

ظهور انسان

مهندس منوچهر احتشامی

ظهور انسان بر روی زمین، اساساً ولادت اندیشه است و گامی قاطع به سوی تفکر برای نخستین بار در تاریخ زندگانی، موجودی نه تنها می‌شناسد بلکه، افزون بر آن خود را نیز می‌شناسد.

آستانه انسانی شدن را، کی، کجا، چگونه درنوردیده‌اند؟ علی‌رغم اکتشافات شورانگیز سالیان اخیر، دانش دیرین‌شناسی باید از آوردن پاسخی صریح و دقیق بدین پرسش دیده برگردد. برعکس، چیزی که هیچ‌کس را برآن انکار و ایرادی نیست، این است که، از نظر جسمانی، این پدیدار به مغزی تکامل‌یافته‌تر معطوف می‌شود، اگر موجودی که آدمی زاده آن است دو پا نمی‌بود دستهایش در موقع لازم آزاد نمی‌بود، در پرتو وضع دو پا بودن است که دست‌ها آزادانه به فعالیت خود ادامه می‌دهد، مغز هم توانسته است بزرگ شود. اگر ساخت و ترکیب انسان از نظر تشریح سرانجام تحولی دراز مدت است، ولادت عقل و هوش وی ناگهانی و بی‌مقدمه می‌باشد. همه امور این اندیشه را به ذهن می‌آورد که آستانه‌ای که به اندیشه دسترسی می‌دهد در یک گام درنوردیده شده است و از همین لحظه، راه نوع انسان ترسیم گردیده، این کار حاصل تکاپو و تحرک نیروی تفکر

بوده است، ولی بدان سبب نیز که انسان، برعکس جاندارانی که با محیط مجاور خود پیوند سخت نزدیک دارند، تنها در صورتی قادر به ادامه حیات است که محیط پیرامونش را دگرگون می‌سازد، و آن را با خود سازگاری دهد و از این جا است که به تراشیدن سنگ‌ها و افروختن آتش و ساختن راه می‌پردازد.

لگدکوب کردن علف‌های هرزه، شکستن شاخه‌های اضافی درختان، و نشانه‌گذاری راه‌های دور و پریچ و خم را می‌توان نخستین اقدام بشر در زمینه راهسازی به شمار آورد. چنین است که، راه و راهسازی از عصر سنگ، آهن و مفرغ تا امروز سابقه دارد. راهسازی در طول زمان دستخوش تغییر و تحول شده و در هر زمان و عصر پاسخگوی نیاز انسان یا جوامع بشری همان عصر بوده است. روزگاری انسان با پای برهنه و پیاده راه می‌رفت، از این رو به راهی باریک نیاز داشت؛ زمانی که چهارپایان را به خدمت گرفت، راه‌های وسیع‌تری ساخت؛ هنگامی که به زندگی اجتماعی و مهاجرت گروهی پرداخت، ناگزیر در صدد ایجاد راه‌های بهتری برآمد.

راه‌ها، متناسب با حجم آمد و شد، جنس زمین، بستر و موقعیت اقلیمی ابعاد گوناگونی یافته‌اند و با افزایش تقاضا و نیاز به تأمین امکانات بین‌راهی، در مسیر بسیاری از این راه‌های طبیعی که بر دامنه جلگه‌ها، دشت‌ها، دره‌های عمیق، کوه‌ها، رودخانه‌ها، امتداد آبرفتها و آبراهه‌ها درست شده بود، پادشاهان، حاکمان و افراد خیر نسبت به احداث تأسیسات جانبی راه از قبیل چاپارخانه، کاروانسرا، رباط، آب‌انبار و سیل‌بند اقدام کردند. این تأسیسات برای کاروانیان به عنوان نشانه‌ها و علایم در راه‌های طولانی و پر خطر صحرایی به منظور هدایت کاروانها کمک بزرگی محسوب می‌شد.

حمل و نقل شکار و کالا، سالها بر شانه مردان قوی انجام می‌گرفت. انسانهای نخستین شکار را بر دوش خود حمل می‌کردند، سپس آن را بر تنه گرد شده درختان گذارده به جلو می‌راندند؛ به این ترتیب فشار به تیر چوبی زیر بار منتقل شده و بار به جلو حمل می‌شد؛ یا بار را روی سطح صافی می‌گذاشتند و آن را بر زمین سُر می‌دادند. در زمینه مطالب مطروحه دو جهش بزرگ در کار راهسازی اتفاق افتاد که تحوّل عظیمی به وجود آورد: **نخست**، اختراع چرخ **دودیگر**، اختراع ماشین بخار. با اختراع این دو پدیده راه و راهسازی سیر تکاملی خود را پشت سر گذاشت.

تاریخ راهسازی در این سرزمین متناسب با شرایط جغرافیایی آن قابل بررسی است. زیرا شرایط اقلیمی در ایران بر چگونگی ساخت راه‌ها تأثیری شگرف داشته است. از دیدگاه تاریخی و جغرافیایی ایران همواره به شکل و عنوان یک «مرکز» شناخته شده بوده است. از نظر جغرافیایی، مرکزی بین خاورمیانه در غرب و شبه قاره هندوستان در شرق، و بین استپ‌های روسیه و بخش‌های جنوبی آسیای مرکزی در شمال و خلیج فارس در جنوب به شمار می‌رفته است. از نظر تاریخی، وقایع و اتفاقات بوقوع پیوسته از زمان‌هایی بسیار دور، از ایجاد سازماندهی‌های بزرگ دولتی در خاورمیانه باستان و مصر گرفته تا جنبش‌ها و حرکت‌ها برگ هلنیستی که بعد از ظهور اسکندر مقدونی به وقوع پیوسته بوده را به یک پیوند داده است. با توجه و اتکا به نظر مورخان یونانی، نخستین امپراطوری ایرانیان، یعنی حکومت‌های کوروش کبیر، داریوش کبیر و خشایارشا همزمان با دوره کلاسیک در یونان بوده، درحالی که از دیدگاه شرق باستان این دوره سازنده یک پایانی و در عین حال یک سنتز بوده است. در

حقیقت پیش از آغاز دوره هلنیستی، امپراطوری هخامنشی شرایط لازم جهت مقابله و روبه‌رویی بین فرهنگ‌ها و تمدن‌های گوناگون را فراهم آورده است. دوره «یرانی» تاریخ باستان، بین سده‌های ششم و چهارم پ.م کاملاً در چارچوب دوران موسوم به دوران «کلاسیک» تاریخ بشری، یعنی دوره پیش از سقراط یونانی قرار می‌گیرد، دوره پیشگوئی‌های پیش و بعد از آوارگی‌های یهود، دوره بودا و مهاویرا Mahavira در هندوستان، دوره کنفسیوس و دوره مکتب تائوئیست‌ها در چین، دوره زردشت در ایران و آنچه پیش از آنکه در پایان سده هجدهم میلادی و بعد از کشف متون مذهبی زردشتی، و همچنین گاتاها که به وی منسوب شده، به مطالعات زبان‌شناسی و زردشت‌شناسی دوره‌های جدیدتر تبدیل شود، در غرب و در آکادمی‌های افلاطونی از سوی تفکرات سنتی و تاریک به عنوان دانش خارجی شناخته شده بوده است.

ایران به خاطر مرکزیت خود و به خاطر نقشی که در واسطه‌گری بین فرهنگ‌های گوناگون داشته (یک نقش سنتی و تاریخی) برای نیرو و توانی که در شبیه‌ساز شدن، غنی کردن و گسترش سایر فرهنگ‌ها به شکلی اصیل، چه در تفکرات مذهبی و چه در اشکال گوناگون هنری دارا بوده، یکی از بزرگترین پیشگامان تاریخ تکامل بشری به شمار می‌رفته است که دارای تفکرات و ساختارهای مذهبی و تمدنی و فرهنگی خود بوده و یک نیروی استثنائی به شمار می‌رفته که دامنه‌های آن از وضعیت ژئوبولیتیک و مرزهای سیاسی امروزی آن بسیار فراتر می‌رفته است. تمدن ایرانی یک پدیده وسیع و گسترده در آسیای مرکزی، در شمال غرب هندوستان (بن هندوستان، افغانستان و پاکستان) منطقه قفقاز در غرب و سرزمین‌های جنوبی فلات ایران بوده است و هست. با گذر در زمان

می‌بینیم که ایرانی‌گری در سده ششم پ.م ابتدا با بنیاد و پایه‌گذاری حکومت مادها و بلافاصله پس از آن با شکل‌گیری امپراطوری هخامنشی توسط کوروش بزرگ بین سال‌های ۵۵۰ تا ۵۳۰ پ.م شکل می‌گیرد. ایرانیان در صحنه خاورمیانه که گهواره تمدن باستان تلقی می‌شود، ظاهر شدند و ابتدا همراه مصر و دنیای اژه-آناتولی با سواحلی که تمدن یونانی در آنجا شکل می‌گرفت، و بین‌النهرین و سرزمین‌های سوری-فلسطینی و بالاخره مصر بخشی از یک نیروی جدید سیاسی شدند که پس از گذشت دو دهه در سال ۵۴۶ پ.م ابتدا لیدی، سپس در سال ۵۳۹ پ.م بابل، و بین سال‌های ۵۲۵ و ۵۲۲ پ.م مصر را فتح کردند. ایرانیان در سرزمین‌های شرقی‌تر برتری خود را بر سرزمین‌های واقع در بین رودخانه‌های سیحون و جیحون نشان دادند. آن چیزی که این نیروی جدید سیاسی را از دیگران متمایز می‌کرد آن بود که در این امپراطوری جدید، قوانین شاهی منطبق با قوانین مذهبی خدای بزرگ زردشتی، اهورامزدا و سنت‌های مزدائی بود. در اینجا نظر آن نبوده که ملت‌های مغلوب به شکل بردگانی در آیند و یا آنان را تبعید کنند و یا نسل‌کشی شود، بلکه نظر آن بوده که تمامی مغلوبان را در زیر حکومت نیروی واحدی که واکنشی از سنت‌های محلی بوده گرد آوردند. شاه بزرگ، یک فرعون مصری، یک شاه بابلی که در سرزمین‌های بین دجله و فرات از سوی مردوک حکومت می‌کرده، اهورامزدا و با یک خدای آسمانی که جای یهوه یهودیان و یا زئوس یونانیان را گرفته بوده، انتخاب شده و از سوی آنان حمایت می‌شده نبوده، بلکه برعکس به آنان نزدیک شده و به نظر می‌رسد که تقریباً در آنها ذوب و یکی شده است. کوروش سایه خدای بزرگی است که به مردم یهود که به بابل تبعید شده بودند آزادی و اجازه بازسازی معبد

خود در اورشلیم را می‌دهد. داریوش نیز، چنانکه از نامه‌ای که او را به ساتراپ ایرانی خود فرستاده و متن یونانی آن هنوز باقی مانده، دیده می‌شود، یک حامی آپولو Apollo است اما در این زمینه نمونه‌های بسیار دیگری را نیز می‌توان نشان داد.

در طی زمانی بیش از دو سده ایرانیان تحت حکومت کوروش و داریوش اول (۴۸۶-۵۲۲ پ.م.) و سپس اردشیر دوم (۴۰۴-۳۵۹ پ.م.) و بالاخره اردشیر سوم (۳۳۸-۳۵۹ پ.م.) موفق شدند ملت‌هایی را در زیر یک پرچم واحد درآورده و مرزها و مناطق تحت نفوذ خود را چه از طرف شمال در مقابل مردم کوچ‌نشین و به خصوص سکاها که بیش از چندین بار در طول تاریخ دولت‌های ایرانی در این حکومت‌ها دخالت داشتند، و چه در جنوب غربی و مقابل یونانیان مشخص نمایند.

تاریخ اختراع چرخ تقریباً به سه هزار سال قبل از میلاد می‌رسد. احتمالاً در ابتدا از کنده درختان استفاده می‌شده است. کهن‌ترین نمونه چرخ در بین‌النهرین یافت شده که مربوط به حدود پنج هزار سال قبل است. راه هم‌پایه و هم‌زاد انسان است. راه‌سازی در ایران زمین با سرزمینهای پیرامون آن نیز در ارتباط بوده است.

استفاده از چرخ در این بخش از جهان زودتر از دیگر نقاط آغاز گردید. پیش از آن بشر با رام کردن حیوانات توانست، زمین را برای کشت شخم بزند و محصول به دست آمده را بر پشت چارپایان حمل کند.

پس از اختراع و تکمیل چرخ، ارابه ساخته شد که با یک یا دو اسب کشیده می‌شد. و امکان حمل بار بیشتری را فراهم می‌کرد. به همین لحاظ، پیدایش چرخ را می‌توان نخستین جهش در امر حمل و نقل دانست.

بعدها برای حمل بارهای سنگین از چهار اسب هم استفاده می‌کردند. در ایران زمین، دست‌کم از سه تا چهار هزار سال پیش از ورود قوم آریایی و پیدایش و گسترش فرهنگهای مختلف، با استقرار گروه‌های انسانی در جلگه‌ها، دشت‌ها، کوهپایه‌ها، کناره رودها و چشمه‌سارها، به تدریج راه‌ها شکل گرفتند و به علت نیاز، پیوسته عرض راه‌ها زیاده‌تر و شیب جاده‌ها کمتر می‌شد. این مسئله دست‌آورد توانایی‌های ساکنان نخستین را در ساخت راه‌هایی با قابلیت کاربری بهتر و بیشتر نشان می‌دهد. با ورود آریاییان از شمال شرقی به بخش‌های مرکزی و غربی ایران و استقرار آنان در دامنه جنوبی رشته کوه‌های البرز و دامنه‌های شرقی کوه‌های زاگرس راه‌ها اهمیت بیشتری یافتند و ایران در پیوند با گستره جهانی تمدن نقش مهم‌تری یافت. این امر در زمان حکومت مادها (سده هفتم و ششم پیش از میلاد) و هخامنشیان (۵۵۰ - ۳۳۰ ق.م) بیشتر جلوه‌گر شد.

کاوشهای باستان‌شناسی حاکی از آن است که اقوام ساکن ایران از روزگاران بسیار دور، گردونه و ارابه را می‌شناختند و از آن استفاده می‌کردند. و آن را در نشانه‌های سفالین، و مجاری‌هایی که نشان مذهبی و آیینی دارد، بر مهرها و گل‌نبشته‌ها تصویر کرده‌اند.



دیوار جنوب شرقی کاخ آپادانا

هنگامی که چرخ اختراع شد، چنان شگفتی و اعجابی برانگیخت که آن را به خدایان آسمانی و اسطوره‌ای نسبت دادند. این تصوّر منجر به ابداع انواع شمایل‌های اسطوره‌ای چرخ حتی برای نشانه‌های طبیعی خورشید و ماه نیز شد و حرکت ظاهری آن را به گونه‌ای دیگر توجیه کردند. خورشید بعدها کاربرد جنگی یافت و در نشان الهه مهربانی‌های زرین خود با گردونه تصویر شد. زمانی دراز این تصویرها موضوع تکراری و تقلیدی هنر سرزمین‌های گوناگون بود و در بین‌النهرین، فنیقیه، مصر و دیگر تمدن‌ها نیز این تصویرها به کار می‌رفت و ایرانیان از آنها الهام‌های فراوان گرفتند. آثار ادبی و تصویری و نمایشی بسیاری از این نقش مایه‌ها به جا مانده است که اهمیت چرخ و گردونه‌های چرخ‌دار را در تمدن‌های پیش از تاریخ و مقارن تاریخ نشان می‌دهد؛ و یا به تعبیر دیگر، می‌توان گفت چرخ به سبب جنبه خاص ساختاری خود، اوصاف پیچیده‌ای یافته که ناشی از رابطه آن با دایره کامل است که چرخ نمایشی از آن به شمار می‌رود، و به لحاظ همین ارتباط تفسیرهای فراگیری برای شکل و وضعیت ترتیبی و نمادین آن پدید آمده و به ارتباط آن با تکوین جهان نیز توجه شده است.

جنبه نمادین چرخ، از نظر کمی و کیفی، از ارزش بالایی برخوردار بوده است. چرخ حتی به صورت دایره‌هایی با تزئین گل و برگ، به مثابه دایره کیهانی یا دایره‌هایی که بخش‌های مختلف دنیا را نمایش می‌دهد، و نیز نشانه محراب‌ها و معبد‌ها شده است.

در قلمرو قوم سلت^۱ چرخ را به صورت نمایشی آذرخش یا شهاب و خورشید می‌شمردند و هنوز هم در برخی نواحی رود راین و کوه‌های آلپ، در مراسم سلتی، حلقه‌های مشتعل را از کوه‌ها به پایین می‌غلتانند.

نمایش جابه‌جایی و حرکت و مسافرت با چرخ است. چرخ و ارابه ابزار حرکت به شمار می‌رود، مسافرت بر زمین یا آسمان و «گذر» از این جهان به جهان دیگر با چرخ تصویر می‌شود و این امر در اندیشه دینی و آئینی ادیان و مذاهب گوناگون وجود داشته است. چنان‌که مصریان باستان، کرجی تدفینی داشتند، و بعداً نزد هندیان و ایرانیان باستان، گردونه چرخ بالدار نشانه انتقال از زندگی دنیوی به زندگی اخروی بود.

در یک نظر اجمالی، می‌توان گفت که راه‌های کنونی ایران و در مناطق نسبتاً هموار (در دشت‌ها) بر بستر همان راه‌هایی است که در هزاران سال پیش با توجه به دانش آن زمان ساخته شده‌اند. البته در آن زمان امکان عبور از موانع مانند رودخانه‌های بزرگ و کوه‌ها با تعبیه پل و یا تونل وجود نداشت. عرض راه‌ها کم، شیب آنها زیاد و شعاع قوس‌ها بسیار کم و حداکثر امکان عبور برای دو ارابه وجود داشت. یکی از دلایل این نظریه، قرار گرفتن راه‌های کنونی در

۱. سلت، نام قومی در اروپای مرکزی.

محل استقرار شهرها و تپه‌های باستانی و نزدیک شهرهای کنونی است؛ یعنی شهرهای کنونی بر بستر شهرهای کهن و راه‌ها بر بستر یا در کناره آن راه‌ها قرار گرفته‌اند، مانند نزدیکی شوش و هفت تپه به دزفول، تپه حصار نزدیک دامغان، چشمه علی در ری، تپه سیلک نزدیک کاشان، تپه گیان نزدیک نهاوند، که این مکان‌ها محل استقرار ده‌ها، قصبه‌ها و شهرهای قدیمی بوده است. دیگر این که حجاری‌های عیلامیان نزدیک فہلیان به نام کورانگون و در اطراف جلگه مال امیر، ایزده کنونی، در دامنه‌های غربی کوهستان بختیاری، و همچنین حجاری‌هایی در نزدیک راه‌هایی که مراکز قدیم استان فارس، مانند استخر را از جاده شیراز و کازرون و شاپور و فہلیان به خوزستان مرتبط می‌ساخته است؛ همچنین راه کرمانشاه به همدان که از نزدیکی طاق‌بستان و سنگ‌نبشته داریوش کبیر در بیستون و مجاریهای دیگری از شاهان گوناگون می‌گذرد. این همه گواه از آن است که محل راه‌های بزرگ از روزگاران دور تا امروز چندان تغییر نکرده است. از دلایل دیگری که می‌توان ارایه داد، نشانه‌یابی راه‌هایی است که مهاجرت‌ها و هجوم‌های گروهی در آنها صورت گرفته است.

برای نمونه می‌توان به این موارد اشاره کرد: مهاجرت آریاییان در اواخر هزاره دوم پیش از میلاد از شمال شرقی به نواحی مرکزی و غربی ایران زمین؛ مهاجرت‌ها و هجوم‌های همواره اقوام شرقی مانند ماساژت‌ها، هون‌ها، هپتالیان (هیاطله)، ترکان، و مغولان از شرق به غرب و به ویژه به قلمرو ایران زمین که همواره بر بستر شاهراه تجاری - فرهنگی آسیایی موسوم به جاده ابریشم بوده است؛ هجوم یونانیان و مقدونیان در پایان دوره هخامنشیان به فرماندهی و رهبری

اسکندر از غرب به شرق، از یونان تا ایران و شمال هند نیز بر همین راه‌ها انجام گرفته است.

بدین‌سان، راه‌ها بستر بسیاری از تحولات تاریخی، فرهنگی و مدنی جوامع بوده‌اند. داد و ستدهای تجاری، آمد و شدهای سیاسی، لشکرکشی‌ها و نبردها، تبادل و تعامل فرهنگی و مدنی، جابه‌جایی، شکل‌گیری و گسترش جوامع و ده‌ها دستاورد دیگر بر همین راه‌ها انجام گرفته است. در واقع راه‌ها بستر پیدایش، شکوفایی، بالندگی و گسترش تمدن در عرصه جهانی بوده‌اند. در فصل حاضر تلاش می‌شود کلیاتی هر چند به اختصار درباره تاریخ راه و راه‌سازی در ایران دوره باستان ارایه شود.