

Maritime Trade across the Indian Ocean and the Persian Gulf in Ancient Times

Seyed Mehdi Miri¹  | Hamid Zarei²  | Majid Mirshekar³ 

1. Corresponding Author: Assistant Professor of Archaeology Department, Faculty of Art and Architecture, University of Zabol, Zabol, Iran, Email: mehdi.miri@uoz.ac.ir
2. Assistant Professor of Cultural Heritage and Tourism Research Institute, Tehran, Iran.
3. Master's student in Archaeology, Faculty of Literature and Human Sciences, University of Tehran, Tehran, Iran.

Article history: Received 4 October 2023; Received in revised form 5 November 2023; Accepted 8 November 2023; Published 22 September 2024

Abstract

The Indian Ocean has long been important as a free sea and a commercial highway, and has been the focus of Iranians and other ancient nations. In ancient Iran, this region played a significant role in terms of communication with the Persian Gulf in the field of seafaring and maritime trade. With the rise of the Achaemenid dynasty, the importance of this issue increased and maritime trade flourished with the actions of the kings of this dynasty. After the collapse of the Achaemenid government with the rise of the Seleucids, trade in this region declined due to the conflict for power, but it flourished with the collapse of the Seleucids and the formation of the Parthian government and competition with the Romans. The Sassanians also follow the Parthians method in this regard. In this research, our goal is to identify the extent of the Indus Delta using a descriptive-analytical method and using historical sources to determine how and in what form the maritime trade process in the Indian Ocean, especially the Indus Delta, was in ancient times and when the maritime trade in this region has progressed or declined and what is the reason for this progress or decline.

Keywords: Ancient Persia, Indian Ocean, Persian Gulf, Indus Delta, Maritime trade.

1. Introduction

Marine archaeology is a branch of archaeology that facilitates the discovery of submerged and buried objects such as structures, sunken ships, anchors, remains of port facilities, and more. It examines human interaction with the sea by studying material remains and cultural landscapes. The Indian coastline, stretching over 7500 kilometers, has been well-known throughout history due to its proximity to maritime ports located at the mouths of rivers. The extensive maritime trade network between the Indian subcontinent, Iran, and Mesopotamia provides evidence of its long history, dating back to the early 3rd millennium BCE. Since the beginning of recorded history, the Indian maritime trade network has experienced significant expansion. Notably, archaeological research in many coastal towns indicates that trade between India and several countries was possible through the Indian Ocean during the early periods, highlighting India's early maritime trade dominance over other nations. Ancient historical records reveal that the delta of the Indus River (Sindhu) was always considered important geopolitically and served as the gateway to the Indian subcontinent. The Indus, due to vibrant ports like Barbarikon (Barbaricum) situated among its seven river mouths, holds special significance in classical texts and ancient documents. Unfortunately, due to changes in the nature of the Indus River delta, the exact location of Barbarikon has not been definitively identified. However, it appears that the closest possible location, from a geographical standpoint, is Banbhore at the mouth of the Indus River and the city of Karachi in southern Pakistan (Khan, 1969: 51). The regions of southeastern Iran have had a longstanding connection with the economic transformations of the Indian

Journal of Subcontinent Researches, Vol. 16, No.47, 2024, pp.215-232.

DOI: 10.22111/jsr.2023.46852.2381



© Miri, S.M., Zarei, H., Mirshekar, M.

Publisher: University of Sistan and Baluchestan

Ocean coasts and the lands beyond, and they have always maintained mutual interaction. In this study, firstly, the maritime trade network connection with India throughout different historical periods, particularly the Indus Delta as an economic gateway, is briefly discussed. Then, the imports and exports from the Indus Delta and Barbarikon, as well as the role of inland regions, including some significant historical urban centers of India and Central Asia, in the trade routes, are introduced in detail. Lastly, the role of the Indus Delta in navigation from the Indian Ocean to the renowned ports in the Persian Gulf is addressed, and the reasons for the decline and downfall of this region in maritime trade are examined.

1.1. Research Methodology

The descriptive-analytical approach is employed, drawn upon theoretical sources such as library studies and documentary sources. Various semi-structured interviews were conducted with some historians specializing in ancient history. While this method may seem straightforward, it requires precise, systematic, and comprehensive scholarly work to examine historical data and observations made by others. Some primary sources on this subject were in Hindi, Urdu, and Arabic, while others were in English and Persian. The aim was to rely on credible translations and selected references that could be directly referenced and documented. In historical research, external and internal criticism is used to verify documents and determine the reliability of the data. In this article, the term "researcher" refers to an archaeologist rather than a historian. This is because the work of a historian involves reporting historical events, while an archaeologist seeks to explore and systematically reconstruct the past through the examination of artifacts, documents, and historical remains.

2. Discussion

The Indian Ocean has long been considered an important trade route that captured the attention of ancient Iranian and other empires. The region's connection with the Persian Gulf made it prominent in maritime trade and navigation during ancient Iranian rule. Archaeological evidence suggests that trade in this area dates back to the Sumerian and Elamite civilizations. Archaeologists have also discovered remnants of the Sind Delta in other locations. Banbhore, with its impressive architectural structures spanning a 1500-year period, was one such site. With the rise of the Achaemenid Empire, the importance of this region increased, and maritime trade flourished through the actions of the Achaemenid kings (Pierre Briant, 1381:751). After the fall of the Achaemenid Empire and the emergence of the Seleucids, trade in the region declined due to struggles. However, with the fall of the Seleucids and the establishment of the Parthian Empire followed by a resurgence experienced by the region. During the early centuries AD, the Indo-Parthians, who remained loyal to the Kushan dynasty, controlled Barbarikon. The Sassanians also followed the Parthian approach in this regard. In this research, the subject of maritime trade in the Indian Ocean, especially the Indus Delta in ancient times, has been discussed and investigated, and in what period maritime trade was developed in this region and what was the cause of its prosperity and stagnation.

3. Conclusion

In ancient times, trade and commerce played a vital role in the exchange of culture and civilization. The Persian Gulf and the Indian Ocean had significant importance in this regard. During the Parthian era, the inhabitants of the cities between the rivers Tigris and Euphrates and the southern coasts of Iran had close connections with the Harappan civilization in the Indus Valley. Barbarikon, as an important commercial and economic network, showcased the unity of maritime, riverine, and overland routes. In ancient times, this city was known as the "Gateway City" and had strong commercial and economic ties with the Persian Gulf, the Red Sea, and the Roman Empire. From this port, goods produced in China, Central Asia, and the Indian subcontinent were exported to the ports of the Persian Gulf and other regions. In addition to the trade of goods, exchanges in religion, culture, language, and traditions also took place. Barbarikon's political significance was also very high due to its proximity to the Hindu Kushan kings and dominance in trade. However, political instability and conflicts between the Parthians, Sakas, and Kushans were the main factors leading to a decline in the importance of this port over time. Additionally, the significant Roman discovery of sea routes from the Indian Ocean led to an increased importance of Barygaza port. Nevertheless, Barbarikon continued its existence and operated during the Islamic period under the name "Bandar Daybul". However, due to the changing course of

the Sind River, the exact location of Barbarikon is still uncertain, and our knowledge in this regard is limited.

4. References

- Arian. (2009). *Iskandar's campaign*, translated by Mohsen Khadim, Tehran, academic publication.
- Arnott, R. (2021). *Crossing Continents: Between India and the Aegean from Prehistory to Alexander the Great*, Oxbow Books Limited.
- Azizipour, T. (2019). *A reflection on the political history of the Parthians of India based on numismatic sources*, *Archaeological Studies*, 12(2): 187-203.
- Briyan, P. (2001). *Achaemenid Empire*, translated by Nahid Foroughan, Tehran, Farzan Rooz.
- Casson, L. (1989). *The Periplus Maris Erythraei*, Text with Introduction, Translation and Commentary, Princeton university Pressp.
- Casson, P., Ch'ien, ssu-ma, chi, shih and Watson, B. (1961). *Records of the Grand Historian of China*, 2 vols., New York and London: Columbia university Press, p. 293.
- Chakrabarti D. K. (1995). *India: An Archaeological History*, New Delhi: Oxford University Press.
- Chakravarti, R. (2006). *On Board the hermapollon: Transporting gangetic nard from Muziris*, in *Interrogating History: Essays for Hermann Kulke*, ed. Martin Brandtner and shishir kumar Panda, Delhi: Motilal Banarsidass.
- Chamankar, M.J. (2014). *Maritime trade of Iran and India in Seleucid*, *History of Foreign Relations*, 16(64), 49-244.
- Cobb, M. (2021). *World-Systems Theory*, Globalization or Glocalization – analysing the dynamics of the ancient Indian Ocean ivory trade.
- Craig, B. (2018). *Empires of Ancient Eurasia the First Silk Roads Era, 100 BCE–250 CE*, Cambridge University Press.
- Felici, A C. (2018). *Banbhore, a Major Trade Centre on the Indus' Delta: Notes on the Pakistani-Italian Excavations and Research*, Proceedings of the 10th International Congress on the Archaeology of the Ancient Near East, Volume 2, p315.
- Fogel Song, W. (2017). *Achaemenians based on documents from Eastern Iran*, translated by Khashayar Bahari, Tehran, Farzan Rooz.
- Foltz, R. (2018). *From Zanzibar to Zaytun: Iranian Merchants across the Indian Ocean Basin*, *Iran and the Caucasus* 22, Brill Publisher, 139-154.
- Ghosh, S. (1826). *The Western Coast of India and the Gulf: Maritime Trade during the 3rd to 7th Century AD*. BAR International Series, 2008, 367-371.
- Ghosh, S. (2014). *Barbarikon in the Maritime Trade network of Early India*, In: Rila Mukherjee ed. *Vanguards of Globalization: Port Cities from the Classical to the Modern*, pp. 59-74, New Delhi.
- Gregoratti, L. (2010) *The Palmyrenes and the Arsacid policy*, in A. G. Avdeev, ed., *Voprosy epigrafiki: sbornik statei (Problems of epigraphy: collected articles)*, vol. 4, Moscow: Russkij Fond Sodejstvija Obrazovaniju i Nauke, pp. 21–37.
- Gwlikowski, M. (1994). *“Palmyra as a Trading Centre”*, *Iraq*, vol. 56, p. 27.
- Kalani, R. (2022). *The Hindu Parthians and the Rise of the Sasanians*, Tehran, Tahuri.
- Kervran, M. (1986). *Archaeological research at Suhar 1980-1986*. *Journal of Oman Studies*, 13: 263-381.
- Kervran, M. (1994). *Multiple Ports at the Mouth of the river indus: Barbarike, deb, daybul, lahori Bandar, diulsinde'*, in *Archaeology of Seafaring: The Indian Ocean in the Ancient Period*, ed. himanshu Prabha ray, delhi: indian Council of historical research, p. 115.
- Khademi Nodushan, F. (2012). *A brief overview of the history of eastern Iran from the Achaemenid period to the death of Alexander*, *Faculty of Literature and Human Sciences*, 52(4): 481-493.
- Khan F.A. (1969). *Banbhour. A Preliminary Report on the Recent Archaeological Excavations at Banbhour*. Karachi.
- Khodadadian, A. (2008). *Ashkanian*, Tehran, PublicationBe Did.
- Khosrozadeh, A. (2018). *Archaeology of the Persian Gulf in the Parthian and Sassanid periods*, Tehran: Samt.
- Kianrad, Kh. (2016). *Trading in Parthians era*, Abad Bom, Tehran.
- Kianrad, Kh. (2017). *Persian Gulf in ancient times*, Tehran, Abad Bom.

- Lulin-Basham, A. (2014). *Ancient India*, translated by Fereydoun Badraei and Mahmoud Masaheb, Tehran: Scientific and Cultural Publications.
- Mathew, K.S. (2017). *Imperial Rome*, Indian Ocean Regions and Muziris New Perspectives on Maritime Trade, Routledge.
- Mehrafarin, R. (2009). *Taxila Scythian Temple*, *Subcontinent Researches*, 2(3): 123-144.
- Mehrafarin, R., Mousavi Haji, S.R. (2008). *Passing through Gedrozia*, *historical researches, faculty of literature and humanities-Isfahan University*, 3: 55-66.
- Mohammadi, H. (2015). *Economic relations between Iran and India in the Parthian era*, *Subcontinent Researches*, 8(27): 103-124.
- Mohammadi, H. (2018). *Economic relations between Iran and India in the Sasanian era*, *Subcontinent Researches*, 11(37): 155-170.
- Mukherjee, B.N. (1970). *The Economic Factors in Kushana History*, Calcutta.
- Mukherjee, R. (2022). *India in the Indian Ocean World: From the Earliest Times to 1800 CE*, Singapore, Springer.
- Potts, D.T. (1993). 'Distant shores: ancient Near Eastern trade with South Asia and northeast Africa' in *Sasson, J. M. (ed.)*, *Civilisations of the Ancient Near East*, Volume III, New York, Scribner, pp. 1451-1463.
- Puri, B.N. (1996). *Scythians and Indoparthians*, History of Central Asian Civilizations, translated by Sadegh Malek Shahmirzadi, third volume, Tehran, Ministry of Foreign Affairs.
- Salles, J.F. (1987). *The arabian Persian Gulf under the seleucids*, in *Hellenism in the East*, ed. a. kuhrt and s.s. White, london: duckworth, pp. 75-109.
- Seland, E.H. (2013). *Ancient Afghanistan and the Indian Ocean: Maritime Links of the Kushan Empire ca 50-200 CE*, *Journal of Indian Ocean Archeology*, 9: 61-69.
- Seland, E.H. (2013). *Networks and social cohesion in ancient Indian Ocean trade: geography, ethnicity, religion*, *Journal of Global History*, 8(3): 373-390.
- Seland, F.H. (2022). *Spaces, Places and Things. The Spatial Dimension of Early*, Amsterdam University Press.
- Seyed Sajjadi, S.M. (2000). *Archaeology of the Indian Subcontinent*, Tehran, Semit Publications.
- Thapar, R. (2019). *History of India*, translated by Homayoun Sanatizadeh, first volume, Tehran, Adian.
- Xinru, L. (2010). *The Silk Road in World History*, Oxford University Press.

Cite this article Miri, S.M., Zarei, H., Mirshekar, M. (2024). Maritime Trade across the Indian Ocean and the Persian Gulf in Ancient Times. *Journal of Subcontinent Researches*. 16(47), 215-232 DOI: [10.22111/jsr.2023.46852.2381](https://doi.org/10.22111/jsr.2023.46852.2381)

دلتای سند، دروازه تجارت میان شبه‌قاره هند و خلیج فارس در عهد باستان

سید مهدی میری^۱ | حمید زارعی^۲ | مجید میرشکار^۳

۱. نویسنده مسئول: استادیار گروه باستان‌شناسی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه زابل، زابل، ایران، ایمیل: mehdi.miri@uoz.ac.ir
۲. استادیار پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری، تهران، ایران.
۳. دانشجوی کارشناسی ارشد باستان‌شناسی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه تهران، تهران، ایران.

چکیده

اقیانوس هند به‌عنوان دریایی آزاد و شاهراهی تجاری، از دیرباز اهمیت داشته و مورد توجه ایرانیان و سایر ملل باستان بوده است. در دوران ایران باستان، این منطقه به‌لحاظ ارتباط با خلیج فارس در زمینه دریانوردی و تجارت دریایی نقش بسزایی داشته است. با روی کار آمدن هخامنشیان، اهمیت این مسئله بیشتر شده و تجارت دریایی با اقدامات شاهان این سلسله رونق می‌یابد. پس از فروپاشی حکومت هخامنشی، با روی کار آمدن سلوکیان، تجارت در این منطقه به دلیل درگیری برای رسیدن به قدرت، دچار افول می‌شود؛ اما با اضمحلال سلوکیان و تشکیل حکومت اشکانیان و رقابت با رومیان، رونق، مجدداً به این حوزه دریایی بازمی‌گردد. ساسانیان نیز روش اشکانیان را در این زمینه در پیش می‌گیرند. در این پژوهش، هدف ما بازشناسی محدوده دلتای سند با استفاده از روش توصیفی-تحلیلی و بهره‌گیری از منابع تاریخی است که از این طریق مشخص می‌شود که روند تجارت دریایی در اقیانوس هند، به‌ویژه دلتای سند در دوران باستان به چه صورت بوده است و در چه دورانی تجارت دریایی در این منطقه پیشرفت داشته و یا دچار افول شده است و نیز اینکه علت این پیشرفت یا افول چیست. **واژه‌های کلیدی:** ایران باستان، اقیانوس هند، خلیج فارس، دلتای سند، تجارت دریایی

۱- مقدمه

باستان‌شناسی دریایی یکی از شاخه‌های باستان‌شناسی است که کشف اشیاء غرق‌شده و مدفون، مانند سازه‌ها، کشتی‌های غرق‌شده، لنگرها، بقایای تأسیسات بندری و غیره را تسهیل و تعامل انسان با دریا را با مشاهده بقایای مادی و مناظر فرهنگی بررسی می‌کند. خط ساحلی هند به‌طول بیش از ۷۵۰۰ کیلومتر به‌دلیل همجواری با بنادر دریایی آن که در دهانه رودخانه‌ها به دریا واقع شده‌اند، در درازای تاریخ برای همگان شناخته شده است. شبکه تجارت دریایی گسترده بین شبه‌قاره هند، ایران و بین‌النهرین، از اوایل هزاره سوم پیش از میلاد، گواهی بر تاریخ طولانی آن است. از آغاز دوران تاریخی، شبکه تجارت دریایی هند گسترش مناسبی یافته است. نکته قابل‌توجه این است که تحقیقات باستان‌شناسی در بسیاری از شهرک‌های بندری نشان می‌دهد که تجارت بین هند با بسیاری از کشورها در دوره‌های اولیه از طریق اقیانوس هند امکان پذیر بوده است و همین نکته شاهدهی بر سبقت تجارت دریایی هند با سایر کشورها در دوره باستان است. تاریخ باستان، حکایت از آن دارد که از منظر

مطالعات شبه‌قاره، دوره ۱۶، شماره ۴۷، ۱۴۰۳، صص ۲۱۵-۲۳۲.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۷/۱۲ تاریخ ویرایش: ۱۴۰۲/۰۸/۱۴ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۸/۱۷ تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۰۷/۰۱

استناد: میری، سید مهدی؛ زارعی، حمید؛ میرشکار، مجید. (۱۴۰۳). دلتای سند، دروازه تجارت میان شبه‌قاره هند و خلیج فارس در عهد باستان، *مطالعات شبه‌قاره*، ۱۶(۴۷)، ۲۱۵-۲۳۲.

DOI: [10.22111/jsr.2023.46852.2381](https://doi.org/10.22111/jsr.2023.46852.2381)

ناشر: دانشگاه سیستان و بلوچستان



© میری، سید مهدی؛ زارعی، حمید؛ میرشکار، مجید.

ژئوپلیتیکی، دلتای رود سند (ایندوس) همواره مهم تلقی می‌شد و در جایگاه دروازه ورود به شبه‌قاره هند به‌شمار می‌رفت. ایندوس به دلیل بنادر پرومقی مانند بارباریکون (Barbarikon/Barbaricum) که در میان هفت دهانه رودخانه سند قرار دارد، در متون کلاسیک و اسناد باستانی از اهمیت خاص برخوردار است. متأسفانه به دلیل تغییر ماهیت دلتای رود سند، مکان بارباریکون به‌طور قطعی شناسایی نشده است. باین‌حال، به‌نظر می‌رسد، از نقطه‌نظر جغرافیایی، نزدیک ترین مکان آن، بنهور (Banbhore) در دهانه رود سند و شهر کراچی در جنوب پاکستان باشد (Khan, 1969: 51). حاکمیت در حوزه‌های جنوب شرقی ایران با دگرگونی‌های اقتصادی سواحل اقیانوس هند و سرزمین‌های ماورای آن، پیوندی دیرینه داشته و همواره ارتباطی متقابل میان آنان برقرار بوده است. در این پژوهش، ابتدا به‌طور خلاصه ارتباط شبکه تجارت دریایی در طول ادوار تاریخی با هند، به ویژه دلتای سند به‌عنوان یک دروازه اقتصادی، به تفصیل مورد بحث قرار گرفته، سپس واردات و صادرات از دلتای سند و بارباریکون و نقش مناطق داخلی که شامل برخی از مراکز شهری مهم تاریخی هند و آسیای مرکزی است، در مسیر تبادل کالا معرفی شده و در نهایت به نقش دلتای سند در دریانوردی از اقیانوس هند تا بنادر معروفی که در خلیج فارس قرار داشته، پرداخته شده و دلایل افول و زوال این منطقه در زمینه تجارت دریایی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۱-۱- اهداف و ضرورت تحقیق

دلتای سند، یکی از مهم‌ترین نواحی هند است که سابقه زیادی در زمینه تجارت و اقتصاد و حتی امور نظامی داشته و همواره مورد توجه حاکمان و بازرگانان در دوره‌های مختلف بوده است. روزگاری بنادر غربی اقیانوس هند، یکی از ارکان تجارت دریایی جهان باستان به‌شمار می‌رفت که تجارت بین ایران، روم و هند، تنها یکی از ارتباطات متعدد در آن دوره بود. تعاملات میان این کشورها به تجارت کالا محدود نبوده و مبادلات در زمینه‌های اعتقادی و تغییرات فرهنگی، زبان و سنت‌ها را نیز شامل می‌شد. متأسفانه به دلیل تغییر مسیر رود سند، برخی محوطه‌های باستانی این ناحیه هنوز ناشناخته مانده و تاکنون هیچ پژوهش جامع و هدفمند باستان‌شناسی در این حوزه صورت نگرفته است. هنوز منابع اندکی در زمینه تجارت دریایی باستان در اقیانوس هند در دوره‌های تاریخی مختلف وجود دارد و شناخت ما از این منابع، محدود و مستحق مطالعه‌ای در مقیاس کامل است. ضروری است با هدف بازشناسی محدوده این دلتا به کمک منابع تاریخی باستانی، نگاهی تحلیلی به تحولات این منطقه انداخته و بسیاری از زوایای گنگ و مبهم تاریخ کهن این خطه مورد بحث قرار گیرد.

۱-۲- روش تحقیق

پژوهش پیش‌رو به‌مدد استفاده از روش توصیفی-تحلیلی و بهره‌گیری از منابع نظری (مطالعات کتابخانه‌ای و اسنادی) و تنظیم مصاحبه نیمه‌باز با برخی صاحب‌نظران تاریخ باستان انجام شده است. کاربرد این روش اگرچه ساده به‌نظر می‌آید، اما مستلزم کار علمی دقیق، سیستماتیک و جامع برای بررسی داده‌های تاریخی و داده‌هایی که مشاهدات آن توسط دیگران صورت گرفته، است. برخی منابع دست‌اول پیرامون این موضوع به زبان هندی، اردو و عربی بود و برخی دیگر انگلیسی و فارسی. سعی بر این بوده که از ترجمه‌های معتبر در این باره استفاده شود و فیش‌های منتخب، قابلیت ارجاع و اسناد مستقیم داشته باشند. در تحقیق تاریخی، برای تأیید مستندات و تعیین میزان اعتبار داده‌ها، از نقد بیرونی و نقد درونی استفاده می‌شود. در این مقاله منظور از محقق باستان‌شناسی، مورخ نیست؛ چراکه کار مورخ، گزارش وقایع تاریخی است؛ درحالی‌که محقق باستان‌شناسی به دنبال کاوش و نوعی بازسازی عینی و سیستماتیک گذشته به‌منظور تبیین وقایع از طریق مراجعه به آثار و اسناد و بقایای تاریخی است.

۱-۳- پیشینه تحقیق

در زمینه تاریخ تجارت دریایی در اقیانوس و شبه‌قاره هند، تاکنون پژوهش‌هایی به زبان‌های فارسی، عربی و لاتین منتشر شده است. باستان‌شناسان اروپایی‌ای مانند پاتس (D.Potts) و گرگوراتی (L.Gregoratti) و نویسندگانی چون ماتيو (K.S.Matew)، آدام کاب (M.A.Cobb)، نیلس (G.Neelis)، سلاند (E.H.Seland)، موریس (L.Morris)، کاسون (L.Casson) و کریب (J.Cribb) و محققان هندی‌ای از جمله سوچاندرا گوش (S.Ghosh)، موتی چاندرا (M.Chandra) و رعناپیر چاکراواتی (R.B.Chakravati) و محققان ایرانی نیز کتب و مقالات متعددی را در زمینه تاریخ روابط ایران و هند و مردم‌شناسی این منطقه نوشته‌اند.

در میان آثار محققان متأخر ایرانی، علیرضا خسروزاده در کتابی با عنوان «باستان‌شناسی خلیج فارس در دوره اشکانی و ساسانی» (۱۳۹۸)، سیاوش یاری، مرتضی اکبری، مصطفی کریمی، در مقاله‌ای با عنوان «نتایج اجتماعی-فرهنگی پیوندهای اقتصادی میان کانون‌های تجاری خلیج فارس و بنادر هند» (۱۳۹۶)، محمدجعفر چمنکار، در مقاله‌ای با عنوان «تجارت دریایی ایران و هند در دوره باستان» (۱۳۹۴)، زهره نامدار در مقاله‌ای با عنوان «تجارت دریایی ایران و هند در حوزه خلیج فارس و اقیانوس هند برپایه متون و داده‌های باستان‌شناسی از آغاز تا قرون میانی اسلامی» (۱۳۹۳)، ابوطالب سلطانیان و انوش مرادی، در اثری پژوهشی با عنوان «روابط تجاری ایران و هند در دوره صفویان متأخر با تکیه بر نقش عناصر فعال در آن (از دوره شاه عباس یکم تا پایان حکومت صفویان ۱۱۳۵-۹۹۶)» (۱۳۹۱) و حسین محمدی در مقاله‌ای با عنوان «روابط ایران و هند در دوران باستان» (۱۳۸۹)، به شرح و بسط تعاملات تجاری ایران و هند در ادوار باستان پرداخته‌اند که آن منابع در این نوشتار مورد استفاده و مطالعه قرار گرفته‌اند.

۲- بحث و بررسی

۱-۲- جغرافیای طبیعی

شبه‌قاره هند از نظر تقسیمات سیاسی به چهار کشور مستقل هندوستان، پاکستان، بنگلادش و سیلان (سريلانکا) و منطقه‌ای نامشخص به نام کشمیر تقسیم شده است. وضعیت طبیعی پاکستان امروزی و شمال هند تا حد زیادی به وضعیت طبیعی آسیای مرکزی بستگی دارد و دو رشته‌کوه کم‌ارتفاع کرتار (Kirthar) و سلیمان، منطقه بلوچستان را از منطقه سند جدا می‌کند. این منطقه چهارراه اصلی ارتباطی شمال افغانستان و ماورای آن در آسیای مرکزی و شرقی با دشت سند و هند است (سیدسجادی، ۱۳۷۹: ۶).

رود سند یا ایندوس یا مهراں (Indus River)، رودخانه بزرگی است که از فلات تبت سرچشمه گرفته و پس از عبور از منطقه جامو و کشمیر، بخش میانی پاکستان را پیموده و در نزدیکی بندر کراچی به دریای مکران می‌پیوندد. سند، طولانی‌ترین و پرآب‌ترین رود پاکستان و یکی از سه رود بزرگ شبه‌قاره هند است و دلتای سند را تشکیل می‌دهد. تمدن دره سند (Indus Civilization) (دوران اوج: ۲۶۰۰-۱۹۰۰ پیش از میلاد) تمدنی باستانی بوده است که از بستر رود سند برخاسته و به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین شگفتی‌های معماری جهان - که در زمان اوج خود به تمدن هاراپا (Harappan Civilization) شهرت داشته - در زمره اولین سکونت‌گاه‌های شهری بزرگ در کل قاره‌ها بوده است. در واقع نخستین نشانه‌های گذار از جماعت کشاورزی به اجتماعات شهری در این منطقه دیده شده است. این دوره را «مرحله نخست هاراپایی» نامیده‌اند که از حدود ۳۵۰۰ پیش از میلاد آغاز شد و تا ۲۶۰۰ پیش از میلاد ادامه یافت. پس از آن، شاهد بلوغ تمدن هاراپا بوده‌ایم که تا ۱۹۰۰ پیش از میلاد ادامه داشته است.



تصویر ۱- نقشه شبه‌قاره هند در دوران باستان (Kajale, 2003)

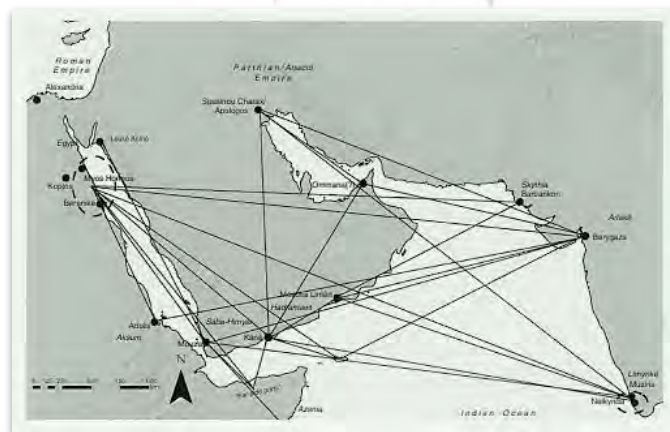
۲-۲- سابقه تاریخی، تجاری و سیاسی هند در دوران باستان

براساس شواهد باستان‌شناسی، اقیانوس هند به‌عنوان دریایی آزاد و یک شاهراه تجاری، از دیرباز اهمیت داشته و مورد توجه ایرانیان و سایر ملل باستان بوده است. دریانوردی در اقیانوس هند در طول هزاره سوم قبل از میلاد آغاز شده است. هنگامی که ساکنان دره سند به‌واسطه رود پرآب و دائمی سند در کنار اقیانوس هند، ارتباط تجاری دریایی را با بین‌النهرین آغاز کردند، در واقع تجارت دریایی نقش مهمی در رشد و گسترش اقتصاد تمدن هاراپا در هزاره سوم قبل از میلاد ایفا کرد (Chakrabarti, 1995: 138). در ادبیات سومری، از تمدن هاراپا با عنوان ملو‌حا (Meluhha) و به‌مفهوم سرزمین دریانوردان یاد شده و آن، نشانگر تداوم تجارت خلیج فارس و هند، پس از پایان هزاره سوم قبل از میلاد، تا اواخر قرن هفتم قبل از میلاد است. تصور می‌شود که روابط سند با بین‌النهرین در نیمه دوم هزاره سوم قبل از میلاد توسعه یافته و با انقراض تمدن دره سند پس از حدود ۱۸۰۰ قبل از میلاد، متوقف شده باشد. این ارتباطات را نیز می‌توان در سه دسته قرار داد: ۱- صادرات اشیاء ساخته‌شده از کالاهای هندی واردشده به خاور نزدیک که در نهایت به دریای اژه راه یافتند و با یافته‌های محوطه‌های باستانی هندی مشابهت دارند. ۲- واردات کالاهای غیرآلی مانند قلع، احتمالاً مقداری طلا و لاجورد که از هند یا آسیای مرکزی تحت کنترل هاراپا صادر می‌شد. ۳- صادرات کالاهای ارگانیک فاسدشدنی. اشیاء کشف‌شده ناحیه بین‌النهرین حداقل از حدود ۳۲۰۰ سال قبل از میلاد، واسطه‌ای در تجارت محصولاتی از جمله لاجورد، بین آسیای جنوبی و مصر بوده که در این زمان، هند منبع مهمی برای صدور کالاهای باارزش و ضروری برای بخش بزرگی از دنیای قدیم بود (Arnott, 2021: 79). پس از کوروش، دیگر پادشاه هخامنشی، داریوش اول به هند لشکر کشید تا علاوه بر فتوحات به‌دست‌آمده که از سند آغاز می‌شد، سود تجاری بیشتری نیز به‌دست آورد (بریان، ۱۳۸۱: ۷۵۱). ابتکار داریوش اول برای به‌دست‌آوردن تسلط بر تجارت در سراسر اقیانوس هند، این بود که خلیج فارس را به‌عنوان یک خط دریایی مهم برای تجارت دریایی، در کانون توجه قرار داد؛ زیرا کالاهای تجاری شبه‌قاره و آسیای مرکزی از طریق آبراه‌های حوضه رود سند به حاشیه اقیانوس هند رسیده و در ادامه به‌واسطه اقیانوس هند و دوزدن شبه‌جزیره عربستان، از راه دریای سرخ به سرزمین مصر یا مودریا (Mudarya) و سپس از طریق کانال سوئز که از سوی داریوش اول حفر شد، به دریای مدیترانه می‌رسیدند (کیان‌راد، ۱۳۹۷: ۲۳).

لشکرکشی دریایی داریوش، تحت فرماندهی اسکیلاکس از کاریاندا (Scylax of Caryanda) و متعاقب آن، فتح دره سند، باعث گشودن راه ارتباطی بین دره سند در جنوبی‌ترین مرز امپراتوری هخامنشی و سرزمین مصر در غربی‌ترین گستره قلمروی داریوش اول از طریق اقیانوس هند شد. به‌نظر می‌رسد هدف دیگر داریوش، حداقل تا حدی، اقتصادی نیز بوده است

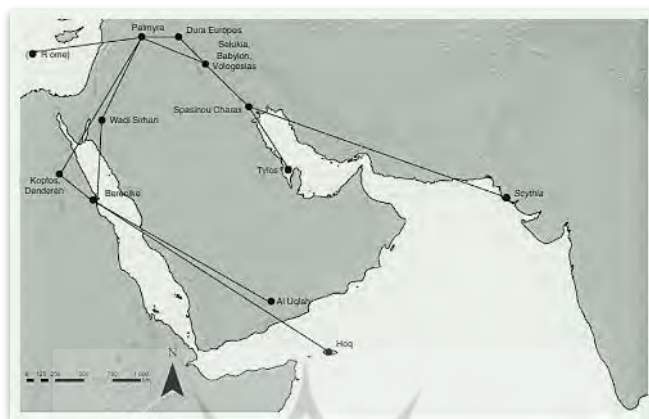
(کیان‌راد، ۱۳۹۷: ۲۳). پس از تهاجم اسکندر (۳۳۶-۳۲۳ ق.م) به شرق و فتح بین‌النهرین و ایران، او آسیای مرکزی و هند را فتح کرد (خادمی ندوشن، ۱۳۸۱: ۲۶). دورترین جایی که اسکندر بر آنجا پای گذاشت، شمال باختری هند بود که با ارتش خود در سال‌های ۳۲۷-۳۲۶ قبل از میلاد، از کوه‌های هندوکش و گندهارا عبور کرد و از طریق گذرگاه خیبر، وارد دره سند شد (مهرآفرین و موسوی حاجی، ۱۳۸۸: ۵۹). با مرگ اسکندر، جانشین اصلی وی سلوکوس، قدرت را به‌دست گرفت. سلوکیان که معاصر با سلسله موریانها در هند بودند، در جنگ با چاندرا گوپتا شکست خوردند و شمال غرب هند را به آن‌ها واگذار کردند (محمدی، ۱۳۹۵: ۱۰۵). در طول دوره امپراطوری موریان (۳۲۲-۱۸۵ قبل از میلاد)، شهرهای جدیدی در دشت گنگ ظاهر شد که در طی آن، رشد فوق‌العاده‌ای در تولید صنایع رخ داد. این به‌نوبه خود منجر به ظهور طبقه پیشه‌وران و بازرگانان شد که تمایل داشتند مستقل از ساختارهای سیاسی عمل کنند. آنان سکه‌های خاص خود را ضرب می‌کردند و برای اعضای خود خدمات بانکی ارائه می‌دادند. بدیهی است که حضور نظامی سلوکیان در این منطقه با رونق تجارت به‌منظور تأمین امنیت ارتباطات تجاری در خلیج فارس و در اقیانوس هند بوده است و آن‌ها مشتاق بودند که این وضعیت را حفظ کنند. این امر از کاوش‌های اخیر در منطقه خلیج فارس، به‌ویژه در فایلاکا (Failaka) در نزدیکی کویت به‌عنوان مکانی کلیدی مشهود است (Salles, 1987: 75).

پس از آن که اشکانیان در شمال شرق ایران به حکومت رسیدند، مناطق وسیعی از ایران و بین‌النهرین و سواحل خلیج فارس را تحت قلمروی خویش قرار دادند. این دوره با حکومت موریان و هندوسکاها در هند هم‌زمان بوده و از نظر فرهنگی، عصر بااهمیتی در هند است (محمدی، ۱۳۹۵: ۱۰۳). در حدود ۲۰ میلادی، گوندوفارس، یکی از فاتحان پارسی از امپراطوری اشکانیان، اعلام استقلال کرده و حکومت و پادشاهی هندوپارتی را در افغانستان و پاکستان امروزی و شمال هند ایجاد کرد و شهر تاکسیلا را که در زبان هندی به آن تاکشایلا (Takshila) گفته می‌شود، مرکز حکومت خود قرار داد (مهرآفرین، ۱۳۸۹: ۱۲۴). در سده نخست پیش از میلاد، به‌واسطه جاده ابریشم و رونق بازرگانی دریایی میان خلیج فارس و اقیانوس هند و دریای مدیترانه، بنادر و کانون‌های بازرگانی شاهد ازدحام کشتی‌های تجاری و بازرگانی از سرزمین‌های مختلف بودند و بازرگانان ایرانی در کنار بازرگانان خارجی در قلمروی اشکانیان مانند یهودیان و عرب‌ها و رومیان و سکاها - که هندی‌ها آن‌ها را یوانا می‌نامیدند- تا بنادر جنوبی هند و دریای سرخ، کشتی‌رانی می‌کردند. در این زمان، سلوکیه و پالمیرا مراکز تجاری معروفی بودند که از طریق دجله و خلیج فارس با اورمز (هرمز) ارتباط داشته و از طریق دریای عرب به منطقه سند و هند متصل می‌شدند (کیان‌راد، ۱۳۹۶: ۸۶). دریانوردان ایرانی، هندی و عرب با استفاده از بادهای موسمی هند (تیر و مرداد) به‌طور مستقیم از خلیج فارس به بنادر هند در سرزمین سکاها (دلنای سند) می‌رفتند و سود زیادی از این طریق به‌دست آوردند (کیان‌راد، ۱۳۹۶: ۲۰۰).



تصویر ۲- نقشه شبکه راه‌های تجاری اقیانوس هند به خلیج فارس (Seland, 2013: 378)

کتیبه‌های پالمیری متعلق به قرن دوم میلادی، حکایت از این دارد که بازرگان پالمیری پس از رسیدن به سواحل غربی خلیج فارس، با کشتی به سوی هند و احتمالاً به بندر بارباریکون در ناحیه سکائیه (پاکستان) سفر می‌کردند (Seland, 2013: 69). با اینکه تنش‌های سیاسی بین امپراطوری روم و اشکانی، احتمالاً به توسعه ارتباطات دریایی اقیانوس هند غربی بین بنادر در سواحل هند و دریای سرخ کمک کرده است، تجارت از طریق دریا همیشه یک گزینه جذاب، ارزان و سریع برای بازرگانان باستانی بوده که می‌توانسته توسط بازرگانانی که اغلب تحت تأثیر جریان‌های سیاسی بین دولت‌ها قرار نگرفته‌اند، انجام شود (Craig, 2018: 236).



تصویر ۳- راه دریایی هندوستان به پالمیر (Seland, 2013: 382)

در دوره ساسانی، روابط اقتصادی با هند از زمان اردشیر بابکان آغاز و در زمان پادشاهان دیگر ادامه یافت و شاهزادگان ساسانی به حکمرانی آن نواحی و لقب شاه سکستان و تورستان و هند منصوب می‌شدند. منابع ادبی نیز حکایت از تداوم شکوفایی تجارت بین ایران، بین‌النهرین و هند در دوره ساسانیان دارد. در این دوران، رقابت شدیدی بین ساسانیان و رومیان برای تسلط بر مسیرهای تجاری دریایی، به‌ویژه ابریشم اتفاق افتاد که در نهایت ساسانیان در این رقابت پیروز شده و انحصار تجارت را در دست گرفتند و بنادر خلیج فارس، مرکز تبادلات تجاری با هند شد (محمدی، ۱۳۹۸: ۵۶-۱۵۵). عربستان و سواحل جنوبی خلیج فارس به‌عنوان یک نقطه تلاقی برای مسیرهای دریایی که دریای سرخ، شرق آفریقا، هند و خلیج فارس را به یکدیگر متصل می‌کرد، دارای اهمیت بود و بازرگانان ایرانی و عربستانی در تجارت دریایی مشارکت فعال داشتند (Gregoratti, 2010: 21-37).

۳-۲- جغرافیای تاریخی دلتای سند

دلتای رود سند (ایندوس) در متون کلاسیک به‌دلیل بنادر پررونق، بارباریکون/بارباریکوم که در میان هفت دهانه رودخانه سند قرار دارد، مشهور بود. متأسفانه به‌دلیل تغییر ماهیت دلتای رود سند، مکان بارباریکون به‌طور قطعی شناسایی نشده است. با این حال، به‌نظر می‌رسد مکان آن در دهانه رود سند، نزدیک شهر بنهور (Banbhore) و شهر کراچی در جنوب پاکستان باشد. این شهر در قلمروی هندوسکایی (Indo-Saka) و در نزدیکی شهر بزرگ میناگارا (Minnagara)، پایتخت و شهر اصلی این پادشاهی به‌شمار می‌رفت (Felici, 2018: 315).

باتوجه به نتایج کاوش‌های باستان‌شناسی، پنج دوره فرهنگی برای این منطقه تشخیص داده شد که عبارتند از:

۱- سکایی-پارتی در حدود قرن اول قبل از میلاد تا قرن دوم میلادی یا بعد از آن

۲- ساسانیان ۳۰۲-۴۴۵ میلادی یا بعد از آن

۳- برهمنی و بودایی ۶۴۱-۷۱۲ م. سلسله برهمن ۴۹۹-۶۴۱ م. سلسله رای در قرون ۶-۷ میلادی

۴- امویان (صدر اسلام) ۷۱۱/۶۶۹-۷۵۰ م. نیمه اول قرن هشتم میلادی

۵- عباسی (اسلام متأخر) ۷۵۱-۱۰۱۱ م. اواخر قرن هشتم تا یازدهم میلادی و بعدها تا حدود قرن دوازدهم (Khan, 1969: 49-55).



تصویر ۴- نقشه تاریخی اورتلوس از اقیانوس هند، با مارهای دریایی در کنار آن (Seland, 2022: 29)

در دوران هخامنشی، تسلط بر دلتای سند از نظر نظامی و تجاری بسیار مهم بود. هرودوت می‌نویسد: «هنگامی که داریوش اول (۵۲۲-۴۸۶ ق.م) قصد فتح هند را کرد، فرمانروای هخامنشی، قبل از لشکرکشی، فرمانده نیروی دریایی خود، اسکیلاکس از کاریاندا را برای شناسایی منطقه فرستاد. او از رودخانه سند به سمت دریا حرکت کرد تا منطقه را بررسی کند. سپس داریوش، هندیان را تحت سلطه خود درآورد و در این دریا رفت‌وآمد کرد» (فاگل سانگ، ۱۳۹۷: ۱۶۸). ایالت هیندوش (Hindush) از این زمان به بعد تبدیل به یکی از ایالت‌های هخامنشی شد. هرودوت از هیندوش به‌عنوان بیستمین ساتراپ امپراطوری ایران نام می‌برد که وسعتش معلوم نیست؛ اما احتمالاً تمام ناحیه پنجاب را دربر داشته است (بشم، ۱۳۹۴: ۷۲).

داریوش به اسکیلاکس، همراه گروهی کارآزموده مأموریت سفری اکتشافی در اقیانوس هند و دریای سرخ را محول کرد. وی سفر خود را در حدود سال‌های ۵۱۹ تا ۵۱۲ ق.م از مکانی با نام کاسپاتیروس (Caspaturus) در سرزمین پاستیک (Pactyic)، بخشی از گنداره باستانی در شرق افغانستان کنونی و جایی در کنار رود کابل آغاز کرد که هکاته (Hecataeus)، تاریخ‌نگار یونانی، این شهر را پایین و در کنار رود سند ذکر کرده است؛ اما گویا آن بندر شهری در کنار رودخانه بوده که پایانه راه‌ها و حمل‌ونقل کالا از گنداره و هرهوتیش (قندهار) به اقیانوس هند محسوب می‌شده است. ناوگان اسکیلاکس، رود کابل را در مسیرش به سمت خاور و طلوع خورشید، تا پیوستنش به رود سند ادامه داد و بعد به سمت جنوب، حرکت ادامه داشت تا به بندر بارباریکون در دلتای رود سند و سواحل اقیانوس هند رسیدند و سپس به سمت غرب و دریای عمان کشتی راندند (کیان‌راد، ۱۳۹۷: ۲۴). هرودوت می‌نویسد: «انگیزه این سفر مشخص شدن دریایی است که رود سند به آن می‌ریزد؛ اما به نظر می‌رسد این اقدام بخشی از نقشه حساب‌شده داریوش برای تسلط کامل بر اقیانوس هند و در دست داشتن مسیر کشتی‌رانی بود تا با شبکه راه‌های دریایی ساتراپ شرقی خود، ایالت هیندوش در کنار رود سند و پایتخت زمستانی شاهنشاهی هخامنشی، شوش را به هم پیوند زند» (فاگل سانگ، ۱۳۹۷: ۱۹۵).

اسکندر پس از پیشروی به سمت مرکز شبه‌قاره هند دچار مشکل شد و سربازانش از جنگ دست کشیدند و اسکندر بر آن شد تا به بابل بازگردد. وی می‌خواست گروهی از سپاهیان را از راه دریا به سمت بابل برگرداند و پس از ایجاد یک ناوگان دریایی به فرماندهی نئارخوس، به او دستور داد تا سفر خود را از پایین رودخانه سند آغاز کند. وی در نوشته‌هایش از این سفر به‌عنوان سفری اکتشافی یاد می‌کند؛ زیرا اسکندر به او دستور داده بود که افزون‌بر کرانه‌ها و لنگرگاه‌های طبیعی، تمامی دماغه‌ها و همچنین شهرهای ساحلی را نیز بررسی کند و پی‌برد کدام سرزمین خشک و کدام حاصلخیز است. وی پس از این بررسی، تعدادی از بازرگانان یونانی را به شرق آورد (کیان‌راد، ۱۳۹۷: ۲۹-۳۰). اسکندر در دلتای سند، شهری را تصرف کرد که احتمالاً می‌تواند بندر پاتالا (Pattala) باشد. این نام در زبان هندی به معنی دلتای سند است و پس از آنکه اسکندر به ساکنان شهر، امان داد، متوجه شد شهر را تخلیه کرده‌اند و به‌ناچار اسکندر در کنار آن بندر، تأسیساتی متشکل از اسکله‌ها و لنگرگاه‌ها ایجاد کرد (آریان، ۱۳۸۸: ۲۵۵).

بندر تجاری بارباریکون در حوزه پادشاهی هندوسکاها قرار داشت. نویسنده قرن دوم میلادی، دیونیسیوس پریگتس (Dionysius Periegetes) در کتاب خود «شرح جهان شناخته‌شده» (Orbis Descriptio) می‌گوید: «این رود (ایندوس) دو دهانه دارد و به جزیره‌ای محصور در میان آن‌ها که به زبان بومیان، «Patalênê» نامیده می‌شود، امتداد دارد». رود سند از زمان اسکندر مقدونی بارها مسیر خود را تغییر داد و محل پاتالای باستانی، مورد حدس و گمان‌های زیادی بوده است. در اوایل قرن اول قبل از میلاد، دره سند با حمله اقوام خارجی سکاها (Saka) مواجه شد که بعدها سلسله هندوسکایی نامیده شدند و از طریق کنترل راه‌های تجارت دریایی میان هند و روم و خلیج فارس، قدرت و ثروت زیادی کسب کردند و بعدها نقشی برجسته در منازعات میان کوشانیان و هندواشکانی (Indo-Parthian) ایفا کردند (کلانی، ۱۴۰۱: ۱۱۱).

محدوده جغرافیای سیاسی حکومت اشکانیان هند از زمان تأسیس تا زمانی که این حکومت به‌طور کامل به‌وسیله اردشیر ساسانی منقرض شد، با تغییرات بسیاری همراه بوده است. قلمروی سیاسی آن‌ها در دوران اوج قدرت‌شان شامل سیستان، بخش‌هایی از افغانستان و پاکستان و بخش‌های شمال غرب هند بوده است. این قلمروی وسیع را استانداران تحت فرمان آن‌ها که غالباً از اعضای خانواده سلطنتی بودند، اداره می‌کردند (عزیزی‌پور، ۱۳۹۹: ۹۰). تسلط بر این منطقه دسترسی به بندر بارباریکون را برای اشکانیان هند فراهم کرد. این بندر به جاده ابریشم متصل می‌شد که در آن زمان تجارت در آن جاده از طریق خلیج فارس رونق یافته بود. این دسترسی و منافع اقتصادی حاصل از آن، ثروت زیادی را برای حکومت اشکانیان هند به ارمغان آورد. بازشدن جاده ابریشم در زمان مهرداد دوم و عواید حاصل از تجارت آن، دولت پارت را بر آن داشت تا از طریق دریا به‌مانند راه‌های زمینی، تجارت آن را به خود اختصاص دهد؛ به‌همین جهت بنادر جنوبی خود را سروسامان داده و از طریق آن‌ها به‌خصوص بنادر آپولوگوس و خاراکس در ساحل فرات، با هندوستان به تجارت ادویه و ابریشم پرداختند و جالب اینکه کشتی‌های پارتی مسیر آبی خاراکس تا مصب رودخانه سند را چهل‌روزه می‌پیمودند (خدادایان، ۱۳۸۰: ۱۸۷). قلمروی سلسله هندوسکایی شامل پنجاب و دره سند بود و آنان از حدود ۵۰ قبل از میلاد تا ۳۰ میلادی حکومت می‌کردند (پوری، ۱۳۷۵: ۲۹). نویسندگان کلاسیک از سکاها شمال غرب هند با عنوان هندوسکایی نام می‌برند. بطلمیوس (Ptolemy) در کتاب خود (کتاب هفتم، بند ۱، سطر ۵۵) می‌نویسد که کلیه سرزمین‌های مجاور مسیر رودخانه سند را هندوسکا می‌نامیدند و این ناحیه شامل پاتالن، ایبریا و سوراشرتا می‌شد (Casson, 1989: 175).

شواهد سکه‌شناسی نشان می‌دهد که حکومت شاهزادگان هندواشکانی پس از گوندوفارس در این منطقه ادامه داشته است. از متن دریانوردی اریتره پیداست شاهزادگان اشکانی، درگیر یک مبارزه داخلی در سکاویه در دره پایین سند بوده‌اند. با استفاده از این بی‌ثباتی سیاسی، در اواخر سلطنت گوندوفارس، کوشانیان تحت رهبری کوجولاکادفیس (Kujula Kadphises) به قلمروی اشکانیان هند حمله کردند (کلانی، ۱۴۰۱: ۱۳۰). سومین فرمانروای کوشانی، ویماکادفیس (Vima Kadphises)

برای منافع تجاری، نواحی پایین سند (سکاییه) را فتح کرد (بشم، ۱۳۹۴: ۹۰). این انتقال قدرت در منطقه را می‌توان با کمک انبار سکه‌ای مکشوف در تاکسیلا و حفاری‌های منطقه سیادپور استوپا (Saidpurstupa)، نزدیک تندو-محمدخان در منطقه سند، ردیابی کرد. با کشف دو سکه نقره مشابه سکه‌های ساپدان (شاهزاده هندواشکانی) از حفاری‌های سیادپور، مشخص شد که ضرابخانه در ناحیه پایین رود سند، تنها منطقه‌ای است که از سکه‌های نقره و فلزات مرغوب استفاده می‌کرده است.

ظاهراً سکه‌های رومی در باریگازا در برابر پول محلی ارزش زیادی داشتند؛ بنابراین از شمش برای مبادله استفاده می‌شد (Casson, 1989: 81). ماهیت معاملات در بارباریکون متفاوت بود و از مسکوکات خارجی در مبادله کالا استفاده می‌شد (Mathew, 2017: 422). رومی‌ها برای ارسال به هند، بهترین سکه‌های نقره را با دقت انتخاب می‌کردند. تعداد زیادی از سکه‌های رومی که در هند یافت شده است، به‌طور کلی نشان‌دهنده روابط تجاری بین روم و هند است. پول نقره‌ای که در بارباریکون استفاده می‌شده، صرف‌نظر از قدرت سیاسی صادرکننده، همیشه ارزش بالایی داشت؛ بنابراین حتی زمانی که گوندوفارها برای سایر مناطق، نقره بی‌ارزش (ناخالص) ضرب می‌کردند، سکه‌های صادرشده در ناحیه سند پایین (ضرابخانه پوسکالاواتی) از کیفیت بالایی برخوردار بود. شاید پتانسیل تجاری این منطقه، حاکمان را بر آن داشته تا استاندارد خاصی را رعایت کنند و در نتیجه می‌توان گفت ضرب سکه استاندارد، وسیله‌ای برای اداره تجارت خارجی بوده است. همان‌طور که منابع چینی گواهی می‌دهند، ویما کادوفیس کوشانی به‌خوبی از ظرفیت اقتصادی این منطقه آگاه بود. او در نهایت با بیرون‌راندن گوندوفارس و جانشینانش، بارباریکون را به امپراطوری کوشانی ضمیمه کرد (Mukherjee, 1970: 11). بنابراین، پیروزی کوشانیان، بسیاری از مناطق مهم تجاری را تحت یک قدرت سیاسی گرد هم آورد. این فتح همچنین در تاریخ گسترش امپراطوری کوشانیان در شبه‌قاره بسیار مهم بود. کوشانیان برای تسلط بر دره سند و دلتای آن از بارباریکون به‌عنوان سکوی پرشی استفاده کرده و در ایجاد و متعاقب آن، کنترل تجارت جاده ابریشم، نقش کلیدی داشته و بسیاری از کالاهای چینی و آسیای مرکزی و هیمالیا، تحت کنترل مستقیم کوشانی‌ها در بارباریکون موجود بودند (Xinru, 2010: 38).

اگر اطلاعات ذکرشده در زمینه اطلاعات رود سند را که توسط پلینی در کتاب تاریخ طبیعی آمده دنبال کنیم، ویژگی جالبی را می‌توانیم مشاهده کنیم: سفر به سمت جنوب هند از طریق بندر بارباریکون، کوتاه‌تر و ایمن‌تر و دسترسی آن آسان‌تر بود و به این معنی بود که توجه حاکمان کوشانیان به ناحیه دلتای سند معطوف شده و بر رونق بندر بارباریکون تأثیر گذاشت (Chakravarti, 2006: 228). امپراطوری ساسانیان به‌عنوان قدرت سیاسی برتر ایران در تلاش بود تا بر خلیج فارس تسلط پیدا کند؛ زیرا این خلیج دارای قدمت طولانی به‌عنوان یک شریان اصلی دریایی بود. حاکمان ساسانی به‌شدت طرفدار شهرسازی بودند و اهمیت آن را درک می‌کردند. سکه‌های اشکانی و ساسانی نیز در همه این مناطق یافت شده است و ویرانه‌های قلعه‌ای به‌سبک ساسانی را می‌توان در راتکوت در نزدیکی کراچی امروزی مشاهده کرد که احتمالاً شاهدهی از حضور ساسانیان در دهانه سند است. به‌گفته طبری، مورخ مسلمان ایرانی، «ساحل سند توسط حاکم محلی در قرن پنجم به‌عنوان هدیه به امپراطور ساسانی، بهرام پنجم داده شد» (Foltz, 2018: 141). شاهان ساسانی با سیاست‌های مالیاتی کمتر، جانشینان شایسته‌ای برای اشکانیان بودند. با این حال، از همان آغاز به قدرت رسیدن، سیاست اساسی آن‌ها این بود که کنترل مؤثر بر خلیج فارس و مسیر تجاری با اقیانوس هند را داشته باشند و از این‌رو دره سند و بندر بارباریکون یا کل ساحل شرق و غرب خلیج فارس در قرن سوم پس از میلاد تحت کنترل ساسانیان بود (Mukherjee, 2022: 131). ساسانیان در پیروی از سیاست خود، بندرها و شهرهای مستحکم متعددی در منطقه خلیج فارس به‌ویژه بندر سیراف ایجاد کردند؛ زیرا تسلط بر خلیج، امری آسان نبود و تهدیدات منظمی از جانب اعراب وجود داشت که سرانجام شاپور دوم آن‌ها را شکست داد. وی نه تنها اعراب را شکست داد، بلکه با تبدیل بحرین به بخشی جدایی‌ناپذیر از امپراطوری ساسانی، قدرت ساسانیان را در خلیج فارس مجدداً تثبیت کرد (Kervran, 1994: 115). یزدگرد اول (۳۹۹-۴۲۱ م.) به تجارت با هند پرداخت. سالنامه‌های

نسطوری گواه این تجارت است. در واقع «براساس تواریخ قرن یازدهم، یزدگرد اول، حاکم ساسانی، کاتولیکوس نستوری، شخصی را برای تحقیق در مورد دزدی دریایی کشتی‌هایی که از هند و سیلان باز می‌گشتند، پیش از سال ۴۱۵ میلادی به فارس فرستاد» (Foltz, 2018: 142). جانشین یزدگرد اول ساسانی، بهرام پنجم (۴۲۱-۴۳۸ م) بود. او با یک شاهزاده‌خانم هندی ازدواج کرد و این اتحاد، بندر دایبل در دلتای سند و بخش‌های مجاور سند و مکران را برای او به ارمغان آورد. خسرو دوم از راه خلیج فارس لشکری به هند فرستاد و پادشاه هند در دره سند و سایر نواحی با شاهنشاه ساسانی پیمان صلح بست (محمدی، ۱۳۹۸: ۱۶۳). بهرام پنجم یا یکی از جانشینان او براساس سنت و به‌پیروی از ساسانیان در ساختن دژها در نقاط کلیدی و راهبردی مسیرهای دریایی، قلعه راتوکوت را در نزدیکی دایبل برای حفاظت - که معمولاً مملو از کالاهای وارد شده بود - ساخت. کشتی‌های دریایی و احتمالاً حضور شناخته‌شده دزدان دریایی، یکی دیگر از دلایل حیاتی ساخت این قلعه در سند است. در بخش غربی اقیانوس هند، رقابت شدید بین امپراطوری بیزانس و ساسانی و وسوسه سود اقتصادی باعث شد که امپراطور بیزانس، ژوستینیانوس (۵۲۷-۵۶۵ م) از اتیوپیایی‌ها بخواهد که ابریشم را از هند بخرند و در میان رومیان بفروشند (Kervran, 1986: 336). با این حال، سیاست بیزانس شکست خورد؛ همان‌طور که پروکوپوس، مورخ رومی به ما می‌گوید: «برای اتیوپی‌ها خرید ابریشم از هندی‌ها غیرممکن بود؛ زیرا بازرگانان ایرانی همیشه در همان بندرهایی که کشتی‌های هندی در آنجا پهلو می‌گرفتند، حضور داشته و عادت به خرید کل محموله داشتند». این داستان نشانگر انحصار ساسانیان بر خلیج فارس و نفوذ آن‌ها بر بازارهای غرب هند است و مؤید تسلط ساسانیان بر تجارت آسیایی. این بندر بهترین راه بازرگانی برای قلمروی اشکانی و ساسانی به خلیج فارس و از آنجا به واسطه رود فرات، به سوی پالمیرا به‌شمار می‌رفت (کیان‌راد، ۱۳۹۶: ۲۱۸). با تصاحب دلتای سند و سواحل مکران، ساسانیان توانستند دستاوردهای اقتصادی قابل توجهی به‌دست آورند. این عامل بسیار مهمی در حیات و بقای بارباریکون به‌عنوان یک بندر مهم در دوره ساسانی بود (Ghosh, 1826: 367). در این دوره، نظارت حکومتی بر بندر و معاملات به‌شدت انجام می‌شد؛ چنان‌که کشتی‌ها در بارباریکون پهلو می‌گرفتند، اما تمام محموله‌ها از طریق رودخانه برای پادشاه در کلان‌شهر میناگارا برده شده و در اختیار شاهزادگان هندوآشکانی قرار می‌گرفت (کیان‌راد، ۱۳۹۶: ۲۱۸).

۲-۴- معرفی کالاهای تجاری

تجارت دریایی در آسیا بدون وجود مراکز شهری و روستایی داخلی که قادر به تولید مازاد مواد غذایی و مواد خام صنعتی باشد، نمی‌توانست برای مدت طولانی دوام بیاورد. محصولات و کالاهای مناطق داخلی هند و آسیای مرکزی باعث رونق و بقای بندر بارباریکون شدند. در قرون اولیه میلادی، دیگر بنادر هند نیز شاهد ورود کشتی از دیگر سرزمین‌ها بودند؛ اما دو بندر باریگازا و بارباریکون اهمیت بیشتری دارند. کنترل بر دلتای سند از نظر تجاری بسیار جذاب است. در دلتای سند، بندر بارباریکون، مرکز مهم تجارت واردات مرجان، صمغ معطر، کندر، ظروف شیشه‌ای، ظروف نقره و غیره و صادرات کاستا، مروارید، عطر گیاهی، فیروزه، لاجورد و غیره بوده است. از ماهیت یافته‌های بندر برنیکه مشخص می‌شود که برنیکه هیچ ارتباط تجاری با بارباریکون نداشته است. این بندر عمدتاً به بنادر واقع در خلیج فارس خدمات می‌داد. بارباریکون منحصراً یک بندر و نه یک مرکز تولیدی یا صنعتی بود؛ زیرا اقلام وارداتی آن مانند باریگازا حاوی مواد خام نبود. بنابراین ماهیت این بندر با باریگازا متفاوت بود. طبیعی بود که آنجا پایانه‌ای برای تجارت بین‌المللی باشد؛ زیرا تعداد کمی از آن محصولات داخلی بود. در این میان، رودخانه سند به‌عنوان شریان در تجارت بین‌منطقه‌ای در داخل هند عمل می‌کرد؛ چنان‌که برخی از کالاها از دریا به این بندر وارد شده و سپس از راه‌های زمینی به مناطق دیگر مانند ایران و چین و آسیای مرکزی منتقل شده و در عوض از آن مناطق، کالاهایی از داخل هند و آسیای مرکزی به این بندر وارد و با کشتی صادر می‌شد. در این بندر تجاری، بازاری برای ارائه وجود داشت که کالاهایی چون پوشاک محلی، فیروزه سبز هندوکش، خشل (مقل ارزق) نوعی صمغ گیاهی

دارویی، سنگ لاجورد از بدخشان، پوست حیوانات از چین و تبت، پوشاک کتانی و نخ ابریشم از چین و وسمه (نیل)، عقیق و آهن و چرم از سرزمین اشکانی و حیواناتی چون فیل و شیر و ببر، گربه سفید وحشی و مشک و عطر حیوانی از تبت و چین و تمساح و مروارید و صدف خوراکی و ادویه‌جات و مواد خوراکی شامل مُشک، کاستوس (گیاه دارویی)، دارچین، زنجبیل و فلفل سیاه و قرمز و روغن سنبل هندی و مر، صمغ، ریواس، شکر، پنبه و میوه‌های خشک و برنج و گندم و روغن مالاباتروم به دیگر مناطق از جمله روم و دام کوهان‌دار از راه خشکی به ایران و بادبان‌های کشتی به مصر صادر می‌شد. ادویه‌جات به سرعت در دستورالعمل‌های غذایی، به مواد اولیه اصلی تبدیل شدند و به قول کاسون: «در دنیایی با دمای گرم و بدون یخچال، بدون شک از یک چاشنی قوی استقبال می‌شد» (Casson, 1989: 161) و به سرعت در دنیای متمدن آن دوران خواهان زیادی یافت و مسیرهای تجاری مشرق‌زمین به غرب مملو از ادویه شد. در عوض رومی‌ها کهربا و مس، مرجان و سکه‌های زرین به این بندر صادر می‌کردند. اما دیگر کالاهای وارداتی شامل پوشاک نازک، بدلیجات و تولیدات کتانی، یاقوت زرد، کندر، ظروف شیشه‌ای، بشقاب‌های سیمین و زرین و شراب بود (کیان‌راد، ۱۳۹۶: ۲۱۹).

۲-۵- دلتای سند و شبکه تجارت داخلی

در این بخش، اهمیت بندر بارباریکون در زمینه صادرات و واردات و نقش آن در شبکه تجارت داخلی شمال غربی شبه‌قاره هند و آسیای مرکزی بررسی می‌شود. در دوران باستان، راه‌های تجارت زمینی وسیعی در سراسر آسیای مرکزی امتداد داشت و کالاهای چینی را به هند و خاورمیانه می‌برد. پژوهشگران از این شبکه تجارتی به عنوان جاده‌های ابریشم یاد می‌کنند تا تأکید کنند که ابریشم متمایزترین کالایی است که در این شبکه تجارتی مبادله می‌شد. درحقیقت «جاده ابریشم» از چندین مسیر تجاری منطقه‌ای شکل گرفته است که در آسیای داخلی به یکدیگر متصل می‌شوند تا انتقال کالا از هند و چین به غرب را تسهیل کنند (محمدی، ۱۳۹۵: ۱۱۰). این شبکه‌های تجاری از طریق تعدادی از مسیرهای تجاری مهم به قلمروی امپراطوری روم متصل بودند. کالاهای رومی نیز از بنادر هند در شمال به آسیای مرکزی در امتداد همان مسیرهای تجاری که ابریشم را از این مناطق به بارباریکون می‌رساند، حمل می‌شد؛ بنابراین صادرات رومی، تقاضای بازار در آسیای مرکزی را تأمین می‌کرد و همچنین بازارهای شمال غربی هند را غنی می‌ساخت. کالاهای شرقی نیز از طریق راه‌های دریایی که خلیج فارس را به شمال غربی هند متصل می‌کرد، به بین‌النهرین می‌رسید. بخشی از این واردات شرقی به ایران در امتداد مسیرهای تجاری رود فرات و دجله به سوریه روم همسایه حمل می‌شد. شهر پالمیرا در سوریه خود را به عنوان یک مکان محوری در این مسیرهای تجاری بیابانی تثبیت کرد و کنیبه‌های یادبودی از این شهر، جزئیات منحصر به فردی را درباره سفر کاروان‌ها به جنوب تا خلیج فارس ارائه می‌دهد.

پلینی در کتاب تاریخ طبیعی از مسیری بین دروازه‌های خزر و نقطه منتهی به پاتالا صحبت می‌کند و بدین ترتیب نشان می‌دهد که مسیری از دروازه‌های خزر به ناحیه دلتای سند می‌رفتند. مناسبات بازرگانی میان ایران و هند به شکل‌گیری راه دیگری در شرق ایران انجامید که آن نیز به جاده ابریشم می‌پیوست و از قبادیان بلخ تا راولپندی در شبه‌قاره هند ادامه داشت. همچنین جاده‌ای تجاری، کاشغر را به بندر بارباریکون در کرانه باختری هند پیوند می‌داد که به «جاده ابریشم سند» مشهور بود (کیان‌راد، ۱۳۹۶: ۱۰۳). شهر تاریخی بگرام که به خاطر گنجینه‌هایش معروف بود، از نظر جغرافیایی در امتداد مسیرهای تجاری زمینی باستانی قرار داشت که آسیای مرکزی را به هند، چین و مدیترانه پیوند می‌داد. بگرام از طریق گردنه خیبر پس از طی ۲۰۰۰ کیلومتر به دلتای سند و بندر بارباریکون در قلمروی هندوسکاها متصل می‌شد (Seland, 2013: 68). همچنین قندهار (آراخوریا)، یک مرکز شهری مهم بود که موقعیت مکانی آن، ارتباط آن را با مناطق شمال هندوکش و سمت جنوب، تقویت می‌کرد. قندهار با عبور از گذرگاه بولان و سپس به سمت تاکسیلا و سیالکوت، در نهایت به بندر بارباریکون و میناگارا در

دلتای سند ختم می‌شد (Ghosh, 2014: 68). در واقع شبه‌قاره هند و آسیای مرکزی از طریق این بندر و اقیانوس هند به امپراطوری روم متصل می‌شد.

۲-۶- دلتای سند و ارتباط با خلیج فارس

نویسنده راهنمای دریانوردی دریای اریتره، به مسیر تجاری بین خلیج فارس و دلتای سند اشاره می‌کند؛ اما دانیل پاتس معتقد است «نویسنده به‌خوبی با خلیج فارس آشنا نبوده و تنها به وجود دو بندر مهم آپلوگوس و او مانا اشاره کرده است» (Potts, 1463-1451: 1993). این دو مکان، نمایانگر دو نقطه مهم در خلیج فارس در مسیری بودند که از پالمیرا شروع و به هند ختم می‌شد. بنابراین نقش بازرگانان پالمیری در شناخت ما از این مسیر مهم خواهد بود.

مایکل گاولیکوفسکی معتقد است که «بازرگانان پالمیری برای تجارت با شرق، به بابل رفته و سپس از طریق خلیج فارس و دریا به منطقه‌ای معروف به سکاییه می‌رفتند. هیچ مدرکی وجود ندارد که نشان دهد پالمیری‌ها به بابل می‌رفتند تا از ایران آسیای مرکزی عبور کنند» (Gwlikowski, 1994: 27). در این دوران، از هند کالاهای تجملی مانند مروارید، جواهرات، لاک‌پشت و ابریشم که برخی از آن‌ها را بازرگانان هندی از چین وارد کرده بودند، به خلیج فارس و دریای سرخ منتقل می‌کردند. آنان با کشتی‌هایی که در بنادر شمال غربی هند به‌ویژه بارباریکون بارگیری شده بود، به سمت غرب رفته و پس از عبور از خلیج فارس، در بنادر غربی آن تخلیه می‌کردند (تاپار، ۱۳۹۹: ۱۵۳) و از آنجا، کاروان‌های شتر، کالاها را به سلوکیه و پالمیرا می‌بردند و در آنجا آن کالاها به‌همراه کالاهایی که از هند و چین در مسیر زمینی از ایران و بین‌النهرین عبور می‌کرد، به تاجران پالمیری و رومی فروخته می‌شد (Casson, 1961: 293). علاوه بر آن، در منابع نیز شواهدی از پیوندهای خلیج فارس و سریلانکا در دوره ساسانیان وجود دارد؛ همان‌طور که راهب مسیحی قرن ششم، کوسماس اسکندریه در کتاب توپوگرافی مسیحی خود چنین اشاره کرده است: «ابریشم به‌طور منظم از طریق سیلان به ایران ارسال شده و سفر بین این دو کشور بسیار طولانی است» (Foltz, 2018: 142). در چین، یکی دیگر از گیاهان کشت‌شده در سیلان بود که در ایران برای مصارف دارویی استفاده می‌شد و از آن در طب جالینوسی با عنوان «دارچینی» یا «چوب چینی» (NP dārčīn) نام برده می‌شد. سیلانی‌ها نیز اسب‌هایی از ایران به‌دست آوردند. کوسماس بیان می‌کند که اسب‌های ایرانی نزد پادشاه سیلان به‌قدری ارزش داشتند که بازرگانان ایرانی را از پرداخت عوارض واردات معاف می‌کرد (Foltz, 2018: 144). در اواخر قرن اول میلادی، کشتی‌رانی در مسیر دریای سرخ برای رسیدن به مدیترانه شرقی از طریق تجارت دریایی با بنادر خلیج فارس فعال‌تر شده و بنادر ساحل مالابار به‌عنوان نقطه اصلی تجارت با بازرگانان دریای سرخ مطرح شده و به‌عنوان مسیر دریایی اصلی، بخش شمالی اقیانوس هند را به دریای مدیترانه پیوند داد. بندر بارباریکون از بنادر دلتای سند، برای تبادل کالا به خلیج فارس و ایران پروتوق‌ترین مسیر بود.

۳- نتیجه‌گیری

هنگامی که دولت‌های نخستین در دنیای باستان شکل گرفتند، تجارت و بازرگانی نقش عمده‌ای را در تبادل فرهنگ و تمدن ایفا می‌کرد. در این میان، خلیج فارس و اقیانوس هند جایگاهی ممتاز داشتند؛ چنان‌که در عصر مفرغ، ساکنین شهرهای بین‌النهرین و سواحل جنوبی ایران پیوند محکمی با تمدن هاراپا در ناحیه سند داشته‌اند. در واقع دلتای سند و بارباریکون «وحدت مسیرهای دریایی، رودخانه‌ای و زمینی» را به نمایش گذاشته و در دوران باستان به‌ویژه در قرون اولیه میلادی، به‌عنوان «شهر دروازه»، یک شبکه تجاری و اقتصادی را با خلیج فارس و به‌ندرت بنادر دریای سرخ و امپراطوری روم داشت. گویا تنها مشکل بارباریکون این بوده که یک شهر پرجمعیت و مرکزی نبوده و در این بندر، جمعیتی در طول ساحل به‌صورت پراکنده ساکن بوده و در واقع نقش بازار شهر میناگارا، پایتخت پادشاهی هندوسکاها را در ساحل دلتای سند داشته است. این بندر علاوه بر واردکردن کالا از ایران و خلیج فارس و امپراطوری روم، در صادرکردن بسیاری از کالاهای تولیدشده چین و

آسیای مرکزی و شبه‌قاره هند توسط بازرگانان هندی و ایرانی، رومی و پالمیری به بنادر خلیج فارس و سایر نقاط، نقش داشته است. برخی از آن کالاها نیز بیشتر جنبه تجملاتی داشته و فقط در این بندر مبادله می‌شد. این تعاملات به تجارت کالا محدود نبوده و مبادلات در زمینه دین و تغییرات فرهنگی، زبان و سنت‌ها را هم شامل می‌شد. به لحاظ سیاسی نیز این بندر به واسطه نزدیکی با پایتخت پادشاهان هندوسکایی، دارای اهمیت بود؛ چنان‌که بارها توسط اشکانیان و در نهایت کوشانیان تصرف شد و کوشانیان از این بندر به واسطه تسلط بر تجارت، بهره فراوان بردند. از آنجایی‌که اشکانیان مانع تجارت مستقیم هند و چین در شرق و رومیان در غرب بودند، تجارت دریایی از بنادر هند بهترین روش مبادله کالا به صورت مستقیم بوده و علاوه بر آن نسبت به مسیر زمینی ارزان‌تر و مطمئن‌تر بود.

یکی از مهم‌ترین دلایل از رونق افتادن بارباریکون، عدم ثبات سیاسی در این منطقه و درگیری‌های مداوم بین کوشانیان و سکاها و اشکانیان بوده است. کشف مهم رومیان نیز این بود که به کمک بادهای موسمی اقیانوس هند، کشتی‌های بادبانی به مدت دو ماه می‌توانستند تا مسافت‌های دور سفر کنند. از این رو بندر باریگازا اهمیت بیشتری پیدا کرد و در نتیجه انحصار بارباریکون شکسته شد و تجارت در این بندر از رونق افتاد؛ چنان‌که بعد از این وقایع، بازرگانان، ابریشم چینی را با کندر در این بندر مبادله می‌کردند. با رونق بندر باریگازا و توجه بیشتر به ساحل مالابار و ارتباط با دریای سرخ، از رونق این بندر کاسته شد. بطلمیوس درباره این بندر سکوت می‌کند و این حاکی از زوال این منطقه است. با این حال، حتی با کاهش اهمیت، دلتای سند و بارباریکون به حیات خود ادامه دادند و آن بندر در اوایل دوره اسلامی با نام «بندر دایبل» حیات خود را حفظ کرد. متأسفانه به دلیل تغییر مسیر دلتای رود سند، مکان بارباریکون به‌طور قطعی شناسایی نشده و اطلاعات ما حاصل کاوش‌های باستان‌شناسی محدود در این منطقه و به کمک منابع مکتوب تاریخی است.

منابع

- آریان. (۱۳۸۸). *لشکرکشی اسکندر*. ترجمه محسن خادم. تهران: نشر دانشگاهی.
- بریان، پیر. (۱۳۸۱). *امپراتوری هخامنشی*. ترجمه ناهید فروغان. تهران: فرزانه روز.
- پوری، ب.ن. (۱۳۷۵). *سکاها و هندوپارتی، تاریخ تمدن‌های آسیای مرکزی*. ترجمه صادق ملک شه‌میرزادی. جلد سوم. تهران: وزارت امور خارجه.
- تاپار، رومیلا. (۱۳۹۹). *تاریخ هند*. مترجم همایون صنعتی‌زاده. جلد اول. تهران: ادیان.
- چمنکار، محمدجعفر. (۱۳۹۴). *تجارت دریایی ایران و هند در سلوکی*. *تاریخ روابط خارجی*، ۱۶(۶۴): ۴۹-۲۴۴.
- خادمی ندوشن، فرهنگ. (۱۳۸۱). *مروری کوتاه بر تاریخ شرق ایران از دوره هخامنشیان تا مرگ اسکندر*. *دانشکده ادبیات و علوم انسانی تهران*، ۵۲(۴): ۴۸۱-۴۹۳.
- خدادایان، اردشیر. (۱۳۸۰). *اشکانیان*. تهران: نشر به‌دید.
- خسروزاده، علیرضا. (۱۳۹۸). *باستان‌شناسی خلیج فارس در دوره اشکانی و ساسانی*. تهران: انتشارات سمت.
- سیدسجادی، سید منصور. (۱۳۷۹). *باستان‌شناسی شبه‌قاره هند*. تهران: انتشارات سمت.
- عزیزی‌پور، طاهره. (۱۳۹۹). *تأملی بر تاریخ سیاسی اشکانیان هند براساس منابع سکه‌شناسی*. *مطالعات باستان‌شناسی*، ۱۲(۲): ۱۸۷-۲۰۳.
- فاگل سانگ، ویلم. (۱۳۹۷). *هخامنشیان بر مبنای مدارک ایران شرقی*. ترجمه خشایار بهاری. تهران: فرزانه روز.
- کلانی، رضا. (۱۴۰۱). *هندوپارتیان و برآمدن ساسانیان*. تهران: طهوری.
- کیان‌راد، خسرو. (۱۳۹۶). *بازرگانی در روزگار اشکانیان*. تهران: آباد بوم.
- کیان‌راد، خسرو. (۱۳۹۷). *خلیج فارس در دوران باستان*. تهران: آباد بوم.
- لولین‌بشم، آرتور. (۱۳۹۴). *هند باستان*. ترجمه فریدون بدره‌ای و محمود مصاحب. تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

- محمدی، حسین. (۱۳۹۵). روابط اقتصادی ایران و هند در عصر پارتیان. *مطالعات شبه‌قاره*، ۸(۲۷): ۱۰۳-۱۲۴.
- محمدی، حسین. (۱۳۹۸). روابط اقتصادی ایران و هند در عصر ساسانیان. *مطالعات شبه‌قاره*، ۱۱(۳۷): ۱۷۰-۱۵۵.
- مهرآفرین، رضا. (۱۳۸۹). معبد سکایی تاکسیلا. *مطالعات شبه‌قاره*، ۲(۳): ۱۲۳-۱۴۴.
- مهرآفرین، رضا؛ موسوی حاجی، سید رسول. (۱۳۸۸). عبور از گدروزیا. *پژوهش‌های تاریخی*، ۴۵(۳): ۶۶-۵۵.
- Arnott, R. (2021). *Crossing Continents: Between India and the Aegean from Prehistory to Alexander the Great*, Oxbow Books Limited.
- Casson, L. (1989). *The Periplus Maris Erythraei*, Text with Introduction, Translation and Commentary, Princeton university Press.
- Casson, P., Ch'ien, ssu-ma, chi, shih and Watson, B. (1961). *Records of the Grand Historian of China*, 2 vols., New York and London: Columbia university Press, p. 293.
- Chakrabarti D.K. (1995). *India: An Archaeological History*, New Delhi: Oxford University Press.
- Chakravarti, R. (2006). *On Board the hermapollon: Transporting gangetic nard from Muziris*, in *Interrogating History: Essays for Hermann Kulke*, ed. Martin Brandtner and shishir kumar Panda, Delhi: Motilal Banarsidass.
- Cobb, M. (2021). *World-Systems Theory*, Globalization or Glocalization – analysing the dynamics of the ancient Indian Ocean ivory trade.
- Craig, B. (2018). *Empires of Ancient Eurasia The First Silk Roads Era, 100 BCE–250 CE*, Cambridge University Press.
- Felici, A C. (2018). *Banbhore, a Major Trade Centre on the Indus' Delta: Notes on the Pakistani-Italian Excavations and Research*, Proceedings of the 10th International Congress on the Archaeology of the Ancient Near East, Volume 2, p315.
- Foltz, R. (2018). *From Zanzibar to Zaytun: Iranian Merchants across the Indian Ocean Basin*, Iran and the Caucasus 22, Brill Publisher, 139-154.
- Ghosh, S. (1826). *The Western Coast of India and the Gulf: Maritime Trade during the 3rd to 7th Century AD*. BAR International Series, 2008, 367-371.
- Ghosh, S. (2014). *Barbarikon in the Maritime Trade network of Early India*, In: Rila Mukherjee ed. *Vanguards of Globalization: Port Cities from the Classical to the Modern*, pp. 59-74, New Delhi.
- Gregoratti, L. (2010) *The Palmyrenes and the Arsacid policy*, in A. G. Avdeev, ed., *Voprosy epigrafiki: sbornik statei (Problems of epigraphy: collected articles)*, vol. 4, Moscow: Russkij Fond Sodejstvija Obrazovaniju i Nauke, pp. 21–37.
- Gwlikowski, M. (1994). *Palmyra as a Trading Centre*, Iraq, vol. 56, p. 27.
- Kervran, M. (1986). *Archaeological research at Suhar 1980-1986*. *Journal of Oman Studies*, 13: 263-381.
- Kervran, M. (1994). *Multiple Ports at the Mouth of the river indus: Barbarike, deb, daybul, lahori Bandar, diulsinde'*, in *Archaeology of Seafaring: The Indian Ocean in the Ancient Period*, ed. himanshu Prabha ray, delhi: indian Council of historical research, p. 115.
- Khan F.A. (1969). *Banbhour. A Preliminary Report on the Recent Archaeological Excavations at Banbhour*. Karachi.
- Mathew, K.S. (2017). *Imperial Rome, Indian Ocean Regions and Muziris New Perspectives on Maritime Trade*, Routledge.
- Mukherjee, B.N. (1970). *The Economic Factors in Kushana History*, Calcutta.
- Mukherjee, R. (2022). *India in the Indian Ocean World: From the Earliest Times to 1800 CE*, Singapore, Springer.
- Potts, D.T. (1993). *Distant shores: ancient Near Eastern trade with South Asia and northeast Africa' in Sasson, J. M. (ed.)*, *Civilisations of the Ancient Near East*, Volume III, New York, Scribner, pp. 1451–1463.
- Salles, J.F. (1987). *The arabian Persian Gulf under the seleucids'*, in *Hellenism in the East*, ed. a. kuhrt and s.s. White, london: duckworth, pp. 75–109.
- Seland, E.H. (2013). *Ancient Afghanistan and the Indian Ocean: Maritime Links of the Kushan Empire ca 50-200 CE*, *Journal of Indian Ocean Archeology*, 9: 61-69.
- Seland, E.H. (2013). *Networks and social cohesion in ancient Indian Ocean trade: geography, ethnicity, religion*, *Journal of Global History*, 8(3): 373-390.
- Seland, F.H. (2022). *Spaces, Places and Things. The Spatial Dimension of Early*, Amsterdam University Press.
- Xinru, L. (2010). *The Silk Road in World History*, Oxford University Press.