



حسن‌زاده، علیرضا (۱۳۹۹). درک انسان‌شناختی سرعت به مثابه یک تجربه فرهنگی: بررسی مقایسه‌ای میان ایران و آلمان. *جامعه‌شناسی نهادهای اجتماعی*، ۷(۱۵)، ۲۶۶-۲۳۱.

درک انسان‌شناختی سرعت به مثابه یک تجربه فرهنگی: بررسی مقایسه‌ای میان ایران و آلمان

علیرضا حسن‌زاده^۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۱۲/۱۲

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۵/۶

چکیده

الگوی فرهنگی درک سرعت نقشی عمده در شکل‌گیری فرهنگ رانندگی در جهان دارد. این مقاله سعی دارد تا از طریق یک رویکرد و نگرش تطبیقی میان دو کشور ایران و آلمان، تفاوت موجود بر نظام‌های ادراکی و تفسیری سرعت در میان مردم را مورد مطالعه قرار داده و نقش آن‌ها را در وقوع تصادفات جاده‌ای نشان دهد. با توجه به اهمیت مطالعه «تجربه» به عنوان منبع بازنمایی نظام تفسیری و ادراکی سرعت، در این مقاله روش مطالعه میدانی و کیفی مورد استفاده قرار گرفته است. مشاهده مشارکتی، گفت‌گو با مطلعان کلیدی و گفت‌وگو با گروه اسمی از روش‌های عمده در این تحقیق بوده‌اند. این پژوهش نشان می‌دهد پویایی تاریخی الگوهای فرهنگی رانندگی در ایران دو دوره کاملاً متفاوت پیش و بعد از نوسازی (مدرنیزیشن) را در برداشته است. دوره دوم با گسست از الگوهای فرهنگی نخست همراه بوده و در آن با تفسیری جدید از عناصری چون سرعت، حرکت، مکان، زمان، مقصد و راه به عنوان تجربه‌ای فرهنگی روبه‌رو هستیم.

کلیدواژه‌ها: انسان‌شناسی؛ مکان؛ مقصد؛ زمان.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

۱- استادیار، پژوهشکده مردم‌شناسی، پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری، parishriver@gmail.com

۱- مقدمه و بیان مسأله

یکی از مسائل و معضلات جدی و جدیدی که آن را می‌توان از عوارض و پیامدهای مدرنیزیشن (نوسازی) در ایران دانست، تصادفات جاده‌ای است. آمار تلفات تصادفات جاده‌ای در ایران از سوی محققان و نویسندگان مختلف به عنوان یک پدیده بحرانی و نمونه‌ای از وقایع انسانی مورد اشاره قرار گرفته است (کلی، ۱۳۹۱: ۵۳-۵۵؛ پوجانی و استید^۱، ۲۰۱۶: ۷). محققان در این زمینه با رویکرد های مختلفی به موضوع یاد شده پرداخته‌اند؛ قانون‌گریزی و عدم توجه به قانون (پاک گوهر و همکاران، ۱۳۸۸؛ حافظ عبدالله^۲ و همکاران، ۲۰۱۶: ۲۷۱)، وجود زمینه‌های عدم سلامت روان و مصرف دارو (غرابی و همکاران، ۱۳۸۸)، نامناسب بودن زیر ساخت های جاده‌ای و حمل نقل در ایران به عنوان عوامل نورو بیولوژیک انسان که خارج از حیطه کنترل و مدیریت شخص است، عوامل انسانی چون خستگی (سلمانی و همکاران، ۱۳۷۸؛ خیرآبادی و بوالهروی، ۱۳۹۱؛ حافظ عبدالله و همکاران، ۲۰۱۶، ۲۷۳-۲۷۱)، کیفیت و ساختار فنی و تکنولوژیکی اتومبیل‌های تولید شده در کشور (رضوی و علائدینی^۳، ۲۰۱۸: ۸۷-۸۵)، از جمله دلایل و علت‌هایی بوده‌اند که به شکلی گسترده به عنوان دلایل بحران مذکور و بخشی از واقعیت یاد شده، مورد اشاره واقع شده‌اند. میزان و نرخ تصادفات ترافیک جاده‌ای^۴ در ایران پنج برابر نرخ جهانی آن است و برای مثال یونیسف به منظور نشان دادن وخامت این مسأله، چند برابر شدن کشته‌های این نوع از تصادفات را در سال ۲۰۰۶ (۲۸۰۰۰ هزار تن) در مقایسه با سال ۲۰۰۰ (۱۷۰۰۰ هزار تن) مورد تاکید قرار می‌دهد (بناکار^۵، ۲۰۱۴: ۱۷۱). در این مقاله نخست جامعه ایران که به شهادت آمار و اطلاعات منتشر شده دارای یکی از خطرناکترین و مرگ‌بارترین الگوی‌های رانندگی در جهان است (سازمان سلامت جهانی^۶، ۲۰۱۵: ۱۴۹؛ ۲۰۱۸: ۱۶۴؛ آی.بی.پی.بی^۷، ۲۰۰۶: ۴۵) و دیگر جامعه آلمان که به مراتب تلفات جاده‌ای کمتری را در جاده‌ها و بزرگ‌راه‌های خود نمایان می‌سازد (سازمان سلامت جهانی^۶، ۲۰۱۵: ۱۳۷؛ ۲۰۱۸: ۱۵۱) مورد بررسی قرار می‌گیرند (نک. جدول شماره یک و دو). در این میان یک از زوایای پنهانی که می‌توان به کمک آن به موضوع مذکور پرداخت،

1- Pojani, Dorina and Dominic Stead

2- HafizAbdullah M

3- Razavi M R and P. Alaedini

4- Road traffic accidents

5- Banakar, R.

6- World Health Organization

7- IBP, Inc.

زوایای شناختی و معرفتی تفسیر و رفتار افرادی است که کم و بیش الگوهای واحدی را از تجربه «سرعت» و پیامدهای منفی آن چون تصادف در ایران آشکار می‌سازند. به واقع همچنان که محققان مختلف درباره رفتارهای کلانی چون رفتار های ملی، منطقه ای و گروهی مطرح ساخته‌اند (اسمیت^۱، ۱۹۹۱، ۲۵؛ لازلتو^۲، ۲۰۱۳، ۶۸؛ بندیکت^۳، ۲۰۱۳)، تجربه‌ها و رفتارهای واحد، از الگوهای فرهنگی، ملی و محلی (خرده فرهنگی^۴) در یک جامعه متأثرند. یکی از منابعی که الگوهای فرهنگی را در قالب فرهنگ واحدی از رفتار ها به وجود می‌آورد، تلقی و تفسیر افراد از واقعیت‌های موجود در زندگی است که تجربه زنده و زیستی آنان را خلق می‌کند (مانن^۵، ۲۰۱۶: ۳۷-۳۶). این تلقی‌ها در جامعه پیش مدرن از الگوهای کهن و دیرینی چون دین، اسطوره، آیین و میراث روایی یک ملت یا گروه اجتماعی و قومی متأثر است (پلثوگر^۶، ۲۰۰۹: ۵۰). یکی از عناصر کلیدی موجود در منابع یاد شده، درک زمان و مکان و اشکال وابسته به آن چون راه و سرعت است. مروری بر آرای انسان‌شناسان و فرهنگ‌پژوهان بزرگی چون سرجمیز فریز^۷ (۲۰۱۲)، ادوارد بی تایلر^۸ (۲۰۱۰)، میر چا الیاده^۹ (۱۹۵۹؛ ۱۹۹۱)، کلود لوی اشتروس^{۱۰} (لیچ^{۱۱}، ۱۹۷۴؛ لوی-اشتروس، ۱۹۸۳؛ ۲۰۰۳)، امیل دورکیم (تامپسون^{۱۲}، ۲۰۰۲؛ دورکیم^{۱۳}، ۲۰۰۸؛ ویکتور، دلبیو. ترنر^{۱۴} (۱۹۷۰؛ ۲۰۰۸)، ماکس گلوکمن^{۱۵} (۲۰۰۹؛ ۲۰۱۲)، اشنایدر (به نقل از فاینبرگ^{۱۶}، ۲۰۰۱: ۲۱) و غیره نشانگر اهمیت و نقش مهمی است که عنصر زمان و مکان در منابع مورد اشاره (دین، اسطوره و آیین و میراث

1- Smith, Anthony D.

2- László, János

3- Benedict, R.

4- Subcultural

5- Manen, Max van

6- Ploeger, Joanna S.

7- Frazer, Sir James George

8- Tylor, Edward Burnett

9- Eliade, Mircea

10- Lévi-Strauss, Claude

11- Leach, Edmund

12- Thompson, Kenneth

13- Durkheim, Émile

14- Turner, Victor W.

15- Gluckman, Max

16- Feinberg, Richard

روایی) بازی می‌کنند.

جدول ۱: مقایسه وضعیت رانندگی در ایران و آلمان

سال	اسامی	آلمان	ایران
۲۰۱۳	تعداد وسایل نقلیه ثبت شده	۵۲۳۹۱۰۰۰	۲۶۸۶۶۴۵۷
	وسيله نقلیه با چهار چرخ	۴۳۴۳۱۰۰۰	۱۵۶۲۴۴۰۳
	موتور سیکلت و وسایل نقلیه موتوری با دو یا سه چرخ	۳۹۸۳۰۰۰	۱۰۳۲۸۳۸۵
	ماشین سنگین	۴۶۳۱۰۰۰	۶۵۹۰۴۰
	اتوبوس	۷۶۰۰۰	۲۰۳۶۳۸
	تعداد تلفات اعلام شده	۳۳۳۹	۱۷۹۹۴
	تعداد تلفات محاسبه شده سازمان سلامت جهانی	۳۵۴۰	۲۴۸۹۶

منبع: World Health Organization (2015)

جدول ۲: مقایسه وضعیت رانندگی در ایران و آلمان

سال	اسامی	آلمان	ایران
۲۰۱۸	تعداد وسایل نقلیه ثبت شده	۵۶۶۲۲۰۰۰	۳۰۳۷۷۰۶۵
	وسيله نقلیه با چهار چرخ	۴۵۰۷۱۰۰۰	۱۷۵۸۸۶۶۶
	موتور سیکلت و وسایل نقلیه موتوری با دو یا سه چرخ	۶۲۴۸۰۰۰	۱۱۵۷۶۲۱۹
	ماشین سنگین	۴۹۴۲۰۰۰	۱۰۷۹۱۲۷
	اتوبوس	۷۸۰۰۰	۱۳۳۰۵۳
	تعداد تلفات اعلام شده	۳۲۰۶	۱۵۹۳۲
	تعداد تلفات محاسبه شده سازمان سلامت جهانی	۳۳۲۷	۱۶۴۲۶

منبع: World Health Organization (2018)

بی شک ورود به دنیای مدرن و ظهور تکنولوژی مرتبط با حرکت چون اتومبیل که نماد و نمونه کاملی از فرایند نوسازی در جهان است و آغازگر پارادیمی (چارچوب مفهومی و ادراکی جدیدی) بوده است نقش عناصر کلیدی مورد بحث را در تعریف، تفسیر و فهم زمان و مکان دگرگون ساخت و گاه کاهش داد. به دیگر سخن در این دوره، الگوهای فرهنگی-اجتماعی که خاستگاه شکل گیری رفتار اعضای یک جامعه نسبت به زمان و مکان هستند، تغییر یافت. «حرکت» در ماهیت و فرم تغییر کرد و ویژگی وضع مدرن در آینه آن بازنمایی شد (نک. تاکر^۱، ۲۰۰۳: ۴۷-۴۶).

1- Thacker, Andrew

نمونه بارز این تغییر از فهم و ادراک نه تنها در دو دنیای پیش و پس از نوسازی در ایران خود را نشان می‌دهد که می‌توان آغاز آن را ظهور ماشین (اتومبیل)، قطار و سپس هواپیما در ایران دانست. در این مقاله با مقایسه دو جامعه ایران و آلمان بر پایه تجربه میدانی و روش مردم‌نگاری، تفاوت الگوهای رفتاری در جوامع یاد شده بر پایه نظام شناختی و ادراکی و تفسیر و تعریف متفاوت از زمان و مکان قابل مشاهده خواهد بود. هدف این مقاله آن است تا روشن سازد که ساختار ادراکی و شناختی افراد یک جامعه از مفاهیم علمی چون زمان و مکان که سرعت را تعریف می‌کنند، تا چه حد می‌تواند متفاوت باشد. با این رویکرد ارائه پیشنهاداتی به منظور اصلاح فرهنگ رانندگی و اتومبیل سواری در ایران در پایان مقاله ممکن خواهد شد. اصولاً بررسی تطبیقی فرهنگ رانندگی یکی از راه‌های درک ابعاد گوناگون معضلات فرهنگ ترافیک است. برای مثال همچنانکه اوانس^۱ (۱۹۹۱: ۱۵۵) توضیح می‌دهد، مقایسه میان آلمان و آمریکا در زمینه رانندگی می‌تواند معنادار و برای حل مسائل رانندگی در این دو کشور راهگشا باشد. در آمریکا داشتن ماشین یک نشانه طبقاتی است در حالی که در آلمان اهمیت این معیار چون آمریکا نیست. قوانین ضد مستی رانندگی در آلمان شدیدتر از آمریکا است. حداقل سن برای رانندگی در آلمان هجده سال و در آمریکا شانزده سال است. در آلمان ۹۵ درصد مردم از کمربند ایمنی استفاده می‌کنند در حالی که در آمریکا ۴۵ درصد از جمعیت رانندگان از کمربند ایمنی استفاده می‌نمایند. به این ترتیب در حالی که آمار تلفات رانندگی در آلمان دهه ۵۰ بالا بوده است، با برنامه ریزی‌ها در این حوزه این آمار کاهش یافت.

در مجموع با توجه به اهدافی که برگزیده شده است، این مقاله پژوهشی سعی دارد تا به پرسش‌های زیر پاسخ گوید:

- ۱- پویایی تاریخی تجربه سرعت تا چه حد نشان از تغییر پارادایم‌هایی دارد که در جامعه ایران ظهور یافته‌اند؟
- ۲- درک عناصر کلیدی چون زمان و مکان تا چه اندازه درک پدیده سرعت در میان ایرانیان را شکل می‌بخشد؟
- ۳- ظهور مدرنیته (نوسازی) در ایران چه تاثیری بر درک مفهوم سرعت به عنوان یک تجربه در سطح عام داشته است؟
- ۴- چگونه می‌توان روایت غالب از درک سرعت را در فرایند فرهنگ‌پذیری نسل نو جهت

بخشید؟

۵- مقایسه جامعه ای چون آلمان که دارای یکی از فرهنگ های مناسب رانندگی در جهان است با ایران، چه تفاوت های معناداری از نظام های شناختی و ادراکی سرعت و عناصر وابسته به آن چون زمان و مکان را نشان می دهد؟

۲- پیشینه پژوهش

درک پیش مدرن (سنتی) و مدرن دو عنصر کلیدی زمان و مکان

زمانی که به موضوع سرعت در دوره پیش مدرن و نوسازی در ایران نظر می دوزیم، می توان از دو دوره متفاوت با وجود رویکردهای مختلف آنها سخن گفت، دوره پیش اسلامی که به ویژه متأثر از نظام های اساطیری است و دوره دیگر، دوره تشریف مردم ایران به دین اسلام، که از پارادایم دین در اشکال ساختاری و غیر ساختاری خود تأثیر می پذیرد (حسن زاده و کریمی، ۲۰۱۰). در دوره پیش از اسلام اسناد متنی و روایی فراوانی در کتاب هایی چون *اوستا* (پورداوود، ۱۳۹۴) و *بندمش* (بهار، ۱۳۷۵) وجود دارد، که معنای زمان، مکان و سرعت را از نگاه ایرانیان نشان می دهند. حرکت در منابع پیش اسلامی، بعدی استعاری و استعلایی دارد. به واقع این حرکت در غالب اشکال خود، نه حرکتی افقی که حرکتی عمودی به معنای شکلی، مفهومی و استعاری آن است. برای مثال ایزدان مطرح در *اوستا* اغلب دچار دگر ریختی استعلایی می شوند و در این دگر ریختی فراسویی زنجیره ای از شکل هایی را که رو به آسمان دارد، در بردارند. حرکت عمودی، حرکت روبه سوی خداوند است و در آن به دلیل گستره وسیع صعود، بر خورد فیزیکی (تصادف) وجود ندارد. نزول ایزدان و الهگان یاد شده نیز صحنه ای از برخورد را به نمایش نمی نهد، چون آنچه در خصوص ریپهون (آموزگار، ۱۳۸۶: ۳۹۴-۴۱۸) یا ارت (یا حقی، ۱۳۸۶: ۹۳) مشاهده می شود. از این نظرگاه در جهان شناسی ایرانیان، جهان گرد بوده، حرکتی دوری را نشان می دهد و چرخه ای از دگر ریختی را تا رسیدن به نمونه آرمانی در بر دارد (هینلز^۱، ۱۳۷۷: ۲۹). تیشتر فرشته باران به سیمای مرد پانزده ساله، گاو نر و سپس اسب سفید و اهورایی ظاهر می شود (همان: ۳۰). این در حالی است که این اسب که از آسمان به زمین نازل شده، هویتی در هم تنیده با آب دارد. او چون همه ایزدان و فرشتگان ایرانی به شکل یک موهبت الهی از آسمان نازل می شود و کارکردش با آب و آسمان گره می خورد. این

جهان بینی به شکلی دیگر در دو شکل اسب بادی و بحری که هر دو بال دارند، در قصه های عامیانه ایران تکرار می شود (حسن زاده، ۱۳۸۱: ۵۰۳، ۴۳۱-۴۴۴، ۳۶۰).

این امر در خصوص ایزدانی چون آناهیتا، ارت و غیره شکلی از حرکت در فضای فیزیکی را نشان می‌دهد، که در آن ایزد مذکور از آسمان به عنوان نماد برکت و نعمت به زمین فرود می‌آید (یا حقی، ۱۳۸۶: ۹۳). اگر حرکت اربابه های ایزدان را ترکیبی از حرکت عمودی و افقی در نظر بگیریم، این اربابه ها نماد عناصری ضد برخورد، جنگ، خشونت و برخورد چون باران، شب‌نم، برف، تگرگ و... هستند. این عناصر فاقد ویژگی برخورد بوده و اغلب حرکتی عمودی را در بردارند. فروهرها به عنوان روان درگذشتگان نیز حرکت عمودی را بازتاب می‌دهند که در آن نقطه مبدا و بازگشت آسمان و شکل حرکت عمودی است و حتی تمثال نمادین فروهر نیز حرکت استعلایی را منعکس می‌سازد (زیمرمان^۱، ۲۰۰۸: ۲۹۰). ثبات و ایستایی به ویژه در توصیف اختران اهورایی و در مورد اباختران اهریمنی قابل تامل است (بهار، ۱۳۷۵: ۵۴-۵۵): "هفت اباختران با بسیاری دیوان همکار (برای) نبرد با اختران به سپهر آمیختند." (همان: ۸۸). در جهان بینی پیشا-اسلامی ایرانیان، ثبات ستارگان اهورایی ستایش و حرکت اهریمنی سیارات نکوهش می‌شود. ستاره دنباله دار یا همان موش پری نیز در جاذبه خورشید قرار دارد و از حرکت افسارگسیخته و ویرانگر یک ستاره دنباله دار دور نگه داشته می‌شود (رستگاری نژاد و باقری، ۱۳۹۴: ۷۲-۷۳). حرکت ناآرام از جمله حرکت دیوان و خرفستران، با خود ویرانی و نابودی را به همراه می‌آورد و حرکت عناصر اهورایی، زاینده، برکت بخش، آرام، بدون برخورد و تصادم، عاری از ویرانگری و همراه با سازگاری است و نماد پردازی عناصر زندگی بخش چون آب را نشان می‌دهد. به واقع براساس توصیف منابع مذکور (بندهش و /وستا) حرکت اهریمنی را می‌توان حرکتی دارای تنش و تصادم و بدون بازگشت به آسمان دانست. این حرکت که در دیوان دیده می‌شود حرکتی بدنی شده و عاری از آرامش و بعد روح (و روحانی) است. حال آنکه الگوی حرکت عمودی موجودات و نماد های اهورایی با بازگشت، بسیار آرام، عمودی، روحانی و بدون تصادم است.

در ادبیات حماسی ایران ما با مرکب های خود آگاه روبه رو هستیم، مرکب هایی که رابطه ای هوشمندانه با قهرمانان بادپا (کیا، ۱۳۷۵) دارند. رخس نماد اصلی چنین مرکبی است، او

رستم را از چنگ مرگ و توطئه دشمنان خود می‌رهاند (جونز^۱، ۲۰۰۶: ۸۰). حرکت در نزد این مرکب‌ها، خود آگاهانه بوده و آنان حافظ جان قهرمان از مرگ و نیستی هستند (نک. حسن زاده، ۱۳۸۱؛ ۱۳۹۵). این مرکب‌ها همچنان که به طور مفصل در مورد آنان بحث شده است، حافظ قواعد اخلاقی و هنجاری بوده و ماهیت و هویتی مرتبط با صاحب خویش (رستم، سیاوش) دارند (همان). در کنار رخس، اسب سیاوش (یا حقی، ۱۳۸۶: ۱۱۵-۱۱۰) و شبرنگ اسب شیرین (همان: ۵۱۵-۵۱۴) از این شمار هستند. در حماسه‌های اسلامی نیز براق مرکب حضرت پیامبر (ص)، ذوالجناح مرکب امام حسین (ع)، و دلدول مرکب حضرت علی (ع) از جایگاه معنوی بالایی برخوردار هستند (همان: ۱۱۴). براق حرکت آرمانی عمودی را ترسیم می‌نماید (کوفه‌ی^۲، ۲۰۱۰: ۸۱؛ واکر^۳، ۲۰۱۴: ۳۸۴؛ دراگون^۴، ۲۰۱۵: ۳۵). بعد‌ها همچنان که کربن در این باره بحث کرده است (کربن، ۱۳۶۳)، حماسه‌های پهلوانی به حماسه‌های عرفانی در آثار منطق‌الطیر و و آثار ابن سینا (عطار نیشابوری، ۱۳۹۰) تبدیل شده‌اند که در آنها نیز شکل آرمانی حرکت استعلایی بوده و معنایی برابر با پویش به سمت خداوند و رسیدن به درجات اخلاقی و معنوی بالاتر دارد. در این صورت از فهم حرکت، زمان و مکان نیز منطبق با حرکت عمودی و صورتی آرمانی تلقی شده است. این نگاه در فلسفه اسلامی به نظریه حرکت جوهری ملاصدرا ختم می‌شود (ریویزی^۵، ۲۰۰۹؛ کمال، ۲۰۱۶).

در تفکر و پارادایم دینی و آیینی و به ویژه فرهنگ زیارت در ایران، مکان و زمان معنایی قدسی دارند و حرکت بخشی از تشریف و خودآگاهی تلقی می‌شود (حسن زاده، ۲۰۱۰؛ ۲۰۱۴: ۴۲۰-۴۹۷؛ کریمی و حسن زاده، ۲۰۱۸). زیارتگاه‌ها و مکان‌های مقدس، جایگاهی برجسته در فضا و منظر طبیعی و فرهنگی مناطق دارند و به صورت نمادهای مرکز که وحدت آفرین است جلوه‌گر می‌شوند و بر فهم فرهنگی و تاریخی ایرانیان از الگوهای هستی‌شناختی و معرفتی حرکت تاثیر داشته‌اند (الیاده، ۱۳۷۶: ۳۴۳؛ ۲۰۱۸). در این بافت، مکان بصورت نماد مرکز ظاهر می‌شود و زمان حالتی دوری یا عمودی به خود می‌گیرد (الیاده، ۱۳۷۶؛ ۲۰۱۸). به دیگر سخن زمان‌های آیینی، به مکان معنایی قدسی داده و حرکت به سمت آن را نیز آیینی می‌سازند.

- 1- Johns, Catherine
- 2- Coffey, H. M.
- 3- Walker Adam Hani
- 4- Dragon, Muham Sakura
- 5- Rizvi, Sajjad H.

حرکت دوری و دایره ای (طواف گون) فاقد تنش و تصادم و برخورد است. به این ترتیب در دوره اسلامی نیز چون دوره قبل از آن، الگوی حرکت در فهم فرهنگی ایرانیان با توجه به تعریف زمان و مکان، معنایی برابر با تشریف و خود آگاهی دارد. به دیگر سخن سفر در بستر شرقی-ایرانی با ادراکی آیین دینی، معنوی و عرفانی از راه توأم بوده است (کریمی، ۱۳۹۸، ۲۳-۳۳). به همین دلیل است که اشکالی چون سماع با حرکت دوری و استعلایی خود در زمان آیینی برابر با تشریف انگاشته می شوند (همان). در اینجا سرعت نه تنها بی معنا است بلکه حرکت می باید به صورت یک تجربه خود آگاهانه، آیینی، معنوی و استعلایی درک شود. چنین برداشتی از زمان و مکان در فرهنگ زیارت به اوج خود می رسد. زائر می باید با پای برهنه در حالی که به دنبال راحتی و آسودگی (و از جمله سرعت) نیست، خود را به مکان مقدس برساند. نمونه بارز این گونه آیین های زیارتی، پیاده روی اربعین و یا سایر پیاده روی های آیینی در جوامعی روستایی ایران به سمت زیارت گاه های محلی است. این گونه سفر زائرانه، سفری ضد سرعت است. در اینجا باید سفر به صورت تجربه سختی از حرکت و طی کردن راه دشوار بوده و حرکت، خود آگاهی معنوی و آیینی زائر را افزایش دهد (حسن زاده و کریمی، ۲۰۱۰؛ ۲۰۱۸). حج یا اربعین نیز که بر پیاده روی آیینی تاکید دارند، خود نمونه ای آرمانی از چنین حرکتی را توصیف و ترسیم می کنند (حسن زاده، ۲۰۱۴). حرکت زائر با پای پیاده و برهنه به سمت زیارت گاه های محلی چون امام زاده حنفیه گیلان- لوشان- مثال و نمونه ای بارز از الگوی آرمانی حرکت در جوامع محلی است (حسن زاده و کریمی، ۲۰۱۰؛ ۲۰۱۸). چنین واقعیت هایی است که موجب می شود جلال آل احمد در سفر نامه حج خود، سختی کشیدن را با افزایش خود آگاهی مقارن و برابر بداند (حسن زاده، ۲۰۱۴). به نظر می رسد جایگاه حرکت در افزایش خود آگاهی از منظر اسلامی آن به مجموعه تفاسیری در اوج مدرنیزیشن ایران در پهلوی دوم که مبتنی بر نقد مفهوم سرعت بود انجامید و آیت الله خمینی (۱۳۸۳)، آیت الله مطهری (۱۳۹۴) جلال آل احمد (۱۳۹۷) و علی شریعتی (۱۳۹۲). این ادارک از مفهوم حرکت و سرعت را در برابر حرکت و سرعت به مثابه ویژگی کلیدی نوسازی در ایران قرار داده و حرکت به سمت تمدن بزرگ از سوی سیستم پهلوی را به عنوان یک حرکت افقی بر این مبنا نقد کردند (حسن زاده و کریمی، ۲۰۱۰؛ ۲۰۱۸؛ حسن زاده، ۲۰۱۴: ۴۰-۵۶). قدمگاه به مثابه عنصر مرتبط با زیارت و سفر معنوی که یک منزل یا ایستگاه معنوی را در برداشته است، از یک سو بر اهمیت حرکت آرام تاکید دارد و از سوی دیگر خود به مثابه فضایی

معنوی، سفر را تبدیل به شکلی از تشریف می‌نماید. مفهوم طی‌العرض نیز حکایت از سفری معنوی، خود آگاهانه و عاری از تنش و تصادم دارد و یاد آور مفهوم بادپا در مورد قهرمانان پیش از اسلام است (کیا، ۱۳۷۵). در دومین مفهوم نیز معنای حرکت آرام مستتر است.

باید توجه داشت که درک یاد شده از مفهوم زمان و مکان بر روی مفهوم حرکت و سرعت تأثیری چشمگیر دارد و ماهیت و عنوان زمان، مکان و حرکت را در منظر طبیعی و میراثی (فرهنگی) آن نشان می‌دهد. به واقع پارادایمی که در آن دین، آیین، اسطوره و سنت نقشی عمده بازی می‌کنند، خود را در عصر پیش از نوسازی در ایران در درک دینی، آیینی، روایی و اسطوره‌شناختی «راه» گسترش و توسعه می‌داد. از یک سو هر فرد زائر یا مسافر خود را با چشم اندازهای مقدس آیینی یا روایی چون چشمه، درخت، رودخانه، کوه، صخره و غیره که با تاریخ فرهنگ منطقه مربوط بوده اند روبه رو می‌دید و بر خودآگاهی تاریخی و زیست محیطی او افزوده می‌شد (همان). و از سوی دیگر قدمگاه‌ها، زیارت‌گاه‌ها و کاروانسراها، خود ایستگاه‌ها و توقف‌گاه‌های معنوی برای فرد زائر و تشریف‌افزون تر او یا عمق یابی بیشتر سفرش به شمار می‌آمدند. آنها سرعت‌گیرهای معنوی و فرهنگی بودند که مسافر-زائر را به تامل واداشته و هویت او را با بعد فرهنگی و آیینی سفر گره می‌زدند. به این ترتیب راه به دلیل گره خوردن با مکان‌ها و زمان‌های آیینی، مقدس و روایی معنایی خاص و ویژه برای فرد داشت و از هویت و ماهیت عناصر موجود در منظر طبیعی و فرهنگی (میراثی) آگاه می‌شد.

به این ترتیب خود آگاه شدن سفر با بعد فرهنگی (و معنوی) آن پیوند داشت و حرکت کند تر در فضای تاریخی-فرهنگی، ضرورت مهم و حیاتی در تعمیق و عمق یابی سفر و پیوند مسافرت با هویت خودآگاه بود. حرکت آرام زائر در گذشته (تشریف) اجازه می‌داد تا او با همه عناصر مذکور به عنوان جلوه قدسی / روایی/آیینی طبیعت (درخت، کوه، چشمه، و...) ارتباط عمیق برقرار کند.

وجه مشترک دو دوره اصلی که مورد اشاره قرار گرفت (پیش و پس از اسلام) درک سفر و حرکت به مثابه تشریف و امری خود آگاهانه بوده است. این ویژگی، بعدی جوهری در جهان بینی و هستی‌شناسی ایرانی داشت. به واقع مفهوم حرکت جوهری که حرکتی استعلایی و منطبق با الگوی سفر عمودی است، حرکت و سفر را لازمه خودآگاهی هویتی در نزد انسان و ارتقای معنوی او می‌داند و در آثار عارف-فیلسوفانی چون سهروردی (عباسی داکانی، ۱۳۸۶: ۹۶-۹۳) و ملاصدرا دیده می‌شود (دباشی، ۲۰۰۴: ۹۹)، این سفر ضد فراموشی است و در هر

منزل و توقفگاه آن یادآوری و خودآگاهی بیشتر رخ می‌دهد (خمینی، ۱۳۸۵؛ حسن زاده، ۲۰۱۴). این حرکت مبتنی بر وحدت است و در آن واگرایی و گسست وجود ندارد، آنچنان که در الگوی منطق/الطیر عطار از سفر نیز وحدت به شکلی خودآگاهانه دیده می‌شود (عطار نیشابوری، ۱۳۹۰). این حرکت در بعد فردی با خودآگاهی و در بعد جمعی با خودآگاهی بیشتر همراه می‌شود. به این ترتیب «راه» خود مسیری از خود آگاهی فرد مسافر یا زائر را شکل می‌بخشد و او هویت خود را از طریق سفر به عنوان یک تجربه فرهنگی و معنوی می‌ساخت. از این رو می‌توان ادعا کرد که تعبیر مادی از زمان و مکان بر مبنای سرعت حدکثری همراه با برخورد و بی‌توجه به حقوق دیگران در جهان بینی ایرانیان و فرهنگ آرمانی و معنوی آنها وجود نداشته است. سرعت حداکثری تنها در پارادایم جنگ های حماسی آنگاه که خاک ایرانیان از سوی دشمنان تهدید می‌شد، آشکار می‌گردد. چون آنچه در یادگار زریران (بهار، ۱۳۷۵؛ آموزگار، ۱۳۹۵) و یا شاهنامه (عیسالو^۱، ۲۰۱۷: ۵۸-۵۷) قابل مشاهده است. بدیهی است که در اینجا نه با سفر که با مقوله جنگ سر و کار داریم. البته در همین زمینه نیز شاطری صورتی از ورزش های پهلوانی و حماسی و بدیلی برای ماراتون بود که در آن دوندگی صورت اصلی رزم آوری و اطلاع رسانی به شمار می‌آید (انصاف پور، ۱۳۸۶: ۳۲-۳۱). برخورد پر تنش و کالبدی شده چون تنوره کشیدن دیوان، تنها نیرویی اهریمنی را در جهان بینی ایرانی توصیف می‌کند. وجود مرکب خودآگاه در دو فرهنگ پیش و پس از اسلام نگاه جهان شناختی و هستی شناختی ایرانیان را به موضوع حرکت و سرعت نشان می‌دهد.

اما ظهور اتومبیل در ایران رفته رفته در قالب یک پدیده مرتبط با نوسازی بر فهم و تفسیر عام از پدیده های زمان و مکان و به این ترتیب سرعت و حرکت اثری عمیق گذاشت. از سوی دیگر پدیده های دیگری چون استفاده از موبایل (غلبه بر فاصله و مکان) به عنوان شکل دیگری از مدرن شدن، با مساله سرعت ترکیب شد و به صورت یک معضل از فرهنگ رانندگی در ایران خود را نشان داد. در این چشم انداز نه تنها معانی قدسی، روایی و آیینی (زمان و مکان) مربوط به پیش و پس از اسلام، رو به تکیدگی و فراموشی گذاشت، که اهمیت راه و جایگاه فرهنگی آن به شدت تقلیل یافت. در حالی که در گذشته هر یک از راه های قدیمی چون راه ابریشم (سعیدکاسیموا^۲، ۲۰۰۵؛ ردی^۱، ۲۰۱۷: ۲۲۹)، راه شاهی (خزایی، ۱۳۹۵)،

1- Isaloo, Amin Sharifi

2- Saidkasimova, Nozima

گیلان یولی (نسودی، ۱۳۷۳)، راه امام رضا(ع) و غیره، با خود میراثی غنی از فرهنگی تاریخی، زیست محیطی، آیینی و روایی داشتند، راه‌های جدید از بافت فرهنگی خود گسستند، از محتوای کهن خالی شدند و تنها مسیری برای رسیدن به مقصد گردیدند. به این ترتیب در الگوی جدید، راه طی می‌شود بدون آنکه دارای ارزش و محتوای فرهنگی، تاریخی و معنوی باشد و بر خودآگاهی ما بیافزاید. برخلاف الگوی قبل در گذشته، راه نه جایی برای تعمیق تجربه معنوی و فرهنگی سفر که وسیله‌ای برای رسیدن به مقصد شده است. راه در این حالت بنابه قول والتر بنیامین^۲ بر مبنای بازتولیدی مکانیکی گسترش یافت: راه‌های شبیه به هم، بدون محتوا و هویت مستقل و بدون ارتباط با حافظه تاریخی و فرهنگی مسیری غیر قابل تحمل برای رسیدن به مقصد (نک. بنیامین، ۲۰۱۶). مقصد سالاری ایرانی، نه تنها در نقطه مقابل زیست سالاری (موراری^۳، ۲۰۱۶: ۹۶-۹۴) و منظر فرهنگی و طبیعی قرار دارد، که ارزش‌های هویتی و هستی‌شناختی راه را که در فرهنگ پیش و پس از اسلام ریشه عمیق دارد، انکار می‌کند.

از سوی دیگر نگاهی به فرایند نامگذاری، تغییر الگوی سفر و چرخش پارادایمی را از سفر خود آگاه به مثابه تشرف به سفر مکانیکی نشان می‌دهد. تمام نام‌هایی که ایرانیان از گذشته تا حال بر اتومبیل‌های خود گذاشته‌اند، به ویژه نام‌هایی چون پیکان، ژیان و سمند معنایی خشمگین، پرتنش و افقی از حرکت را تولید می‌کنند. پیکان تیری آهنی است که بر کمان یا نوک نیزه می‌نهند و معمولاً هدف آن انسان و یا سایر حیوانات بوده است (دهخدا، ۱۳۸۶: معین، ۱۳۸۹: انوری، ۱۳۸۲: ۲۷۱). اوج کارکرد پیکان زمانی است که به شکلی درد آلود به هدف اصابت کند. ژیان به معنی وحشی، خشمگین، عصبانی، درنده و تندخو است و می‌باید معنایی از عصبانیت را تداعی نماید (دهخدا، ۱۳۸۶؛ معین، ۱۳۸۹؛ انوری، ۱۳۸۲: ۶۵۵). معمولاً شیر، اژدها یا حیوانات وحشی و غیر قابل مهار و اهلی شدن را با صفت ژیان توصیف می‌کنند (همان). در کاربرد کلمه ژیان فارسی بجای بخش دوم نام اصلی این اتومبیل^۴ این نام با واژه ژیان در زبان فارسی برابر شده حال آنکه در کشورهای دیگر در نامگذاری این اتومبیل دقت بیشتری رخ داده است. به عبارت دیگر در ایران این ماشین به دلیل واژه «ژیان» در این زبان به این نام معروف شد نه سیتروئن. مصاحبه‌های این تحقیق این برداشت را تایید می‌کند:

1- Redi, F.
 2- Benjamin, Walter
 3- Muray, L A
 4- Citroën Dyane

ژبان فکر کنم به معنی خشمگین است، مرا یاد شیر ژبان می اندازد (مرد پاسخگو، سی ساله، رشت).

ژبان خب یعنی عصبانی، من همیشه دنبال رابطه این اسم با شکل و ظاهر این ماشین بودم (زن پاسخگو، ۴۷ ساله، تهران).

سمند نیز اگرچه یکی از معانی آن اسب زرد است اما به معنی تیر پیکان نیز آمده است (دهخدا، ۱۳۸۶). نام های دیگر چون سورن به معنی حمله و هجوم است (معین، ۱۳۸۹)، همگی بر حرکت سریع و سریع طی کردن راه دلالت دارند. مقایسه نام های یادشده با نام هایی که مثلا ژاپنی ها از نام های فارسی برای نامیدن اتومبیل های خو انتخاب کرده اند، ما را نسبت به نظام معرفتی ایرانیان درباره درک زمان، مکان و سرعت در عصر نوسازی آگاه تر می سازد، مزدا، خدای خرد و سرور دانا (لیتلتون^۱، ۲۰۰۵: ۷۴۶؛ هینلز، ۱۳۷۷: ۶۹؛ وارنر^۲، ۱۳۸۶: ۲۵۴)، نیسان به معنی ماه دوم بهار و یا باران مربوط به آن (دهخدا، ۱۳۸۶) و قشقایی که یاد آور همزیستی عشایر ایرانی با طبیعت و حرکت سازگاران در دل دشت ها و کوه های سرزمین ایران است (اینیگوئز^۳، ۲۰۰۵: ۱۳۴؛ آزاد ارمکی و حسنی، ۱۳۹۴: ۱۰۷-۱۱۰). جالب است که در نامگذاری ژاپنی، الگوی قدیمی و شرقی حرکت ایرانیان دیده می شود، حرکتی آرام، خرد محور، غیر خشن و اهمیت بعد فرهنگی راه و خود آگاهی بر آمده از آن بارز و برجسته است. در آلمان یا نام اتومبیل هایی چون آئودی و بنز ریشه در نام مخترعان و سرمایه گذاران خود دارند (ویلیامز^۴، ۱۹۹۱: ۵؛ کرین کامونیکیشن^۵، ۱۹۹۶: ۹؛ نیکسون^۶، ۲۰۱۶) و یا معنی چون ماشین مردم^۷ را شامل می شوند (هین و همکاران، ۲۰۱۲: ۵). این در حالی است که فرهنگ و ادبیات ایرانی از مرکب های خود آگاه سرشار است. معلوم نیست چرا نام هایی که حرکت را با خرد می آمیزد و نشانگر مرکب خود آگاه است مانند رخس، برای نامگذاری در ایران مورد توجه نبوده است. این نام گذاری نشان دهنده گسست از پارادایم و الگوی پیش از نوسازی در درک و فهم

1- Littleton, C. Scott

2- Rex Warner

3- Iniguez, Luis C.

4- Williams, Brian

5- Crain Communications

6- Nixon, St. John C.

7- Volkswagen

سرعت در نزد ایرانیان است. بجای نام هایی که دانش فرهنگی ایرانیان را در مورد حرکت و سفر نشان دهند، نام های خشن یا بدون بار فرهنگی برای اتومبیل های ایرانی انتخاب شدند. این انتخاب ها در سطح نام گذاری نشان می‌دهد که ایرانیان وارد فهم جدیدی از زمان و مکان، راه و سرعت شدند که در مطالعات میدانی و بررسی در سطح همزمانی این تحقیق می‌توان با وضوح بیشتری آن را مشاهده کرد. آنان پارادایم جدید الگوی افقی با سرعت بسیار بالا را جایگزین الگوی عمودی و آرمانی خود از سفر نمودند. در اینجا الگوی عمودی تنها معنای حرکت به سمت آسمان را تداعی نمی‌گرداند بلکه سفر زمینی نیز در الگوی یادشده، گونه ای تشریف و حرکت جوهری به سمت خودآگاهی و جایگاهی معنوی است. در الگوی جدید از «راه» فرهنگ، تاریخ، آیین و روایت-زمینه زدایی شد. در این الگو شکل خطی و طولی زمان بدون توجه به زمان ها و مکان ها و ایستگاه های معنوی، زیست محیطی و میراثی مدنظر قرار گرفتند. به این ترتیب در حالی که در پارادایم و الگوی قبل، طبیعت و مناظر زیست محیطی؛ روایی، آیینی و قدسی می‌شدند (نک. حسن زاده، ۱۳۹۵)، مسیر طبیعی و تاریخی معنای خود را از دست دادند و رسیدن سریع به مکان بر جای حرکت خود آگاهانه نسبت به تاریخ و طبیعت مسیر نشست. جالب است که اگر در سطح نامگذاری در غرب حتی زمانی که نشان دادن سرعت به کمک نام مطرح بوده، از نمادهای طبیعی چون جگوار^۱ استفاده شده و نامگذاری ژاپنی ها الگوهای نزدیک تر به فهم شرقی از موضوع حرکت را نشان می‌دهد. اهمیت این موضوع در این است که نامگذاری مرحله بومی شدن یا انطباق محصولات مدرن غیر ایرانی با فرهنگ ایرانی را در برداشت حال آنکه نامگذاری های یاد شده گسست از سپهر و افق فرهنگ ایرانی در تلقی جدید از امر سرعت را از خلال پدیده نوسازی نشان می‌دهند.

۳- روش تحقیق

در این تحقیق دو جامعه متفاوت در زمینه فرهنگ رانندگی مورد مطالعه قرار گرفته اند. رویکرد تطبیقی با توجه به موضوع مورد مطالعه یعنی دستیابی به نظام معرفتی و ادراکی افرادی انتخاب شده است که مورد مطالعه قرار گرفته اند. به واقع براساس نظر ژائونگ و همکارانش حرکت دارای سبک های متفاوتی است که تنها در مقایسه و با یک رویکرد تطبیقی، معانی عمیق آن آشکار خواهد شد (ژائونگ^۲ و همکاران، ۲۰۰۸ : ۲۵۶). زمانی دستیابی و دسترسی به نظام های ادراکی ممکن خواهد بود که ما از دو زمینه فرهنگی متفاوت به مقایسه

1- Jaguar Cars

2- Zhuang, Yueting

و مطالعه الگوهای فرهنگی از رفتار ملی و گروهی بپردازیم. این نگاه همسو با ایده کلاسیک هویت ملی و الگوی فرهنگی آن است که از سوی مارگارت مید^۱ (کوتاک^۲، ۱۳۸۲: ۹۶۳-۹۶۱) و روت بندیکت (۲۰۱۳) مطرح شده است. همچنان که سخن خواهد رفت حیطة نامگذاری یا اصطلاحاتی چون "گازش رو بگیر" می‌تواند معانی نهفته در زبان را آشکار کند (درباره رابطه فعل و معانی فرهنگی لین^۳، ۲۰۱۱: ۳۵-۳۴). این در حالی است که بررسی دو جامعه ایران و آلمان با توجه به این که تعداد وسائل نقیله آلمان تقریباً دو برابر وسائل نقیله موجود در ایران و تلفات موجود در ایران تقریباً بین ۵ تا ۸ برابر این کشور است (و این درحالی است که وسعت ایران بسیار بیشتر از وسعت خاک کشور مورد اشاره است) می‌تواند بسیار معنادار باشد.

بر این پایه بررسی و مطالعه دو جامعه از رانندگان جوان بین ۲۰ تا ۴۰ سال و گفت و گو با رانندگان خطی، بستر تحقیقات این پژوهش را شکل داده اند. در این تحقیق از یکسو جامعه ایران، در سطح همزمانی^۴ پژوهش بر پایه بزرگراه رشت- تهران (هر یک از دو شهر به عنوان مبدا و مقصد) و از سوی دیگر مسیر فرانکفورد- وین- توسکانی (هر یک از شهرها به عنوان مبدا و مقصد) انتخاب شده اند. این انتخاب با توجه به وجود دو بافت و بستر متفاوت فرهنگی، امکان مقایسه نظام های شناختی و معرفتی را در دو جامعه مورد مطالعه فراهم می‌سازد. در عین حال با توجه به آن که این تحقیق رویکردی درزمانی^۵ نیز به موضوع دارد، محقق سعی کرده است با بررسی شواهد موجود در اخلاق عامه^۶ (چندلر^۷، ۲۰۰۷: ۳-۱) و تاریخ شفاهی جامعه، تغییر در درک مفاهیم زمان، مکان و سرعت را در دو دوره پیش و پس از نوسازی در مسیر کار خود قرار دهد. بر این اساس منابع مکتوب و شفاهی نیز از ظهور ماشین (اتومبیل) در ایران مورد بررسی قرار گرفته اند. در این چشم انداز، مفهوم حرکت و درک سنتی آن، در منابع سنتی (دین، اسطوره، آیین و میراث روایی) مورد توجه بوده اند. با توجه به موضوع و رویکرد این تحقیق، مطالعه حاضر از روش های کیفی چون مردم نگاری، مشاهده مشارکتی، مصاحبه با رانندگان جوان زن و مرد به عنوان کسانی که الگوی رفتاری آنها در زمینه رانندگی موضوع

- 1- Margaret Mead
- 2- Philip Kotak
- 3- Lin, Jingxia
- 4- Synchronic
- 5- Diachronic
- 6- Folk ethics
- 7- Chandler, H. S.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
 رتال جامع علوم انسانی

بحث است، استفاده می‌کند. گذشته از آن اسناد مکتوب و شفاهی تحقیقات را یاری می‌دهد تا الگوهای فرهنگی رانندگی را در چارچوبی روشمند بررسی کنند.

با توجه به رابطه میان الگوهای جهانی رفتار شهروندان و زمینه فرهنگی که از سوی محققان مختلف نشان داده شده است، طبیعی است که روش کیفی و در اینجا روش‌های انسان‌شناختی در میدان تحقیق بیش از روش‌های دیگر محقق را یاری خواهد داد (نک. ویلوکس^۱، ۲۰۰۸: ۲۰۷). روش مشاهده مشارکتی و مستقیم می‌تواند محقق را به تجربه رانندگی نزدیک کند (بلانچارد^۲، ۱۳۸۷). گفت و گو با مطلعان کلیدی و گروه اسمی محققان را قادر می‌سازد تا آنگونه که ترنر از آن یاد می‌کند، سطوح درونی تجربه فرهنگی رانندگی را مورد شناسایی قرار دهند (ترنر، ۱۹۷۰، ۴۳-۴۷). این در حالی است که تغییر و چرخش پارادایم‌هایی که سازنده الگوهای جمعی و کلان رفتارهای اجتماعی در نزد شهروندان هستند، بدون مروری بر اسناد و تاریخ شفاهی و مکتوب ممکن نخواهد شد.

۴- یافته‌های پژوهش

سرعت به مثابه یک تجربه فرهنگی: بررسی در سطوح همزمانی

برای بررسی سطوح همزمانی موضوع مورد مطالعه یعنی فرهنگ رانندگی و ادراک سرعت و راه، گروهی ۲۰ نفری از رانندگان جوان آلمانی (۲۰-۴۰ ساله) که مبدا حرکت آنها به دلایل کاری، خانوادگی و یا تفریحی فرانکفورت، وین و توسکانی بود مورد مطالعه قرار گرفتند. با این افراد طی سال‌های ۲۰۱۲-۲۰۱۰ به عنوان پاسخگویان کلیدی مصاحبه شد و نشست گروهی اسمی^۳ با حضور شش تن که اهل فرانکفورت بودند در این زمینه برپا گردید. در سوپیه ایرانی نیز با ۲۰ راننده جوان (۲۰-۴۰ ساله) که به دلایل شغلی، دیدار خانواده و... از رشت به تهران و برعکس با اتومبیل خود حرکت کردند گفت‌گو شد. نشست گروه اسمی (استورات^۴ و همکاران، ۲۰۰۷: ۱۵۵-۱۵۳) با شش تن از آنها در شهر رشت برپا گردید. در عین حال در قالب مشاهده مشارکتی، تجربه همراهی با گروه دوستان (هم دوره ای‌های دانشگاه گوته فرانکفورت) و در ایران با رانندگان متفاوت در هر دو کشور صورت گرفت. مشاهده مشارکتی در شهر رشت از سال ۱۳۹۷ تا ۱۳۹۸ رخ داد. مشاهدات در هر دو کشور به ویژه در گفت و گو با رانندگان

1- Wilcox, Clifford
 2- Kendall Blanchard
 3- Nominal group interview
 4- Stewart, David

خطی، سیستماتیک بوده و با توجه به سفرهای شخصی مبتنی بر روش غیر فعال یا لارکینک^۱ انجام شد. این روش کمک می‌کند تا به شکلی طبیعی نقطه نظرات افراد مورد مطالعه شناسایی شود (بلانچارد، ۱۳۸۷).

مجموعه مشاهدات و مصاحبه‌ها نشان می‌دهد که ادراک و هستی‌شناسی زمان و مکان و مفهوم راه و فاصله میان دو کشور دارای تفاوت‌های فرهنگی است. به سخن دیگر فرهنگ سفر در ایران از کشور آلمان متفاوت است. اغلب رانندگان جوان آلمانی در این مصاحبه‌ها و نشست‌ها، نکاتی را مطرح کردند که ادراک متفاوت آنان را از مفهوم سرعت و راه و به این ترتیب زمان و مکان نشان می‌دهد. یکی از نکات بسیار مهم که تفاوت فرهنگی دو نظام ادراکی و تفسیری را آشکار می‌سازد، تعریف متفاوت از سفر و حرکت است که به صورت یک مفهوم کلیدی از فهم آنان ظاهر می‌شود.

سفر مثل فست فود نیست، بلکه اسلو فود (غذای سنتی که آرام پخته می‌شود) است. همانطور که باید از پختن غذا لذت برد و دلیلی ندارد غذا در یک چشم برهم زدن آماده شود، باید از سفر هم در طول راه لذت برد و دلیلی ندارد که فرد ناگهان به مقصد برسد (پاسخگو مرد، ۳۴ ساله، فرانکفورت).

چنین تصویری از سفر و سرعت که روایت غالب (برونر^۲، ۱۹۸۶، ۱۳۹-۱۵۶) را در میان پاسخگویان نشان می‌دهد، الگوی سفر را به امری تفریحی همراه با توقف‌های متعدد در راه تبدیل می‌سازد. باید توجه داشت الگوی غالب نشان‌دهنده شکل جمعی بوده و صورت برجسته از یک موضوع را در بر دارد (همان). آنچه در نگاه این گروه از پاسخگویان حرکت در راه را لذت بخش می‌سازد، می‌تواند ابعاد متفاوتی را دربرگیرد. همراهی و باهم بودن در رستوران‌ها و کافه‌های بین‌راهی در ایستگاه‌های فراوانی که در بزرگراه‌ها وجود دارد، نوشیدن قهوه و چای یا نوشیدنی‌های دیگر، بحث و گفت‌گو درباره مناظر طبیعی، تاریخی و فرهنگی (قلعه‌هایی چون نوی شوان اشتاین^۳ در جنوب باواریا^۴ و جنگل‌ها و میراث صنعتی آلمان)، برای کسانی که

1- Lurking

2- Bruner, E. M.

3- Neuschwanstein

۴- این قلعه جایگاه روایی و گردشگری مهمی در آلمان دارد (هائوس، ۲۰۱۵).

درباره آنها اطلاعاتی ندارند، توجه به توقف در ایستگاه‌ها و تبدیل سفر به فرصتی برای گفت‌وگوی فرهنگی و تاریخی از این شمار است.

ما ترجیح می‌دهیم در تمام ایستگاه‌های بین‌راهی در بزرگ‌راه‌ها توقف کنیم و حداقل نیم ساعت به کافه بین‌راهی رفته با دوستان چیزی بنوشیم و حرف بزنیم (پاسخگو: مرد، ۳۶ ساله، فرانکفورت).
 اگرچه قرار است که به مقصد برسیم اما قرار نیست این راه را فقط بخاطر مقصد با سرعت زیاد بروم. من امنیت و آرامش را با سرعت قابل قبل دوست دارم (پاسخگو: زن، ۳۶ ساله، فرانکفورت).

این تعبیر از سفر بسیار نزدیک به «نردبان نهادن در راه» در میراث‌روایی و سنتی ایران است (حسن زاده، ۱۳۸۱)، که در فرهنگ مدرن آلمانی نیز وجود دارد:

چرا سریع‌تر نمی‌روید و توقف شما در توقفگاه‌ها زیاد است؟

راننده اتوبوس: لذت سفر به آرامش و با هم بودن و نوشیدن در جایی ساکن و آرام است (راننده زن آلمانی، حدوداً چهل و پنج ساله، مسیر فرانکفورت-مونیخ).
 نکته دیگر در این مصاحبه‌ها درک مفهوم فاصله است. از اغلب رانندگان یادشده وقتی سوال می‌شد که چقدر تا مقصد مانده است، از معیار زمان استفاده نمی‌کردند، بلکه با مقدار مکان (کیلومتر) فاصله ناحیه تا مقصد را بیان می‌کردند.

از اینجا تا وین چقدر مانده است؟

۸۰ کیلومتر باقی مانده است (پاسخگو، زن راننده، ۳۶ ساله).

این درحالی است که عمده ایرانیان معیار زمان را برای بیان فاصله ابراز می‌دارند و این خود نشان از ادراک و فهمی متفاوت از سرعت و فاصله است. بر اساس مشاهدات میدانی در روایت غالب، زمانی که آلمانی‌ها حتی به دلایل گوناگون بیش از زمان معمول در ایستگاه‌های بین‌راهی متوقف می‌شدند، اغلب آنها بر سرعت خود نمی‌افزودند تا زمان به قول ایرانیان از دست رفته را جبران کنند. این درحالی است که در میان ایرانیان ادراک زمان و مکان، راه و سرعت در سطح معرفتی به ویژه عملی آنان اغلب متفاوت از آن چیزی است که در میان آلمان‌ها مشاهده شد. آنچه از نظام ادراکی شماری قابل توجهی از ایرانیان درباره فهم و تفسیر زمان،

مکان، راه و سرعت می‌توان استنتاج کرد، به تعبیر پاسخگویان این تحقیق، گونه‌ای سفر سریع است. این مفهوم با الهام از مفهوم غذای سریع ساخته شده است.

من تجربه بودن در ایران را داشته‌ام به‌نظرم مدل سفر ایرانی‌ها سرعت حداکثر و کمترین زمان برای رسیدن به مقصد است. ایرانی‌ها به دنبال سفر سریع هستند (پاسخگو: مرد، ۳۲ ساله، فرانکفورت).

اگر چه با توجه به تنوع فرهنگی و گستره وسیع خرده فرهنگ‌های اجتماعی در ایران می‌توان فهم‌های متفاوتی از راه را مورد توجه قرار داد، اما تعداد قابل مشاهده‌ای از این خرده فرهنگ‌ها در قالب روایت غالب در الگوی مسلط مبتنی بر سفر سریع است. سفر سریع با توجه به مشاهدات و اسناد و مصاحبه‌های این تحقیق، تنها به سرعت بالا محدود نمی‌شود بلکه به قطع رابطه مسافر-گردشگر با منظر زیستی (طبیعی) و تاریخی (فرهنگی) نیز ارتباط می‌یابد. اگر چه پاسخگویان از تعداد کم ایستگاه‌ها در مسیر بزرگراه و جاده قدیم رشت-تهران گله دارند، اما معمولاً به ویژه آنها که راننده خطی در این مسیرند ترجیح می‌دهند که اگر مسافران اجازه دهند- که در خیلی از موارد اجازه می‌دهند- این مسیر را بدون هیچ گونه توقفی طی نمایند.

-چرا نمی‌خواهید توقف کنید و کمی استراحت کنید؟

-من ترجیح می‌دهم که زودتر به رشت برسم تا زودتر هم نوبت برگشتم برسد.

-من ترجیح می‌دهم که نهار نخورم ولی زودتر برسم.

**

راننده: اینجا (رستوران شان‌دیز الماس) می‌توانید نیم ساعت استراحت کنید!

مسافر (دختری حدوداً سی ساله): نیم ساعت خیلی زیاد است، ده دقیقه کافی است، من عجله دارم.

این در حالی است که رانندگان بین راهی در آلمان خود را موظف به رعایت توقف و سرعت مناسب و قانونی می‌دانند:

راننده اتوبوس: توقف در راه تبدیل به یک عادت در میان آلمان‌ها شده مخصوصاً در سفرهای جمعی شان (راننده مرد، حدوداً ۵۰ ساله، مسیر فرانکفورت-مونیخ).

در میان آلمانی‌ها خوردن غذا در داخل ماشین در حین حرکت در اغلب موارد مشاهده نمی‌شود. آنها ترجیح می‌دهند که در توقفگاه‌های بین راهی غذا خورده و نوشیدنی بنوشند. این در

حالی است که غذا از سوی سرنشینان خودرو در هنگام مسافرت در ایران تناول می‌شود و حتی مسافران به راننده غذا یا میوه می‌دهند و از این روش برای ارتباط بهتر با راننده استفاده می‌کنند که عملاً مهار و کنترل سرعت را کاهش داده و خود نقض قانون است. در اینجا است که به نوعی ارزش‌های فرهنگی خوردن غذا در میان راه به طور کامل مخدوش می‌شود و مفهوم فست‌فود ایرانی و فست‌تراول با هم ترکیب می‌شوند. به واقع کاهش جایگاه غذا یکی از چشم‌اندازهای فرهنگ زدایی از روایت غالب در سفر ایرانی است. گاه غذا بجای رستوران با خوردن چیزی در ماشین رخ می‌دهد و گاه شاهد خوردن میوه و چای در داخل ماشین هستیم. ریختن زباله از ماشین به بیرون نیز صورتی دیگر از گسست رابطه سرنشینان وسیله نقلیه با منظر زیستی و فرهنگی راه است:

اینها که آشغال می‌ریزند توی جاده‌های شمال انگار سوار یک سفینه هستند که از یک سیاره و کهکشان دیگر آمده اینجا و مال اینجا نیستند. مردم و طبیعت را دوست ندارند (پاسخگو: زن، سی ساله، رشت).

عدم آگاهی نسبت به هویت فرهنگی، زیست محیطی و تاریخی راه خود را در گونه‌های دیگری از گفتارهای تولید شده تکرار می‌کند. رانندگان عادی و خطی دلایل متفاوتی را برای عدم توقف بیان می‌کنند که نشان دهنده فقدان خودآگاهی فرهنگی آنان نسبت به راهی است که با اتومبیل خود طی می‌کنند.

این راه هیچ چیز جذابی ندارد بنابراین می‌خواهم سریع تر به مقصد برسم.

**

من خیلی به این زیارتگاه‌ها اعتقادی ندارم.

**

اسم این کوه (درفک) را می‌دانی؟

کدام؟

آن طرف جاده، آن کوه.

نه نمی‌دانم.

**

نام این قلعه (طاهر و زهره) داخل رودخانه سفید رود را می‌دانید؟

مگر اینجا قلعه‌ای هم هست؟

بله.

نه اسمش را نمی‌دانم و چیزی درباره آن نشنیده‌ام.

اگرچه تلاش‌های قابل توجهی در میان برخی از گردشگران و بومگردان دیده می‌شود، اما به واقع گسست از منظر طبیعی و تاریخی (فرهنگی و میراثی) اکنون به یک ویژگی برجسته در نزد بخش عمده‌ای از رانندگان و مسافران تبدیل شده و ویژگی فرهنگ سفر در ایران شده است. در اینجا گردشگری خودآگاهانه قابل مشاهده نیست. به واقع ما به گونه‌ای با گردشگری توده‌ای روبه‌رو هستیم که در آن مسافر یا هویت خود آگاهی ندارد و یا خود آگاهی او دارای بعدی سطحی است. او غنای فرهنگی و زیست محیطی راه را نمی‌شناسد. این مساله حتی در مورد هسته سخت و مهمی چون فرهنگ زیارت نیز دیده می‌شود. نمونه و مثال بارز آن است که امروزه برای افراد قابل توجهی از مسافران امام زاده هاشم در نزدیکی شهر رشت این زیارتگاه تنها نام یک مکان است که در آن توقفی ندارند و از آن می‌گذرند. پیشتر زیارت این زیارتگاه در میان مسافران بیشتر دیده می‌شد. جالب است که صندوق صدقات در کنار جاده خود در جای خویش می‌تواند صاحب نذر را که پیشتر می‌باید آداب زیارت را بجای آورده و با فروتنی به زیارتگاه می‌رفت، دچار تجربه‌ای سطحی و نه عمیق از امر زیارت سازد:

نام این امام زاده (امام زاده هاشم) چیست؟

امام زاده هاشم

تاحالا برای زیارت به آن رفته اید؟

نه!

**

نام این امام زاده چیست؟

امام زاده هاشم

تاحالا برای زیارت به آن رفته اید؟

آن موقع که بچه بودم پدرم در مسیر تهران اینجا توقف می‌کرد اما من نه، فقط گاهی

در صندوق صدقات نذر خود را می‌انداختم.

سطحی شدن زیارت خود بخشی از سطحی شدن سفر را در ایران در بر دارد. کافی است این الگو از زیارت سریع را با زیارت زائرنانی که پای پیاده به امام زاده حنقیه یا امام زاده ابراهیم می‌رفتند مقایسه کنیم (نک. حسن زاده و کریمی، ۲۰۱۸).

همانطور که گفته شد یکی از تفاوت‌های مهم در ساختار ادراکی سفر، در تفسیر فاصله از مقصد خود را نشان می‌دهد. در اینجا برخلاف فرهنگ رانندگی در آلمان وقتی از یک راننده یا

مسافر سوال کنید که چقدر به مقصد مانده است او بر معیار زمان تاکید دارد. این نوع پاسخ در میان راننده و مسافر یا همسفر مشترک است:

چقدر تا تهران فاصله داریم؟

دو ساعت دیگر آنجا هستیم!

**

چقدر تا رشت مانده است؟

یک ساعته می‌رسیم!

در یک روایت غالب بخش عمده رانندگان بعد از توقف در توقفگاه میان راه با سرعت بیشتری و حتی بالاتر از حد مجاز حرکت خود را آغاز می‌کنند. به اصطلاح زمان صرف شده در توقفگاه را جزء زمان به هدر رفته می‌دانند و با سرعت بیشتری سعی در جبران آن دارند. بسیاری از نظر ها و بگومگو های میان راننده و مسافر در مورد زمان رسیدن به مقصد اتفاق افتاده است. برخی از مسافران برای راننده شرط می‌گذارند که به شرطی سوار ماشین او می‌شوند که در فلان ساعت تهران یا رشت باشند- معیار زمان- و نه مکان به کیلومتر- نه تنها بعدی کاملاً مادی به سفر می‌بخشد بلکه حتی بیشتر، آن را از بعد فرهنگی و هویتی تهی می‌سازد. راننده یا مسافر خود را مقید می‌داند که حتماً در فلان ساعت در مقصد باشد. این امر یعنی فرهنگ- هویت زدایی از سفر در الگوی سفر سریع (فست تراول)، بعدی سطحی به هویت آنها می‌بخشد و آن اشتراک در شکستن قوانین راهنمایی و رانندگی است. آنها به ویژه به دو طریق قوانین را زیر پا می‌گذارند، یا می‌دانند دوربین‌ها کجا هستند و وقتی به آنها می‌رسند سرعت خود را کم می‌کنند یا با چشمک زدن از طریق چراغ ماشین و علامت‌های دیگر (علامت دست) به یکدیگر خبر می‌دهند که پلیس سیار کجا است. حال نرم افزار ویز^۱ نیز به آنها کمک می‌کند که جای دوربین و محل استقرار پلیس را متوجه شوند. جالب این است که در این زمینه (قانون شکنی) راننده شخصی و خطی در یک شبکه از ذی‌نفعان قرار می‌گیرند و نفع مشترک آنها طی کردن مسیر با سرعت بیشتر و بدون پرداخت جریمه است:

چرا به هم این طور اطلاع می‌دهید (چشمک زدن با چراغ)؟

خب برای اینکه آن بیچاره‌ها جریمه نشوند!

خب سرعت غیر مجاز دارد چرا جریمه نشود؟! (سکوت راننده)

به واقع یکی از عواملی که در میان رانندگان و قانون شکافی بزرگ به وجود می‌آورد، آنان را تشویق به قانون شکنی و قانون‌گریزی کرده و رفتار آنان را از ساختار حقوقی جامعه به مثابه الگوی آرمانی فرهنگ رانندگی بیگانه می‌سازد، گسست از منظر طبیعی و تاریخی (فرهنگی- میراثی) و فقدان هویت فرهنگی راننده (یا مسافر-گردشگر) است. یکی دیگر از مظاهر پیوند الگوی فرهنگ سفر سریع با مدرنیزیشن، استفاده از موبایل در حین رانندگی است. استفاده از موبایل در میان رانندگان آلمانی در زمان رانندگی دیده نمی‌شود اما استفاده از موبایل در میان رانندگان ایرانی اغلب دیده می‌شود. رانندگان آلمانی در مصاحبه‌های این تحقیق بیان داشتند که اغلب در توقفگاه‌ها در طول مسیر از تلفن خود استفاده می‌کنند و مشاهدات مستقیم محقق نیز این ادعا را تایید می‌کند، این در حالی است که رانندگان ایرانی به ویژه رانندگان خطی برای زمانی کوتاه (اغلب ۲۰ دقیقه تا نیم ساعت) در رستوران‌های راه (پرستو، الماس، بارقه و...) برای خوردن نهار یا شام می‌ایستند و در طول راه به شکل مکرر از موبایل خود برای ارسال پیام یا صحبت استفاده می‌کنند. بر اساس مشاهدات این تحقیق تقریباً تمام رانندگان خطی و بخش عمده رانندگان غیر خطی از تلفن همراه استفاده کرده و به محض دیدن دوربین یا پلیس آن را مخفی می‌کنند و سپس استفاده از آن را ادامه می‌دهند.

از سوی دیگر به نظر می‌رسد که در سطح سیاستگذاری و رویکرد کلان نیز در مراکز (سازمان‌های مربوط) تمرکزی بر احیای الگوی فرهنگی و هویتی راه و فرهنگ سفر برای تبدیل سفر سریع (فست تراول) به سفر آرام (اسلو تراول)^۱ وجود ندارد (آرچر^۲، ۲۰۱۴: ۴؛ آندریوتیس، ۲۰۱۸: ۹۱-۹۰). سازمان‌ها و نهاد‌های وزارت مسکن، راه و شهرسازی، وزارتخانه‌های میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، آموزش و پرورش، علوم و فناوری و فرهنگ و ارشاد می‌باید در برابر پدیده هویت و فرهنگ زدایی از راه و سفر به تقویت بعد یاد شده بپردازند. این تنها در کلان‌شهرهایی چون تهران نیست که تعداد میدان‌ها و پلازاها به نفع بزرگ راه‌ها و افزایش سرعت کاهش یافته‌اند، بلکه در مسیرهای میان‌استانی و جاده‌های برون‌شهری نیز تعداد اقامت‌گاه‌ها بسیار اندک است. اگر چه ساخت ایستگاه‌ها و توقف‌گاه‌هایی چون رستوران‌های الماس، بارقه و پرستو کارکرد مناسبی را نشان می‌دهند اما تعداد آنها کافی به نظر نمی‌رسد. این توقفگاه‌ها باید خود آگاهی تاریخی و فرهنگی رانندگان و مسافران

1- Slow travel

2- Archer, M. S.

را نسبت به ارزش های فرهنگی و تاریخی راه و مناظر زیستی، طبیعی، فرهنگی، و میراثی آن افزایش دهند. این در حالی است که تنها بعد اقتصادی داشته و فاقد بیان های فرهنگی به ویژه در زمینه سفر هستند.

مساله سرعت تنها ماشین های سواری را در بر نمی گیرد بلکه کنار آنها اتوبوس ها نیز با رفتار های خطرناک چون چسباندن جلوی ماشین به عقب ماشین های جلو در لاین دوم اتوبان ها، تمرکز بیشتر بر سرعت را نشان می دهند:

- چرا این کار خطرناک را انجام می دهید، چرا اتوبوس خود را به ماشین جلویی می چسبانید؟

چون دارد لفت می دهد و سرعتش کمتر از حد مجاز است.

- اما سرعت شما بیشتر از حد مجاز است (سکوت راننده)

در کشور آلمان میزان جریمه ها با افزایش سرعت ماشین بالا می رود و رفتار هایی چون کشیدن سیگار یا خوردن غذا در داخل ماشین با جریمه راننده همراه می شود. برای مثال صحبت کردن با موبایل در داخل ماشین در حال حرکت ۷۰ یورو جریمه دارد. با محدود شدن راننده او مجبور است تا رفتار هایی چون تماس تلفنی، خوردن غذا و نوشیدن و کشیدن سیگار را در توقفگاه هایی که هر ۱۵ تا ۲۵ کیلومتر در اتوبان های آلمان وجود دارد انجام دهد. توقفگاه های یادشده^۱ خدمات گوناگونی را عرضه می نمایند، پمپ بنزین، وجود سرویس بهداشتی، مرکز خرید، کارواش، رستوران، کالاهای فرهنگی و غیره... همگی انواع خدمات را در تنوعی قابل قبول به مسافران ارائه می دهند.

یکی از مشاهدات مهم در این تحقیق ابعاد طبقاتی موضوع و مساله سرعت است. این امر برای مثال و به طور خاص در رانندگان پرایدی که سرعت بسیار بالا داشته و سعی در سبقت از ماشین های مدل بالاتر از خود دارند مشاهده می شود:

راننده پراید: این ماشین من پراید نیست پرادو است، ببین چطور از این ماشین مزدا

تری سبقت می گیرم! (مرد ۴۸ ساله، رشت).

اینها فقط پول دارن رانندگی بلد نیستن، ببین چطور سرعت پراید من از ماشین های

اینها بیشتره! (مرد ۲۶ ساله، رشت)

این دسته از راننده‌های ایرانی فکر می‌کنند که طبقات بالا دارنده مشروع ماشین‌های مدل بالا نیستند و باید با سبقت گرفتن از آنها این عدم شایستگی را به آنها نشان داد. به تعبیر دیگر سرعت در اینجا معنایی طبقاتی می‌گیرد. این در حالی است که در کشور آلمان معنای طبقاتی ماشین کمتر محسوس است و مصاحبه‌ها و مشاهدات این تحقیق این امر را تایید نمی‌کند. برای مثال اساتیدی که دارای موقعیت طبقاتی ممتازی هستند با دوچرخه یا وسایل عمومی به محل کار خود در دانشگاه گوته (فرانکفورت) می‌آیند. موضوع قابل مشاهده دیگر در درک فرهنگی سرعت پدیده‌ای است که می‌توان به آن «سندرم عقب نیفتادن» نام داد و در کشور آلمان مشاهده نمی‌شود. در این چشم‌انداز، در حالی که در برابر ماشین جلو، ماشین‌هایی قرار داشته و او امکان حرکت ندارد، ماشین‌پشتی از راننده آن با چراغ یا بوق زدن و حتی فریاد کشیدن می‌خواهد که کنار برود و راه او را باز کند. دشنام و تحقیر نیز از جمله رفتارهای دیگر قابل مشاهده است که بر میزان خشونت و تنش حرکت می‌افزاید.

از سوی دیگر، دانش فرهنگی و دانش راه‌بخشی از فرهنگ سفر در کشور آلمان است. حمل پوشش‌ها (کاورها)ی زرد و پوشیدن آنها در زمان خراب شدن ماشین در اتوبان اجباری است. اغلب آنها نقشه‌ای به همراه دارند و اطلاعات مسیر را پیش از سفر کسب می‌کنند. این در حالی است که در ایران بر اساس مصاحبه‌های این تحقیق حتی مسافران شرکت‌های خطی از عدم آگاهی رانندگان آن شرکت‌ها نسبت به مراکز و تعمیرگاه‌ها شکایت دارند. کاهش بعد استعلایی راه یکی از نتایج فرهنگ/سفر زدایی از سفر و عدم احترام به مسافر است که برای مثال در عدم استفاده از کولر در ایام تابستان با وجود پرداخت هزینه بلیط دیده می‌شود. به این ترتیب براساس فرهنگ رانندگی در آلمان، مسافران و رانندگان از کاورهای زرد رنگ در زمان ضروری استفاده می‌کنند. این امر نه تنها خطر جانی را کاهش می‌دهد بلکه به مسافر هویت نیز می‌بخشد. به این ترتیب میان راه و هویت پلی فرهنگی به وجود می‌آید که به ویژه بر پایه درک زمان، مکان و سرعت قرار دارد. دانش سفر به ویژه سفر را خودآگاهانه تر می‌سازد و این امر موجب کاهش خطر و افزایش امنیت می‌شود. نمونه بارز این امر در مواقعی چون سیل، برف، بوران، کولاک و باران‌های شدید خود را نشان می‌دهد. در حالی که در گذشته راه‌های امنی چون راه شاهی، راه امام رضا (ع)، راه ابریشم و... با توجه به ابعاد تاریخی و هویتی، سهولت و امنیت انتخاب می‌شد، امروزه راه‌ها از هویت تاریخی و فرهنگی خود تهی شده‌اند و جذابیت‌های منظر تاریخی و فرهنگی در آنها غایب است و یا به آنها توجه کافی نمی‌شود.

کاروانسراها به عنوان الگوی سنتی توقفگاه در ایران، نه تنها بعد فرهنگی داشتند که بر پایه امنیت سفر در برابر مخاطرات طبیعی ساخته می شدند و با جاده ابریشم به عنوان مسیری فرهنگی در پیوند بودند (تکمیل همایون، ۱۳۶۹). گسست از منظر فرهنگی و تاریخی راه در کاهش جایگاه فرهنگی توقفگاه‌ها نیز مشاهده می شود. در بیان رانندگان قدیمی، قسم به راه (قسم به این راه سلامت) جایگاه معنوی راه و سفر را نشان می داد که امروزه این بیان‌ها نیز به شدت کاستی یافته اند.

نکته مهم در اینجا رابطه میان هویت خودآگاه و فرهنگ و عمل به قانون است. هرچقدر هویت مسافر-گردشگر از ابعاد فرهنگی تاریخی تهی شود، شکستن قانون نیز افزایش خواهد یافت. از این رو در طراحی و ایجاد زیر ساخت های جاده ای و بزرگ راهی (اتوبانی) می باید به ایجاد ایستگاه هایی توجه کرد که در مسیر امن، معنایی تاریخی و فرهنگی به راه ببخشند. به این ترتیب در حالی که گسست از منظر تاریخی و میراثی، از زمان و مکان فرهنگ زدایی، معنای زدایی و تاریخ زدایی می کند و به آن معنایی صرفا مصرفی و مادی می بخشد، قانون نیز در صورت عدم توجه به ابعاد هویتی و فرهنگی راه، از ایجاد الگوهای مناسب فرهنگ رانندگی آن گونه که باید در می ماند. بر این پایه تقویت بعد هویتی و فرهنگی راه از طریق ایجاد زیر ساخت های مناسب که تنوع فرهنگی، زیستی، طبیعی، تاریخی و میراث راه را نشان دهند و تعلق مسافران را به مسیر سفر به مثابه یک فضای فرهنگی و معنا دار بیفزایند، خود یک سیاست گذاری موثر در کاهش تلفات جاده ای خواهد بود.

بر اساس مشاهدات و مصاحبه های این تحقیق در حالی که در کشور آلمان، لذت از سفر در تمام راه از مبدأ تا مقصد در طول راه به اشکال متفاوتی چون استراحت، نوشیدن چای یا قهوه، گپ زدن، توجه به منظر طبیعی و تاریخی مطرح است و آلمانی‌ها چندین بار در طول راه توقف کرده و به جذابیت های راه توجه نشان می دهند، در ایران برای شمار قابل توجهی از رانندگان و مسافران لذت از سفر محدود و مشروط به حضور سریع تر در مقصد است. این واقعیت یعنی مقصد گرایی/مقصد سالاری در برابر بی ارزش انگاشتن راه، یکی از دلایل شکل گیری گردشگری توده ای با کیفیت فرهنگی و خودآگاهانه بسیار پایین از سفر است و به نظر یکی از دلایل آمار بالای تلفات جاده ای و سرعت بالای رانندگان می تواند محسوب گردد. مقصد سالاری و مصرف گرایی مقصد که با آلوده کردن محیط زیست همراه است، میان جوامع میزبان ایرانی (استان های شمالی) و گروه های مهمان در سال های اخیر تنش هایی را به وجود آورده است.

۵- بحث و نتیجه‌گیری

بر اساس مطالعه مذکور که بر پایه مطالعات میدانی و در قالب طرح‌های موظفی پژوهشی پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری در سال ۱۳۹۷-۱۳۹۸ انجام شده است، به نظر می‌رسد که ایرانیان در چرخش پارادایمی خویش، با شروع نوسازی و ورود اتومبیل اندک‌الگوهای رفتاری خود را در زمینه سرعت و حرکت تغییر داده‌اند. این تغییر با روایت غالبی از فرهنگ رانندگی همراه شده است که تغییر تفسیر و ادراک ایرانیان را از مفاهیم و موضوعاتی چون سرعت، حرکت، مکان، زمان و مقصد، مبدا و راه نشان می‌دهد. مفهوم روایت غالب همچنان که پیشتر گفته شد، برگرفته از ادبیات انسان‌شناسی تجربه است و نشان دهنده الگوهای اصلی اداراک جمعی است. در حالی که در الگوی پیش از نوسازی، سفر دارای بعد استعلایی بوده و با گونه‌ای از تشریف و خود آگاهی گره می‌خورد، پس از این دوره فرهنگ، روایت، زمینه، تاریخ و هویت زدایی از سفر رخ داده و حس تعلق به راه کم شده است. به واقع اگر درک سرعت در کشوری چون آلمان مبتنی بر تجربه مدرنیته است در ایران آن را می‌توان متأثر از یک تجربه بافت زدا و مبتنی بر بازتولید مکانیکی یعنی مدرنیزیشن دانست. کاهش تعلق سرزمینی به چشم اندازه‌های راه (منظر راه) می‌تواند ناشی از تقلیل خود آگاهی جغرافیایی و فضایی (فضا به مثابه ترکیب تاریخ، فرهنگ و اقلیم، زمان و مکان) باشد. این امر به نوعی انقطاع از منظر تاریخی و فرهنگی (فرهنگی-میراثی) را آشکار می‌سازد. ظهور این الگو را با تشبیه سازی می‌توان سفر سریع دانست که خود از عوامل ایجاد گردشگری بی کیفیت و توده‌ای با آمار بالای تلفات جاده‌ای است. مقصد سالاری نتیجه این نوع نگاه به حرکت است و مصرف گرایی مقصد با آلوده کردن محیط زیست و تنش در بین جامعه میزبان و مهمان همراه شده است. این در حالی است که برخلاف گردشگری توده‌ای، گردشگری خود آگاهانه و فرهنگی نه تنها خود آگاهی نسبت به جغرافیا و فضاهای زیست جهانی و زیست آیینی را افزایش می‌دهد که با توجه به اهمیت رکن سرزمین؛ هویت ملی، فرهنگی و خرده فرهنگی را در ایران تقویت می‌کند. به واقع چگونگی نظام ادراکی جدید ایرانیان از موضوع زمان و مکان، کاهش کیفیت تجربه سفر و افزایش سرعت را به دنبال داشته است. این امر می‌تواند به رخداد های ناخواسته‌ای چون تصادفات جاده‌ای منتهی شود. کاهش کیفیت زندگی که ناشی از عدم حفظ و معرفی قوی و جذاب میراثی مکان‌ها است، ارزش سفر در شکل گردشگری داخلی را تقلیل داده است. البته مشکلات مهم دیگری چون مسائل اقتصادی منجر به کاهش کیفیت سفر می‌شود که در

اتومبیل‌های غیراستاندارد و جاده‌های غیر ایمن ظاهر می‌شود (این موضوع مورد بحث در این مقاله نیست). تبیین اهمیت راه‌ها و تقویت ابعاد هویتی آن بر عهده وزارت خانه‌هایی چون میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، آموزش و پرورش، سازمان صدا و سیما و غیره در نزد نسل جدید است. آشکار است که اهمیت انجمن‌ها و سازمان‌های غیر دولتی کمتر از نهادهای دولتی نیست.

۵-۱- پیشنهادات و توصیه‌ها

با توجه به مباحث مطرح شده در این مقاله می‌توان پیشنهادات مختلفی را به منظور درک بهتر موضوع و احیاء سیاست‌گذاری‌های کاربردی ارائه کرد:

- ۱- معرفی ابعاد فرهنگی و تمدنی راه در ایران و ارتباط آن با منظر زیستی و فرهنگی (میراثی): این سیاست‌گذاری می‌تواند نگاه و رویکرد نسل جدید را به سمت و سویی که با درک عمیق زمان، مکان، راه و سرعت همراه است سوق دهد. در این بخش تولید فیلم‌ها و کتاب‌هایی برای آشنایی با راه و فرهنگ آن در ایران برنامه‌ای در جهت رفع مساله گسست از منظر زیستی، طبیعی، فرهنگی، تاریخی و میراثی است. این برنامه می‌تواند درکنار معرفی میراث و منظر راه در ایران با تکیه بر راه‌های کهن چون راه سلطانی، راه ابریشم و غیره، اهمیت تجربه کیفی و عمیق سفر را با تکیه بر راه و ارزش‌های زیبایی‌شناختی آن برجسته سازد. در این باره وزارتخانه‌های مرتبط چون وزارتخانه میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، وزارت آموزش و پرورش، کانون پرورش فکری کودکان و نوجوانان، وزارت راه و مسکن، سازمان صدا و سیما و غیره می‌توانند فعالیتی میان سازمانی و میان رشته‌ای را شکل بخشند.
- ۲- ایجاد زیر ساخت‌های مناسب و پایدار برای مرتبط ساختن راه اصلی (جاده‌ها، اتوبان‌ها و غیره) به چشم اندازه‌های طبیعی و فرهنگی: در این زمینه افزایش تابلوهای راهنما-البته در جای مناسب و بیشتر در توقفگاه‌ها- که چنین چشم‌اندازی را به راننده و مسافر یاد آور شود مهم خواهد بود. این امر مانع از فقدان جذابیت مسیر به عنوان راهی کسل‌کننده- که باید طی شود- خواهد شد. برای مثال در مسیر مورد مطالعه معرفی قلعه طاهر و زهره یا کوه درفک و افسانه‌های سفیدرود می‌تواند در قالب تابلوهای راهنما و نمایشی مفید واقع شود. گردشگری راه یکی از سیاست‌هایی است که می‌تواند با جایابی درست، توقف‌گاه‌های کوتاه مدت را برای دیدار از یک منظر تاریخی، فرهنگی یا زیست‌محیطی در برگیرد.

۳- نقد مقصد سالاری: نشان دادن جذابیت و اهمیت راه و نه رسیدن صرف به مقصد می‌باید از طریق پیام‌های غیر شعاری صورت گیرد. برای مثال شعرهای ادبیات فارسی سرشار از مفاهیم مرتبط با راه در شعر شاعران بزرگ و پرآوازه و ارزش آن است.

۴- افزایش ایستگاه‌های موقت: افزایش این ایستگاه‌ها که از جمله مناظر طبیعی و تاریخی مسیر را معرفی کرده و توقف را نه تنها برای خوردن که برای دستیابی به تجربه‌های کیفی از سفر افزایش دهد، مهم انگاشته می‌شود. برای مثال در این توقفگاه‌ها نمایشگاه‌هایی از مراکز دیدنی طول راه و هنرهای سنتی و صنایع دستی آنها می‌تواند برپا گردد. یا نمایش فیلم در مورد چشم‌اندازهای راه ممکن است. در حال حاضر شبیه مدل برخورد با چهارشنبه‌سوری در مسیر اتوبان‌ها تنها تابلو‌هایی از صحنه‌های دل‌خراش تصادفات دیده می‌شود که اگر چه می‌تواند در جای خود مفید واقع شود اما کمکی به افزایش نقش هویتی و فرهنگی مسافران - گردشگران نخواهد کرد. این تابلوها هشدار دهنده هستند و نه افزایش دهنده احترام به خود در نتیجه خودآگاهی. از سوی دیگر توقفگاه‌های فعلی فقط محلی برای خوردن غذا یا خریدن چیزی هستند و نقشی در فرهنگ‌پذیری رانندگی و تعمیق تجربه سفر ایفا نمی‌کنند.

۵- درک میان فرهنگی تجربه سفر: معرفی نوع نگاه و سبک مسافرت و تجربه‌های سایر ملل در قالب تابلو، عکس و غیره که به راه و حرکت آرام در آن به منظور لذت بیشتر از سفر اهمیت می‌دهند. در این روش باید الگوهای سفر آرام (اسلو تراول) بجای سفر تند (فست تراول) معرفی شوند.

۶- اهمیت منابع فرهنگی: افزایش منابع فرهنگی به امتحان رانندگی که نشانگر ادراک عمیق و فرهنگی از راه، ابعاد هویتی سفر و درک فرهنگی سرعت، مکان و زمان است، مهم به نظر می‌رسد. این منابع می‌تواند الگوهای درست سفر را در کشورهای دیگر نیز در بر گیرد. در حال حاضر امتحان رانندگی نه درک فرهنگی داوطلبانان از موضوع و مساله رانندگی، که گرفتن گواهی نامه رانندگی را در بر داشته و حافظه کوتاه مدت آنها را در امتحان آیین نامه می‌آزماید. این در حالی است که حافظه بلند مدت خود بعد فرهنگی دارد و بخشی از حافظه فرهنگی تلقی می‌شود.

۷- دانشنامه آن لاین راه: جذب نگاه و توجه گردشگران داخلی به جذابیت‌های جغرافیایی و مکانی در سراسر راه‌های کشور و تدوین دانشنامه آن لاین راه که می‌تواند به بهبود الگوی سفر در ایران یاری رساند.

۸- انتقال فرهنگ به نسل جدید: تهیه انیمیشن های جذاب برای کودکان که مبتنی بر ارزش های فرهنگی راه باشد.

منابع

- آزاد ارمکی، تقی و سید قاسم حسنی (۱۳۹۴). تحلیلی بر دگرگونی تاریخی از ایلی بودن به قومی شدن در قشقایی. *مطالعات مردم شناختی میراث فرهنگی*، ۲(۲)، ۱۳۳-۱۰۷.
- آل احمد، جلال (۱۳۹۷). *حسی در میقات*، تهران: معیار علم.
- آموزگار، ژاله (۱۳۸۶). *زبان، فرهنگ و اسطوره*. تهران: نشر معین.
- آموزگار، ژاله (۱۳۹۵). *یادگار زریران*. تهران: معین.
- انصاف پور، غلامرضا (۱۳۸۶). *تاریخ و فرهنگ زورخانه و گروه های اجتماعی زورخانه*. رو. تهران: نشر اختران.
- انوری، حسن (۱۳۸۲). *فرهنگ روز سخن*. تهران: انتشارات سخن.
- آیت الله خمینی، روح الله (۱۳۸۳). *مناسک حج*. تهران: موسسه تنظیم و نشر آثار امام خمینی.
- آیت الله خمینی، روح الله (۱۳۸۵). *انسان شناسی*. تهران: موسسه تنظیم و نشر آثار امام خمینی.
- بلانچارد، کندال (۱۳۸۷). *مردم شناسی ورزش*. تهران: افکار.
- بهار، مهرداد (۱۳۷۵). *پژوهشی در اساطیر ایران*. تهران: آگه.
- پاک گوهر، علیرضا؛ خلیلی، محدثه و صفارزاده، محمود (۱۳۸۸). بررسی نقش عامل انسانی در بروز و شدت تصادفات جاده ای بر اساس مدل های رگرسیون LR و CART. *مطالعات مدیریت ترافیک*، ۱۳، ۴۹-۶۶.
- پوردوود، ابراهیم (۱۳۹۴). *یشت ها*. تهران: نگاه.
- تکمیل همایون، ناصر (۱۳۶۹). *کاروانسرا در فرهنگ ایران*. تحقیقات تاریخی، ۴(۵)، ۲۰۱-۲۲۷.
- خجسته، کیا (۱۳۷۵). *قهرمانان بادپا در قصه ها و نمایشهای ایرانی: بررسی عناصر نمایشی در اوستا، یادگار زریران، شاهنامه، حمزه نامه، ابومسلم نامه، اسکندرنامه، سمک عیار*. تهران: مرکز.
- حسن زاده، علیرضا (۱۳۸۱). *افسانه زندگان*. تهران: باز و بقعه.

- حسن زاده، علیرضا (۱۳۹۵). *کودکان و جهان افسانه*. تهران: افکار.
- خزایی، سهم‌الدین (۱۳۹۵). راه‌های ارتباطی خشکی در دوره هخامنشی. *پژوهش‌های تاریخی*، ۸(۴)، ۳۲-۵۸.
- خیرآبادی، غلامرضا و بوالهیری، جعفر (۱۳۹۱). نقش عوامل انسانی در تصادفات جاده‌ای. *تحقیقات علوم رفتاری*، ۱۰(۱)، ۶۹-۷۸.
- دهخدا، علی‌اکبر (۱۳۸۶). *فرهنگ متوسط دهخدا*. تهران: دانشگاه تهران.
- رستگاری نژاد، سحر و باقری، معصومه (۱۳۹۴). حضور ایزدبانوان پیشین در شاهنامه. *جستارهای ادبی*، ۱۸۸، ۸۶-۶۷.
- سلمانی، محمد؛ رمضان زده لسبویی، مهدی؛ دریکوند، مسلم و ثابتی، فرخ (۱۳۹۱). بررسی عوامل مؤثر بر تصادفات جاده‌ای و ارائه راه‌کارهایی برای کاهش آن مورد مطالعه: منظومه روستایی جنوب خور و بیابانک. *پژوهش‌های جغرافیای انسانی*، ۴۱(۶۵)، ۱۰۴-۸۷.
- شریعتی، علی (۱۳۹۲). *تحلیلی از مناسک حج*. تهران: بنیاد فرهنگی دکتر علی شریعتی مزینانی. تهران: انتشارات الهام.
- عباسی‌داکانی، پرویز (۱۳۸۶). *سهروردی و غربت غربی*. تهران: نشر علمی.
- عطار نیشابوری، فریدالدین (۱۳۹۰). *منطق‌الطیر*. تهران: مهر آمین.
- غرابی، بنفشه؛ حسن زاده، سید مهدی؛ یداللهی، زهرا؛ قلعه‌بندی، فرهاد؛ علوی، کاوه و مشیرپور، شیرین (۱۳۸۸). سلامت روان و تصادفات جاده‌ای. *رفاه اجتماعی*، ۳۳، ۱۸۹-۲۰۰.
- کریمی، سمیه (۱۳۹۸). *تحلیل انسان‌شناختی آیین شب عروس*. تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- کرین، هانری (۱۳۶۳). *آیین جوانمردی*. ترجمه احسان نراقی. تهران: نشر نو.
- کلی، علی (۱۳۹۱). بررسی پراکنش فضایی تصادفات درون شهری و برون شهری کشور مطالعه موردی: تصادفات ۱۳۸۶. *مخاطرات محیط طبیعی*، ۱(۱)، ۵۳-۶۸.
- کوتاک، کنراد فیلیپ (۱۳۸۲). مارگارت مید: کاشف چشم اندازه‌های نامکشوف. ترجمه رضا علیزاده. در حسن زاده، علیرضا و میرشکرایی، محمد (ویراستار). *زن و فرهنگ*. تهران: نی. (۹۵۷-۹۵۹).

- کیا، خجسته (۱۳۷۵). *قهرمانان بادپا در قصه‌ها و نمایش‌های ایرانی*. تهران: مرکز.
- مطهری، مرتضی (۱۳۹۴). حج. تهران: صدرا.
- معین، محمد (۱۳۸۹). *فرهنگ فارسی معین*. تهران: بهزاد.
- نسودی، ناصر (۱۳۷۳). گیلان یولی، راه گیلان. گیله وا، ۲۴(۲۵)، ۳۱.
- هینلز، جان (۱۳۷۷). *شناخت اساطیر ایران*. ترجمه ژاله آموزگار و احمد تفضلی. تهران: نشر چشمه و آویشن.
- وارنر، رکس (۱۳۸۶). *دانشنامه اساطیر جهان*. ترجمه ابوالقاسم اسماعیل پور. تهران: نشر اسطوره.
- یاحقی، محمد جعفر (۱۳۸۶). *فرهنگ اساطیر و داستان‌واره‌ها در ادبیات فارسی*. تهران: فرهنگ معاصر.
- الیاده، میرچا (۱۳۷۶). *رساله در تاریخ ادیان*. ترجمه جلال ستاری. تهران: سروش.
- Walker, A. H. (2014). *Muhammad in history, thought, and culture: an encyclopedia of the prophet of god [2 volumes]*. Santa Barbara: ABC-CLIO.
- Andriotis, K. (2018). *Degrowth in tourism: conceptual, theoretical and philosophical issues*. Boston: CABI.
- Archer, M. S. (2014). Introduction: 'Stability' or 'Stabilization' –on which would morphogenic society depend? In: Margaret S. Archer (ed.), *Late modernity: trajectories towards morphogenic society*, (pp. 1-20). New York: Springer.
- Banakar, R. (2015). *Normativity in legal sociology: methodological reflections on law and regulation in late modernity*. Lund: Springer.
- Benedict, R. (2013). *Patterns of culture: an enduring classic*. Boston: HMH.
- Benjamin, W. (2016). *The work of art in the age of mechanical reproduction*. London: CreateSpace Independent Publishing Platform.
- Bruner, E. M. (1986). Ethnography as narrative. In: V. W Turner & E. M. Bruner (Eds.). *The Anthropology of Experience*. (pp. 139-156). Urbana and Chicago: Illinois University Press.
- Chandler, H. S. (2007). *Platonistic and disenchanting theories of ethics*. New York: Peter Lang.
- Coffey, H. M. (2010). Contesting the eschaton in medieval iberia. In: C. J. Gruber, F. S. Colby, Frederick. Colby (Eds.). *The prophet's*

ascension: cross-cultural encounters with the Islamic Mi'rāj tales. (pp. 78-96), Bloomington: Indiana University Press.

- Crain Communications (1996). *Automotive new*. Crain Communications, Incorporated.
- Dabashi, H. (2004). "Blindness and Insight" in Ramin Jahanbegloo (ed.). *Iran: Between tradition and modernity*. (pp. 95-116). Maryland: Lexington Books.
- Durkheim, É. (2008). *The Elementary Forms of the Religious Lif*. New York: Courier Corporation.
- Eliade, M. (1959). *The Sacred and the profane: the nature of religion*. New York: Houghton Mifflin Harcour.
- Eliade, M. (1991). *Images and symbols: studies in religious symbolism*. New Jersey: Princeton University Press.
- Eliade, M. (2018). *The myth of the eternal return: cosmos and history*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Evans, L. (1991). *Traffic safety and the driver*. New YORK: Science Serving Society.
- Feinberg, R. (2001). Introduction in Richard Feinberg, Martin Ottenheimer (eds.). *The cultural analysis of kinship: the legacy of David M. Schneide*. Chicago: University of Illinois Press.
- Frazer, S. J. G. (2012). *The golden bough*. London: Courier Corporation.
- Gluckman, M. (2009). *Order and rebellion in Tribal Africa*. London: Routledge.
- Gluckman, M. (2012). *Politics, law and ritual in tribal society*. London: AldineTransaction.
- HafizAbdullah, M. K. J. , . Azman, R. A., Yogarayan, S., Alsayed-Elbendary, H. A., Abdullah,S.Z.Ibrahim, M.A.F. (2016). Driver fatigue detection. In *Kuinam J. Kim, Nikolai Joukov (eds.). Information science and applications (ICISA) 2016 (pp. 269-278). Yorktown: Springer*.
- Hassanzadeh, A. (2014). *Ritaulity and normativity*. Amsterdam: Amsterdam University Press.
- Hassanzadeh, A. & Karimi, S. (2010). The formation of non-state normative orders and the rituals of pilgrimage. *International Journal of Interdisciplinary Social Sciences*, 5(3). 287-298.

- Hassanzadeh, A. & Karimi, S. (2018). Ritual of holy healing in northern Iran. *Anthropologist*, 33(1-3), 80-90. DOI: 10.31901/24566802.2018/343.1-3.2019.
- Heyn, J. & P. Blank, M. Hohmann, S. Wozniak (2012). *Brand Comparison Audi, Volkswagen, Volvo: Brand Management and Research*. GRIN Verlag.
- Heyn, J., Blank, P., Hohmann, M., & Wozniak, S. (2012). *Brand comparison Audi, Volkswagen, Volvo: brand management and research*. GRIN Verlag.
- Howse, J. (2015). *Neuschwanstein Castle: The Castle that Inspired Walt Disney*. New York: Weigl Publishers.
- IBP, Inc. (2006). *US-Iran political and economic relations handbook - strategic information and developments*. Lulu.com.
- Iniguez, L. C. (2005). *Characterization of small ruminant breeds in West Asia and North Africa*. International Center for Agricultural Research in the Dry Areas (ICARDA).
- Isaloo, A. S. (2017). *Power, legitimacy and the public sphere: the Iranian Ta'ziyeh theatre ritual*. London and New York: Taylor & Francis.
- Johns, C. (2006). *Horses: history, myth, art*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Kamal, M. (2016). *Mulla Sadra's transcendent philosophy*. London and New York: Routledge.
- László, J. (2013). *Historical tales and national identity: an introduction to narrative social psychology*. London and New York: Routledge.
- Leach, E. (1974). *Claude Levi-Strauss*. Chicago: University of Chicago Press.
- Lévi-Strauss, C. (1983). *Mythologiques*. Volume 1. Chicago: University of Chicago Press.
- Lévi-Strauss, C. (2003). *Myth and meaning*. London and New York: Routledge.
- Lin, J. (2011). *The encoding of motion events in chinese: multi-morpheme motion constructions*. Stanford: Stanford University.
- Littleton, C. S. (2005). *Gods, goddesses, and mythology*. New York: Marshall Cavendish.
- Manen, M. V. (2016). *Researching lived experience: Human science for an action sensitive pedagogy* (2nd ed.). London and New York: Routledge.

- Dragon, M. S. (2015). *The story of prophet muhammad night journey (Isra Miraj) from earth to heaven in Islam*. Sakura Dragon SPC.
- Muray, L A (2016). Biocracy and the rights of nature. In Łukasz Lamża, Jakub Dziadkowiec (eds.). *Recent advances in the creation of a process-based worldview: human life in process*. (pp. 94-103). Newcastle: Cambridge Scholars Publishing.
- Nixon, St. J. C. (2016). *The invention of the automobile - (Karl Benz and Gottlieb Daimler)*. Edizioni Savine.
- Ploeger, J. S. (2009). *The Boundaries of the new frontier: rhetoric and communication at fermi national accelerator laboratory*. Columbia: University of South Carolina Press.
- Pojani, D. & and Stead, D. (2016). The urban transport crisis in emerging economies: an introduction. In D. Pojani, D. Stead (eds.). *The urban transport crisis in emerging economies* (pp.1-10). Brisbane: Springer Shop.
- Razavi, M. R. & Alaedini, P. (2018). The role of state, domestic firms and MNCs in the Iranian Auto Industry, Improved competitiveness or Policy Capture. In P. Alaedini & M. R. Razavi (eds.). *Industrial, trade, and employment policies in Iran: Towards a new agenda*. (pp.77-106). Springer Shop.
- Redi, F. (2016). Enhancing cooperation among small tourism destinations by creativity. In Kirá?ová, Alžbeta (ed.). *Driving tourism through creative destinations and activities*, (pp.223-224). Hershey PA: IGI Global.
- Rizvi, S. H. (2009). *Mulla Sadra and metaphysics: modulation of being*. New York: Routledge.
- Saidkasimova, N. (2005). *Silk Road tourism: regional integration in Central Asia*. Malaya: Universiti Malaya.
- Smith, A. D. (1991). *National identity*. Las Vegas: University of Nevada Press.
- Zimmerman, S. (2008). *The epoch point*. Minneapolis: Hillcrest Publishing Group.
- Stewart, D. W., Shamdassani, P. N. & Rook, D. W. (2007). *Focus groups: theory and practice*. London: Sage.
- Thacker, A. (2003). *Moving through modernity: space and geography in modernism*. Manchester and New York: Manchester University Press.

- Thompson, K. (2002). *Emile Durkheim*. London and New York: Psychology Press.
- Turner, V. W. (1970). *The forest of symbols: aspects of ndembu ritual*. London: Cornell University Press.
- Turner, V. W. (2008). *The ritual process: structure and anti-structure*. London: Transaction Publishers.
- Tylor, E. B. (2010). *Primitive culture: researches into the development of mythology, philosophy, religion, art, and custom*. Tokyo: Cambridge University Press.
- Wilcox, C. (2008). *Social anthropology: Robert Redfield*. London: Transaction Publishers.
- Williams, B. (1991). *Karl Benz*. Scholastic Library Publishing.
- World Health Organization (2015). *Global status report on road safety 2015*. Geneva: World Health Organization.
- World Health Organization (2018). *Global status report on road safety 2018*. Geneva: World Health Organization.
- Zhuang, Y. & Y. Pan, J. Xiao (2008). *A modern approach to intelligent animation: theory and practice*. Hangzhou: Springer Science & Business Media.

