



Shahid Bahonar
University of Kerman

Iranian Civilization Research

Online ISSN: 2821 - 0867

Homepage: <https://jic.uk.ac.ir>

Iranian Civilization Research, Volume 7, Issue 1 - Serial Number 13, June 2025

A Critical Analysis of Factors Influencing Road Security During the Naserian Period, as Documented in Foreign Travelogues

Arman Forouhi¹ | Fatemeh Zahra Bahrami²

1. Corresponding Author, Assistant Professor, Department of Iranian Studies, Faculty of Humanities, Meybod University, Meybod, Iran. E-mail: A.Forouhi@meybod.ac.ir
2. M.A of Iranian Studies, Department of Iranian Studies, Faculty of Humanities, University of Maybod, Maybod, Iran. E-mail: fatmzhra16bahrami59m@gmail.com

Article Info	ABSTRACT
Article type: <i>Research Article</i> Article history: Received: <i>11 Jan 2025</i> Revised: <i>28 April 2025</i> Accepted: <i>01 June 2025</i> Published online: <i>25 June 2025</i> Keywords: <i>Security</i> <i>Roads</i> <i>Naserian Period</i> <i>Terrain</i> <i>Banditry</i>	In the Qajar era, transportation arteries served as vital conduits for inter-city and inter-regional communication. The security of these routes was paramount, given the substantial volume of caravan traffic. Foreign travelers navigating the Naserian period frequently encountered challenges and shortcomings along these routes, observations they meticulously recorded in their travelogues. This study endeavors to identify and elucidate the specific factors that impinged upon road security during the Naserian era, as perceived and reported by Western travelers. Employing a descriptive-analytical methodology grounded in library research, this paper leverages the critical, detail-oriented accounts of Western travelers to furnish a comprehensive understanding of the security-impeding factors of the Naserian period. The findings reveal that travelers consistently highlighted both natural and unnatural elements as significant contributors to insecurity on the roads. Natural impediments included challenging terrains, steep inclines, treacherous mountain passes, and adverse weather conditions. Unnatural threats, notably banditry and the menace of dangerous wildlife, further compromised the safety of Naserian-era roads.

Cite this article: Forouhi, Arman. Bahrami, Fatemeh Zahra. (2025). **A Critical Analysis of Factors Influencing Road Security During the Naserian Period, as Documented in Foreign Travelogues.** *Iranian Civilization Research*, 7 (1), 107-130.



© The Author(s).

Publisher: Shahid Bahonar University of Kerman.

DOI: 10.22103/JIC.2025.25567.1454

English Extended Abstract

Introduction:

The establishment of social security by political systems is instrumental in fostering psychological tranquility, public satisfaction, and the overall desirability of life, thereby ensuring the endurance of governmental power and political viability. Rulers maintain the security of their sovereign domains by implementing diverse strategies to counteract anti-security threats. The Qajar administration, operating within the prevailing socio-political milieu of its epoch, contended with destabilizing factors that challenged its very legitimacy. Consequently, it undertook measures aimed at consolidating its authority amidst these crises. Nevertheless, the extensive territorial expanse, the inherent political structure, the proliferation of internal centers of instability, and, to a considerable extent, the disarray engendered by the intervention of external powers rendered the establishment of sustainable and institutionalized security a profoundly arduous and resource-intensive undertaking.

Road networks constituted critical arteries of communication throughout the vast Iranian polity during the Qajar era, serving a pivotal function in the transit and logistics of essential commodities. For the Qajar dynasty, these roadways held significant economic import, facilitating the expansion of national commerce and trade. Moreover, the imperative of ensuring the security of caravanners, travelers, and even globetrotters was paramount to enabling their safe passage and visitation of various locales and points of interest. This imperative underscored the Qajar government's focus on maintaining road security. In the nascent phase of Qajar rule, the exigencies of persistent internal and external conflicts relegated road security to a secondary priority. Following the ascension of Naser al-Din Shah and the attainment of a modicum of stability, road security commanded significantly greater attention. This heightened focus coincided with an increased influx of Western travelers to Persia, whose extensive sojourns across diverse routes provided them with ample opportunity to document these security-related dynamics in their travelogues.

Research Methodology:

This investigation employs a descriptive-analytical paradigm, predicated upon extensive bibliographical research and structured through historical methodologies. Drawing upon the extant corpus of writings by Western sojourners of the Naserian period, the study aims to explicate and critically appraise the multifaceted factors, both environmental and anthropogenic, that impinged upon the security of transit routes.

Research Findings:

Environmental determinants played a pivotal role in the provisioning of road security during this epoch, classifiable into two primary categories: orographical features and meteorological conditions. Orographical elements, encompassing mountainous terrain, expansive plains, and fluvial systems, within the geographical matrix of Persia, engendered the formation of routes characterized by arduous passage, hazardous defiles, and significant topographical variations. A considerable proportion of the infrastructural development and route engineering undertaken during the Qajar administration was intrinsically contingent upon these inherent landforms. The

English Extended Abstract

movement of individuals, and particularly Western sojourners, utilizing the rudimentary conveyances of the period—such as carriages, pack animals (mules), and equines—served to augment their experiential understanding of the impediments presented by route infrastructure and the pervasive deficiency in security.

Mackenzie, who extensively traversed the northern regions of Iran, attributed the poor condition of Rasht's roads to the passage of pack animals, which, over time, carved deep furrows into the thoroughfares. Furthermore, along the route, deep, mud-filled pits significantly impeded travel (Mackenzie, 1359: 15). On the main routes leading to Rasht, the road was described as excellent and well-maintained in some sections, though encountering marshy areas. Additionally, accounts mention deep ruts and potholes across the most significant portions of the Shah Abbasi paved road, deterioration of the path beyond Aliabad, and the dislodging of gravel following heavy rains on the route to Qal'eh Div Sefid (Eastwick, 1399: 107, 145, 155, 160). A substantial proportion of the travel difficulties in the northern regions were influenced by the territorial and climatic conditions of these areas, where torrential downpours, unstable soil, and high humidity severely degraded the quality of the roads for transit. According to the reports of Western travelers, the mountainous areas of the western regions presented a more perilous situation for travelers compared to the northern regions, owing to their rocky terrain and natural configuration. Traversing these areas involved enduring considerable hardship and life-threatening circumstances. Bishop, who primarily visited the Bakhtiari regions, also lamented the extreme unevenness and arduousness of the Dopolon road, which was covered in large and small rocks (Bishop, 1379: 104). Durand writes of the necessity of lanterns due to roads riddled with dangerous potholes on difficult routes (Durand, 1346: 80). The natural topography of the eastern, central, and southern regions of the country, largely situated in desert areas with fewer natural irregularities, resulted in fewer reports from foreign travelers concerning impassable roads compared to other geographical areas of Iran. Count Julian mentions the suitability of roads on the route to Isfahan, which facilitated caravans making stops there and the construction of good inns (Rochechouart, 1378: 21). He also writes about the route from Bandar Abbas to Shiraz, noting that passage through the Darab mountains was extremely difficult, and the alternative route via Lar was more suitable for transit (Rochechouart, 1378: 40).

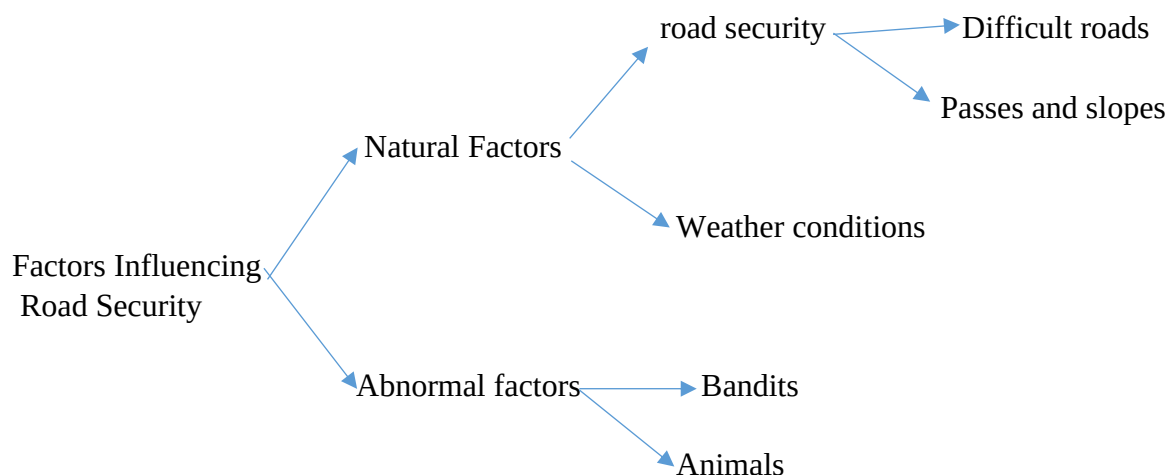
Natural elevations and depressions, including mountain passes and slopes, influenced the security of routes throughout the Iranian territory. The northern regions of Iran possess diverse topographical features; the presence of the sea, forests, and mountainous areas led to numerous undulations, rendering transit arduous. This observation is frequently cited in the reports of Western travelers. Mountain passes constitute critical points along the routes of the northern provinces. The French traveler Dieulafoy mentions a difficult pass in the Firuzkuh valley, where the path was rocky and impassable, obstructed by oleander branches (Dieulafoy, 1378: 559). Sheil considers the narrow and arduous mountain passages in the northern regions to be occasionally advantageous, serving as an ideal means to impede enemy movement and facilitate regional defense, with forests and marshes also cited as natural defensive elements (Sheil, 1368: 251). In the western and mountainous regions, passes and slopes were significant for facilitating movement along the frequented routes, and travelers' accounts indicate that road deterioration affected the transit routes of soldiers and their military equipment. The deficiencies in infrastructure and the

English Extended Abstract

Naserian government's practical neglect of road repair and maintenance, even for military purposes, signify a lack of development. Road problems and difficult elevations also existed in the eastern and northeastern regions. The route to Mashhad lacked fertile lands and was uphill and arduous (Khanikov, 1395: 134). However, Yate notes that the undulations in the terrain facilitated the easy protection of a region; natural conditions allowed an individual with a firearm, positioned on these rocks, to prevent the advance and infiltration of an attacking group (Yate, 1365: 117). Climatic conditions also represented another significant factor in endangering routes and passenger safety, which can be categorized into instances such as snowfall and rainfall, cold and warm winds, and dangerous storms. Precipitation, particularly in mountainous areas, frequently caused road damage, especially in those regions. Strong winds in various parts of Iran, especially in mountainous areas, often accompanied by rainfall and storms, made transit and movement exceedingly difficult. Storms, by reducing visibility for travelers and dispersing caravans, increased the likelihood of plunder and bandit attacks, while also diminishing their ability to find shelter. In some locations, landforms aided in route identification; however, storms would obliterate these natural features and navigational markers, complicating travel for caravans. Alongside natural factors, unnatural elements, such as the actions of bandits and wild animals, also drew the attention of Western travelers concerning the security of roads across the Naserian period. During the Naserian era, the presence of bandits, who instilled terror in those wishing to traverse routes by attacking caravans and plundering possessions, posed significant life and financial risks. During this period, attempts were made to reduce the incidence of crime, particularly banditry; however, the lack of a strong central authority and the military power of nomadic tribes considerably contributed to the persistence of banditry. Benjamin writes: "During the reign of Naser al-Din Shah, banditry and theft had reached their peak, and no one dared to travel the roads of Khorasan and from Isfahan to Bushehr, as their lives and property were in danger" (Benjamin, 1363: 350). In many regions under the dominion of nomadic tribes and clans, due to a weak and unproductive economy, numerous individuals resorted to plundering and robbing caravans instead of engaging in their local indigenous occupations. Consequently, the majority of Western travelers' reports regarding the lack of security pertained to the actions of the indigenous nomadic tribes of the regions. Stuart notes that the Baloch people advanced with the intention of plunder into the interior and central regions of the country, such as Yazd, Semnan, Tabas, and Kashmar, and fear of them was prevalent among the populace (Stuart, 1386: 17-28). Khanikov also confirms the presence of desert-dwelling Baloch in the Lut Desert region (Khanikov, 1395: 245). Beckhaus attributes the devastation and misery of Khorasan to invading and plundering tribes, most notably the Turkmen, who caused the ruin and abandonment of caravanserais (Eastwick, 1399: 240). Stocque indicates that the prevalence of banditry and theft at the Sar-e Gardaneh Lar pass can be inferred from the considerable number of guarding soldiers in that area (Stack, 1399: 86). Traversing a route may become impossible due to the presence of various animals and insects. Most caravans traveling on the routes were attacked by wild animals such as wolves and wild boars, resulting in damage to domesticated animals and their possessions. Serna mentions the presence of predatory animals like tigers and scorpions, and Kastegar Khan refers to jackals, which "literally performed a grand concert" (Serna, 1362: 263-264; Kastegar Khan, 1398: 50-51). Benjamin also

English Extended Abstract

advises other travelers to Iran to bring rifles, as the lush northern forests are teeming with leopards and tigers (Benjamin, 1363: 43). Overall, the security of thoroughfares during the Naseri era was contingent upon a multitude of factors, the taxonomic breakdown of which is illustrated in the following chart:



Conclusion

The presence of Western travelers during the Qajar era, and notably the Naseri period, was profoundly significant. Owing to their extensive itineraries across diverse regions and traversal of numerous routes, these travelers meticulously documented invaluable and precise observations pertaining to the state of roadways in this epoch. Their scrupulous, often critical, gaze upon the deficient condition of the thoroughfares has facilitated, through the examination of their accounts, a substantive comprehension of security paradigms during this era. These chroniclers engaged with the multifarious determinants impinging upon road security.

Given the expansive territorial domain and pronounced geographical heterogeneity of Iran, environmental and topographical factors exerted an indisputably profound influence on route safety. Geomorphological challenges—including impassable paths, declivities, prominences, mountain defiles, and precipitous inclines—coupled with capricious meteorological conditions, are pervasively cited in the narratives of travelers. These elements rendered transit, particularly for commercial and pilgrimage caravans, not only arduous but also fraught with mortal peril. The disparate geographical milieus of Iran's regions and its quartet of distinct climatic zones engendered a unique suite of natural hazards in each locality, contingent upon its specific environmental contingencies.

Concurrently, anthropogenic and zoogenic factors significantly compromised the security of travel routes. This included depredations by bandits and predatory fauna, which perpetually endangered both the routes and the caravaners. Brigandage perpetrated by tribes, local clans, and nomadic groups against commercial, devotional, and tourist caravans—especially in peripheral and border regions—alongside the menace posed by wild beasts and lethal insects, intrinsically linked to Iran's territorial ecology, constituted a paramount impediment to the establishment of security, thereby

English Extended Abstract

inflicting grave bodily and financial detriments upon voyagers. These security perturbations not only disrupted the integrity of transit networks but also reverberated across multifarious facets of the Naseri administration, notably impinging upon its economic, military, and political dimensions. Consequently, the government's role—or perceived inertia—in addressing this predicament, set against the broader backdrop of systemic underdevelopment, emerged as a persistent object of critique within the discourses of Western travelers.

بررسی تحلیلی عوامل تأثیرگذار بر امنیت راه‌ها در دوره ناصری

از دیدگاه سفرنامه‌های خارجی

آرمان فروهی^۱ | فاطمه زهرا بهرامی^۲

۱. نویسنده مسئول، استادیار گروه ایرانشناسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه میبد، میبد، ایران. رایانامه: A.Forouhi@meybod.ac.ir

۲. کارشناسی ارشد ایرانشناسی، گروه ایرانشناسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه میبد، میبد، ایران. رایانامه: fatmzhra16bahrami59m@gmail.com

اطلاعات مقاله	چکیده
وع مقاله: مقاله پژوهشی	راه‌های مواصلاتی از مهم‌ترین زمینه‌های ارتباطات مردم بین شهرها و مناطق در دوره قاجار محسوب می‌شد. امنیت این راه‌ها از جهت رفت و آمد بسیار مردم در قالب کاروان‌ها حائز اهمیت بود. سیاحان خارجی در دوره ناصری نیز به صورت متناوب به جهت تردد در مسیرهای مواصلاتی با سختی‌ها و نواقص این راه‌ها مواجه می‌شدند و آن را در سفرنامه‌های خود بازتاب می‌داده‌اند. در این پژوهش به دنبال پاسخ به این سوال هستیم که چه عوامل اثرگذاری بر امنیت راه‌های عصر ناصری مورد توجه و نگارش سیاحان غربی قرار گرفته است. نگاشته حاضر براساس مطالعات کتابخانه‌ای و با رویکرد توصیفی-تحلیلی تدوین شده است. نگاه نقادانه همراه با ذکر جزئیات از سوی سیاحان غربی شناخت جامع‌تری از عوامل مختل امنیت در عصر ناصری در اختیار مخاطب قرار می‌دهد. همچنین یافته‌های پژوهش حاکی از آن است که عوامل تأثیرگذار مختل بر امنیت راه‌ها در ابعاد عوامل طبیعی و غیر طبیعی قابل توجه سیاحان بوده است. عوارض طبیعی زمین، همچون راه‌های صعب العبور، گردنه‌ها، شیب‌ها، شرایط جوی از جنبه عوامل طبیعی و راهزنی و وجود حیوانات درنده و خطرناک از عوامل غیرطبیعی در فقدان امنیت راه‌ها در عصر ناصری مؤثر بوده است.
کلیدواژه‌ها: امنیت راه عصر ناصری عوارض زمین راهزنی	

استناد: فروهی، آرمان؛ بهرامی، فاطمه زهرا (۱۴۰۴). بررسی تحلیلی عوامل تأثیرگذار بر امنیت راه‌ها در دوره ناصری از دیدگاه سفرنامه‌های خارجی.

پژوهشنامه تمدن ایرانی، ۷ (۱)، ۱۳۰-۱۰۷.

DOI: 10.22103/JIC.2025.25567.1454



© نویسندگان.

ناشر: دانشگاه شهید باهنر کرمان.

۱- مقدمه

برقراری امنیت اجتماعی به دست نظام‌های سیاسی موجب آرامش روانی، رضایت‌مندی، مطلوبیت زندگی مردم و تداوم قدرت و حیات سیاسی زمامداران می‌شود. زمامداران با جلوگیری از چالش‌های ضد امنیتی به شیوه‌های گوناگون، امنیت حوزه حاکمیتی خود را تأمین می‌کردند. حکومت قاجار نیز با توجه به فضای جامعه آن روزگار با عوامل برهم‌زننده نظم و امنیت روبه‌رو بود که موجودیت آن را به چالش می‌کشید و در برابر این بحران‌ها اقداماتی انجام می‌داد تا حاکمیت خویش را تداوم بخشند. اما در این میان به دلیل گستردگی قلمرو، ساختار سیاسی، کانون‌های بحران متعدد داخلی و تا حد زیادی آشفتگی اوضاع بر اثر حضور قدرت‌های خارجی، تأمین امنیت پایدار و نهادینه بسیار دشوار و هزینه‌بر بود.

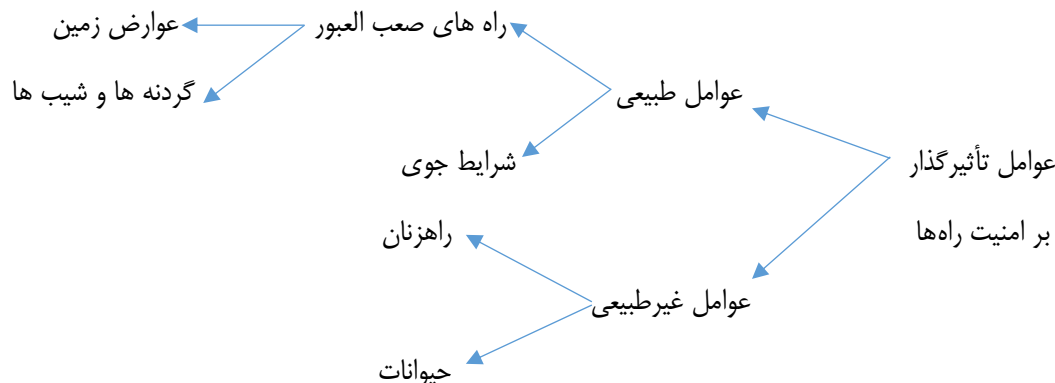
جاده‌ها از راه‌های مهم ارتباطی در سرتاسر قلمرو وسیع ایران در دوره قاجاریه نقش مهمی در انتقال و جابجایی کالاهای حیاتی داشت. برای قاجارها، جاده‌ها در رواج و گسترش تجارت و اقتصاد کشور حائز اهمیت بود. علاوه بر آن کاروانیان، مسافران و حتی جهانگردان در طول مسافرت خود بایستی از امنیت کافی برخوردار باشند تا به صورت امن‌تر از اماکن و جاذبه‌ها دیدن، و در مسیرها تردد کنند که این امر موجب آن می‌شد که حکومت قاجار به امنیت راه‌ها توجه کنند. در دوره اول حکومت قاجارها توجه به امنیت راه‌ها به علت جنگ‌های مستمر داخلی و خارجی از اولویت کمتری برخوردار بود. با روی کار آمدن ناصرالدین شاه و برقراری ثبات نسبی امنیت به راه‌ها بیش از پیش مورد توجه قرار گرفت. این موضوع موجب حضور کمی سیاحان غربی به ایران شد که با توجه به حضور آنها در مسیرهای متعدد، در نوشته‌های خود از آن به کرات یاد کرده‌اند.

با بررسی پژوهش‌های دوره ناصری، درباره امنیت راه‌ها در این دوره به طور مستقل تحقیقاتی انجام نشده است؛ ولیکن برخی آثار نزدیک به موضوع حاضر وجود دارد. ثواقب و معظمی (۱۳۹۴) در «اقدامات قاجارها در برقراری امنیت اجتماعی شهرها» ضمن بررسی عوامل مؤثر در بروز ناامنی اجتماعی در دوره قاجار به اقدامات آنها برای برقراری امنیت و مقابله با ناامنی‌ها با تأکید بر اختلالات داخل شهر اشاره کرده‌اند. پندار کلایه (۱۳۹۴) در پایان‌نامه خود با عنوان «بررسی امنیت راه‌های مواصلاتی در دوره ناصرالدین‌شاه» به توصیف راه‌های ارتباطی و برقراری امنیت بوسیله حکومت ناصری اشاره کرده است. جعفری و سلیمانی (۱۳۹۶) در مقاله «قراسواران و ناکارآمدی امنیت تأمین امنیت راه‌ها و جاده‌ها در دوره قاجار»، ضمن اشاره به تأمین امنیت راه‌ها بوسیله قراسواران، به فراز و فرود روابط آنها با حکومت و حاکمان محلی در کل دوره قاجار پرداخته است. رستم‌پور و دیگران (۱۴۰۲) در مقاله خود با عنوان «نقش گزارش‌های مأموران اروپایی در شناخت راه‌های ایران دوره قاجار (مطالعه موردی: مسیر ملایر-بروجرد)» به نوشته‌های سفرنامه‌نویسان غربی درباره مسیر مدنظر اشاره شده و با ترسیم نقشه کیفیت مسیر و راه جایگزین با مسافت کوتاه‌تر را معرفی کرده است. وزینی‌افضل (۱۳۹۰-۱۳۹۹) در آثار^۱ خود ضمن تبیین عملکرد حکومت ناصری در توسعه راه‌ها در دوره قاجار به چالش‌های ایجاد آنها و همچنین واکنش دولت‌های روس و انگلیس در راهسازی پرداخته است. همچنین تجزیه و تحلیل متن و مفاد امتیازنامه‌های راه‌های شوسه مهم همچون تهران-قم، انزلی-قزوین و مازندران و واکاوی اثرات سیاسی، اجتماعی و اقتصادی از دیگر تلاش‌های نویسنده در شناخت راه‌های عصر ناصری بوده است. بررسی دقیق پیشینه نشان می‌دهد که آثار فوق با وجود ارزشمندی و ارجاع محدود آنها به برخی داده‌های سفرنامه‌های غربی، مسئله آنها متفاوت از پژوهش حاضر بوده است. اثر حاضر متکی بر نگاشته‌های سیاحان غربی عصر ناصری به تبیین و تحلیل عوامل مخل بر امنیت راه از ابعاد طبیعی و غیرطبیعی خواهد پرداخت.

۱. به جهت نزدیکی موضوعی و تعدد آثار و مقالات مهدی وزینی‌افضل در ارتباط با راه‌ها و امتیازنامه‌های دوره قاجاریه به ذکر مشخصات کامل آنها در فهرست منابع بسنده شد.

۲- عوامل اثرگذار بر امنیت راهها

امنیت راهها در دوره ناصری تحت تأثیر عوامل مختلفی قرار داشت که نمودار تقسیم بندی آن به شرح ذیل است:



۲-۱- عوامل طبیعی

سرزمین ایران با برخورداری از پهنه وسیع جغرافیایی و تنوع موقعیت های طبیعی، تأمین امنیت راههای آن برای حکومت ها دشوار بوده است. عوامل طبیعی در تأمین امنیت راهها در این دوره نقش مهمی ایفا می کنند که به دو دسته عوارض زمین و شرایط جوی قابل تقسیم بندی است:

۲-۱-۱- عوارض زمین

عوارض زمین مانند کوه، دشت، رود و غیره هریک نقش مهمی در ایجاد راههای مواصلاتی در دوره قاجاریه داشته اند. این عوارض در پهنه جغرافیایی ایران موجب شکل گیری راههای صعب العبور، گردنه های خطرناک و پستی و بلندی ها می شده است. این موارد برای حکومت ناصری به گونه ای ممکن بوده است که با هدف کوتاهی مسیر، راه را با توجه به دره یا کوه عبور می دادند که خود برای امنیت مسافران اهمیت پیدا می کرد.

۲-۱-۱-۱- راههای صعب العبور

تنوع جغرافیایی و گستردگی قلمرو سرزمینی ایران تأثیر فراوانی بر عوارض زمین بویژه راههای صعب العبور داشته است. براین اساس بخش عمده ای از زیرسازی و راهسازی دوره قاجار تابعی از عوارض زمین بوده است. عبور افراد و به ویژه سیاحان غربی با وسایل ساده حمل و نقل آن زمان همچون کالسکه، قاطر و اسب نیز آنها را نسبت به مشکلات راهها و فقدان امنیت آگاه تر می کرده است. از این جهت در سفرنامه های سیاحان غربی دوره ناصری مباحث قابل توجهی در زمینه عوارض زمین و راههای صعب العبور وجود دارد.

- مناطق شمالی: بخش قابل توجهی از سیاحان غربی به ویژه روس ها که از مرزهای شمالی وارد ایران می شده اند، به مناطق

شمالی در سفرنامه های خود پرداخته اند. مکنزی هم که بیشتر راههای مناطق شمالی ایران دیدن کرده است، دلیل وضعیت بد جاده های رشت را عبور حیوانات بارکش بیان کرده که به مرور زمان شیارهای عمیقی در جاده به وجود آورده اند و همچنین در طی مسیر گودال های عمیق و پر از گل و لای به سختی راه می افزوده است (مکنزی، ۱۳۵۹: ۱۵). همچنین مکنزی به راه کوچصفهان می پردازد که مسیر آن با عبور پلهایی از جنس چوب یا تنه درخت از بالای شیار و گودال های عمیق با نهرهای متعدد بوده که خطرناک است (مکنزی، ۱۳۵۹: ۱۶). بکهاوس به عنوان شرق شناس و دیپلمات انگلیسی درباره وضعیت راهها شمال ایران این گونه روایت می کند که «در مسیر درفک جاده سنگلاخی، سربالایی و سرپایینی بی وقفه ای وجود داشت و گاهی باتلاقی مشخص بود. همین طور کوره راهی صخره ای و خطرناک در آنجا وجود داشت» (ایستویک، ۱۳۹۹: ۱۰۶-۱۰۵). همچنین در مسیر راههای اصلی به رشت نیز، جاده عالی و خوب بود و در برخی

نقاط باتلاق‌های بد؛ همچنین وجود شیارهای عمیق و چاله در بیشترین بخش راه سنگ فرش شاه عباسی، خرابی مسیر تا بعد از علی آباد و همچنین روان شدن سنگ ریزه بعد از باران‌های سنگین در مسیر قلعه دیو سفید یاد کرده است (ایستویک، ۱۳۹۹: ۱۰۷، ۱۴۵، ۱۵۵، ۱۶۰). وضعیت مناطق مازندران نیز مشابه مناطق گیلان بوده و سختی راه‌ها نیز در سفرنامه‌ها آمده است. تنوع دگرگونی‌های جغرافیایی نیز موضوعی است که بوسیله سیاحان غربی اشاره شده است. فووریه از وجود زمین‌های رسی در مازندران سخن می‌گوید که بر اثر باریدن باران چسبنده و لغزنده شده بودند و حرکت شترها را سخت می‌کرد و خطر زمین‌خوردگی و سقوط اجسام و احشام می‌شده است (فووریه، ۱۳۶۸: ۲۹۶). جاده‌های کلاردشت و آوه نیز راه قابل عبور نبود و دره‌های عمیق و رودخانه‌های خشک عده‌ای از شترها در راه مانده و عده‌ای از آنها تلف شده بودند (همان: ۲۹۸، ۳۹۱).

همچنین گزارش از سیاحی روس وجود دارد که ظاهراً از کارمندان تلگراف بوده و با ورود به ایران از نقاط مختلف بویژه شمال ایران بازدید کرده است. در جاده‌های بارفروش از راه پرفرازی یاد می‌کند که از شدت رطوبت لغزنده و چاله‌هایی وجود داشت که عمق اکثرشان از نیم ذرع بیشتر و به واسطه حرکت چهار دست و پای حیوانات حفر شده بود. طرف چپ این راه جبال و طرف راست آن پرتگاه بود؛ بنابراین برای عبور از این راه مخابرات بسیار دیده می‌شد. (سیاح روس، ۱۳۶۳: ۲۱-۲۲). حادثه خیز بودن مسیر جاده‌ها را سرنا در مسیر دیگر نیز اشاره می‌کند که راه آبادی رینه از میان تخته سنگ‌های سخت و پرشیب می‌گذرد که در هر فصلی خطرناک و به قدری لغزان است که حیوان‌های بارکش در هر قدم لیز می‌خوردند و به روی زمین می‌افتادند (سرنا، ۱۳۶۲: ۵۲). بوهرلر هم از وجود راهی در مسیر لاهیجان و همچنین از ساری به سمت استرآباد که در ابتدا بسیار خوب و محکم ساخته شده است؛ ولی زمان وی به طوری خراب شده که عبور و مرور از آن سخت و دشوار است، گلایه می‌کند (بوهرلر، ۱۳۵۷: ۳۱-۳۲ و ۴۸). مطابق با نگاه سیاحان خارجی، بخش عمده مشکلات راه‌های مناطق شمالی متأثر از وضعیت سرزمینی و آب و هوا این مناطق بوده است که بارندگی‌های سیل‌آسا و سست بودن خاک‌ها و همچنین رطوبت بالا عملاً کیفیت راه‌ها را برای تردد بسیار تنزل می‌داده است.

مناطق غربی و کوهستانی: چریکف نماینده دولت روسیه و رئیس کمیسون تعیین حدود مرزی ایران و عثمانی در دوره ناصری نیز ویژگی بسیاری از مسیرها را در سفرنامه خود آورده است. وی در مورد مسیرهای غرب کشور اشاره می‌کند که از شهر سرپل به سمت کرد، تنگی راه و از گلی تا سنه وجود جنگل‌های صعب العبور و راه سرازیری و سربالایی قابل توجه است. همچنین راه لوشی به روان سر که سنگلاخی و بد مسیر است و همچنین در سرحد کردستان، «ضهاب که در چهار فرسخی روان سر واقع است. راه آن آن قدر بد است که به تعریف در نمی‌آید» (چریکف، ۱۳۵۸: ۱۹۳). لیدی شیل که در سال ۱۲۳۵ قمری به ایران سفر کرد، نیز به سختی راه‌های عبوری اشاره می‌کند که وجود راه‌های سنگلاخی که در جریان سیلاب ایجاد شده باعث شده کالسکه از آن راه به سختی عبور کند و وسایل نقلیه را کج می‌کرد (شیل، ۱۳۶۸: ۲۱). ادوارد براون نیز اشاره کوتاه به وجود خار در تپه‌ها و ناهمواری‌ها در دره ملک الموت دارد که تردد را مشکل کرده است (براون، ۱۳۶۲: ۱۹۶). راولینسون سیاستمدار و سیاح انگلیسی می‌نویسد، فاصله سیروان تا لرت یکی از صعب العبورترین معابری است که بین کوه‌های زاگرس و جلگه سوسیان قرار گرفته است. با این وجود عبور کالسکه از آن کاملاً امکان‌پذیر است (راولینسون، ۱۳۶۲: ۱۳). همچنین فووریه از سختی راه در مسیر انجدان می‌نویسد که فقط عبور قاطرها امکان‌پذیر و تردد کالسکه‌ها به سختی و موجب برخورد به تخته سنگ یا گودال می‌شد (فووریه، ۱۳۶۸: ۳۶۵).

بیشوب که عمدتاً از مناطق بختیاری دیدن کرده است، نیز از ناهمواری بسیار و صعب العبور بودن جاده دپولون که از تخته سنگ‌های بزرگ و کوچک پوشیده شده بود، گلایه می‌کند (بیشوب، ۱۳۷۹: ۱۰۴). دوران از ضرورت وجود فانوس به علت راه‌های پر از چاله‌های خطرناک در مسیرهای سخت می‌نویسد (دوران، ۱۳۴۶: ۸۰). طبق گزارش سیاحان غربی، نقاط کوهستانی مناطق غربی نسبت به مناطق شمال کشور به دلیل سنگلاخی بودن و وضعیت طبیعی منطقه برای مسافر از وضعیت خطرناک تری برخوردار بوده است که عبور از این مناطق با تحمل سختی و شرایط خطرناک جانی همراه بوده است.

-مناطق مرکزی، شرقی و جنوبی: بافت طبیعی مناطق شرقی، مرکزی و جنوبی کشور به جهت قرارگیری در مناطق عمدتاً کویری که از ناهمواری‌های طبیعی کمتری برخوردار هستند، موجب آن شده است که گزارش سیاحان خارجی در مورد راه‌های صعب العبور نسبت به سایر مناطق جغرافیایی ایران کمتر باشد. کنت ژولین نیز از مناسب بودن جاده‌ها در مسیر اصفهان که موجب شده کاروان‌ها در آنجا منزل کنند و خانه‌ها در آنجا خوب ساخته شوند، یاد کرده است (روششوار، ۱۳۷۸: ۲۱). وی همچنین از مسیر بندرعباس به شیراز می‌نویسد که عبور از آن از طریق کوهستان داراب بسیار سخت بوده و جاده جایگزین از مسیر لار نیز برای عبور و مرور مناسب‌تر است (روششوار، ۱۳۷۸: ۴۰). با تأمل در گفته‌های سیاحان این نکته قابل توجه است که راه‌های مواصلاتی به شهرهای بزرگ و شریان‌های اقتصادی از وضعیت مناسب‌تری در زمینه راه برخوردار بودند و تردد در آن مسیرها آسان‌تر صورت می‌گرفته است. مادام کارلا سرنا نیز که بخش‌های عمده‌ای از مناطق ایران دیدن کرده است، از مسیر دهکده گل گنبد یاد می‌کند که در بعضی جاها راه سخت و خطرناک بود به گونه‌ای که راه پستی بوده و از میان صخره‌ها کنده شده و به صورت مارپیچ از کنار پرتگاه‌های وحشتناک می‌گذشته است. همچنین در پایین دره از عمق بسیار زیاد، آب سیل‌آسایی عبور داشته و «راه تنگ، باریک و لیز و گاهی پر سنگلاخ بود که حتی قاطر‌ها نیز با اطمینان راه نمی‌رفتند. در بین راه تله سنگ‌ها و برکه‌های پر آب یخ بسته وجود داشت» (سرنا، ۱۳۶۲: ۲۵۶). وجود فرورفتگی‌ها و برآمدگی‌هایی در برازجان به صورتی بوده است که همه جا با پشته و تپه ماهر محصور شده بود (استاک، ۱۳۹۹: ۲۸). در قلعه کلات در قسمتی از آن تونل‌هایی وجود دارد، ولی سقف آن به اندازه کافی ایمن نیست؛ زیرا صخره سست است و قطعات آن چسبندگی و سختی لازم را ندارند (استاک، ۱۳۹۹: ۱۴). با دقت در گزارش سیاحان غربی فوق می‌توان متوجه شد به جهت بافت جغرافیایی مسیرها و راه‌های مناطق مرکزی، جنوبی و شرقی کشور نسبت به سایر مناطق برای تردد راحت‌تر و مسافران نیز از امنیت جانی بیشتری برخوردار بوده‌اند.

۲-۱-۲- گردنه‌ها و شیب‌ها

پهنه جغرافیایی ایران دارای انواع ناهمواری‌ها و عوارض طبیعی در مناطق گوناگون است. از این جهت پستی‌ها و بلندی‌های طبیعی شامل گردنه‌ها و شیب‌ها در سرتاسر سرزمین ایران در امنیت مسیرها تأثیرگذار بوده است. در این بخش به جهت پراکندگی جغرافیایی، ناهمواری گردنه و شیب‌ها به مناطق شمالی، غربی و کوهستانی؛ و مرکزی، شرقی و جنوبی تقسیم‌بندی شده است.

-مناطق شمالی: مناطق شمالی ایران دارای ناهمواری‌های متنوعی است که وجود دریا، جنگل و مناطق کوهستانی به ایجاد پستی‌ها و بلندی‌ها زیادی منجر شده است که عبور و مرور را در آن منطقه دشوار کرده است. این موضوع در گزارش سیاحان غربی به کرات آمده است. گردنه‌ها از نقاط حساس راه‌های خطه شمال محسوب می‌شود. دیالافواً سیاح فرانسوی اشاره می‌کند در مسیر دره فیروزکوه، گردنه سختی قرار داشت که راه سنگلاخ و صعب‌العبور کرده بود و شاخه‌های خرزهره نیز در آن وجود داشت (دیالافوا، ۱۳۷۸: ۵۵۹). بنجامین نیز از شیب خیلی تند در مسیر شمیران در جاده‌ای به نام "شاه" و دشواری و سراشیبی بسیار سخت در گردنه "افجه" که ممکن بود پای اسب‌ها و قاطر‌ها لیز بخورد و به پایین پرتاب شوند خبر داده است (بنجامین، ۱۳۶۳: ۲۱۳، ۸۷) و همچنین عبور از گردنه صعب‌العبور در مسیر دماوند به طرف "رینه" موجب تلفات انسانی زیادی شده بود که در نزدیکی آن گورستانی وجود داشت که متعلق به کسانی است که مردم زمستان‌ها در اینجا در برف و بوران جان خود را از دست داده بودند (بنجامین، ۱۳۶۳: ۳۴۶). سیاح گمنام روس نیز به گردنه در راه قزوین به رشت اشاره می‌کند که انسان مجبور است از روی گردنه کوه کوچکی که نزدیک به چندین پا از سطح دریا ارتفاع دارد، عبور کند (سیاح روس، ۱۳۶۳: ۵۵-۵۶).

پرتگاه‌ها، شیب‌ها و دره‌های عمیق نیز در مناطق مرتفع مناطق شمالی موجب سختی مسیر برای سیاحان شده است. بکهاوس به وجود پرتگاه‌ها در مناطق شمالی اشاره می‌کند که «در مسیر شیرگاه سربالایی و سرپایینی‌های پی در پی وجود داشت و زمین شیارهایی

عمیقی داشت که با گل و لای و لجن و سنگ‌های درشت پر شده بود ... در سرخ رباط سربالایی و سرپایینی‌های زیادی وجود داشت که در بعضی جاها به طاقچه‌های پرگل و لای لیز و لغزنده‌ای تبدیل شده بود و زیر پای آدم پرتگاهی با صد متر به وجود آمده بود و سبب زمین خوردن قاطرها می‌شد» (ایستویک، ۱۳۹۹: ۱۵۸-۱۵۶). ارنست اورسل هم از وجود راه سرایشی بعد از کوهی که در معرض سقوط بهمن قرار داشته است، می‌نویسد که خطر آن با وجود دالان‌های عمیق بسیار شدید می‌شود (اورسل، ۱۳۸۲: ۳۹۷). این دره‌های خطرناک صرفاً اختصاص به منطقه خاصی از مناطق شمالی نداشت و پراکندگی آن در کل مناطق ناحیه دیده می‌شد. دکتر فووریه درباره وجود دره عمیق و سنگستانی در رودخانه شهرستانک که تقریباً در همه جا تنگ و در دو طرف آن کوه‌های بزرگی قرار داشت سخن می‌گوید (فووریه، ۱۳۶۸: ۲۹۵). بیشوب هم اضافه می‌کند وجود پرتگاه خطرناکی در قرارگاه پاروز که افراد باید پیاده از آنجا حرکت می‌کردند و حتی یکی از قاطرها به پایین افتاد و جان داد (بیشوب، ۱۳۷۹: ۲۱۲-۲۱۳). گروتد بل نیز روایتی از کوهستانی خطرناک دارد که «چون دیواری سنگی با شیب تند رو به بالا می‌رود، یا در طرف دیگر به دره‌های ژرف و پر پرتگاه سرازیر می‌شود و از سرازیری تند و صخره‌های پرشیب بعد از مسیر خرزان و عبور از گردنه آن ترسناک است» (بل، ۱۳۶۴: ۹۵-۹۴).

در برخی مناطق شمالی با وجود آن که در مسیرهای اصلی قرار دارد، ولیکن خالی از شیب‌ها و پرتگاه‌ها نبودند. بوهلر نیز از مناطق شمالی بازدید کرده از مسیر سخت سفید رود می‌نویسد که برای تأمین امنیت و آسانی تردد، اهالی دهات جنگل برای خودشان راهی در طرفین جاده بزرگ ساخته‌اند که به دشواری از آن راه پیادگان عبور و مرور می‌کردند. همچنین درخت‌هایی که در اطراف راه می‌باشند به واسطه بزرگی و و پرشاخ و برگ مانع تابش آفتاب بر آن راه بودند، به این خاطر همیشه راه مزبور گلی و باتلاق است و در جمیع فصول برای کاروان‌ها و عموم افراد صعب‌العبور بود که از شدت بدی به جهنم دره معروف بود (بوهلر، ۱۳۵۷: ۱۱).

کاستگرخان اتریشی که به عنوان مهندس راهسازی از سوی ناصرالدین شاه برای مطالعه ایجاد راه شوسه تهران به مازندران دعوت به کار شده بود (برای اطلاع بیشتر نک: وزین افضل، ۱۳۹۹: ۱۲۱-۱۱۵)، از جاده آمل به تهران و عبور از مزارع بیشه‌زارها، باتلاق‌ها و جنگل‌ها یاد می‌کند که پس از طی مسیر به چاله‌ها و باشی تنگ‌ها برخورد می‌کند تا اینکه به صخره‌ای به صورت عمود رسیدند که به دره‌ای بسیار عمیق و مخوف منتهی می‌شد که کوچکترین قدم اشتباهی می‌توانست به طرزی جبران ناپذیر منجر به مرگ شود. کاستگرخان به جهت مسئولیتش بسیاری از راه‌های ایران را دیدن کرده است و در یادداشت‌های خود از موقعیت‌های بسیار خطرناک در عبور و مرور یاد کرده است که امنیت خود، همراهان و حیوانات را به خطر می‌انداخت. در عبور از مسیری این نکته را نگاشته است: «شب را در آلونکی سپری کردیم طوفان به حدی شدید بود که فکر عبور از میان سنگ‌ها، ذهن من را درگیر خود کرده بود. یک ساعت فراز و نشیب‌های کناره رود را که شیب تندی داشت، پیمودیم تا راهی و یا مسیری برای ورود به رودخانه پیدا کنیم و یا درختی بیابیم تا یک قایق بسازیم؛ اما از آن جا که ما فقط یک داس معمولی همراه داشتیم همه این تصورات به شکست انجامیدند. پس از سه ساعت تمام در حالی که تمام ایل و تبار ایرانیان را از سر تا پا دشنام می‌دادم متوجه شدم که نه تنها تصورمان مبنی بر اینکه فقط یک روز و نیم با تهران فاصله‌ی زمانی داریم اشتباه بوده؛ بلکه برایمان راهی جز عبور از همان گذرگاه خطرناک به عنوان تنها راه بازگشت باقی نمانده بود و اگر بخواهم رُک بگویم، ترس زیادی وجودم را فرا گرفته بود» (کاستگرخان، ۱۳۶۴: ۵۵-۵۶).

لیدی شیل وجود معابر صعب‌العبور و تنگ کوهستانی مناطق شمالی را در برخی مواقع مفید نیز می‌داند که بهترین راه برای ممانعت از حرکت دشمن و سهولت دفاع از منطقه و از جنگل و مرداب نیز به عنوان عامل طبیعی در دفاع یاد می‌کند: «در سرحدات شمالی به خاطر وجود جنگل‌ها اصلاً خوشایند دشمنان نیست. مرداب‌های آن جا مهم‌ترین سد برای جلوگیری از تهاجم است و افراد با کشاندن دشمنان به این سمت می‌توانند برای آن‌ها خطر ایجاد کنند» (شیل، ۱۳۶۸: ۲۵۱). گردنه‌ها و شیب‌های خطرناک مناطق شمالی که عموماً در مسیر اتصال مناطق مرکزی همچون پایتخت به آن مناطق می‌شده است، از اواسط دوره ناصری ضرورت بازسازی بیش از پیش احساس شد که حکومت ناصری از طریق استخدام مهندسان نظامی و واگذاری امتیازنامه‌های گوناگون در پی رفع آن برآمدند (برای اطلاع بیشتر نک: وزینی افضل، ۱۳۹۴ ب: ۶۳-۵۶).

مناطق غربی و کوهستانی: گردنه‌ها و شیب‌ها در عبور آسان از مسیرهای محل تردد مهم بوده‌اند و وجود امنیت در استفاده

از آنها حائز اهمیت بوده است. روایت سیاحان نشان می‌دهد که خرابی‌ها راه‌ها شامل مسیرهای عبور و مرور نظامیان و ابزار جنگی آنها نیز می‌شده است. ضعف زیرسازی و عملاً بی‌توجهی حکومت ناصری به بازسازی و تعمیر راه‌ها حتی برای امور مربوط به مسائل نظامی حاکی از عدم توسعه یافتگی است که معضلات بسیاری را به همراه داشت. برای نمونه چریکف اشاره می‌کند راه منتهی به خرم‌آباد از سمت قیلاب را خیلی بد و مخوف بیان می‌کند که علاوه بر فقدان امنیت، حمل و نقل عراده و توپخانه ممکن نیست (چریکف، ۱۳۵۸: ۵۳). وی می‌افزاید وجود راه‌های سنگلاخی و بلند و پست در بلارود که گودال‌های زیادی نیز در آنجا وجود داشت (همان: ۱۴۹). راولینسون و دالمانی که از سرزمین‌های بختیاری دیدن کرده‌اند، اشاره می‌کنند که در فاصله بین کوه میانه و دزفول کوه‌های مرتفعی با شیب بسیار تند وجود دارد. رود دز در وسط این کوه‌ها عبور می‌کند که عملاً از صعب‌العبورترین راه‌هایی است که در منطقه زاگرس وجود داشته و امنیت مسافران را تهدید می‌کرد (راولینسون، ۱۳۶۲: ۳۱). دالمانی نیز بر سختی راه در استفاده از کالسکه می‌نویسد که «راه به اندازه‌ای سراسیم بود که کالسکه تقریباً بر سر اسبان بطور عمود قرار داشت و گاهی تکان‌های سختی به ما می‌داد و ما را به طرف آسمان می‌پراند؛ زیرا که اجباراً بایستی از روی قله‌سنگ‌های بزرگی عبور کند که مهندس ایرانی از برداشتن آنها خودداری کرده بود» (دالمانی، ۱۳۳۵: ۶۴۹).

پستی و بلندی‌های زمین مانند کوه و دشت نیز در امنیت و شکل‌گیری راه‌ها نقش به‌سزایی داشتند. مأمور انگلیسی دکتر ویلز نیز به وجود گردنه پریچ و خم و طولانی در اسدآباد که سربالایی نفس‌گیری داشته و سطح آن پر از سنگلاخ و به صورت ناهموار بوده، اشاره می‌کند (ویلز، ۱۳۶۸: ۱۰۴). در مسیر قلعه یزدجرد راهی وجود داشت که عبور از آنجا بسیار مشکل بود و پیچ و خم زیادی داشت. سرازیری آن راه برای کاروان باردار سخت بود و رساندن آن بار به پایین امکان نداشت (چریکف، ۱۳۵۸: ۱۷۴). در مناطق شمال غرب نیز وضعیت عبور و مرور ساده نبود و به سختی تردد امکان‌پذیر بود. دکتر فوریه پزشک ویژه ناصرالدین شاه به مسیرهای سخت شمال غرب کشور یعنی منطقه قراداغ می‌پردازد که دامنه‌های کوه را برای عبور تسطیح کرده بودند و عبور از گردنه قراداغ بدون پیچ و خم‌های آن، آسان و بی‌اشکال نبوده است. هرچند که فوریه انتقادی نیز نسبت به سیاست‌های دولت دارد و می‌نویسد: «آن پیچ و خم‌ها را برای عبور شاه اصلاح کرده بودند تا به راحتی از آنجا بگذرد و چنین وانمود کنند که تمام راه‌های مملکت تحت مواظبت است» (فوریه، ۱۳۶۸: ۱۲۲).

مناطق مرکزی، جنوبی و شرقی: در اکثر نقاط ایران وجود راه‌های خطرناک که امنیت را از مسافران سلب می‌کرد، وجود

داشت. مناطق جنوبی نیز در این مسئله مستثنی نبودند. به جهت عبور سیاحان از مناطق جنوبی به ویژه خلیج فارس به مناطق مرکزی، گزارش سیاحان در این زمینه وجود دارد. فوروکاوا که به عنوان عضو هیئت اجرایی نخستین سفارت ژاپن به ایران در دوره قاجار آمده بود، از ارتفاعات می‌گوید که از سواحل خلیج فارس به سمت داخل ایران کوه‌های پرشیب قرار دارد. این افزایش ارتفاع، ضمن تغییر شدید وضع آب و هوا موجب به خطر افتادن جان انسان می‌شد (فوروکاوا، ۱۳۸۴: ۵۱). همچنین بروگش و وارینگ نیز به سختی راه مسیر شیراز به خلیج فارس نیز اشاره می‌کند. در مسیر بوشهر به شیراز نیز سختی مسیر موجب به خطر افتادن جان انسان‌ها و حیوانات می‌شد که در پرتگاه‌ها سقوط می‌کردند و در طی مسیر گاها دیده می‌شد (بروگش، ۱۳۸۹: ج ۲، ۵۱۶). وجود گذرگاه‌های طولانی و عریض و پرتگاه‌های عمیق و خطرناک در جاده‌های دشت پیرزن شیراز از نکاتی است که وارینگ اشاره می‌کند (وارینگ، ۱۳۹۷: ۵۷). بروگش درباره مسیر سخت اطراف پاسارگاد در فارس این گونه می‌نویسد: «گذر از تنگ پارو را هرگز نمی‌توانم فراموش کنم؛ زیرا دشوارترین و صعب‌العبورترین گردنه‌های ایران به شمار می‌رود. در بیشتر قسمت‌ها عرض آن به قدری کم می‌شد که حتی دو نفر نیز نمی‌توانستند در کنار هم بگذرند و در عین حال شیب آن به حدی زیاد است که کسی جرأت ندارد سوار بر اسب از آنجا عبور کند و انسان بی‌اختیار از اسب پیاده می‌شود و ترجیح می‌دهد که پیاده این راه دشوار را بپیماید و در اعماق دره‌های ژرف آن سقوط نکند. گاهی

راه گردنه چنان صاف و لیز می‌شود که گویی انسان روی یک قطعه یخ راه می‌رود و هرگاه راه مملو از سنگریزه و سنگ‌های نوک تیز شود با دوام‌ترین و محکم‌ترین چکمه‌ها و پوتین‌ها را پاره می‌کند. در بعضی قسمت‌ها دیواره کوه کنار جاده به قدری عمودی و بلند است که در سربیش‌ها به دشواری می‌توان خود را حفظ کرد و درست مانند یک کوهنورد باید در حالی که دهانه اسب را در دست دارد و آن حیوان را عقب خود می‌کشاند با مهارت قدم بردارد. از همه بدتر آن که اسب که از عقب حرکت می‌کند هر لحظه امکان دارد تعادل خود را از دست بدهد و با انسان تصادف کند و اسب و سوار هر دو با هم به قعر دره سقوط نمایند» (بروگش، ۱۳۸۹: ج ۲، ۴۳۹).

سختی مسیرهای جنوبی به مرکز کشور نیز در امتداد راه شیراز به اصفهان نیز ادامه داشت، به گونه‌ای که ادوارد براون نیز از وجود گردنه‌ای سخت و ناهموار در مسیر اصفهان به شیراز در گذرگاه "اورچینی" خبر می‌دهد (براون، ۱۳۶۲: ۲۴۹). در مسیر فهرج نیز از دره سنگلاخی، مسیر تنگ و باریک کوهستانی و پرتگاه‌ها و صخره‌های بلند یاد می‌کند که شترها به سختی عبور می‌کنند، اما اسب‌ها از راه صخره‌ای و باریک بالا می‌روند (کاستگرخان، ۱۳۶۴: ۱۰۷). بروگش از وجود گردنه‌ای در دهکده درمین خبر می‌دهد که هشتصد تا نهصد متر ارتفاع داشت و راه باریکی با شیب بسیار تند به آن منتهی می‌شد و بالا رفتن از آن بسیار دشوار بود (بروگش، ۱۳۸۹: ج ۲، ۳۳۲).

مشکلات جاده‌ای و پستی و بلندی‌های سخت در مناطق شرق و شمال شرق نیز وجود داشته است. در مسیر به مشهد زمین‌های حاصل خیزی وجود نداشت و راه سربالایی و دشوار بود (خانیکوف، ۱۳۹۵: ۱۳۴). سایکس نیز در مورد کمینگاه چهل پایه می‌نویسد: «این نقطه در انتها الیه کف رودخانه واقع شده و وجه تسمیه آن به واسطه وجود پلکان‌هایی است که آب از روی آن‌ها سرازیر می‌شود و چون پرتگاه‌ها به ارتفاعات اطراف به حوض مسلط است در سابق کمینگاه خوبی برای بلوچ‌ها بوده است» (سایکس، ۱۳۶۳: ۴۸). کلنل بیت که از مناطق شمال شرقی بازدید کرده است از مسیر سخت و دشوار در تپه‌های جیرستان مطلب آورده که باعث می‌شده هندی‌ها هر یک اسب یا قاطر خود را در حالی که دم آن را به دست داشتند هدایت کنند (بیت، ۱۳۶۵: ۱۷۱). البته بیت اشاره می‌کند که وجود پستی‌ها و بلندی‌ها در عوارض زمین باعث حفاظت آسان از یک منطقه می‌شد. شرایط طبیعی اجازه می‌داد که یک نفر با اسلحه بر فراز این صخره‌ها می‌توانست از پیشروی و نفوذ یک گروه مهاجم ممانعت به عمل آورد (بیت، ۱۳۶۵: ۱۱۷). کنترل و تسلط حکومت بر این گذرگاه‌ها می‌توانست به توسعه تجارت و ارتقای امنیت منجر شود. روایت سیاحان فوق نشان می‌دهد که انواع پستی و بلندی‌های مناطق مرکزی، جنوبی و شرقی ایران شامل گردنه‌ها و شیب‌ها اختصاص به کل مناطق داشته است و همچنین خود ناهمواری نیز با پوشش سنگ‌های خطرناک تردد را بسیار دشوار و ناهموار می‌کرده است.

۲-۱-۲- شرایط جوی

شرایط جوی نیز دیگر عامل مهم در به خطر افتادن راه و امنیت مسافران بوده است که این مسئله را در مصادیقی همچون بارندگی به صورت برف و باران، بادهای سرد و گرم و طوفان‌های خطرناک می‌توان دسته بندی کرد. بارندگی در مناطق کوهستانی به وفور موجب خرابی مسیرها بویژه در مناطق کوهستانی می‌شده است. چریکف در این زمینه اشاره می‌کند که یک مسیر زاغه تا اسدآباد همدان را فقط محل تردد کاروان در فصل زمستان بیان کرده است که در فصل برف زیاد کوه‌ها را گرفته و راه عبور دزدها مسدود شود (چریکف، ۱۳۵۸: ۱۰۲). همچنین ریزش برف زیاد در بروجرد موجب مسدود شدن کامل گردنه‌ها و ریزش باران شدید در مازندران ادامه سفر را برای پولاک غیرممکن کرده بود (دوراند، ۱۳۴۶: ۱۷۹؛ پولاک، ۱۳۶۱: ۳۰۲).

وزش بادهای سهمگین در مناطق گوناگون ایران به ویژه در نقاط کوهستانی که با بارندگی و طوفان نیز همراه می‌شد، عملاً تردد و جابجایی را سخت می‌کرده است. وزش باد ضمن آنکه ممکن بود حواس مسافران و حیوانات را برای عبور از گردنه‌ها دچار اختلال‌های خطرناک کند، کاهش دید و سرعت در حرکت و مواجهه یکباره با حیوانات و راهزنان را نیز موجب می‌شده است. خانیکوف که به عنوان سرپرست هیئت اکتشافی از روسیه به ایران سفر کرده بود نیز درباره شرایط جوی منطقه شمال این گونه نقل می‌کند: «به گفته

مازندرانی‌ها نام گردنه جیلن بیلن تقلیدی از صدای باد است که همیشه در این ارتفاع دو هزار و ۲۸۱ متر می‌وزد و عبور از این گردنه را در زمستان بسیار خطرناک می‌سازد. کاروانیانی که در این محل با بوران برف غافلگیر می‌شوند اغلب زنده نمی‌مانند» (خانیکوف، ۱۳۹۵: ۱۰۲). دکتر ویلز نیز از وزش باد شدید در منجیل که حتی مانع جلو رفتن معمول چهارپایان می‌شد و وجود شیب زیاد در جاده به طوری که خطر سقوط را بالا می‌برد، گلایه می‌کند و می‌نویسد «هر فرسخ از این راه سخت‌ترین راه برای من در طول سال‌های اقامت در ایران و سفر کردنم به سرتاسر نقاط آن بود» (ویلز، ۱۳۶۸: ۲۷۴). همچنین فوروکاوا در مورد وجود باد تند و خیلی گرم در بوشهر گلایه می‌کند و می‌نویسد «اینجا جهنم روی زمین است» (فوروکاوا، ۱۳۸۴: ۲۰۵). سیاح فرانسوی دیالافوا در مسیر کلد-شوش با سراسیمگی تندی مواجه می‌شود که باد یخبندانی می‌وزید، سرما زیاد بود و قبل از رسیدن به گردنه نیز برف فراوان می‌بارید (دیالافوا، ۱۳۷۸: ۱۸). طوفان‌ها نیز منجر به ایجاد خطر در مسیرهای عبور کاروانیان و مسافران می‌شدند. طوفان ضمن اینکه می‌توانست افق دید مسافران را کم کند، کاروانیان را از همدیگر متفرق می‌کرد، به گونه‌ای که احتمال دستبرد زدن به آنها و نیز حملات راهزنان بیشتر می‌شد و کمتر نیز می‌توانستند پناهگاهی بیابند. در برخی نقاط همچنین عوارض زمین به شناخت مسیرها کمک می‌کرد که وقوع طوفان، این عوارض طبیعی و نشان‌های جهت یابی را از بین می‌برد و تردد را برای کاروانیان سخت می‌کرد. لیدی شیل نیز به طوفان شدیدی در لواسان در کوه‌های شمال تهران که بسیار هولناک بود (شیل، ۱۳۶۲: ۱۲۱-۱۲۰) و در ادامه در مسیر ترکمن‌چای به هنگام شب طوفان همراه برف و بوران درگرفته که باعث لغو حرکت می‌شده، اشاره می‌کند. بوران‌های شمال همراه با ریزش و باد شدید وحشتناک بوده است. از وقایع وحشتناک، نیافتن پناهگاه هنگام وقوع این طوفان‌هاست (شیل، ۱۳۶۸: ۴۴-۴۳). فوروکاوا نیز در چند جا از آب و هوا و شرایط جوی بد در جاده گلایه می‌کند که «وجود طوفانی به نام سموم در کاشان که فقط چهارپایان متوجه نزدیک بودن این طوفان می‌شوند، هرچند کشنده نبود؛ ولی گرمای آن مسافران را اذیت می‌کرده است» (فوروکاوا، ۱۳۸۴: ۵۲). همچنین بنجامین از شرایط جوی فلات ایران مخصوصاً کرمان در زمینه طوفان‌ها و گردبادهای شدیدی که در فصل بهار رخ می‌دهد اشاره می‌کند: «شخصاً شاهد یکی از این طوفان‌ها بودم، ناگهانی است صحرا مانند تیره و تار می‌شود. باران سیل آسایی می‌آید و گرفتار امواج طوفان شدیم. بعد دیدیم باران نیست؛ بلکه شن و گرد و خاک صحرا است، ولی مدت‌ش کوتاه است» (بنجامین، ۱۳۶۳: ۴۵). فووریه از طوفان نواران پی در پی در شهرستانک و وقوع بهمن خطرناکی در آنجا رخ داد، خبر می‌دهد (فووریه، ۱۳۶۸: ۲۷۳). دورانده هم از آب و هوا گله می‌کند که در دامنه کیلان منطقه شمال قسمتی از راه از سنگ‌های رسی تشکیل شده بود. گرمای خورشید و ریزش باران تخته سنگ‌های این نقاط را در هم شکسته و به صورت تیز و زاویه‌داری درآورده بود که عبور و مرور از آن به سختی انجام می‌گرفت (دورانده، ۱۳۴۶: ۱۵۴-۱۵۵).

۲. عوامل غیرطبیعی

در کنار عوامل طبیعی، عوامل دیگر نیز در امنیت راه‌های سراسر کشور دوره ناصری تأثیرگذار بوده‌اند. به گونه‌ای که در این میان نقش راهزنان و حیوانات نیز مورد توجه سیاحان غربی بوده است و به آن تأکید کرده‌اند که در ادامه به آنها پرداخته خواهد شد:

۱-۲. راهزنان

عامل بسیار مهم مخل امنیت راه در دوره ناصری وجود راهزنان بود که با حمله به کاروان و غارت اموال در دل کسانی که می‌خواستند از یک مسیر عبور کنند وحشت می‌انداختند و خطرات جانی و مالی را برای آنها در پی داشتند. در دوره ناصری سعی شد که زمینه‌های وقوع جرم بویژه راهزنی را کاهش دهند؛ ولیکن فقدان قدرت مرکزی و قدرت نظامی عشایر در تداوم راهزنی کمک شایانی کرد. همچنین انتصاب حکام و فرمانروایان ایالات در زمینه برقراری امنیت یا برعکس آن تأثیر می‌گذاشت، به گونه‌ای که فروش مناصب یا واگذاری آن به حکام بی‌لیاقت از نارسایی‌های ساختار سیاسی دوره ناصری بود که از ارتباطات فردی، خانوادگی و مالی منشأ می‌گرفت (روح الامینی، ۱۴۰۱: ۵۰). بنجامین در این ارتباط می‌نویسد: «در زمان ناصرالدین شاه راهزنی و سرقت با اوج خود رسیده بود و در راه‌های خراسان و اصفهان به بوشهر کسی جرات عبور نداشت، چون جان و مالش در خطر بود» (بنجامین، ۱۳۶۳: ۳۵۰).

بخش عمده وجود پدیده راهزنی در دوره ناصری به عدم تسلط کامل حکومت بر سرتاسر قلمرو بر می‌گشت و همچنین قدرت‌های کوچک منطقه‌ای نیز در برخی مواقع به گسترش پدیده راهزنی کمک می‌کردند. این مسئله را نیز به سیاح ژاپنی فوروکاوا توسط مقامات و حکام محلی در هنگام عبور از مناطق توصیه شده است که حتماً احتیاط‌های لازم را به کار بگیرند (فوروکاوا، ۱۳۸۴: ۴۱). در ارتباط با راه‌های مرکزی ایران وامبری می‌نویسد: «در راه اصفهان به سمت کوهستان‌های جنوب دو کاروان دیگر به ما ملحق شدند. علت ترکیب سه کاروان ترس از برخی طوایف صحراگرد بود که در میان کوهستان‌های سمت راست زندگی می‌کردند و عادت داشتند به کاروان‌های کوچک حمله کنند. انگیزه آنها حرص و طمع و گذراندن وقت بود» (وامبری، ۱۳۸۱: ۱۰۵).

وجود راهزنان به جز در مسیرهای فرعی، در مسیرهای اصلی به پایتخت و بین شهرهای بزرگ وجود داشته است. ماساهارو به وجود راهزنان در مسیر تهران به اصفهان این گونه اشاره می‌کند که: «در مسیر اصفهان به تهران تا کاروانسرای بیدشک ۱۸ فرسخ بود که بیابان بود و خانه و آبادی نداشت. گفته بودند راهزنان از شمال عربستان راه مسافران را می‌گیرند. ۳ سال پیش راهزنان در کاروانسرای مورچه خورت به کاروانیان حمله کردند و همه را کشتند» (ماساهارو، ۱۳۷۳: ۱۴۹). همچنین وامبری در بخش دیگر سفرنامه خود ادامه می‌دهد: «در ویرانه‌های اندخوی امنیت وجود نداشت. غارتگران در آنجا وجود داشتند که طالب شترهای انخوی بودند. سر و شکل آنها به صورت موی بلند و فراوان گردن و سینه، بدن لاغر و قدرت زیاد بود ... از قوه‌زور تا مرز ایران سرزمینی بود که محل دسته‌های راهزنان بود که برای چپاول در حد جنوب و حتی بیرجند هم می‌آیند که در دسته‌های صد نفره سواره به آبادی‌ها حمله می‌کنند و ساکنان را به اسارت می‌برند و گله‌ها را می‌دزدند» (وامبری، ۱۳۸۱: ۲۵۰ و ۲۶۳).

راهزنی طوایف و گروه‌های عشایری نیز در اقصی نقاط کشور وجود داشته است و به گونه‌ای بوده که علت فقدان امنیت بخش وسیعی از سرزمین ایران را درگیر می‌کرده است. در بسیاری از مناطق تحت سلطه عشایر و طوایف به علت اقتصاد ضعیف و غیرمولد عملاً بسیاری از افراد به جای پرداختن به مشاغل بومی منطقه‌ای خود به غارت و دزدی از کاروانیان می‌پرداختند. از این جهت بیشترین حجم گزارش‌های سیاحان غربی در ارتباط با فقدان امنیت به اقدامات عشایر بومی مناطق بر می‌گشت. بروگش راهزنی و غارت را راهی برای کسب منفعت مالی ترکمن‌ها بیان می‌کند: «اگر در دسته‌های زیاد حمله کنند معمولاً به اسارت مردان و زنان بیشتر از غارت اموال اهمیت می‌دهند؛ زیرا اسیران را به قیمت گزافی در ترکستان به فروش می‌رسانند و از این راه پول زیادی به دست می‌آورند» (بروگش، ۱۳۸۹: ج ۲، ۶۹۸-۶۹۹). عامل نیاز مالی برای راهزنی توسط عشایر بومی نیز کاستگرخان تأکید کرده است که به علت حجم وسیع ترکمانان در مناطق شرقی، مردم مجبور به مصالحه و باج دهی به آنها می‌شدند. وی می‌نویسد: «ترکمانان حملاتی کاملاً برنامه ریزی شده دارند و روستاها، بازرگانان و مسافران را چپاول می‌کنند و مردم و رومه‌ها را می‌دزدند روستاییان پیمان‌نامه‌هایی رسمی منعقد کرده و سالانه دویست تا سیصد هزار تومان خراج به ترکمانان می‌پردازند تا از خود در برابر غارتگری و آدم دزدی محافظت کنند» (کاستگرخان، ۱۳۹۸: ۵۰). اقدام به راهزنی صرفاً کاروان‌ها را دچار خطر نمی‌کرد؛ بلکه در ابعاد وسیع‌تر موجب افزایش هزینه انتقال اقلام مصرفی حکومت و در پی آن کاهش جابجایی محصولات اقتصادی را می‌شد. این مسئله در گذر زمان ضمن افزایش قیمت محصولات، نارضایتی‌های اجتماعی را نیز در پی داشته است. بروگش از عدم مناسب بودن راه‌های ارتباطی بوشهر می‌نویسد و دلیل کمی ورود کالا را وجود راهزنان اشاره می‌کند: «این راه از کوهستان‌های صعب‌العبوری می‌گذرد و کتل‌ها و گردنه‌های خطرناکی چون کتل پیرزن، کتل دختر و کمارج دارد و در این کتل‌ها و گردنه‌ها کاروان‌ها غالباً عده زیادی از چهاربایان خود را از دست می‌دهند و از همه بدتر گرفتار سارقین مسلح می‌شوند. به همین جهت کالاهای کمتری از این راه وارد ایران می‌شود» (بروگش، ۱۳۸۹: ج ۲، ۴۷۲).

فعالیت برخی از این عشایر بخش عمده‌ای از مناطق را در بر می‌گرفت و موجی از ناامنی را باعث می‌شد. استوارت در این ارتباط اشاره می‌کند که بلوچ‌ها به قصد غارت تا نواحی داخلی و مرکزی کشور همچون یزد، سمنان، طبرستان و کاشمر پیش‌روی می‌کردند و ترس از آنها بین مردم وجود داشته است (استوارت، ۱۳۸۶: ۱۷ و ۲۸). خانیکوف نیز وجود بلوچ‌های صحرا نشین در مسیر کویر لوت را تأیید می‌کند (خانیکوف، ۱۳۹۵: ۲۴۵). وامبری در مسیر بخارا با دو مرد کامل لخت روبرو می‌شود که مورد هجوم دسته ۱۵۰ نفره

ترکمانان قرار گرفته بودند (وامبری، ۱۳۸۱: ۲۱۴). فووریه در مسیر تهران به گیلان، کلنل بیت در راه آی درویش منطقه گرگان و بکهاوس نیز در مسیر عادل آباد فارس نیز از وجود دزدی و راهزنی و عدم امنیت خبر می‌دهند (فووریه، ۱۳۶۸: ۴۰۳-۴۰۵؛ بیت، ۱۳۶۵: ۲۰۹؛ ایستویک، ۱۳۹۹: ۴۶). وجود راه‌های سخت و صعب العبور در قلعه گرگ در منطقه فارس به همراه خطر وجود راهزن توسط بابن و هوسه اشاره شده است: «هنوز هم اگر جمعیت مختصری از این بختیاری‌ها در این دره‌ها و گردنه‌های تنگ به حالت مدافعه بنشینند؛ ابداً یک قشون عمده معتبر از اینجاها نمی‌تواند بگذرد (بابن و هوسه، ۱۳۶۳: ۵۸).

در این میان دسته‌های ایلات مناطق ضمن ناامنی راه‌ها، امنیت کاروانسراها را نیز در برخی مناطق از بین برده بوده‌اند، به گونه‌ای که ویلز اشاره می‌کند که: «منطقه امین آباد پرخطر و کمینگاه همیشه سارقین بود و شنیدن نامش موی بر اندام مسافران سیخ می‌کرد. کاروانسرای بزرگ و قدیمی در اینجا قرار داشت که با وجود داشتن اصطبل‌های وسیع و اتاق‌های جادارش هیچکس جرت توقف و استراحت کردن به هنگام شب در آنجا را نداشت؛ زیرا احتمال حمله بختیاری‌ها می‌رفت. هیچکس حتی جرات آب خوردن بدون اجازه آنها را نداشت» (ویلز، ۱۳۶۸: ۲۹۵-۲۹۶). بکهاوس نیز این مسئله را تأیید می‌کند. بکهاوس علت ویرانی و فلاکت خراسان را قبایل مهاجم و غارتگر و بیشتر از همه ترکمن‌ها می‌داند که موجب ویرانی و متروک شدن کاروانسراها می‌شده‌اند (ایستویک، ۱۳۹۹: ۲۴۰). همچنین این ترکمانان به کاروان‌های زائرین در مسیر مشهد نیز حمله می‌کردند که موجب می‌شد این کاروان‌ها در توقفگاه‌های خطرناک با همراهی نظامیان مسلح به عراده توپ حرکت کنند (پولاک، ۱۳۶۱: ۳۱۲). پولاک علت تسلط ترکمانان بر این منطقه را «بی‌حفاظتی مملکت، دشت‌های پهناور مجاور مرز و بادپائی و آموختگی اسب‌های ترکمن» بیان می‌کند (پولاک، ۱۳۶۱: ۳۱۳).

بروگش ناامنی راه خراسان را به علت حمله و دستبرد ترکمنان و فقدان امنیت روستاهای اطراف اصفهان را به سبب هجوم بختیاری‌ها بیان می‌کند (بروگش، ۱۳۸۹: ج ۲، ۵۵۳-۵۵۴؛ ۳۵۳). همچنین سیاحان خارجی به افراط در خشونت بوسیله راهزنان می‌پردازند که در پیشبرد اهداف آنها برای غارت کاروان‌ها مؤثر بوده است. بیشوب خطر حمله و سرقت لرها در مسیرهای سخت مناطق بختیاری به علت غریزه غارتگری و خشونت آنها زیاد می‌داند (بیشوب، ۱۳۷۹: ۱۴۸). وی همچنین در مورد هجوم بلوچ‌ها می‌نویسد: «راهزنان بلوچ که هر چه سر راه خود ببینند می‌کشند، می‌سوزانند، می‌ربایند، زندانیان را فراری می‌دهند و اسیران می‌فروشند» (کاسترگان، ۱۳۹۸: ۱۰۲). سرنا همه راه‌ها را به غیر از راه‌هایی که ایلات کرد یا ترکمن در آن بودند، امن می‌داند (سرنا، ۱۳۶۲: ۲۵). اورسل و بنجامین هم نظر هستند که مسلح بودن بومیان محلی و عشایر ضریب امنیت را در مناطق حضور آنها پایین آورده است (اورسل، ۱۳۸۲: ۲؛ بنجامین، ۱۳۶۳: ۳۵۱). بروگش همچنین در مورد نواحی غربی می‌نویسد که: «ایلات و عشایر کرد که در نواحی مرزی ایران و عثمانی و روسیه به سر می‌برند غالباً به کاروان‌ها حمله می‌کنند و اموال و اساس آنها را غارت می‌نمایند و اگر کسی هم مقاومت کند کشته می‌شود و هنگامی که قوای دولتی در صدد تعقیب و دستگیری آنها برمی‌آید به طرف مرز عثمانی و یا روسیه فرار می‌کنند. کاروان‌های تجارتی و بومی، کاروان‌های خارجی و پیک‌های سیاسی خارجی، هر کس که از آنجا بگذرد مورد حمله آنان واقع می‌شد (بروگش، ۱۳۸۹: ج ۲، ۶۵۰). از یک سو ناتوانی حکومت ناصری در برقراری امنیت راه‌ها و از سوی دیگر مسلح بودن عشایر و آشنا بودن به مناطق که سبب فرار سریع آنها از تعقیب مأموران دولتی می‌شد؛ عملاً ناامنی راه‌ها را دامن می‌زد.

همچنین پدیده‌های جغرافیایی همچون کویر، پرتگاه‌ها و شیب‌ها نیز به صورت طبیعی به پناهگاهی برای سارقین تبدیل شده بودند که در نقاط کور مسیرها به کاروانیان حمله برند. کنت ژولین همچنین وضع جغرافیایی یزد را شرح می‌دهد که کویر قم، کویر کرمان و کویر سیستان آن را احاطه کرده بود که باعث کندی حرکت کاروان و حمله ایل‌ها به کاروان می‌شد و می‌نویسد: «به هر سو رو کنیم باید از یک کویر بگذریم تا به یزد برسیم یا از آن دور شویم. نبودن آب و دوری منزلگاه‌ها از یکدیگر تنها مشکلاتی نیستند که مسافر با آن‌ها روبرو می‌شود. مردانی از ایل بختیاری و بلوچ سوار بر شترهای تندرو هر دم به دشت سرازیر می‌شوند و چپاول می‌کنند و می‌گریزند» (روششوار، ۱۳۷۸: ۲۸). بکهاوس نیز در مسیر جنوب جاده دولت آباد و در شمال اسماعیل آباد منطقه پرکشت و کار و سرسبزی از دشت وجود داشت که چند جای آن پشته‌هایی به چشم می‌خورد که راهزن‌ها می‌توانستند پشتشان مخفی شوند (ایستویک، ۱۳۹۹: ۱۹۲).

سیاحان غربی ضمن اشاره به عدم وجود امنیت راه‌ها در سفرنامه‌ها به راهکارهای مواجهه با آن و به ویژه ضرورت وجود محافظان پرداخته‌اند. وامبری در سفر خود به ایران به دفعات به فقدان امنیت در جاده‌ها خصوصاً وجود راهزنان اشاره می‌کند که عدم امنیت موجب آن می‌شد که سواران مسلح به عنوان محافظ همراه وی باشند (وامبری، ۱۳۸۱: ۵۴). نمونه دیگر استاک اشاره می‌کند که راهزنی و دزدی در سرگردنه لار را از تعداد فراوان سربازان محافظ آن منطقه می‌توان متوجه شد (استاک، ۱۳۹۹: ۸۶). ضمن آن نیز پولاک به اقدامات دولت ناصری برای تسهیل و برقراری امنیت نیز اشاره کرده است که با ایجاد پست‌های راهدای در مسیرهای در معرض خطر، جاده را از وجود خطر و دزدان پاک می‌کردند. همچنین وجود توصیه‌نامه‌ها که با وساطت کنسول‌ها از طرف دولت برای مسافران اروپایی صادر می‌شد، حافظ تأمین امنیت آنها در مناطق پرخطر بود (پولاک، ۱۳۶۱: ۳۱۵). در این میان برخی خرافات و عقاید عامیانه در برخورد با راهزنان نیز در سفرنامه‌ها آمده است. براون اشاره می‌کند که: «در مسیر تبریز شخصی به نام میرجلال‌الدین برای احتیاط بیشتر به من گفت؛ در صورت حمله راهزنان بهتر است که از اسب پیاده شوم، مشتی خاک بردارم و به آن فوت کنم و حین این کار بسم الله بگویم تا راهزنان نابود شوند» (براون، ۱۳۶۲: ۸۶).

با وجود ناامنی‌ها فراوان در مسیرهای گوناگون، در برخی جاده‌ها نیز از امنیت مناسبی برخوردار بوده‌اند که مورد اشاره سیاحان غربی نیز قرار گرفته است. وامبری به مسیر تبریز به مناطق داخلی اشاره می‌کند که جاده‌ای که «پر از کاروان و مسافر بود و به نظر می‌رسید امنیت کافی را داشته باشد به طوری که مصمم شدم به تنهایی تا پایتخت سفر کنم» (وامبری، ۱۳۸۱: ۶۷). مکنزی راه بندرعباس به یزد را ارزان، و راحت و کم‌خطر ارزیابی می‌کند (مکنزی، ۱۳۵۹: ۱۰۰). همچنین وامبری در مورد سفر به مناطق شرقی می‌نویسد: «من در زمان سلطان مراد میرزا که حاکم ولایت خراسان بود عازم تهران شدم. در تمام قلمرو و امنیت برقرار بود و تجارت و مسافرت امن بود» (وامبری، ۱۳۸۱: ۲۸۱). پولاک نیز ضمن تأیید وجود امنیت در مسیرهایی که خود طی کرده است می‌نویسد: «تا حدودی که من اطلاع دارم در طول ده سال اخیر هرگز اروپایی به قتل نرسیده و اموالش به غارت نرفته است» (پولاک، ۱۳۶۱: ۳۱۱).

۲-۲- حیوانات

عبور از یک مسیر ممکن است با وجود حیوانات و حشرات گوناگون غیرممکن شود. عموم کاروان‌هایی که در مسیرها جابجا می‌شدند، مورد هجوم حیوانات وحشی همچون گرگ و گراز قرار می‌گرفتند که حیوانات اهلی و همچنین اموال آنها دچار ضرر می‌کرد. در این ارتباط به تناسب مناطق، سیاحان غربی از وجود حیوانات در مسیرهای تردد سخن گفته‌اند. چریکف از وجود تنگه‌ای در ریجاب خبر می‌دهد که فقط آهو و حیوانات دیگر بتوانند از آن عبور کنند و به واسطه عبور و مرور حیوانات وحشی این راه احداث شده، پر خطر باشد (چریکف، ۱۳۵۸: ۱۶۸). در مناطق گرم و خشک مرکزی ایران، وجود رتیل و عقرب بیشتر گزارش شده است. ویلز درباره رتیل‌ها اینگونه می‌نویسد که رهگذرانی که قصد عبور از جاده‌های خارج از شهر شیراز را دارند، اغلب در طول مسیر خود با رتیل‌های درشتی برمی‌خورند که گاه درشتی آنها به اندازه تخمه کبوتر می‌رسد که به جای فرار با جسارت تمام نه تنها عقب نشینی نمی‌کرده‌اند؛ بلکه تصمیم به حمله می‌گرفته‌اند (ویلز، ۱۳۶۸: ۲۷۴). براون نیز از وجود حشرات ترسناک و خطرناکی مانند رتیل و خر خاکی غول آسا در مسیر شیراز به یزد در روستای "چاه بگی" یاد می‌کند که گزند آنها ممکن بوده است، جان فرد به خطر بیفتد (براون، ۱۳۶۲: ۳۷۶).

وجود خطر حیوانات صرفاً محدود به مسیرها نمی‌شد؛ بلکه در کاروانسراها و محل‌های استراحت بین راهی نیز جان مسافران را به خطر می‌انداخت. سرنا از وجود حیوانات درنده همچون ببر و کژدم و کاستگرخان نیز از وجود شغال‌ها یاد می‌کند که «به معنای واقعی، کنسرتی بزرگ اجرا می‌کردند» (سرنا، ۱۳۶۲: ۲۶۳-۲۶۴؛ کاستگرخان، ۱۳۹۸: ۵۰-۵۱). مواجهه با حیوانات درنده در برخی نقاط که خطر آنها جدی بود، سبب آن می‌شد که سیاحان با محافظانی که عمدتاً حکومت مرکزی یا حاکمان محلی با آنها همراه می‌کردند، از مناطق عبور کنند. یوشیدا ماساهارا نیز می‌نویسد که «در کاروان اهالی می‌گفتند حیوان‌ها ممکن است حمله کنند پس ما ده تفنگچی

به همراهان خود اضافه کردیم» (ماساها، ۱۳۷۳: ۱۰۲). بنجامین نیز به سایر مسافرین به ایران توصیه می‌کند که مسافران و جهانگردان باید با تفنگ به ایران بیایند؛ زیرا جنگل‌های سرسبز شمال پر از پلنگ و ببر است (بنجامین، ۱۳۶۳: ۴۳).

نتیجه‌گیری

حضور سیاحان غربی در عصر قاجار و به ویژه عصر ناصری چشمگیر بوده است. سیاحان به جهت رفت و آمد در مناطق گوناگون و تردد در مسیرهای متعدد، نکات ارزشمند و دقیقی از وضعیت راه‌های این دوره نگاشته‌اند. نگاه ریزبینانه همراه با انتقاد به وضعیت نامناسب جاده‌ها موجب شده است که با مطالعه آثار آنها شناخت نسبی نسبت به مقوله امنیت در این دوره آگاهی یابیم. سیاحان به عوامل متعدد تأثیرگذاری در امنیت راه‌ها پرداخته‌اند. با توجه گستردگی قلمرو ایران و تنوع جغرافیایی، علل طبیعی به طور قطع تأثیر زیادی در امنیت جاده‌ها داشته است. به گونه‌ای که عوارض زمین همچون راه‌های صعب‌العبور، پستی‌ها، بلندی‌ها، گردنه‌ها، شیب‌ها و همچنین شرایط جوی غیره به صورت مکرر در نگاشته‌های سیاحان آمده است که رفت و آمد و عبور افراد در قالب کاروان را سخت همراه با خطرات جانی همراه می‌کرده است. وضعیت جغرافیایی متفاوت مناطق گوناگون ایران و اقلیم چهار گانه موجب می‌شد که هر منطقه‌ای متفاوت از دیگری بسته به شرایط اقلیمی خطرات طبیعی خاصی داشته باشند. در این میان عوامل غیرطبیعی نیز در امنیت جاده‌ها موثر بوده است که شامل راهزنان و حیوانات است که امنیت راه و کاروانیان را به خطر می‌انداختند. دستبرد و راهزنی ایلات، طوایف محلی و عشایر به کاروان‌های تجاری، زیارتی و سیاحتی در مناطق گوناگون و بویژه مناطق مرزی و همچنین وجود حیوانات درنده و حشرات کشنده نیز با توجه به وضعیت اقلیم سرزمینی ایران در عدم برقراری امنیت و ایجاد دردهای جانی و مالی برای مسافران نقش عمده‌ای است. این مسائل ضمن آنکه اختلالات امنیتی راه‌ها را موجب می‌شد، تأثیر خود را بر جنبه‌های مختلف حکومت ناصری همچون اقتصادی، نظامی و سیاسی باقی می‌گذاشت که از این رهگذر نقش حکومت در این مسئله و توسعه نیافتگی نقد سیاحان غربی را در پی داشته است.

منابع

- استاک، ادوارد (۱۳۹۹). *شش ماه در ایران*، ترجمه شهلا طهماسبی، تهران: ققنوس.
- استوارت، چرلز ادوارد (۱۳۸۶). *مأموریت سری با لباس مبدل: سفرنامه کلنل استوارت*، ترجمه علی کریمیان، تهران: ناشر مترجم.
- اورسل، ارنست (۱۳۸۲). *سفرنامه قفقاز و ایران*، ترجمه علی اصغر سعیدی، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- باین و هوسه (۱۳۶۳). *سفرنامه جنوب ایران*، ترجمه محمد حسن خان اعتمادالسلطنه، تهران: دنیای کتاب.
- براون، ادوارد (۱۳۶۲). *یک سال در میان ایرانیان*، ترجمه ذبیح‌الله منصوری، تهران: نگاه.
- بروگش، هنری (۱۳۸۹). *سفری به دربار صاحبقران*، ترجمه محمدحسین کرد بچه، تهران: اطلاعات.
- بکهاوس، ادوارد (۱۳۹۹). *سفرنامه ادوارد بکهاوس/ایستویک (سه سال در ایران)*، ترجمه شهلا طهماسبی، تهران: ایران‌شناسی.
- بل، گرتروود (۱۳۶۳). *تصویرهایی از ایران*، ترجمه بزرگمهر ریاحی، تهران: خوارزمی.
- بنجامین، ساموئل گرین ویلر (۱۳۶۳). *ایران و ایرانیان در عصر ناصرالدین شاه*، ترجمه محمدحسین کرد بچه، تهران: اطلاعات.
- بوهرلر، الکساندر (۱۳۵۷). *سفرنامه و جغرافیای گیلان و مازندران*، ترجمه م-پ جکتاجی، لاهیجان: انتشارات گیل.
- بیشوب، ایزابلا (۱۳۷۵). *از بیستون تا زردکوه بختیاری*، ترجمه محراب امیری، تهران: نشر سهند.
- پاشینو، پتر ایوانوویچ (۱۳۷۲). *سفرنامه ترکستان (ماورالنهر)*، ترجمه داوود خانف، تهران: موسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی.

- پولاک، یاکوب ادوارد (۱۳۶۱). *سفرنامه پولاک؛ ایران و ایرانیان*، ترجمه کیکاووس جهانداری، تهران: خوارزمی.
- پندارکلایه، ناصر (۱۳۹۴). *بررسی امنیت راه‌های مواصلاتی در دوره‌ی ناصرالدین‌شاه*، پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد تاریخ ایران اسلامی، استاد راهنما: محسن بهشتی‌سرشت، گروه تاریخ، دانشگاه بین‌المللی امام‌خمینی (ره).
- ثواقب، جهانبخش، معظمی نوروژی، سودابه (۱۳۹۴). «اقدامات قاجارها در برقراری امنیت اجتماعی شهرها»، *پژوهشنامه تاریخ اجتماعی و اقتصادی*، ۴ (۸)، ۵۱-۳۰.
- جعفری، علی اکبر، سلیمانی، بتول (۱۳۹۶). «قراسواران و ناکارآمدی تأمین امنیت راه‌ها و جاده‌ها در دوره قاجار»، *فصلنامه تاریخ‌نامه ایران بعد از اسلام*، ۸ (۱۵)، ۱-۳۵.
- چریکف، موسیو (۱۳۵۸). *سیاحتنامه موسیو چریکف*، ترجمه آبکار مسیحی، تهران: امیرکبیر.
- خانیکوف، نیکولای (۱۳۹۵). *گزارش سفر به بخش جنوبی آسیای مرکزی*، ترجمه اقدس یغمایی و ابوالقاسم بیگانه، مشهد: آستان قدس رضوی.
- دالمانی، هنری رنه (۱۳۳۵). *سفرنامه از خراسان تا بختیاری*، ترجمه محمدعلی فره‌وشی، تهران: امیرکبیر.
- دوراند، سرتی مور (۱۳۴۶). *سفرنامه دوراند*، ترجمه علی‌محمد ساکی، تهران: آفتاب.
- دیولافوا، مادام ژان (۱۳۷۸). *سفرنامه ایران و کلد*، ترجمه ایرج فره‌وشی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- راولینسون، هنری (۱۳۶۲). *سفرنامه هنری راولینسون به لرستان، خوزستان و بختیاری*، ترجمه اسکندر امان‌اللهی، لرستان: انجمن ادب و قلم.
- رستم پور، کاوه، مجتهدزاده، روح الله، مظهری، محمدابراهیم، محمودی، مهدیه (۱۴۰۲). «نقش گزارش‌های مأموران اروپایی در شناخت راه‌های ایران دوره قاجار (مطالعه موردی: مسیر ملایر-بروجرد)»، *فصلنامه تاریخ روابط خارجی*، ۲۴ (۹۶)، ۳۹-۵۸.
- روح الامینی، بابک (۱۴۰۱). *راهنمای در دوره قاجار (علل و زمینه‌ها)*، قم: پژوهشگاه حوزه و دانشگاه.
- روششوار، کنت ژولین دو (۱۳۷۸). *خاطرات سفر ایران*، ترجمه مهران توکلی، تهران: نشر نی.
- سایکس، سرپرسی (۱۳۶۲). *ده هزار میل در ایران*، ترجمه حسین سعادت نوری، تهران: لوحه.
- سرنا، کارلا (۱۳۶۲). *آدم‌ها و آیین‌ها در ایران*، ترجمه غلامرضا سمعی، تهران: نشر نو.
- سیاح روس (۱۳۶۳). *گزارش ایران به سال ۱۳۰۵ ق/ ۱۸۸۷ م*، ترجمه سید عبدالله، به کوشش محمدرضا نصیری، تهران: کتابخانه طهوری.
- شیل، لیدی مری (۱۳۶۲). *خاطرات لیدی شیل*، ترجمه حسین ابوترابی‌ان، تهران: نشر نو.
- فوروکاوا، نویبوشی (۱۳۸۴). *سفرنامه فوروکاوا*، ترجمه هاشم رجب‌زاده، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- فووریه، ژان باتیست (۱۳۶۸). *سه سال در درباره ایران*، ترجمه عباس اقبال آشتیانی، تهران: انتشارات پر.
- کاستگر خان، آلبرت (۱۳۹۸). *سفرنامه آلبرت کاستگر خان مهندس باثی*، ترجمه مهدی وزینی‌افضل و علی ابوالقاسمی، جیرفت: انتشارات دانشگاه جیرفت.
- ماساهارو، یوشیدا (۱۳۷۳). *سفرنامه یوشیداماساهارو*، ترجمه هاشم رجب‌زاده، مشهد: آستان قدس رضوی.
- مکزی، چالز فرانسیس (۱۳۵۹). *سفرنامه شمال*، ترجمه منصوره اتحادیه، تهران: نشر کهن.
- وارینگ، اسکات (۱۳۹۷). *سفر به شیراز و دیگر شهرهای جنوبی*، ترجمه عبدالرضا کلمرزی و رضا صالحیان کوشک قاضی، تهران: نامک.
- وامبری، آرمینیوس (۱۳۸۱). *زندگی و سفرهای وامبری*، ترجمه محمد حسین آریا، تهران: علمی و فرهنگی.

- وزینی‌افضل، مهدی (۱۳۹۹). «نقش مهندس آبرت کاستگرخان در توسعه ایران دوره قاجار»، فصلنامه گنجینه/اسناد، ۳۰ (۴)، ۱۱۲-۱۴۵.
- وزینی‌افضل، مهدی (۱۳۹۸). «منافع اقتصادی و سیاسی روسیه و انگلستان در راه سازی شوسه در ایران دوره قاجار» فصلنامه تاریخ نو، ۹ (۲۶)، ۳-۳۷.
- وزینی‌افضل، مهدی؛ نورائی، مرتضی؛ جعفری، علی اکبر (۱۳۹۵). «سیاست‌ها و چالش‌های ناصرالدین شاه در توسعه راه شوسه مازندران»، دوفصلنامه پژوهش‌های تاریخی ایران و اسلام، ۱۹، ۲۶۰-۲۳۶.
- وزینی‌افضل، مهدی (۱۳۹۴ الف). تحلیلی تاریخی از سیاست گذاری‌ها، چالش‌ها و کارکردهای توسعه راه‌سازی شوسه در نیمه دوم قاجاریه با تکیه بر اسناد (۱۳۴۴-۱۲۶۴ هـ.ق/۱۸۴۷-۱۹۲۵ م)، رساله دکتری تاریخ گرایش ایران اسلامی، اساتید راهنما: مرتضی نورائی و علی اکبر جعفری، گروه تاریخ، دانشگاه اصفهان.
- وزینی‌افضل، مهدی؛ نورائی، مرتضی؛ جعفری، علی اکبر (۱۳۹۴ ب). «سیاست‌ها و عملکرد ناصرالدین شاه در توسعه راه‌های گیلان با تاکید بر بازخوانی و تحلیل سند امتیازنامه راه شوسه انزلی به قزوین»، فصلنامه گنجینه/اسناد، ۲۵ (۱)، ۵-۸۰.
- وزینی‌افضل، مهدی، اسماعیلی نصرآبادی، حسین (۱۳۹۰). «تبیین و بررسی امتیاز نامه راه شوسه تهران به قم در دوره ناصرالدین شاه»، فصلنامه مطالعات تاریخ فرهنگی، ۳ (۱۰)، ۱۰۴-۱۳۲.
- وزینی‌افضل، مهدی، قنبری کلاشی، صباح (۱۳۹۰). «تعمیر و توسعه راه تهران-قم در دوران قاجار»، فصلنامه تحقیقات تاریخ اجتماعی، ۱ (۲)، ۱۰۱-۱۲۳.
- ویلز، چارلز جیمز (۱۳۸۹). ایران در یک قرن پیش، ترجمه غلامحسین قراگوزلو، تهران: اقبال.
- بیت، چالز ادوارد (۱۳۶۵). سفرنامه خراسان و سیستان، ترجمه قدرت‌الله روشنی زعفرانلو و مهرداد رهبری، تهران: یزدان.

References

- Babin and Hoessé (1984). *Travelogue of Southern Iran*, Translated by Mohammad Hassan Khan Etemad al-Saltaneh, Tehran: Donya-ye Ketab. [persian]
- Backhaus, Edward (2020). *Travelogue of Edward Backhaus Eastwick (Three Years in Iran)*, Translated by Shahla Tahmasbi, Tehran: Iran-shenasi. [persian]
- Bell, Gertrude (1984). *Pictures from Persia*, Translated by Bozorgmehr Riahi, Tehran: Kharazmi, [persian]
- Benjamin, Samuel Greene Wheeler (1984). *Iran and the Iranians in the Age of Nasser al-Din Shah*, Translated by Mohammad Hossein Kord Bacheh, Tehran: Ettela'at. [persian]
- Bishop, Isabella (1996). *From Bisitun to Zardkuh Bakhtiari*, Translated by Mehrab Amiri, Tehran: Sahand Publications. [persian]
- Browne, Edward (1983). *A Year Amongst the Persians*, Translated by Zabihollah Mansouri, Tehran: Negah. [persian]
- Brugsch, Heinrich (2010). *A Journey to the Court of the Sahibqiran*, Translated by Mohammad Hossein Kord Bacheh, Tehran: Ettela'at. [persian]
- Bühler, Alexander (1978). *Travelogue and Geography of Gilan and Mazandaran*, Translated by M.-P. Jacktajee, Lahijan: Gil Publications. [persian]
- Cherikoff, Monsieur (1979). *Monsieur Cherikoff's Travelogue*, Translated by Abkar Masihi, Tehran: Amir Kabir. [persian]
- D'Allemagne, Henry René (1956). *Travelogue from Khorasan to Bakhtiari*, Translated by Mohammad Ali Faravashi, Tehran: Amir Kabir. [persian]

- Dieulafoy, Madame Jean (1999). *Travelogue of Iran and Chaldea*, Translated by Iraj Faravashi, Tehran: University of Tehran Press. [persian]
- Durand, Sir Mortimer (1967). *Durand's Travelogue*, Translated by Ali Mohammad Saki, Tehran: Aftab. [persian]
- Fourier, Jean Baptiste (1989). *Three Years in the Court of Persia*, Translated by Abbas Eqbal Ashtiani, Tehran: Par Publications. [persian]
- Furukawa, Nobuyoshi (2005). *Furukawa's Travelogue*, Translated by Hashem Rajabzadeh, Tehran: Association for the Study of Iranian Arts and Culture. [persian]
- Jafari, Ali Akbar, and Soleimani, Batool (2017). "Gharasooaran and the Ineffectiveness of Ensuring Road and Route Security in the Qajar Period", *Faslnamah-ye Tarikhnâme-ye Iran ba'd az Eslâm*, Vol. 8, No. 15, pp. 35-1. [persian]
- Kastner Khan, Albert (2019). *Travelogue of Albert Kastner Khan, Mohandes Bashi*, Translated by Mehdi Vezini afzal and Ali Abolghasemi, Jiroft: Jiroft University Press. [persian]
- Khanikov, Nikolai (2016). *Report of a Journey to the Southern Part of Central Asia*, Translated by Aghdas Yaghmaei and Abolghasem Bighaneh, Mashhad: Astan Quds Razavi. [persian]
- MacKenzie, Charles Francis (1980). *Travelogue of the North*, Translated by Mansoureh Ettahdieh, Tehran: Kohan Publications. [persian]
- Masaharu, Yoshida (1994). *Yoshida Masaharu's Travelogue*, Translated by Hashem Rajabzadeh, Mashhad: Astan Quds Razavi. [persian]
- Orsolle, Ernest (2003). *Travelogue of the Caucasus and Iran*, Translated by Ali Asghar Saeedi, Tehran: Institute of Human Sciences and Cultural Studies. [persian]
- Pashino, Peter Ivanovich (1993). *Travelogue of Turkestan (Transoxiana)*, Translated by Davood Khanf, Tehran: Institute for Cultural and Scientific Research. [persian]
- Pendar Kalayeh, Naser (2015). *An Examination of the Security of Communication Routes during the Naseri Period*, MA Thesis History of Islamic Iran, Advisor: Mohsen Beheshti-Sareesht, Department of History, Imam Khomeini International University. [persian]
- Polak, Jacob Edward (1982). *Polak's Travelogue: Iran and the Iranians*, Translated by Keykavous Jahandari, Tehran: Kharazmi. [persian]
- Rawlinson, Henry (1983). *Henry Rawlinson's Travelogue to Lorestan, Khuzestan, and Bakhtiari*, Translated by Eskandar Amanollahi, Lorestan: Adab va Ghalam Association. [persian]
- Rocheschouart, Count Julien de (1999). *Memoirs of a Journey to Iran*, Translated by Mehran Tavakkoli, Tehran: Nashr-e Ney. [persian]
- Rostampour, Kaveh, Mojtahedzadeh, Rouhollah, Mazhari, Mohammad Ibrahim, and Mahmoudi, Mahdieh (2023). "The Role of European Officials' Reports in Understanding Qajar-Era Roads in Iran (Case Study: Malayer-Borujerd Route)", *Faslnamah-ye Tarikh-e Ravabet-e Khareji*, Vol. 24, No. 96, pp. 58-39. [persian]
- Ruh al-Amini, Babak (2022). *Banditry in the Qajar Period (Causes and Contexts)*, Qom: Hawza and University Research Institute. [persian]
- Russian Traveller (1984). *Report on Iran in the Year 1305 AH / 1887 AD*, Translated by Seyyed Abdollah, Edited by Mohammad Reza Nasiri, Tehran: Tahouri Library. [persian]
- Savaghab, Jahanbakhsh, and Moazzami Norouzi, Soudabeh (2015). "Qajar Measures in Establishing Social Security in Cities." *Pazhuheshnameh-ye Tarikh-e Ejtema'i va Eghtesadi*, Vol. 4, No. 8, pp. 30-51. [persian]
- Serena, Carla (1983). *People and Customs in Iran*, Translated by Gholamreza Samaei, Tehran: Nashr-e No. [persian]
- Shiel, Lady Mary (1983). *Lady Shiel's Memoirs*, Translated by Hossein Abutorabian, Tehran: Nashr-e No. [persian]

- Stack, Edward (2020). *Six Months in Iran*, Translated by Shahla Tahmasbi, Tehran: Ghoghnoos. [persian]
- Stuart, Charles Edward (2007). *A Secret Mission in Disguise: The Travelogue of Colonel Stuart*, Translated by Ali Karimian, Tehran: Publisher of the Translator. [persian]
- Sykes, Sir Percy (1983). *Ten Thousand Miles in Persia*, Translated by Hossein Saadat Nouri, Tehran: Louha. [persian]
- Vambéry, Arminius (2002). *The Life and Travels of Vambéry*, Translated by Mohammad Hossein Aria, Tehran: Scientific and Cultural Publications. [persian]
- Vezini afzal, Mehdi (2015). *A Historical Analysis of Policies, Challenges, and Functions of Shosse Road Development in the Second Half of the Qajar Era, Based on Documents (1264-1344 AH / 1847-1925 AD)*. PhD Dissertation History, Islamic Iran Orientation, Advisors: Morteza Nouraei and Ali Akbar Jafari, Department of History, University of Isfahan. [persian]
- Vezini afzal, Mehdi (2019). "The Economic and Political Interests of Russia and Britain in Road Construction (Shosse) in Qajar Iran", *Tarikh-e Now*, Vol. 9, No. 26, pp. 37-3. [persian]
- Vezini afzal, Mehdi (2020). "The Role of Engineer Albert Kastner Khan in the Development of Qajar Iran", *Ganjineh-ye Asnad*, Vol. 30, No. 4, pp. 145-112. [persian] <https://doi.org/10.22034/ganj.2020.2610>
- Vezini afzal, Mehdi, and Esmaeili-Nasrabad, Hossein (2011). "Explanation and Examination of the Concession for the Tehran-Qom Shosse Road during the Naseri Period", *Faslnameh-ye Motale'at-e Tarikh-e Farhangi*, Vol. 3, No. 10, pp. 132-104.
- Vezini afzal, Mehdi, and Ghanbari Kalashi, Sabah (2011). "Repair and Development of the Tehran-Qom Road during the Qajar Era", *Faslnameh-ye Tahqiqat-e Tarikh-e Ejtema'i*, Vol. 1, No. 2, pp. 123-101. [persian]
- Vezini afzal, Mehdi, Nouraei, Morteza, and Jafari, Ali Akbar (2016). "Policies and Challenges of Nasser al-Din Shah in the Development of Mazandaran's Shosse Roads", *Pazhuheshha-ye Tarikhi-ye Iran va Eslam*, No. 19, pp. 260-236. [persian] <https://doi.org/10.22111/jhr.2017.2982>
- Vezini afzal, Mehdi, Nouraei, Morteza, and Jafari, Ali Akbar (2015). "Policies and Performance of Nasser al-Din Shah in the Development of Gilan's Roads with Emphasis on Re-reading and Analyzing the Concession Document for the Anzali-Qazvin Shosse Road", *Ganjineh-ye Asnad*, Vol. 25, No. 1, pp. 80-5. [persian]
- Waring, Scott (2018). *A Journey to Shiraz and Other Southern Cities*, Translated by Abdolreza Kalmarzi and Reza Salehiyan Kushkghazi, Tehran: Namek. [persian]
- Wills, Charles James (2010). *Persia in the Last Century*, Translated by Gholamhossein Qaragoozloo, Tehran: Iqbal. [persian]
- Yeat, Charles Edward (1986). *Travelogue of Khorasan and Sistan*, Translated by Ghadrattollah Roshani Zaferanloo and Mehrdad Rahbari, Tehran: Yazdan. [persian]

