

## نقش راه‌های مکران در مناسبات ایران و هند در سده‌های نخست اسلامی

۱- عبدالله صفرزایی

### چکیده

سرزمین مکران در جنوب شرق ایران با وجود شرایط اقلیمی و طبیعی تقریباً نامساعد، در سده‌های نخست اسلامی از موقعیت جغرافیایی ویژه‌ای برخوردار بود. دسترسی به آب‌های آزاد و به خصوص واقع شدن بین دو حوزه تمدنی ایران و هند، اهمیت فوق‌العاده‌ای به این سرزمین بخشیده بود. جغرافیای طبیعی تقریباً نامساعد در کنار موقعیت جغرافیایی حساس و چگونگی ایفای نقش موقعیت جغرافیایی این سرزمین در زمینه رونق و توسعه راه‌های دریایی و زمینی سؤال برانگیز است. مهم‌ترین سؤال نوشته حاضر این است که با وجود شرایط این چنینی، راه‌های مکران چگونه در زمینه ارتباطات تمدنی ایران و هند ایفای نقش می‌نمود؟ با توجه به تمهیدات نظامی، امنیتی، ترابری و غیره که در سده‌های نخست اسلامی بکار گرفته شد، علی‌رغم موانع طبیعی و حتی انسانی، راه‌ها و جاده‌های مواصلاتی مکران رونق بسزایی پیدا کرد و نقشی عمده در مناسبات ایران و هند در آن زمان ایفا می‌نمود. هدف این نوشتار تبیین اهمیت کاربردی راه‌های مکران در روابط و مناسبات ایران و هند در سده‌های نخست اسلامی است. تحقیق مورد نظر به شیوه توصیفی - تحلیلی با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و تا حدودی مشاهدات میدانی انجام گرفته است.

کلید واژه‌ها: ایران، هند، مکران، سده‌های نخست اسلامی.

### ۱- مقدمه

مناسبات ایران و هند در طول تاریخ فراز و نشیب‌هایی داشته است. در برهه‌هایی از تاریخ که در ایران یا هند حوادثی مهم رخ می‌داد، مناسبات ایران و هند گسترده‌تر می‌شد و هر یک از این دو

حوزه تمدنی از تحولات وقایع مهم یکدیگر متأثر می‌شدند. با ورود اسلام به ایران در سده‌های نخست اسلامی، کشور ایران دچار تغییر و تحولاتی بزرگ گردید. این تغییر و تحولات به تدریج در مناسبات ایران و هند در این بازه زمانی تأثیرگذار واقع شد. نظر به اینکه بخش مهمی از مسیر ارتباطی تمدن‌های ایران و هند در طول گذشته تاریخی از مکران عبور می‌کرد، با بررسی راه‌های مواصلاتی مکران در سده‌های نخست اسلامی و نقش این راه‌ها در روابط ایران و هند، کیفیت مناسبات ایران و هند در این بازه زمانی واضح‌تر خواهد شد. منظور از سده‌های نخست اسلامی در این نوشتار چهار قرن اول هجری قمری است.

#### ۱-۱- بیان مسأله و سوالات تحقیق

راه‌ها و جاده‌های آبی و زمینی نقش بسیار مهمی در زمینه مرادفات سیاسی، نظامی، اقتصادی، تجاری، دینی، علمی و فرهنگی تمدن‌ها در طول تاریخ داشته است. دو تمدن ایران و هند در همسایگی هم از زمان‌های کهن با یکدیگر در ارتباط بوده و بخش قابل توجهی از مسیرهای ارتباطی این دو تمدن از سرزمین مکران عبور می‌کرد. مکران در گذشته به عنوان یک واحد جغرافیایی، سیاسی و اداری پهنه وسیعی از خشکی‌ها و سواحل جنوب شرق ایران را در بر می‌گرفت. با آنکه مکران سرزمینی وسیع، دارای بیابان‌های طاقت‌فرسا و کم‌آب بود، راه‌ها و جاده‌های مواصلاتی این ایالت در سده‌های نخست اسلامی رونق به‌سزایی یافته بود و کاربردهای متعدد منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای داشت. ایجاد و توسعه راه‌ها و جاده‌های مکران در سده‌های نخست اسلامی با وجود اقلیم تقریباً نامساعد مکران در آن روزگار، سؤال برانگیز و قابلیت بررسی دارد. از این رو، مهم‌ترین سؤال نوشته حاضر در ارتباط با موقعیت جغرافیایی مکران در سده‌های نخست اسلامی این است که راه‌های مکران چه نقش و کاربردی در مناسبات متعدد ایران و هند در آن روزگار داشت؟

#### ۲-۱- اهداف و ضرورت تحقیق

هدف این نوشتار تبیین نقش راه‌ها و جاده‌های مواصلاتی مکران در ابعاد متعدد ارتباطی و مناسباتی ایران و هند در خصوص مسائل سیاسی، نظامی، تجاری، دینی و فرهنگی در سده‌های نخست اسلامی است. تحقیق در خصوص نقش منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای موقعیت جغرافیایی و

راه‌های مواصلاتی مکران در طول تاریخ، تجارب تاریخی ایرانیان در این زمینه را تبیین می‌نماید. از آنجا که در حال حاضر توسعه ارتباطات بین‌المللی جنوب شرق ایران از مسیر سواحل مکران در دست اقدام است، تجارب تاریخی ایرانیان در این زمینه قابلیت به‌کارگیری و استفاده دارد.

### ۱-۳- روش تفصیلی تحقیق

اطلاعات و داده‌های مربوط به این تحقیق از منابع کتابخانه‌ای شامل: منابع تاریخی و به خصوص منابع جغرافیایی سده‌های نخست اسلامی گردآوری شده، سپس اطلاعات و داده‌های جمع‌آوری شده مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته به روش تاریخی به توصیف درآمده است. علاوه بر این، نگارنده بیشتر مناطق مکران را از نزدیک مشاهده نموده و با احاطه بر خصوصیات طبیعی، اقلیمی، ارتباطی و غیره در این سرزمین، مسیرهای ارتباطی مکران در منابع سده‌های نخست اسلامی را در مقایسه با خصوصیات این منطقه به دقت مورد بررسی قرار داده است.

### ۱-۴- پیشینه تحقیق

پژوهش‌های مختصری راجع به جغرافیای تاریخی مکران به خصوص جایگاه اقتصادی بندر تیس صورت گرفته است. به عنوان مثال: می‌توان به مقاله ابوالقاسم فروزانی اشاره کرد که با عنوان: «جغرافیای تاریخی مکران» به سال ۱۳۹۱ در مجله پژوهش‌های علوم تاریخی دانشگاه تهران به چاپ رسیده است. مقاله‌ای نیز شهرزاد دلبری با عنوان: «فعالیت‌های تجاری مکران در امتداد جاده ادویه» در فصلنامه تخصصی مطالعات خلیج فارس به چاپ رسانده، اما مسیر جاده ادویه را به درستی معرفی نکرده و مطالبی را به صورت پراکنده در خصوص مسائل جغرافیایی و اقتصادی مکران ارائه نموده است. یوزف مارکوارت در شرح جغرافیای بطلمیوس اشاره‌های محدودی به راه‌های مکران دارد، اما فقط به اندازه مسافت بین شهرها و شناسایی محدوده بعضی شهرها بسنده کرده است. در این قبیل پژوهش‌ها، اهمیت و نقش راه‌های مکران در قرون نخستین اسلامی، به خصوص نقش این راه‌ها در مناسبات میان ایران و هند در آن دوره، مورد بررسی نگرفته است.

### ۲- ضرورت احداث و توسعه راه‌های مکران

اگرچه مکران از لحاظ اقلیمی و طبیعی در زمان‌های گذشته نسبت به امروز وضعیت بهتری داشته (لسترنج، ۱۳۸۳: ۳۵۲)، چنین برمی‌آید که در سده‌های نخست اسلامی نیز شرایط چندان

مطلوبی نداشته است. صحرای عبدی که از جانب حکم بن عمر تغلبی (فاتح مکران) به مدینه فرستاده شده بود تا خبر فتح مکران و تعیین تکلیف غنایم آن را به عرض خلیفه دوم عمر بن خطاب برساند، مکران را این گونه توصیف نموده است: «سرزمینی است که دشت آن جبل است و آب آن و شل (اندک) و میوه آن دقل (خرمای بد) است و دشمن آنجا بطل (دلیر)، خیرش قلیل و شر آن کثیر، بسیار در آنجا قلیل است و قلیل در خطر تباهی و ماورای آن از این هم بدتر است» (طبری، ۲۰۰۵: ۵۵۵/۲). در چچ نامه و فتوح البلدان توصیفی از مکران بر همین منوال از عصر خلیفه سوم یعنی عثمان در دست است (کوفی، ۱۳۸۴: ۷۵؛ البلاذری، ۱۹۸۸: ۴۱۶-۴۱۷). اغلب جغرافی‌نویسان سده‌های نخست اسلامی نیز همانند مورخان توصیفی تقریباً نامطلوب از اوضاع اقلیمی و جغرافیایی مکران ارائه نموده‌اند (مقدسی، ۱۹۹۱: ۴۸۴؛ الاصطخری، ۲۰۱۰: ۱۰۵؛ جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۳۶-۱۳۸).

با وجود اینکه اقلیم و طبیعت مکران جاذبه عمومی نداشته، در برخی منابع آن زمان آمده است: «سرزمین بازرگانی و باراندازی است» (مقدسی، ۱۹۹۱: ۴۸۴). عوامل متعددی موجب اهمیت یافتن این سرزمین در زمینه بازرگانی، تجارت و داشتن راه‌های دریایی و زمینی شده است. یکی از این عوامل، داشتن سواحل گسترده با ویژگی‌های طبیعی مناسب با توجه به شرایط آن دوره است. قرار گرفتن بندر تاریخی تیس در سواحل مکران به عنوان مرز طبیعی دریای پارس و اقیانوس هند (ابن رسته، ۱۳۸۰: ۹۹)، از مهم‌ترین امتیازات موقعیت جغرافیایی مکران در آن زمان بود. از جایگاه تیس در دو جانب شرقی و غربی آن، زمان وزش بادهای شرقی و غربی می‌کرد. معمولاً در فصول پاییز و زمستان اقیانوس هند آرام و دریای پارس موج و متلاطم بود. بر عکس در فصل بهار و تابستان دریای پارس آرام و اقیانوس هند طوفانی و پرتلاطم بود (همان: ۹۸). برای دریانوردان قرون گذشته که از خلیج فارس به هند و دریاهای آنسوی آن رفت و آمد می‌کردند، این نکته واجد اهمیت بود زمان مسافرت خود را طوری تنظیم کنند که در اعتدالین به تیس برسند و از آنجا در اعتدال ربیعی به جانب غرب و خلیج فارس و در اعتدال پاییزی به جانب شرق و اقیانوس هند دریایمایی کنند. این بندر برای استراحت کردن، تامین آذوقه، تامین آب شیرین و تنظیم زمان سفر دریایی، مناسب‌ترین مکان بود (خیراندیش، ۱۳۹۴: ۳۵۶).

دومین عامل نقش آفرین در توسعه راه‌های مکران، این بود که مکران بین دو حوزه تمدنی ایران و هند قرار داشت و مسیر ارتباطی این دو تمدن از این سرزمین عبور می‌کرد (شفر، ۱۳۷۷:

۱۳۷). در اوایل فتوحات عرب‌های مسلمان که بخش‌های جنوبی ایران از طریق بصره اداره می‌شد، راه‌های مواصلاتی مکران به هند اهمیت زیادی یافته بود و مسلمانان از مسیرهای جنوبی ایران یعنی؛ از پارس، کرمان و مکران با حوزه سند در ارتباط بودند (کوفی، ۱۳۸۴: ۷۲-۹۹).

یکی دیگر از ضرورت‌های احداث و توسعه راه‌های مواصلاتی مکران در سده‌های نخست اسلامی، ارتباطات بین نواحی شهری خود منطقه مکران بود. شهرهای «تیس»، «کیچ»، «پنج‌گور»، «پهره»، «دزک» و «راسک» از مهم‌ترین شهرهای ارتباطی مکران در آن روزگار بودند. مهم‌ترین عامل شکل‌گیری و رونق شهر تیس در سده‌های نخست اسلامی موقعیت ارتباطی آن بود (سید سجادی، ۱۳۷۴: ۳۲۷). از یک طرف بهترین مکان در فاصله ساحلی طولانی از هرمز تا دیبل برای استراحت، تأمین آب و آذوقه و تنظیم زمان سفر کاروان‌های دریایی بود و از طرفی محل تلاقی راه‌های منتهی به مکران در خشکی و دریا به شمار می‌رفت. مولف حدودالعالم تیس را این‌گونه معرفی کرده است: «تیز نخستین شهر از حدود سند بر کران دریای اعظم است» (حدودالعالم، ۱۳۸۳: ۳۶۴). مقدسی این بندر را باراندازی معروف دانسته است (مقدسی، ۱۹۹۱: ۴۷۸). در ممالک و مسالک آمده: «تیز فُرْضَه (محل داد و ستد) مکران است» (الاصطخری، ۲۰۱۰: ۱۰۵).

از دیگر شهرهای مهم ارتباطی مکران در اوایل دوره اسلامی، شهر «کیچ» است. این شهر در شمال شرق تیس به فاصله پنج منزل از آن قرار داشت (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۳۷) و نزدیک‌ترین شهر بزرگ مکران به ساحل بود. تا قبل از ورود عرب‌های مسلمان به مکران، پنج‌گور دارالملک مکران بود (بارتولد، ۱۳۸۶: ۱۶۹)، اما بعد از آن به علت اهمیت یافتن سواحل و رونق گسترده مراودات دریایی میان بنادر بصره و سیراف با بنادر هند و چین و نزدیکی کیچ به سواحل، به نظر می‌رسد از نفوذ پنج‌گور کاسته شده و کیچ اهمیت بیشتری یافته است. بیشتر منابع دوره اسلامی کیچ را دارالملک مکران دانسته‌اند (بیهقی، ۱۳۸۸: ۲۴۱/۱؛ جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۳۶؛ الاصطخری، ۲۰۱۰: ۱۰۵). یکی دیگر از شهرهای مهم ارتباطی مکران در آن روزگار «پنج‌گور» بود. این شهر دو مرحله بالاتر از کیچ در جانب شمالی آن بر سر راه قصدار قرار داشت (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۳۷). مقدسی در توصیف این شهر آورده است: «دو دروازه به نام در توران و در تیز دارد» (مقدسی، ۱۹۹۱: ۴۷۸). نام‌گذاری چنین دروازه‌هایی نشانگر مراودات زیادی بوده که از این شهر هم به سمت دریا و هم به سمت شهرهای شمال شرق آن در جریان بود و در نهایت به سند و پنجاب ختم می‌شد. مهم‌ترین شهر دیگر مکران قدیم شهر تاریخی «پهره» است. این شهر در محدوده ایرانشهر کنونی

قرار داشت. شهر پهره نیز در محل تلاقی راه‌هایی قرار داشت که از شرق، غرب، شمال و جنوب آبادی‌های مکران را به یکدیگر و حتی ایالت‌های همجوار متصل می‌کرد. شهر «راسک» در محدوده راسک و سرباز فعلی و شهر «دزک» در محدوده سراوان امروزی نیز از شهرهای مهم مکران در آن دوران هستند که در مسیر راه‌ها و جاده‌های مهم قرار داشتند (holdich, 1896: 403- 404).

### ۳- راه‌های مواصلاتی مهم مکران

راه‌ها و جاده‌های ارتباطی مکران در قرون نخستین اسلامی هم از مسیر دریا و هم در خشکی‌ها رونق داشت. راه‌های دریایی سواحل مکران در قرون نخستین اسلامی به بندر تیس ختم می‌شد. یک راه دریایی عمده به صورت طولی در موازات خط ساحلی از بندر هرمز به تیس و از آنجا به بندر دیبل و بر عکس در جریان بود. راه دریایی دیگری از بندر تیس به شهر مسقط و سواحل عمان و سپس خلیج عدن و دریای سرخ منتهی می‌شد (حسن، ۱۳۷۱: ۱۰۷). در سده‌های نخست اسلامی تجارت گسترده دریایی بنادر سیراف و کیش با بنادر هند و چین از مسیر سواحل مکران نشانگر توسعه و آبادانی راه‌های دریایی سواحل مکران در آن دوره بود (سیرافی، ۱۳۸۱: ۱۳).

برای معرفی راه‌های زمینی مکران، مشخص کردن مهم‌ترین ورودی‌ها و خروجی‌های ارتباطی این ایالت ضروری به نظر می‌رسد. تنها ورودی عمده مکران در سمت جنوب بندر تیس بود که راه‌های دریایی به آنجا ختم می‌شد. در غرب دو ورودی و خروجی عمده یکی از مسیر جیرفت و دیگری از مسیر بم مکران را به ایالت کرمان متصل می‌ساخت. از جانب شمالی مکران، تنها از مسیر گرمسیر به سیستان رفت و آمد می‌کردند (بارتولد، ۱۳۸۶: ۱۰۷). در جانب شرقی مکران دو مسیر خروجی یا ورودی عمده وجود داشت. یکی در نزدیکی و امتداد سواحل از مسیر شهر کیچ به ارمابیل و قنبلی و سپس به دیبل در محدوده کراچی امروزی ختم می‌شد و دیگری از مسیر پنج‌گور به قصدار و از آنجا به سیستان، خراسان و سند منتهی می‌شد (مقدسی، ۱۹۹۱: ۴۷۸).

راه‌های ورودی غربی مکران هم از مسیر جیرفت و هم از مسیر بم، به پهره ختم می‌شد. اندازه مسافت بم تا پهره و شهرها و آبادی‌هایی که در فاصله میان این دو شهر وجود داشته، توسط جغرافی‌نویسان قرون سوم و چهارم بیان نشده؛ زیرا احتمالاً این مسیر در دوره یاد شده کم‌تردد بوده است. اندازه مسافت جیرفت تا پهره و فهرست آبادی‌های بین این دو شهر نیز در منابع جغرافیایی آن زمان متفاوت آمده است. به روایت ابن خردادبه فاصله از جیرفت تا پهره ۴۱

فرسنگ است (ابن خردادبه، ۱۹۸۸: ۵۵). هر فرسخ یا فرسنگ حدود شش کیلومتر تخمین زده می‌شود. مقدسی فاصله میان این دو شهر را از شرق به غرب این گونه آورده است: «از سرای شهر تا نهر سلیمان بیست فرسنگ سپس تا دره‌فان پنجاه فرسنگ سپس تا جیرفت همان اندازه است» (مقدسی، ۱۹۹۱: ۴۸۶). سرای شهر احتمالاً پهره بوده، یا در نزدیکی آن قرار داشته؛ زیرا مقدسی این دو شهر را در کنار یکدیگر ذکر کرده است (مارکوارت، ۱۳۸۳: ۸۶). یعقوبی بدون ذکر اندازه مسافت‌ها آورده: «راه جیرفت به سند از مسیر رتق و دهقان به بل و فهرج می‌رسید» (الیعقوبی، ۲۰۰۱: ۱۱۵).

جاده‌هایی که از جیرفت و بم از مسیر آبادی‌ها و مناطق متعدد به پهره یا ایرانشهر امروزی می‌رسید، از آنجا سه شاخه می‌شد. یک راه از طریق خواش و جالق به قصدار می‌رسید. توصیف این راه توسط مقدسی در حالت معکوس آن از قصدار تا پهره چنین آمده است: «از قصدار تا مشکی پنجاه فرسنگ، سپس تا جالق سی فرسنگ، سپس تا خواص همان اندازه، سپس تا سرای شهر بیست فرسنگ» (مقدسی، ۱۹۹۱: ۴۸۶). شاخه دیگر که مهم‌تر و اصلی‌تر بوده، از پهره به راسک ختم می‌شد و از آنجا شاخه‌ای به طور مستقیم و شاخه‌ای از طریق دزک به پنج‌گور متصل می‌شد و در ادامه از پنج‌گور به قصدار می‌رسید (مارکوارت، ۱۳۸۳: ۱۰۰-۱۰۱). مورخان نیز در ذکر وقایع تاریخی به کرات به این جاده اشاره دارند (الیعقوبی، ۲۰۰۱: ۱۱۵). چنین مسأله‌ای نشانگر اهمیت این راه در دوره تاریخی مورد نظر است. این مسیر شاهراه ارتباطی مهم مکران در سده‌های نخست اسلامی تلقی می‌شد و شهرهای بزرگ شرقی و غربی آن را به هم متصل می‌ساخت. البته جاده فرعی دیگری در امتداد پهره به راسک، از راسک به کیچ ختم می‌شد و از کیچ در امتداد سواحل به دیبل می‌رسید (نقشه شماره ۱).

اندازه مسافت پهره به پنج‌گور از طریق راسک و دزک با ذکر آبادی‌های بین آن‌ها که در بیشتر منابع آن دوره آمده، این گونه است: «فاصله از پنج‌گور تا دزک سه منزل از دزک تا راسک سه منزل از راسک تا پهره سه منزل است» (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۳۷؛ مقدسی، ۱۹۹۱: ۴۸۵؛ الاصلطخری، ۲۰۱۰: ۱۰۶). هر منزل یا مرحله فاصله یک روز راه بوده که حدود پنجاه تا شصت کیلومتر تخمین زده می‌شود. مسافت‌های میان آبادی‌های بین پنج‌گور و پهره به روایت ابن خردادبه حدود ۱۳۰ فرسنگ است (ابن خردادبه، ۱۹۸۸: ۵۵) و تقریباً یک و نیم برابر مسافتی است که منابع دیگر ذکر کرده‌اند. احتمال می‌رود روایت ابن خردادبه برگرفته از نقشه و فهرست ایالت‌هایی بوده که در

دوره سا سانیان برای امور سیاسی و گردآوری مالیات‌ها فراهم شده بود. از این رو، بسیاری از آبادی‌های مطرح شده توسط ابن خردادبه، در امتداد یک خط مستقیمی بین شهرهای بزرگ‌تر نبوده، بلکه به صورت پراکنده و مارپیچ بوده و جاده‌های ارتباطی عمده مکران لزوماً از همه این آبادی‌ها عبور نمی‌کرد.

از بهره راهی دیگر نیز به اسپکه، بند، گه و قصرقند و از آنجا به تیس می‌رسید که در قرون نخستین اسلامی از اهمیت آن چیزی نگفته‌اند، ولی بعدها در دوره سلجوقیان کرمان در قرن ششم و هفتم این مسیر مورد استفاده گسترده کاروان‌های تجاری قرار گرفت (کرمانی، ۱۳۸۳: ۱۰۹). البته مقدسی در توصیف نماشیر یادآور شده کالای عمان به اینجا می‌آید (مقدسی، ۱۹۹۱: ۴۶۳). این کالاها یا از همین مسیر از عمان به نماشیر می‌رسید، یا از مسیر هرمز و منوجان به نماشیر آورده می‌شد. راهی نیز از بم از مسیر خواش و جالق از طریق ماشکی به قصدار می‌پیوست که به اندازه مسافت این جاده اشاره نشده، بلکه فقط به توصیف اندکی از این راه و آبادی‌هایی که در این مسیر قرار داشته، اشاره دارند (لسترنج، ۱۳۸۳: ۳۲۰-۳۲۱).

شاه‌راه عمده‌ای که از سمت جنوب بندر تیس را به آبادی‌های دیگر پیوند می‌داد، جاده‌ای بود که به شهرکیچ ختم می‌شد. در منابع، فاصله این مسیر حدود پنج مرحله، تقریباً برابر با ۴۲ فرسنگ ذکر شده است (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۳۷؛ مقدسی، ۱۹۹۱: ۴۸۵؛ الاضطخری، ۲۰۱۰: ۱۰۶). این فاصله حدود ۱۶۰ تا ۱۷۰ مایل تخمین زده می‌شود (holdich, 1896: 397). از کیچ نیز سه جاده عمده به جانب شرق، شمال شرق و شمال غرب امتداد می‌یافت و اولی به بندر دَیْل در سند، دومی از طریق پنج گور به قصدار و سومی از طریق راسک به بهره و سپس از مسیر جیرفت یا بم به کرمان ختم می‌شد. مسیری که از تیس به کیچ و پس از عبور از آبادی‌های ارمابیل و قنبلی به بندر دَیْل می‌رسید، حدود هفده مرحله ذکر شده است (الاضطخری، ۲۰۱۰: ۱۰۶). این جاده تقریباً به موازات سواحل مکران امتداد داشت و به نظر می‌رسد در ایامی که دریا دچار طوفان‌های شدید بوده، کاروان‌های تجاری بین ایران و هند از این مسیر تردد می‌کردند.

در امتداد جاده تیس به کیچ، میسر دوم به جانب شمال شرق به پنج‌گور می‌رسید و از آنجا به قُصدار که کرسی‌نشین سرزمین توران بود، وصل می‌شد. این جاده در مجموع از تیس تا قُصدار دوازده مرحله فاصله داشته است (مقدسی، ۱۹۹۱: ۴۸۵). به نظر می‌رسد ادامه این مسیر به شهرهایی که امروزه در افغان‌سان، خراسان و آسیای مرکزی قرار دارند، می‌پیوست. راه‌های بین



کیچ تا پنج گور و قصدار، و کیچ تا دیبل خیلی رونق داشته، چون این راه‌ها هم از مسیر دریا مورد رفت و آمد قرار می‌گرفت و هم از طریق راه‌های زمینی موجب برقراری ارتباط میان شهرهای کرمان با شهرهای سند می‌شد.

راه‌های مواصلاتی مکران در سده‌های نخست اسلامی نقاط ضعف و قوت زیادی داشت. مهم‌ترین ضعف این راه‌ها در بازه زمانی مورد نظر، علاوه بر مشکلات طبیعی از جمله: گرمای طاقت‌فرسا، کمبود آب و ریگزار و کوهستانی بودن منطقه، ناامنی‌های انسانی بود که توسط اقوام کوچ ایجاد شده بود. جغرافی‌نویسان مسلمان گزارش‌های متعددی از ناامنی‌هایی ارائه داده‌اند که توسط اقوام کوچ برای راه‌های مکران و حتی راه‌های نواحی کویری به سمت مرکز ایران ایجاد شده بود (لسترنج، ۱۳۸۳: ۳۴۶). البته با توجه به مقتضیات آن دوره با تدابیر امنیتی و اقدامات ترابری تا حد زیادی از نقاط ضعف راه‌های مکران کاسته شد و این راه‌ها کاربردهای قابل توجهی در مناسبات داخلی مکران و به ویژه مناسبات ایران و هند در آن دوره داشتند.

#### ۴- کارکرد سیاسی و نظامی راه‌های مکران

کارکرد سیاسی و نظامی راه‌های مکران در مناسبات ایران و هند در دوره یاد شده، در درجه نخست قرار داشت. قبل از بیان اهمیت سیاسی و نظامی راه‌های مکران، اشاره‌ای مختصر به وضعیت سیاسی مکران در قرون یاد شده، به نظر ضروری می‌آید. مکران در جریان فتوحات اسلامی در دوره خلیفه دوم عمر بن خطاب به تصرف مسلمانان درآمد (طبری، ۲۰۰۵: ۵۵۵/۲). با توجه به شرایط جغرافیایی و دوری از مرکز، تداوم حضور نیروهای مسلمان عرب در این سرزمین با مشکل مواجه می‌شد، بنابراین به نظر می‌رسد آبادی‌های کوچک‌تر و مناطق کوهستانی مکران به تصرف عرب‌ها در نیامده بود. حکمرانان شهرها و آبادی‌های بزرگ‌تر مکران نیز در فرصت‌های ممکن از اطاعت خلافت مرکزی سرپیچی می‌کردند؛ چنانچه کسانی که برای فتح سند ماموریت داشتند، اقدام به فتح مجدد مکران می‌کردند (البلاذری، ۱۹۸۸: ۴۱۶-۴۲۱). در دوره بنی‌امیه عرب‌ها به تدریج تسلط کامل‌تری بر ایالت مکران پیدا کردند و به طور مرتب عاملانی برای این ایالت می‌گماشتند. البته حکمرانان اعزام شده از جانب بنی‌امیه بر همه نواحی و آبادی‌های مکران تسلط کامل نداشتند؛ زیرا گزارش‌های متعددی از درگیری‌های آنان در محدوده مکران روایت شده است (کوفی، ۱۳۸۴: ۷۹-۹۹). در مجموع مکران به مدت دو قرن به طور مستقیم و غیر مستقیم

تحت حکومت خلافت بنی‌امیه و بنی‌عباس بود. با ظهور حکومت‌های نیمه مستقل شرقی ایران در دوره بنی‌عباس، مکران در حیطه قلمرو آنان درآمد. صفاریان که از سیستان برخاستند، علاوه بر مکران تا ملتان و سند نیز دست یافتند و کارگزارانی از جانب خود در مکران گماشتند (باستانی‌پاریزی، ۱۳۵۳: ۱۲۰-۱۲۱).

به طور مسلم در این فاصله زمانی راه‌های مکران برای کنترل و اداره این سرزمین و اعزام گروه‌های سیاسی و نظامی، گردآوری خراج و مالیات و فرستادن آن‌ها به مرکز، اهمیت فراوانی داشته است. بنابراین برای حمایت، نگهداری و نگهداری از راه‌ها تمهیداتی اندیشیده بودند. به روایت ابن خردادبه در این محدوده زمانی زُط‌ها نگهداران راه‌ها بودند (ابن خردادبه، ۱۹۸۸: ۵۵). زط معرب جت است. جت‌ها در محدوده وسیعی از مکران و سند زندگی می‌کردند و کارهای طاقت‌فرسای جامعه را برعهده داشتند. با این حال با توجه به موانع طبیعی و انسانی و شرایط اقلیمی خاص مکران، مشکلات و محدودیت‌هایی نیز در زمینه تردد و حفاظت از راه‌ها برای آنان وجود داشت. بی‌جهت نیست برخی منابع از اداره غیر مستقیم این سرزمین توسط خلفای بنی‌عباس سخن گفته‌اند. به نقل از قدامه بن جعفر: «مکران در سال به هزار هزار درهم یعنی یک میلیون مقاطعه داده شده بود» (قدامه، ۱۹۸۱: ۱۷۱). در کنار شرایط اقلیمی و بیابانی و کوهستانی بودن راه‌ها، مهم‌ترین عامل انسانی در ناامنی راه‌های مکران راهزنی‌هایی بود که توسط اقوام کوچ صورت می‌گرفت (لسترنج، ۱۳۸۳: ۳۴۶). صرف نظر از اینکه بلوچ‌ها در آن زمان بر سراسر مکران تسلط داشتند، یا در نواحی غربی مکران استقرار داشتند، از جانب بلوچ‌ها به نقل از اغلب منابع آن دوره، خطری راه‌های مکران را تهدید نمی‌کرد. به روایت ابن حوقل «بلوچ طایفه‌ای در دامنه کوه قفص اغنام و احشام بسیار دارند و تندرست و بی‌آزارند و به ابنای سیبیل نیکی می‌کنند و پادشاه از ایشان خرسند است» (ابن الحوقل، ۱۹۳۸: ۲ / ۳۱۰). جیهانی آورده است: «بلوچ‌ها در دامن کوه‌های کوفج‌اند، خداوندان نعمت و چهارپایان و سیاه‌خانه دارند، اما دزدی نکنند و راه نزنند و آن کوه‌ها به غایت استوار است» (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۳۰).

مهم‌ترین نقش سیاسی و نظامی فرا منطقه‌ای راه‌های مکران در دوره یاد شده، این بود که مکران به عنوان پایگاهی برای عرب‌های مسلمان جهت حمله به هند درآمد (فروزانی، ۱۳۹۱: ۱۸۱). مسلمانان عرب بعد از فتح مکران درگیری‌های متعدد و دامنه‌داری با حوزه سند آغاز کردند. این درگیری‌ها برای ادامه فتوحات در ایالت سند، هم در نزدیکی سواحل از مسیر دیبل و هم از مسیر

قصدار به نواحی شمالی سند دنبال می‌شد که در ابتدا توفیق چندانی برای عرب‌ها نداشت. به عنوان مثال: حارث بن مره عبدی در سال ۳۸ق. به جانب سند حمله کرد و در ابتدا فتوحاتی داشت، اما در سال ۴۲ق. در «قیقان» (از شهرهای مرزی بین مکران و سند) کشته شد. مهلب بن ابی صفره در سال ۴۴ق. پیروزی‌هایی در مناطق مرزی سند بدست آورد و پس از آن عبدالله بن سوار عبدی به اندک فتوحاتی نایل آمد (البلاذری، ۱۹۸۸: ۴۱۷). گسترده‌ترین حمله مسلمانان که منجر به فتح بیشتر شهرهای سند شد، حمله محمد بن قاسم ثقفی در سال ۹۲ق. بود. در جریان حمله محمد بن قاسم ثقفی به سند، محمد بن هارون حکمران مکران نیز به همکاری با او پرداخت. محمد بن قاسم لشکریانش را از جانب شیراز به سمت جنوب کرمان و از مسیر جیرفت و پیره به سمت راسک، پنجگور، کیچ و از آنجا به جانب ارمابیل و قنبلی و سپس دیبل هدایت کرد (کوفی، ۱۳۸۴: ۹۹-۹۷). هم‌زمان با آن، نیروهای کمکی نظامی و تدارکاتی از طریق سواحل مکران نیز به کمک محمد بن قاسم رفتند و در ادامه فتوحات در سند، مسیر دریایی نیز ایفای نقش می‌کرد (همان: ۱۰۲). در جریان فتوحات مربوط به سند، مسائلی از قبیل: خبرگیری، تدارکات نظامی، تأمین آذوقه، ارسال غنایم جنگی به مرکز خلافت و غیره از مسیر مکران انجام می‌گرفت (همان: ۱۴۸).

##### ۵- کارکرد اقتصادی و تجاری راه‌های مکران

یکی دیگر از کاربرد راه‌های مکران در مناسبات ایران و هند، نقش اقتصادی و تجاری این راه‌ها بود. از گذشته‌های دور بخشی از اقتصاد مکران از راه کشاورزی، دامداری، ماهیگیری و غیره تأمین می‌شد. رکن مهم دیگر اقتصادی این ایالت به بازرگانی تعلق داشت که از راه‌های زمینی و دریایی انجام می‌گرفت. در زمینه تجارت داخلی به محصولات خاص مکران اشاره شده که به مناطق پیرامونی صادر می‌شد. از لحاظ تجارت بین‌المللی و ترانزیتی جاده‌های زمینی مکران حلقه واسطه ایران و هند بود و به نظر می‌رسد بخشی از مسیر جاده ادویه از این سرزمین عبور می‌کرد. راه‌های دریایی نیز بنادر خلیج فارس را با بنادر هند و حتی چین پیوند می‌داد (سیرافی، ۱۳۸۱: ۱۳).

با توجه به وضعیت اقتصادی مکران در دوره یاد شده، محصولاتی در این سرزمین تولید می‌شد که مازاد بر استفاده ساکنان محلی بود و به مناطق پیرامونی صادر می‌شد. اشاره به وجود نخلستان‌های فراوان در مکران، نشانگر آن است که یکی از اقلام صادراتی آن، انواع خرما بوده است. علاوه بر این، منابع به طور گسترده از محصولی به نام پانید یا فانید در مکران یاد کرده‌اند

که از نیشکر به دست می‌آمد. به روایت جیهانی «در مکران خرما خیزد و نیشکر و همه پانید که به جای‌ها برند از آنجا ست» (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۳۶). ابن حوقل نیز یادآور شده: «در خواش و نواحی آن زراعت نیشکر زیاد است؛ لذا پانید فراوان بدست می‌آید و به سیستان و خراسان حمل می‌شود و نخلستان‌های فراوان نیز دارند» (ابن الحوقل، ۱۹۳۸: ۲/۳۱۳). به گزارش استخری در روستای جدران از مکران «پانید و نیشکر بی‌حد و عد باشد و تمامی پانید که به آفاق نقل می‌افتد از آنجا مرتفع می‌باشد» (الاصطخری، ۲۰۱۰: ۱۰۵). این روایت‌ها نشانگر آن است که خرما و پانید از مهم‌ترین محصولات صادراتی مکران در آن روزگار بود. در کنار محصولات کشاورزی، گیاهان خاصی در مکران به عمل می‌آمد که اهمیت غذایی و دارویی داشت و به مناطق دیگر صادر می‌شد. به روایت استخری «در بیابان میان سجستان و مکران صمغ بسیار و در آفاق از آن نقل می‌افتد» (همان: ۱۴۱). ابن حوقل در این باره چنین نگاشته است: «از اراضی بین سیستان و مکران مقدار عظیم انگوزه (هینگ) بدست آید» (ابن الحوقل، ۱۹۳۸: ۲/۴۱۸). علاوه بر این‌ها، با توجه به اینکه مکران از معادن سنگی غنی برخوردار بوده، احتمالاً بخشی از احجار کریمه و معادن مس مکران به هند انتقال داده می‌شد و در بناها و معابد مورد استفاده قرار می‌گرفت.

راه‌های مکران در دوره یاد شده در ترانزیت کالاهای تجاری سرزمین‌های مجاور از رونق مطلوبی برخوردار بود. مهم‌ترین شهرهایی که در مسیر جاده‌های مکران نقش ترانزیتی ایفا می‌کردند، یکی بندر تیس در سواحل مکران و دیگری شهر قصدار در مرز شمال شرق مکران در توران بود. افضل‌الدین کرمانی اهمیت تجاری تیس را در رابطه با نقش ترانزیتی آن این‌گونه بیان کرده است: «از آنجا مال‌های وافر از عشور تجار و اجرت سفاین به خزاین پادشاه رسد و اهل هند و سند و حبشه و زنج و مصر و دیار عرب از عمان و بحرین را فرضه آنجا ست و هر مشک و عنبر و نیل و بقم و عقاقیر هندی و برده هند و حبشی و زنگی و مخملهای لطیف و سادهای پراگین و فوطهای دنبلی و امثال این طرایف که در جهان است از این ثغر برند» (کرمانی، ۱۳۸۳: ۱۰۹). اگرچه این روایت مربوط به قرون بعدی است، گویای واقعیتی است که از قرون نخستین اسلامی آغاز شده بود. روایت افضل‌الدین کرمانی راجع به تیس بیانگر وسعت تجارت این سرزمین بوده و اشاره به تاجران متعددی دارد که از سرزمین‌های دور دست جهت اهداف تجاری به مکران می‌آمدند. در مورد قصدار آمده با آنکه کوچک بود سودآور و مورد توجه کاروان‌های

خراسان، فارس، کرمان و شهرهای هند بود (مقدسی، ۱۹۹۱: ۴۷۸). در واقع قصادار حلقه اتصال راه‌های مکران با راه‌های سیستان، خراسان و سند بود.

در زمینه ترانزیت کالاها از طریق مکران، بخشی از اقلام صادراتی کرمان و سیستان نیز از این مسیر از طریق بندر تیس به کشورهای دیگر صادر می‌شد. احتمال می‌رود در سده‌های نخست اسلامی بخشی از گندم سیستان از طریق بندر تیس به تجار سرزمین‌های دیگر فروخته می‌شد (سایکس، ۱۳۶۳: ۱۴۷). از نظر هولدیچ بندر تیس در آن زمان به مثابه بندر تجاری کالاهای تجاری سیستان محسوب می‌شد (holdich, 1896: 397). کالاهایی نیز از هند و مناطق دیگر از طریق راه‌های مکران به کرمان، سیستان و حتی خراسان و نیشابور می‌رسید. باسورث بر این باور است به منظور تأمین مواد اولیه منسوجات نیشابور که در آن زمان از صنایع با اهمیت جهان اسلام بود، پنبه هندی را از طریق گرم‌سیرهای جنوبی ایران و مکران به نیشابور می‌رساندند (با سورث، ۱۳۶۲: ۱۵۲). به نظر می‌رسد بخشی از این کالاهای تجاری از هند بوده که از مسیر مکران به نیشابور و کرمان می‌رسید.

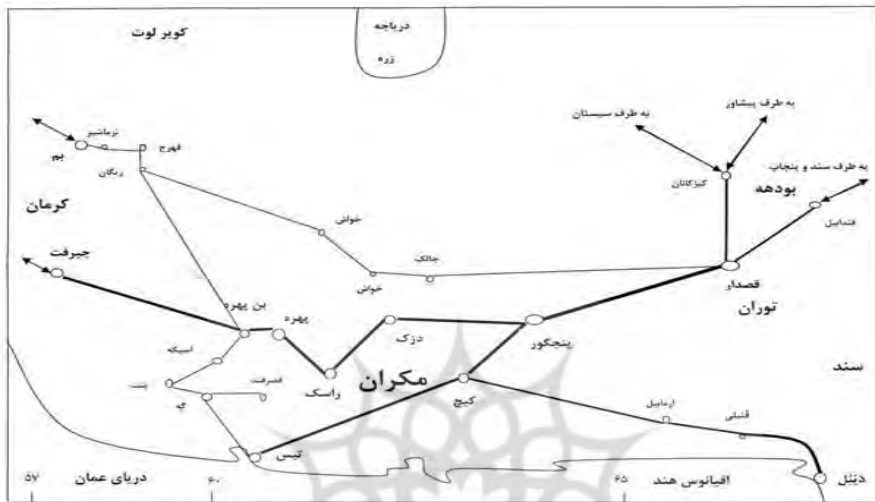
#### ۶- کارکرد دینی و فرهنگی راه‌های مکران

با آنکه چگونگی شنا سایی، احداث و نگهداری راه‌ها و جاده‌ها از کهن‌ترین زمان‌ها بیشتر با اهداف سیاسی، نظامی و اقتصادی صورت می‌گرفت، در کنار آن از راه‌ها و جاده‌ها در زمینه‌های دیگر از جمله مسائل فرهنگی، دینی، علمی و غیره نیز استفاده می‌شد. از اشاره‌هایی که درباره مساجد جامع و رباط‌های موجود در شهرهای مختلف مکران شده، چنین دریافت می‌شود اسلام در آن سرزمین به مرور دین غالب اهالی مکران شده است (فروزانی، ۱۳۹۱: ۱۸۸). با اسلام آوردن اهالی مکران و حتی سند، راه‌های مکران اعم از آبی و خشکی تنها مسیری بود که امکان تردد را برای مبلغان مذهبی، زایران خانه خدا و محصلان علوم مختلف که به حجاز و عراق رفت و آمد می‌کردند، فراهم می‌نمود. متأسفانه در گزارش منابع موجود، از جریان این سفرها مطلبی باقی نمانده، فقط اشاره‌های مختصری در چچ‌نامه راجع به این موضوع شده است (کوفی، ۱۳۸۴: ۸۹). از خصوصیات دیگر دینی و مذهبی مکران در قرون اولیه اسلامی این بود که با رانده شدن خوارج به مناطق شرقی سرزمین‌های عالم اسلام، عده‌ای از آنان در مکران پناه گرفتند و به فعالیت مشغول شدند (حبیبی، ۱۳۴۵: ۸۸۳) به نظر می‌رسد به خاطر موانع و مشکلاتی که در مسیر راه‌های

منتهی به مکران وجود داشت، کار تعقیب خوارج برای خلافت مرکزی مشکل بود. مشکلات و موانع راه‌های مکران حتی منجر به نفوذ مبلغان اسماعیلی مصر از مسیر دریا به مکران گردید. موانع طبیعی و انسانی موجود بر سر راه‌های مکران در واقع مانع از مقابله جدی حکومت‌های ایرانی و خلافت عباسی با مبلغان اسماعیلی در این سرزمین می‌شد. از طرفی نیز راه‌های دریایی مکران امکان تردد داعیان اسماعیلی به مکران و حتی سند را فراهم می‌نمود. به دنبال چنین شرایطی اسماعیلیان به راحتی توانسته بودند در مکران و سند نفوذ پیدا کنند. مقدسی در قرن چهارم در این باره چنین گزارش داده: «شنیده‌ام که امروزه در مکران به نام مغربی خطبه می‌کنند و در مولتان نیز برای فاطمی خطبه می‌کنند و جزیه و همه پیش‌کش‌ها و فرستادگان به مصر روان است» (مقدسی، ۱۹۹۱: ۴۸۵). پس از آنکه فتوحات عرب‌های مسلمان در سند گسترش یافت و به تدریج اهالی آنجا به اسلام روی آورده و جمعیت‌های اسلامی در آنجا استقرار یافتند، اهالی آن دیار نیز برای سفر حج و تحصیل دین از مسیر راه‌های مکران به حجاز و مراکز دینی و علمی عالم اسلامی رفت و آمد می‌کردند (کوفی، ۱۳۸۴: ۸۹). راه ورود مبلغان دینی به سند نیز از طریق راه‌های مکران صورت می‌گرفت. از این جهت راه‌های مکران در زمینه مسایل دینی، علمی و فرهنگی نیز نقش فرامنطقه‌ای داشتند. علاقه به اسلام و سفر به سرزمین حجاز بنا به بعضی روایت‌ها از آغاز ظهور اسلام اندک اندک در میان هندیان آغاز شده بود. در این باره روایت شده: چون مردم سرانندیب از جریان بعثت اطلاع یافتند مردی دانشمند به قصد عربستان فرستادند که در مکران وفات یافت و خدمتکار او به عربستان رسید. وی پس از بازگشت احوال مسلمانان را برای ایشان بازگفت (حبیبی، ۱۳۴۵: ۷۲۵). این روایت ممکن است چندان قابل اعتماد نباشد، اما چنین سفرهایی پس از آغاز فتوحات اسلامی در هند طبیعی می‌نماید.

یکی دیگر از کاربرد راه‌های مکران در سده‌های نخست اسلامی، مهاجرت برخی از زرتشتیان ایران به هندوستان از این مسیر بود. در جریان اسلام‌پذیری ایرانیان در سده‌های نخست اسلامی، عده‌ای از معتقدین واقعی زرتشت که از گرویدن به اسلام امتناع می‌ورزیدند، تن به مهاجرت دادند و به نقاط دیگری در ایران یا به هندوستان کوچیدند (البلاذری، ۱۹۸۸: ۳۷۸). در منابع سده‌های نخست اسلامی از زرتشتیانی یاد شده که از کرمان از طریق دریا به سواحل هندوستان کوچیدند و بعدها جمعیت پارسیان هند را تشکیل دادند. البته با غلبه اسلام در میان مردم ایران، زرتشتیان از

لحاظ روحی خودشان را در حالت انزوا احساس می‌کردند و همین حالت انزوای آن‌ها و نه سختگیری و فشار مسلمین سبب شد که به هندوستان مهاجرت کنند (زرین کوب، ۱۳۸۰: ۲/ ۳۱).



تصویر ۱: نقشه شهرها و راه‌های مکران در سده‌های نخست اسلامی

(طراحی توسط نگارنده با اقتباس و اضافاتی از نقشه مکران در جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی از لسترنج)

#### ۷- نتیجه

راه‌ها و جاده‌های مکران در قرون اولیه اسلامی با اندک تغییراتی تقریباً راه‌ها و جاده‌هایی هستند که امروزه شهرهای مکران را به یکدیگر و مناطق پیرامونی آن متصل می‌سازند. در هر یک از دوره‌های تاریخی با توجه به چگونگی اداره مکران، ارتباط حاکمان مکران با دولت‌های مرکزی ایران و مناسبات میان ایران و هند، راه‌های مکران علاوه بر کاربردهای داخلی، نقش منطقه‌ای و بین‌المللی نیز ایفا می‌نمودند. در قرون نخستین اسلامی مناسبات سیاسی، نظامی، مذهبی و اقتصادی مراکز خلافت با حوزه سند، منجر به رونق گرفتن راه‌های زمینی مکران شده بود. از طرفی ارتباطات گسترده تجاری بنادر خلیج فارس مانند: بصره و سیراف با بنادر هند و چین و کشورهای حوزه دریای سرخ، به اهمیت سواحل مکران افزوده بود و راه‌های دریایی مکران در این

مقطع زمانی در زمینه اقتصادی و تجاری اهمیت زیادی داشتند. تاریخ گذشته مکران نشان داده است مادامی که موانع انسانی و طبیعی راه‌های مکران با تمهیدات خاصی به حداقل رسیده، جاده‌های مکران بهترین مسیر برای روابط متعدد بین ایران و هند و حتی دیگر کشورهای ساحلی خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند محسوب می‌شد. در قرون نخستین اسلامی تا حدودی تمهیدات امنیتی و تدارکاتی در حوزه راه‌های دریایی و زمینی به کار گرفته شده بود و راه‌های مکران در ابعاد متعدد نظامی، سیاسی، اقتصادی، تجاری، دینی، فرهنگی و غیره در مناسبات بین ایران و هند ایفای نقش می‌نمود.

#### ۸- منابع

- ۱- ابن الحوقل، *صورة الاضی*. بیروت: دار صادر، ۱۹۳۸.
- ۲- ابن خردادبه، *المسالك و الممالک*. وضع مقدمه و هوامسه و فهارسه محمد مخزوم، بیروت: دارالاحیاء التراث العربی، ۱۹۸۸.
- ۳- ابن رسته، احمد بن عمر، *الاعلاق النفیسه*. چاپ دوم، ترجمه حسین قره چانلو، تهران: امیرکبیر، ۱۳۸۰.
- ۴- الاصلطخری، ابواسحق ابراهیم، *المسالك و الممالک*. القاہرہ: الہیئۃ العامہ لقصور الثقافہ، ۲۰۱۰.
- ۵- بارتولد، واسیلی ولادیمیروویچ، *تذکرہ جغرافیای تاریخی ایران*. چاپ سوم، ترجمه حمزه سردادور، تهران: انتشارات توس، ۱۳۸۶.
- ۶- باستانی پاریزی، محمد ابراهیم، *یعقوب لیث*. تهران: انتشارات ابن سینا، ۱۳۵۳.
- ۷- باسورث، کلینورد ادموند، *تاریخ غزنویان*. جلد اول، ترجمه حسن انوشه، تهران: انتشارات امیر کبیر، ۱۳۶۲.
- ۸- البلاذری، ابوالحسن احمد بن یحیی، *فتوح البلدان*. بیروت: دار و مکتبه الهلال، ۱۹۸۸.
- ۹- بیهقی، محمد بن حسین، *تاریخ بیهقی*. جلد اول، مقدمه، تصحیح، تعلیقات و توضیحات محمد جعفر یاحقی، تهران: انتشارات سخن، ۱۳۸۸.
- ۱۰- جیهانی، ابوالقاسم بن احمد، *اشکال العالم*. ترجمه علی بن عبدالسلام کاتب، مقدمه و تعلیقات فیروزی منصوری، مشهد: انتشارات آستان قدس رضوی، ۱۳۶۸.



- ۱۱- حبیبی، عبدالحی، *افغانستان بعد از اسلام*. جلد اول، کابل: انجمن تاریخ افغانستان، ۱۳۴۵.
- ۱۲- *حدودالعالم من المشرق الى المغرب*، چاپ دوم، تصحیح و حواشی مریم میراحمدی و غلامرضا ورهرام، تهران: انتشارات دانشگاه الزهرا، ۱۳۸۳.
- ۱۳- حسن، هادی، *کشتیرانی ایرانیان*. ترجمه امید اقتداری، تهران: به نشر، ۱۳۷۱.
- ۱۴- خیراندیش، عبدالرسول، «تیس»، دانشنامه خلیج فارس، جلد اول، صص ۳۵۵-۳۵۷، تهران: بنیاد دانشنامه نگاری ایران، ۱۳۹۴.
- ۱۵- زرین کوب، عبدالحسین، *تاریخ مردم ایران*. جلد دوم، تهران: انتشارات امیرکبیر، ۱۳۸۰.
- ۱۶- سایکس، سرپرسی، *سفرنامه سایکس یا ده هزار میل در ایران*. ترجمه حسین سادات نوری، تهران: انتشارات لوحه، ۱۳۶۳.
- ۱۷- سید سجادی، سید منصور، *باستان‌شناسی و تاریخ بلوچستان*. تهران: سازمان میراث فرهنگی، ۱۳۷۴.
- ۱۸- سیرافی، سلیمان، *سلسله التواریخ یا اخبار الصين و الهند*. گردآوری و اضافات ابوزید حسن سیرافی، ترجمه حسین قرچانلو، تهران: انتشارات اساطیر، ۱۳۸۱.
- ۱۹- شفر، «باستان‌شناسی بلوچستان»، دانشنامه جهان اسلام، جلد چهارم، تهران: بنیاد دایره المعارف اسلامی، صص ۱۳۸-۱۳۶، تهران: ۱۳۷۷.
- ۲۰- طبری، ابی جعفر محمدبن جریر، *تاریخ الطبری تاریخ الامم و الملوک*. بیروت: منشورات محمد علی بیضون، دارالکتب العلمیه. ۲۰۰۵.
- ۲۱- فروزانی، ابوالقاسم، «جغرافیای تاریخی مکران»، پژوهش‌های علوم تاریخی، دوره ۴، شماره ۱، صص ۱۸۹-۱۷۳، تهران: ۱۳۹۱.
- ۲۲- قدامه بن جعفر، *الخراج و صناعه الکتابه*. شرح و تعلیق الدكتور محمد حسین الرشیدی، بغداد: دارالرشید للنشر، ۱۹۸۱.
- ۲۳- کرمانی، افضل الدین ابوحامد، *مجموعه آثار افضل الدین ابوحامد کرمانی*، به کوشش محمد صادق بصیری، کرمان: انتشارات دانشگاه شهید باهنر کرمان، ۱۳۸۳.
- ۲۴- کوفی، علی بن حامد، *چچ نامه*. تصحیح عمر بن محمد داود پوته، تهران: اساطیر، ۱۳۸۴.

- ۲۵- لسترنج، گای، *جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی*، ترجمه محمود عرفان، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۸۳.
- ۲۶- مارکوارت، یوزف، *ایران شهر در جغرافیای بطلمیوس*. ترجمه مریم میراحمدی، تهران: انتشارات طهوری، ۱۳۸۳.
- ۲۷- مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد، *احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم*. الطبعة الثالثة، قاهره: مکتبه مدبولی، ۱۹۹۱.
- ۲۸- الیعقوبی، احمد بن اسحاق، *البلدان*. محقق محمد امین الضناوی، بیروت: دارالکتب العلمیه، ۲۰۰۱.
- 29-Holdich. T. H. "notes on Anciet and Mediaevel Makran". The Geographical Journal. vol. 7. No.4. pp 387- 405, APR., 1896.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی