University of
Sistan and Baluchestan

Journal of Historical Researches of Iran and Islam

Print ISSN: 2345-2099
Online ISSN: 2717-2953

The role of Sistan and Kandahar Roads in Iran-India relations in the Safavid period

Abdolah Safarzaie [1] **Yasser Mollazaei** [2]

1. Corresponding Author, Assistant Professor of History Department, University of Velayat Iran
E-mail: a.safarzaie@velayat.ac.ir
2. Ph.D. History of Iran, Department of History, Tehran University. Tehran, Iran. E-mail: yassermollazaei@gmail.com

.

Article Info

Article type:
Research Article

Article history:
Received: 27 Octo2021
Received in revised form: 11Febr 2022
Accepted:8Mar2022
Publishedonline:5May2022

Keywords:
Iran,
India,
Safavid,
Sistan,
Kandahar,
roads.

ABSTRACT

Iran-India relations in the Safavid period were of special importance due to internal, regional and global developments. These connections were made both by sea and by land. Since Sistan province was in the neighborhood of India during the Safavid period and Kandahar province was also a border province, one of the communication routes between Iran and India in the Safavid period was the Sistan and Kandahar road. The communication importance of the roads of this route was so great that it was not neglected by European cartographers at that time. One of the interesting maps about drawing the roads of Iran in the Safavid period is the map of Guillaume Delisle, France. Considering the importance of Iran-India relations in the Safavid period and the mapping of Iran-India communication routes in Guillaume Delisle's map, the question arises as to what role the Sistan and Kandahar routes mapped in Guillaume Delisle's map, what role in Iran-India relations they had? The findings of this study indicate that the use of ligaments and caravanserais provided security measures and facilities for the Sistan and Kandahar roads, and a major part of the political, military, economic and cultural relations between Iran and India through communication. These ways were done. The purpose of this article is to introduce the drawn roads of Sistan and Kandahar in the map of Guillaume Delisleand to explain the communication role of these roads in the relations between Iran and India in the Safavid period has been done in a historical way by describing and analyzing the collected data.

Cite this article: Safarzaie, Abdolah & Mollazaei ,Yasser **(2022). The role of Sistan and Kandahar Roads in Iran-India relations in the Safavid period. Journal of Historical Researches of Iran and Islam, vol 16No30, Pages 342-369.**
DOI. 10.22111/JHR.2021.37924.3102

© The Author(s). A**bdolah Safarzaie& Yasser mollazaei**
Publisher: University of Sistan and Baluchestan
. DOI: **10.22111/JHR.2021.37924.3102**

پژوهش‌های تاریخی ایران و اسلام

شاپا چاپی: ۲۳۴۵-۲۰۹۹
شاپا الکترونیکی: ۲۷۱۷-۲۹۵۳

نقش راه‌های ارتباطی سیستان و قندهار در مناسبات ایران و هند در دوره صفوی (بر اساس نقشه گیوم دولیل فرانسوی)

عبدالله صفرزایی [۱] یاسر ملازئی [۲]

۱ – استادیار گروه تاریخ دانشگاه ولایت ایرانشهر، سیستان و بلوچستان،ایران،(نویسنده مسئول). رایانامه: a.safarzaie@velayat.ac.ir
۲ – دانشجوی دکتری تاریخ ایران اسلامی گروه تاریخ دانشگاه تهران، تهران.ایران. رایانامه: yassermollazaei@gmail.com

اطلاعات مقاله

نوع مقاله: مقاله پژوهشی

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۸/۵
تاریخ بازنگری:۱۴۰۰/۱۱/۲۹
تاریخ پذیرش:۱۴۰۰/۱۲/۱۲
تاریخ انتشار:۱۴۰۱/۲/۱۵

واژه‌های کلیدی:
ایران،
هند،
صفوی،
سیستان،
قندهار،
راه‌ها.

چکیده

ارتباطات ایران و هند در دوره صفوی به‌واسطه تحولات داخلی، منطقه‌ای و جهانی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود. این ارتباطات هم از مسیر دریا و هم از مسیرهای زمینی برقرار بود. ازآنجاکه ایالت سیستان در دوره صفوی در همسایگی هند قرار داشت و ایالت قندهار نیز یک ایالت مرزی محسوب می‌شد، یکی از مسیرهای ارتباطی ایران و هند در دوره صفوی، راه‌های سیستان و قندهار بود. اهمیت ارتباطی راه‌های این مسیر به حدی بود که از نگاه نقشه‌نگاران اروپایی در آن زمان نیز غافل نمانده است. یکی از نقشه‌های جالب‌توجه در خصوص ترسیم راه‌های ایران در دوره صفوی، نقشه گیوم دولیل (Guillaume Delisle) فرانسوی است. با توجه به اهمیت ارتباطات ایران و هند در دوره صفوی و ترسیم راه‌های ارتباطی ایران و هند در نقشه گیوم دولیل، این سؤال مطرح است که راه‌های ترسیم‌شده سیستان و قندهار در نقشه گیوم دولیل، چه نقشی در مناسبات ایران و هند داشتند؟ یافته‌های این تحقیق نشانگر آن است که با استفاده از رباط‌ها و کاروانسراها تمهیدات امنیتی و امکاناتی راه‌های سیستان و قندهار فراهم‌شده بود و بخش عمده‌ای از مناسبات سیاسی، نظامی، اقتصادی و فرهنگی ایران و هند از مسیر ارتباطی این راه‌ها انجام می‌گرفت. هدف این نوشتار معرفی راه‌های ترسیم‌شده سیستان و قندهار در نقشه گیوم دولیل و تبیین نقش ارتباطی این راه‌ها در مناسبات ایران و هند در دوره صفوی است که به روش تاریخی با توصیف و تحلیل داده‌های جمع‌آوری‌شده، به انجام رسیده است.

استناد: صفرزایی، عبدالله و ملازئی یاسر ، (۱۴۰۱) **نقش راه‌های ارتباطی سیستان و قندهار در مناسبات ایران و هند در دوره صفوی(بر اساس نقشه گیوم دولیل فرانسوی)**، مجله پژوهش های تاریخی ایران و اسلام، دوره ۱۶،شماره ۳۰، ص۳۴۲-۳۶۹.

DOI. 10.22111/JHR.2021.37924.3102

© نویسندگان. عبدالله صفرزایی و یاسر ملازئی ناشر: دانشگاه سیستان و بلوچستان

مقدمه

راه‌ها در طول تاریخ به‌عنوان مسیرهای ارتباطی، نقشی مهم در پیوند جوامع و سرزمین‌ها ایفا می‌کردند. این مسیرهای ارتباطی علاوه بر پیوند ایالات و شهرهای هر قلمرو با یکدیگر، باعث ارتباط و پیوستگی بین کشورها و تمدن‌های مختلف نیز می‌شد. ایران و هند به‌عنوان دو تمدن دیرینه و همسایه، در طول سالیان متمادی مناسبات گسترده‌ای در حوزه سیاست، تجارت، فرهنگ، اجتماع و غیره با یکدیگر داشته‌اند. پس از روی کار آمدن صفویان در ایران و گورکانیان در هند در نیمهٔ اول قرن دهم هجری، شرایط داخلی، منطقه‌ای و سپس بین‌المللی به‌گونه‌ای پیش رفت که مناسبات ایران و هند نسبت به قبل در ابعاد متعددی گسترش یافت. در برقراری چنین پیوندی، شهرها و مناطق مرزی صفویان و گورکانیان هند، نقش کلیدی را در مسیرهای مواصلاتی دو قلمرو ایفا می‌کرد. یکی از مهم‌ترین منابع در بازنمایی سیمای راه‌های ایران در دوره صفوی، نقشه‌های تاریخی هستند که توسط نقشه‌نگاران اروپایی ترسیم‌شده‌اند. مهم‌ترین نقشه‌ای که در آن راه‌ها و مسیرهای ارتباطی ایران در دوره صفوی بازنمایی شده، نقشه‌ای از یک کارتوگراف فرانسوی به نام گیوم دولیل (Guillaume Delisle) با عنوان: نقشهٔ ایران (Carte de Perse) است. این نقشه در سال ۱۷۲۴ م/۱۱۳۶ ق. در پاریس چاپ‌شده است (نقشه شماره ۳). گیوم دولیل علاوه بر مسیرهای ارتباطیِ ایالات داخلی ایران، خروجی این مسیرها از مناطق مرزی و ارتباط آن با ممالک هم‌جوار را نیز ترسیم نموده است. ازاین‌رو، شناسایی و معرفی راه‌های ارتباطی سیستان و قندهار در پیوند ایران و هند بر اساس نقشه گیوم دولیل، قابلیت بحث و بررسی دارد. در معرفی و شناسایی این راه‌ها به سؤالات ذیل پاسخ‌داده‌شده است.

۱- بر اساس نقشه گیوم دولیل کدام راه‌ها و مسیرهای ارتباطیِ سیستان و قندهار منجر به پیوند و برقراری ارتباط میان ایران و هند می‌شد؟

۲- راه‌ها و مسیرهای ارتباطی سیستان و قندهار چه نقش و کارکردی در مناسبات ایران و هند داشتند؟

بر اساس نقشه گیوم دولیل، چهار جاده از سیستان به سمت جنوب غرب، غرب و شمال غرب امتداد پیدا می‌کرد که به ترتیب به نرماشیر، فهرجِ یزد و طبس وصل می‌شدند. یک‌راه از سیستان به سمت شمال شرق از مسیر فراه به قندهار ختم می‌شد و راهی دیگر نیز به سمت شرق به بست و سپس قندهار منتهی می‌شد. از قندهار علاوه بر دو مسیری که به سمت سیستان و از طریق فراه به سمت خراسان منتهی می‌شد، دو راه دیگر یکی از مسیر کابل و دیگری از مسیر کویته امروزی در پاکستان، به هندوستان منتهی می‌شد. این راه‌ها حلقه ارتباط قلمرو گورکانی هند با سیستان، خراسان، کرمان و حتی اصفهان بود و کارکردهای متعدد سیاسی، نظامی، تجاری، فرهنگی و غیره در مناسبات ایران و هند داشتند.

پژوهش‌های قابل‌توجهی در خصوص روابط ایران و هند در ادوار مختلف تاریخی ازجمله در دوره صفوی انجام‌شده، لیکن در خصوص راه‌ها و جاده‌های مواصلاتی ایالت‌های مرزی ایران و هند ازجمله راه‌های سیستان و قندهار که دو قلمرو را باهم پیوند می‌داد، تحقیقی صورت نگرفته است. تحقیق در مورد راه‌های سیستان و قندهار به‌عنوان یکی از مسیرهای مهم ارتباطی ایران و هند در دوره صفوی، تجارب تاریخی ایرانیانِ آن زمان را در ارتباط با بهره‌برداری‌های سیاسی، نظامی، اقتصادی و فرهنگی آنان از این راه‌ها آشکار می‌سازد. این‌گونه پژوهش‌ها می‌تواند به‌عنوان پیشینه‌ای ارزشمند در مناسبات با کشورهای شرقی مدنظر قرار گیرد. نوشته حاضر به دلیل نگاه ویژه به نقشه‌های تاریخی کاری بدیع و نوآورانه است. در پژوهش‌هایی که تاکنون انجام‌گرفته، نقش راه‌های ارتباطی سیستان و قندهار در مناسبات ایران و هند بر اساس نقشه‌های تاریخی موردتوجه قرار نگرفته است. البته برخی از پژوهش‌ها به‌صورت کلی راه‌های ایران در دوره صفوی را بررسی نموده‌اند. از جملهٔ این دسته از پژوهش‌ها می‌توان به رساله‌های «راه‌های شرق ایران در دورهٔ صفویه» از امین‌فر و «وضعیت راه‌های ایران در دورهٔ صفویه» از چنگیززاده اشاره کرد. علاوه بر موارد ذکرشده، ترک‌لادانی و کجباف در مقاله‌ای با عنوان: «کاروان و سیر کاروان‌های تجاری در ایران عهد صفوی» اشاره‌ای به مسیر ارتباطی اصفهان تا قندهار داشته‌اند. در این دسته از پژوهش‌ها ضمن ارائه اطلاعات کلی، مختصر و محدود در باب راه‌های زمینی نواحی داخلی ایران

به سیستان، قندهار و هند، نه‌تنها این مسیرها از منظر مناسبات ایران و هند بررسی نشده‌اند، بلکه ارزیابی چنین مسیرهایی با تمرکز بر نقشه‌های تاریخی به‌ویژه نقشهٔ گیوم دولیل صورت نگرفته است.

راه‌ها و مسیرهای ارتباطی سیستان و قندهار

سیستان و قندهار به دلیل دارا بودن موقعیت خاص جغرافیایی در شرق ایران، از مهم‌ترین مسیرهای ارتباطی ایران و هند در دوره صفوی به شمار می‌روند. ایالت سیستان در دوره‌های تاریخی گذشته ازجمله در دوره صفوی نسبت به امروز بسیار گسترده‌تر بود و در غرب تا نهبندان، در شمال تا مرزهای جنوبی ایالت هرات، در شمال شرق تا آن‌سوی شهر فراه و در قسمت جنوب شرق تا مرزهای غربی ایالت قندهار گسترده بود. تحرکات ازبکان در مرزهای شرقی ایران در دوره صفوی، منازعات صفویان و گورکانیان بر سر قندهار و گستردگی ایالت سیستان در همسایگی هند، اهمیت ویژه‌ای به ایالت سیستان در دوره صفوی بخشیده بود (صفت‌گل، ۱۳۸۰: ۵۲). ایالت قندهار نیز در دوره صفوی به‌واسطه موقعیت سوق‌الجیشی‌اش اهمیتی فراوان داشت. این ایالت ضمن داشتن زمین‌های حاصلخیز، منابع آبی فراوان و کوهستانی بودن، امنیت کابل را برای گورکانیان و خراسان را برای صفویان به خطر می‌انداخت. همچنین این ایالت در مسیر تجاری و مسافرتی ایران و هند قرار داشت. این موارد چنان اهمیتی به این شهر در مناسبات ایران و هند در دوره صفوی داده بود که پانزده مرتبه از طرف صفویان و گورکانیان محاصره و دوازده مرتبه دست‌به‌دست شد (ریاض الاسلام، ۱۳۷۳: ۳۸).

قندهار و توابع آن در زمان‌های قدیم جزو محدوده سیستان بزرگ محسوب می‌شد. حتی در منابع جغرافیایی سده‌های نخست اسلامی نیز این محدوده سرزمینی و شهر بزرگ آن یعنی؛ بُست در محدوده ایالتی سیستان تعریف‌شده است. از اواخر دوره تیموری و در دوره صفویان در تقسیمات اداری و سیاسی از قندهار به‌عنوان ایالتی جداگانه از سیستان یادشده است. علاوه بر نقشه گیوم دولیل فرانسوی، در سایر نقشه‌های اروپایی نیز قندهار ایالتی جداگانه از سیستان ترسیم‌شده است (Alai, ۲۰۱۰: ۸٦, ۱۰۱, ۱۰۹). در برخی منابع دوره صفوی در ذکر محدوده سیستان، قندهار و

نواحی پیرامونی آن جزو سیستان به‌حساب آمده (مستوفی بافقی، ۱۳۹۶: ۲۵۷؛ ملک شاه حسین، ۱۳۴۴: ۱۸)، اگر با دقت به این مسئله در منابع تاریخی دوره صفوی توجه شود، مطالب این منابع اغراق‌آمیز به نظر می‌رسد؛ زیرا اغلب منابع دوره صفوی از سیستان و قندهار به‌عنوان ایالت‌های جداگانه یادکردند. در کتاب *نقاوه‌الآثار فی ذکرالاخیار* در گزارش افوشته‌ای نطنزی از ولایت‌های تحت فرمان شاه‌تهماسب اول صفوی، از قندهار به‌عنوان ولایتی جداگانه در کنار سایر ولایات تحت فرمان شاه‌تهماسب یادشده است (افوشته‌ای نطنزی، ۱۳۷۳: ۱۸). کروسینسکی از دوازده مملکت تحت فرمان صفویان از شاه اسماعیل تا شاه سلطان حسین نام‌برده است. در گزارش وی، یکی از آن دوازده مملکت، قندهار است (کروسینسکی، ۱۳۶۳: ۲۳). در گزارش *دستور شهریاران* در جریان انتصاب حکام برای ایالات، از قندهار به‌عنوانی ایالتی جداگانه از سیستان یادشده است (نصیری، ۱۳۷۳: ۱۷۷). در منابع فراوان دیگری ازجمله: *خلد برین*، *تاریخ جهان‌آرای عباسی*، *قصص خاقانی*، *روضه الصفویه*، *تکمله الاخبار* و تحفه *العالم نیز* از سیستان و قندهار به‌عنوان ایالت‌های جداگانه از یکدیگر یادشده است (واله اصفهانی، ۱۳۷۲: ۵۳۵، ۵۴۲؛ وحید قزوینی، ۱۳۸۳: ۱۲۷، ۳۲۷؛ شاملو، ۱۳۷۵: ۱/ ۴۹۸، ۵۰۲؛ جنابدی، ۱۳۷۸: ۴۸۷، ۶۹۹؛ شیرازی، ۱۳۶۹: ۱۱۶؛ فندرسکی، ۱۳۸۸: ۳۴).

یکی از منابع قابل‌توجه در خصوص نقش ارتباطی راه‌های سیستان و قندهار در روابط ایران و هند در دوره صفوی، نقشه‌های ترسیم‌شده توسط کارتوگرافان اروپایی از قلمرو ایرانِ دوره صفوی است. در جریان اکتشافات جغرافیایی توسط اروپایی‌ها و آرایش سیاسی دولت‌های اروپایی، عثمانی و صفویان و همچنین دخالت‌های سیاسی در بازرگانی منطقه‌ای و بین‌المللی و موارد این‌چنینی دیگر، سیل گسترده سیاحان و سفرای اروپایی به ایران سرازیر شد. آنان علاوه بر برقراری روابط تجاری، سیاسی، مذهبی و غیره، به کسب اطلاعات تاریخی و جغرافیایی از ایران عصر صفوی پرداختند (Alai, ۲۰۱۰: ٤٧). علاوه بر اینکه سیاحان، تجار و مسافران اروپایی به آگاهی‌هایی پیرامون راه‌ها، کوه‌ها، رودخانه‌ها، شهرها، روستاها، خلق‌وخوی مردم، اوضاع دربار و اقتصاد کشور دست یازیدند، به نقشه‌برداری و مساحی نیز اقدام ورزیدند (حائری، ۱۳۹۴: ۱۴۴). در نقشه‌های برجای‌ماندهٔ اروپایی از ایران عصر صفوی، تنوع و گوناگونی فراوانی قابل‌مشاهده است. فرانسوی‌ها

تا قرن هفدهم میلادی در حوزهٔ نقشه‌نگاری نسبت به دیگر اروپایی‌ها عقب‌تر بودند، اما تا اواخر این قرن، نقشه‌نگاری فرانسوی در اروپا غالب شد (Manners, ۲۰۰۷: ٤٠).

در میان نقشه‌برداران فرانسوی از ایران عصر صفوی، نقشه گیوم دولیل (Guillaume Delisle) از اعتبار و دقت والایی برخوردار است. وی را می‌توان یکی از عوامل اصلی تحول نقشه‌نگاری در فرانسه دانست که مهم‌ترین ویژگی‌اش دقت بالای او در ترسیم نقشه‌ها بود (Alai, ۲۰۱۰: ۱۰۸). ویژگی این‌چنینی گیوم دولیل باعث شده بود علاوه بر اطلاعات تاریخی و جغرافیایی برجسته، داده‌های جزئی‌تر مثل راه‌ها و مسیرهای ارتباطی نیز در نقشه او بازتاب پیدا کند. این نقشه به‌احتمال‌زیاد دقیق‌ترین نقشه از ایران در آن زمان است که راه‌های اصلی و تا حدودی فرعی در آن مشخص‌شده‌اند (Ibid: ۱۱۰). به نظر می‌رسد گیوم دولیل علاوه بر گزارش سفرا و سفرنامه نویسان اروپایی از ایران عصر صفوی، به منابع جغرافیایی سده‌های نخست اسلامی نیز دسترسی داشته است. وی از مرکز شهریِ سیستان تحت عنوان زرنج نام‌برده و دریاچه هامون را دریای زره نامیده است (نقشه شماره ۳). این‌گونه نام‌گذاری‌ها در منابع جغرافیایی سده‌های سوم تا پنجم هجری قابل‌مشاهده هستند. استفاده از منابع متعدد تاریخی و جغرافیایی متقدم علاوه بر گزارش‌های سیاحان و سفرنامه نویسان صفوی، بر دقت کار گیوم دولیل در ترسیم نقشه او از ایران افزوده است.

بر اساس نقشهٔ گیوم دولیل، شش راه اصلی از زرنج یا شهر سیستان به ایالت‌های هم‌جوار امتداد می‌یافت. دو مسیر اصلی از زرنج یا سیستان به سمت جنوب غربی به نرماشیر در ایالت کرمان منتهی می‌شد. این دو مسیر تقریباً در موازات هم امتداد می‌یافت. در ترسیم مسیر جنوبی‌تر، گیوم دولیل در فاصله بین زرنج تا نرماشیر از هفت‌آبادی و دو رباط با نام‌های ناسی (RebatAlnasci) و قاضی (RebatAlcadhi) یادکرده است (نقشه شماره ۱). این مسیر پس از گذر از آبادی‌های جلگه سیستان از مسیر بیابانی واقع در بخشی از مسیر جاده زابل به زاهدانِ امروزی عبور می‌کرد و به آبادی گَراغه و سپس نصرت‌آباد امروزی منتهی می‌شد. به گزارش ابن حوقل، طول این مسیر از زرنج تا نصرت‌آباد ۸ منزل یا مرحله بوده است (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۴۲۳/۲). از نصرت‌آباد در منابع قدیمی با عنوان سپه به معنی سفید یادشده است. در برخی منابع جغرافیایی سده‌های نخست از

نصرت‌آباد امروزی تحت عنوان سبیج (همان) یا سنیج (اصطخری، ۱۹۲۷: ۱۶۲) یادشده است. به نظر می‌رسد سنیج همان سپیج به معنی سفید بوده، ولی توسط کاتبان نسخه یا مصححان نسخ جغرافیایی، به‌اشتباه سنیج ثبت‌شده است. این جاده پس از عبور از نصرت‌آباد از یک بیابان بی‌آب‌وعلف که امروزه در بخشی از مسیر زاهدان ـ بم قرار دارد، امتداد می‌یافت و به نرماشیر در ایالت کرمان ختم می‌شد. مسافت کل این راه از سیستان تا نرماشیر، به گزارش جیهانی دوازده روز بوده است (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۵۹). به نظر می‌رسد این راه آبادترین و امن‌ترین مسیر برای تردد میان ایالت کرمان و سیستان در آن زمان بود. در بخش‌های بیابانی این مسیر رباط ساخته بودند و در اواسط این راه، آبادی‌های گراغه و به‌خصوص نصرت‌آباد امروزی شرایط را برای استراحت و تأمین آب و غیره فراهم کرده بود. آثار و خرابه‌های کاروانسرایی از دوره صفویه در حال حاضر نیز در نصرت‌آباد قابل‌مشاهده است (تصویر شماره ۱). از این مسیر در منابع سده‌های نخست اسلامی به‌کرات یادشده و نام مکان‌ها و آبادی‌های بین‌راهی آن منابع با آنچه در نقشه گیوم دولیل آمده، مطابقت دارد. حتی توصیفاتی که از این راه در منابع دوره قاجار آمده نیز با این مسیر مطابقت دارد (راه‌های سیستان، ۱۳۷۷: ۷۷۴).

دومین راه ارتباطی از سیستان به سمت نرماشیر که توسط گیوم دولیل ترسیم‌شده، کمی شمالی‌تر از راه قبلی و در موازات همان راه از ده آبادی و یک کاروانسرا می‌گذشت و به نرماشیر ختم می‌شد (نقشه شماره ۱). از این مسیر در منابع جغرافیاییِ قبل از دوره صفوی به‌ندرت یادشده است.

سومین راه منشعب از سیستان بر اساس نقشه دولیل، راهی است که از سیستان به سمت غرب و به‌طور مستقیم از بیابان لوت عبور کرده به فهرج در استان یزد امروزی منتهی می‌شد. این فهرج که در حال حاضر یکی از روستاهای استان یزد است، در آن زمان جزو محدوده ایالتی پارس تعریف‌شده بود (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۲۸۷). گیوم دولیل در طول مسیر این راه، از نه آبادی و یک رباط به نام (RebatMaabad) یادکرده است (نقشه شماره ۱) که به نظر می‌رسد همان بهاباد باشد که لسترنج در نقشه فارس و کرمان این منطقه را در شرق فهرج ذکر کرده است (لسترنج، ۱۳۷۷:

۹۶ ـ ۹۷). از این فهرج در منابع جغرافیایی یادشده، اما از راه فهرج به‌طور مستقیم به سمت سیستان یاد نشده است. این مسیر به جهت میان‌بُر بودن، مسیری کوتاه‌تر برای عبور از اصفهان به سمت سیستان و قندهار بوده، اما بیشتر طول این مسیر بیابانی بوده است. به نظر می‌رسد این راه برای اهداف نظامی سریع و ناگهانی که فرصت زمانی محدودی داشتند، کاربرد داشته است.

چهارمین شاهراهی که از سیستان منشعب می‌شد، به سمت خراسان امتداد داشت. این مسیر در طول راه دارای انشعابات متعددی به شرق و غرب سیستان داشت. این مسیر از زرنج به کرکویه و سپس به جوین متصل می‌گشت و در آنجا به سه‌شاخه منشعب می‌شد. شاخه شرقی آن به فراه، شاخه غربی آن پس از عبور از پنج آبادی به یزد و شاخه سوم آن به سمت شمال غرب امتداد پیدا می‌کرد و با عبور از سه آبادی به خوره می‌رسید. در خوره راه چهار انشعاب دیگر پیدا می‌کرد که شاخه شرقی آن به سمت فراه، شاخه جنوبی آن به کرمان، شاخه غربی آن به طبس گیلکی و شاخه شمالی آن پس از گذر از چهار آبادی و یک کاریز به نام سُری به هرات متصل می‌شد (نقشه شماره ۱). مقدسی در قرن چهارم هجری، همین مسیر را با اندکی اختلاف نسبت به نقشه ترسیمی گیوم دولیل، یاد نموده است. به گزارش مقدسی این مسیر از زرنج تا هرات پانزده مرحله مسافت داشته است (مقدسی، ۱۴۱۱: ۳۵۰).

پنجمین شاهراه منشعب از زرنج بر اساس نقشه گیوم دولیل، مسیری بود که به فراه می‌رسید. این شاهراه از فراه نیز چندین انشعاب داشت. یکی به‌طرف غرب به سمت بیرجند و خور، دیگری به سمت جویین، سومی به جانب جنوب شرق به سمت قندهار منشعب می‌شد (نقشه شماره ۱ و ۲). این راه یکی از مسیرهای ارتباطی اصلی زرنج به قندهار و بالعکس بود. ازآنجاکه مسیر قندهار به فراه آبادتر بود، بیشترین ترددها بین قندهار و سیستان از این مسیر انجام می‌شد. حتی ترددهای بین ایالت‌های خراسان، اصفهان و یزد نیز از مسیر خور و بیرجند و فراه به قندهار انجام می‌شد. از فراه راهی نیز به‌طرف شمال به سمت هرات منشعب می‌شد (امین‌فر، ۱۳۸۲: ۱۲۵ ـ ۱۳۰).

ششمین جاده را گیوم دولیل از سیستان به سمت شرق ترسیم کرده است. این جاده بعد از عبور از یک رود و سه آبادی به بُست ختم می‌شد (نقشه شماره ۱). مسافت این جاده در منابع

جغرافیایی قبل از دوره صفوی، باوجود تفاوت در نام و تعداد آبادی‌ها با نقشه گیوم دولیل، ۹ مرحله ذکرشده است (سیستانی، ۱۳۶۷: ۲/ ۱۹۹). به گزارش منابع دیگر، این راه در ادامه به قندهار امتداد پیدا می‌کرد (لسترنج، ۱۳۷۷: ۳۷۱– ۳۷۲).

بر اساس نقشه گیوم دولیل علاوه بر مسیر قندهار به سیستان، از قندهار سه شاهراه بزرگ دیگر منشعب می‌شد. یک شاهراه، مسیری بود به‌جانب شمال غرب و پس از ده آبادی به فراه ختم می‌شد (نقشه شماره ۲). بر اساس گزارش تاورنیه از قندهار تا فراه ۶۵ فرسنگ مسافت داشت (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۶۹۷). شاهراه دومِ قندهار به‌طرف شمال شرق به سمت کابل امتداد داشت و وارد قلمرو گورکانیان هند می‌شد (نقشه شماره ۲). این همان مسیری است که پس از عبور از جلال‌آباد امروزی و تنگه خیبر به پیشاور و سپس شبه‌قاره هند امتداد پیدا می‌کرد. شاهراه سومِ قندهار راهی بود که به سمت جنوب شرقی امتداد پیدا می‌کرد و پس از عبور از مناطق کوهستانی و سه آبادی به منطقه دوکی در مرز ایران و هند پیوند می‌خورد (همان نقشه). تاورنیه در قرن هفدهم میلادی/ یازدهم هجری دوکی را به‌عنوان یک منطقه مرزی و سرحدی در هندوستان و ممالک مغول توصیف نموده است (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۳۵۹). پس از دوکی این مسیر در امتداد کوه‌های سلیمان از محدودهٔ ایالتی قندهار خارج و از مناطق بلوچ‌نشین یعنی کویته در پاکستان امروزی عبور می‌کرد و سپس به مولتان و سند امتداد پیدا می‌کرد. بر اساس گزارش ابن خردادبه از زرنج تا مولتان دو ماه راه بوده است (ابن خردادبه، ۱۹۹۲: ۵۶). درمجموع هند از راه خشکی دو دروازه به‌سوی ایران داشت که هر دو تقریباً در منطقه کوهستانی شمال غرب شبه‌قاره هند قرار داشتند. یکی از این دو دروازه به‌سوی کابل و دیگری دروازه قندهار بود (محمدی و ته‌امی، ۱۳۹۸: ۱۵۸). با توجه به کوهستانی بودن مرزهای فلات ایران و شبه‌قاره هند، این دو مسیر ارتباطی در مناسبات ایران و هند نقشی بسیار مهم نه‌تنها در دوره صفوی، بلکه در طول تاریخ ایفا می‌نمودند.

درمجموع راه‌های سیستان و قندهار با انشعابات داخلی متعددشان از دو مسیر عمده در شمال شرق و جنوب شرق به هندوستان و از طریق مسیرهای متعدد به ایالات کرمان، یزد، اصفهان و

خراسان در غرب و شمال منتهی می‌شد. این راه‌ها در دوره صفوی کارکردهای متعدد سیاسی، نظامی، اقتصادی، فرهنگی و غیره داشته‌اند.

نقش سیاسی و نظامی راه‌ها

ایران و هند در طول تاریخ مناسبات سیاسی و نظامی متعددی داشته‌اند. با تأسیس سلسله صفوی فصل تازه‌ای در مناسبات سیاسی و نظامی ایران و هند آغاز شد. جرقهٔ آغاز چنین مناسباتی را می‌توان پس از پیروزی صفویان بر ازبکان در جنگ مرو به سال ۹۱۶ ق. دانست. شاه اسماعیل صفوی در این جنگ، خانزاده بیگم خواهر بابر گورکانی را از دست ازبکان آزاد کرد و او را نزد برادرش بابر فرستاد. این اتفاق زمینهٔ آغاز نزدیکی بابر به صفویان را فراهم نمود (ریاض‌الاسلام، ۱۳۷۳: ۲۶). با تداوم موفقیت‌های نظامی بابر در هندوستان و تأسیس امپراتوری گورکانی در سال ۹۳۲ ق. (هوشنگ‌مهدوی، ۱۳۹۶: ۳۵ – ۳۶)، مناسبات سیاسی و نظامی ایران و هند حول دو محور ادامه یافت. ازلحاظ نظامی جایگاه استراتژیکی قندهار موجب شد این منطقه به جولانگاهی برای منازعات نظامی صفویان و گورکانیان تبدیل شود. به تعبیر شاردن این شهر از جانب هندوستان به مثابهٔ کلید کشور ایران بود (شاردن،۱۳۷۲: ۱۶۹۹/۵). از لحاظ سیاسی نیز مسائلی مانند: ادعای مالکیت بر سر قندهار، تبریک جلوس پادشاهان جدید و تسلیت برای پادشاه متوفی و غیره، زمینهٔ اعزام سفرا و نمایندگان سیاسی ایران و هند در دوره صفوی را فراهم می‌کرد. در جریان مناسبات سیاسی و نظامی ایران و هند در دوره صفوی، راه‌های ارتباطی و مواصلاتی سیستان و قندهار به دلیل مجاورت در مناطق مرزی، برقراری چنین مناسباتی را تسهیل و تسریع می‌کرد. عبور و مرور لشکرهای نظامی از مسیرهای ارتباطی سیستان و قندهار را می‌توان مهم‌ترین نقش سیاسی و نظامی این راه‌ها دانست.

راه‌های سیستان و قندهار باوجود بیابانی بودن منطقه، به سبب نزدیکی به هند کاربرد نظامی داشته‌اند (امین‌فر، ۱۳۸۲: ۱۵۶). پیشروی شاه‌تهماسب اول «با هشت هزار سوار نامدار نیزه‌گذار»(جنابدی، ۱۳۷۸: ۴۶۳) در سال ۹۴۴ ق. به سمت قندهار، از مسیرهای ارتباطی سیستان و قندهار صورت گرفت. مسیر این لشکرکشی راهی بود که از هرات به سمت رود هیرمند در

سیستان امتداد پیدا می‌کرد و ازآنجا به قندهار می‌پیوست (روملو، ۱۳۸۴: ۳/ ۱۲۵۰). در نقشه گیوم دولیل نیز این راه‌ها به همین صورت ترسیم‌شده است (نقشه شماره ۳). به نظر می‌رسد شاه‌تهماسب اول پس از تصرف قندهار از همین مسیر به مرکز ایران مراجعت کرده باشد. روملو از معاصرین شاه‌تهماسب اول در این باب چنین نوشته است: «پادشاه ربع مسکون از یورش قندهار با غنائم بسیار به هرات بازگشت»(روملو، ۱۳۸۴: ۳/ ۱۲۵۰). در زمان فرمانروایی شاه‌عباس اول نیز حملهٔ مشابهی برای استرداد قندهار صورت گرفت. جنابدی مسیر پیشروی شاه‌عباس اول را این‌گونه گزارش داده است: «به هنگام نوروز سلطانی در طبس گیلکی نزول اجلال فرمودند. در آن بلدهٔ نزهت قرین به آداب‌ورسوم جشن فروردین پرداخته ... آنگاه از طریق قهستان به سمت قندهار کوچ بر کوچ طی جبال و قفار نموده ... تا به قصبهٔ فراه نزول اجلال فرمودند»(جنابدی، ۱۳۷۸: ۸۷۹ ـ ۸۸۰). اگر این توصیفات در نقشهٔ گیوم دولیل دنبال شود، شاه‌عباس اول پس از عبور از منطقه طبس گیلکی به سمت قهستان ادامه داده و قبل از قندهار به فراه در محدوده ایالتی سیستان رسیده است (نقشه شماره ۱). وی هنگام مراجعت به اصفهان «از طریق غور و غرجستان که مشتمل است بر ییلاقات و آب‌های روان که به عذوبت و لطافت در هیچ مکان نشان ندهند، متوجه دارالسلطنهٔ هرات گردیدند»(جنابدی، ۱۳۷۸: ۸۸۲). این مسیر بر اساس نقشهٔ دولیل همان مسیر غور به هرات بوده که بر اساس نقشه فوق، چهار آبادی آن از محدودهٔ شمالی ایالت سیستان عبور می‌کرد (نقشه شماره ۱). بر اساس روایت اسکندربیک منشی علت عدم انتخاب راه فراه و سیستان و انتخاب راه غور به علت این بود که «مراجعت اردوی اعظم از راه گرمسیر و فراه که هنگام شدّت گرما و قلّت میاه بود میسر نبود عزیمت راه غور که ییلاق است تصمیم یافته ... از راه مذکور روانه شدند»(منشی، ۱۳۷۷: ۱۶۱۹/۳).

از مهم‌ترین مصداق‌های دیگر کارکرد نظامی این راه‌ها می‌توان به لشکرکشی محمود افغان اشاره کرد. محمود افغان در لشکرکشی اول از قندهار راه سیستان را در پیش گرفت و با گذر از جنوب آن به نرماشیر در کرمان رسید و کرمان را غارت کرد (استرآبادی، ۱۳۷۷: ۴۶۸). در لشکرکشی بعدی که منجر به سقوط اصفهان شد، محمود افغان از مسیرهای مواصلاتی سیستان و قندهار

عبور نمود. مرعشی صفوی در باب مسیر لشکرکشی محمود افغان چنین آورده است: «از راه سیستان و بیابان، ناگاه بی‌خبر خود را به حوالی بم و نرماشیر و خبیص که از توابع کرمان و دهنهٔ بیابان است رسانیده، بلا تأخیر وارد حوالی شهر کرمان گردید»(مرعشی صفوی، ۱۳۶۲: ۵۳). توصیفات مرعشی از مسیر این لشکرکشی با مسیر قندهار ـ سیستان ـ کرمان که گیوم دولیل آن را ترسیم نموده، مطابقت دارد. احتمالاً آن بیابانی که در گزارش مرعشی درراه سیستان بدان اشاره‌شده، بیابان سَلم باشد که گیوم دولیل آن را توصیف نموده است (نقشه شماره ۱). علاوه بر ترددهای نظامی، هنگامی‌که وضعیت جنگی در قندهار بین ایران و هند فعال می‌شد، مسیرهای ارتباطی سیستان و قندهار در انتقال آذوقه برای لشکریان ایرانی در جبههٔ قندهار نقش ارتباطی مهمی را ایفا می‌کردند. در زمان تکاپوهای نظامی شاه‌عباس دوم در جنگ قندهار، «سیصد هزار من غله، و قدری سرب و باروط» از کرمان تهیه و با هدایت شخصی به نام علی قلی‌بیگ ارغوانلو، برای سپاه ایران به قندهار فرستاده شد (مشیزی، ۱۳۶۹: ۳۲۴– ۳۲۵). مشیزی از چند نمونهٔ دیگر ارسال غلّه و آذوقه از راه کرمان به قندهار نیز اشاره کرده است (همان: ۲۳۱). در چنین شرایطی صفویان برای ارسال سریع آذوقه‌ها نزدیک‌ترین مسیر را انتخاب می‌کردند. بر اساس نقشهٔ دولیل، نزدیک‌ترین مسیری که برای جابجایی این آذوقه‌ها وجود داشت، راهی بود که از نرماشیر در کرمان آغاز می‌شد و پس از عبور از زرنج و فراه به قندهار منتهی می‌شد (نقشه شماره ۱). قزوینی در تاریخ جهان‌آرای عباسی، مسیر کرمان را نزدیک‌ترین مسیر به هندوستان معرفی کرده است. به روایت قزوینی «بوداق سلطان به مقتضای فرمان از راه کرمان که اقرب طرق است روانهٔ هندوستان گردید»(وحید قزوینی، ۱۳۸۳: ۷۳۰).

مسیرهای ارتباطی سیستان و قندهار در رفت‌وآمد افراد بلند پایهٔ سیاسی و حکومتی نیز ایفای نقش می‌کرد. پناهنده شدن همایون پادشاه هند به ایران در زمان شاه‌تهماسب اول صفوی، از همین مسیرهای مواصلاتی صورت گرفت. شاه‌تهماسب اول بعدازاینکه متوجه آمدن همایون شد، فرمانی برای پذیرایی از همایون به حکامی که در مسیر عبور همایون قرار داشتند، ارسال نمود که یکی از آنان حاکم سیستان بود (ریاض‌الاسلام، ۱۳۷۳: ۵۶). مسیری که همایون برای ورود به ایران در

پیش گرفت، از قندهار آغاز می‌شد. در امتداد همین مسیر، وی از رود هلمند عبور نموده به سمت سیستان و سپس به‌سوی هرات حرکت کرد (بیات، ۱۳۸۲: ۷ ـ ۱۱). اگر این مسیر با نقشهٔ گیوم دولیل مطابقت داده شود، زمانی که همایون به سیستان رسیده، برای رفتن به دربار شاه‌تهماسب اول دو مسیر پیش رو داشته است. یکی از آن مسیرها از طریق سیستان به هرات بود و دیگری از طریق سیستان به کرمان امتداد پیدا می‌کرد (نقشه شماره ۱). همایون مسیر سیستان به هرات را انتخاب کرده بود (بیات، ۱۳۸۲: ۸ ـ ۱۱). مراجعت همایون از ایران به هند نیز از مسیرهای ارتباطی سیستان و قندهار صورت گرفت. ازآنجایی‌که شاه‌تهماسب اول برای یاری به همایون، دوازده هزار نیروی کمکی برای وی در سیستان تدارک دیده بود، همایون برای استرداد قدرت از مخالفانش در هند، از مسیر خراسان به سیستان حرکت کرد و در آنجا به مدت دو هفته برای آماده کردن نیروها توقف و سپس از مسیر سیستان به قندهار قشون‌کشی‌کرد (ریاض‌الاسلام، ۱۳۷۳: ۷۱ و ۷۴). مسیرهای ارتباطی سیستان و قندهار محل رفت‌وآمد، حکام و فرمانروایان محلی نیز بوده است. به‌عنوان‌مثال: شاه محمود از حاکمان سیستان که در زمان همایون به هند رفته بود، بعد از مدتی اقامت در هندوستان هنگام مراجعت به ایران راه قندهار به سمت فراه در سیستان و سپس راه هرات را در پیش گرفت. مؤلف احیاءالملوک می‌نویسد «چون به قندهار رسید بعضی از مردم و ملازمان، ملک را تکلیف سیستان نمودند، ملک قبول نکرد و به‌جانب فراه آمد و به منزل مرحوم خواجه سعدالدین یوسف نزول نمود. خواجه مذکور انواع خدمات نموده، نواب ملک به هرات نزول نموده»(ملک شاه حسین، ۱۳۴۴: ۱۵۸ ـ ۱۵۹). این مسیر با دقت در نقشه دولیل به همراه آبادی‌های آن ترسیم‌شده است (نقشه شماره ۱).

مسیرهای ارتباطی سیستان و قندهار محل گذر سفرا و ایلچیان هند نیز بود. منابع دورهٔ صفوی تصویر روشنی از مسیرهای دقیق رفت‌وآمد سفرا و ایلچیان هند ارائه نکرده‌اند. اطلاعات این منابع بسیار کلی و غیرمستقیم است. بااین‌حال درصورتی‌که چنین اطلاعاتی در نقشهٔ دولیل جستجو شود، می‌توان تصویر روشن‌تری از مسیر رفت‌وآمد آنان استخراج نمود. در زمان فرمانروایی شاه‌عباس اول، خان عالم ایلچی اکبر گورکانی، به دربار ایران فرستاده شد. طبق گزارش جنابدی «خان عالم

در شهور سنهٔ ستّ و عشرون و الف داخل محروسهٔ پادشاه جهان‌گشته، نخست به دارالسلطنهٔ هرات نزول فرمود»(جنابدی، ۱۳۷۸: ۸۷۵). بر اساس این توصیف، خان عالم از قندهار دو مسیر در پیش داشته تا به هرات برسد. این دو مسیر در نقشهٔ گیوم دولیل از سیستان عبور می‌کردند. یک مسیر از غور در حوالی قندهار آغاز و با گذر از محدودهٔ شمالی ایالت سیستان، مستقیم به هرات متصل می‌شد. راه دوم از قندهار به سمت فراه در سیستان امتداد پیدا می‌کرد و ازآنجا شاخه شمالی آن به هرات پیوند می‌یافت (نقشه شماره ۱). در سال ۱۰۴۴ ق. از طرف علیمردان‌خان، حاکم قندهار به دربار شاه صفی عریضه‌ای ارسال شد مبنی بر اینکه ایلچی هند، صفدرخان به منطقه دوکی رسیده و پس از آن وارد قندهار خواهد شد (اصفهانی، ۱۳۶۸: ۱۹۰). مشیزی دراین‌باره نوشته است: «صفدرخان ایلچی پادشاه هندوستان که به‌رسم سفارت درگاه خلایق امیدگاه شاه ظل‌الله شاه صفی بود از راه کرمان داخل بلده، و در میدان قلعه چند روز نزول داشت»(مشیزی، ۱۳۶۹: ۲۱۱). چنانچه روایات خواجگی اصفهانی و مشیزی در باب مسیر ایلچی هند در نقشهٔ دولیل دنبال شود، به نظر می‌رسد که صفدرخان از همان راهی آمده که از مولتان در حوالی رود سند به سمت منطقه دوکی در مرز قندهار متصل می‌شد. این سفیر اعزامی هند پس از رسیدن به مرکز شهر قندهار به سمت فراه در شمال سیستان حرکت کرده و در ادامه از دو مسیری که یکی به سمت هرات و دیگری به سمت کرمان امتداد پیدا می‌کرد، راه کرمان را انتخاب کرده بود (نقشه شماره ۱).

نقش اقتصادی و تجاری راه‌ها

مناسبات تجاری و اقتصادی ایران و هند از پیشینه‌ای بسیار کهن برخوردار است. این مناسبات در طول تاریخ به‌صورت مداوم برقرار بود. در دوره صفوی مناسبات تجاری ایران و هند به حدی رونق گرفت که امپراتوری گورکانی هند بزرگ‌ترین شریک تجاری ایران در شرق بود (Hamel, ۲۰۱۷: ۶). در دوره صفوی تجارت ایران و هند هم از مسیر دریا و هم از مسیرهای خشکی انجام می‌گرفت. باوجود اختراع ماشین بخار و ساخت کشتی‌های اقیانوس‌پیما و رونق گرفتن راه‌های دریایی، راه‌های زمینی نیز فعال بود. البته کاهش یا افزایش تجارت زمینی بین ایران و هند ازیک‌طرف متأثر از مجادلات صفویان و گورکانیان بر سر قندهار و از طرفی به رونق یا اخلال راه

دریایی بستگی داشت. به‌عنوان‌مثال: جنگ ایران و پرتغال در زمان شاه‌عباس اول در دریا، منجر به افزایش چهار برابری حجم بازرگانی از راه زمینی قندهار شده بود (ریاض‌الاسلام، ۱۳۷۳: ۲۵۹). به گزارش تاورنیه «باوجود سهولت مسافرت با کشتی، باز بعضی از تجار هستند که از راه خشکی مسافرت می‌نمایند»(تاورنیه، ۱۳۳۶:۶۹۵). از طرفی دیگر شاردن ضمن برشمردن هزینه بیشتر راه خشکی نسبت به راه دریایی، بر استفاده ایرانیان از مسیر خشکی اشاره نموده است (شاردن، ۱۳۷۲: ۱۲۰۵/۳). در بین مسیرهای مواصلاتی زمینی ایران و هند، راه‌های مواصلاتی سیستان و قندهار در نقش شاهراه‌های اقتصادی، تجارت دو قلمرو را تسریع می‌کرد. درواقع مشهورترین شاهراه زمینی بین ایران و هند راه قندهار بود. شهر فراه در محدوده ایالتی سیستان نیز دارای پایگاه‌های تجاری قابل‌توجهی بود (فریر، ۱۳۸۰: ۲۶۵).

یکی از کارکردهای تجاری و اقتصادی مسیرهای ارتباطی سیستان و قندهار، رفت‌وآمد کاروان‌های تجاری بین ایران و هند بود. طبق گزارش شاردن کاروان‌های تجاری حتی از اصفهان پایتخت صفویان از راه خشکی و راه قندهار به سمت هندوستان تردد می‌کردند (شاردن، ۱۳۷۲: ۴۸۸/۲). بنا به گزارش دو تن از تجار انگلیسی آن زمان «شهر قندهار به دلیل رفت‌وآمد زیاد کاروان‌ها وسیع‌تر شده و حومه آن بزرگ‌تر از خود شهر گردیده است»(فریر، ۱۳۸۰: ۲۶۵). با توجه به موقعیت جغرافیایی قندهار در آن زمان، اغلب کاروان‌های تجاری ایران و هند از این مسیر تردد می‌کردند. کالاهای صادراتی ایران به هند در دوره صفوی شامل: انواع کالاهای ابریشمی و پشمی، انواع میوه و خشکبار، شراب، روناس، چرم، اسب، قاطر، کالاهای صنعتی مثل ظروف لعابی و چینی، توتون، تنباکو و کالاهای معدنی مثل سنگ لاجورد بودند. کالاهایی که از هند به ایران صادر می‌شد نیز شامل: پارچه، انواع ادویه و مواد غذایی، فولاد، کاغذ و چوب بودند (سلطانیان و مرادی، ۱۳۹۱: ۹۳ ـ ۹۶). در جریان انتقال این کالاها از مسیرهای خشکی، استفاده از نوع حمل‌ونقل به دلیل طولانی بودن مسافت و کم‌آبی آن، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود.

باوجود استفاده از اسب، قاطر و حتی گاوهای نر در انتقال کالاهای تجاری ایران و هند (ترک لادانی و کجباف، ۱۳۸۹: ۴۰)، استفاده از شتر نیز به دلیل بیابان‌های طولانی و خشک در مسیرهای ارتباطی ایران و هند کاربرد زیادی داشته است. طبق گزارش شاردن، شتر به علت حمل بار زیاد در بین مردم مشرق زمین به کشتی صحرا معروف است و این چارپا در ایران چنان زیاد است که حتی به کشورهای همسایه مثل عثمانی صادر می‌شد (شاردن، ۱۳۷۲: ۷۴۴/۲ ـ ۷۴۵). بر اساس گزارش نمایندگان کمپانی هند شرقی انگلیس، سالانه بین ۳ تا ۱۴ هزار شتر کالا، بین ایران و هند تردد می‌کرد (Hamel, ۲۰۱۷: ۱۲). مسیرهای ارتباطی سیستان و قندهار به دلیل نقش ترانزیتی مهمی که در مناسبات تجاری ایران و هند از راه خشکی ایفا می‌کردند، محل عبور ده‌ها هزار شتر بودند که کالاهای تجاری را حمل می‌کردند. مؤلف احیاءالملوک از انتقال کالاهایی گزارش داده که بالغبر ده هزار شتر از مسیر سیستان آنان را حمل می‌کردند (ملک شاه حسین، ۱۳۴۴: ۲۲۰). استفاده از شتر در مسیرهای ارتباطی قندهار و سیستان حاکی از آن است که نه‌تنها حجم کالاهای انتقالی بالا بوده، بلکه مسافت راه طولانی، کم آب و بیابانی بوده و چنین شرایطی ایجاب می‌کرد تا برای حمل‌ونقل کالاها از شتر استفاده نمایند. علاوه بر عبور کاروان‌های تجاری، مسیرهای ارتباطی سیستان و قندهار به محلی برای عبور و رفت‌وآمد نمایندگان تجاری ایران و هند نیز تبدیل‌شده بود. نمایندگان کمپانی هند شرقی انگلیس از جملهٔ این نمایندگان تجاری بودند که برای رفت‌وآمد از هند به اصفهان، گاهی از مسیرهای مواصلاتی قندهار و سیستان عبور می‌کردند. در سال ۱۶۱۵ م. دو تن از نمایندگان کمپانی هند شرقی انگلیس، ریچارد استیل (Richard Steel) و جان کروتر (John Crowther) از هند عازم ایران شدند. آنان از آگره به سمت لاهور و مولتان رهسپار شدند. در امتداد این مسیر به ترتیب از قندهار و فراه در سیستان عبور نموده و در نهایت با عبور از طبس و اردکان به سمت اصفهان حرکت کردند (Ferrier, ۱۹۷٦:۱۸۳). مسیرهای تردد این نمایندگان تجاری در نقشه ترسیمی گیوم دولیل که راه‌ها را دقیق ترسیم نموده، به وضوح قابل مشاهده است (نقشه شماره ۱ و ۲).

بانیان هند از دیگر گروه‌های تجاری بودند که در اقتصاد ایران در دورهٔ صفویه نقش فعالی را ایفا می‌نمودند. این گروه در عین اینکه مهم‌ترین تجار در حمل و نقل تجاری با هند شناخته می‌شدند، شبکهٔ ارتباطی آنان در خلیج فارس تا دریای سرخ امتداد پیدا می‌کرد. ازآنجایی‌که بسیاری از نمایندگان تجاری بانیان مدام در حال رفت‌وآمد از هند به ایران بودند، کاروان‌های آن‌ها از مسیر زمینی قندهار نیز استفاده می‌کردند (متی، ۱۳۸۷: ۱۲۳). تجار ارمنی نیز به دلیل نفوذ بالا در زنجیرهٔ اقتصاد داخلی و خارجی صفویان، برای تجارت با هند از راه زمینی استفاده می‌کردند. تجارت پارچهٔ ایران به هند از طریق راه زمینی ایران به سمت قندهار در دست ارامنه بود (همان: ۱۱۷). علاوه بر بانیان هندی و ارامنه، نمایندگان تجاری مسلمان نیز از مسیرهای زمینی قندهار برای رفت‌وآمد از ایران به هند استفاده می‌کردند (شکوهیان، ۱۳۸۹: ۱۰۶). درمجموع با توجه به جایگاه کلیدی مسیرهای ارتباطی سیستان و قندهار در پیوند تجاری و اقتصادی ایران و هند، این مسیرها محل تردد بسیاری از نمایندگان تجاری کمپانی هند شرقی انگلیس، بانیان، ارمنه و تجار مسلمانی بوده که برای تجارت ایران و هند از مسیرهای زمینی رفت‌وآمد می‌کردند. مسیر تردد کاروان‌ها و نمایندگان تجاری ایران و هند در آن دوره، مطابق با راه‌ها و مسیرهایی است که گیوم دولیل ترسیم نموده است.

نقش فرهنگی راه‌ها

مناسبات فرهنگی ایران و هند سابقه‌ای بسیار طولانی دارد. افسانه‌های ملی و داستان‌های قدیمی ایرانیان و هندیان حکایت از ریشه‌دار بودن مناسبات فرهنگی آنان دارد (شهابی خراسانی، ۱۳۱۶: ۱۸ ـ ۱۹). در دوران بعد از اسلام به ویژه دورهٔ صفوی، به تدریج پیوند فرهنگی ایران و هند بیشتر شد. توجه شاهان گورکانی هند به فرهنگ و ادب ایرانی از یک طرف و مهاجرت‌های گسترده طیف‌های علمی، ادبی، هنری و مذهبی از طرفی دیگر، بر غنای مناسبات فرهنگی ایران و هند در دورهٔ صفوی افزود. به‌عنوان‌مثال: حضور همایون در ایران و تمایل وی به جذب شاعران و نقاشان ایرانی توجه جدی دولت گورکانی را به هنر و ادب ایرانی فراهم کرد (ریاض‌الاسلام، ۱۳۷۳: ۲۴۹ ـ ۲۵۰). این توجه در بین پادشاهان بعدی گورکانی نیز ادامه یافت. یکی از عمده‌ترین مناسبات

فرهنگی ایران و هند در دورهٔ صفوی، مهاجرت‌های متعدد افراد بود. در دوره صفوی مهاجرت‌های گسترده‌ای توسط علما، ادبا، عرفا، شاعران، پزشکان، صوفیان، سادات و غیره از ایران به هند صورت گرفت. در باب دلایل داخلی این مهاجرت‌ها می‌توان به مظنون بودن در اغتشاشات و شورش‌ها، مسائل مذهبی، از دست دادن اعتبار درباری و عدم پیشرفت در جامعهٔ صفوی اشاره کرد (Haneda, ۱۳۵-۱۳۴ :۱۹۹۷). مجاورت هند با ایران، جذبهٔ دربار گورکانی، موقعیت جغرافیایی هندوستان و حتی سابقهٔ مهاجرت پذیری هند (ارشاد، ۱۳۶۵: ۱۶۰) از دلایل خارجی مهاجرت ایرانیان به هند بود. در جریان مهاجرت‌های گسترده بین ایران و هند در دوره صفوی، مسیرهای ارتباطی سیستان و قندهار که گیوم دولیل توصیف نموده به‌عنوان مهم‌ترین راه ارتباطی زمینی، محل گذر بسیاری از طیف‌های مهاجر بوده است (نقشه شماره ۱ و ۲). علاوه بر راه هرات که مسیر معمول مهاجران بود، راه سیستان نیز یک مسیر مهاجرتی به هند محسوب می‌شد (صفت‌گل، ۱۳۸۰: ۵۶).

شاعران از جملهٔ گروه‌هایی بودند که در دورهٔ صفوی مهاجرت‌های گسترده‌ای از ایران به هند انجام دادند. به‌عنوان‌مثال: طالب آملی از شعرای قرن یازدهم هجری برای راه یافتن به دربار پادشاهان هند، از شهر مرو از مسیر قندهار روانه هند شد (ارشاد، ۱۳۶۵: ۲۲۶- ۲۲۷). اگر مسیر حرکت طالب آملی را در نقشه گیوم دلیل دنبال شود، به نظر می‌رسد وی از مرو به هرات و سپس وارد محدودهٔ شمالی سیستان یعنی فراه شده و در نهایت به قندهار رفته است (نقشه شماره ۱ و ۲). ملا عبدالنبی فخرالزمانی قزوینی نیز یکی دیگر از شعرا و عرفای قرن یازدهم هجری، از همین مسیر ارتباطی از ایران به هند مهاجرت کرده است. در این باره آمده است: «در ایام توقف آن آستانه (مشهد)، هر روز از یسار و یمین از تجار و مترددین، وصف دارالامان هندوستان بسیار شنید، شوق دیدن آن ملک برین نوسفر غلبه کرد و عزم آن بلاد جزم نمود، بعد از طی منازل و قطع مراحل، از راه قندهار بیمار و نزار خود را به لاهور رسانید»(فخرالزمانی، ۱۳۴۰: ۷۶۱). علاوه بر شعرا و عرفا، هنرمندان زیادی نیز در دوره صفوی به هند مهاجرت کردند. همایون گورکانی که در زمان شاه‌تهماسب اول به ایران آمده بود، به هنگام مراجعت از ایران تعدادی نقّاش از جمله: عبدالصمد شیرازی و میر سید علی تبریزی را که شاگردان کمال‌الدین بهزاد بودند، به همراه تعدادی خطّاط با

خود به هند برد (ارشاد، ۱۳۶۵: ۲۴۲). ازآنجا که همایون از مسیر سیستان و قندهار به هند بازگشت، می‌توان نتیجه گرفت که مسیرهای ارتباطی سیستان و قندهار محل گذر این هنرمندان بوده است (نقشه شماره ۱ و ۲). برخی هنرمندان دیار هند نیز بنا به دلایلی به اصفهان برده شدند. به گزارش شاردن، شاه‌عباس اول بعد از فتح قندهار تعدادی نوازنده را با خود به دربار برده است (شاردن، ۱۳۷۲: ۱۵۴۵/۴).

راه‌های ارتباطی سیستان و قندهار در دوره صفوی دارای کارکرد دینی و مذهبی نیز بودند. صوفیان از گروه‌های مذهبی بودند که در دوران صفوی برای یافتن مرید یا مرشد از ایران به هند و برعکس رفت‌وآمد می‌کردند. به‌عنوان‌مثال: محمد جونپوری به‌عنوان یک مرشدِ صوفی، در طلیعهٔ قرن دهم هجری در هندوستان ادعای مهدویت کرد. در پی پافشاری وی بر این ادعا، سرانجام از هند رانده شد و از مسیر سند به قندهار و سپس سیستان آمد. وی در منطقه فراه به سال ۹۱۰ هجری درگذشت و در همان جا به خاک سپرده شد (بداؤنی، ۱۳۷۹: ۳/ ۳۳؛ صفرزایی و وکیلی، ۱۳۹۳: ۱۳۳). مسیر تردد محمد جونپوری با آنچه در نقشه گیوم دولیل آمده، کاملاً مطابقت دارد (نقشه شماره ۱ و ۲).

مسیرهای ارتباطی سیستان و قندهار همچنین محل گذر آن دسته از حجاج، علما، دانشمندان و سیاحانی بوده است که برای رفتن به حجاز و حج مسیر هند را انتخاب می‌کردند. اغلب راه‌های حج از قلمرو عثمانی یا بندرها جنوبی ایران می‌گذشت (جعفریان، ۱۳۸۹: ۹، ۲۰۴). بااین‌حال برخی از علما و سیاحان به دلیل روابط خصمانهٔ صفویان و عثمانیان (سامانی، ۱۳۹۸: ۲۴) مسیر هند را انتخاب می‌کردند. علاوه بر این، برخی نیز به جهت دیدار با علما و دانشمندانِ هندوستان، قبل از رفتن به حج از ایران به هند رفته و ازآنجا به همراه دیگر حجاج هندی از راه دریا به مکه می‌رفتند (دوغان، ۱۳۸۵: ۱۱۴). ازآنجاکه گیوم دولیل در انتهای مرزهای غربی ایران راه‌های مکه و مدینه را تا انتها مشخص نموده، این احتمال قوت می‌گیرد که راه‌های مرکزی و شرقی ایران که به سمت غرب منتهی می‌شد، محل تردد کاروان‌های حج نیز بوده و این نکته در ترسیم نقشه گیوم دولیل لحاظ شده است. به نظر می‌رسد درزمانی که موسم حج مصادف با طوفان‌های دریایی اقیانوس هند

می‌شد و یا درزمانی که مناسبات ایران و عثمانی ملایم‌تر می‌شد، راه‌های زمینی بیشتر محل تردد کاروان‌های حج قرار می‌گرفت. ازاین‌رو، بسیاری از حجاج سرزمین هند و مناطق شرقی ایران از مسیر راه‌های قندهار و سیستان به مرکز ایران و سپس سرزمین حجاز تردد می‌کردند.

نتایج تحقیق:

با توجه به بیابانی و کوهستانی بودن مناطق مرزی ایران و هند، راه‌های ارتباطی زمینی ایران و هند در طول تاریخ از ایالت‌های مکران، سیستان، قندهار و همچنین از مسیر کابل امروزی عبور می‌کرد. موقعیت سیستان به‌عنوان یک ایالت گسترده و بزرگ ایرانی در همسایگی هند و موقعیت قندهار به‌عنوان یک ایالت مرزی در دوره صفوی، به‌گونه‌ای بود که بیشترین ترددها میان ایران و هند از این دو ایالت انجام می‌شد. راه‌های ارتباطی ایران و هند از محدوده ایالت‌های سیستان و قندهار در دوره صفوی، به حدی اهمیت داشت که این راه‌ها به‌دقت توسط گیوم دولیل فرانسوی در نقشه ایران ترسیم‌شده و ادامه مسیر این راه‌ها به سمت شبه‌قاره هند نیز مشخص‌شده است. از خصوصیات عمده و منحصربه‌فرد نقشه گیوم دولیل در ارتباط با ترسیم و توصیف راه‌های ایران این است که راه‌های میان‌بُر میان ایالت‌های سیستان و خراسان با ایالت‌های کرمان و یزد و اصفهان از مسیر دشت کویر و لوت را به‌دقت ترسیم نموده است. در ارتباط با مناسبات ایران و هند در دوره صفوی، اعزام نمایندگان سیاسی، لشکرکشی‌های نظامی علیه یکدیگر، تردد کاروان‌های تجاری و مهاجرت‌های عمده دانشمندان، ادیبان و هنرمندان از مسیرهای ارتباطی ترسیم‌شدهٔ گیوم دولیل در ایالت‌های سیستان و قندهار انجام می‌گرفت.

ضمائم:



(نقشه شماره ۱ ـ سیستان و راه‌های آن)



نقشه شماره ۲ ـ قندهار و راه‌های آن

نام نقشه	Carte De Perse
سال نشر	۱۷۲۴ میلادی / ۱۱۳۶ هجری
نقشه‌نگار	گیوم دولیل
مکتب نقشه‌نگاری	فرانسوی ـ پاریس
مرجع	مجموعه نقشه‌های دیوید رامسی (www.Davidrumsey.com)



نقشه شماره ۳- نقشه کامل گیوم دولیل از ایران دوره صفوی



تصویر شماره ۱- بقایای یک کاروانسرای دوره صفوی در نصرت‌آباد (مسیر سیستان به کرمان)

منابع و مطالعات:

- ابن بلخی (۱۳۷۴)، *فارسنامه*. به تصحیح منصور رستگار فسایی، شیراز: بنیاد فارس‌شناسی.
- ابن‌حوقل، ابوالقاسم محمد (۱۹۳۸ م)، *صورة‌الارض*. جلد ۲، بیروت: انتشارات دار صادر.
- ابن خردادبه، ابوالقاسم عبیدالله بن عبدالله (۱۹۹۲ م)، *المسالک و الممالک*. بیروت: انتشارات دار صادر.
- ارشاد، فرهنگ (۱۳۶۵)، *مهاجرت تاریخی ایرانیان به هند*. تهران: مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی.
- استرآبادی، محمدمهدی (۱۳۷۷)، *جهانگشای نادری*. مصحح عبدالله انوار، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.

– اصطخری، ابواسحق ابراهیم (۱۹۲۷ م)، *مسالک و ممالک*. به تصحیح احمد بن سهل ابوزید، بیروت: انتشارات دار صادر.
– اصفهانی، محمد بن معصوم (۱۳۶۸)، *خلاصه‌السیر*. زیر نظر ایرج افشار، تهران: نشر علمی.
ـ افوشته‌ای نطنزی، محمود بن هدایت الله (۱۳۷۳)، *نقاوه‌الآثار فی ذکرالاخیار*. به اهتمام احسان اشراقی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
– امین‌فر، ابوالفضل (۱۳۸۲)، «راه‌های شرق ایران در دورهٔ صفویه؛ اهمیت تجاری، نظامی و مسافرتی»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته تاریخ در دانشگاه تهران.
– بداؤنی، عبدالقادر بن ملوک‌شاه (۱۳۷۹)، *منتخب التواریخ*. به تصحیح مولوی احمدعلی صاحب، جلد ۳، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
– بیات، بایزید (۱۳۸۲)، *تذکره همایون و اکبر*. به تصحیح محمد هدایت حسین، تهران: نشر اساطیر.
– تاورنیه، ژان باتیست (۱۳۳۶)، *سفرنامه تاورنیه*. ترجمه ابوتراب نوری، به تصحیح حمید شیرانی، تهران: کتابخانه سنایی.
– ترک‌لادانی، صفورا و علی‌اکبر کجباف (۱۳۸۹)، «کاروان و سیر کاروان‌های تجاری در ایران عصر صفوی»، *پژوهش‌های تاریخی ایران و اسلام*. شماره ۶، ص ۳۳ ـ ۵۲.
– جعفریان، رسول (۱۳۸۹)، *راه حج*. تهران: زیتون سبز.
– جنابدی، میرزا بیگ (۱۳۷۸)، *روضه‌الصفویه*. به کوشش غلامرضا طباطبایی مجد، تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار.
– جیهانی، ابوالقاسم (۱۳۶۸)، *اشکال العالم*. مترجم عبدالسلام کاتب، به تصحیح فیروز منصوری، مشهد: مؤسسه چاپ و انتشارات آستان قدس رضوی.
ـ حائری، عبدالهادی (۱۳۹۴)، *نخستین رویارویی‌های اندیشه‌گران ایران با دو رویهٔ تمدن بورژوازی غرب*. تهران: امیرکبیر
– دوغان، اسرا (۱۳۸۵)، «راه‌های حج در دورهٔ صفویه»، *میقات حج*. شماره ۵۷، ص ۹۷ ـ ۱۱۶.
– روملو، حسن بیک (۱۳۸۴)، *احسن التواریخ*. به تصحیح عبدالحسین نوایی، جلد ۳، تهران: انتشارات بابک.
– ریاض‌الاسلام (۱۳۷۳)، *تاریخ روابط ایران و هند در دورهٔ صفویه و افشاریه*. مترجمان محمدباقر آرام و عباسقلی غفاری فرد، تهران: انتشارات امیرکبیر.

– سامانی، سید محمود (۱۳۹۸)، «پژوهشی در مناسبات ایران و هند در عصر صفوی و تأثیر آن بر حج‌گزاری ایرانیان از طریق هند»، *میقات حج*. سال ۲۷، شماره ۱۰۷، ص ۷ ـ ۲۷.
– سلطانیان، ابوطالب و انوش مرادی (۱۳۹۱)، «روابط تجاری ایران و هند در دورهٔ صفویان متأخر با تکیه‌بر نقش عناصر فعال در آن (از دورهٔ شاه‌عباس یکم تا پایان حکومت صفویان ۱۱۳۵–۹۹۶)، *فصلنامه پژوهش‌های تاریخی*. شماره ۴، ص ۸۷ ـ ۱۰۲.
– سیستانی، محمد اعظم (۱۳۶۷)، *سیستان سرزمین ماسه‌ها و حماسه‌ها*. جلد ۲، کابل: مرکز علوم اجتماعی.
– شاردن، ژان (۱۳۷۲)، *سفرنامه شاردن*. ترجمه اقبال یغمایی، تهران: نشر توس.
– شاملو، ولی قلی (۱۳۷۵)، *قصص الخاقانی*. به تصحیح حسن سادات ناصری، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
– شکوهیان، کریم (۱۳۸۹)، «روابط سیاسی اقتصادی و فرهنگی گورکانیان و صفویان از قرن ۱۰ تا نیمه اول قرن ۱۲ هجری» پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشکده الهیات و معارف اسلامی دانشگاه فردوسی مشهد.
– شیرازی، عبدی‌بیگ (۱۳۶۹)، *تکملة‌الاخبار*. به تصحیح عبدالحسین نوایی، تهران: نشر نی.
– شهابی خراسانی، علی‌اکبر (۱۳۱۶)، *روابط ادبی ایران و هند یا تأثیر روابط ایران و هند در ادبیات دورهٔ صفویه*. تهران: چاپخانه مرکزی.
– صفت‌گل، منصور (۱۳۸۰)، «پژوهشی درباره سیستان‌شناسی مورخان ایرانی، از فرمانروایی صفویان تا برآمدن قاجاران»، *کتاب ماه تاریخ و جغرافیا*. شماره ۴۴ و ۴۵، ص ۵۲ ـ ۶۱.
– صفرزایی، عبداله و هادی وکیلی (۱۳۹۳)، «بنیادهای اعتقادی فرقه ذکری و خاستگاه‌های آن»، *پژوهش‌نامه تاریخ اسلام*. سال چهارم، شماره پانزدهم، ص ۱۲۵ ـ ۱۴۹.
– فخرالزمانی، عبدالنبی (۱۳۴۰)، *تذکرهٔ میخانه*. به تصحیح احمد گلچین معانی، تهران: محمدحسین اقبال و شرکا.
– فریر، رانلد (۱۳۸۰)، «تجارت در دوره صفویان»، *تاریخ ایران؛ دوره صفویان*. پژوهش از دانشگاه کمبریج، ترجمه یعقوب آژند، تهران: جامی.
– فندرسکی، سید ابوطالب موسوی (۱۳۸۸)، *تحفه‌العالم (در اوصاف و اخبار شاه سلطان حسین)*. به کوشش رسول جعفریان، تهران: مجلس شورای اسلامی، کتابخانه، موزه و مرکز اسناد.

– قدیری، زهره و دیگران (۱۳۹۹)، «زنان ایرانی دربار گورکانی هند و نقش آنان در مسائل سیاسی این دوره»، *فصلنامه مطالعات شبه‌قاره*. سال ۱۲، شماره ۳۹، ص ۲۰۳– ۲۲۰.
– گمنام (۱۳۷۷)، *راه‌های سیستان*. به کوشش منصور صفت‌گل، مجموعه میراث اسلامی ایران، به کوشش رسول جعفریان، جلد ۷، قم: کتابخانه مرعشی نجفی.
– کروسینسکی (۱۳۶۳)، *سفرنامه کروسینسکی*. به تصحیح عبدالرزاق دنبلی مفتون، ترجمه مریم میراحمدی، تهران: توس.
– لسترنج، گای (۱۳۷۷)، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی. ترجمه محمود عرفان، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی
– متی، رودلف (۱۳۸۷)، *اقتصاد و سیاست خارجی عصر صفوی (چهار مقاله موردی)*. ترجمه حسن زندیه، قم: پژوهشگاه حوزه و دانشگاه.
– محمدی، حسین و مرتضی تهامی (۱۳۹۸)، «روابط اقتصادی ایران و هند در عصر ساسانیان (۲۲۴ تا ۶۴۲ م)»، *فصلنامه مطالعات شبه‌قاره*. سال ۱۱، شماره ۳۷، ص ۱۵۵ ـ ۱۷۰.
– مرعشی صفوی، میرزا محمد خلیل (۱۳۶۲)، *مجمع التواریخ*. به تصحیح عباس اقبال، تهران: کتابخانه طهوری.
– مستوفی بافقی، محمد مفید (۱۳۹۶)، *مختصر مفید (جغرافیای ایران‌زمین در عصر صفوی)*. به کوشش ایرج افشار و محمدرضا ابوئی مهریزی، تهران: انتشارات دکتر محمود افشار.
– مشیزی، میر محمدسعید (۱۳۶۹)، *تذکره صفویه کرمان*. به تصحیح محمدابراهیم باستانی پاریزی، تهران: نشر علم.
– مقدسی، ابوعبدالله محمد بن احمد (۱۴۱۱ ه.ق)، *احسن التقاسیم فی معرفه‌الاقالیم*. قاهره: مکتبه مدبولی.
– ملک شاه حسین (۱۳۴۴)، *احیاءالملوک*. به اهتمام منوچهر ستوده، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
– منشی، اسکندربیک (۱۳۷۷)، *تاریخ عالم آرای عباسی*. به تصحیح محمد اسماعیل رضوانی، ج ۳، تهران: دنیای کتاب.
– نصیری، محمد ابراهیم (۱۳۷۳)، *دستور شهریاران*. به تصحیح محمد نادر نصیری مقدم، تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار.

– واله اصفهانی، محمد یوسف (۱۳۷۲)، *خلدبرین*. به تصحیح هاشم محدث، تهران: بنیاد موقوفات محمود افشار.
– وحید قزوینی، محمد طاهر (۱۳۸۳)، *تاریخ جهان آرای عباسی*. به تصحیح سعید میر محمدصادق، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
– هوشنگ مهدوی، عبدالرضا (۱۳۹۶)، *تاریخ روابط خارجی ایران از ابتدای دورهٔ صفویه تا پایان جنگ جهانی دوم*. تهران: انتشارات امیرکبیر.

-Alai, Cyrus, General Maps of Persia, second revised edition, Library of congress cataloging-in-publication data, Brill Leiden Boston, 2010.
- Ferrier R.W., (1976), an English view of Persian trade in 1618: reports from the merchants EdardPettus and Thomas Barker, journal of the economic and social history of the orient, vol 19, No,2, pp. 182-214.
-Hamel, Connor J. (2017), Safavid trade during the ۱۷th century: Iran's transit economy, Middle eastern communities and nigration student research paper series.6. pp 6 – 27.
- Haneda, Masashi (1997), emigration of Iranian elites to India during the 16-18th centuries, cahiers d'Asiecentrale, pp. 129-143.
- Manners, Ian (2007), European cartographers and the Ottoman world 1500 - ۰۷۵۰with a contribution by M. Pinar Emiralioglu, published by rhe oriental Institute of the University of Chicago, Chicago
- www.Davidrumsey.com