

## فعالیت‌های تجاری مکران در امتداد جاده ادویه

دکتر شهرزاد دلبری<sup>۱</sup>

### چکیده

عبور جاده‌های بزرگ از نواحی و آبادیها، باعث تحولات و پیشرفتهای بسیار اقتصادی و فرهنگی و مذهبی میگردد. سواحل جنوبی ایران بدلیل داشتن چندین شاخص مهم جغرافیایی، همواره اهمیت بسیاری داشته است. در گذشته‌های دور، مسیر دو شاهراه بزرگ ابریشم و ادویه، در شرق و غرب دنیای شناخته شده آن روزگار بسیار تاثیرگذار بوده است. جاده بزرگ ادویه که از هندوستان شروع میشد عمدتاً پس از گذشتن از جنوب ایران به جاده ابریشم در میانرودان میپیوست. بلوچستان یا همان مکران از حوضه‌های بزرگ تمدنی بشمار میرفت و در مسیر جاده ادویه قرار داشت. نوشتار حاضر بر آن است تا با ذکر اسناد و منابع تاریخی و جغرافیایی قدیم و جدید به بازگویی وضعیت اقتصادی مکران در سده‌های نخستین اسلامی بپردازد. در واقع پرسش اصلی این است: مکران در مسیر شاهراه بزرگ ادویه از چه مکان و جایگاهی برخوردار بوده است؟ قرار گرفتن شهرها در کنار جاده‌های بین‌المللی از شاخصهای عمده برخوردارگی از پیشرفتهای تمدنی بشمار میرود و در این راستا مکران نیز از چنین شاخصی برخوردار بوده است.

### کلیدواژگان

خلیج فارس؛ مکران؛ جاده ادویه؛ بازرگانی؛ تمدن؛ بلوچستان

### مقدمه

سرزمینهای جنوبی ایران از دیر زمان دارای آب و هوایی گرم و گاه در سواحل، شرحی بوده‌اند. در نتیجه وجود چنین وضعیتی، در نوع معیشت و زندگی و حتی آداب و رسوم و ادبیات ساکنان این مناطق تأثیر بسیار داشته است. جاده‌ها تنها مسیر رفت و آمد مردم عادی، قوای نظامی و یا انجام فعالیت‌های تجاری نبودند، بلکه بعنوان مهمترین وسیله ارتباط جمعی، زمینه‌های انتقال دستاوردهای فکری و فرهنگی انسانها به یکدیگر را فراهم میکرده‌اند. ایجاد راه‌ها، گسترش و امنیت آنها باعث برقراری مناسبات سیاسی، اقتصادی و فرهنگی ملل گوناگون میشده است. جاده ادویه در کنار جاده ابریشم از اهمیت بسیار برخوردار بوده است. در ایران قرن‌ها دو مسیر مهم تجاری ابریشم و ادویه فعال بودند. راه ابریشم از چین تا سواحل مدیترانه و راه ادویه از هند تا سواحل مدیترانه امتداد داشت. در واقع دو بخش شمالی و جنوبی نجد ایران را این راهها پوشش میدادند و هر دو از اهمیت بسیار بالایی برخوردار بودند. ایران و بخصوص ناحیه بلوچستان و سواحل مکران (عمان) واسطه العقد شرق و غرب بودند. بعبارت دیگر، هر دو مسیر ابریشم و ادویه مکمل یکدیگر بودند. از پرسشهای اصلی نوشتار حاضر آن است که تا چه اندازه جغرافیدانان و نویسندگان و سفرنامه‌نویسان قرون اسلامی به این ناحیه و بخصوص اقتصاد و تجارت آن توجه داشته‌اند؟ البته باید در نظر داشت که این ناحیه پس از فتوحات اسلامی معمولاً تحت الشعاع سایر نواحی چون سیستان و زابل و ایالت‌های بزرگ خراسان و فارس قرار گرفت.

۱. عضو هیئت علمی و استادیار گروه تاریخ و تمدن ملل اسلامی دانشگاه آزاد اسلامی، واحد مشهد؛ واحد مشهد؛ delbari0410@mshdiau.ac.ir

در سنگ‌نبشته‌های داریوش بزرگ بر بیستون و تخت جمشید «مکا» یا «مکران» نوشته شده و از آن بعنوان استان چهاردهم فرمانروایی هخامنشی نام برده شده است (پیرنیا، ۱۳۷۰: ۱۴۵/۲).

برخی معتقدند «مک» در زبان بلوچی بمعنی خرما بوده است و مکران یعنی نخلستان. عده‌یی این ناحیه را به مکران بن فارک بن سام بن نوح برادر کرمان دانسته‌اند (یاقوت حموی، بی‌تا: ۱۸۰/۵). از اقوال دیگر آن است که گفته‌اند از نام قوم میکوی بمعنی ساحل آمده است. از کتیبه‌های برجای مانده از دوره ساسانی نیز نام مکوران و مکران که در مرزهای جنوب شرقی ایران بوده، یاد شده است (فرای، ۱۳۸۶: ۳۴۴).

جغرافیدان بزرگ قرن هفتم هجری، مکران را در اصل، ماه کرمان دانسته که باختصار مکران شده است (یاقوت حموی، بی‌تا: ۱۷۹/۵). لازم بذکر است پیش از اسلام در ایران نواحی که درآمد و حاصل آنها را به شهری در همان ناحیه مجاور میفرستادند و در واقع نوعی عایداتی برای آن شهر داشت را اصطلاحاً «ماه» می‌گفتند مانند: دینور و نهاوند که به «ماه بصره» و «ماه کوفه» معروف بودند.

#### مکران در وضعیت کنونی

بخش جنوب شرقی ایران، مجاور مرز پاکستان که از دنباله کوههای مرکزی و کویر و نمکزارهای شرقی فلات ایران تشکیل گردیده و رشته کوههای بشاگرد و بگیر بند که از غرب به شرق در امتداد ساحل دریا و بعضی به محاذات خط سر حدی قرار گرفته‌اند جزء مکران می‌باشد. بخشهایی از مکران ایران با توطئه استعمار انگلستان، تجزیه و در کشوری تازه ایجاد شده به نام پاکستان قرار گرفت. دریای جنوبی عمان در گذشته بنام سرزمینهای شمالی آن یعنی «مکران» شناخته میشد.

ناحیه مکران کنونی در ایران، دارای آب و هوایی گرم و خشک و در پاره‌یی مواقع شرعی و دارای دشتهای بسیار و گل فشانهای متعدد در سواحل می‌باشد. تا سال ۱۹۵۸ م. بهترین بنادر این منطقه در دست سلاطین عمان و مسقط قرار داشت. شغل اصلی مردم این ناحیه از دیر باز ماهیگیری بوده است.

در زمان ایلخانان مغول راه دریایی رونق بیشتری داشت؛ مانند: سفر خواجه رشیدالدین فضل‌الله همدانی به هند که در مسیر بازگشت از طریق مولتان و کابل و سند به خراسان بود و یا بازگشت «اودریک راهب» از طریق لهاسا و پیشاور و کابل به خراسان (شبانکاره‌ای، ۱۳۷۶: ۲۸۸). با وجود اهمیت ناحیه مکران جغرافی‌نویسان مسلمان چندان به آن نپرداخته‌اند؛ چنانکه لسترنج نیز با تمام تتبع فراوان به این نتیجه رسیده است (لسترنج، ۱۳۷۳: ۷). در واقع درخصوص وضعیت اقتصادی مکران پژوهشی ارزشمند انجام نشده و تنها در سالهای اخیر با برپایی برخی همایشها به کلیاتی در اینباره بصورت گذرا پرداخته شده است.

#### وجه تسمیه مکران

مکران makran یا mekran در فارسی با ضمه میم<sup>۱</sup> (یاقوت حموی، بی‌تا: ۱۷۹/۵)، در زبان پاکستانی «ماکران»<sup>۲</sup> و در اشعار عربی با کاف مشدد مانند شعر حکم بن عمرو تغلبی (همانجا) تلفظ شده است. یاقوت حموی که از بزرگترین فرهنگنامه‌نویسان جغرافیای مسلمان بشمار میرود مکران را با فتحه میم، مکانی در بلاد عرب ذکر کرده است (همان: ۱۸۰/۵). از آنجا که شغل مردم این ناحیه با ماهیگیری بسیار مرتبط بود، برخی گفته‌اند نام این ناحیه از ماهی‌خوران بوده است که بعدها به مکران تغییر یافته است. ساکنان بومی جنوب شبه قاره هند (دراویدیها) به این مکان «makara» می‌گفتند (بلوک‌باشی، ۱۳۸۳: ۵۰۳). فردوسی نیز در شاهنامه از این ناحیه یاد کرده است:

از ایران بشد تا به توران و چین  
گذر کرد از آن پس به مکران زمین  
ز مکران شد آراسته تا زره  
میان ها ندید ایچ رنج از گره .....  
از آن پس دلیران پرخاش جوی  
به تاراج مکران نهادند روی

فردوسی بلوچ را بخشی از آتش کیخسرو پادشاه ایران نامیده است (فردوسی، ۱۳۸۷). همچنین نام بلوچستان

1. mokran  
2. Makran

جاذبه‌های توریستی منطقه، وجود تمساح‌هایی است که به تمساح ایرانی مشهوراند و در حاشیه رودخانه سرباز به گاندو زندگی میکنند. از این نوع تمساح در شهرهای سرباز و چابهار و نیک شهر نیز مشاهده می‌گردد.

### موقعیت مکران

این ناحیه در جنوب شرقی ایران و جنوب غربی پاکستان فعلی در کنار دریای عمان از غرب بندر جاسک تا حدود کراچی پاکستان قرار داشته که «بلوچستان» خوانده میشود. ابن رسته، جغرافیدان قرن چهارم هجری، زمانی که از دریای هند نام برده، حد مشرق آن را از جزیره تیز مکران (بضمه میم) نوشته است (ابن رسته، ۱۳۶۵: ۹۹). سواحل مکران حدود ۶۰۰ مایل (۱۰۰۰ کیلومتر) وسعت دارد. بیشتر این ناحیه در ایران قرار گرفته است، با این حال در پاکستان نیز بلوچستان وجود دارد و پاکستانیها برای اینکه با مکران ایران تمایز قابل شوند، به این ناحیه «kech makran» می‌گویند. این ناحیه در سال ۱۹۵۵ م به بخش کلات پاکستان ملحق شده است. «پنج‌گور» شهر اصلی این ناحیه در پاکستان است که دارای کوه‌هایی به ارتفاع ۲۱۰۰ متر میباشد.

منطقه مکران بلحاظ زمین‌شناسی با نواحی ساحلی شمال شرقی عربستان قرابت دارد و در واقع قبلاً با این نواحی ساحل ناحیه عمان یکی بوده‌اند. ابن حوقل، جغرافیدان قرن چهارم هجری، مینویسد: «مکران ناحیه‌یی است وسیع و عریض و بیشترش بیابان است و مردمش همواره گرفتار قحطی و تنگی باشند. تیز فزیه (بندر گاه) مکران است بر کناره غربی رود مهران، نزدیک خلیجی که از رود مهران که بر منصوره گشوده میشود» (ابن حوقل، ۱۹۹۲: ۲۸۱). در قرن چهارم هجری زبان مردم مکران پارسی بود و بازرگانان در مکران دراعه و دستار میپوشیدند (ابن خردادبه، ۱۵۱: ۱۳۶۸). در این زمان، مکران ناحیتی از سند بشمار میرفته و شهر کیج (کیهنج) محل استقرار پادشاه مکران بوده است. صاحب حدود العالم کیز، کوشک قند و درک و اسکف را از حدود مکران نوشته است (حدود العالم، ۱۳۶۳: ۱۲۵). ابوالفداء نیز در قرن ششم هجری مکران را شهری میان تیز و بدهه قریب پانزده مرحله راه دانسته است (ابوالفداء، بی‌تا: ۳۴۹). مستوفی در قرن

پوشش گیاهی منطقه سرباز و بلوچستان شباهت بسیار به شبه قاره هند دارد. در جنگلهای پراکنده این منطقه، موز، انجیر هندی، انبه، خربزه درختی (پییبا) و کائوچو نیز بعمل می‌آید. مکران از شمال به سراوان و بمپور و از جنوب به بحر عمان و از مشرق به کلات و از مغرب به بشاگرد محدود است. قسمت مهم آن در ساحل بحر عمان واقع شده و دشت شن زاری است که دارای چندین رود خشک میباشد؛ یعنی آب رود بواسطه شنی بودن زمین از زیر شنها بطرف دریا میرود. آبهایی که از دامنه کوهسار بم پشت جاری میشود بسمت جنوب رفته و تشکیل رودهای متعددی مانند: دشتیاری، رابیج، سادویج و غیره را میدهد که در فصل گرما خشک است و در مواقع باران طغیان میکند و مهمتر از همه رابیج است. قرای مهم مکران عبارتند از: گه، نبت، قصر، قند و باهو کلات که خود شرحی مفصل میطلبد. نواحی مرتفع و کوهستانی در بلوچستان و مکران مانند کوههای بزمان، مکران، لاشار، بیرگ، تفتان وجود دارد.

از عوامل رونق اقتصادی این منطقه میتوان این موارد را برشمرد: گلیم‌بافی، سوزن‌دوزی، بلوچی‌دوزی، سفال‌گری، قالی‌بافی و پستی‌سازی. خلیج چابهار از شرایط اقلیمی بهتری نسبت به سایر نواحی مکران برخوردار است و بزرگترین خلیج ایران در حاشیه دریای عمان و همچنین بزرگترین خلیج خاورمیانه است که بندرگاه مناسبی را بوجود آورده است. بندر قلعه تاریخی تیز (تیس) در این منطقه بیش از هزاران سال قدمت دارد. این قلعه و دژ بر سر راه کاروانهای تجاری دریایی و خشکی همواره از جایگاه ویژه‌یی برخوردار بوده و نخستین توقفگاه کشتیهای راه هند بسوی خلیج فارس بوده است. کوه شهباز بند، مدفن بی بی سیمی، قلعه و دژ کلات، دژ پیرز گته، بند فیل‌بند، گورستان سنگی چند هزار ساله و بندهای قدیمی آبی از مراکز قدیمی و تاریخی تیز بشمار می‌آیند. سواحل آرام تیز و کنارک و کوههای زیبای مینیاتوری و گل فشانهای طبیعی بسیار زیبا میتواند از جاذبه‌هایی باشد که هر ساله میلیونها توریست داخلی و خارجی را به این منطقه جذب میکند. اسکله‌های صیادی جهت صید بیش از دوپست نوع ماهی در ساحل چابهار و دریای مکران تعبیه شده که احتیاج به مرمت و بازسازی و توسعه بیشتر دارد. از دیگر

(ابن خردادبه، ۱۳۶۸: ۱۵۲). یکی از نژادهای عمده مردم مکران، گروه درزادیه‌ها<sup>۱</sup> بودند که بنانه تبار بومی ماهیگیران و ملوانان که بیشتر بعنوان برده از سایر نواحی آورده شده بودند، شناخته میشوند. بگفته لسترنج، اعراب، اهل سند را «زط» به فارسی «جت» مینامیدند و گفته میشود آنها اجداد کولیهای امروز هستند (لسترنج، ۱۳۷۳: ۳۵۵). بردگان سیاهپوست که شمارشان زیاد بود یا از حبشیان بودند که از راه عربستان آورده میشدند و یا از زنگیان افریقای شرقی بودند که پس از عبور از زنگبار و مسقط و بوشهر به بازار شیراز و سمت مکران می‌آمدند (Coupland, 1939: 136-146). زطهای (جتها) هندی نیز از این مسیر رفت و آمد داشتند. آنها بسمت عراق میرفتند. لشکرکشیهای صفاریان (۲۴۷-۳۹۳ ه.ق) به شرق افغانستان و پس از آن، غزنویان به دشتهای شمالی هند، دنیای هند را بمنزله منبعی از بردگان، بخصوص برای سرزمینهای شرقی ایران گشود. برخی آمدن اقوام بلوچ آریایی را پس از حضور زطهای هندی در این ناحیه دانسته‌اند. این دسته از بلوچها عمدتاً از راه کرمان به این ناحیه وارد شدند. زبان بلوچی یکی از لهجه‌های فارسی قدیم است که از ریشه اوستایی و پهلوی الهام میگیرد و بسیاری از لغات و واژه‌های ایرانی دارد. در قرن چهارم هجری شمار بردگان در این نواحی افزایش یافت، بنحوی که بخشی از خراج فرماندهان و امرای مسلمان را بردگان تشکیل میدادند (مقدسی، ۱۹۸۷: ۳۳۶). سلطان محمود نیز در یکی از لشکرکشیهایش به قنوج در دره رود سند (۴۰۸ ه.ق) پنجاه و سه هزار تن را اسیر کرد که به افت قیمت برده در بازار غزنه انجامید (Bosworth, 1968: 102-107).

گویا عده‌بی از اعراب نیز به ناحیه مکران مهاجرت کرده‌اند. یکی از مشاهیر این ناحیه بنام میر جلال خان، شعری بلوچی دارد که لانگ. ایم. دیمزنی انگلیسی در قرن نوزدهم میلادی در انگلستان چاپ کرده است. در این شعر، شاعر خود را از اولاد امیر حمزه معرفی کرده و میگوید:

از سرزمین حلب برخاسته‌ایم و در پی واقعه کربلا بسوی مکران و بمپور مهاجرت نموده‌ایم. پس از آن در سیستان اقامت کرده‌ایم.

هفتم هجری شهر فنز پور را دارالملک مکران از اقلیم دوم دانسته است (مستوفی، ۱۳۶۲: ۲۶۲). یاقوت حموی نیز در همین قرن محدوده مکران را از سوی مغرب کرمان و از سوی شمال سیستان و از طرف جنوب منتهی به دریا نوشته است (یاقوت حموی، بی تا: ۵/۱۸۰).

نام رخج که در منابع جغرافیایی زیاد بچشم میخورد ظاهراً همان بلوچستان شمالی و محدوده اندکی از جنوب را شامل میشود. اکنون بلوچستان به دو بخش تقسیم میشود: بخش سر حد و بخش مکران. مکران، بخش ساحلی و در دهانه دریای مکران و دریای پارس قرار داشته است و از بندر میناب تا گواتر (در ایران کنونی) را شامل میشده است.

اکثر جغرافیدانان مسلمان از مکران نام برده‌اند. یکی از عجایب این ناحیه، پل عجیبی بود که در قرن هفتم هجری یاقوت حموی و مستوفی به آن اشاره داشته‌اند. مستوفی مینگارد که هر کسی از روی این پل بگذرد، شکمش از جمیع اغذیه پاک شود و ایشان را چون وقت مسهل خوردن باشد بر آن جا بگذرند (مستوفی، ۱۳۶۲: ۲۸۷).

### تاریخ مکران

مکران از قدیم‌الایام دارای اهمیت و جایگاه ویژه‌ی بوده است. اوستا نیز این سرزمین سیستان را محل زایش و پرورش هوشیدر و هوشیدرماه و سوشیانس زرتشت اسپنتمان دانسته است. گفته شده که اردشیر زمین را به چهار قسم بخش کرد و مکران در چهارمین جزء واقع است (ابن فقیه، ۱۹۸۸: ۱۸۴). هرودت بیست ساتراپی یا استان را در زمان هخامنشیان نام برده که چهاردهمین آن «مکا» یا «مکران» است. نام این سرزمین در کتیبه شوش و نقش رستم و کتیبه بیستون نیز آمده است. در سال ۳۲۵ ق.م اسکندر مقدونی برای دستیابی به هندوستان از این ناحیه عبور کرد. این ناحیه در تحولات ایران و هند نقش بسیار مهمی داشته است. گویا در گذشته‌های قبل از اسلام، مدتی پادشاهان هند بر این ناحیه حکومت میراندند (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۲۰۳). ورود اسلام به این ناحیه در همان ابتدای قرن اول هجری صورت گرفت و عیسی بن معدان بر این ناحیه تسلط یافت و در شهر کیز اقامت گزید

### ارتباط تجاری مکران با اعراب حاشیه خلیج فارس

جایگاه خلیج فارس و عمان در توسعه روابط اقتصادی هزاره پیش از میلاد در دنیای آن روزگار قابل اهمیت بود. شوش، مرکز امپراتوری ایلام در پایان هزاره چهارم و پنجم پیش از میلاد مرکز سکونت بود. ایلام حدفاصل میان حوزه جنوب شرق ایران و میان رودان بود. راه آبهای زیادی مانند کرخه، کارون و دز بر فعالیت‌های تجاری جاده ادویه می‌افزود. مکان‌هایی چون اردشیرخوره، سیراف، لیان، دشت برازجان، ریو اردشیر (ماه شهر)، بهشت‌آباد اردشیر یا منطقه بصره از نمونه‌های فعال بازرگانی آن روزگار بودند (نگهبان، ۱۳۷۵: ۵۱). جاده ادویه پس از عبور از مکران به پارس و سپس از شوش به بابل می‌رسید. به سخن دیگر، میتوان گفت راه شوش، پس از گذر از فارس به کرمان و دریای عمان و بندر تیس (چاه بهار) می‌رسید و حدود غرب را از راه جنوب به شرق ایران متصل می‌ساخت (یارشاطر، ۱۳۷۷: ۱۸۷-۱۸۸). در دوره ایلام میانه (۱۳۰۰ تا ۱۰۰۰ ق.م) فعالیت گسترده‌یی داشته است و کالاهای بسیاری در منطقه جنوب ایران در تماس با بازرگانان هند مبادله میشد.

راه‌های بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان به دریای سرخ، زمینه‌ساز ارتباط میان جنوب آسیا، بین‌النهرین و هندوستان با آفریقا بود. جاده ادویه به تجارت و بازرگانی مصر کمک شایانی میکرد و کالاهایی چون طلا و نقره، ادویه و عطریاتی چون مرمکی، چوب آب‌نوس، دارچین، الوار و حیوانات نایب از خاور نزدیک و یا نوبی (حبشه) بصورت معاملات پایاپای یا باج و خراج به مصر وارد میشد.

در گذشته‌های نه چندان دور، کشورهای حاشیه خلیج فارس به اقتصاد شمال خلیج و ایران متکی بودند. قرن‌های متمادی از ناحیه جاسک و سیراف با لنجهای بادبانی (بوجی) مواد غذایی مانند خرما و حصیر به امارات می‌بردند. طبق گفته‌های خود اعراب سالخورده اماراتی، اگر این مواد غذایی نبود، آنها تلف میشدند، زیرا راه و رسم تجارت را بلد نبودند (محمد شریفی، ۱۳۸۹/۷/۱۷: makorananth.blogfa.com). تاجرانی مانند ملاعبدالرسول غلام شاه و یا مهیم مبارک به همراه ساکنان عرب منطقه به نقاط مختلف

در آن زمان، پادشاه سیستان، شمس‌الدین بود که رفتاری دوستانه با بلوچها داشت. تا اینکه بدرالدین حاکم شد و او با بلوچها سر ناسازگاری داشت. سردار تمام بلوچها، جلال خان، همراه با ۴۴ قبیله از سیستان بسوی سواحل گرم گیج رهسپار شدند.

این شعر، هویت عربی بسیاری از قبایل بلوچ منطقه را مشخص می‌سازد. پژوهشگر انگلیسی دیگر، جی. پی. تیت در کتاب خود با عنوان قدیم بلوچستان که توسط پروفیسور انوررومان به اردو ترجمه شده، چنین نوشته است: «بسیاری از قبایل بلوچ برغم اطلاع از بلوچ بودن، خود را عربی النسل میدانند». تیت در طبقه‌بندی اجتماعی، قبایل مکران را به چهار طبقه یا ذات تقسیم کرده و در بین ذات یا طبقه اول، دو طایفه گچکی و بلیده‌یی را ذکر میکند. وی گچکیها را دارای ریشه هندی میدانند، اما برای قبیله بلیده‌یی که قبل از ظهور گچکیها حاکم کل مکران بوده‌اند، هویت عربی قابل است.

او همچنین ریشه قبیله شهزاده یا شیخزاده را عرب میدانند و ذکر میکنند که آنان ابتدا در سند ساکن بودند و سپس به مکران مهاجرت کردند و در بلوچستان ایران در باهو سکونت گزیدند و از قبایل خوش کردار و باسلیقه بودند. تیت درباره تاریخ مکران میگوید: «تا اوایل قرن شانزدهم، تاریخ مکران پس از حمله غزنویان در پرده ابهام فرو رفته‌است و تا زمان مؤخرالذکر ملوک‌الطایف بر مکران حاکم بودند» (تیت، ۱۳۷۸: ۲۳۴).

تشابهات بسیاری بلحاظ نوع خوراک، پوشش، موسیقی و صنایع دستی و برخی آداب و رسوم میان اقوام ناحیه مکران با ساکنان شبه‌قاره هند دیده میشود که میتواند ناشی از دو مسئله باشد: یکی مهاجرت‌های بسیار از شبه قاره هند به این نواحی از قدیم الایام و دوم بواسطه نوع آب و هوای منطقه که شباهت بسیاری با جنوب و شرق شبه قاره هند دارد. خوارج نیز در این ناحیه بسیار بوده‌اند؛ چنانکه در قرن چهارم هجری این‌حوقل از مشاهده خوارج در این منطقه حکایت میکند (ابن حوقل، ۱۹۹۲: ۲۸۱). در قرن ششم هجری نیز ادیسی از وجود ایلات و اقوام بسیاری در این ناحیه یاد کرده است (ادیسی، ۱۴۰۹: ۱/۱۷۸).

بمپور، جیرفت و جلگه‌های هلیل رود که از این جمله‌اند. در این فرایند، فعالیتهای اقتصادی مستمری در سواحل دریای عمان و اقیانوس هند انجام گرفت. راه عمده ادویه پس از ورود به پاکستان کنونی، از بندر دیبل در دهانه رود ایندوس در سند میگذشت و سپس تا قنبلی و ارمابیل و قصر کند و کیز و پس از آن به بندر تیز میرسید. کتابهای مسالک و ممالک مسلمانان به جزئیات و مسافات این راهها اشارات کامل دارند.

در غرب بلوچستان و کناره دریای مکران (دریای عمان) که امروزه در زیر آب قرار دارد، از دوران پارینه سنگی محل زندگی اجتماعات انسانی بوده است. ابزارهای سنگی بسیاری در سواحل جنوب شرقی ایران تا حدود کنارک (چابهار - تیس) یافت شده است. در آغاز هزاره سوم قبل از میلاد، گزاره‌های انسانی بسیاری در عمان و کرانه‌های جنوبی خلیج فارس و دریای عمان به زندگی سیاسی و اقتصادی خود ادامه میدادند (سید سجادی، ۱۳۶۷: ۵۱). روابط نزدیک تجاری و فرهنگی با مراکز تمدنی ایران ساحلی و مناطق پسابندر داشتند. کاوشهای تپه یمپور بلوچستان سفالینه‌های سیاه و خاکستری نشان‌دهنده ارتباط و اثرپذیری فرهنگی در نتیجه گسترش بازرگانی، داد و ستد مستقیم و مهاجرت‌های انسانی میباشد (همان: ۴۳-۵۰). کشفیات سر اورل استین در ۱۹۳۶ م. در نواحی مکران و حوضه رودخانه بمپور و بئاتریس دوکاردی در ۱۹۶۶ م. در این مناطق این امر را ثابت کرد (کامبخش فرد، ۱۳۷۹: ۱۰۶ و ۱۱۳). بر طبق این کاوش در هزاره چهارم قبل از میلاد، میان تپه یحیی کرمان و بمپور و مراکز تمدنی در سیستان و بلوچستان با بین‌النهرین رابطه فرهنگی و تجارت سنگ وجود داشته است (همان: ۱۱۳). میان سند و مکران پیوندهای فرهنگی و اقتصادی بسیار بوده است. این ارتباط از شهر سوخته از جنوب سیستان تا حوضه چابهار که به تقریب در جنوب بمپور و در ساحل دریای عمان قرار داشته، جریان خود را طی میکرده است. لوازم سنگی، مهره کاسه‌یی کنده‌کاری شده، صدفهای تزیینی و سنگ صابون خام در تپه یحیی کرمان توسط هیئت باستان‌شناسی آمریکایی در سال ۱۳۴۷ ه.ش یافت شد که با اشیاء کشف شده در شهر سوخته زابل و نقاط دیگر در طول مسیر جاده ادویه شباهت بسیار داشتند (مجیدزاده، ۱۳۶۸: ۱۴۳-۱۵۰).

رفت و آمد داشتند. محمد شریفی نقل میکند: «یکی از تجار معروف بلوچ مهیم مبارک، پدربزرگ پدر بنده بود که در پیروزی راشد آل مکتوم شیخ دبی از سایر رقبای خود نقش بسزایی داشت بطوری که به او پیشنهاد شد با تمام افراد و ایل خود به امارات بیاید و در آنجا زندگی کند اما او قبول نکرد و بعد از فوت همسرش دبی را به مقصد مکران ترک کرد» (همانجا). در واقع باید گفت آغاز پیشرفت اماراتیها در امر تجارت توسط بلوچها صورت گرفت و آنها تجارت را به اعراب این نواحی آموختند.

عمان در گذشته‌ها با نام ایرانی «مزون» به مرکزیت صحار شناخته میشد و نخستین ساکنان آن را اقوام غیرعرب ایرانی تشکیل میدادند. مدتی هم عیسویت در آن ناحیه رایج بود و اسقف‌نشین داشت و چندی تابع دولت ایران بود. در این هنگام، آیین زرتشتی در این ناحیه رواج داشت و در هنگام حمله اعراب مسلمان به این ناحیه دولتی مستقل داشت (مارکوارت، ۱۳۷۳: ۴۳-۴۴).

عمان دائماً با بندر تیز در ارتباط بود. در قرن چهارم هجری، بازرگانان و تجار بسیاری از آفریقا و سایر مناطق از طریق راه آبی ادویه و ابریشم به عمان و تیز رفت و آمد میکردند. بارکده کرمان، هرموز و بارکده مکران در دریای مکران، بندر تیز بود. این بنادر با آفریقا، مصر، حبشه و زنگبار و همچنین آسیای مرکزی و شعبات جاده ادویه و ابریشم (خشکی) و کشورهای عربی مناسبات تجاری داشت. در برخی از نقشه‌های جغرافیایی نام دریای عمان، «اریتره» ذکر شده و در نقشه‌های یونانیان «دریای پارس» نامیده شده است. رونق عمان بجای بنادر و جزایر ایران و شمال دریای پارس، باعث تغییر نام دریای «مکران» به «عمان» شد.

#### موقعیت تجاری مکران در دوره اسلامی تا عهد صفویه

ناحیه مکران بلحاظ قرار گرفتن بر سر راه تاجران جاده ادویه، موقعیت ممتازی داشت و در مسیر این شاهراه بزرگ، تمدنهای بسیاری نیز شکل گرفتند مانند: شهر سوخته سیستان، شهداد، تل ابلیس و تپه یحیی کرمان (در ۲۶۰ کیلومتری جنوب کرمان در حوزه شهرستان بافت در دشت صوفان)،

راهها را امن کند. او با هر کاروان، نگهبانانی همراه میساخت. کویر بزرگ لوت در ناحیه مکران از نواحی محسوب میشد که جهت مخفی شدن خلافاکاران و راهزنان مناسب بود. مقدسی در قرن چهارم هجری از دسته‌یی از بلوچها در جبال قفص و نزدیک مرزهای کرمان نام میبرد که بسیار بد سیرت و سنگدل بودند. وی اعمال آنان را شرح داده است (مقدسی، ۱۹۸۷: ۳۵۵). مسعودی، مورخ و جهانگرد مسلمان، نیز حکایت‌هایی را از قول تاجران ناحیه مکران که در هند با آنها دیدار داشته نقل کرده است (مسعودی، ۱۳۷۰: ۱/۱۶۹).

منطقه تاریخی جیرفت (در ایالت کرمان) که قبل از حمله مغول بسیار آباد بود، بگفته یاقوت حموی، شاه‌راهی که از خلیج فارس و بندر هرمز عبور میکرد و راهی که از هندوستان و از طریق جاسک امتداد می‌یافت را به هم متصل میساخت. کالاهای تجارتي که از هندوستان به ایران صادر میشد، از جیرفت به سایر شهرهای ایران فرستاده و توزیع میگشت. در این مسیر، مارکوپولو در قرن هفتم هجری از شهری بنام کامادی یاد کرده که ظاهراً در زمان دیدار او کاملاً ویران گشته بود (مارکوپولو، ۱۳۶۳: ۴۵) با این حال در دوره ایلخانان به امنیت راههای تجاری توجه فراوان میشد.

بندر سیراف، قرن‌ها بزرگترین بندر تجاری بشمار میرفت و تجار ادویه از این مکان بسیار سود می‌بردند. ابوسلیمان سیرافی از راه دریایی از این بندر عازم چین شد. بعدها هرموز و کیش جای سیراف را گرفتند. تمامی این بنادر و مناطق تجاری با راههای تجاری جنوب ایران در ارتباط بودند (سمسار، ۲۵۳۷: ۲۴۶). ملوک هرمز معمولاً مستقل بودند و گاه تحت تابعیت دیگران قرار میگرفتند.

بندر مهم دیبل در کناره رود ایندوس (مهران) که اکنون در پاکستان قرار گرفته، در گذشته جزء ایالت مکران و بسیار آباد بوده است. این بندر را تاجران هندی و غیرهندی خوب میشناختند. اصطخری، شهرهای نسبتاً بزرگ تیز و دیبل را دارای تاجرانی ثروتمند و توانگر ذکر کرده است

حوضه‌های هامون، رودخانه هیرمند و جازموریان از مکانهای بسیار پر رونق تجاری در دنیای قدیم بشمار میرفتند. مکران کوه از جمله سلسله جبالهای جنوب ایران بود که دو معبر آن را شکافته بود؛ یکی راه بندرعباس (هرمز) و دیگری معبری که بسمت بلوچستان و کوئته پاکستان کنونی میرفت (گیرشمن، ۱۳۷۲: ۵). برخی بر این باورند که مردان این مناطق در جنوب ایران بیشتر به کار تجارت میپرداختند و در عوض، زنان در این مناطق مانند شهر سوخته یکجانشین بودند. در شهر سوخته، طبق کشفیات، شش درصد ساکنان شهر، زنان بودند؛ زیرا بخش عمده مردان در سفرهای تجاری به مناطق دور دست بین‌النهرین، خلیج فارس و سواحل و بنادر دریای عمان و اقیانوس هند بسر میبردند.

در کتیبه‌های بدست آمده تاریخی به ذکر سفرهای بسیار دریایی ساکنان جنوب ایران برمیخوریم. بازرگانان شبه قاره هند در مسیر حرکت از بنادر اقیانوس هند به دریای مکران (عمان) و سپس بین‌النهرین و ساحل شمالی خلیج فارس و باراندازهای کالا میرسیدند و به مبادله کالاهایی چون مهره‌های سنگی، عاج، لاجورد، طلا و نقره و سنگهای گران قیمت مبادله میپرداختند (چایلد، ۱۳۶۸: ۱۳۳).

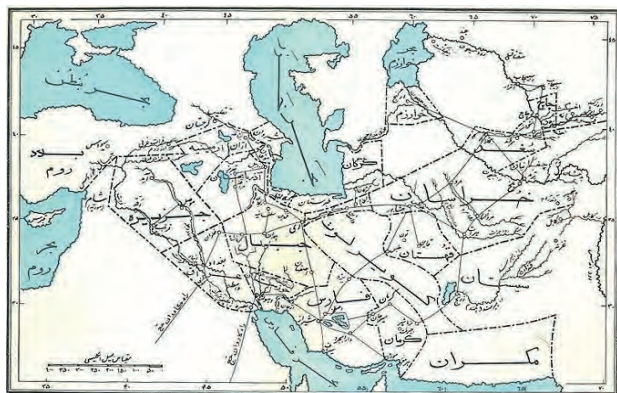
وجود سنگهای سیاه ایلامی در بندر گناوه و یافته‌های باستان‌شناسی در سیراف (بندر طاهری) حدود تیس (جابه‌بار و کنارک) نشان‌دهنده تداوم فعالیت‌های اقتصادی در این مناطق در روزگار باستان و وجود توقف‌گاههای دریایی برای باراندازی و بارگیری کالا است.

شاهراه جنوب یا راه شمالی جنوبی، جنوب غربی قسمتهای بسیار از این سرزمینها را در مینوردید. این بزرگراه تجاری تمدنهای هارایا، موهنجودارو و دره سند و موندیگاک و بین‌النهرین جنوبی را به هم پیوند میداد. مکانهای عمده و مشخص این راه، شهر سوخته، بمپور، تیس، دیلمون، خوزستان و بین‌النهرین بود (ریاضی، ۱۳۷۴: ۴۹).

توجه به امنیت راهها، همواره از بزرگترین مشغولیت‌های دولتها بود. در قرن چهارم هجری عضالدوله دیلمی توانست

هجری از هند بردگانی با کشتی از سورت به قصد هرمز (بندر عباس) آورده شدند. در ۱۰۳۸ هـ ق / ۱۶۲۸ م. بیش از سیصد برده وجود داشتند که ایرانیان در هند خریداری کرده بودند. آوردن برده‌های سیاه از شرق آفریقا با کشتی ادامه داشت. هنگامی که افغانها ایران را اشغال کردند (۱۱۳۵ - ۱۱۴۳ هـ ق) هزاران تن به بردگی گرفته شدند. یورشهای معمول بلوچها در جنوب شرقی و ازبکها در شمال شرقی ایران به اسیر و برده شدن هزاران تن می‌انجامید. این بردگان در مناصب مختلف به کار گرفته میشدند و دولتهای استعماری بهره‌های بسیاری از آنان میبردند که البته پرداختن به این بحث فرصتی جداگانه میطلبد (امین، ۱۳۷۰: ۱۵۲).

در زمان قاجار در جنوب ایران بردگان عمدتاً سیاه پوست بودند و آنها را یا برده‌فروشان ایرانی و عرب از طریق خلیج فارس وارد میکردند یا زائران از راه زمینی از مکه و کربلا می‌آوردند. سالانه ۴۵۰ برده از بندر جاسک به عربستان فرستاده میشدند. برخی از خوانین مکران، برای برده‌گیری دست به حملاتی میزدند. صادرات برده از مکران ظاهراً در حدود ۱۳۲۳ هـ ق یکبار دیگر متوقف شد. در نیمه اول سده چهاردهم هجری برخی از والدین در کرمان و حوالی بندرعباس نیز بسبب فقر ناچار به فروش فرزندان خود شدند (Lorimer, 1908-1915: v.1, 2510). اکثر نویسندگان متفق‌القولند که بسیار شگفت‌انگیز است که در ایران با بردگان رفتاری مناسب میشد؛ چنانکه برخلاف بسیاری از مناطق دیگر، بردگان، ایران را بهشت خود میپنداشتند (Ali shah, p.51-52).



بقایای راه ادویه در جنوب ایران (لسترنج، ۱۳۷۳)

(اصطخری، ۱۳۶۸: ۱۵۱). مقدسی نیز طی دیداری که از این بندر در قرن چهارم هجری داشته مینویسد: بندر بزرگ تیز (تیس) دارای نخيلات و کاروانسراهای خوب و بزرگ و مسجد جامع زیبایی بوده است و اهل آنجا از ملتهای مختلف بودند و آن بندری مشهور بود (مقدسی، ۱۹۸۷: ۳۶۰). در قرن ششم هجری نیز وضعیت تجاری این بندر خوب توصیف شده است؛ چنانکه ادیسی مینگارد: اهالی مکران فارس زبان و با لهجه مکرانی بودند. آنها لباس خاص تاجران را که دستاری با رشته‌های طلایی بود، میپوشیدند که شبیه لباسهای تاجران فارس و عراق بود (ادیسی، ۱۴۰۹، ۱۷۲ - ۱/۱۷۴). تاجران شهر فیزپور در ناحیه مکران به حسن معامله و سلامت مبادلات تجاری بدون نیرنگ و غش در معامله مشهور بودند (همان، ۱/۱۷۲).

مسیر دریایی جاده ادویه از چین به هرمز، از بندر کانتون، زیتون آغاز تا هنگ و گنگ و مالابار و تنگه مالاکا، خلیج بنگال و سیلان، بندر کالیکوت، بسمت عمان و به کیش میرفت. ابن بطوطه درباره این راه دریایی توضیحاتی ذکر کرده است (ابن بطوطه، ۱۳۷۶: ۲۰۵).

جاده ادویه پس از رسیدن به خلیج فارس به ایالت جبال و جاده ابریشم میپیوست؛ از راه کرمان و جیرفت که بارانداز گسترده‌ی محسوب میشد. یکی از کالاهای پرطرفدار که در قرن هفتم هجری مورد تمجید یاقوت نیز قرار گرفته، پانید (نیشکر و یک نوع شکر سفید) بوده است که به همه جا می‌بردند (یاقوت حموی، بی‌تا: ۵/۱۸۰).

ورود بردگان به مکران طی مدت‌های مدید ادامه داشت. این تجارت در برخی قرون دچار فراز و نشیب بوده است. مناطق ساحلی ایران و نواحی مکران که بر سر راه جاده تجاری ادویه قرار داشتند، از مناطق عمده این تجارت بشمار میرفتند (لاکهارت، ۱۳۸۳: ۳۲۱). در زمان صفاریان و غزنویان و سلجوقیان این تجارت بیشتر رونق داشت؛ بنحوی که برخی از نویسندگان مانند صاحب قابوس نامه در بخشی از نگارش خود بتفضیل به طبقات اجتماعی بردگان وارد شده از هند پرداخته است (عنصرالمعالی، ۱۳۸۳: ۱۱۱). در قرن یازدهم



## نتیجه‌گیری

با توجه به مطالب ذکر شده میتوان گفت:

تمدن کهن مکران باید روز به روز آشکارتر گردد؛ زیرا براساس شواهد تاریخی نام «عمان» تنها بعنوان یک نام تجاری کاربرد داشته است. بازگشت به رونق تجاری جاده ادویه، بسیار سودآور خواهد بود.

پیشنهاد می‌گردد نام دریای «عمان» به همان «مکران» قدیم تغییر یابد تا حقوق از دست رفته این ناحیه احیا گردد و مانند خلیج فارس ایرانی باشد و نه عربی.

بنادر گواتر، تیز، چابهار و جاسک و مصب رود میناب از موقعیتهای خوب برای بهره‌برداری تجاری محسوب میشوند.

از آنجا که دریای مکران (عمان) بخشی از راه مواصلاتی خلیج فارس و مناطق نفت‌خیز دنیا با آفریقا و شرق دور و اروپاست، توجه بسیاری را میطلبد.

به صناعی چون پرورش ماهی و صدف مروارید، بازسازی و گسترش بنادر تجاری، صنایع بومی، گسترش صنعت توریسم و پذیرش مسافران و گردشگران خارجی باید توجه شایانی صورت گیرد.

نمودار ساختن هرچه بیشتر مراکز باستان‌شناسی و تاریخی منطقه که خود از اهمیت بالایی برخوردار است و حفاظت و مرمت آنها تا مبادا به سرنوشت دشت جیرفت منجر گردد.

رسیدگی و توجه بیشتر به ناحیه مکران تاریخی و سواحل تا بدینوسیله تاجران و بازرگانان سایر کشورها مانند آسیای مرکزی و افغانستان بتوانند از این مسیر باارزش که در طول تاریخ همواره مورد توجه بوده است، استفاده کنند. در نتیجه این امر بطور قطع سود سرشار و قابل توجی برای کشور عزیزمان و بخصوص ناحیه مذکور در پی خواهد داشت. عبارت دیگر، ایران با استفاده از راههای آبی، دریایی شوسه و راه آهن، ارتباط میان سرزمینهای عرب‌نشین و جنوب شرق آسیا را با مدیترانه و اروپا و آسیای مرکزی صد چندان میکند.

اینهمه در حالی است که کشور عمان با ساخت بنادر صلاله، صحار و مسقط، سعی در پیشرفت هر چه بیشتر خود دارد.

## منابع فارسی

- ابن بطوطه، محمد بن عبدالله؛ *سفرنامه*، ترجمه محمدعلی موحد، تهران: انتشارات آگه، چاپ ششم، ۱۳۷۶.  
- ابن بلخی؛ *فارسانامه*، تصحیح منصور رستگار، شیراز: بنیاد فارس‌شناسی، ۱۳۷۴.

- ابن حوقل، ابی القاسم؛ *صورة الارض*، بیروت: دارالمکتبه الحیة، ۱۹۹۲.م.

- ابن خردادبه، ابواسحاق؛ *مسالك و ممالک*، باهتمام ایرج افشار، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ سوم، ۱۳۶۸.

- ابن رسته، احمد بن عمر؛ *الاعلاق النفیسه*، ترجمه قره چانلو، تهران: انتشارات امیر کبیر، چاپ اول، ۱۳۶۵.  
- ابن فقیه؛ *مختصر البلدان*، دار احیاء التراث العربی، ۱۹۸۸.م.

- ابو الفداء، عمادالدین اسماعیل؛ *تقویم البلدان*، تصحیح دیسلان، بیروت: دار صادر، بی تا.

- ادریسی، محمد بن محمد؛ *نزهة المشتاق فی اختراق الافاق*، بیروت: عالم الکتب، چاپ اول، ۱۴۰۹.ق.

- اصطخری، ابواسحاق؛ *مسالك و ممالک*، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ سوم، ۱۳۶۸.

- امین، عبدالامیر محمد؛ *منافع بریتانیا در خلیج فارس*، ترجمه علی رجیب یزدی، تهران: انتشارات امیر کبیر، چاپ اول، ۱۳۷۰.

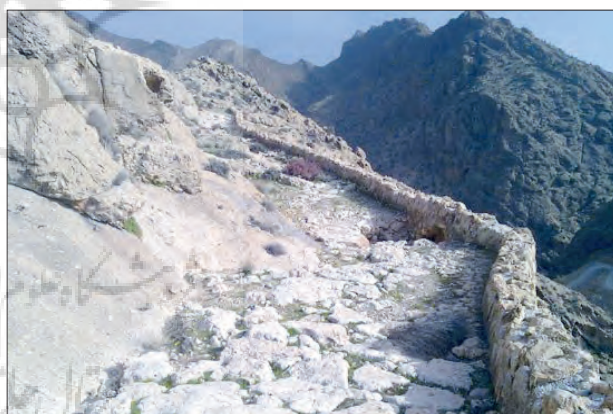
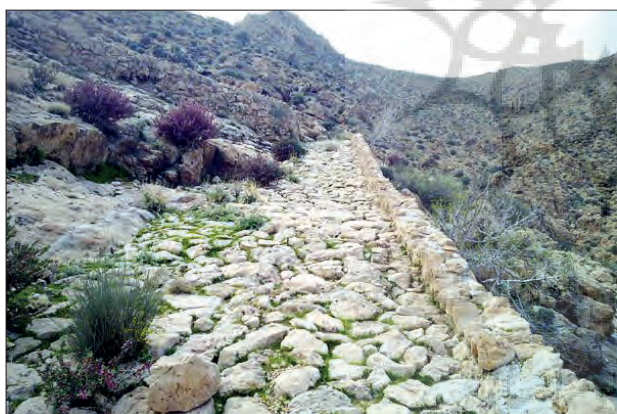
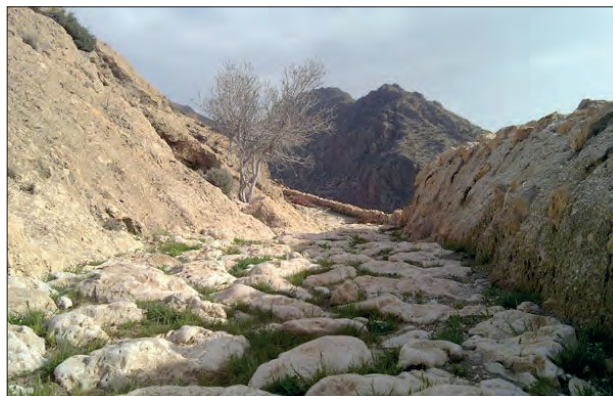
- بلوک‌باشی، علی؛ «بلوچ»، *دایرة المعارف بزرگ اسلامی*، تهران: مرکز دایرة المعارف بزرگ اسلامی، ۱۳۸۳.

- پیرنیا، حسن؛ *ایران باستان*، مقدمه باستانی پاریزی، تهران: دنیای کتاب، ۱۳۷۰.

- تیت، جی پی؛ *جغرافیای تاریخی سیستان (سفر با سفرنامه‌ها)*، ترجمه و تدوین حسن احمدی، تهران: حسن احمدی، ۱۳۷۸.

- چایلد، گوردن؛ *درآمدی کوتاه بر باستان‌شناسی*، ترجمه هایده معیری، تهران: انتشارات مطالعات و تحقیقات فرهنگی، ۱۳۶۸.

- حدود العالم؛ بکوشش منوچهر ستوده، تهران: کتابخانه طهوری، ۱۳۶۳.
- ریاضی، محمدرضا؛ «جاده ابریشم: شکل‌گیری و پیشینه»، مجله باستان‌شناسی و تاریخ، سال نهم، شماره دوم، بهار و تابستان ۱۳۷۴، ص ۴۸-۵۵.
- سمسار، محمد حسن؛ جغرافیای تاریخی سیراف، تهران: انتشارات انجمن آثار ملی، ۲۵۳۷.
- سید سجادی، منصور؛ «نگاهی به آثار باستانی بلوچستان از آغاز تا اسلام»، مجله باستان‌شناسی و تاریخ، سال دوم، شماره دوم، ۱۳۶۷.
- شبانکاره‌ای؛ محمد بن علی، مجمع‌الانساب، تصحیح میرهاشم محدث، تهران: انتشارات امیرکبیر، چاپ دوم، ۱۳۷۶.
- شریفی، محمد؛ ۱۳۸۹/۷/۱۷، makorananth.blogfa.com
- عنصر المعالی؛ قابوس‌نامه، تصحیح غلامحسین یوسفی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۸۳.
- فرای، ریچارد؛ عصر زرین فرهنگ ایران، ترجمه مسعود رجب‌نیا، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۸۶.
- فردوسی، ابوالقاسم؛ شاهنامه، چاپ اول، تهران: انتشارات بیهق، ۱۳۸۷.
- کامبخش فرد، سیف‌الله؛ آثار تاریخی ایران، انتشارات تعاون سازمان میراث فرهنگی کشور، ۱۳۷۹.
- گیرشمن، رومن؛ ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه محمد معین، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ دهم، ۱۳۷۲.
- لاکهارت، لارنس؛ انقراض سلسله صفویه، ترجمه اسماعیل دولت‌شاهی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ سوم، ۱۳۸۳.
- لسترنج، گای؛ جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ چهارم، ۱۳۷۳.
- مارکوارت، یوزف؛ ایران شهر بر مبنای جغرافیای موسی خورنی، ترجمه مریم میراحمدی، تهران: انتشارات اطلاعات، ۱۳۷۳.
- مارکوپولو؛ سفرنامه، ترجمه منصور سجادی، انتشارات گویش، ۱۳۶۳.
- مجیدزاده، یوسف؛ آغاز شهرنشینی، تهران: مرکز نشر دانشگاهی، چاپ دوم، ۱۳۶۸.
- مستوفی، حمدالله؛ نزهة القلوب، تهران: نشر دنیای کتاب، ۱۳۶۲.
- مسعودی، علی بن الحسین؛ مروج الذهب و معادن الجوهر، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ چهارم، ۱۳۷۰.
- مقدسی، محمد بن احمد؛ احسن التقاسیم، بیروت: دار الاحیاء التراث العربی، ۱۹۸۷ م.
- نگهبان، عزت‌الله؛ شوش یا کهن‌ترین مرکز شهرنشینی جهان، تهران: میراث فرهنگی، ۱۳۷۵.
- یارشاطر، احسان؛ تاریخ ایران از سلوکیان تا فروپاشی دولت ساسانیان، ترجمه حسن انوشه، تهران: انتشارات امیرکبیر، چاپ اول، ۱۳۷۷.
- یاقوت حموی، شهاب‌الدین؛ معجم البلدان، بیروت: دار الفکر، بی تا.
- منابع انگلیسی**
- Alishah, Ikbal., *Modern Afghanistan*, London, Tuaeist, 2012.
- Bosworth, G.b., *The History of the Saffarids of sistan and the Maliks of Nimras*, bsoas, 1968.
- Coupland, Reginald., *East Africa and its Invaders*, Oxford, 1938; idem, *The exploitation of East Africa*, London, 1939.
- Lorimer, J.g., *gazetteer of the persiangulf; oman and central Arabia compl and ed. Bridwood*; Calcutta; 1908.1915.
- منبع اینترنتی**
- www.mehrnews.com.
- تاریخ و ساعت بازدید: ۱۳۹۶/۶/۱۹ ساعت ۱۴:۴۷



(جادهٔ ادویه، شاهکار مهندسی راهسازی بقایای راه ادویه در جنوب ایران؛ منبع: [www.mehnews.com](http://www.mehnews.com))