

## جایگاه مکران در مسیر جاده ی ادویه

شهربانو دلبری

دانشگاه آزاد اسلامی مشهد مدیر گروه تاریخ و تمدن

### چکیده

عبور جاده های بزرگ از نواحی و آبادی ها باعث تحولات و پیشرفت های بسیار اقتصادی و فرهنگی و مذهبی می گردد . سواحل جنوبی ایران به دلیل داشتن چندین شاخص مهم جغرافیایی اهمیت بسیار داشته و دارند . در گذشته های دور مسیر دو شاهراه بزرگ ابریشم و ادویه ، در شرق و غرب دنیای شناخته شده ی آن روزگار بسیار تاثیر گذار بود . جاده ی بزرگ ادویه که از هندوستان شروع می شد عمدتاً پس از گذشتن از جنوب ایران به جاده ی ابریشم در میان رودان می پیوست . بلوچستان یا همان مکران از حوضه های بزرگ تمدنی به شمار می رفتند . ناحیه مکران در همین ناحیه قرار داشت . این مقاله بر آن است تا با ذکر اسناد تاریخی و جغرافیایی نویسندگان متقدم و متاخر به باز گویی وضعیت مکران در سده های نخستین اسلامی بپردازد . در واقع پرسش اصلی این است : مکران در مسیر شاهراه بزرگ ادویه ( SPAICY ROAD ) از چه مکان و جایگاهی برخوردار بوده است ؟

واژه های کلیدی: مکران ، جاده ی ادویه ، بازرگانی ، تمدن ، بلوچستان

### مقدمه :

سرزمین های جنوبی ایران از دیر زمان دارای آب و هوایی گرم و گاه در سواحل ، شرجی بودند. در نتیجه ی وجود چنین وضعیتی در نوع معیشت و زندگی و حتی آداب و رسوم و ادبیات ساکنان این مناطق تاثیر بسیار داشته است . جاده ها تنها مسیر رفت و آمد مردم عادی ، قوای نظامی و یا انجام فعالیت های تجاری نبود بلکه به عنوان مهمترین وسیله ی ارتباط جمعی ، زمینه های انتقال دستاوردهای فکری و فرهنگی انسان ها به یکدیگر را فراهم می کرده اند . ایجاد راه ها ، گسترش و امنیت آنها باعث برقراری مناسبات سیاسی ، اقتصادی و فرهنگی ملل گوناگون می شده است . جاده ی ادویه در کنار جاده ی ابریشم از اهمیت بسیار برخوردار بود . در ایران قرن ها دو مسیر مهم تجاری ابریشم و ادویه فعال بودند . راه ابریشم از چین تا سواحل مدیترانه و راه ادویه از هند تا سواحل مدیترانه امتداد داشت . در واقع دو بخش شمالی و جنوبی نجد ایران را این راه ها پوشش می دادند و هر دو از اهمیت بسیار بالایی برخوردار بودند . ایران و به خصوص ناحیه ی بلوچستان و سواحل مکران ( عمان ) واسطه العقد شرق و غرب بودند . به عبارت دیگر هر دو مسیر ابریشم و ادویه مکمل یکدیگر بودند .

در زمان ایلخانان مغول راه دریایی رونق بیشتری داشت ، مانند سفر خواجه رشید الدین فضل الله همدانی به هند که در مسیر بازگشت از طریق مولتان و کابل و سند به خراسان بازگشت . و یا بازگشت « اودریک راهب » از طریق لهاسا و پیشاور و کابل به خراسان از این نمونه می باشد . ( شبانکاره ای ، مجمع الانساب ، ۲۸۸ ) با وجود اهمیت ناحیه ی مکران جغرافی نویسان مسلمان چندان به آن نپرداخته اند چنان که لسترنج نیز با تمام تتبع فراوان به این نتیجه رسیده است ( جغرافیای تاریخی سرزمین های خلافت شرقی ، ۷ )

### ۱. واژه و وجه تسمیه مکران

مکران makran یا mekran در فارسی با ضمه ی میم mokran ( یاقوت حموی ، معجم البلدان ، ۱۷۹/۵ ) ، در زبان پاکستانی ماکران makran و در اشعار عربی با کاف مشدد مانند شعر حکم بن عمرو تغلبی ( همان ، ۱۷۹/۵ ) تلفظ شده است . یاقوت حموی که از بزرگترین فرهنگ نامه نویسان جغرافیای مسلمان به شمار می رود مکران را با فتحه ی میم ، مکانی در بلاد عرب ذکر کرده است . ( معجم البلدان ، ۱۸۰/۵ ) از آن جا که شغل مردم این ناحیه با ماهی گیری بسیار مرتبط بوده است برخی گفته اند نام این ناحیه از ماهی خوران بوده است . که بعدها به مکران تغییر کرده است . ساکنان بومی جنوب شبه قاره ی هند ( دراویدی ها ) به این مکان makara می گفتند . فردوسی در شاهنامه از این ناحیه یاد کرده است :

از ایران بشدتابه توران وچین گذرکرد از آن پس به مکران زمین

ز مکران شد آراسته تا زره میان ها ندید ایچ رنج از گره .....

از آن پس دلیران پرخاش جوی به تاراج مکران نهادند روی

فردوسی بلوچ را بخشی از آتش کیخسرو پادشاه ایران نامیده است و هم چنین نام بلوچستان در سنگ نبشته های داریوش بزرگ بر بیستون و تخت جمشید « مکا » یا « مکران » نوشته شده و از آن به عنوان استان چهاردهم فرمانروایی هخامنشی نام برده شده است .

برخی معتقدند: مک در زبان بلوچی به معنی خرما بوده است. (مکران یعنی نخلستان). عده ای این ناحیه را به مکران بن فارق بن سام بن نوح برادر کرمان دانسته اند. ( یاقوت ، معجم البلدان ، ۱۸۰/۵ ) از اقوال دیگر آن است که گفته اند از نام قوم میکوی به معنی ساحل آمده است. در دایره المعارف بریتانیکا مکران با فتحه ی میم آمده است. ( makran )

برخی نیز مکران را در اصل ماه کرمان دانسته اند که به اختصار مکران شده است. ( معجم البلدان ، ۱۷۹/۵ ) پیش از اسلام در ایران نواحی که در آمد و حاصل آنها را به شهری در همان ناحیه ی مجاور می فرستادند و در واقع به نوعی عایداتی برای آن شهر داشتند را اصطلاحاً ماه می گفتند مانند دینور و نهاوند که به ماه بصره و ماه کوفه معروف بودند.

## ۲. مکران در وضعیت کنونی

مکران در بخش جنوب شرقی ایران مجاور مرز پاکستان که از دنباله کوه های مرکزی و کویر و نمکزارهای شرقی فلات ایران تشکیل گردیده و رشته کوه های بشاگرد و بگیر بند که از مغرب به شرق در امتداد ساحل دریا و بعضی به محاذات خط سر حدی قرار گرفته اند جزء مکران می باشد. بخش هایی از مکران ایران با توطئه استعمار انگلستان تجزیه و در کشوری تازه ایجاد شده به نام پاکستان قرار گرفت دریای جنوبی عمان در گذشته به نام سرزمین های شمالی آن یعنی مکران شناخته می شود.

ناحیه ی مکران کنونی در ایران دارای آب و هوایی گرم و خشک و در پاره ای مواقع شرجی می باشد. دارای دشتهای بسیار و گل فشان های متعدد در سواحل می باشد. تا سال ۱۹۵۸ میلادی بهترین بنادر این منطقه در دست سلاطین عمان و مسقط قرار داشت. شغل اصلی مردم این ناحیه از دیر باز ماهیگیری بوده است.

پوشش گیاهی منطقه ی سرباز و بلوچستان شباهت بسیار به شبه قاره ی هند دارد. در جنگل های پراکنده ی این منطقه موز ، انجیر هندی ، انبه ، خربزه درختی ( پیبا ) و کائوچو نیز به عمل می آید. مکران از شمال محدود است به سراوان و بمپور و از جنوب به بحر عمان و از مشرق به کلات و از مغرب به بشاگرد قسمت مهم آن در ساحل بحر عمان واقع شده دشت شن زاری است دارای چندین رود خشک یعنی آب رود به واسطه شنی بودن زمین از زیر شن ها به طرف دریا می رود. آب هایی که از دامنه کوهسار بم پشت جاری می شود به سمت جنوب رفته تشکیل رودهایی متعدد مانند دشتیاری ، رابیج ، سادویج و غیره می دهد که در فصل گرما خشک است و در مواقع باران طغیان می کند و مهمتر از همه رابیج است. قرای مهم مکران عبارت است از : گه ، نبت ، قصر ، قند و با هو کلات ( جغرافیای سیاسی کیهان ، ۲۶۱-۲۶۲ ) در نواحی مرتفع و کوهستانی بلوچستان و مکران مثل کوه های بزمان ، مکران ، لاشار ، بیرگ ، تفتان جزو اقلیم Bseah منظور گردیده است. ( بندریان ، نشریه اسوه ، شماره ۴۳ )

از عوامل رونق اقتصادی این منطقه می توان به اینها اشاره کرد : گلیم بافی ، سوزن دوزی ، بلوچی دوزی ، سفال گری ، قالی بافی و پستی سازی. خلیج چابهار از شرایط اقلیمی بهتری نسبت به سایر نواحی مکران برخوردار است و بزرگترین خلیج ایران در حاشیه ی دریای عمان و هم چنین بزرگترین خلیج خاورمیانه است که بندر گاه مناسبی را به وجود آورده است. بندر و قلعه ی تاریخی تیز ( تیس ) بیش از هزاران سال قدمت دارد. این قلعه و دژ بر سر راه کاروان های تجاری دریایی و خشکی از جایگاه ویژه ای برخوردار بوده است و نخستین توقف گاه کشتی های راه هند به سوی خلیج فارس بوده است. کوه شهباز بند ، مدفن بی بی سیمی ، قلعه و دژ کلات ، دژ پیرز گته ، بند فیل بند ، گورستان سنگی چند هزار ساله و بندهای قدیمی آبی از مراکز قدیمی و تاریخی تیز به شمار می آیند. سواحل آرام تیز و کنارک و کوه های زیبای مینیاتوری و گل فشان های طبیعی بسیار زیبا می تواند از جاذبه هایی باشد که هر ساله میلیون ها توریست داخلی و خارجی را به خود جذب کند. اسکله های صیادی جهت بیش از ۲۰۰ نوع ماهی در ساحل چابهار و دریای مکران تعبیه شده که احتیاج به مرمت و باز سازی و توسعه بیشتر دارد. از دیگر جاذبه های توریستی منطقه وجود تمساح هایی است که به تمساح ایرانی مشهور است و در حاشیه ی رودخانه ی سرباز به گاندو مشهور است. از این نوع تمساح در شهرهای سرباز و چابهار و نیک شهر مشاهده می گردد.

## ۳. موقعیت مکران

این ناحیه در جنوب شرقی ایران و جنوب غربی پاکستان فعلی در کنار دریای عمان از غرب بندر جاسک تا حدود کراچی پاکستان قرار داشته که بلوچستان خوانده می شد. این رشته جغرافی دان قرن چهارم هجری زمانی که از دریای هند نام برده است حد مشرق آن را از جزیره ی تیز مکران ( به ضمه ی میم ) نوشته است. ( اعلاق النفیسه ، ۹۹ ) سواحل مکران حدود ۶۰۰ مایل ( ۱۰۰۰ کیلومتر ) وسعت دارد. بیشتر این ناحیه در ایران قرار گرفته است با این حال در پاکستان نیز بلوچستان وجود دارد. در پاکستان برای این که با مکران ایران تمایز قایل شوند به این ناحیه kech makran می گویند. این ناحیه در سال ۱۹۵۵ به بخش کلات پاکستان ملحق شده است. پنج گور شهر اصلی این ناحیه در پاکستان است که دارای کوه هایی به ارتفاع ۲۱۰۰ متر است.

منطقه ی مکران به لحاظ زمین شناسی با نواحی ساحلی شمال شرقی عربستان قرابت دارد . و در واقع قبلا با این نواحی ساحل ناحیه عمان یکی بوده اند . ابن حوقل جغرافی دان قرن چهارم هجری می نویسد : « مکران ناحیه ای است وسیع و عریض و بیشترش بیابان است و مردمش همواره گرفتار قحطی و تنگی باشند . تیز فرضه ی ( بندر گاه ) مکران است بر کناره ی غربی رود مهران نزدیک خلیجی که از رود مهران که بر منصوره گشوده می شود . « ( صوره الارض ، ۲۸۱ ) در قرن چهارم زبان مردم مکران پارسی بود و بازرگانان در مکران دراعه و دستار می پوشیدند . ( ابن خردادبه ، مسالک و ممالک ، ۱۵۱ ) در قرن چهارم مکران ناحیتی از سند به شمار می رفته و شهر کیج ( کیهنج ) محل استقرار پادشاه مکران بوده صاحب حدود العالم کیز ، کوشک قند و درک و اسکف را از حدود مکران نوشته است . ( حدود العالم ، ۱۲۵ ) ابو الفداء نیز در قرن ششم مکران را شهری میان تیز و بدهه قریب پانزده مرحله راه دانسته است . ( تقویم البلدان ، ۳۹۶ ) مستوفی در قرن هفتم شهر فز پور را دار الملک مکران از اقلیم دوم دانسته است . ( مستوفی ، نزه القلوب ، ۲۶۲ ) یاقوت حموی در قرن هفتم محدوده ی مکران را از سوی مغرب کرمان و از سوی شمال سیستان و از طرف جنوب منتهی به دریا نوشته است . ( معجم البلدان ، ۱۸۰/۵ )

نام رنج که در منابع جغرافیایی زیاد به چشم می خورد ظاهرا همان بلوچستان شمالی و محدوده ی اندکی از جنوب را شامل می شود . اکنون بلوچستان به دو بخش تقسیم می شود : بخش سرحد و بخش مکران . مکران بخش ساحلی و در دهانه دریای مکران و دریای پارس قرار داشته است از بندر میناب تا گوآتر ( در ایران کنونی ) شامل می شده است .

اکثر جغرافی دانان مسلمان از مکران نام برده اند . یکی از عجایب این ناحیه پل عجیبی بود که در قرن هفتم یاقوت حموی و مستوفی به آن اشاره داشته اند . مستوفی می نگارد که هر کسی از روی این پل بگذرد شکمش از جمیع اغذیه پاک شود و ایشان را چون وقت مسهل خوردن باشد بر آن جا بگذرند . ( مستوفی ، نزه القلوب ، ۲۸۷ )

#### ۴. تاریخ مکران

مکران از قدیم الایام دارای اهمیت و جایگاه بالایی بوده است . در اوستا نیز این سرزمین سیستان را محل زایش و پرورش هوشیدر و هوشیدرماه و سوشیانس زرتشت اسپنتمان دانسته اند . آمده است که اردشیر زمین را به ۴ قسمت کرد و مکران در چهارمین جزء واقع است . ( مختصر کتاب البلدان ، ۱۸۴ ) هروودت ۲۰ ساتراپی یا استان را در زمان هخامنشیان نام برده که چهاردهمین آن مکا یا مکران است . نام این سرزمین در کتیبه ی شوش و نقش رستم و کتیبه ی بیستون آمده است . سال ۳۲۵ ق م اسکندر مقدونی برای دست یابی به هندوستان از این ناحیه عبور کرد . این ناحیه در تحولات ایران و هند نقش بسیار زیادی داشته است . گویا در گذشته های قبل از اسلام مدتی پادشاهان هند بر این ناحیه حکومت داشته اند . ( بلخی ، فارس نامه ، ۸۲ و ۱۱۷ ) ورود اسلام به این ناحیه در همان ابتدای قرن اول هجری صورت گرفت و عیسی بن معدان بر این ناحیه تسلط یافت و در شهر کیز اقامت داشت . ( ابن خرداد به ، المسالک و الممالک ، ۱۵۲ ) یکی از نژادهای عمده ی مردم مکران گروه درزادی ها Darzadis بودند که به عنوان تبار بومی ماهیگیران و ملوانان که بیشتر به عنوان برده از سایر نواحی آورده شده بودند ، شناخته می گردند . به نوشته ی لسترنج اعاب اهل سند را « زط » به فارسی « جت » می نامیدند و گفته می شود آنها اجداد کولی های امروز هستند . ( لسترنج ، سرزمین های خلافت شرقی ، ۳۵۵ ) بردگان سیاهپوست که شمارشان زیاد بود یا از حبشیان بودند که از راه عربستان آورده می شدند و یا از زنگیان آفریقای شرقی که پس از عبور از زنگبار و مسقط و بوشهر به بازار شیراز و سمت مکران می آمدند . ( کوپلند ، ۱۹۳۹ ، ۱۳۶-۱۴۶ ) زط های ( جت ) هندی نیز از این مسیر رفت و آمد داشته اند . آنها به سمت عراق می رفتند . در لشکرکشی های صفاریان ( ۲۴۷-۳۹۳ ) به شرق افغانستان و پس از آن غزنویان به دشتهای شمالی هند دنیای هند را به منزله ی منبعی از بردگان ، خصوصا برای سرزمین های شرقی ایران باز کرد . برخی آمدن اقوام بلوچ آریایی را پس از حضور زطهای هندی در این ناحیه دانسته اند . این دسته از بلوچها عمدتا از راه کرمان به این ناحیه وارد شدند . زبان بلوچی یکی از لهجه های فارسی قدیم است که از ریشه اوستایی و پهلوی الهام می گیرد و بسیاری از لغات و واژه های ایرانی دارد . در قرن چهارم شمار بردگان در این نواحی افزایش یافت به نحوی که بخشی از خراج فرماندهان و امرای مسلمان را بردگان تشکیل می دادند . ( مقدسی ، احسن التقاسیم ، ۳۳۶ ) سلطان محمود نیز در یکی از لشکرکشی هایش به قنوج در دره ی رود سند ( ۴۰۸ ه ق ) پنجاه و سه هزار تن را اسیر کرد که به افت قیمت برده در بازار غزنه انجامید . ( G.b.Bosworth.the armies of the safaris bsoas . 1968 ; P 102-107 )

در پایان قرن پنجم به اندازه ای در سراسر ایران با بردگان هندی آشنا شده بودند که در قابوسنامه در باره ی استعدادهای مختلف « کاست » ها و گروه های اجتماعی گوناگون هندی برای بردگی بحث شده است . ( عنصر المعالی ، قابوس نامه ، ۱۱۶ ) گویا عده ای از اعراب نیز به این ناحیه ی مکران مهاجرت کرده اند . یکی از مشاهیر این ناحیه به نام میر جلال خان شعری بلوچی دارد که لانگ . ایم . دیمنزی انگلیسی در قرن ۱۹ میلادی در انگلستان چاپ کرده است . در این شعر شاعر خود را از اولاد امیر حمزه معرفی می کند : « از سرزمین حلب بر

خاسته ایم و در پی واقعه ی کربلا به سوی مکران و بمپور مهاجرت نموده ایم . پس از آن در سیستان اقامت کردیم . در آن زمان پادشاه سیستان شمس الدین بود که رفتاری دوستانه با بلوچ ها داشت . تا این که بدر الدین حاکم شد و او با بلوچ ها سر ناسازگاری داشت . سردار تمام بلوچها جلال خان همراه با ۴۴ قبیله از سیستان به سوی سواحل گرم گنج رهسپار شدند . « این شعر هویت عربی بسیاری از قبایل بلوچ منطقه را مشخص می سازد .

پژوهشگر انگلیسی دیگر جی . پی . تیت در کتاب خود « قدیم بلوچستان » که توسط پروفیسور انوررومان به اردو ترجمه شده چنین نوشته : « بسیاری از قبایل بلوچ علی رغم اطلاع از بلوچ بودن ، خود را عربی النسل می دانند.» تیت در طبقه بندی اجتماعی قبایل مکران را به چهار طبقه یا ذات تقسیم کرده است و در بین ذات یا طبقه ی اول دو طایفه ی گچکی و بلیده ای را ذکر می کند . وی گچکی ها را دارای ریشه ی هندی می داند . اما برای قبیله ی بلیده ای که قبل از ظهور گچکی ها حاکم کل مکران بوده اند ، هویت عربی قایل است . او هم چنین ریشه ی قبیله ی شه زاده یا شیخ زاده را عرب می داند و ذکر می کند که آنان ابتدا در سند ساکن بوده اند و سپس به مکران مهاجرت کردند و در بلوچستان ایران در باهو سکونت اختیار کردند و از قبایل خوش کردار و با سلیقه بودند . تیت در صفحه ی ۲۳۴ کتاب در باب تاریخ مکران ذکر می کند : تا اوایل قرن ۱۶ تاریخ مکران پس از حمله ی غزنویان در پرده ی ابهام فرو رفته است و تا زمان موخر الذکر که ملوک الطایف بر مکران حاکم بودند . «

تشابهات بسیاری به لحاظ نوع خوراک ها ، پوشش ، موسیقی و صنایع دستی و برخی آداب و رسوم میان اقوام ناحیه ی مکران با ساکنان شبه قاره هند دیده می شود که می تواند ناشی از دو مساله باشد : یکی مهاجرت های بسیار از شبه قاره ی هند به این نواحی از قدیم الایام و دوم آن که به واسطه نوع آب و هوا ی منطقه که شباهت بسیار با جنوب و شرق شبه قاره ی هند دارد . خوارج نیز در این ناحیه بسیار بوده اند . در قرن چهارم هجری ابن حوقل خوارج را در مکران مشاهده کرده است . ( صوره الارض ، ۲۸۱ ) در قرن ششم نیز ادیسی از وجود خوارج در این ناحیه یاد کرده است . ( نزله المشتاق ، ۱۷۴/۱ )

ارتباط تجاری مکران با اعراب حاشیه خلیج فارس

جایگاه خلیج فارس و عمان در توسعه ی روابط اقتصادی هزاره ی پیش از میلاد در دنیای آن روزگار قابل اهمیت بود . شوش مرکز امپراطوری ایلام در پایان هزاره ی پنجم و چهارم پیش از میلاد مرکز سکونت شد . ایلام حد فاصل میان حوزه ی جنوب شرق ایران و میان رودان بود . راه آب های زیادی مانند کرخه ، کارون و دز بر فعالیت های تجاری جاده ی ادویه می افزود . مکان هایی چون اردشیر خوره ، سیراف ، لیان ، دشت برازجان ، ریو اردشیر ( ماه شهر ) ، بهشت آباد اردشیر یا منطقه ی بصره از این نمونه های فعال بازرگانی بودند . ( نگهبان ، ۱۳۷۵ ، ۵۱ ) جاده ی ادویه پس از عبور از مکران به پارس و سپس از شوش به بابل می رسید . به سخن دیگر می توان گفت راه شوش پس از گذر از فارس به کرمان و دریای عمان و بندر تیس ( چاه بهار ) می رسید و حدود غرب را از راه جنوب به شرق ایران متصل می ساخت . ( یار شاطر ، ۱۳۷۷ ، ۱۸۷-۱۸۸ ) در دوره ی ایلام میانه ( ۱۳۰۰ تا ۱۰۰۰ پ م فعالیت گسترده ای داشته است . کالاهای بسیاری در منطقه ی جنوب ایران در تماس با بازرگانان هند مبادله می شد .

راه های بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان به دریای سرخ ، زمینه ساز ارتباط میان جنوب آسیا ، بین النهرین و هندوستان با آفریقا بود . جاده ی ادویه به تجارت و بازرگانی مصر کمک شایانی می کرد . کالاهایی چون نقره و طلا ، ادویه و عطریاتی چون مر مکی ، چوب آبنوس ، دلرچین ، الوار و حیوانات نایب از خاور نزدیک و یا نوبی ( حبشه ) به صورت معاملات پایا پای یا باج و خراج به مصر وارد می شد .

در گذشته های نه چندان دور کشورهای حاشیه خلیج فارس به اقتصاد شمال خلیج و ایران متکی بودند. قرن های متعددی از ناحیه ی جاسک و سیراف با لنج های بادبانی ( بوجی ) مواد غذایی به امارات می بردند مانند خرما و حصیر . طبق گفته های خود اعراب سالخورده اماراتی اگر این مواد غذایی نبود آنها تلف می شدند زیرا راه و رسم تجارت را بلد نبودند . ( مصاحبه توسط محمد شریفی در ۱۷ مهر ۱۳۸۹ سایت : makorananth.blogfa.com ) تاجرانی مانند ملا عبد الرسول غلام شاه و یا مهیم مبارک به نقاط مختلف به همراه ساکنان عرب منطقه رفت و آمد داشتند آقای محمد شریفی نقل می کند : « یکی از تاجر معروف بلوچ مهیم مبارک پدر بزرگ پدر بنده بود ه که در پیروزی راشد آل مکتوم شیخ دبی از سایر رقبا خود نقش به سزایی داشت به طوری که به او پیشنهاد شد که با تمام افراد و ایل خود به امارات بیاید و در آن جا زندگی کند اما او قبول نکرد و بعد از فوت همسرش دبی را به مقصد مکران ترک کرد . « ( همان منبع ) در واقع باید گفت استارت پیشرفت اماراتی ها را در امر تجارت بلوچ ها زدند و تجارت را به اعراب این نواحی آموختند . عمان در گذشته ها با نام ایرانی « مزون » به مرکزیت صحار شناخته می شد و نخستین ساکنان آن را اقوام غیر عرب ایرانی تشکیل می دادند . مدتی هم عیسویت در آن ناحیه رایج بود و اسقف نشین داشت و چندی تابع دولت ایران بود . در این هنگام آیین زرتشتی در این ناحیه رواج داشت . در هنگام حملات اعراب مسلمان به این ناحیه دولتی مستقل داشت . ( مسعودی ، ۱۷۷/۱ ؛ مارکوارت ، ایرانشهر ، ۴۳-۴۴ )

عمان دائما با بندر تیز در ارتباط بود . در قرن چهارم هجری بازرگانان و تاجر بسیاری از آفریقا و سایر مناطق از طریق راه آبی ادویه و ابریشم به عمان و تیز رفت و آمد می کردند . بارکده ی کرمان ، هرموز و بارکده ی مکران در دریای مکران بندر تیز بود . این بندار با آفریقا ، مصر ، حبشه و زنجبار و هم چنین آسیای مرکزی و شعبات جاده ی ادویه و ابریشم ( خشکی ) و کشورهای عربی مناسبات تجاری داشته است .

در برخی از نقشه ها ی جغرافیایی نام دریای عمان ، اریتره ذکر شده و در نقشه های یونانیان دریای پارس نامیده شده است . رونق عمان به جای بنادر و جزایر ایران و شمال دریای پارس باعث تغییر نام دریای مکران به عمان شده است .

### ۵. موقعیت تجاری مکران

ناحیه مکران به لحاظ قرار گرفتن بر سر راه تاجران جاده ی ادویه موقعیت ممتازی داشته است . در مسیر این شاهراه بزرگ آن روزگار تمدن های بسیاری نیز شکل گرفتند مانند : شهر سوخته ی سیستان ، شهداد ، تل ابلیس و تپه ی یحیی کرمان ( در ۲۶۰ کیلومتری جنوب کرمان در حوزه ی شهرستان بافت در دشت صوفان ) ، بمپور ، جیرفت و جلگه های هلیل رود که از این جمله اند . در این فرایند فعالیت های اقتصادی مستمری در سواحل در یای عمان و اقیانوس هند انجام گرفت . راه عمده ی ادویه پس از ورود به پاکستان کنونی از بندر دیبل در دهانه ی رود ایندوس در سند می گذشت و سپس تا قنبلی و ارمابیل و قصر کند و کیز و پس از آن به بندر تیز می رسید . کتابهای مسالک و ممالک مسلمانان به جزئیات و مسافتات این راه ها اشارت کامل دارند .

در غرب بلوچستان و کناره ی دریای مکران ( در یای عمان ) که امروزه در زیر آب قرار دارد ، از دوران پارینه سنگی محل زندگی اجتماعات انسانی بوده است . ابزارهای سنگی بسیار در سواحل جنوب شرقی ایران تا حدود کنارک ( چا بهار - تیس ) یافت شده است . در آغاز هزاره ی سوم پیش از میلاد گزاره های انسانی بسیاری در عمان و کرانه های جنوبی خلیج فارس و دریای عمان به زندگی سیاسی و اقتصادی خود ادامه می دادند . ( سید سجادی ، ۱۳۶۷ ، ۵۱ ) روابط نزدیک تجاری و فرهنگی با مراکز تمدنی ایران ساحلی و مناطق پسابندر داشتند . کاوشهای تپه بیمپور بلوچستان سفالینه های سیاه و خاکستری نشان دهنده ی ارتباط و اثر پذیری فرهنگی در نتیجه گسترش بازرگانی ، داد و ستد مستقیم و مهاجرت های انسانی بوده است . ( همان ، ۴۳-۵۰ ) کشفیات سراورل استین در ۱۹۳۶ در نواحی مکران و حوضه ی رودخانه ی بمپور و بئاتریس دوکاردی در ۱۹۶۶ در این مناطق این امر را ثابت کرد . ( کامبخش فرد ، ۱۳۷۹ ، ۱۰۶ و ۱۱۳ ) بر طبق این کاوش در هزاره ی چهارم پیش از میلاد میان تپه یحیی کرمان و بمپور و مراکز تمدنی در سیستان و بلوچستان با بین النهرین رابطه ی فرهنگی و تجارت سنگ وجود داشته است . ( همان ، ۱۱۳ ) میان سند و مکران پیوند های فرهنگی و اقتصادی بسیار بوده است . این ارتباط از شهر سوخته از جنوب سیستان تا حوضه ی چا بهار که به تقریب در جنوب بمپور و در ساحل دریای عمان قرار داشته جریان خود را طی می کرده است . لوازم سنگی ، مهره کاسه ای کنده کاری شده ، صدف های تزئینی سنگ صابون خام در تپه یحیی کرمان توسط هیات باستان شناسی آمریکایی در سال ۱۳۴۷ یافت شده با اشیاء کشف شده در شهر سوخته زابل و نقاط دیگر در طول مسیر جاده ی ادویه شباهت بسیار دارند . ( مجید زاده ، آغاز شهر نشینی ، ۱۴۳-۱۵۰ )

حوضه های هامون ، رودخانه ی هیرمند و جازموریان از مکان های بسیار پر رونق تجاری در دنیای قدیم به شمار می رفتند . مکران کوه از جمله سلسله جبال جنوب ایران بود که دو معبر آن را شکافته بود یکی راه بندر عباس (هرمز) و دیگری معبری که به سمت بلوچستان و کوئته پاکستان کنونی می رفت . ( گیرشمن ، ۵ ) برخی بر این باورند که مردان این مناطق در جنوب ایران بیشتر به کار تجارت می پرداختند و در عوض زنان در این مناطق مانند شهر سوخته یک جانشین بودند . در شهر سوخته طبق کشفیات شش درصد ساکنان شهر زنان بودند زیرا بخش عمده ی مردان در سفر های تجاری به مناطق دور دست بین النهرین ، خلیج فارس و سواحل و بنادر دریای عمان و اقیانوس هند به سر می بردند .

در کتیبه های به دست آمده ی تاریخی به ذکر سفرهای بسیار در یایی ساکنان جنوب ایران بر می خوریم . بازرگانان شبه قاره ی هند در مسیر حرکت از بنادر اقیانوس هند به دریای مکران ( عمان ) و سپس بین النهرین و ساحل شمالی خلیج فارس و بار اندازهای کالا می رسیدند . کالاهایی چون مهره های سنگی ، عاج ، لاجورد ، طلا و نقره و سنگ های گران قیمت مبادله می شد . ( چایلد ، درآمدی کوتاه بر باستان شناسی ، ۱۳۳ )

وجود سنگهای سیاه ایلامی در بندر گناوه و یافته های باستان شناسی در سیراف ( بندر طاهری ) حدود تیس ( جابهار و کنارک ) نشان دهنده ی تداوم فعالیت های اقتصادی در این مناطق در روزگار باستان و وجود توقف گاههای دریایی برای باراندازی و بارگیری کالا بوده است .

شاهراه جنوب یا راه شمالی جنوبی ، جنوب غربی قسمت های بسیار از این سرزمین ها را در می نوردید . این بزرگراه تجاری تمدن های هارایا ، موهنجودارو و دره ی سند و موندیگاک و بین النهرین جنوبی را به هم پیوند می داد . مکان های عمده و مشخص این راه ، شهر سوخته ، بمپور ، تیس ، دیلمون ، خوزستان و بین النهرین بود . ( ریاضی ، ۱۳۷۴ ، ۴۹ )

توجه به امنیت راه ها ، از بزرگترین مشغولیت های دولتها بود . در قرن چهارم عضد الدوله دیلمی توانست راه ها را امن کند . او با هر کاروان نگهبانانی همراه می ساخت . کویر بزرگ لوت در ناحیه ی مکران از نواحی محسوب می شد که جهت مخفی شدن خلاف کاران و راهزنان مناسب بود . مقدسی در قرن چهارم از دسته جاتی از بلوچها در جبال قفص و نزدیک مرزهای کرمان نام می برد که بسیار بد سیرت و سنگدل بودند . وی اعمال آنان را شرح داده است . ( احسن التقاسیم ، ۳۵۵ )

منطقه ی تاریخی جیرفت ( در ایالت کرمان ) که قبل از حمله ی مغول بسیار آباد بود به گفته یاقوت حموی شاه راهی که از خلیج فارس و بندر هرمز عبور می کرد و راهی که از هندوستان و از طریق جاسک امتداد می یافت در جیرفت به هم متصل می شد . کالاهای تجارتی که از هندوستان به ایران صادر می شد از جیرفت به سایر شهرهای ایران فرستاده و توزیع می گشت . در این مسیر مارکوپولو در قرن هفتم از شهری به نام کامادی ( camadi ) یاد کرده است که ظاهراً در زمان دیدار او کاملاً ویران گشته بود . ( مارکوپولو ، سفر نامه ، ۴۵ ) با این حال در دوره ی ایلخانان به امنیت راه های تجاری توجه فراوان می شد .

بندر سیراف قرنهای بزرگترین بندر تجاری به شمار می رفت و تجار ادویه از این مکان بسیار سود می بردند . ابو سلیمان سیرافی از راه دریایی از این بندر عازم چین شد . بعدها هرموز و کیش جای سیراف را گرفتند . تمامی این بنادر و مناطق تجاری با راه های تجاری جنوب ایران در ارتباط بودند . ( سمسار ، جغرافیای تاریخی سیراف ، ۲۴۶ ) ملوک هرمز معمولاً مستقل بودند و گاه تحت تابعیت دیگران قرار می گرفتند .

بندر مهم دیبل در کناره ی رود ایندوس ( مهران ) که اکنون در پاکستان قرار گرفته است ، در گذشته جزء ایالت مکران بوده و بسیار آبادان . این بندر را تاجران هندی و غیر هندی خوب می شناختند . اصطخری شهرهای نسبتاً بزرگ تیز و دیبل را دارای تاجرانی ثروتمند و توانگر ذکر کرده است . ( مسالک و ممالک ، ۱۵۱ ) مقدسی نیز طی دیداری که از این بندر در قرن چهارم هجری داشته می نویسد که بندر بزرگ تیز ( تیس ) دارای نخیلان و کاروان سراهای خوب و بزرگ و مسجد جامع زیبا یی است . اهل آن جا از ملت های مختلف هستند و بندریست مشهور ( احسن التقاسیم ، ۳۶۰ ) در قرن ششم نیز وضعیت تجاری این بندر خوب توصیف شده است . ادریسی می نگارد اهالی مکران فارس زبان و با لهجه ی مکرانی هستند آنها لباس خاص تاجران را که دستاری با رشته های طلایی است می پوشند که شباهت به لباس های تاجران فارس و عراق دارد . ( نزهة المشتاق ، ۱۷۲/۱ - ۱۷۴ ) تاجران شهر فیزپور در ناحیه ی مکران به حسن معامله و سلامت مبادلات تجاری بدون نیرنگ و غش در معامله مشهور بودند . ( همان ، ۱۷۲/۱ )

مسیر دریایی جاده ی ادویه از چین به هرمز از بندر کانتون ، زیتون آغاز تا هنگ و گنگ و مالابار و تنگه ی مالاکا ، خلیج بنگال و سیلان ، بندر کالیکوت ، به سمت عمان و به کیش می رفت . ابن بطوطه در باره ی این راه دریایی توضیحاتی آورده است . ( ابن بطوطه ، سفر نامه ، ۲۰۵ ) جاده ی ادویه پس از رسیدن به خلیج فارس به ایالت جبال و جاده ی ابریشم می پیوست . از راه کرمان و جیرفت که بارانداز گسترده ای محسوب می شد . یکی از کالاهای پر طرف دار که در قرن هفتم مورد تمجید یاقوت نیز قرار گرفته پانیذ ( نیشکر و یک نوع شکر سفید ) بوده است که به همه جا می بردند . ( معجم البلدان ، ۱۸۰/۵ )

ورود بردگان به مکران مدت‌های مدید ادامه داشت . در قرن یازده هجری از هند بردگانی با کشتی از سورت به قصد هرمز ( بندر عباس ) آورده شدند . هربرت می نگارد در ۱۰۳۸ هـ / ۱۶۲۸ م بیش از سیصد برده وجود داشتند که ایرانیان در هند خریداری کرده بودند از هندو و بنارسی و پارسی . آوردن برده های سیاه از شرق آفریقا با کشتی ادامه داشت . هنگامی که افغانها ایران را اشغال کردند ( ۱۱۳۵ - ۱۱۴۳ ) هزاران تن به بردگی گرفته شدند . یورش های معمول بلوچ ها در جنوب شرقی و ازبکها در شمال شرقی ایران به اسیر و برده شدن هزاران تن می انجامید .

در زمان قاجار در جنوب ایران بردگان عمدتاً سیاه پوست بودند و آنها را یا برده فروشان ایرانی و عرب از طریق خلیج فارس وارد می کردند یا زایران از راه زمینی از مکه و کربلا می آوردند . سالانه ۴۵۰ برده از بندر جاسک به عربستان فرستاده می شدند . برخی از خوانین مکران برای برده گیری دست به حملاتی می زدند . صادرات برده از مکران ظاهراً در حدود ۱۳۲۳ هـ یک بار دیگر متوقف شده است . در نیمه ی اول سده ی چهاردهم هجری برخی از والدین در کرمان و حوالی بندر عباس نیز به سبب فقر ناچار به فروش فرزندان خود شده اند ( Lorimer; gazetteer of the persiangulf ; oman and central Arabia compl and ed . Bridwood ; Calcutta ; 1908-1915 v.1 p. 2510 ) اکثر نویسندگان متفق القول هستند که بسیار شگفت انگیز است که در ایران با بردگان رفتاری مناسب می شد . بر خلاف بسیاری از مناطق دیگر بردگان ایران را بهشت خود می پنداشتند . ( Ali shah ; Modern Afghanistan ; London [ n.d.]p.51-52 )

### نتیجه:

با توجه به مطالب ذکر شده چند برداشت از این مباحث قابل استفاده است :

- ۱- تمدن کهن مکران می بایست روز به روز آشکارتر گردد زیرا بر اساس شواهد تاریخی نام عمان تنها به عنوان یک نام تجاری کاربرد داشته است
- ۲- پیشنهاد می گردد نام دریای عمان به همان مکران قدیم تغییر یابد تا حقوق از دست رفته ی این ناحیه احیا گردد و مانند خلیج فارس ایرانی باشد و نه عربی .
- ۳- بنادر گواتر ، تیز ، چابهار و جاسک و مصب رود میناب از موقعیت های خوب برای بهره برداری تجاری محسوب می شوند .

- ۴- از آن جا که دریای مکران ( عمان ) بخشی از راه مواصلاتی خلیج فارس و مناطق نفت خیز دنیا با آفریقا و شرق دور و اروپا است ، توجه بسیار ی را می طلبد .
- ۵- توجه به صنایعی چون پرورش ماهی و صدف مروارید ، بازسازی و گسترش بنادر تجاری ، توجه به صنایع بومی ، گسترش صنعت توریسم و پذیرش مسافران و گردشگران خارجی
- ۶- نمودار ساختن هر چه بیشتر مراکز باستان شناسی و تاریخی منطقه که خود از اهمیت بالایی برخوردار است و حفاظت و مرمت آنها تا مبدا به سرنوشت دشت جیرفت منجر گردد.
- ۷- رسیدگی و توجه بیشتر به ناحیه ی مکران تاریخی و سواحل تا بدین وسیله تاجران و بازرگانان سایر کشورها مانند آسیای مرکزی و افغانستان بتوانند از این مسیر با ارزش که در طول تاریخ همواره مورد توجه بوده است استفاده کنند . در نتیجه ی این امر قطعاً سود سرشار و قابل توجی برای کشور عزیزمان و مخصوصاً ناحیه ی فوق الذکر در پی خواهد داشت . به عبارت دیگر ایران با استفاده از راه های آبی ، دریایی شوشه و راه آهن ارتباط میان سرزمین های عرب نشین و جنوب شرق آسیا را با مدیترانه و اروپا و آسیای مرکزی صد چندان می کند . این همه در حالی است که کشور عمان با ساخت بنادر صلاله ، صحار و مسقط سعی در پیشرفت هر چه بیشتر خود دارد .

## منابع :

- ۱- شبانکاره ای ، محمد بن علی ، مجمع الانساب ، تصحیح میر هاشم محدث ، چاپ دوم ، تهران ، انتشارات امیر کبیر ، ۱۳۷۶
- ۲- لسترنج ، جغرافیای تاریخی سرزمین های خلافت شرقی ، ترجمه محمود عرفان ، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی ، چاپ چهارم ، ۱۳۷۳
- ۳- ابن رسته ، احمد بن عمر ، الاعلاق النفیسه ، ترجمه قره چانلو ، انتشارات امیر کبیر ، چاپ اول ، ۱۳۶۵
- ۴- مستوفی ، حمدالله ، نزهه القلوب ، ناشر دنیای کتاب ، ۱۳۶۲
- ۵- بندریان ، اسفندیار ، عضو هیات علمی دانشگاه سیستان و بلوچستان ، قسمت دوم ، نشریه اسوه ، شماره ۴۳
- ۶- حدود العالم ، تصحیح منوچهر ستوده ، کتابخانه طهوری ، ۱۳۶۳
- ۷- ابن حوقل ، ابی القاسم ، صوره الارض ، بیروت ، دار المکتبه الحیاه ، ۱۹۹۲
- ۸- یاقوت حموی ، شهاب الدین ، معجم البلدان ، دار الفکر ، بیروت ، بی تا
- ۹- ابن خردادبه ، ابو اسحق ، مسالک و ممالک ، به اهتمام ایرج افشار ، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی ، چاپ سوم ، ۱۳۶۸
- ۱۰- ابن فقیه ، مختصر البلدان ، دار احیاء التراث العربی ، ۱۹۸۸ م
- ۱۱- مقدسی ، احسن التقاسیم ، بیروت ، دار الاحیاء التراث العربی ، ۱۹۸۷
- ۱۲- عنصر المعالی ، کیکاووس بن اسکندر ، قابوس نامه ، تصحیح ، غلام حسین یوسفی ، ۱۳۶۴
- ۱۳- مجید زاده ، آغاز شهر نشینی ، تهران ، مرکز نشر دانشگاهی ، چاپ دوم ، ۱۳۶۸
- ۱۴- چایلد ، گوردن ، درآمدی کوتاه بر باستان شناسی ، ترجمه هایده معیری ، انتشارات مطالعات و تحقیقات فرهنگی ، تهران ، سال ۱۳۶۸
- ۱۵- گیرشمن ، رومن ، ایران از آغاز تا اسلام ، ترجمه ، محمد معین ، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی ، چاپ دهم ۱۳۷۲
- ۱۶- مارکوپولو ، سفر نامه ، ترجمه منصور سجادی ، انتشارات گویش ، ۱۳۶۳
- ۱۷- سمسار ، محمد حسن ، جغرافیای تاریخی سیراف ، تهران ، انتشارات انجمن آثار ملی ، ۲۵۳۷
- ۱۸- استخری ، ابو اسحق ، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی ، چاپ سوم ، ۱۳۶۸
- ۱۹- ابن بطوطه ، محمد بن عبدالله ، سفرنامه ، ترجمه محمد علی موحد ، چاپ ششم ، تهران ، انتشارات آگه ، ۱۳۷۶
- ۲۰- تیت ( کلنل تیت ) ، جغرافیای تاریخی سیستان (سفر با سفر نامه ها ) ، ترجمه و تدوین دکتر حسن احمدی ، تهران ، ۱۳۷۸
- ۲۱- نگهبان ، عزت الله ، شوش یا کهن ترین مرکز شهر نشینی جهان ، میراث فرهنگی ، تهران ، ۱۳۷۵
- ۲۲- یار شاطر ، احسان ، تاریخ ایران از سلوکیان تا فرو پاشی دولت ساسانیان ، مترجم ، حسن انوشه ، موسسه انتشارات امیر کبیر ، چاپ اول ، ۱۳۷۷
- ۲۳- سید سجادی ، منصور ، نگاهی به آثار باستانی بلوچستان از آغاز تا اسلام ، مجله ی باستان شناسی و تاریخ ، سال دوم شماره ی ۲
- ۲۴- کامبخش فرد ، سیف الله ، آثار تاریخی ایران ، انتشارات تعاون سازمان میراث فرهنگی کشور ، ۱۳۷۹
- ۲۵- مارکوارت ، یوزف ، ایران شهر بر مینای جغرافیای موسی خورنی ، ترجمه مریم میر احمدی ، تهران ، انتشارات اطلاعات ، ۱۳۷۳

- 27 - Lorimer; gazetteer of the persiangulf ; oman and central Arabia compl and ed . Bridwood ; Calcutta ; 1908-1915  
28 - makorananth.blogfa.com  
29 - G.b.Bosworth.the armies of the safaris bsoas . 1968