

در شیراز زیاد نیست و از دو تا سه تجاوز نمی نماید و تمام کتاب‌هایی هم که در آنجا فروخته می‌شد از تهران می آمد، زیرا شیراز جایگاه و وسایل طبع کتاب را ندارد و اگر اشتباه نکتم در ایران جز تهران و اصفهان و تبریز در جای دیگر جایگاه نیست». تمایل به سنت شفاهی در میان ایرانیان، به اندازه‌ای توجه جهانگردان تاریخی را به خود کشانده است که آنان را از حوزه کتساب و کتاب‌خوانی برون آورده، به جست‌وجوی نشانه‌هایی از این علاقه، در دیگر بخش‌های زندگی ایرانیان نیز برانگیخته است. کارلا سزنا، بانوی ایتالیایی که در زمان ناصرالدین شاه قاجار به ایران آمده است، در سفرنامه‌اش، نخست تأکید می‌ورد: «در ایران سند کتبی ارزش زیادی ندارد».

اشاره او به رفتار منشی وزیر خارجه ایران درباره یک شکایت‌نامه است که وزیر بدون اعتنا به نوشته متن، آن را به گوشه‌ای پرتاب کرده است «منشی که عمل رئیس خود را می‌بیند و کاغذ را بپهوده می‌پندارد، برای جلوگیری از بادی که از شیشه شکسته می‌وزید، آن را به پنجره می‌چسباند». او بدین ترتیب نتیجه می‌گیرد «ایرانیان قرارها و معاملات شفاهی را ترجیح می‌دهند، زیرا از این که زیر قول خود بزنند غمی ندارند و ترجیح می‌دهند که مضمون ضرب‌المثلی را به کار بندند که می‌گوید: «نوشته‌ها می‌مانند و گفته‌ها پر می‌گیرند».» برخی جهانگردان با بررسی ویژگی‌های مردمان جامعه ایران و رسیدن به نتیجه‌هایی همچون آنچه پیش‌تر از سفرنامه‌ها خواندیم، بر آن می‌شوند شیفته‌ی تاریخی ایرانیان به گفتن و شنیدن رخدادها و تاریخی و باستانی گذشته از زبان خود و دیگران. از آنان در گذر زمان، یک ملت شفاهی ساخته است. روایت روشن از تور دوگوبینو، فیلسوف فرانسوی در این زمینه می‌تواند بیانگر این نگاه باشد. کاردار و وزیر مختار فرانسه در ایران عصر قاجار، ایرانیان را مردمانی می‌داند که در هر شرایط به گفتن و شنیدن تاریخ بسیار شیفته‌ی دارند «در ایران هرگز کسی را ندیدم که در پست‌ترین شرایط اجتماعی باشد و کلیات تاریخی را که با آفرینش جهان شروع می‌شود و به سلطنت پادشاه فعلی خاتمه می‌یابد، نداند». او البته تصریح می‌کند همین علاقه به تاریخ شفاهی، موجب شده است آن‌ها بسیاری از مطالب را با هم مخلوط کنند «برایشان جمشید شکوه و فریبندگی خاصی دارد، رستم قهرمان ملی است، و شاه عباس کبیر -اگر حرف چاروادارها را باور کنیم- تقریباً کلیه کاروانسراها ایرانی را ساخته است. این سؤال را از این جهت مطرح نمی‌کنم که برای اطلاع از تاریخ ایران، بنیاید به مردم عامی این کشور مراجعه کرد، بلکه فقط مذكر می‌شوم که حتی برای این اشخاص تاریخ گذشته ستم موضوعی جالب به شمار می‌رود و اوقات فراغت خود را با لذت به شنیدن داستانهای تاریخی می‌پرزاند و با این که به سخنان افراد تحصیل کرده گوش می‌دهند که به شنوندگان خود آنچه را که نمی‌دانند می‌آموزند».

۴- ثبت و روایت تاریخ اجتماعی ایران در این میانه اهمیت فراوان دارد. تصویری که از زندگی مردمان این سرزمین در گذشته داریم، به دلیل همان ویژگی‌های بازگشتناک از روحيات شفاهی ایرانی، اندک‌اندک همان اندک‌هایی جزئی‌چنانچه امروز پژوهش و بررسی نشوند، لایه‌ای روایات رسمی و سیاسی از تاریخ گم خواهند شد.



حسنة آق‌مردمان در روزگار قاجار (عکس: آرشیووزیران در عصر قاجار)

چرا ثبت و روایت زندگی روزمره مردم در تاریخ اهمیت فراوان دارد

ملت شفاهی و تاریخ اجتماعی

منابع سفرنامه‌ای، تصویرهایی روشن از این ویژگی اجتماعی ایرانیان در دوره‌های گوناگون به ما نشان می‌دهد. ادوارد براون، خاورشناس انگلیسی که در دوره قاجار به ایران سفر کرد، در کتاب «یک سال در میان ایرانیان» درباره یک شیوه ویژه آگاهی‌یابی در جامعه ایران سخن می‌راند که می‌تواند به شیفته‌ی تاریخی ایرانیان در زمینه دست‌یابی به آگاهی بازگردد «در ایران شایعات خیلی سریع منتشر می‌شوند، برای اینکه در این کشور روزنامه زیاد وجود ندارد که مردم اخبار و حوادث را از مطالعه جراید به دست آورند و بگنانه وسیله کذب خیر، و انتشار وقایع، شایعه است بسیاری از سفرنامه‌های جهانگردانسی تاریخی به شمار می‌آید که در دوره‌های گوناگون به این سرزمین باقی‌نگاردهاند.

این گزاره را می‌توان به گونه‌ای دیگر نیز تفسیر و تعبیر کرد؛ ایرانیان به تاریخ مکتوب و نیز به نوشتار در زندگی اجتماعی خویش بی‌میل‌اند. جست‌وجو در

چگونه «لیاس» می‌پوشیدند، چه «غذا»یی و چگونه می‌خوردند، «بین‌ها» و «مناسبات» اجتماعی شان بر چه اساس شکل می‌گرفت و دگرگون می‌شد،

موضوعات در حوزه پژوهش‌های تاریخی جای نمی‌گیرد، از همین رو تاریخ‌پژوهان و محققان نباید به مقوله‌هایی اینچنین بپردازند و باید بر تحقیقات «مهم» و «جدی» تاریخی متمرکز شوند. بررسی شیوه زندگی انسان‌ها در دوره‌های گذشته و مطالعه به آن‌ها در جزئی‌ترین بخش‌ها و زاویه‌ها اما دقیقاً و وظیفه تاریخ‌نگار و تاریخ‌پژوه است. تاریخ، تنها سرگذشت پادشاهان و حکمرانان، جنگ‌ها، مبادلات بازرگانی و اساساً «اوضاع سیاسی، نظامی و اقتصادی» یک کشور نیست؛ البته که این است اما همه تاریخ، آن نیست.

۲- روایت رخدادهایی که به زندگی روزمره و شیوه گذران روزگار مردمان در دوره‌های گذشته

باز می‌گردد، اما چه جذابیتی می‌تواند داشته باشد که کنسی چون فروغی را وایم دارد بر اهمیت آن در روایت و ثبت تاریخ تأکید ورزد. آگاهی از این مسایل

اساساً چه گرهمایی از تاریخ و زندگی امروز ما می‌تواند بگشاید؟ آیا اصلاً پرداختن به اینگونه مسایل، وظیفه تاریخ و تاریخ‌پژوه است؟ شاید گفته‌اید که اینگونه

موضوعات در حوزه پژوهش‌های تاریخی جای نمی‌گیرد، از همین رو تاریخ‌پژوهان و محققان نباید به مقوله‌هایی اینچنین بپردازند و باید بر تحقیقات «مهم» و «جدی» تاریخی متمرکز شوند. بررسی شیوه زندگی انسان‌ها در دوره‌های گذشته و مطالعه به آن‌ها در جزئی‌ترین بخش‌ها و زاویه‌ها اما دقیقاً و وظیفه تاریخ‌نگار و تاریخ‌پژوه است. تاریخ، تنها سرگذشت پادشاهان و حکمرانان، جنگ‌ها، مبادلات بازرگانی و اساساً «اوضاع سیاسی، نظامی و اقتصادی» یک کشور نیست؛ البته که این است اما همه تاریخ، آن نیست.

۳- فرانسس التهام، تاریخدان آلمانی در کتاب «آسیا در کشمش با اروپا» می‌نویسد «قلب روحی هیچ ملتی را ساخته و پرداخته در گهواره او نمی‌گذارند. برای تحصیل آن باید جنگید و جان کند». پخش

سالیان هاجتی همه‌ها است که دیگر به تاریخ، آنگونه که تاریخ‌نگاری رسمی (سیاسی) تلقی می‌شده، نگر بسته نمی‌شود. تاریخ‌نگاری امروز، بر زندگی اجتماعی هر دوره استوار است

۳- فرانسس التهام، تاریخدان آلمانی در کتاب «آسیا در کشمش با اروپا» می‌نویسد «قلب روحی هیچ ملتی را ساخته و پرداخته در گهواره او نمی‌گذارند. برای تحصیل آن باید جنگید و جان کند». پخش

از گاری و چاپار تا پست با هواپیمایی بوکرس

پست نوین در تاریخ ایران

پیشینه راه‌اندازی تشکیلاتی برای نامه‌بری، که امروزه پست نامیده شده است، در ایران به هزاره‌ها پیش بازمی‌گردد. کتاب‌های تاریخ از یک مجموعه منظم با نام چاپار نام برده‌اند که در دوره هخامنشیان با سازمانی منظم برای ارتباط و جابه‌جایی نامه و پیام‌ها فعالیت می‌کرده است. این تشکیلات اما در دوره‌های گوناگون دگرگون شده تا به دوره معاصر رسیده است. نامه‌بری و پست در این دوره تا پیش از روزگار ناصرالدین شاه قاجار، اما به شیوه‌ای سنتی و نامنظم فعالیت می‌کرده است. به روایت نوشتاری در مجله یغما، «حاج ابوالحسن خان شیرازی پس از بازگشت از اروپا، چون ترتیب پست را دیده بود، بر سیبل تعریف، برای فتح‌علی شاه شرح داد و شاه گمان کرد که او را مسخره میکند، خواست حاجی را بکشد و سرگور اولی فریاد او رسید و گفته‌های وی را تأیید نمود». ناصر نجمی نیز در کتاب «دارالخلافه در دارالخلافه تهران، در یک قرن پیش، بازر و کاروانسراها، به روایت مستحق تجار، به تجارت و کسب مشغول بودند و علی‌الرمس با کشورهای خارج بجهت ورود و صدور کالاها در ارتباط بودند، به وسیله‌ای نیاز داشتند که این ارتباط را بطریق آسان نامه و یا دریافت آن برقرار نمایند. بهمین جهت پست و پست‌خانه در همین مکانها بازگاران مقیم خارج یا ساکن شهرستانها به‌همراه داشت و در بازگشت نامه‌هایی را با خود میبرد تا در عثمانی و استعمار انگلیس قرار گرفته و مناطق مرزی به شدت پر تنش بود از این رو حکومت وقت خوانان‌خانه، نمی‌توانست برای راهسازی و امنیت راه‌ها اولویتی قابل‌شود. با چنین چشم‌اندازی که پیش روی قاجار بود، نیز با توجه به ضعف سیاسی و نظامی ایران وقت، کاملاً طبیعی می‌نماید که بسان دیگر عوامل ترقی و پیشرفت، راهسازی نیز در عقب‌ماندگی خود بر جای بماند. ایرانیان نیز البته تلاشی چندانی برای ساختن یا احیای راه‌های تازه و جاده‌های قدیمی از خود نشان ندادند. آنان البته برای تخفیف‌این پستی باسخی داشتند بر آن بودند که نامه گان ناممکن بودن راهسازی در ایران «فقدان چوب و آهن» در کشور است و از آن گذشته به روایت ادوارد بولاک، پزشک اروپایی دربار ناصرالدین شاه، با «داشتن حیوانات باارزش عالی» کدام دیوانه برای ساختن راه‌زنی‌ها کند!

و سراسر آشوب در تاریخ ایران شروع شد که با از سرگذراندن حکومت‌های کم دوام افشار و زند، به حکمرانی دودمان قاجارها انجامید. دگرگونی‌های بزرگ عمرانی در یک سرزمین، بیش از هر چیز به ثبات و آرامش نیازمند است. سال‌های نخستین هر حکومتی در تاریخ ایران معمولاً زمانی برای حذف رقیبان و اعمال قدرت شخص حاکم بوده است و طبیعتاً نه پولی در خزانه نه زمانی برای اندیشه درباره به انجام رساندن طرح‌های بزرگ عمرانی نمی‌مانده است. نخستین سال‌های دوره قاجار نیز از این قاعده برکنار نبود، به ویژه با اولویتی که جنگ در برابر روس‌ها در سال‌های آغازین حکومت این خاندان وجود داشت. تا دوره حکومت ناصرالدین شاه قاجار اقداماتی اندک در ارتباط با راه و راهسازی، آن هم عمدتاً در محدوده و پیرامون تهران صورت گرفت. در این دوره افزون بر جنگ‌های ایران و روسیه، عواملی چند جلوی ساخت‌وساز راه‌ها و معلقات آن را می‌گرفت. ناامنی‌های سیاسی و نظامی، اقتصادی خودبسته و منزوی در پی آورده بود که امکان تولید ثروت در حجم زیاد را منتفی می‌کرد. از آنجا که بازرگانی عاملی مهم در تولید ثروت است، نمی‌شد و میان حاکمان وقت نیز نهاد ترقی خواهانه اینگونه بود که طبق سیاست پادفندی شاه عباس، این قلعه محکوم به نابودی، باید حذف می‌شد. عثمانی‌ها فرصت را مغتنم دانسته، گونه‌ای جنگ روانی در پیش گرفته، شایع کردند ایرانیان به شهر تبریز علاقه‌ای ندارند و در آینده‌های نزدیک تبریز نیز به سرنوشته شهرهای ایروان و نخجوان دچار آمده، مردم‌مان‌اش به کوچ از موطن و آوارگی در بلاد دیگر محکوم خواهند شد. سیاست عثمانی‌ها گویا کارساز افتاد و نشانه‌های شورش مردم بر ضد حاکم نمایان شد. شاه عباس که پیش از این در جنگ دوردور با عثمانی‌ها پیروز شده بود، صلاح دید به وفاداری مردم منطقه اعتماد کند. وی از این رو با عقب‌نشینی از دستور پیشین، فرمان تعمیر و نگهداری مواضع دفاعی شهر تبریز را داد. مولف تاریخ عالم‌آرای عباسی در این باره روایت کرده است که با این کار «بر رومیان اطمینان‌ها و امراء اکراد و مردم دوز و نزدیک ظاهر شد که جنود قزلباشی [حاکمیت] تازه دلبستگی بان ملک آنبریز آوردند و آسان آسان دست از آن برنمیدارند».

دانشه از این رو توجه به گسترش راه‌ها بیش تر به مسواری داخلی، نه راه‌های بین‌المللی معطوف بود. این الزام زمانی بیش تر خود را نشان می‌دهد که راهسازی صوفیان در مرزهای شرقی را با راهسازی در مناطق غربی مقایسه کنیم. در مرزهای شرقی به سبب رابطه دوستانه با چین و هند به راهسازی، پل‌سازی و ایجاد کاروان‌سرا توجهی ویژه شد و در برابر، اهتمامی به ایجاد این امکانات در مناطق غربی نمی‌شد. رویکرد حاکمان صفوی نسبت به دوستان شرقی خود، حفاظت و تعمیر راه‌ها و معلقات آن از جمله کاروان‌سراها و قلعه‌ها، برای تضمین امنیت کاروان‌های بازرگانی بود و در برابر، نسبت به همسایه غربی، در پیش گرفتن سیاست زمین‌های سوخته و ویران کردن هر آنچه ممکن بود در زمان جنگ مورد استفاده عثمانیان قرار گیرد.



جاده صفهان در زمان محمد علی قاجار (عکس: ویکی‌سورس)

داشته از این رو توجه به گسترش راه‌ها بیش تر به مسواری داخلی، نه راه‌های بین‌المللی معطوف بود. این الزام زمانی بیش تر خود را نشان می‌دهد که راهسازی صوفیان در مرزهای شرقی را با راهسازی در مناطق غربی مقایسه کنیم. در مرزهای شرقی به سبب رابطه دوستانه با چین و هند به راهسازی، پل‌سازی و ایجاد کاروان‌سرا توجهی ویژه شد و در برابر، اهتمامی به ایجاد این امکانات در مناطق غربی نمی‌شد. رویکرد حاکمان صفوی نسبت به دوستان شرقی خود، حفاظت و تعمیر راه‌ها و معلقات آن از جمله کاروان‌سراها و قلعه‌ها، برای تضمین امنیت کاروان‌های بازرگانی بود و در برابر، نسبت به همسایه غربی، در پیش گرفتن سیاست زمین‌های سوخته و ویران کردن هر آنچه ممکن بود در زمان جنگ مورد استفاده عثمانیان قرار گیرد.

آدام اولتاریوس، کشیش آلمانی در دوره صفوی در سفرنامه خود در این باره آورده است «شاه عباس کبیر بی‌برد که تر که‌های عثمانی‌ها [اقلب صوفی‌ها] بافت تاین که در آن روزگار به ویژه در دوران سلطنت شاه عباس یکم، راه و راهسازی جانی دوباره گرفت. راهسازی در این دوره با این حال با تلاش‌ها برای ایجاد و گسترش راه‌ها در دوره‌های سلجوقی و هخامنشی تفاوتی بزرگ داشت و صوفیان به‌ناچار به محدودیت‌هایی ن‌دادند. اندیشه اقتصادی و ترقی خواهانه صوفیان ذیل اندیشه‌های پادفندی آن‌ها در برابر خطر تهاجم عثمانی قرار

شهرام یاری - عضو شورای نویسندگان مورخان و پژوهشگر تاریخ معماری | شاهنشاه ایران از سفیر انگلیس پرسید طرق و شوارع ایران چرا بدین پایه غیر منظم و صعب‌العبور است؟ سفیر عرض کرد: به واسطه اینکه مهندسین این مملکت همیشه منحصر به پایو و قاطر بوده است». این گفت‌وگوی آمیخته به طنز که بهرام روشن ضمیر در نوشتاری با نام «میرزا آقاخان کرمانی، پدر فلسفه تاریخ ایران» روایت کرده است، پرسشی برای میرزا آقاخان کرمانی پیش از او بود «آن راه‌های باستانی که در تاریخ‌ها از تمدن ایران نقل می‌کنند چگونه چرا ساخته شد».

راه و راهسازی در ایران همواره از سه عامل مهم متأثر بوده است؛ امنیت، رونق اقتصادی و اندیشه ترقی خواهانه حکومت وقت. شواهد تاریخی نشان می‌دهند هر گاه قدرت حکمرانان در فلات ایران فزونی یافته، توجهی ویژه به راه و راهسازی شده است در برابر، در زمان‌هایی که از قدرت آن‌ها کاسته می‌شده یا در آستانه تهدید قرار می‌گرفتند، به همان میزان، توجه به راه و راهسازی کاهش می‌یافته است. میرزا آقاخان کرمانی در ایران نشان می‌دهد که در دوره هخامنشیان و در عصر اسلامی در دوره‌های سلجوقی و صفوی مشاهد کرد. در این دوران با توجه به قدرت بدون رقیب حاکمان، بیش از دیگر دوره‌های تاریخ ایران به راه و راهسازی توجه شده است. قدرت نظامی، امنیت سرزمین را تضمین می‌کرد و در پی آن چرخ‌های اقتصاد به حرکت درمی‌آمد و بسا پیدایش افکار ترقی خواهانه در حاکمان وقت، به راهسازی و امنیت راه‌ها توجهی ویژه می‌شد. باید توجه داشت که صرف قدرتمندی حکومت‌ها دلیل بر توجه به راه‌سازی و گسترش شبکه راه‌ها نبوده است چنان که پس از سلجوقیان در دوره‌های ایلخانی و تیموری، به سان که قدرت و نظامی و اقتصادی حکومت، بسیار بود اما به علت نبود روحیات ترقی خواهانه در سلاطین، با توجهی چندانی به راهسازی و بهر رو نیستیم. این روند تا دوره صفوی ادامه یافت تاین که در آن روزگار به ویژه در دوران سلطنت شاه عباس یکم، راه و راهسازی جانی دوباره گرفت. راهسازی در این دوره با این حال با تلاش‌ها برای ایجاد و گسترش راه‌ها در دوره‌های سلجوقی و هخامنشی تفاوتی بزرگ داشت و صوفیان به‌ناچار به محدودیت‌هایی ن‌دادند. اندیشه اقتصادی و ترقی خواهانه صوفیان ذیل اندیشه‌های پادفندی آن‌ها در برابر خطر تهاجم عثمانی قرار