

The Economic and Commercial Situation of Mirjavah in the Second Pahlavi Era

Maryam Sheipari

Sedigheh Aghaei

Abstract:

laass earrn eeeeeeeaaee tttt cccally een eee ff eee cyyyyyyytttt mmaaaaaa eciiii i routes, and developments in the region and within the country have had a direct impact on the prosperity and decline of the routes. Mirjavah is one of the cities in Sistan and Baluchestan province in eastern Iran. It is located near the border with Pakistan. The inhabitants of Mirjavah are Baloch. Mirjavah became important in contemporary history first due to Russian-British rivalries and it then became important because of the railway that connected the city to Quetta. It was considered one of the most important customs in the east of the country. The main reason for the development of this city was foreign trade and the existence of railways. The border town fell into economic prosperity after Pakistan seceded from India. ss a eetttt , ee'''' ' iieeyysss caagge.. Reeacceess ee ee ett rrrr e yy the central government in the 1970s to identify Mirjavah's economic situation. This research was based on some of these reports. The question of the research is: what was the economic situation of Mirjavah in the Pahlavi era? The results showed that smuggling has flourished due to the lack of prosperity in agriculture and formal trade, and the actions have been ineffective.

Introduction:

The present study aimed at investigating the economic and commercial situation of Mirjavah during the reign of Mohammad Reza Shah and consisted of three parts: agriculture and animal husbandry in Mirjavah, trade and customs, and smuggling in Mirjavah. In the first part, geographical location and climate show did not allow extensive agriculture and animal husbandry. Considerggg eee ecddd aa,,, ee'''' ' iiees add eeeeeee aae eeeeeeee een investigated after Pakistan seceded from India. Regarding the third part (smuggling of goods) studies have shown that trafficking has flourished for various reasons.

Assistant Professor, Department of History, Sistan and Baluchestan University, Iran.
maryam_shpr@yahoo.com

MA Student, Department of History, Sistan and Baluchestan University, Iran

Material & Methods:

About the sources used and research methods, two very important sources were written about this city. *A View of Mirjavah* is a manuscript written by Assadollah Alavi and Faramarz Asadzadeh in 1975. This manuscript is in the library of the Zahedan Program and Budget Organization. Also, *Mirjaveh Economic Report* by Mahmoud Zand Moghadam is in the library of the Tehran Program and Budget Organization which was prepared in 1976. Both works have examined the city from an economic, social, and especially commercial point of view. Sources include tables and pictures and additional descriptions. This research has been written based on these reports, documents of the Ministry of Foreign Affairs, and interviews with several people from Mirjavah.

Discussion of Results & Conclusions:

This article was written in all three cases about Mirjaveh's economic issues (agriculture, animal husbandry, and trade). Mirjaveh air is warm and its natural environment is dry and the rain in Mirjaveh is in the form of showers. Floods occur due to low and high ground. Documents showed that there was no possibility of extensive agriculture and animal husbandry in this city. Also, this article has covered problems such as the size of the area, lack of border control, and lack of sufficient and trained forces at the borders. It was one of the problems that fueled the issue of trafficking.

Lack of coordination between Pakistani and Iranian staff was another problem that affected the city's economy and lack of traffic control at the borders has been another economic and social problem of this city. The present study also discussed the type of commercial goods smuggled. In the early years of the second Pahlavi regime, most of the gold was smuggled across the border which the government at the time had made great efforts to control. Wheat was another commodity that was always smuggled into this city. Gradually, this trend has changed and with the strengthening of the central government, the goods became more diverse and simpler. It has changed from gold and coins to wooden beds, tea, spices, and old foreign clothes. Also, smuggled vehicles had changed from camels to cars. But the city faced economic hardship during this period of border poverty and most of the people's livelihood was through smuggling.

Thus, the research findings showed due to the lack of prosperity in agricultural occupations and official trade and the proximity of this border city to Zahedan, trafficking from Mirjaveh route has flourished. The Pahlavi government in the 1960s and 1970s paid special attention to the eastern borders and sought to establish better trade relations between Iran, Pakistan, and Afghanistan. Therefore, the government had several plans for Sistan and Baluchistan province. The plans were ineffective in the case of the city of Mirjavah and the city continued to suffer from smuggling and economic poverty in the 1970s.

Keywords:

Mirjaveh, Foreign Trade, Custom, Smuggling, Pahlavi Dynasty.

References:

1. Adway, M. (2014). Iran-Afghanistan economic relations in the second Pahlavi Era (1941-1979) A Study of Exports and Imports. *History of Foreign Relations*, 15(58), 133- 169.
2. Alavi, A., & Asadzadeh, F. (1975). *A View of Mirjavah*. Zahedan: Plan and Budget Organization.
3. Boroumand, S., & Sharizkazemi, Z. (2016). Studying the Government's Action against Wheat Smuggling in Iran-Iraq Border. *Socio-Economic History Studies*, 5(9), 1-14.
4. Daneshvar, R. (1977). *Introduction to the History of Baluchistan*. Zahedan: Plan and Budget Organization.
5. Fathi, M. (1975). *Garlic in the Customs Territory of Iran*. Tehran: Khorami Publication.
6. *Iran Statistical Yearbook for 1971* (1972). Tehran: Plan and Budget Organization, No. 326.
7. Jahanbani, A. (1959). *History of Baluchistan and its Borders*. Tehran: Army Publication.
8. Kazemzadeh, F. (1992). *Russia and Britain in Persia, 1864-1914: A Study in Imperialism*. Translate by Manochehr Karimi, Tehran: Education and Publications of the Islamic Revolution.
9. Moberly, F. J. (1990). *Operations in Persia, 1914-1919*. Translated by Kaveh Bayat, Tehran: Rasa Publication.
10. Naseh, Z. (1966). *Baluchistan*. Tehran: Ibnsina Publication.
11. *National Library and Archives of I.R. Iran* (SAKMA). 240005671, 293-29677, 94-293-1052, 94-293-459, 94-293-116,240-10548.
12. Office of State Studies (1991). *Document of Iran Bilateral Treaties with other Cases in Pahlavi Era, Vol. 4*. Tehran: Office of Political and International Studies, Ministry of Foreign Affairs.
13. Population and Housing Censuses (1977). *Zahedan: No. 119*. Tehran: Statistical Center of Iran, Plan and Budget Organization.
14. Review of Mirjaveh Customs Performance and Statistics (2016). *Mirjaveh Border Customs Public Relations*. Zahedan: Sistan and Baluchestan Customs Supervision Headquarters.
15. Rigi Derkhshan, N. (2008). *The defenders of Sarhad (The relationship of Baloch with Britain till the End of World War I)*. MA Dissertation in History of Iran in the Islamic Era, Sistan and Baluchestan University, Iran.
16. Sarafrazi, S. A., & Sadeghi, M. (2017). *Baluchistan in the First Pahlavi Era based on the Document of Settlement of Baloch Nomads*. Tehran: Jahad Daneshgahi Publication.

17. Sheipari, M. (2019). Trying to Shift Direction of Iranian Trade to Eastwards in the 1940s and 1950s. *Iran History*, 12(85), 21-34.
18. Sheipari, M., & Moradi, L. (2018). A Preliminary Assessment of the Expansion of Iran Eastbound Railway to Pakistan under the second Pahlavi. *History of Foreign Relations*, 76.
19. Siasar, G. (2003). *Date of Birth of Zahedan the Ups and Downs of Zahedan*. Zahedan: Taftan Publication.
20. Zand Moghadam, M. (1977). *Mirjaveh Economic and Community Outlook*. Tehran: Plan and Budget Organization.



فصل‌نامه علمی پژوهش‌های تاریخی (نوع مقاله: پژوهشی)

معاونت پژوهش و فناوری دانشگاه اصفهان

سال پنجاه و ششم، دوره جدید، سال دوازدهم

شماره دوم (پیاپی ۴۶)، تابستان ۱۳۹۹، صص ۸۶-۷۱

تاریخ وصول: ۱۳۹۹/۳/۱۸، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۶/۳۰

Doi: [10.22108/jhr.2020.123360.1993](https://doi.org/10.22108/jhr.2020.123360.1993)

وضعیت اقتصادی و تجاری میرجاوه در عصر پهلوی دوم

مریم شیپری* - صدیقه آقایی**

چکیده

در طول تاریخ، مرزهای شرقی ایران از گذرگاه‌های مهم سیاسی و اقتصادی کشور بوده‌اند؛ به طوری که تحولات منطقه و درون‌کشوری تأثیر مستقیمی بر رونق و کساد آنها داشته است. میرجاوه از شهرهای مرزی در استان سیستان و بلوچستان در شرق ایران است که در نزدیکی مرز پاکستان قرار دارد. در تاریخ معاصر، این شهر ابتدا به واسطه رقابت‌های روس و انگلیس و سپس به علت راه آهنی که میرجاوه را به کوئته متصل می‌کرد، حائز اهمیت شد؛ به گونه‌ای که برای دوره‌ای، از گمرک‌های مهم شرق کشور بود.

پس از جدایی پاکستان از هندوستان، این شهر مرزی از رونق اقتصادی افتاد و در نتیجه، شیوه معیشت مردم در آنجا تغییر کرد. در دهه پنجاه شمسی/هفتاد میلادی، دولت مرکزی برای شناسایی وضعیت اقتصادی میرجاوه پژوهشگرانی به آنجا گسیل کرد. این پژوهشگران از اقتصاد منطقه اطلاعات دقیقی ارائه کردند.

این پژوهش براساس گزارش‌های ارائه‌شده از گمرک میرجاوه در عصر پهلوی تهیه شده است و با طرح این پرسش که وضعیت اقتصادی، از نظر معیشتی و تجاری، میرجاوه عصر پهلوی چگونه بوده است، تاریخ اقتصادی میرجاوه را در دوره محمدرضا شاه بررسی می‌کند. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد به علت رونق‌داشتن کشاورزی و تجارت رسمی و نیز نزدیکی این شهر مرزی به زاهدان، قاجاق از مسیر میرجاوه رواج داشته و اقدامات صورت‌گرفته نیز بی‌اثر بوده است.

واژه‌های کلیدی: میرجاوه، تجارت خارجی، گمرک، قاجاق، حکومت پهلوی.

* استادیار، گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه سیستان و بلوچستان، زاهدان، ایران (نویسنده مسؤول)

maryam_shpr@yahoo.com

** دانشجوی کارشناسی ارشد، گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه سیستان و بلوچستان، زاهدان، ایران

sedighehaghuae@yahoo.com

مقدمه

شناخت تاریخ اقتصادی مرزها و راه‌های ورودی و خروجی کشورها همواره اهمیت فراوانی داشته است. در شرق ایران به علت سابقه طولانی تجاری منطقه، این موضوع اهمیت دوچندان داشته است. میرجاوه در ۸۴ کیلومتری شرق زاهدان واقع شده است. این شهر تا نقطه مرزی میل ۷۲، ۱۱/۵ کیلومتر فاصله دارد و گذرگاه مرزی دو کشور ایران و پاکستان بر کفه دشتی خشک و عریان قرار دارد؛ با این حال، کمترین فاصله آخرین خانه‌های میرجاوه تا مرز پاکستان و ایران به کمتر از یک کیلومتر می‌رسد و حتی زمین‌های محدوده زراعی آن در فاصله چند ده متری خاک پاکستان قرار دارد. ارتفاع میرجاوه از سطح دریا ۹۰۰ متر است. میرجاوه شهری مرزی و دارای گمرک است که در تاریخ معاصر، تحولات منطقه‌ای و کشوری بر اقتصاد آن تأثیر فراوانی گذاشته است.

ساکنان میرجاوه از طوایف بلوچ، به‌ویژه طایفه ریگی‌اند. میرجاوه به‌واسطه راه آهنی که از هندوستان به آنجا می‌رسد، اهمیت فراوانی یافته است؛ به طوری که در آستانه قرن بیستم میلادی، انگلستان مدتی به‌دنبال این بود که حاکمیت منطقه را از کشور ایران بگیرد؛ اما در ابتدای دوره پهلوی اول، حق حاکمیت ایران بر آنجا تثبیت شد. گفتنی است تمام منابع به تکرار، تثبیت حاکمیت سیاسی ایران بر میرجاوه را در عصر قاجار می‌دانند؛ اما منبع خطی که این مقاله از آن بهره‌جسته، حاکمیت نهایی ایران بر این منطقه را در عصر پهلوی دانسته که در مقاله، دقیق به این موضوع اشاره شده است.

پس از جدایی پاکستان از هندوستان، تحولات چشمگیری مانند مهاجرت و تغییر شیوه معاش در این شهر صورت گرفت؛ به طوری که به جای ترانزیت کالا، قاچاق کالا در میرجاوه رونق گرفت.

حکومت پهلوی تلاش کرد در این زمینه اقداماتی انجام دهد؛ هرچند گزارش‌های مربوط به سال‌های پایانی حکومت پهلوی، همچنان از بی‌ثباتی این شهر مهم نشان دارند. حال این بررسی که به اقتصاد میرجاوه در عصر پهلوی دوم نظر دارد، براساس منابع دست‌نویس و گزارش‌های دسته اول آن دوره تهیه و تنظیم شده است.

نسخه خطی میرجاوه به همت اسدالله علوی و فرامرز اسدزاده، به صورت دست‌نویس به جای مانده است. تاریخ نوشتن اثر معلوم نیست؛ اما از بررسی مطالبی در صفحه بیست‌ونهم کتابچه متوجه می‌شویم در سال ۱۳۵۴ ش/۱۹۷۵ م نوشته شده است. نویسندگان به این موضوع اشاره نکرده‌اند که از طرف کدام سازمان به منطقه رفته‌اند؛ اما با توجه به اینکه در آن سال‌ها دولت وقت مأموران مختلفی برای گردآوری اطلاعات به مرزهای شرقی می‌فرستاد، این دو نفر را نیز سازمان‌های دولتی به منطقه فرستاده‌اند؛ زیرا نوع ارائه گزارش علمی است و نویسندگان نسخه در پایان متن اشاره می‌کنند گزارش حاصل سفر چهار روزه آنها به میرجاوه است. این گزارش میدانی شامل توضیحات نویسندگان و مصاحبه‌های آنها با برخی از مردم میرجاوه است؛ همچنین در بردارنده تصاویری از محله‌های مختلف میرجاوه و چند نقشه است. این اثر در اختیار کتابخانه سازمان برنامه‌بودجه زاهدان است و چون گزارش میدانی است و موقعیت اقتصادی و مردم‌شناسی میرجاوه را به‌خوبی نشان می‌دهد، از اهمیت برخوردار است.

اثر با ارزش دیگری با نام گزارش اقتصادی میرجاوه را محمود زندمقدم نوشته است. این گزارش در سال ۱۳۵۵ ش/۱۹۷۶ م تهیه شده است و با توجه به شناخت بسیار خوب زندمقدم از منطقه، اطلاعات دقیقی از اقتصاد و شیوه زندگی مردم میرجاوه دارد.

جغرافیای تاریخی میرجاوه

در گزارش نسخه خطی «میرجاوه» براساس نظر ملاعیسی ریگی، از معمرین و بلوچ‌های ساکن میرجاوه، درباره وجه تسمیه میرجاوه چنین آمده است: «در لهجه بلوچی، میربهان به معنای بزرگ و رئیس و سرکرده قبیله است و جاوه به معنای سکونتگاه و جایگاه است؛ چنانکه در بلوچی (میربودان) لقبی است و میرجاوه به این اعتبار، به معنای جایگاه (میران) بوده است» (علوی، بی تا: ۲۷).

در جای دیگری نیز درباره سکونت طایفه ریگی آمده است این منطقه را نادرشاه افشار به میربولان، یکی از اجداد طایفه ریگی، اهدا کرد. علت سخاوت نادرشاه افشار، همراهی میربولان با او در نبرد با هند بود (ریگی درخشان، ۱۳۸۷: ۴۲). گفتنی است میرجاوه محل اسکان طوایف بلوچ، به ویژه طایفه ریگی، است.

بارزترین چشم‌انداز میرجاوه، رودخانه آنجاست که از کچه‌کوه سرچشمه می‌گیرد و از وسط دره‌ای وسیع عبور می‌کند. این رود در مرز مکران و کلات (ایران و پاکستان) تالاب (تَه‌لاپ: در زبان بلوچی به معنای تلخ‌آب) نامیده می‌شود و سپس در ریگزارهای هامون ماشکید فرو می‌رود. در زمان احداث راه‌آهن، با ایجاد منبع و لوله‌کشی، قسمتی از این رودخانه به ایستگاه راه‌آهن میرجاوه آورده شد و با واگن‌های ویژه، از میرجاوه به تمام ایستگاه‌های بین راه حمل می‌شد (ناصر، ۱۳۴۵: ۱۸).

هوای میرجاوه گرم و محیط طبیعی آن محیطی خشک است. در آنجا ریزش باران به صورت رگبار است که به علت پستی و بلندی زمین، باعث وقوع سیل می‌شود (زندمقدم، ۱۳۵۵: ۱۳). میانگین متوسط بارندگی سالانه میرجاوه در خلال سال‌های ۱۳۴۴ تا

اثر مزبور در کتابخانه سازمان برنامه و بودجه در تهران نگهداری می‌شود. درباره پیشینه پژوهش باید گفت مقاله‌هایی با تأکید بر وضعیت تجاری منطقه شرق کشور در دوره پهلوی نوشته شده است؛ مانند «نگاهی به برنامه توسعه راه آهن شرق ایران به پاکستان در عصر پهلوی دوم» که مریم شیپری و لیلا مرادی در مجله تاریخ روابط خارجی چاپ کرده‌اند. این مقاله با نگاهی به تلاش حکومت پهلوی دوم به راه‌اندازی دوباره راه آهن کویت به میرجاوه در دهه ۱۳۵۰ ش، بخشی از این موضوع را بررسی کرده است. این بررسی نشان می‌دهد با وجود تلاش‌های دولت وقت ایران، بنا به علت‌های سیاسی، استفاده از این راه آهن به نتیجه مطلوب نرسید؛ اما مقاله به این موضوع اشاره نمی‌کند که موفق نبودن طرح‌های اقتصادی، بر وضعیت اقتصادی میرجاوه چه تأثیری گذاشت.

مقاله دیگری را مریم شیپری با نام «تلاش برای تغییر جهت تجارت ایران به سمت شرق در دهه‌های چهل و پنجاه شمسی» در مجله تاریخ ایران به چاپ رساند. این مقاله از زاویه دیگر و با تأکید، طرح‌های کلان حکومت پهلوی را برای بهبود روابط تجاری با افغانستان و پاکستان بررسی کرده است. در این پژوهش نیز، بررسی اسناد نشان می‌دهد فعالیت‌های اقتصادی با اثرپذیری از مسائل سیاسی ناتمام مانده است. مقاله مزبور نیز وضعیت اقتصادی میرجاوه را واکاوی نکرده است.

بنابراین این پژوهش با طرح این پرسش که وضعیت اقتصادی میرجاوه در عصر پهلوی چگونه بود، این فرضیه را در نظر دارد که موقعیت جغرافیایی، وضعیت آب‌وهوایی، قرارگرفتن این شهر در مسیر زاهدان به پاکستان، دوری میرجاوه از مرکز و بی‌ثباتی منطقه باعث رونق گرفتن قاچاق در این شهر مرزی شد. امرارمعاش مردم نیز از راه قاچاق بود.

۱۳۵۳ش/۱۹۶۵ تا ۱۹۷۴م، ۴۷/۹ میلی‌متر بوده که از متوسط بارندگی سالانه در ایران بسیار کمتر بوده است. در دوره موضوع این بررسی، در میرجاوه دو چاه آب وجود داشت: یکی چاه شهرداری که آب لوله‌کشی میرجاوه را تأمین می‌کرد و دیگری چاه راه‌آهن که آب هر دو شور بود و کمتر برای آشامیدن استفاده می‌شد. عمق هر دو چاه حدود ۱۷۰ متر بود. آب زراعی و آب شرب مردم از آبی بود که از لادیز و از فاصله ۲۰ کیلومتری میرجاوه می‌آمد. این آب از چهار قنات که به فواصل مختلف از یکدیگر قرار داشتند، سرچشمه می‌گرفت (زندمقدم، ۱۳۵۵: ۱۲ و ۱۱).

از نظر جمعیتی، در سرشماری عمومی نفوس و مسکن آبان ۱۹۷۶/۱۳۵۵م میرجاوه دهستان نامیده شد و در آن زمان ۲ هزار و ۱۹۵ نفر جمعیت داشت (سرشماری عمومی نفوس و مسکن، ۱۳۵۵).

در زمان حکومت مقتدر و طولانی صفویه گنجعلی‌خان، حاکم معروف کرمان، سرزمین بلوچستان را به ایالت کرمان ضمیمه کرد و پس از آن در زمان ضعف دولت‌های مرکزی، بلوچستان با حاکم کرمان ارتباط چندانی نداشت و در گوشه‌وکنار بلوچستان، خان‌های محلی با یکدیگر ستیز می‌کردند. در دوره قاجار، تجزیه بلوچستان بزرگ و پیدایش بلوچستان انگلیس و بلوچستان ایران، مهم‌ترین تحول در سازمان سیاسی بلوچستان بود و بلوچستان ایران همچنان تابع ایالت کرمان در نظر گرفته می‌شد (دانشور، ۱۳۵۵: ۱۲۸).

در رقابت‌های روس و انگلیس، مناطق شرقی ایران اهمیت بسیاری داشت. پس از تجزیه ایران و ایجاد حکومت‌های کلات و افغانستان، توجه این دو کشور به این حدود بیشتر شد. برای روسیه، بلوچستان و سیستان مهم‌ترین مناطقی بودند که از راه آنها دستیابی به هند ممکن می‌شد. در سال

۱۲۷۸ش/۱۸۹۹م، وقتی ژنرال سی. مکلین (C.Mclean)، نخستین کنسول بریتانیا در مشهد، نظرهای سر هنری دراموند ولف (Henry Drummond Wolf) را تأیید کرد، او طرحی به لندن پیشنهاد کرد. براساس این طرح، در راستای ختنی کردن اثرهای راه‌آهن احداثی روس‌ها در ماورای خزر، راه‌آهنی استراتژیک از کویت تا ایران کشیده می‌شد که از میان اراضی بلوچستان عبور می‌کرد. علاوه بر مزیت‌های بیان‌شده، این راه‌آهن برای انگلستان کارکردهای نظامی و تجاری فراوانی داشت (کاظم‌زاده، ۱۳۷۱: ۲۰۳).

کنسولگری بریتانیا در سیستان با فعالیت‌های گسترده خود و ارتباط با تشکیلات گسترده نظامی سیاسی هند که در نزدیکی سیستان قرار داشت، در منطقه و به ویژه مناطق سرحدی نفوذ گسترده‌ای داشت. پس از پایان یافتن دوره ناصری، دولت قاجار به حدی ضعیف و ناتوان شد که فرصت توجه به بلوچستان را با وجود مشکلات فراوان سیاسی و جغرافیایی که داشت، از دست داد. ضمن اینکه قشون انگلیس به منظور جلوگیری از ورود اسلحه و قاچاق و مواقعی نیز به بهانه خواباندن اغتشاشاتی که ممکن بود به بلوچستان انگلیس سرایت کند، بدون کسب اجازه از دولت ایران، قوایی به بلوچستان وارد می‌کرد. عملیات این نیروهای وارد شده یا به موفقیت می‌انجامید یا باعث شکست و تلفات می‌شد (جهانبانی، ۱۳۳۸: ۱۰۹).

کاظم‌زاده می‌نویسد: «پس از اینکه نواحی شرقی ایران به صحنه رقابت بین روسیه و انگلستان تبدیل گردید، دور تازه‌ای از تجاوز و دخالت در بلوچستان با اعزام جاسوسان و عوامل حکومتی طرفین آغاز شد» (کاظم‌زاده، ۱۳۷۱: ۳۹۱).

در سال ۱۲۸۰ش/۱۹۰۱م، یکی از مأموران

نمود، ترک می‌نماید. دولت ایران نیز متعهد می‌شد اجازه دهد قراولخانه انگلیس در قلعه سفید (میل ۷۲) آب لازم خود را از چاه و یا آب انبارهایی که در میرجاوه یا حوالی آنجا واقع است با مشک و ظرف بردارند... به موجب فصل سوم، دولت ایران اجازه می‌دهد که ساکنین قراء مرزی میرجاوه و لادیز و دزداب هرگاه مایل باشند تا مقدار ۷۰۰ خروار تبریز غله همه‌ساله به قراولخانه انگلیس که در خاک هند قرار دارد، آذوقه بفروشند و بدون هیچ ممانعتی می‌توانند همه‌ساله مقدار ۱۵۰۰ خروار تبریز غله و مقدار ۵۰ خروار تبریز روغن از سیستان به قراولخانه سرحدی انگلیس در رباط قلعه و سایر قراولخانه‌ها حمل شود و برای تمام این غله‌ها و روغن‌ها گمرک متعارفی که از ملل کامله‌الوداد گرفته می‌شود خواهند داد» (علوی، بی‌تا: ۲۱ و ۲۲).

ساکنان روستاهای سرحدی میرجاوه، لادیز، دزداب و سیستان اجازه یافتند با مأموران انگلیسی دادوستد کنند؛ اما در آینده، همین امر باعث دخالت جدی بریتانیا در بلوچستان شد و موجب شد آنها بدون اندک مقاومتی از جانب دولت وقت ایران، نیروهای نظامی خود را وارد ناحیه سرحد کنند و به حقوق ملت ایران در این قسمت از بلوچستان، خسارت‌های فراوان و جبران‌ناپذیری وارد کنند (جهانبانی، ۱۳۳۸: ۶۶ و ۶۷). در سال ۱۳۰۶ش/ ۱۹۲۷م سرانجام، ارتش ایران بلوچستان را فتح کرد؛ با وجود این، در سال ۱۳۱۱ش/ ۱۹۳۲م، بار دیگر انگلیسی‌ها به تعمیر قلعه سفید مشغول شدند و وزارت خارجه ایران به اقدامات آنها در میل ۷۲ اعتراض کرد؛ بنابراین برای حل اختلاف، گروهی به منطقه اعزام شدند. امضای اعضای هیئتی که تعیین حدود مرزی کردند یعنی سپهد جهانبانی، سرتیپ احتسایان، سرهنگ مالک، سرهنگ خزاعی، سرهنگ ریگی و مهندس ذوالفقاری تا به

انگلیسی با ادعای اینکه میرجاوه جزء خاک هندوستان است، آنجا را تصرف کرد و قلعه‌ای در آن بنا کرد (جهانبانی، ۱۳۳۸: ۶۶). این اقدام را سروان وب. ویر (Web Wire) و به ابتکار مأموران انگلیسی مرز شمال غربی هندوستان انجام داد. علت این اقدام نیز اهمیت میرجاوه از نظر مرکز ذخایر راه بازرگانی منطقه و پیشروی سریع به سوی دزدآب، در صورت احداث راه‌آهن روسیه در شرق ایران، بود. راه‌آهنی که شایع شده بود تا خلیج فارس امتداد می‌یابد. حکومت هندوستان مشتاق بود درباره تصحیح خطوط مرزی، با دولت ایران به نوعی مذاکره و معامله کند که در نتیجه آن، هم میرجاوه و هم دزدآب (زاهدان بعدی) را به دست آورد (کاظم‌زاده، ۱۳۷۱: ۴۰).

تصرف این منطقه در حالی که به طور رسمی جزء خاک ایران بود، از ناتوانی دولت وقت ایران در برابر متجاوزان انگلیسی نشان دارد. زمانی که نیروهای نظامی ارتش بریتانیای هند، میرجاوه را اشغال کردند، شخصی به نام شرازی (sherazi)، از مأموران بلژیکی گمرک ایران، در میرجاوه حضور داشت که این امر خود، دلیل محکمی بر حاکمیت ایران بر این منطقه بود (جهانبانی، ۱۳۳۸: ۶۶).

دولت ایران به ساختن این قلعه اعتراض کرد و در نتیجه، انگلیسی‌ها آنجا را تخلیه کردند؛ ولی اختلاف کماکان باقی ماند (علوی، بی‌تا: ۲۰). بالاخره با قرارداد بسته شده بین دولت ایران به نمایندگی میرزانصرالله‌خان مشیرالدوله و و سرآرتور هاردینگ (Arthur Harding)، وزیرمختار انگلیس در تهران، در سال ۱۲۸۴ش/ ۱۹۰۵م موضوع میرجاوه حل شد و حاکمیت ایران بر آن تأیید شد (جهانبانی، ۱۳۳۸: ۶۶ و ۶۷).

«به موجب فصل اول این قرار داد ادعایی که در ۱۹۰۲ وقتی که اولین مرتبه گمرک ایران در میرجاوه ایجاد شده دولت انگلیس در مورد مالکیت میرجاوه

امروز در میل ۷۲ منقوش است (علوی، بی تا: ۲۲).

در سال ۱۲۹۷ش/۱۹۱۸م بنا به درخواست انگلیسی‌ها، راه‌آهنی از شهر کویته، شهری که به منظور ایجاد راه‌آهن تأسیس شده بود، ابتدا به نوشکی و سپس به میرجاوه، در خاک ایران، کشیده شد (ماهرلی، ۱۳۶۹: ۳۷۲).^۲ خط آهن مزبور ۹۲ متر طول و ۱۶۷۶ میلی‌متر عرض داشت. این مسئله موجب رونق میرجاوه شد و برای رونق بیشتر آنجا قرار شد «کالاهایی که از این راه‌آهن به هند برده می‌شوند، از حقوق گمرکی و تحصیل پروانه معاف باشند» (ساکما، ۷۰۹-۲۴۰: ۱۰).

کشاورزی و دامداری در میرجاوه

درباره وضعیت کشاورزی و دامداری منطقه در عصر پهلوی دوم نیز منابع چنین نوشته‌اند: «خاک زمین‌های میرجاوه آمیخته از شن و رس است؛ اما این خاک مخلوطی از شن و رس نیست بلکه متشکل از لایه‌های شن و لایه‌های رس هستند. این لایه‌ها زاییده دو پویس مختلف طبیعی، یعنی طوفان و ته‌نشین شدن تدریجی خاک رس محلول در سیلاب‌ها هستند. در واقع از یک سوی باد توده‌های شن را در سطح زمین انبار می‌کند و از طرفی رگبار که شکل عادی ریزش باران در این منطقه است، خاک رس را در سیلاب‌ها ته‌نشین می‌کند و باعث لایه‌بندی خاک این منطقه می‌شود» (زندمقدم، ۱۳۵۵: ۱۹). این لایه‌بندی به علت نداشتن مزایای خاک مخلوط، زراعت را دچار محدودیت می‌کند؛ همچنین در سطح فوقانی زمین، حرارت خورشید آب موجود در لایه‌های رس را تبخیر می‌کند و باعث می‌شود این لایه‌ها سفت شوند و در نتیجه، شخم زدن زمین مشکل می‌شود (سازمان برنامه‌بودجه، ۱۳۵۱: ۱۷۴).

زندمقدم می‌نویسد: «در خانه‌های قدیمی آن نیز مقداری درخت خرما وجود دارد که چندان ثمری

ندارد. آنچه در میرجاوه کاشته می‌شود، گندم و به میزان خیلی کمتر جو است؛ چنانچه آب کم نباشد جالیزکاری به صورت پراکنده و به مقدار ناچیزی کشت می‌شود» (زندمقدم، ۱۳۵۵: ۲۰). علوی نیز درباره آب کشاورزی می‌نویسد: «تنها منبع آب برای کشاورزی نهر لادیز است که از آبادی لادیز می‌آید و در سال ۱۳۵۲ش/۱۹۷۳م توانسته‌اند حدود ۱۲ هکتار زمین گندم بکارند. به جز این در میرجاوه زراعتی به چشم نمی‌خورد» (علوی، بی تا: ۶۹).

زندمقدم در گزارش خود از میرجاوه، زراعت آنجا را حتی در فصل خود، فعالیتی نیمه‌وقت می‌داند که دست‌اندرکاران آن نیز زارعان نیمه‌وقت‌اند. در واقع در میرجاوه زراعت به صورت فعالیتی حاشیه‌ای بود. زندمقدم این عوامل را نتیجه محدودیت آب زراعی و توزیع تاحدودی وسیع آب بین خانواده‌های میرجاوه می‌داند؛ چون در میرجاوه کمبود آب بر کمبود زمین برتری داشت و مالکیت زمین برحسب آب تعریف می‌شد. چگونگی توزیع آب نیز برحسب شلوارها (تیره‌ها) بود و زمین‌ها برحسب تقسیم‌های ایلی توزیع می‌شدند که از شبکه روابط طایفه‌ای و سنتی اثر می‌پذیرفتند که در واقع میراث گذشته آنها بود. بیشتر سهام آب میرجاوه و زمین‌های آن به طایفه ریگی و کدخدا اختصاص داشت (علوی، بی تا: ۵۱).

در دوره موضوع بررسی، نگهداری از دام بخش کهن گذران زندگی طایفه‌های بلوچ، از جمله طایفه ریگی را تشکیل می‌داد. بز اصلی‌ترین احشام میرجاوه بود (مصاحبه اسحاق ریگی، ۹۹/۶/۳)؛ اما تغییرات شدید وضع طبیعی و خشکسالی‌های توانفرسا در بلوچستان، جلوی رشد مدام این فعالیت اساسی را می‌گرفت. مدت این خشکسالی‌ها گاه چنان بود که شیرازه دامداری را از هم گسیخته می‌کرد (زندمقدم، ۱۳۵۵: ۵۷)؛ بنابراین براساس نوشته‌های زندمقدم،

دام‌پروری آن گونه که از دام‌پروری تصور می‌رود، وجود نداشت. در کتابچه میرجاوه نیز آمده است: «تنها بومیان میرجاوه که بلوچ‌ها هستند از هر پنج خانواری یک خانوار، دامی نگهداری می‌کنند و گاهی نیز شتردارانی که از لادیز می‌آمدند و شتران را هنوز نگاه داشته اند برای خود به منظور حمل کالایی به روستاها. بلوچ‌ها گاه‌گاهی مرغ و خروس از نوع مخصوصی به نام مرغ و خروس بلوچی نگهداری می‌کنند که از تخم مرغ آن برای خود استفاده می‌کنند و گاهی به کارکنان دولت می‌فروشند» (علوی، بی تا: ۷۰).

از سال ۱۳۳۹ تا ۱۳۴۳ ش/ ۱۹۶۰ تا ۱۹۶۴ م، خشکسالی های شدید در بلوچستان رخ داد. شواهد متعددی از این خشکسالی ها نقل شده است که حدود آن را نشان می دهند؛ برای مثال «باغبان یکی از باغ‌ها ۱۰۰ گوسفند را با یک دوچرخه عوض کرده است. یا تعویض بز بازای یک سنجاق.. گوسفند رأسی دو تومان» (زندمقدم، ۱۳۵۵: ۵۷). این نمونه‌ها نشان می دهد دامداری هیچ‌گاه به رونق پیشین خود برنگشت؛ در عوض، باعث رشد چشمگیر فعالیت واسطه‌گری و قاچاق شد. تمام گزارش‌هایی که متخصصان درباره منطقه در دوره پهلوی ارائه کرده اند نشان می‌دهد به علت وضعیت جغرافیایی و خانوادگی، مردم قادر نبودند براساس کشاورزی و دام‌پروری امرارمعاش کنند؛ حتی کسانی که به کشاورزی و دامداری مشغول بودند، در امر واسطه‌گری و قاچاق نیز فعالیت می‌کردند.

تجارت و گمرک

پیش از ورود به بحث تجارت و گمرک میرجاوه، باید یادآوری کرد این شهر با هدف تجارت و احداث راه‌آهن ایجاد شد؛ چنانکه گفته شد، ایران و انگلیس

برای بهره‌برداری از راه‌آهن کویته میرجاوه مقرراتی وضع کرده بودند. براساس این مقررات، اگر کالاهای صادراتی ایران و افغانستان از راه خشکی و به وسیله راه‌آهن به هندوستان فرستاده می‌شد، از حقوق گمرکی و تحصیل پروانه ورود معاف می‌شد.

اسناد، رونق تجاری مرزهای شرقی را در دوره مزبور به‌خوبی نشان می‌دهند؛ برای مثال در آستانه جنگ جهانی دوم، در سال‌های ۱۳۱۷ و ۱۳۱۸ ش/ ۱۹۳۹ و ۱۹۴۰ م، گمرک زاهدان که خود یکی از علت‌های رونق گمرک میرجاوه بود، با ترانزیت کالاهایی مانند کاغذ، چینی‌آلات، آهن، چدن، چایی، پارچه‌های کتان و... یکی از گمرک‌های پررونق کشور بود (ساکما، ۷۰۹-۲۴۰: ۲۸-۳۳-۳۴). این مسئله وجود داشت تا اینکه در اواسط سال ۱۳۲۶ ش/ ۱۹۴۷ م، تجزیه هندوستان و تشکیل کشور پاکستان در منطقه رخ داد. این اتفاق به مبادلات بازرگانی میان ایران و هندوستان لطمه جبران‌ناپذیری وارد کرد و واردات و صادرات کاهش یافت (ادوای، ۱۳۹۳: ۱۶).

در حقیقت، تشکیل کشور پاکستان تمام فعالیت‌های اقتصادی و بازرگانی میان کشورهای هند و ایران و افغانستان را یک‌باره مختل کرد؛ چنانکه با وقوع نخستین زل‌خورد و ناامنی، از هندوستان و با راه‌آهن هرگز کالایی به مقصد ایران و افغانستان حمل نشد (سیاسر، ۱۳۸۲: ۱۰۷). در پی این مسائل و پیش‌آمدها، در سال ۱۳۲۶ ش/ ۱۹۴۷ م هم بر بازرگانان ایرانی و هم بر بازرگانان هندی مقیم زاهدان و میرجاوه، آسیب‌های جبران‌ناپذیری وارد آمد؛ به طوری که بازرگانان هندی یا به نقاط دیگر رفتند یا کشور را ترک کردند. درآمد این گمرک‌ها نیز چنان کاهش یافت که از تعداد کارمندان و عوامل گمرک میرجاوه نیز کاستند (ادوای، ۱۳۹۳: ۱۶۲).

با جود این، دادوستد به صورت رسمی و

غیررسمی ادامه پیدا کرد. در دوره پهلوی دوم، پاکستان به علت های متعددی برای ایران مهم بود که بررسی آنها در حوصله این بحث نیست؛ اما از نظر اقتصادی، تنوع کالای صادراتی به این کشور بسیار چشمگیر بود و بازار پاکستان یکی از بازارهای مکمل ایران بود؛ یعنی علاوه بر اینکه کالاهای متنوعی به این کشور صادر می‌شد، در مقابل برخی از اقلام اساسی، به ویژه محصولات کشاورزی نیز از پاکستان وارد می‌شد؛ علاوه بر این برای ترانزیت کالا از شرق به غرب نیز، تجارت برای هر دو کشور سودآور بود.

جدول زیر به نقل از نامه اتاق بازرگانی و از سالنامه گمرک اقتباس شده است و معاملات ایران و پاکستان را در دوره‌های ده‌ساله، از ۱۳۲۷ تا ۱۳۳۶ ش/ ۱۹۴۷ تا ۱۹۵۷ م، نشان می‌دهد.

شکل ۱، جدول ۱: صادرات و واردات ایران و پاکستان در سال ۱۳۳۸ (قرارداد بازرگانی و ترانزیتی ایران و پاکستان، نامه اتاق بازرگانی، آذر ۱۳۳۸: ش ۸۷/ص ۱۹).

سال	رسیده‌ها	فرستاده‌ها	جمع
	میلیون ریال	میلیون ریال	
۱۳۲۷ ش	۴	۳۱	۴۱
۱۳۲۸ ش	۲۸	۹۴	۱۲۲
۱۳۲۹ ش	۷	۱۸۶	۱۹۳
۱۳۳۰ ش	۹	۱۵۷	۱۶۶
۱۳۳۱ ش	۷	۳۰۷	۳۱۴
۱۳۳۲ ش	۱۰	۵۱۴	۵۲۴
۱۳۳۳ ش	۲۴	۳۲۰	۳۴۴
۱۳۳۴ ش	۴۹	۸۰	۱۲۹
۱۳۳۵ ش	۹۵	۹۵	۱۹۰
۱۳۳۶ ش	۱۹۹	۱۱۶	۳۱۵

جدول بالا نشان می‌دهد بین سال‌های ۱۳۲۹ تا ۱۳۳۳ ش/ ۱۹۵۰ تا ۱۹۶۰ م، صادرات ایران به

پاکستان بسیار بیشتر از واردات از آن کشور بوده است. همین امر نشان می‌دهد پاکستان خریدار خوبی برای محصولات ایران بوده است؛ البته در جدول ۱ اوج واردات یا صادرات؟ را در سال ۱۳۲۷ ش/ ۱۹۴۷ م می‌بینیم که شاید به علت رخدادهای منطقه‌ای مانند جدایی پاکستان از هندوستان بود که تجار تلاش می‌کردند تمام کالاهای خود را صادر و وارد کنند؛ همچنین از میانه دهه سی، تجارت رو به اوج گرفتن بوده است. براساس این جدول، باید سیاست کلی ایران را در نظر گرفت. بخشی از این سال‌ها در دوره ملی شدن صنعت نفت ایران و تحریم نفتی توسط انگلستان بود. سندی نشان می‌دهد در این دوره، دولت مصدق به دنبال فروش بنزین و نفت به همسایگان بوده است (ساکما، ۱۰۵۴۸-۲۴۰) که ربط دادن رشد تجاری به این مسئله نیز امکان‌پذیر است. از سوی دیگر در سال ۱۳۳۶ ش/ ۱۹۵۸ م، مرز کنونی ایران و پاکستان تعیین شد و از نظر روابط تجاری، دو کشور در موقعیت بهتری قرار گرفتند که شاید این امر از عوامل رونق تجاری این منطقه بوده است (شیپری، ۱۳۹۷: ۷).

در عصر پهلوی، دفتر گمرک میرجاوه یکی از دفاتر تابع گمرک زاهدان بود. باید در نظر گرفت نزدیکی میرجاوه به زاهدان، در حکم سه‌راه اصلی میان راه‌هایی که به کرمان و مشهد و بندرعباس می‌رفت، در رونق داشتن یا رونق نداشتن گمرک میرجاوه تأثیر فراوانی داشت. فتحی درباره موقعیت گمرک میرجاوه در سال ۱۳۵۴ ش/ ۱۹۷۴ م می‌نویسد: «این دفتر در قصبه کوچکی در ۸۰ کیلومتری جنوب خاوری زاهدان واقع شده و تا مرز پاکستان ده کیلومتر فاصله داشت. خط راه‌آهن پاکستان به ایران از این قصبه می‌گذرد. راه میرجاوه به زاهدان خاکی است» (فتحی، ۱۳۵۴: ۲۱).

در تاریخ دست‌نویس میرجاوه نیز آمده است: «جاده‌ای است مستقیم و بدون پیچ‌وخم که به موازاتش خط آهن را کشیده‌اند و هرچه نزدیک‌تر می‌شویم، خط آهن هم به جاده نزدیک‌تر می‌شود تا به میرجاوه می‌رسیم که جاده و راه‌آهن از هم دور نمی‌شوند و هریک از طرفی وارد میرجاوه می‌شوند» (علوی، بی‌تا: ۳۳ و ۳۴). همچنین فتحی، نویسنده و بازرس گمرک، در جریان سفر خود به میرجاوه در سال ۱۳۴۹ش/۱۹۷۰م می‌نویسد: «راه‌آهن بسیار فرسوده است و عدمش بهتر از وجودش است. در محل آن را گاری می‌گویند. کنترل مسافران آن برای مأموران گمرک دردسری ایجاد کرده است. حرکت قطار مذکور فوق‌العاده بطئی است؛ به طوری که مسافر می‌تواند اثاث خود را برداشته بیرون پیرد و پس از عبور از جلوی پاسگاه گمرکی مجدداً سوار شود. فعلاً مسافران را در جلوی گمرک زاهدان کنترل می‌کنند. شهرک میرجاوه فاقد برق است و تنها دفتر گمرک است که موتور برق دارد. اکثر مأموران این دفتر در شهر زاهدان مسکن گزیده‌اند؛ زیرا تهیه مایحتاج زندگی و رفع حوایج بهداشتی در شهر زاهدان مهیاتر است» (فتحی، ۱۳۵۴: ۲۱ و ۲۲).

در یکی از گزارش‌ها، صورت کالاهای صادراتی گمرک زاهدان به مقصد پاکستان که از راه میرجاوه حمل می‌شده، به شرح زیر آمده است: کشمش سبز، مغز بادام شیرین، بادام تلخ، گل سرخ، مویز، آنقوزه، گل‌گاوزبان و زیره سیاه (ساکما: ۹۴/۲۹۳/۱۱۶)؛ اما گزارش‌های غیررسمی نشان می‌دهد پارچه، لباس‌های دست‌دوم، چای، روکش‌های تخت‌خواب، کفش، ادویه و میزهای چوبی نیز جز کالاهای صادراتی بوده است. تخت‌های چوبی بارزترین کالای وارداتی بود که در میرجاوه خریدار داخلی داشت و در خاطر مردم باقی مانده است. این تخت‌ها از پاکستان وارد

می‌شد؛ همچنین تخته‌های چوبی که در ابتدا در ساخت راه‌آهن مصرف می‌شد و سپس برای ساخت سقف خانه‌ها به کار می‌رفت (مصاحبه عیسی ریگی، ۹۹/۶/۲؛ اسحاق ریگی، ۹۹/۶/۳).

علت‌های متعددی نشان می‌دهد وضعیت این گمرک تا سال‌های آخر حکومت پهلوی دوم همچنان نامناسب بوده است. در سال ۱۳۵۵ش/۱۹۷۷م، زندمقدم درباره‌ی این گمرک نوشته است: «گمرک از جمله مؤسسات رسمی و قدیمی میرجاوه بود. علت وجود آن ورود و صدور کالا از پاکستان از نقطه مرزی میل ۷۲ بود. یکی از کارکردهای اصلی آن ارزیابی حقوق گمرکی کالاهای وارداتی بوده است که براساس این ارزیابی گمرک زاهدان حقوق تعیین‌شده را اخذ می‌کند» (زندمقدم، ۱۳۵۵: ۸۱).

درباره‌ی وضعیت راه‌آهن زاهدان میرجاوه نیز گفتنی است چون پاکستان راه‌آهن را در دست داشت و از کالاهای ایران عوارض گمرکی می‌گرفت، تجار ترجیح می‌دادند به جای استفاده از راه‌آهن زاهدان میرجاوه، کالاهای خود را از بنادر جنوب و خرمشهر، یعنی بنادر دریایی که معافیت‌های گمرکی داشت، به هند ببرند؛ در نتیجه در این منطقه، راه‌آهن نیز مزیت خود را از دست داد.

بررسی وضعیت قاچاق در میرجاوه

چنانکه معلوم شد، اقتصاد میرجاوه خودکفا نبود؛ زیرا براساس آنچه گفته شد، در بخش کشاورزی و دامداری، جغرافیا و آب‌وهوای منطقه اجازه تولید مازاد بر مصرف را نمی‌داد. نگاهی به پراکندگی مشاغل در این شهر نیز همین امر را تصدیق می‌کند. براساس گزارش‌های اقتصادی، در سال ۱۳۵۵ش/۱۹۷۷م به طور کلی ۴۵/۲ درصد جمعیت

شاغل در این شهر در قلمرو واسطه‌گری و قاچاق کالا فعالیت می‌کردند. جدول زیر تعداد دکان‌های شهر را در سال ۱۳۵۵ ش نشان می‌دهد.

شکل ۲، جدول ۲: دکان‌های شهر میرجاوه برگرفته از (زندهمقدم، ۱۳۵۵: ۷۸).

متفرقه	قصابی	نانوایی	خیاطی	مکانیکی	آهنگری
۲۰	۲	۱	۲	۲	۱

چنانکه جدول نشان می‌دهد، تعداد مغازه‌هایی که اجناس متفرقه داشتند، بسیار بیشتر از سایر فعالیت‌هاست. زندهمقدم می‌نویسد: «قاچاقچیان در فعالیت‌های اقتصادی خود برای حمل و نقل اجناس قاچاق به ویژه از آن سوی مرز ایران و پاکستان، از شتر استفاده می‌کردند. پس از آن، تا سال ۱۳۵۲ ش/۱۹۷۳م، به وسیله دوچرخه از سر مرز جنس می‌آوردند و بعد از آن، موتورسیکلت جای دوچرخه را گرفت. از سال ۱۳۵۵ ش/۱۹۷۷م به بعد، وانت (جیب‌های استیشن، مزدا، تیوتا و غیره) جای موتورسیکلت را هم گرفت که این جایگزینی از یک تراکم سرمایه تجاری نشئت گرفته است که نمایانگر رونق بازار خرید و فروش جنس قاچاق به طور رسمی و غیررسمی بوده است» (زندهمقدم، ۱۳۵۵: ۶۱). گفتنی است درحقیقت نانوایی و قصابی پس از دهه چهل شمسی ایجاد شدند و پیش از آن، چنانکه در بیشتر نقاط استان مرسوم بود، ذبح و پخت نان در خانه‌ها انجام می‌شد؛ چنانکه هنوز هم مرسوم است (مصاحبه اسحاق ریگی، ۹۹/۶/۳).

علاوه بر آنچه گفته شد، رونق قاچاق در منطقه را باید محصول عوامل دیگری دانست که در ادامه ذکر می‌شود.

۱. وسعت و پهناوری منطقه و کنترل‌نشدن مرز: منطقه وسیع بلوچستان به لحاظ وضعیت طبیعی،

مرزهای طولانی و گسترده‌ای دارد. در دوره پهلوی، ایران با هند بریتانیا و بعدها پاکستان حدود ۹۰۰ کیلومتر مرز مشترک داشت که کنترل آن مناطق دشوار بود. این مشکل در اسناد نیز بروز پیدا کرده است؛ برای مثال در سندی آمده است: «بایستی اذعان نمود که مرزهای کشور شاهنشاهی به ویژه نقاط بلوچستان باز و به علت فقدان راه شوسه مرزی و سایر وسایل مبارزه با قاچاقچیان، آنها عبور از راه مجاز خودداری و اغلب از بی‌راهه و راه‌های غیرمجاز که بازرسی آنها با وضعیت فعلی از عهده مأموران خارج است، با کالاهای قاچاق خارج می‌شوند» (ساکما، ۱۰۵۲-۲۹۳-۹۴). در واقع، کمبود افراد و مجهز نبودن آنها به وسایل پیشرفته آن عصر باعث شد مرزبانان در کنترل آن قسمت‌ها ناتوان باشند. این امر وضعیت نامناسب مرزهای شرقی را به دنبال داشت و موجب شد قاچاقچیان در این منطقه، آزادانه به قاچاق کالاها دست بزنند. این مسئله به نحو آشکاری نشان‌دهنده ضعف دولت مرکزی در مرزهای شرقی است.

۲. تبانی رانندگان قطار و مدیران ایستگاه راه‌آهن با قاچاقچیان: این نیز یکی دیگر از مشکلاتی است که با مطالعه اسناد و گزارش‌های رؤسای گمرک زاهدان و میرجاوه در دوره موضوع بحث، درباره شیوع قاچاق به آن توجه می‌شود. نکینجو، از رؤسای گمرک بلوچستان، در سال ۱۳۲۷ ش/۱۹۴۸م در گزارش‌های مکرری که به مقام‌های مربوط داشت، بیان می‌کرد: «در میرجاوه، قطار قبل از رسیدن به محوطه گمرکی توقف زیادی داشته است و دلیل این توقف طولانی آن بوده است که قاچاقچیان با اموال قاچاق خود پیاده می‌شوند» (ساکما، ۴۵۹-۲۹۳-۹۴). نکینجو در ادامه گزارش خود متذکر می‌شود: «اگر به طوری که ظواهر امر نشان می‌دهد این ترتیب با این وطیره^۳ ادامه پیدا کند و جلوگیری نشود نه تنها باعث شیوع به طور

۱۳۳۱/۶/۳۱/ سپتامبر ۱۹۵۲، از کوبه‌ها گونی‌های چای کشف شد؛ همچنین در ادامه بازرسی، در حفره‌های چراغ برق ترن اشیایی همچون چاقو و قیچی و... کشف شد (ساکما، ۲۹۶۷-۲۹۳).
طلا و سکه چشمگیرترین کالایی بود که در

سال‌های نخست تأسیس پاکستان، در مرز میرجاوه قاجاق بی‌رویه می‌شد. چنانکه وزیر کشور در مرداد ۱۳۲۷ش/ ۱۹۴۷م خطاب به فرمانداری کل بلوچستان دستور داد برای جلوگیری از امر قاجاق، نهایت تلاش را انجام دهند و نتیجه اقدامات را به سرعت اعلام کنند.

پس از دستور وزیر کشور، برای جلوگیری از قاجاق طلا، در تاریخ ۱۳۲۷/۶/۱۴ش با حضور رئیس گمرک زاهدان، رئیس گمرک میرجاوه، فرمانداری، ژاندارمری و مرزبانی جلسه‌ای تشکیل شد. در این جلسه، سرپرست اداره گمرک ابتدا به دستورهای متعددی اشاره کرد که درباره شیوع قاجاق طلا از مرزهای زاهدان و جلوگیری از آن به اداره گمرک رسیده بود. او اعلام کرد با وجود تلاش‌های مأموران گمرک، ژاندارمری، مرزبانی و شهربانی در قلمرو مأموریت خود، به علت وجود راه‌های باز و کمبود دفاتر گمرکی و نبود وسایل مبارزه با قاجاق، قاجاقچیان برای اینکه بازرسی نشوند، به طور معمول از راه‌های غیرمجاز و بی‌راهه‌ها رفت‌وآمد می‌کنند.

در این جلسه همچنین علت‌های خروج طلا به صورت قاجاق از کشور بررسی شد؛ از جمله این علت‌ها اینکه: «ترقی ارز خارجی باعث خروج طلا می‌شود. در سال‌های ۱۳۲۴ و ۱۳۲۵ش/ ۱۹۴۵ و ۱۹۴۶م که ارز خارجی به میزان امروز (۱۳۲۷ش/ ۱۹۴۸م) ترقی نکرده بود و روپیه از ۱۱ ریال تجاوز نمی‌نمود، عملاً مشاهده شد که چون ورود طلا به ایران صرف داشت، مقدار زیادی طلا و مسکوک زر از هندوستان

و فور قاجاق می‌شود بلکه نشانه تجری کامل قاجاقچیان در مخالفت با قوانین و عجز مأموران از جلوگیری خواهد بود» (ساکما، ۴۵۹-۲۹۳-۹۴).

او همچنین ادامه می‌دهد: «این خلاف مقررات که از مأموران قطار سر می‌زند به اندازه‌ای عجیب است که شخص مدیر ایستگاه میرجاوه نیز آن را امضاء نموده. این عمل خلاف هرگونه مقررات بین‌المللی، شخص را به این فکر وامی‌دارد که احتمالاً مأموران و رانندگان مسئول قطار برخلاف منویات دولت پاکستان با قاجاقچیان تباری و مساعدت می‌نمایند و الا قابل قبول نیست که قطار با کشیدن ترمز یک ساعت تمام در محلی توقف کرده به قاجاقچیان مجال تخلیه کالای خود را بدهند» (ساکما، ۴۵۹-۲۹۳-۹۴). در پایان او خواستار می‌شود راننده قطار را تعقیب کنند.

۳. پاکستانی بودن کارگران فنی گمرک: نکته دیگر این است که کارگران فنی گمرک بیشتر پاکستانی بودند و ایرانی‌ها بیشتر جز کارگران ساده گمرک بودند (مصاحبه اسحاق ریگی، ۹۹/۶/۳). به نظر می‌رسد این مسئله در قاجاق کالا تأثیر داشته است؛ چون به نظر می‌رسد بین آنها هماهنگی لازم وجود نداشته است و به احتمال بسیار، استخدام بیشتر ایرانیان در گمرک و ایجاد کارت شناسایی به نام «شناخت کارت» (مصاحبه عیسی ریگی، ۹۹/۶/۲) نیز در راستای ایجاد همین هماهنگی‌ها بوده است.

درباره نوع کالاهای قاجاق نیز باید گفت، از خلال بررسی صورت اجناسی که مرزبانی در این دوره از قاجاقچیان کشف کرده و تحویل گمرک داده است، مشخص می‌شود اقلام قاجاقچیان شامل گونی‌های چای، چاقو، تخته‌های گلیم و... بوده است (ساکما، ۴۵۹-۲۹۳-۹۴). بیشتر این کالاها را قاجاقچیان، داخل کوبه‌های قطار پنهان می‌کردند؛ به طوری که در یکی از بازرسی‌های مسئولان گمرک در تاریخ

به ایران می‌آوردند و می‌توان گفت امروز یک مقدار از طلا که قاچاقچیان در صدد هستند از ایران خارج کنند، همان طلایی باشد که قبلاً وارد شده به اضافه مقداری طلای پهلوی که به وسیله بانک ملی ایران فرخته شده و امروزه روی اصل ترقی بهای روپیه که ارزش آزاد آن در حدود ۹۷ ریال است، چون فروش آنها به روپیه فایده دارد، به وسیله یک عده از قاچاقچیان از کشور خارج می‌شود» (ساکما، ۱۰۵۲-۲۹۳-۹۴). در پایان کمیسیون، شرکت‌کنندگان برای پیگیری و مبارزه با قاچاق مقرراتی تدوین کردند و به مرحله اجرا گذاشتند. آنها برای جلوگیری از خروج طلا نکات زیر را تصویب کردند:

«الف: بهای طلا باید به میزانی نباشد که برای اشخاص نفع‌پرست، خرید و فروش آن در خارج نفع‌دار باشد. به این منظور باید در داخل کشور بهای آن ترقی داده شود تا با این ترتیب، قاچاقچیان از خارج کردن آن منصرف شوند یا اینکه چون در آن زمان فروش طلا در بازار ایران دارای صرفه است، بالعکس طلا را از خارج کشور وارد نمایند. طریقی دیگر اتخاذ شود که طلاهای موجود فعلی را اقل دولت به نحوی که مقتضی بداند، جمع‌آوری و تمرکز داده تا از دسترس اشخاص و به‌ویژه قاچاقچیان خارج شود.

ب: در این بند، پیشنهاد شده بود حمل طلا به نقاط مرزی باید با پته گمرکی (مجوز گمرکی) صورت گیرد؛ زیرا از آنجایی که طبق قوانین جاری کشور که حمل طلا را در داخل جرم نمی‌دانند و صاحب آن را تبرئه و طلا را به وی مسترد می‌کنند، در نتیجه این باعث شده بود افراد طلاها را بدون پته گمرکی (مجوز گمرکی) به طرف مرز حمل کنند و باعث قاچاق آن شوند. کمیسیون مذکور خواستار تجدیدنظر دولت در این قانون بود» (ساکما، ۱۰۵۲-۲۹۳-۹۴).

از دیرباز، گندم به منزله اصلی‌ترین آذوقه مردم

ایران، در بیشتر مرزها شناخته می‌شد. رکود فعالیت‌های اقتصادی و نیز کاهش کشت و زرع محصولات کشاورزی که از خشکسالی و کمبود مواد غذایی و فقر ناشی می‌شد، از جمله علت‌های قاچاق گندم در مناطق مرزی بود (برومند، ۱۳۹۵: ۳). به روایت اسناد، در منطقه بلوچستان به علت خشک شدن قنات‌ها در سال ۱۳۱۴ ش/۱۹۳۵م، مردم با قحطی و مشکلات پس از آن روبه‌رو شدند؛ به طوری که حتی برای مصرف خوراکی و بذر، گندم کمیاب شد. بعضی از مردم که زمین‌های بسیاری در خاک بلوچستان انگلیس (ماشکیل) داشتند، چون از عهده پرداخت عوارض سنگین گمرکی بر نمی‌آمدند، قادر نبودند محصول خود را وارد کنند (ساکما، ۲۴۰۰۰۵۶۷۱).

کمبود گندم در بلوچستان چنان عرصه را بر مردم تنگ کرده بود که برخی شروع به قاچاق آن کردند و از آن سوی مرز و به دور از چشم مأموران گمرک، می‌خواستند گندم وارد کنند. در این راه و با درگیری بین افراد و مأموران گمرک، عده‌ای زخمی شدند (سرافرازی، ۱۳۹۶: ۲۸۸).

کنترل رفت و آمد راه‌آهن میرجاوه‌زاهدان کار دیگری بود که انجام شد. پس از پایان جنگ جهانی دوم، تحولات جدید در منطقه رخ داد. در سال ۱۳۲۶ ش/۱۹۴۷م با تجزیه هندوستان و استقلال پاکستان، برای جلوگیری از ناامنی و آشوب در مرزهای شرقی، مأموران به کنترل بیشتر مرزها ملزم شدند. با توجه به موقعیت وسیع منطقه، کنترل تمام مرز امکان‌پذیر نبود؛ اما به علت شیوع وبا در هندوستان و برای جلوگیری از ورود آن به کشور، بر این مهم تأکید فراوان شد. این مسئله باعث ایجاد وقفه در کار قاچاقچیان شد که کالاهای غیرمجاز خود را با همدستی برخی رانندگان قطار و مأموران راه‌آهن، با قطار حمل می‌کردند. وزیر جنگ نیز در

کارکنان راه‌آهن می‌نویسد: «همه کسانی که مورد پرسش قرار گرفتند با وجود تفاوت فاحش بین حقوق که از راه‌آهن ایران دریافت می‌کنند با حقوقی که از پاکستانی‌ها می‌گرفتند، شرایط آن زمان را مساعدتر می‌دانستند. وجود دکتر، مرخصی بیشتر، شرایط راحت‌تر و...» (زندمقدم، ۱۳۵۵: ۶۷). این مسئله نشان می‌دهد به این گمرک بی‌توجهی می‌شده است.

حکومت پهلوی در دهه پنجاه شمسی روابط اقتصادی بسیار خوبی با پاکستان برقرار کرد و در دو نوبت، یکی سال ۱۳۵۳ش/۱۹۷۴م با ۸۵۰ میلیون دلار و دیگری هم در سال ۱۳۵۵ش/۱۹۷۷م با ۱۵۰ میلیون دلار، به پاکستان کمک اقتصادی کرد؛ همچنین مسئله راه‌آهن را در صدر اولویت‌های خود قرار داد (ساکما، ۱۱۶۳۸-۲۲۰-۲). به همین علت نیز پژوهشگرانی به منطقه اعزام کرد؛ اما تحولات منطقه‌ای و کشوری پیگیری این فعالیت‌ها را مانع شد.

نتیجه

میرجاوه شهری بسیار نزدیک به مرز پاکستان، در استان سیستان و بلوچستان قرار دارد. به علت فقر منابع جغرافیایی و آب‌وهوا، میرجاوه به تجارت وابسته است و علت اهمیت آن در دوران معاصر، راه‌آهنی بود که از شرق می‌آمد. این شهر مرزی، در تجارت با هندوستان، دوران پرونقی را پشت سر گذاشت. پس از جدایی پاکستان از هندوستان، شهر میرجاوه دچار رکود اقتصادی شد و با مهاجرت تجار از منطقه، مردم برای امرار معاش، بیشتر به قاچاق کالا روی آوردند. با گذشت یک دهه، وقتی راه‌آهن به حکومت ایران واگذار شد، رسیدگی نکردن به آنجا و کارکنانش باعث شد روند قاچاق از آن گمرک کند نشود. بعدها حکومت وقت تلاش کرد به سیستان و بلوچستان بیشتر توجه شود و

شهریور ۱۳۲۷ش/۱۹۴۷م، به دولت اعلام کرد راه‌آهن میرجاوه زاهدان با وضع فعلی، با اصول حاکمیت و استقلال کشور هم‌خوانی ندارد (سرافرازی، ۱۳۹۶: ۱۳۱). اقدام گمرک بلوچستان در سال ۱۳۳۴ش/۱۹۵۵م، در صدور آگهی رسمی و اعلام آن به کسبه و تجار زاهدان و میرجاوه، از اقدامات جالب توجه برای جلوگیری از قاچاق کالا بود.

در این آگهی آمده بود: «به کلیه پیلهوران بلوچ که کالاهایی را با قطار راه‌آهن از پاکستان وارد می‌نمایند متذکر و خاطر نشان می‌سازد که باید کالاهای خود را به گمرک میرجاوه ارائه و پس از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی و اخذ سند رسمی از گمرک محل و الصاق علامت گمرکی به داخله کشور حمل نمایند. در صورتی که برخلاف نظریه قانونی فوق اقدام و از طریق غیرمجاز کالاهای خود را وارد و بدون پرداخت عوارض گمرکی و داشتن سند مربوطه مبادرت به حمل یا خرید و فروش کالاهای قاچاق نمایند، بدون هیچ‌گونه ارفاقی کالاهای آنها ضبط و صاحبان کالا برابر مواد قانون قاچاق تحت پیگرد قرار داده خواهند شد» (ساکما، ۴۵۹-۳۹۳-۹۴). این آگهی به میزان لازم تهیه شد و سر در مغازه‌ها و چهارراه‌ها و معابر پررفت‌وآمد و نیز در هر اتاق از کویه‌های مسافربری قطار و راه‌آهن نصب شد. برای کنترل قاچاق، از این دست فعالیت‌ها ادامه یافت.

چنانکه گفته شد در بهمن ۱۳۳۶ش/فوریه ۱۹۵۸م، مرز کنونی ایران و پاکستان تعیین شد و دولت ایران از پاکستان درخواست کرد براساس قراردادی، آن بخش از راه‌آهن که در خاک ایران واقع است، به کشور واگذار شود. این درخواست در سال ۱۳۳۷ش/فوریه ۱۹۵۹م عملی شد (اسناد معاهدات دوجانبه ایران با سایر دول، ۴/۴۶-۴۶۶). پس از حدود بیست سال، زندمقدم در سفر به میرجاوه درباره

ساخته شد و مراحل پایانی این خط در سال ۱۹۱۸م/۱۲۹۷ش تکمیل شد.

۳. وطیره واژه‌ای که در اصل سند به کار رفته است. در حقیقت باید (وتیره) به معنای طریقه و راه باشد که نویسنده (ط) را به جای (ت) به کار برده است.

کتابنامه

الف. اسناد

۱. سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما)، ۲۴۰۰۰۵۶۷۱، ۲۴۰۰۰۵۶۷۱، ۹۴/۲۹۳/۱۱۶، ۹۴-۲۹۳-۴۵۹، ۹۴-۲۹۳-۹۴، ۱۰۵۲-۲۹۳-۹۴، ۲۹۳-۲۹۶۷۷، ۲۹۳-۲۹۶۷۷، ۲۴۰-۱۰۵۴۸.

ب. کتاب

۲. بررسی عملکرد و آمار گمرک میرجاوه، (۱۳۹۶)، روابط عمومی گمرک مرزی میرجاوه، زاهدان: ستاد نظارت گمرکات استان سیستان و بلوچستان.

۳. جهانبانی، امان‌الله، (۱۳۳۸)، سرگذشت بلوچستان و مرزهای آن، تهران: ارتش.

۴. ریگی درخشان، نادر، (۱۳۷۸)، مدافعان سرحد (روابط بلوچان با بریتانیا تا پایان جنگ جهانی اول)، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، استاد راهنما دکتر عباس سرفرازی، دانشگاه سیستان و بلوچستان.

۵. زندمقدم، محمود، (۱۳۵۵)، چشم‌انداز اقتصاد و اجتماع میرجاوه، تهران: سازمان برنامه و بودجه، مرکز پژوهش‌های خلیج فارس و دریای عمان.

۶. دانشور، رضا، (۱۳۵۵)، درآمدی بر تاریخ بلوچستان، زاهدان: سازمان برنامه و بودجه.

۷. دفتر مطالعات وزارت امور خارجه، (۱۳۷۰)، اسناد معاهدات دوجانبه ایران با سایر دول در دوران پهلوی، ج ۴، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه.

۸. سالنامه آماری ایران (در سال ۱۳۵۰)، ۱۳۵۱، شماره مسلسل ۳۲۶، تهران: سازمان برنامه و بودجه.

۹. سرفرازی، عباس و سیدمحسن صادقی، (۱۳۹۶)،

راه‌های بیشتری ساخته شود و ارتباط منطقه با کرمان و بندرعباس و مشهد بهبود پیدا کند؛ زیرا در دهه‌های چهل و پنجاه شمسی، رویکرد حکومت به سمت شرق و بهبود مناسبات تجاری با پاکستان و افغانستان بود.

گزارش‌های علوی در سال ۱۳۴۹ش/۱۹۷۰م و سپس گزارش‌های زند در سال ۱۳۵۵ش/۱۹۷۷م نشان می‌دهد این اقدامات درباره شهر میرجاوه موفق نبود و در آنجا پدیده قاچاق همچنان رونق داشت. گزارش‌هایی از فقر و کمبود یا نبود مشاغل مختلف برای منطقه‌ای مرزی و ترانزیتی و گزارش‌های متعدد از قاچاق، این موضوع را اثبات می‌کند.

ثبات حکومت مرکزی باعث شد نوع کالاهای قاچاق از طلا و سکه به پارچه و لباس‌های کهنه و خارجی و پارچه تغییر ماهیت دهد؛ همچنین وسایل حمل و نقل قاچاق از شتر به ماشین تغییر کند؛ اما این شهر با اهمیت مرزی، در طول این دوره با فقر اقتصادی روبه‌رو بود و عمده معاش مردم از راه قاچاق بود. علاوه بر مسائل یادشده، یکی از علت‌های مهم رونق قاچاق در میرجاوه این بود که در مسیر زاهدان به پاکستان قرار داشت. در واقع، مسیر میرجاوه باعث تحقق پیدا کردن نقش تجاری و ترانزیتی زاهدان به پاکستان و برعکس بود.

پی‌نوشت

۱. در ادبیات مرزی، منظور از میل ستون فلزی یا سنگی است برای نشان‌دادن مرز دو کشور.

۲. این راه‌آهن در چند مرحله ساخته شد و شروع آن از سال ۱۹۰۳م/۱۲۸۲ش بود. از ۱۹۰۳ تا ۱۹۰۵م/۱۲۸۲ تا ۱۲۸۴ش از کویت تا نوشکی ساخته شد؛ سپس در خلال جنگ جهانی اول در سال ۱۹۱۶ تا ۱۹۱۹م/۱۲۹۵ تا ۱۲۹۸ش در سه مرحله، از نوشکی تا دزداب ساخته شد. مرحله نخست از سال ۱۹۱۶ و ۱۹۱۷م از نوشکی تا دالبندین

برای تغییر جهت تجارت ایران به سمت شرق در دهه‌های چهل و پنجاه شمسی»، مجله تاریخ ایران، س ۱۲، ش ۲ (پیاپی ۸۵)، ص ۳۴ تا ۲۱.

۲۰. ----- و لیلا مرادی، (پاییز ۱۳۹۷)، «نگاهی به برنامه توسعه راه آهن شرق ایران به پاکستان در عصر پهلوی دوم»، فصلنامه تاریخ روابط خارجی، س ۱۹، ش ۷۶، ص ۱۵ تا ۱۵.

۲۱. قرارداد بازرگانی و ترانزیتی ایران و پاکستان، (۱۳۳۸)، اقتصادنامه اتقاق بازرگانی، ش ۸۷، ص ۵۹ تا ۵۴.

د. مصاحبه

۲۲. مصاحبه با عیسی ریگی، کارمند اداره کشاورزی، (۹۹/۶/۲).

۲۳. مصاحبه با اسحاق ریگی، کارمند سازمان اسناد و کتابخانه ملی زاهدان، (۹۹/۶/۳).

بلوچستان در دوره پهلوی اول با تکیه بر اسناد تخته‌قاپو (اسکان عشایر بلوچ) تهران: جهاد دانشگاهی.

۱۰. سرشماری عمومی نفوس و مسکن، (۱۳۵۵)، شهرستان زاهدان، شماره ۱۱۹، تهران: سازمان برنامه و بودجه، مرکز آمار ایران.

۱۱. سیاسر، قاسم، (۱۳۸۲)، تاریخ پیدایش زاهدان؛ فراز و فرود زاهدان، زاهدان: تفتان.

۱۲. علوی، اسدالله و فرامرز اسدزاده، (بی تا)، نسخه خطی دورنمایی از میرجاوه، محل نگهداری زاهدان: کتابخانه سازمان برنامه و بودجه، بی جا.

۱۳. فتحی، محمد، (۱۳۵۴)، سیر در قلمرو گمرک ایران (از سیستان تا خوزستان)، چاپخانه خرمی، شماره ثبت کتابخانه ملی: ۱۶-۱۳۵۴/۲/۳.

۱۴. کاظم زاده، فیروز، (۱۳۷۱)، روس و انگلیس در ایران (۱۹۱۴-۱۸۶۴)، ترجمه منوچهر امیری، تهران: آموزش انقلاب اسلامی.

۱۵. مابری، فردریک جیمز، (۱۳۶۹)، عملیات در ایران، جنگ جهانی اول (۱۹۱۹-۱۹۱۴)، ترجمه کاوه بیات، تهران: رسا.

۱۶. ناصح، ذبیح الله، (۱۳۴۵)، بلوچستان، تهران: ابن سینا.

ج. مقاله

۱۷. ادوای، مظهر، (۱۳۹۳)، روابط اقتصادی ایران و افغانستان در دوره پهلوی دوم (۱۳۵۷-۱۳۳۰) صادرات و واردات، فصلنامه تاریخ روابط خارجی، س ۱۵، ش ۵۹ و ۵۸، ص ۱۳۳ تا ۱۷۰.

۱۸. برومند، صفورا و زهرا شریف کاظمی، (۱۳۹۵)، «بررسی عملکرد دولت درباره قاچاق گندم در مرز ایران و عراق (۱۳۲۱-۱۳۰۴)»، پژوهش نامه تاریخ اجتماعی و اقتصادی پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، س ۵، ش ۱، ص ۱۴ تا ۱۴.

۱۹. شیپری، مریم، (پاییز و زمستان ۱۳۹۸)، «تلاش



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی