تجاری موجود با حد نصاب کمتر از ۲۵ مترمربع در صورتیکه با قطعات مجاور تجمعی نکنند جهت رعایت اصول بهداشتی و زیبایی می‌توانند در حد متراز بنای موجود، با اخذ پروانه ساختمانی بنای قبلی را مرمت و استحکام بخشنند.
- ✓ کلیه قطعات موجود در حوزه اراضی تجاری که زیر حد نصاب تفکیک حوزه مسکونی مربوطه تا مساحت حداقل ۵۰ مترمربع باشند تنها در یک طبقه و سطح اشغال ۱۰۰ درصد زمینی می‌توانند احداث بنا کنند.
- ✓ رعایت تناسبات طول و عرض قطعات تجاری الزامی است و نباید حداقل بر واحد تجاری کمتر از ۳.۵ متر باشد.
- ✓ حداکثر ارتفاع مفید واحدهای تجاری در مقیاس شهری و ناحیه‌ای ۵ متر محله‌ای سه متر می‌باشد.
- ✓ عقب نشینی ۳ متر از بر فضاهای تجاری در مقیاس شهری و ناحیه‌ای الزامی است. این فضا جز تراکم محسوب نمی‌شود و بر روی آن در صورت داشتن حد نصاب تفکیک تا تراکم مجاز می‌تواند بنا احداث نمایند. عملأً پیش فضای مسقف جو واحدها به صورت رواق عبوری خواهد بود و جزء ملک واحد تجاری محسوب می‌شود.
- ✓ ایجاد پیش آمدگی در ساختماهای راسته بازار در صورتی مجاز است که ارتفاع ان از کف حداقل ۴.۵ متر باشد. میزان پیش آمدگی حداقل ۵۰ درصد عرض گذر بازار به فاصله حداقل ۱۰ متر از یکدیگر ضروری است. در این حالت نورگیرهای سقفی برای گذر بازار به فاصله حداقل ۱۰ متر از یکدیگر ضروری است. رعایت عقب نشینی ذکر شده در مورد خرده فروشی و خدمات در منطقه بازار برای این بخش از تجاری ضروری نیست.
- ✓ در صورت رعایت خواص تفکیک حوزه‌های تراکمی کم و متوسط و زیاد تعداد طبقات اراضی تجاری مشابه تعداد طبقات مسکونی همان حوزه می‌باشد.
- ✓ واحدهای تجاری که رعایت حد نصاب تفکیک را نداشته باشند حداقل می‌توانند در یک طبقه در تمام سطح قطعه احداث بنا نمایند.
- ✓ در اراضی تجاری بزرگ (ناحیه‌ای و شهری) حداقل تا چهار طبقه و در قطعات کوچک (محله‌ای) حداقل تا دو طبقه، می‌توان احداث بنا نمود.

● ضوابط و مقررات مربوط به حرایم

● ضوابط و مقررات مربوط به بناها و بافت‌های تاریخی

- ارتفاع اینیه متصل به بنای قدیمی نباید از ارتفاع ساختمان‌های قدیمی بیشتر باشد. حداقل ارتفاع مجاز ۵ متر می‌باشد.
- ارتفاع ساختمان‌های واقع در فاصله یک معبیر (خیابان یا کوچه از ساختمان اصلی، نباید بیش از ۷.۵ متر باشد.
- نمای بیرونی ساختمان‌های واقع در حریم باید مانوس و هماهنگ با ساختمان قدیمی و وسائل بومی باشد.
- در طراحی و صدور پروانه برای اینیه نوساز در حریم بناهای قدیمی نقشه‌های ساختمان از نظر نما، معماری، کاربری مصالح باید به تایید میراث فرهنگی برسد.
- در جوار بناهای قدیمی نباید کانال و تاسیسات لرزه آور و دودزا و یا تاسیساتی که به نحوی برای بنا مضر باشد، احداث کرد.
- در جوار تپه‌های باستانی به شعاع ۵۰ متر فاصله از دامنه به علت ادامه تپه باستانی در زیر لایه‌های خاک اطراف نباید ساختمان سازی شود.
- در طراحی‌های شهری سعی شود اطراف تپه با گذر یا معبیر محصور گردد
- در ارتباط با آثاری که به ثبت نرسیده‌اند، ولی به لحاظ تاریخی و فرهنگی دارای ارزش هستند، هرگونه دخل و تصرف با هماهنگی وزارت میراث فرهنگی و گردشگری امکان پذیر می‌باشد.
- بافت‌های تاریخی شهرهای لنگه و کنگ با هماهنگی وزارت میراث فرهنگی و گردشگری بر روی نقشه‌های پیشنهادی مشخص شده‌اند. هرگونه دخل و تصرف و تجدید بنا در کلیه مستحدثات واقع در این پهنه صرفاً با هماهنگی و استعلام از میراث فرهنگی و گردشگری استان انجام می‌گیرد و هرگونه احداث بنا و معبیر صرفاً با هماهنگی و استعلام مجاز می‌باشد.

● مقررات حفظ و نگهداری آب انبارها



➤ آب انبارها از موارد موقوفه سطح شهرهای لنگه و کنگ هستند که در سالیان گذشته توسط افراد خیر احداث و جهت مصارف عمومی وقف گردیده‌اند. بنابراین آب انبارها وقف عام بوده و در نتیجه حريم آن نیز موقوفه به حساب می‌آیند. در این طرح به منظور حفاظت از آب انبارها، از مرکز هر آب انبار به شعاع ۲۵ متر حريم در نظر گرفته شده‌اند. بر این اساس حريم یاد شده صرفاً می‌تواند برای کاربری فضای سبز مورد استفاده قرار گیرد و هر گونه ساخت و ساز و احداث بنا در آن ممنوع می‌باشد.

● حوزه حريم ۶۰ متری دریا

➤ ایجاد هرگونه بنا و ساخت و ساز در حريم ۶۰ متری ممنوع می‌باشد.

➤ ایجاد فضای سبز و پارک جنگلی در محدوده مذکور مجاز می‌باشد.

● ضوابط مربوط به معابر و گذرها

➤ عرض معابر و گذرهایی که در نقشه‌های طرح جامع مشخص نشده و یا بعداً به دلیل تفکیک و یا تصویب مراجع مسئول احداث می‌گردد ناتعارض ۱۲ متر به صورت بن بست یا بن باز از جدول ضوابط فنی معابر شهری محاسبه می‌گردد.

➤ مطابق جدول زیر اگر عرض مورد نیاز بیش از ۱۲ متر باشد نقشه تفکیکی یا پلان باید به تایید کمیته فنی کمیسیون ماده پنج بررسد.

➤ اجرای دور برگردان در معابر بن بست ضروری می‌باشد.

➤ پهنای پیاده‌روها بهتر است بر طبق ضوابط پیشنهادی بر اساس مقاطع خیابان‌های پیشنهادی و در سایر موارد برای مناطق مسکونی بین ۲ الی ۳ متر، مناطق تجاری و مناطق اداری، ساختمان‌های عمومی و مختلط تجاری و مسکونی ۳ الی ۵ متر و مناطق صنعتی ۲ الی ۳.۵ متر رعایت گردد.

➤ شب خیابان‌های فرعی تا ۱۲ درصد و خیابان‌های اصلی ۸ درصد و جاده‌های سریع حداقل ۷ درصد تعیین می‌گردد.

➤ کف تمام شده پیاده‌رو می‌بایست بر اساس نقشه مقطع پیشنهادی مربوط به گذرگاه، از کف تمام شده محور گذرگاه مورد رعایت قرار گیرد.

➤ پخ و پوسته مورد نیاز در تقاطع‌های همسطح

➤ میزان پخی برای تقاطع‌ها با زوایای ۵۰ تا ۸۰ و بیش از ۱۱۰ در جدول‌های زیر بر اساس عرض گذرهای متقاطع نشان داده شده است.

➤ در تقاطع‌های معمولی با چهار نبش چنانچه پخی سه نبش آن بر اساس ضوابط طرح تفصیلی مصوب قبلی با پروانه ساخت ایجاد شده باشد پخی نیش چهارم می‌تواند برابر طول پخی گوشه مقابل اجرا گردد.

➤ پخ دو کوچه که هیچ یک از آنها طبق ضوابط شهرسازی ماشین رو نیستند به طول ثابت ۱.۵ متر تعیین می‌گردد.

➤ معابری که بن بست ترافیکی شده و دسترسی سواره به خیابان اصلی برای حفظ سلسله مراتب شبکه حذف گردیدند طول پخی برابر ۳ متر در نظر گرفته می‌شود.

● اراضی زراعی و باغات

➤ احداث خانه در داخل باغات (خانه باخ) به نحوی که سطح زیرینا در همکف ۱۰ درصد باخ باشد مجاز است این بنا بایستی به صورت متصرف و در یک بلوک بنا شود و موجب قطعه درختان کمتری گردد.

➤ در اراضی زراعی احداث یک واحد ساختمانی با حداقل ۲۵۰ مترمربع مجاز است؛ بقیه سطح آن بایستی به اراضی زراعی اختصاص باید.

➤ شهرداری در اولین فرصت لازم است باغات زراعی را که مالکین آنها مایل به حفظ آنها نباشد، از طریق زمین مفوض یا طرق دیگر تمکن نماید.

● ضوابط و مقررات مربوط به حريم شهر

➤ ضوابط تفکیک

✓ حداقل تفکیک در محدوده روستاهای واقع در حريم شهر طبق ضوابط طرح هادی روستایی می‌باشد.

✓ در روستاهای فاقد طرح این مساحت حداقل ۳۰۰ مترمربع می‌باشد.





۲-۲: جمع بندی و نتیجه گیری

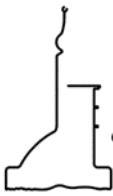
از مطالعه طرح‌های توسعه در مقیاس‌های مختلف که بندر کنگ را دربر می‌گیرد، محورهایی که مورد تأکید مشترک قرار گرفته و یا به عنوان پیش فرض تحقق رویکردهای توسعه پذیرفته شده، به شرح زیر است:

- حفظ هویت بومی از نظر فرهنگی و کالبدی
- حفاظت از محیط زیست، استفاده پایدار از منابع طبیعی موجود مشتمل بر آب، زمین و صید ماهی، پوشش گیاهی و ... در منطقه
- توانمندسازی و تقویت اقتصادی منطقه و توسعه صنعتی و تجهیز زیرساخت‌های مورد نیاز برپایه اقتصاد بومی و رونق بخشی به آن
- توسعه قابلیت‌های حمل بار و مسافر در چارچوب رقابت پذیری منطقه نوار ساحلی و ارتباط آن با پسکرانه (به دلیل وجود بنادر بزرگ، هدف‌گذاری توسعه از نظر حمل و نقل، در مقیاس ملی توجیه پذیر نخواهد بود.)
- توسعه تجاری و بازیبینی قوانین مرتبط در راستای منافع ساکنین
- گسترش گردشگری در مقیاس ملی
- توانمندسازی جامعه و گروه‌های مختلف اجتماعی

مطالعات ارائه شده، به خصوص در مورد طرح جامع سال ۱۳۸۵ که آخرین طرح مصوب شهر و مشترک با بندر لنگه بوده است نشان از آن دارد که کمتر به جنبه حفاظت از ارزش‌های کالبدی و توجه به حفظ ارزش‌های غیرکالبدی پرداخته شده است. علاوه بر آن، آنچه در این پیشنهاد ضوابط این طرح (طرح جامع سال ۱۳۸۵) فقدان آن حس می‌شود، ضوابط عام و کلان منظر و ریخت شهری نظری سازماندهی کیفیت بصری بافت، سازماندهی ساختار و سازمان فضایی، هماهنگی با محیط طبیعی، حفظ هویت و شخصیت کالبدی تاریخی، دید و منظر کلی بافت و ضوابط خاص‌تر معماری، نما و منظر، نظیر شکل اجزا نما، هم‌جواری اینیه، تناسبات نما، سایه روشن‌ها و عمق نما، مصالح مجاز و غیر مجاز نما، عناصر طبیعی و ... می‌باشد. همچنین جهت حفظ هویت کالبدی نیاز به راهنمایها و الگوهای بصری می‌باشد.

ضوابط ارائه شده از طرف سازمان میراث فرهنگی و گردشگری استان برای بافت تاریخی بندر کنگ

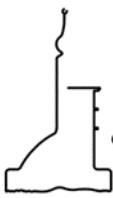
۱. حداقل ارتفاع ساخت و ساز در محدوده بافت تاریخی $4/5$ متر از سطح تراز محلی (یک طبقه) می‌باشد.
 ۲. در صورت استفاده از خرپشته مازاد بر $4/5$ متر از سطح تراز محلی (یک طبقه) $2/5$ متر افزایش ارتفاع ساخت خرپشته به صورت بادگیر بلامانع می‌باشد.
 ۳. مصالح در بافت: استفاده از مصالح بومی؛ نمای خارجی گچ یا سیمان سفید زبره، استفاده از درب و پنجره چوبی (یا نمای چوب)
 ۴. احداث زیرزمین در محدوده بافت ممنوع است.
 ۵. تمامی نقشه‌های معماری بنا قبل از اجراء باید به تائید اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری رسیده باشد.
 ۶. تمامی نقشه‌ها باید مطابق با ضوابط مقررات ملی ساختمان، نظام مهندسی و شهرداری طراحی شده باشد.
 ۷. مادامی که نقشه‌ها توسط این اداره کل تائید و اعلام نگردد، هرگونه احداث و ساخت و ساز ممنوع و غیرقانونی به شمار می‌آید.
 ۸. تمامی مجوزهایی که در بافت تاریخی بندرکنگ توسط میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری صادر خواهد شد به مدت یک سال شمسی دارای اعتبار می‌باشد.
 ۹. جهت صدور پایان‌کار ساختمان توسط شهرداری لازم است قبلاً تائیدیه این اداره کل گرفته شود.
- تصویره ۱: براساس توبوگرافی زمین ممکن است تعداد طبقات در محدوده بافت تاریخی تغییر کند که این مسئله منوط به رأی صادره توسط اعضاء شورای فنی اداره کل می‌باشد.





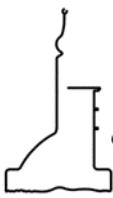
تبصره ۲: احداث زیرزمین در محدوده بافت ممنوع است مگر اینکه از بناهای با ارزش تاریخی و دریا دور باشد که این مسئله باید درشورای فنی اداره کل مطرح و اعضاء موافقت خود را اعلام کرده باشند.

تبصره ۳: ارتفاع تمامی ساخت و سازها در محدوده بافت $4/5$ متر است مگر این که ساختمان از ابتدا ۲ یا چند طبقه بوده باشد (البته منوط به ارائه مدارک مستند از ۲ یا چند طبقه بودن) که در این صورت طبق نظر اعضاء شورای فنی اداره کل تصمیم‌گیری خواهد شد.
جدول زیر خلاصه‌ای از مجموعه مطالعات فرادست مربوط به بندر کنگ و ارتباطات منطقه‌ای آن را نشان می‌دهد:



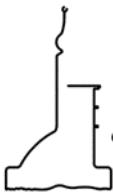
جدول ۲-۲۸: جمع بندی اهداف، پیشنهادها، محدودیت ها و الزامات طرح های فرادست مربوط به بندر کنگ

الزامات	محدودیت ها	پیشنهادات تاثیرگذار بر توسعه بندر کنگ	اهداف اصلی	طرح
لزوم اتمام طرح بزرگراه بوشهر- بندر عباس ارائه تسهیلات ویژه به کارافرینان و سرمایه گذاران داخلی و خارجی، برای جذب سرمایه انجام مطالعات ویژه صنعت گردشگری در بندر کنگ بازسازی آثار تاریخی با رعایت ضوابط وزارت میراث فرهنگی و گردشگری و احیاء و ساماندهی بافت‌های قدیمی شهر	کیفیت پایین جاده های ریلی کبود صنایع شاخص وجود رقبای گردشگری دریابی و ساحلی دی و سایر شیخ نشینهای خلیج فارس و تسهیلات ویژه ای که برای این طیف از گردشگران آنچه ارائه می شود.	الویت اول استراتژی توسعه فضای کالبدی کشور، از طریق توسعه بنادر و توجه ویژه به بندر کنگ در این فرآیند توسعه بندر کنگ به علت مجاورت با دریا و برخورداری از فرودگاه می تواند از چهار طریق موصلاتی ارتاطی برخوردار باشد(جاده ای، هوایی، ریلی و دریابی) استفاده از پتانسیل آثار تاریخی متعدد ، بافت شهری خاص و برخورداری از سواحلی زیبا	هدف اصلی در کوتاه مدت بازدهی اقتصادی در بلندمدت ایجاد تعادل های منطقی توسعه ارتباطات چهارگانه در محدوده با پیرامون توسعه صنعت گردشگری در منطقه بندر کنگ	بندر کنگ
برنامه نظام مدیریت یکپارچه توسعه فضایی در سطح منطقه ساز و کار تعامل بیشتر بین سطوح محلی با استانی و ملی برقراری نظام بهره برداری نوین تحت عنوان مدیریت مشترک دولتی، بخش خصوصی و تشکل مردمی در بخش صید و جلوگیری از صید بی رویه ایجاد مرکز پژوهشی برای فناوریهای نوین (به ویژه در رابطه با آب شیرین کن ها، انرژی خورشیدی، امواج و جذر و مد دریا و معماری سازگار با اقلیم) آموزش های تخصصی مرتبط با فعالیتهای بومی در زمینه خدمات حمل و نقل دریابی (به ویژه ساخت و تعمیر لنج و قایق) تشکیل شرکتهای تولید و صید تا بسته بندي و توزيع و حمل و نقل دریابی توسط اعضاء تعاونی ها و بازارچه های مرزی حمایت از بومیان برای توسعه اقامت های بوم گردی در جهت توسعه گردشگری رفع تعصبات سنتی و بومی و آموزش های اجتماعی برای برخورداری زنان از حقوقی قانونی و توامندسازی آنان در مباحث اقتصادی	تمرکز بر نقش و توسعه استان بصورت بروزنا و در ارتباط با منافع ملی ضعف اطلاعات و نظام پشتیبان تصمیم گیری برای توسعه فضایی عدم وجود تفکر و سندی همه جانبه برای تحقق چشم انداز آرمانی توسعه فضایی در نوار ساحلی استان هرمزگان	توسعه استان هرمزگان با تأکید بر تقویت و تجهیز شبکه حمل و نقل دریابی و زیرساخت های بندری با هدف تسهیل و تسريع تجارت و بازرگانی ملی توامندسازی مادی و معنوی مردم محلی برای مداخله بیشتر در فرآیند توسعه تنوع بخشیدن و ارتقاء پایه اقتصادی ساکنین کنگ و کاهش درآمدهای مبتنی بر ورود غیر قانونی کالا (تکیه بیشتر بر زراعت، صید، گردشگری، حمل و نقل دریابی و ...) سازماندهی تولید کنندگان بومی با تقویت تعاونی های صیادی و بازارچه های مرزی برای بازارابی ایجاد صنایع فرآوری و بسته بندی محصولات بومی توسعه گردشگری طبیعی(اکوتوریسم) در متنوع ساختن اقتصاد بندر کنگ توجه ویژه به امور زنان و بهره گیری از سرمایه انسانی آنان در جهت رونق اقتصادی و فرهنگی شهر	توزیع متوازن سرمایه گذاری ها و فعالیت ها در نقاط استان و ارتقای تعادل در سکونت و فعالیت در سطح منطقه بهمود کیفیت سکونتگاه ها و نگهداری جمعیت بومی بندر کنگ ارتقای استفاده از فناوری های نوین	متلاعنه بجهة ایجاد اسناد هموگان



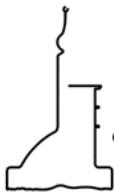


الزمات	محدودیت ها	پیشنهادات تاثیرگذار بر توسعه بندر کنگ	اهداف اصلی	طرح
رعایت ملاحظات زیست محیطی در مورد برنامه و توسعه و جلوگیری از آلودگی های محیط زیست با تأکید بر آلودگیهای دریایی و مدیریت جامع پسماندها	وجود فقر و بیکاری و مسائل اجتماعی تبعی	گسترش تاسیسات و تجهیزات گردشگری در نوار ساحلی و کانون ها و عرصه های گردشگری ایجاد گسترش خدمات تخصصی و برتر با تأکید بر توسعه IT و خدمات پشتیبان تولید.	ارقاء مستمر سطح مکانیزاسیون، ارتقاء راندمان آبیاری، مدیریت بهینه آب و خاک، افزایش عملکرد در واحد سطح و اقتصادی نمودن فعالیت زراعی توسعه صنایع غذایی تبدیلی و صنایع شیلاتی در نواحی مستعد بعنوان محرک توسعه بخش	توسعه امنیتی و محرومیت
اعمال مدیریت یکپارچه بر منابع طبیعی و محیط زیست با تأکید بر حفاظت از اکو سیستمها ایجاد زمینه های لازم برای جلب مشارکت مردمی و بخش خصوصی	شهر کنگ به واسطه قلت باران و خشکسالی و بی آبی با وجود سیستم آبرسانی شهری ، شدیدا "به برکه ها آب انبارها) وابسته است.	تمدن فعالیت زراعی توسعه صنایع غذایی تبدیلی و صنایع شیلاتی در نواحی مستعد بعنوان محرک توسعه بخش	حداکثر استفاده از اراضی با بر میان بافتی و حاشیه شهری برای گسترش های آینده و ذخیره اراضی برای گسترش های بلند مدت آتی تقویت مرکز تجاری - خدماتی (مرکز شهر) سامان دادن به از هم گسیختگی ها و پراکندگی های کالبدی بافت های موجود و بهم بستن پیکرشهر به هم بستن شبکه راه ها و خطوط ارتباطی برای تکمیل دسترسی و ایجاد پیوند بین مناطق مختلف شهر تامین زمین لازم و مناسب برای ایجاد مسکن و توسعه مراکز کار و فعالیت در زمینه صنعت ، تجارت ، خدمات و جوابگویی به نیازهای توسعه مبادرات بندری از لحظه آغاز، بارانداز و همچنین تامین نیازهای صنعت ماهیگیری و شیلات	توسعه درونزای شهر (۱۰۰)



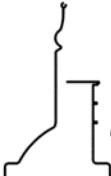


الزامات	محدودیت‌ها	پیشنهادات تاثیرگذار بر توسعه بندر کنگ	اهداف اصلی	طرح
همکاری مسئولان و مدیران شهری در جهت تحقق اهداف طرح	<p>بخش جنوبی این شهر به دلیل گسترش دریای خلیج فارس در امتداد آنها با محدودیت گسترش مطلق روپرورست. بخش های شهر مناسب ترین روپرورست.</p> <p>بخش شرقی و شمال شرقی شهر کنگ به دلیل خطر زلزله خیزی با شدت نسبتا بالا و نیز خط گسل آن، چندان مناسب توسعه نیستند.</p>	<p>بخش‌های شمالی در شهر هرچند با محدودیت ضعیف ناشی از زلزله خیزی متوسط روپرورست، در مقایسه با سایر جهات گسترش کالبدی شهر هستند.</p> <p>باتوجه به فراوانی زمین های بایر در داخل محدوده قانونی مصوب طرح جامع موجود، نیاز به گسترش کالبدی شهر را منتفی می نماید.</p>	<p>ایجاد پیوند کالبدی بین دو شهر کنگ و لنگه از طریق ایجاد یک هسته قوی در حدفاصل آنها</p> <p>ایجاد پیوند کالبدی بین بافت های از هم گسیخته داخل در شهر</p> <p>تأمین نیازهای خدماتی سطوح مختلف شهری</p> <p>حفظ چشم انداز دریا بهره مندی حداکثر ان شرایط محیطی در جهت ارتقاء کیفیت زندگی</p>	<p>توسعه و عمران لنگه و کنگ (۱۲۵)</p>



فهرست منابع

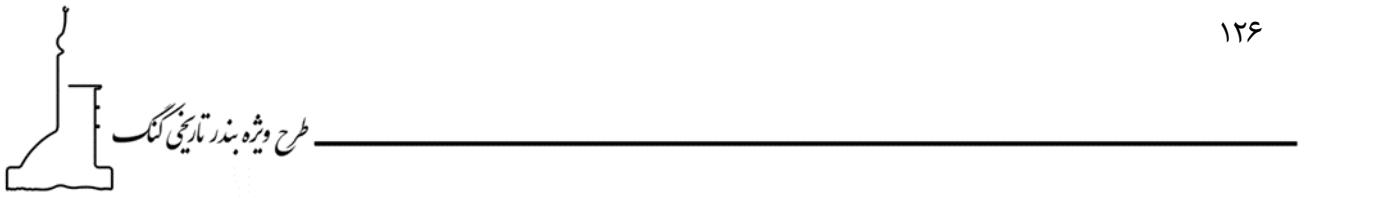
- اینسکیپ، ادوارد، ۱۳۹۵، برنامه ریزی گردشگری: رویکردی یکپارچه و پایدار به برنامه ریزی و توسعه گردشگری، مترجم محمود حسن پور، نشر: مهکامه
- اسواربروک، جان، ۱۳۹۱، مدیریت گردشگری پایدار، مترجمین محمود سبزی و غلامحسین خورشیدی، ناشر سازمان مدیریت صنعتی آراسته، شیوا، ۱۳۹۷، «خانه های تاریخی بندر کنگ»، سازمان عمران و بهسازی شهری
- اهری، ز، م. حبیبی، (۱۳۷۴)، زبان طراحی شهری در شهرهای کهن، مجموعه مقالات تاریخ معماری و شهرسازی ایران ارگ بهم - کرمان، ج ۱، سازمان میراث فرهنگی کشور.
- ایزدی، م. و صحی زاده، م. (۱۳۸۳)، "حفظ و توسعه شهری، دو رویکرد مکمل یا ، معاکیر" ، نشاریه آبادی، شماره ۲۱-۱۲، ۴۳
- پایگاه بافت تاریخی بندر کنگ، اسامی آثار تاریخی(میراث غیر منقول) بندرتاریخی کنگ
- پایگاه بافت تاریخی بندر کنگ، نگاهی به معماری بومی آب انبارها با تأکید بر نقش ساختاری و کارکردی آنها در شهر بندر کنگ
- پایگاه بافت تاریخی بندر کنگ، نگاهی به معماری بومی آب انبارها با تأکید بر نقش ساختاری و کارکردی آنها در شهر بندر کنگ
- تقوایی، سید حسن، مطهری راد، مهری، ۱۳۹۳، تحلیل منظر شهری تاریخی سلطانیه بر اساس توصیه‌نامه ۲۰۱۱ یونسکو*
- (مطالعه موردی : محور حدفاصل گتبد سلطانیه تا مقبره ملاحسن کاشی)، فصلنامه مطالعات شهر ایرانی اسلامی، سال هجدهم، زمستان ۱۳۹۳، ۲۴-۱۳
- حبیبی، سید محسن و مليحه مقصودی، (۱۳۸۴)، (مرمت شهری) تعاریف، نظریه ها، تجارب، منشورها و قطعنامه های جهانی، روشهای و اقدامات شهری (، تهران، دانشگاه تهران
- حسن نیا، محمد، ۱۳۹۴، «بندر کنگ شاهراه تجاری خلیج فارس در گذر تاریخ»، انتشارات جنوب، چاپ اول
- زارعی، بدربیه، ۱۳۹۶، «بازتاب سفرهای دریایی مردان در فرهنگ عame زنان کنگ»، دوماهنامه فرهنگ، میراث و گردشگری نسیم بادگیر، سال دوم، شماره ششم، صص ۸۶-۷۴
- شرکت آب منطقه ای هرمزگان، مطالعات تهیه بیلان ۴۲ محدوده مطالعاتی حوزه آبریز رودخانه های کل - مهران و جزایر خلیج فارس منتهی به سال آبی ۹۰ - ۱۳۸۹، جلد پنجم ارزیابی منابع آب، مهندسین مشاور فارساب صنعت، ۱۳۹۵
- شرکت آب منطقه ای هرمزگان، گزارش پیشنهاد ممنوعیت دشت گزیر بندر لنگه، ۱۳۸۷
- شرکت آب منطقه ای هرمزگان، گزارش پیشنهاد تمدید و توسعه ممنوعیت محدوده مطالعاتی بندر لنگه، ۱۳۹۶
- شهرداری و شورای اسلامی شهر بندر کنگ، «راهنمای سفر به شهر تاریخی بندر کنگ»، نوروز ۱۳۹۷
- فدایی نژاد. سمیه، عشرتی. پرستو، ۱۳۹۳، واکاوی مؤلفه های بازشناخت اصالت در حفاظت میراث فرهنگی، نشریه هنرهای زیبا، دوره ۱۹، شماره ۴، ۸۶-۷۷
- کازرونی، میرزا محمد ابراهیم (به سعی و کوشش علیرضا ابن رحمان)، ۱۳۹۴، «جغرافیای تاریخی بنادر و جزایر خلیج فارس»، طرح و نشر هامون، چاپ اول
- حسینی، عبدالله و حسن نیا، محمد، ۱۳۹۲، «سدیدالسلطنه و سواحل خلیج فارس»، سازمان انتشارات جهاد دانشگاهی، چاپ اول
- حاجی امینی، مصطفی . بر اساس: میدلتون، ویکتور تی سی، فایال، آن، ۱۳۹۶، بازاریابی در سفر و گردشگری، مترجمین: طهمورث حسنقلی پور و فاطمه باقری، نشر مهکامه
- رهنمايي، محمدتقى رهنمايي، ۱۳۹۲، اوقات فراغت و گردشگری، نشر مهکامه
- سازمان بنادر و دریانوردي، ۱۳۹۷، طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) و برنامه ریزی فضایی دریا (MSP) در استان هرمزگان
- سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۶۵، طرح پایه آمایش سرزمین





- سازمان برنامه و بودجه استان هرمزگان، ۱۳۸۹، مطالعات برنامه آمایش استان هرمزگان
- ضیائی، محمود، سعیدی، علی اصغر و تراب‌احمدی، مژگان، ۱۳۹۲، جایگاه گردشگری در نظام آموزش عالی ایران، فصلنامه مطالعات مدیریت گردشگری، دانشگاه علامه طباطبائی، پاییز ۱۳۹۷
- طرح آمایش نوارساحلی
- علیزاده، آزیتا، خان محمدی. نیره، ۱۳۹۲، توصیه نامه منظر شهری تاریخی (ترجمه)، فصلنامه علمی، فنی هنری اثر، شماره ۸۵-۶۹
- علیزاده، امین (۱۳۷۴)؛ اصول هیدرولوژی کاربردی؛ انتشارات آستان قدس رضوی
- لطفی. سهند، محسنی. فرناز، شعله. مهسا، منظر تاریخی شهر: رویکردی فراگیر به بازآفرینی و حفاظت از میراث بصری، دومین کنفرانس بین‌المللی دستاوردهای نوین پژوهشی در عمران، معماری و مدیریت شهری
- مرادی و همکاران، ۱۳۸۶، بررسی تجارب جهانی و تجارب ایران در راستای حفظ و معاصرسازی فضاهای و مراکز تاریخی - فرهنگی شهرها و ارائه راهکارهای عملی- اجرایی، مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی معماری و شهرسازی
- مهدوی، محمد (۱۳۷۴)؛ هیدرولوژی کاربردی (جلد ۱ و ۲)؛ انتشارات دانشگاه تهران
- مرکز آمار ایران، ۱۳۹۵، سالنامه آماری استان هرمزگان
- مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی (کارفرما: سازمان بنادر و دریانوردی کشور)، ۱۳۹۷، بررسی و مطالعه جهت گیری های راهبردی بنادر کوچک استانهای هرمزگان، سیستان و بلوچستان و گیلان با تمرکز بر الگوی کاربردی و مدیریتی - نظریه پایه توسعه استان هرمزگان
- وزارت راه و شهرسازی، ۱۳۶۳، طرح توسعه و عمران لنگه و کنگ
- وزارت راه و شهرسازی، ۱۳۸۵، طرح توسعه و عمران لنگه و کنگ
- وثوقی، محمد باقر، ۱۳۹۶، «در جستجوی بندر کنگ، پیش از قرن یازدهم هجری»، دوماهنامه فرهنگ، میراث و گردشگری نسیم بادگیر، سال دوم، شماره ششم، صص ۱۰-۱۸

- Amoah, A. and Baum,T.,1997, Tourism education: policy versus practice, International journal of contemporary hospitality management. Chow, V, Applied hydrology, Mc Graw-Hill series in water resources and environmental engineering.
- English Heritage (2008), Conservation Principles: Policies and Guidance for the Sustainable Management of the Historic Environment, English Heritage, London.
- Hydrology for Engineers (Ray K.Linsley, Max A.Kohler, Joseph L.H.Paulhus
- ICOMOS, (1987), Retrieved from ICOMOS Web site:
http://www.international.icomos.org/charters/towns_e.pdf
- ICOMOS (1964), Retrieved from ICOMOS Web site:
http://www.international.icomos.org/charters/venice_e.pdf
- ICOMOS (1981), Retrieved from ICOMOS Web site:
http://www.international.icomos.org/charters/gardens_e.pdf
- ICOMOS, (1987), Retrieved from ICOMOS Web site:
http://www.international.icomos.org/charters/towns_e.pdf
- ICOMOS (1994), Retrieved from ICOMOS Web site: <http://www.icomos.org/charters/nara-e.pdf>
- Peacock, N. and Ladkin, A., 2ships between Higher education and Industry: A case study of a university and local tourism industry, 2002, Exploring Relation
- Swarbrooke, J, 2002,Sustainable Tourism Management, CABI Publishing, UK, p.9
- UNESCO(1976),Retrieved from UNESCO Web site:
<http://unesdoc.unesco.org/images/0011/001140/114038e.pdf>





- UNESCO(1968),Retrieved from UNESCO Web site:
<http://www.unesdoc.unesco.org/images/0016/001601/160145eb.pdf>
- UNESCO (2011), Retrieved from UNESCO Web site:
<http://unesdoc.unesco.org/images/0021/002110/211094e.pdf>
- Van Oers, R., and Haraguchi, S. (2010), “Managing Historic Cities”, Paris: UNESCO.
- ICOMOS (1964), Retrieved from ICOMOS Web site:
http://www.international.icomos.org/charters/venice_e.pdf
- WHC, UNESCO (2003), Retrieved from UNESCO WHC Web site:
<http://whc.unesco.org/archive/2003/whc03-27com-24e.pdf>
- WHC, UNESCO (2004), Retrieved from UNESCO WHC Web site:
<http://whc.unesco.org/archive/2004/whc04-28com-26e.pdf>
- WHC, UNESCO, (2005), Retrieved from UNESCO WHC Web site:
<http://whc.unesco.org/archive/2005/whc05-15 ga-inf7e.pdf>, (n.d.). Retrieved from Blender Web site: <http://www.blender.org>

