

## The Political Economy of Railway and Railway Policy-making in Iran from the Perspective of Creative Destruction Theory

Ebrahim Abbassi\*<sup>ID</sup> | Hosein Mohseni\*\*<sup>ID</sup>

### Extended abstract

#### 1- Introduction

Communication and transportation technologies, as one of the most important infrastructures for the economic and political development of countries, have an important position in increasing the power of countries; Invention and expansion of railways and trains is one of the factors in expanding the scale of markets, which plays an important role in economic growth. Since the beginning of the 19th century, the railway gained a special position among other transportation methods due to its features such as the largest share in freight transportation, safety, and economic efficiency. It became an important factor for the colonial powers to advance their goals in the colonial lands and to compete among themselves. Many Iranian intellectuals and statesmen, influenced by the West and Europe, considered rail transportation an important issue in the thought and practice of Iran's reform programs and a symbol of modernization. From this time on, in Qajar and then Pahlavi era Iran, taking care of the road was theorized as a symbol of progress. The political and prestige view of super projects in Iran, the difference over the priority of road or rail, railway routes, the choice of the countries implementing it, the competition of foreigners over it, the opposition of traditionalists to modern tools which reduce their power, the competition over economic interests among political groups and the opposition of traditional business owners to it due to the elimination of some jobs have been the most important issue of the political economy of the railways in Iran. Some of these are discussed in the framework of the theory of creative destruction in this article.

#### 2- Theoretical Framework

Joseph Schumpeter (1942) used the term creative destruction in his book "Capitalism, Socialism and Democracy". He believed that creative destruction is a necessary element for the creation and development of the market, and the old structure of the economy will be transformed from within and by the industrial revolution, and a new structure will replace it. From his point of view, the worry and fear of creative destruction is the main reason for the lack of any sustainable growth in the level of human life from the Neolithic Age to the Industrial Revolution. Technological innovation makes human societies rich, but it also requires replacing the old with the new and destroying the special economic power and political power of some people. Thinkers like Ajamoglu and Robinson have defined the entry of the railway into society as "creative destruction" which causes a transformation in the basic history of that society and the transition from the monopoly of the minority to the open access of the majority to the sources of power and wealth in that society. From this point of view, oppositions take place in two ways in traditional societies: on the first side, from the absolute personal sovereignty, which considers the emergence and expansion of new technologies at the level of society as a danger to break the monopoly of its power, and some colonial powers, which because of the presence of exploitative institutions they do not allow new technologies to enter the colonial country. From the second aspect, opposition to the entry of new technologies in transitioning societies is made by some elites and intellectuals, the clergy, and supporters of the old order. Each of them had a special reason to oppose; Among other things, the entry of the railway and any new technology at the level of society caused the formation of a centralized and absolute national power, the influence of the government among the people, and the destruction of traditional jobs and values.

---

\* Associate professor of Political Science, Shiraz University, Iran. (Corresponding Author), e.abbassi.ir@gmail.com

\*\* Ph.D. in Political Science, Shiraz University, Iran.

### **3- Methodology**

The approach of this research is political economy and the method of gathering information in the current research is library-based and using documentary sources and oral history (memoirs).

### **4- Results & Discussion**

The failure to enter of the railway in Iran during the Qajar era and its entry into Iran during the Pahlavi era have always been associated with politics. The deep and unbreakable link between these two categories should be made meaningful in both internal and external areas; In other words, in the domestic field, the political system and at the head of it, the king, intellectuals, and elites who had a reason to oppose new technologies, including the railway, and in the international field, due to the exploitative policies of foreigners, the establishment of the railway in Iran competed with the great powers with A century's delay was encountered after the invention in Europe. Controversies and lack of internal consensus among the elites about the priority of road or rail, north-south or west-east route, the type of its use, etc. had a great impact on the delay of its arrival in Iran. On the other hand, after its creation and expansion, in a cyclical process, it has also had its effects on politics; In a way that has led to the creation of new social forces and as a result, increased demands and pressure on governments.

### **5- Conclusions & Suggestions**

The dispute over the entry and benefits of the railway between yesterday's political elites has turned into different and conflicting political analyses among today's scholars as well. Some consider it a way of securing the interests of England, some consider it the way of securing the personal interests of Reza Shah, and some consider it in a realistic way as a great effort to modernize Iran, although with a delay of a century. Rail policies and the emergence of new technologies after the revolution have not yet saved themselves from politics either in analysis or in implementation, and they have serious opponents. An opposition that leads to technological stoppage for the next generations.

**Keywords:** Railway, Political economy, Creative destruction, Qajar, Pahlavi.

**Article Type:** Research Article.

## اقتصاد سیاسی راه آهن و سیاست گذاری ریلی در ایران از منظر نظریه تخریب خلاق

ابراهیم عباسی\* | حسین محسنی\*\*

### چکیده

در میان تکنولوژی های ارتباطی و حمل و نقل، راه آهن از بیشترین ارتباط با سیاست برخوردار بوده تا حدی که متناسب با نوسان در سیاست، ایجاد، احداث، گسترش و عقد قراردادهای ریلی تغییر کرده است. از آنجاکه در اواخر قرن نوزده، راه آهن را لکوموتیو توسعه کشورها می دانستند نخبگان کشورها از جمله ایران تلاش وافری برای گسترش این صنعت در کشور خود داشتند. به طوری که پرداختن به راه به عنوان نمادی از پیشرفت در دوره قاجار و پهلوی تئوریزه شد. در این تحقیق تلاش می شود با بهره گیری از رویکرد تبیینی - تحلیلی به این سؤال پاسخ دهیم که سیاست چه تأثیری بر ورود راه آهن به عنوان تکنولوژی مهم جهان به ایران داشته است. در پاسخ به این پرسش می توان استدلال کرد که راه آهن در ایران بیش از آنکه پدیده ای فنی و مهندسی باشد یک مسئله بغرنج سیاسی بوده به گونه ای که ملاحظات سیاسی و منافع اقتصادی بر موافقت و مخالفت با ورود این نوع تکنولوژی در ایران عصر قاجار و پهلوی بسیار تأثیرگذار بوده است. این فرضیه در چارچوب «نظریه تخریب خلاق» بررسی می گردد. یافته های پژوهش نشان می دهد در ایران تأسیس راه آهن با سیاست عجین بوده و طیف مهمی از دولت مردان از جمله شخص شاه، روشنفکران، ایلات، علماء، اصناف و دیگر قشرهای اجتماعی متناسب با منافع خود به موضع گیری در خصوص آن پرداخته اند. به همین نسبت، بیگانگان نسبت به آن اختلاف نظر داشته و آن را به محل رقابت بین خود تبدیل کرده بودند. رهیافت پژوهش اقتصاد سیاسی و روش گردآوری اطلاعات در پژوهش حاضر به صورت کتابخانه ای و بهره گیری از منابع اسنادی و تاریخ شفاهی (خاطرات) است.

**کلیدواژه ها:** راه آهن، اقتصاد سیاسی، تخریب خلاق، قاجاریه، پهلوی.

**نوع مقاله:** پژوهشی.

\* دانشیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران. (نویسنده مسئول)، e.abbasi.ir@gmail.com

\*\* دانش آموخته دکتری علوم سیاسی، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران.

## مقدمه

تکنولوژی‌های ارتباطی و حمل و نقل به‌عنوان یکی از مهم‌ترین زیربناهای توسعه اقتصادی و سیاسی کشورها، جایگاه مهمی در افزایش قدرت کشورها دارد؛ ابداع و گسترش راه‌آهن و قطارها از عوامل گسترش مقیاس بازارهاست که نقش مهمی در رشد اقتصادی دارد. راه‌آهن به‌دلیل برخورداری از ویژگی‌هایی مانند بیشترین سهم در حمل و نقل باری، ایمنی و صرفه اقتصادی جایگاه خاصی در میان سایر روش‌های حمل و نقل از ابتدای قرن نوزدهم کسب کرد.

این ویژگی‌ها، موقعیت فنی خاص و اهمیت فوق‌العاده‌ای به این مجموعه عظیم از زمان اختراع و پیدایش آن از سال ۱۸۲۸ م بخشید تا جایی که صنعت حمل و نقل ریلی به‌عنوان پیش‌نیاز و زیربنای پیشرفت کشورها در عرصه‌های گوناگون و نماد نوسازی تلقی شد. برای قدرت‌های استعماری نیز عاملی مهم برای پیشبرد اهداف آن‌ها در سرزمین‌های مستعمره و رقابت بین خود شد. بسیاری از روشنفکران و دولت‌مردان ایرانی نیز با تأثیر از غرب و اروپا، حمل و نقل ریلی و راه‌آهن را مسئله‌ای مهم در اندیشه و عمل برنامه‌های اصلاحی ایران و نماد نوسازی می‌دانستند. از این زمان در ایران عصر قاجار و سپس پهلوی، پرداختن به راه به‌عنوان نمادی از پیشرفت تئوریزه شد.

در این راستا، نگارندگان در این پژوهش به دنبال پاسخگویی به این سؤال هستند که سیاست چه تأثیراتی بر ورود حمل و نقل ریلی در ایران داشت؟ طرح اخذ این تکنولوژی جدید باعث موضع‌گیری نهادها و گروه‌های مختلفی در ایران شد. موضع‌گیری‌هایی که مانع از ورود این تکنولوژی در ایران عصر قاجار گشت و آن را با تأخیر یک قرن مواجه ساخت و تصمیمات سیاسی که باعث ورود آن در دوره رضاشاه شد. این موضع‌گیری‌ها با امر سیاسی و قدرت پیوند داشت؛ بنابراین درک سیاست برای چرایی عدم ورود آن در دوره قاجار و ورود آن در دوره رضاشاه مهم است.

نگاه سیاسی و پرستیژی به ابر پروژه‌ها در ایران، اختلاف بر اولویت جاده یا ریل، مسیرهای راه‌آهن، انتخاب کشورهای مجری آن، رقابت بیگانگان بر سر آن، مخالفت‌های سنت‌گرایان با ابزارهای تجدد به‌خاطر کاهش قدرت آن‌ها، رقابت بر سر منافع اقتصادی در میان گروه‌های سیاسی، مخالفت صاحبان مشاغل سنتی با آن به‌خاطر حذف برخی مشاغل،

اقتصاد سیاسی راه‌آهن و سیاست‌گذاری ریلی در ایران از منظر نظریه ... (ابراهیم عباسی و حسین محسنی) ۴۲۱

مهم‌ترین مباحث رهیافت اقتصاد سیاسی راه‌آهن در ایران بوده که بخشی از آن‌ها در چارچوب نظریه تخریب خلاق در این مقاله به بحث گذاشته می‌شود.

مهم‌ترین هدف این پژوهش نشان دادن تأثیر متغیر سیاست در تصویب و اجرای مهم‌ترین پروژه‌های اقتصادی در ایران است؛ بنابراین کاریست این رهیافت می‌تواند علت مخالفت با ورود فناوری‌های جدید و انجام رقابت بر سر آن را حتی در ایران امروز توضیح داد. با توجه به این مقدمات، روش این مطالعه، تبیینی از نوع مطالعات کتابخانه‌ای و اسنادی و سعی شده تا داده‌ها و آمارهای مربوط، با بهره‌گیری از تاریخ شفاهی (خاطرات) و نیز کتاب‌های اسنادی گردآوری شود.

اسناد راه‌آهن در ایران در مجموعه‌های مختلف به چاپ رسیده است. برخی از آن در مرکز اسناد ریاست جمهوری که اسناد وزارت دربار و نخست‌وزیری را سازمان‌دهی می‌کنند موجود است. برخی در کتابخانه و سازمان اسناد مجلس شورای اسلامی آرشیو شده و برخی نیز در مذاکرات نمایندگان موافق و مخالف یا رساله‌هایی که در این خصوص به چاپ رسیده است؛ بنابراین مخالفت‌ها و موافقت‌ها با راه‌آهن مستند به این اسناد و برخی منابع اصیل است.

### **پیشینه پژوهش**

در پژوهش‌های راجع به این موضوع، عموماً به سایر ابعاد این مسئله مانند بعد اقتصادی، نوسازی و مالی و تاریخی اشاره شده است. در این میان می‌توان به آثار و مکتوبات مهمی اعم از کتب و مقالات اشاره داشت؛ از جمله می‌توان به کتاب دنیس رایت (۱۳۵۹) با عنوان *انگلیسی‌ها در میان ایرانیان* اشاره کرد که به صورت پراکنده و البته آن‌هم در رابطه با اقدامات انگلیسی‌ها به مسئله راه‌آهن اشاراتی شده است. همچنین فلور (۱۳۷۱)، در کتاب *صنعتی‌شدن ایران* به آغاز صنعتی‌شدن ایران پرداخته که البته بیشتر سال‌های ۱۹۰۰ تا ۱۹۲۵ را پوشش می‌دهد.

داریوش رحمانیان و سارا یارمهدوی (۱۳۹۱) در مقاله «راه‌آهن ایران در عصر قاجار» به خوبی به تبیین نگاه روشنفکران و نخبگان سیاسی در خصوص راه‌آهن در ایران عصر قاجار پرداخته و رساله‌های تأسیسی مربوط به راه و راه‌آهن را معرفی و موانع تأسیس آن در

عصر قاجار را به بحث گذاشته‌اند. این مقاله تأثیر ملاحظات سیاسی در این پروژه فنی و پیامدهای سیاسی آن را بررسی نکرده و مقطع زمانی آن فقط عصر قاجار است.

کتاب دیگر اثر کاتوزیان (۱۳۸۵) با عنوان *اقتصاد سیاسی ایران* است. وی در این کتاب به این مسئله پرداخته که احداث راه‌آهن در سال ۱۳۰۶ از لحاظ اقتصادی نتایج فاجعه‌آمیزی برای ایران در پی داشته و سپس به انتقادات وارده به طرح‌های احداث راه‌آهن از سوی کسانی چون مصدق می‌پردازد. مظاهری نیز در مقاله‌ای با عنوان «ظهور راه‌آهن» به ریشه‌های ظهور و گسترش راه‌آهن به‌طور عام و با دیدی باستان‌شناسانه پرداخته است.

پورآرین، رازنهان و رجبی (۱۳۹۴) در مقاله «رضاشاه و مدرنیزاسیون ایران ضدیت با مظاهر فرهنگ اسلامی - ایرانی» به بررسی این مسئله پرداخته‌اند که مدرنیزاسیون رضاشاه بیشتر به مسائل ضدیت با دین و فرهنگ اسلامی توجه داشته و راه‌آهن را به‌عنوان یکی از مظاهر نوسازی در این چارچوب، مورد واکاوی قرار داده‌اند. پاشازاده (۱۳۹۱) در مقاله‌ای با عنوان «راه‌آهن و ترقی از نگاه اندیشمندان عصر ناصری» به بررسی مسئله راه‌آهن از دیدگاه اندیشمندان عصر ناصری پرداخته است.

میرزایی پری (۱۳۸۴) نیز در مقاله‌ای با عنوان «قرارنامه راه‌آهن تهران - شاه عبدالعظیم» به این قرارنامه از زاویه تحلیل اسنادی آن پرداخته است. سمیه لک (۱۳۹۰) در مقاله «راه‌آهن سراسری در مذاکرات مجلس شورای ملی از ابتدا تا آغاز احداث راه‌آهن» به بررسی مسئله راه‌آهن در مذاکرات مجلس شورای ملی (مجلس اول، دوم، سوم، چهارم و پنجم) پرداخته و مسئله راه‌آهن را به‌عنوان یک مسئله مهم در حوزه دستور کار مجالس، مورد بررسی قرار داده‌اند.

چاهیان (۱۳۹۰) نیز در مقاله‌ای با عنوان «طرح راه‌آهن و مجلس در دوره پهلوی اول» بیشتر تمرکز خود را بر مسئله راه‌آهن در دوره پهلوی اول گذاشته و چگونگی احداث و مذاکرات راه‌آهن را مورد بررسی قرار داده است. دادخواه (۱۳۸۲) در مقاله‌ای با عنوان «روشنفکران ایرانی و اندیشه اقتصادی»، به بررسی منظومه فکری اقتصادی روشنفکرانی چون داور، محمدعلی جمالزاده، سید جمال‌الدین اصفهانی و صنیع‌الدوله پرداخته و در ذیل بحث درباره اندیشه‌های صنیع‌الدوله، نیم‌نگاهی نیز به موضع او درباره احداث راه‌آهن

اقتصاد سیاسی راه‌آهن و سیاست‌گذاری ریلی در ایران از منظر نظریه ... (ابراهیم عباسی و حسین محسنی) ۴۲۳  
افکنده است.

همان‌طور که ملاحظه می‌شود پژوهش‌هایی که انجام شده از جامعیت لازم در ارتباط با موضوع پژوهش حاضر برخوردار نیستند و بیشتر بر ابعاد تاریخی آن تأکید داشته‌اند. در این پژوهش تلاش می‌شود به این مسئله در چارچوب ارتباط آن با سیاست از دوره قاجار تا پهلوی پرداخته شود. نوآوری این مقاله در توجه به ابعاد اقتصاد سیاسی موضوع از زاویه نظریه تخریب خلاق است.

### مبانی نظری

جوزف شومپتر (۱۹۴۲) اصطلاح تخریب خلاق را در کتاب کاپیتالیزم، سوسیالیسم و دموکراسی، به کار برده است. او معتقد بود، تخریب خلاق یک عنصر لازم جهت خلق و توسعه بازار بوده و بافت قدیمی اقتصاد از درون و به وسیله جهش صنعتی متحول شده و بافت جدیدی جایگزین آن خواهد شد. از نگاه وی، نگرانی و ترس از تخریب خلاق<sup>۱</sup> علت اصلی فقدان هرگونه رشد پایدار در سطح زندگی انسان‌ها از عصر نوسنگی تا انقلاب صنعتی است. نوآوری فناورانه جوامع بشری را ثروتمند می‌سازد، ولی مستلزم جایگزینی کهنه با نو و نابودی امتیارت ویژه اقتصادی و قدرت سیاسی برخی افراد نیز هست (عجم اوغلو و رایبسون، ۱۳۹۳: ۲۴۶).

عجم اوغلو و رایبسون در فصل هشتم کتاب چرا ملت‌ها شکست می‌خورند ورود راه‌آهن به صورت‌بندی اجتماعی یک جامعه را به‌عنوان «تخریب خلاق» مفصل‌بندی کرده‌اند که باعث دگردیسی در تاریخ پایه آن جامعه و زمینه‌ساز گذار از انحصار اقلیت، به دسترسی باز اکثریت به منابع قدرت و ثروت در صورت‌بندی اجتماعی آن جامعه می‌گردد. از این دیدگاه، مخالفت‌ها به دو شکل در جوامع سنتی صورت می‌گیرد: از جنبه اول از سوی حاکمیت مطلقه شخصی که ورود و گسترش تکنولوژی‌های جدید در سطح جامعه را خطری برای شکست انحصار قدرت شخصی خود قلمداد می‌کند و برخی قدرت‌های استعماری که به‌خاطر حضور نهادهای استثمارکننده خود، اجازه ورود تکنولوژی‌های جدید را به کشور مستعمره نمی‌دهند. از جنبه دوم مخالفت با ورود تکنولوژی‌های جدید در تاریخ

پایه جوامع در حال گذار از سوی برخی نخبگان و روشنفکران و روحانیت و حامیان نظم قدیم صورت می‌گیرد. آن‌ها هرکدام دلیل خاصی برای مخالفت داشتند از جمله اینکه ورود راه‌آهن و هرگونه تکنولوژی جدید در سطح جامعه باعث شکل‌گیری یک قدرت متمرکز و مطلقه ملی، نفوذ دولت در میان ایلات و تخریب مشاغل و ارزش‌های سنتی می‌گردد.

### تخریب خلاق

رشد اقتصادی و تغییر فناورانه با چیزی همراه است که اقتصاددان بزرگ «جوزف شومپتر» آن را «تخریب خلاق» نامید (شومپتر، ۱۹۴۲ و ۱۹۳۴). نو جایگزین کهنه می‌شود. بخش‌های اقتصادی جدید منابع را از بخش‌های قدیمی به‌سوی خود جلب می‌کنند. بنگاه‌های تازه، کسب و کار را از دست بنگاه‌های پیشین درمی‌آورند. فناوری‌های نو مهارت‌ها و ماشین‌آلات موجود را مهجور و متروک می‌سازند. فرایند رشد اقتصادی و نهادهای فراگیری که این رشد برپایه آن‌ها استوار است در عرصه سیاسی و در بازار اقتصادی برندگان و بازندگان دارد. ریشه مخالفت با نهادهای اقتصادی فراگیر غالباً ترس از «تخریب خلاق» است (عجم اوغلو و رایبسون، ۱۳۹۳: ۱۲۵).

تاریخ اروپا نمونه‌هایی واضح از پیامدهای تخریب خلاق به ما ارائه می‌دهد. در آستانه انقلاب صنعتی در قرن هجدهم در بیشتر کشورهای اروپایی حکومت در سیطره طبقه اشراف و فرادستان سنتی بود که بخش اصلی درآمدشان را از زمین‌داری یا تجارت‌هایی به دست می‌آوردند که به لطف انحصارات اعطاشده از سوی پادشاهان و موانع ورود به بازار که دولت‌ها وضع می‌کردند سودآور بودند. براساس نظریه تخریب خلاق، گسترش صنایع، کارخانه‌ها و شهرها، منابع را از زمین دور می‌کرد، اجاره زمین را کاهش می‌داد و بر دستمزدی که زمین‌داران می‌بایست به کارگران پردازند می‌افزود.

این فرادستان همچنین شاهد ظهور صاحبان کسب و کارهای جدید و بازرگانی بودند که امتیازات تجاری آنان را زیر پا می‌گذاشتند. روی هم رفته آنان به‌لحاظ اقتصادی بازندگان قطعی صنعتی شدن بودند. شهرنشینی و پیدایش آگاهی اجتماعی در طبقه متوسط و کارگر نیز انحصار سیاسی اشراف زمین‌دار را به چالش می‌کشید؛ بنابراین با فراگیر شدن انقلاب صنعتی، اشراف فقط منافع اقتصادی خود را از دست نمی‌دادند؛ بلکه همچنین در معرض



اقتصاد سیاسی راه‌آهن و سیاست‌گذاری ریلی در ایران از منظر نظریه ... (ابراهیم عباسی و حسین محسنی) ۴۲۵

این خطر قرار داشتند که به بازنندگان سیاسی این فرایند تبدیل شوند و قدرت سیاسی خود را از دست بدهند. این فرادستان با درک تهدیدی که متوجه قدرت اقتصادی و سیاسی‌شان شده بود معمولاً جریان مخالف نیرومندی را درمقابل صنعتی‌شدن شکل می‌دادند (عجم اوغلو و رایینسون، ۱۳۹۳: ۱۲۵).

اشراف تنها بازنندگان صنعتی‌شدن نبودند. پیشه‌ورانی که مهارت دستی‌شان با مکانیکی شدن کارها جایگزین می‌شد نیز با گسترش صنعت مخالفت می‌کردند. عده بسیاری علیه صنعت سازمان‌دهی شدند و به شورش و تخریب دستگاه‌هایی که معیشتشان را مختل کرده بود پرداختند. این افراد را «لودیت»<sup>۱</sup> می‌نامیدند، کلمه‌ای که امروزه مترادف با مقاومت در برابر فناوری شناخته می‌شود. خانه «جان‌کی»<sup>۲</sup> مخترع «ماسوره پرنده»<sup>۳</sup> که در سال ۱۷۳۳ نخستین پیشرفت قابل توجه را در مکانیکی کردن نساجی ایجاد کرد، در سال ۱۷۵۳ توسط لودیت‌ها به آتش کشیده شد. (عجم اوغلو و رایینسون، ۱۳۹۳: ۱۲۶-۱۲۵).

در بسیاری از کشورها نهادهای سیاسی استثماری به دلیل ترس از تخریب خلاق، از نهادهای اقتصادی فراگیر اجتناب می‌کنند، اما در جوامع مختلف فرادستان به درجات متفاوت قدرت را در انحصار خود درمی‌آورند. ممکن است در برخی آن‌ها طبقه حاکم در موقعیتی امن، اطمینان کامل داشته باشد که جابه‌جایی به‌سمت نهادهای فراگیر اقتصادی قدرت سیاسی‌اش را تهدید نخواهد کرد؛ از همین روی به برخی از این تحرکات اجازه وقوع دهد. حالت دیگر آن است که موقعیت تاریخی یک رژیم سیاسی استثماری، نهادهای اقتصادی نسبتاً فراگیر را فراهم آورد و رژیم تصمیم به انسداد نهادهای اقتصادی نگیرد. این حالت، دومین راه برای تحقق رشد تحت نهادهای سیاسی استثماری است (عجم اوغلو و رایینسون، ۱۳۹۳: ۱۳۴).

صنعتی‌شدن شتابان کره جنوبی در زمان «ژنرال پارک» یکی از این نمونه‌هاست. پارک در سال ۱۹۶۹ در پی یک کودتای نظامی به قدرت رسید؛ اما او در جامعه‌ای قدرت را به دست گرفت که به‌شدت تحت حمایت ایالات متحده بود و نهادهای اقتصادی فراگیر در آن رواج داشت. رژیم پارک با اینکه اقتدارگرا بود اما به میزان کافی از جانب بهبود رشد

---

1. Luddite  
2. John Kay  
3. Flying Shuttle

اقتصادی احساس امنیت می‌کرد و در واقع در این جهت بسیار فعال بود. شاید بخشی از علت آن باشد که رژیم مستقیماً توسط نهادهای اقتصادی استثماری پشتیبانی نمی‌شد (عجم اوغلو و رابینسون، ۱۳۹۳: ۱۳۴). در دهه ۱۹۸۰ کره جنوبی برخلاف شوروی و بسیاری از کشورهای دیگری که زیر سلطه نهادهای استعماری به سر می‌بردند به سوی نهادهای فراگیر گذار کرد؛ گذاری موفقیت‌آمیز که به واسطه تلاقی عوامل مختلف صورت پذیرفت (عجم اوغلو و رابینسون، ۱۳۹۳: ۱۳۵).

اگرچه نهادهای استثماری می‌توانند رشد محدودی ایجاد کنند؛ به‌طور معمول، رشد اقتصادی پایداری به‌وجود نخواهند آورد و بی‌شک این رشد از نوع همراه با تخریب خلاق نیست. وقتی نهادهای سیاسی و اقتصادی، هردو استثماری باشند، انگیزه‌ای برای تخریب خلاق و تغییر فناورانه وجود نخواهد داشت. ممکن است دولت برای دوره‌ای موفق به ایجاد رشد سریع اقتصادی از طریق تخصیص دستوری منابع و افراد باشد، اما این فرایند مبتلا به محدودیت‌های ذاتی است و زمانی که اقتصاد به مرزهای این محدودیت‌ها برسد رشد متوقف می‌شود؛ همان‌گونه که در دهه ۱۹۷۰ در شوروی روی داد، وقتی شوروی به رشد اقتصادی دست‌یافت تغییر فناورانه در بیشتر بخش‌های اقتصادی کشور اندک بود.

هرچند آن‌ها با تزریق منابع فراوان به بخش نظامی توانستند فناوری‌های خود را در این حوزه توسعه دهند و حتی برای دوره‌ای کوتاه در رقابت فضایی و هسته‌ای از ایالات متحده پیشی بگیرند، اما این رشد بدون تخریب خلاق و بدون بنیان‌های گسترده برای نوآوری‌های فناورانه نمی‌توانست پایدار باشد و به صورتی غیرمنتظره به پایان رسید (عجم اوغلو و رابینسون، ۱۳۹۳: ۱۳۷-۱۳۶). با توجه به نهادهای شدیداً استبدادی و استثماری عثمانی فهم خصومت سلطان با فناوری چاپ دشوار نیست. در سرزمین‌هایی که علم در انحصار فرادستان است که بر دانش شفاهی حکم می‌رانند این امر وضعیت موجود را به خطر می‌انداخت و متزلزل می‌کرد. سلاطین عثمانی و نظام دینی از تخریب خلاق که پیش می‌آمد می‌ترسیدند. راه‌حل آن‌ها ممنوعیت چاپ بود (عجم اوغلو و رابینسون، ۱۳۹۳: ۲۸۵).

### روش‌های مخالفت با تکنولوژی و نوآوری

در امپراتوری اتریش - مجارستان در زمان حاکمیت فرانسیس ائسل (۱۸۳۵-۱۸۰۶ م)

اقتصاد سیاسی راه‌آهن و سیاست‌گذاری ریلی در ایران از منظر نظریه ... (ابراهیم عباسی و حسین محسنی) ۴۲۷

مخالفت با نوآوری به دو روش اعمال می‌شد. نخست آنکه امپراتوری اتریش مجارستان مخالف گسترش صنعت بود. صنعت منجر به ایجاد کارخانه می‌شد و کارخانه‌ها کارگران را در شهرها به‌خصوص پایتخت متمرکز می‌کردند. بدین ترتیب کارگران ممکن بود به پشتیبانی از مخالفین حکومت مطلقه بپردازند (عجم اوغلو و رایبسون، ۱۳۹۳: ۲۹۷). دوم او با احداث راه‌آهن به‌عنوان یکی از فناوری‌های کلیدی که بر اثر انقلاب صنعتی به‌وجود آمده بود مخالفت کرد. زمانی که طرحی برای ساخت یک خط راه‌آهن شمالی به فرانسیس ائل ارائه شد او پاسخ داد: نه، نه، من هیچ کاری با آن دارم، چون ممکن است انقلاب وارد کشور شود (عجم اوغلو و رایبسون، ۱۳۹۳: ۲۹۸).

مخالفت فرانسیس با صنعت و قطار بخار، به‌علت نگرانی او نسبت به تخریب خلاقیتی ناشی می‌شد که توسعه اقتصادی مدرن می‌توانست به‌همراه آورد. اولویت اصلی او اطمینان از ثبات نهادهای استثماری که بر آن‌ها حکمرانی داشت و حفظ امتیازات فرادستان سنتی بود که از او حمایت می‌کردند. صنعتی شدن که با جذب نیروی کار از نواحی روستایی به شهرها پایه‌های نظم فئودالی را متزلزل می‌ساخت نه‌تنها دستاوردهای بسیار کمی در این زمینه داشت که قدرت سیاسی فرانسیس را به خطر می‌انداخت. او از پیامد تغییرات بزرگ اقتصادی آگاه بود (عجم اوغلو و رایبسون، ۱۳۹۳: ۲۹۹). در روسیه نیز مخالفت با راه‌آهن تنها پس از شکست قاطع این کشور در مقابل نیروهای بریتانیا، فرانسه و عثمانی در جنگ کریمه (۱۸۵۳-۵۶) و بر اثر آشکار شدن نقش عقب‌ماندگی حمل و نقل در امنیت روسیه تغییر کرد (عجم اوغلو و رایبسون، ۱۳۹۳: ۳۰۳).

## یافته‌های پژوهش

### ورود راه‌آهن از نوع تخریب خلاق در ایران

مطابق نظریه تخریب خلاق، مخالفت با نوآوری‌ها و تکنولوژی‌های جدید قشر وسیعی را دربر می‌گیرد. در ایران دوره قاجار این مخالفت ابتدا توسط استعمارگران آغاز شد و نوسان در تصمیم‌گیری به‌وسیله حکومت به‌ویژه ناصرالدین‌شاه و برخی حکومت‌گران ابعاد دیگر مخالفت را در بر گرفت. طبقات و گروه‌های اجتماعی از جمله برخی روشنفکران، پیشه‌وران، سران ایلات و علما و... نیز برای مخالفت خود منطق خاصی را دنبال می‌کردند. این روند

ورود راه‌آهن به ایران را با تأخیر یک قرن روبرو کرد.

رضاشاه با ایجاد تمرکز سیاسی و همراهی برخی روشنفکران و طبقات اجتماعی و اطمینان از قدرت خود به این امر دست یازید؛ اما هنوز هم مخالفانی از طرف برخی روشنفکران و طبقات و گروه‌های اجتماعی وجود داشت و این مخالفت‌ها نیز منطبق خاص خود را داشت. موضوعی که هرچند نتوانست مانع از ورود راه‌آهن به ایران شود اما به‌خاطر وجود برخی نهادهای استثماری سیاسی، مانع از ورود دیگر تکنولوژی‌ها یا گسترده‌گی این تکنولوژی‌ها و تبدیل آن به نهاد هم از طرف حکومت و هم از طرف برخی گروه‌های اجتماعی در دوره پهلوی شد.

### موافقان راه‌آهن

مسئله امنیت به‌ویژه در مواقع بحرانی مانند قحطی بزرگ ۱۲۸۸ ق و وجود راهزن‌ها و قطاع‌الطریق، حکومت را با معضلی جدی در مسئله راه‌ها مواجه کرده بود. راه‌ها به‌منزله عمده‌ترین اصل تجارت برای روس و انگلیس از یک‌سو و دولت ایران از سوی دیگر برای بالا بردن درآمد مسئله‌ای اساسی بود. بعد از قحطی ۱۲۸۸ ق (۱۸۷۱ م) و از دست رفتن کنترل حکومت بر جمعیت و جغرافیا و همچنین یخبندانی که مانع رسیدن غلات به بسیاری از شهرهای قحطی‌زده بود، راه‌ها بدل به مسئله‌ای جدی‌تر شدند (حیدری، ۱۳۹۷: ۱۳۷).

حاجی محمد میرزا کاشف در ۱۳۰۶ ق (۱۸۸۸) رساله‌ای درباره فواید راه‌آهن می‌نویسد؛ او در این رساله بیان می‌دارد که بدبختی و عقب‌ماندگی ایران به خاطر نداشتن راه است. «اگر معانی این مسئله را به‌قدر اطفال مدارس فرنگستان شکافته و فهمیده بودیم حالا صدمبار راه‌های ملک ما ساخته‌شده بود. عیب و نقص بزرگ ما این است که هنوز فایده و حسنات ساختن راه‌آهن را چنانکه باید ندانسته‌ایم. خلاصه فقر و پریشانی ما، فلاکت ما، خرابی مملکت ما و صد قسم مصائب دیگر ما همه از نداشتن راه است.» (حیدری، ۱۳۹۷: ۱۰). فصل اول رساله فوق‌الذکر مضمینی مهمی در باب حرکت است. توجه به راه‌آهن را با سرعت و زمان توجیه می‌کند (حیدری، ۱۳۹۷: ۱۳۷).

پس از طرح اندیشه‌ی احداث راه‌آهن در ایران عصر ناصری توسط اروپایی‌ها، عده‌ای

اقتصاد سیاسی راه‌آهن و سیاست‌گذاری ریلی در ایران از منظر نظریه ... (ابراهیم عباسی و حسین محسنی) ۴۲۹

از اندیشمندان ایرانی در مورد احداث راه‌آهن در ایران تفکر و تأمل کردند و در طرح‌ها و اندیشه‌های خود، ضمن تشریح ضرورت‌ها، فواید و نحوه انجام کار، میان راه‌آهن و ترقی و پیشرفت جامعه ایرانی ارتباط مستقیم برقرار کردند (پاشازاده، ۱۳۹۱: ۵۷). در ایران عصر ناصری، میرزا یوسف خان مستشارالدوله و میرزا ملکم‌خان اولین اندیشمندانی بودند که طرح‌هایی را برای احداث راه‌آهن ارائه کردند.

مرتضی قلی‌خان صنیع‌الدوله نیز یکی دیگر از رجال مرفعی قاجار بود که طرح‌های مهمی را درباره احداث راه‌آهن در ایران به اجرا گذاشت و در این باره تلاش‌های زیادی نمود؛ وی نیز مدتی به‌عنوان رئیس مجلس و کمیسیون مالی آن بود و بعدها به‌عنوان وزیر مالیه در کابینه نظام‌السلطنه به پیاده‌سازی ایده‌های خود پرداخت. او در رساله خود با عنوان «راه نجات» طرح‌ها و ایده‌های خود در باب احداث راه‌آهن در ایران را مطرح می‌کند. امنیت را لازمه جامعه می‌داند و برای رسیدن به آن به عواملی اشاره دارد که همه پرهزینه و طولانی هستند به همین علت از نظر وی تنها راهی که باعث گسترش امنیت و توسعه کشاورزی می‌شود و در پی خود تولید ثروت می‌آورد احداث راه‌آهن است (چاهیان، ۱۳۹۰: ۷۳).

هدایت در کتاب مشهور خود *خاطرات و خطرات* در یاد او چنین آورده است که «صنیع‌الدوله یک نفر ایرانی بود عالم بالکثیر علوم، فاضل، صدیق و دوستدار وطن، در ایران قرینه نداشت و آثار او اگر نگذاشتند به زمان خودش صورت حاصل کند، آخر انجام پذیرفت و فراموش‌شدنی نیست. من می‌بینم که مجسمه صنیع‌الدوله را جلو گار راه‌آهن خواهند گذارد.» (هدایت، ۱۳۴۴: ۲۳۲).

در سال‌های بین کودتا تا شروع سلطنت پهلوی دور جدیدی از تلاش‌ها برای ایجاد راه‌آهن در ایران آغاز شد. روشنفکران در یادآوری این ضرورت و پیشنهادهایی برای چگونگی انجام این کار مهم از هیچ تلاشی فروگذار نکردند. در این میان روزنامه‌نگاران نیز بیکار ننشستند و دور جدید کوشش آن‌ها در سال ۱۳۰۳ به‌ویژه در روزنامه *حبل‌المتین* آغاز شد. در تاریخ بیست بهمن‌ماه ۱۳۰۴ قانون ساخت راه‌آهن تصویب و برای اجرا ابلاغ گردید (نوری و سلیمانی، ۱۳۹۹: ۱۲۵).

ازلحاظ نظامی، ارتش رضاشاه برای اینکه بتواند به مناطق مختلف کشور نفوذ یافته و نیروهای مرکزگرای داخلی و سران ایلات و عشایر را آرام نماید، نیازمند بهبود وسایل ارتباطی نظیر جاده‌ها و راه‌آهن و تلگراف بود و نشان‌دهنده این بود که در این دوران ازلحاظ سیاسی وضعیت کشور هنوز ثبات لازم در خود را نداشت (حیدری و صادقی، ۱۳۹۳: ۷۳). افزون بر این مسائل، رضاشاه علاقه بسیار زیادی به گسترش راه‌آهن در ایران داشت؛ به گونه‌ای که به کارول (مسئول راه‌آهن در جنوب کشور) اختیارات بسیاری داده بود که حتی از اختیارات وزیر هم زیادتر بود، البته ازلحاظ اداری. همچنین رضاشاه مشمولین خدمت نظام‌وظیفه را که در زمینه راه‌آهن تحصیل کرده بودند از خدمت معاف نموده و اهمیت می‌دادند که فقط در راه‌آهن کار کنند (شریف امامی، ۱۳۸۰: ۲۰-۱۵).

مجلس نیز در این دوره نقش مؤثری در تحولات راه‌آهن داشت. دوره پنجم مجلس شورای ملی از جهاتی در تعیین سرنوشت راه‌آهن سراسری اهمیت دارد: اول آنکه در این دوره سلطنت قاجاریه منحل و رضاشاه بر اریکه قدرت تکیه می‌زند و دوم آنکه در این دوره دولت وقت، قانون انحصار قند و شکر و چای را وضع و در نهم خرداد ۱۳۰۴ به تصویب مجلس رسانید که به موجب این قانون مقرر گردید از هر سه کیلو قند و شکر دو ریال و از هر کیلو چای شش ریال مالیات اخذ و درآمد حاصله از آن صرف هزینه راه‌آهن سراسری گردد (لک، ۱۳۹۰: ۲۹۳).

پس از جلوس سردار سپه به تخت سلطنت، قانون اجازه ساختن خطوط اصلی و مهم مملکت را به تاریخ ۲۰ بهمن همان سال ۱۳۰۴ به تصویب رسانید و بالاخره در دوره ششم مجلس قانون‌گذاری اجازه ساختمان راه‌آهن سراسری مابین خرموسی و بندرجز را علی‌رغم مخالفت و مقاومت عده‌ای از نمایندگان با دو فوریت در تاریخ ۴ اسفند از تصویب گذرانید (متین دفتری، ۱۳۸۱: ۴۵۲)، دوره ششم نیز از این جهت که اولین کلنگ ساختمان راه‌آهن سراسری در تهران بر زمین زده شد و در همان زمان رسماً ساختمان راه‌آهن از سه نقطه جنوب و مرکز و شمال آغاز گردید مورد توجه است (لک، ۱۳۹۰: ۲۹۳).

اقتصاد سیاسی راه آهن و سیاست‌گذاری ریلی در ایران از منظر نظریه ... (ابراهیم عباسی و حسین محسنی) ۴۳۱  
رضاشاه به شدت بر اجرایی شدن راه آهن در ایران توجه داشت. جعفر شریف امامی<sup>۱</sup> در  
خاطرات خود درباره این جدیت چنین می‌آورد که: «اعلی حضرت شخصاً همه چیز را  
نظارت می‌کرد، در راه آهن مخصوصاً، تعداد لوکوموتیوها را مثلاً او حفظ بود» (شریف  
امامی، ۱۳۸۰: ۴۱).

یکی از اقدامات رضاشاه که تأثیر مهمی بر روند تحولات راه آهن در ایران گذاشت  
استفاده از مستشاران آمریکایی و آلمانی بود که در این بین مستشاران آلمانی عملکرد بهتر و  
قابل قبول‌تری از خود در زمینه توسعه حمل و نقل ریلی ایران نشان دادند. شریف امامی در  
خاطرات خود می‌نویسد: «برای رفع احتیاجات راه آهن عده‌ای در حدود سی نفر از وزارت  
را می‌فرستادند به آلمان و من جزو آن هیئت به آلمان فرستاده شدم. در آلمان، ما در براندن  
بورگر تسترال شوله<sup>۲</sup> در مدرسه سترال که مدرسه راه آهن بود هجده ماه در رشته‌های  
مختلف راه آهن تحصیل کردیم و بعد به ایران مراجعات کردیم.» (شریف امامی، ۱۳۸۰: ۱۱)  
احداث خط آهن سراسری ایران که یکی از آرزوهای رضاشاه بود با ۲۱۰۰ پل و  
۲۲۴ تونل، در مسافتی بالغ بر ۱۲۰۰ کیلومتر، بندر شاهپور را در خلیج فارس به بندر شاه در  
نزدیکی مرز شوروی متصل می‌ساخت که تحت نظارت مهندسين آلمانی ساخته شد،  
بی‌آنکه دولت ایران ناگزیر به دریافت وام خارجی گردد و این عمل با افزایش یک ریال  
عوارض و مالیات به هر کیلو قند و شکر صورت پذیرفت (جلالی نایینی، ۱۳۸۴: ۸۶).  
برای ساخت این راه آهن که برای هر مایل بیش از ۳۵۰۰۰ لیره هزینه شد، شصت هزار  
کارگر به مدت چندین سال مشغول عملیات آن بودند (برهانی و سلیمانی، ۱۳۹۳: ۲۶).

پس از رضاشاه، نخستین برنامه راه آهن در دهه ۱۳۲۰، تکمیل راه آهن آذربایجان بود.  
این خط قبل از شهریور ۱۳۲۰ از تهران تا زنجان به طول ۳۱۵ کیلومتر ساخته شده بود و از  
اواسط ۱۳۲۱ ساختمان راه آهن قزوین به زنجان آماده بهره‌برداری گردید. (احتشامی، ۱۳۸۲:  
۹۰). پس از کودتای ۲۸ مرداد تا دهه ۵۰ شمسی، توسعه راه آهن دولتی، دیگر آن آثار

---

۱. جعفر شریف امامی (۱۳۷۷-۱۲۸۹ ش) در دوره رضاشاه برای تحصیل در مهندسی راه آهن به آلمان اعزام شد و  
پس از بازگشت به ایران در راه آهن استخدام گردید. او وزیر راه در زمان نخست‌وزیری حسین علاء شد. همچنین  
سابقه دو دوره نخست‌وزیری و نیز ریاست مجلس سنا را در کارنامه خود داشت (شریف امامی، ۱۳۸۰).

سیاسی زمان رضاشاه و نیز دوران چهارساله اشغال متفقین را نداشت. خطوط شبکه راه‌آهن ایران از لحاظ کمی نسبت به قبل از آن تاریخ تقریباً به بیش از دو برابر افزایش یافت. (محبوبی اردکانی، ۱۳۵۷، ج ۲: ۳۸۹).

در دوره پهلوی احساس اطمینان نظام حاکم از قدرت خود، حمایت روشنفکران و برخی طبقات اجتماعی، بلاموضوع شدن رقابت روس و انگلیس در ایران، حمایت آلمان و توافق آن برای در اختیار گذاشتن تکنولوژی‌های جدید و سرانجام کاهش مخالفت نیروهای داخلی باعث ورود راه‌آهن به ایران شد اما بنا به دلایلی نتوانست به گسترش نهادهای فراگیر و حذف نهادهای استثماراری بینجامد. برخلاف دوره قاجار که اختلاف نظر و دیدگاه‌های موافق و مخالف بر سر مقوله راه‌آهن وجود داشت، در دوره پهلوی، نخبگان و هر دو پادشاه نسبت به مسئله راه‌آهن اجماع داشتند.

## مخالفان راه‌آهن

### راه‌آهن و رقابت قدرت‌های بزرگ

در عصر قاجار، رقابت روس و انگلیس در مسئله راه‌آهن تا بدان‌جا بود که عقد قرارداد با یکی، به منزله تلاش برای خنثی‌سازی یا متوازن‌سازی آن از سوی کشور مقابل بود. به‌گونه‌ای که این رقابت‌ها سرانجام به این امر منتهی شد که عملاً خط ریلی در ایران عصر قجر ایجاد نگردید.

۱. برای مثال جولوس دو رویتر از میان امتیاز وسیع و همه‌جانبه‌ای که در سال ۱۸۷۲ از شاه کسب کرده بود در درجه نخست به راه‌آهنی دل بسته بود که امید داشت بین دریای خزر و خلیج فارس بکشد؛ اما تحت فشار روسیه شاه تسلیم شد و در اواخر سال ۱۸۹۰ پیمانی بین ایران و روس منعقد شد که به‌موجب آن مقرر گشت که برای مدت ده سال، احداث راه‌آهن در ایران ممنوع شود. این پیمان در سال ۱۹۰۰ برای مدت ده سال دیگر تمدید شد و بدین ترتیب هرگونه امید احداث راه‌آهن در ایران را تا سال‌ها نقش بر آب ساخت. هنگامی که این پیمان دوم منقضی شد توجه و علاقه محافل لندن نسبت به احداث راه‌آهن در ایران به‌سرعت احیا گشت.

گروهی از سرمایه‌داران و بانکداران قدرتمند و ذی‌نفوذ محافل بازرگانی لندن سازمانی با



اقتصاد سیاسی راه‌آهن و سیاست‌گذاری ریلی در ایران از منظر نظریه ... (ابراهیم عباسی و حسین محسنی) ۴۳۳

عنوان «سندیکای راه‌آهن ایران» تشکیل دادند و امتیازی از شاه برای نقشه‌برداری از مسیر راه‌آهن و احداث راه‌آهن از خلیج فارس به درون ایران کسب کردند. دولت بریتانیا از این سندیکا پشتیبانی کرد و علت این پشتیبانی فقط مقتضیات نظامی نبود، بلکه این نکته بود که دولت بریتانیا عقیده داشت که با فقدان جاده و راه‌آهن، وضع نامساعد اقتصادی ایران از آنچه هست بدتر خواهد شد (رایت، ۱۳۵۹: ۱۶۱). هرچند که این مسئله به‌دلایلی همچون وقوع جنگ جهانی اول عملی نشد. لرد کرزن در کتاب خود شرح مفصلی پیرامون مسائل راه‌آهن و طرح‌ها و امتیازات آن آورده و مخالف روس‌ها را مهم‌ترین علت ناکامی آن در ایران می‌داند (کرزن، ۱۳۶۷). دست‌خط شاه به مشیرالدوله نیز ترس و ملاحظه وی از روس‌ها را نشان می‌دهد:

«مشیرالدوله در موضوع راه‌آهن باید صحبت‌هایی را که با گورچاکف {صدراعظم روس} در پترزبورگ صورت گرفت همیشه در نظر داشته باشید. خودتون دیدید که مشارالیه چقدر این عمل ما را (عقد قرارداد با رویترا) وحشت داشت و وعده صریح به ایشون داده شد که این قرارداد لغو خواهد شد. حال اگر برخلاف قولی که داده‌ایم عمل کنیم دولت روسیه از ایران و از شخص ما رنجش بسیار حاصل خواهد کرد. رنجش روسیه خیلی برای ایران گران تمام خواهد شد.» (شیخ‌الاسلامی، ۱۳۶۸: ۷۸).

ابوالقاسم‌خان ناصرالملک نایب‌السلطنه نیز از جمله طرفداران احداث راه‌آهن در ایران بود. او بر این اعتقاد بود که باید وسایلی فراهم شود که دو دولت روس و انگلیس با رعایت اصول معاهده ۱۹۰۷ در قلمرو نفوذ خودشان راه‌آهن بسازند. ولی این فکری بود که مسلماً عملی نمی‌شد؛ زیرا هم وطن پرستان با آن مخالف بودند و آن را باعث ازدیاد نفوذ روس و انگلیس در ایران می‌دانستند و هم با بسط قدرت آلمان و مبارزه‌ای که روس و انگلیس با آن دولت پیش گرفته بودند، خلاف مصلحتشان بود که پول و وقت خود را صرف ساختن راه‌آهن در ایران نمایند و اگر هم دیده می‌شود که راه‌آهن‌های مختصری توسط آن‌ها ساخته شده بنا بر مصالح نظامی بوده است (محبوبی اردکانی، ۲۵۳۷، ج ۲: ۳۳۸).

در جوابی که رویترا از وزارت خارجه انگلستان دریافت کرد به‌صراحت اشعار شده بود که: «دولت علیاحضرت ملکه انگلستان البته از اقدامات اعلی حضرت پادشاه ایران که تصمیم

گرفته‌اند منابع ملی و ثروت‌های طبیعی مملکت خود را به کمک سرمایه‌های خارجی به کار اندازند خرسند و راضی هستند؛ اما در ضمن، دولت علیاحضرت ملکه انگلستان متأسفانه نمی‌تواند منافعی را که شما با این امتیاز به دست آورده‌اید تضمین کنید یا اینکه خود را در حفظ و حراست از آن‌ها موظف و پایبند بشمارد.» این اولین ضربه‌ای بود که به امتیاز تاریخی رویت‌ر خورد و صاحب امتیاز را از عرش تخیلات استعماری به خاکدان واقعیت‌های سیاسی فرود آورد، همین نامه وزارت امور خارجه انگلستان بود (شیخ‌الاسلامی، ۱۳۶۸: ۷۶).

در دوره رضاشاه، از آنجاکه پای دو کشور دیگر یعنی آمریکا و آلمان به ایران باز شده بود، بنابراین انگلیس و روسیه چاره‌ای نداشتند که رقابت خود را تبدیل به همکاری کرده و برای جلوگیری از نفوذ آن دو کشور وارد عمل شوند؛ بنابراین به این نتیجه رسیدند که مانع از احداث راه‌آهن در ایران نشوند. در مجموع قدرت‌های استعماری به خاطر حضور نهادهای استثمارکننده خود اجازه ورود راه‌آهن را به کشور ایران ندادند. اروپاییان در بسیاری از بخش‌های جهان که به استعمار درآورده بودند امکان رشد اقتصادی را مانند ورود تکنولوژی‌های جدید به‌ویژه راه‌آهن سرکوب کردند تا از عواقب آن برای خود خلاص شوند.

### مخالفت‌های داخلی با مسئله راه‌آهن در ایران

مخالفت‌ها با راه‌آهن در ایران در ابتدا از پرسش‌هایی درخصوص «چرایی راه و راه‌آهن در ایران» و «چرا یک راه‌آهن و نه یک جاده» و خطر از بین رفتن خیلی از مشاغل سنتی و داخلی و تمرکز قدرت در حکومت و... شروع شد و سپس با پرسش‌هایی از مسیر راه‌آهن یا به گفته کاتوزیان «چرا از شمال مرکزی به جنوب غربی» (کاتوزیان، ۱۳۸۵: ۱۶۰) و نه از غرب به شرق ادامه یافت. خان ملک ساسانی می‌گوید: «بعد از دادن امتیاز کذایی رویت‌ر و انتشار قواعد و قوانین جدید، چندین دسته مخالف که منافعشان به کلی با یکدیگر متفاوت بود بر ضد میرزا حسین خان [مشیرالدوله] تشکیل شد. ... دسته‌های مخالف عبارت بودند از وطن‌پرستان صمیمی که تجدد در کل شئون و رسوم مملکت را رخنه‌ای در استقلال کشور می‌پنداشتند - دوم روحانیون، قبول عادات و رسوم اروپا را مخالفت شریعت تلقی

اقتصاد سیاسی راه‌آهن و سیاست‌گذاری ریلی در ایران از منظر نظریه ... (ابراهیم عباسی و حسین محسنی) ۴۳۵

می‌کردند - سوم حکام و مأمورینی که افسارگسیخته و بدون هیچ مجازات، دست‌اندازی به مال رعیت می‌کردند و عایدات دولت را چپاول می‌نمودند - چهارم متفکرینی که پایه عملیات میرزا حسین‌خان را بر روی شارلاتانی و به‌هوا و هوس و جاه‌طلبی و بی‌ثباتی می‌دیدند- پنجم عمال سیاست خارجی که به‌صورت حق‌به‌جانب برای استقلال ایران دلسوزی می‌کردند. دولت تزاری روس نیز که از دادن امتیازات پیش‌گفته، ناراضی بود همه مخالفین را تشویق می‌نمود.

سردسته مخالفان عبارت بودند از جناب آقای میرزا یوسف مستوفی‌الممالک - میرزا سعید خان انصاری مؤتمن‌الملک وزیر امور خارجه- دوست‌علی خان معیرالممالک - علیقلی میرزا اعتضادالسلطنه - فیروز میرزا نصرت‌الدوله - احمد میرزا عضدالدوله- احمد میرزا معین‌الدوله- میرزا عبدالوهاب خان نصیرالدوله شیرازی - میرزا قهرمان امین‌لشگر و غیره و غیره. آتش این مسئله به‌قدری شعله‌ور گردید که موقع مراجعت شاه از فرنگستان، در هنگام ورود به انزلی، مستقبلین به عرض رسانیدند که اگر میرزا حسین‌خان در رکاب همایون به تهران بیاید، شورش عظیم برپا خواهد شد. شاه هم میرزا حسین‌خان را در رشت گذارده خودش به تهران آمد.» (ساسانی، ۱۳۴۷: ۱۰۲).

### مخالفت نظام سیاسی

حاکمیت مطلقه شخصی، ورود و گسترش تکنولوژی‌های جدید در سطح جامعه را خطری برای شکست انحصار قدرت شخصی خود می‌دانست. از بین رفتن منافع اقتصادی، تضعیف قدرت سیاسی و شکست انحصار قدرت و وجود نهادهای استثماری در درون نظام و تلاش برای حفظ آن دلایل تردید در سیاست‌گذاری ریلی در دوره قاجار بود. «اکراه حکومت در این زمینه واکنشی بود در برابر نفوذ تدریجی قدرت‌های بزرگ. آن‌ها به جهت ضعف در برابر قدرت‌های بیگانه تمایل داشتند سدهایی که در برابر ارتباطات قرار داشت نگاه دارند و از بین نبرند.» (لمبتون، ۱۳۷۹: ۱۳۶).

عباس امانت در کتاب *قبله عالم* درباره ناصرالدین‌شاه از نوعی تکنیک هراسی یا صنعت هراسی در شاه صحبت می‌کند (امانت، ۱۳۹۳: ۵۵۹). این‌طور که از قراین برمی‌آید شاه در اواخر سلطنتش به این نتیجه رسید که پیشرفت در علم و صنعت تنها مقدر غرب است و

اساساً قابل انتقال به مملکت او و کشورش نیست. ناصرالدین شاه از دودکش‌های بلند کوره‌های ذوب‌آهن، از سروصدای کارخانه‌های نساجی، از نمای تیره و تار کارگاه‌های کشتی‌سازی چندان خوشش نمی‌آمد. گویا نمی‌توانست رعایای خود را به‌صورت کارگران مزدور در شهرهای صنعتی نظیر آنچه در آلمان و انگلستان به چشم دیده بود تجسم کند. او نگران عواقب سیاسی اجتناب‌ناپذیر صنعتی شدن بود (امانت، ۱۳۹۳: ۵۵۳).

اشتیاق شاه برای راه‌آهن بر اثر نوعی حس غریب صنعت هراسی به‌مرور زمان از بین رفت (امانت، ۱۳۹۳: ۵۵۷). درست است که وسایل جدید ارتباط بر اقتدار و حضور شاهانه در سراسر مملکت بسی افزود ولی در عین حال حضور فرنگیان را نیز زیاد کرد و مهم‌تر از همه به اتباع شاه فرصت می‌داد تا با سرعت بی‌سابقه‌ای، در داخل و خارج، با یکدیگر در ارتباط باشند. برای پادشاهی آن‌چنان نگران تاج و تخت و درگیر نگاه‌داری خاک مملکتش از تهدیدات خارجی، طبیعی بود که حضور عینی این‌همه اجنبی، مخاطره‌ای اجتناب‌ناپذیر برای ثبات اجتماعی و تداوم سیاسی به‌شمار آید (امانت، ۱۳۹۳: ۵۵۸). نیکی کدی هم می‌گوید: «شاه در فراهم کردن وسایل اجرای کار رویترو ساختن راه‌آهن موانعی ایجاد کرد و در نتیجه به بهانه‌گذاری، قرارداد را لغو و آن پولی که برای اجرای کار سپرده بود را ضبط کرد.» (کدی، ۱۳۸۵: ۱۱۲)

جواد شیخ‌الاسلامی نیز می‌گوید: امتیازنامه رویترو طوری تنظیم شده بود که اجرا شدنش احتیاج حتمی به حسن نیت ایران داشت و گرنه در پیچ و خم عبارات و جملات مختلف آن حفره‌ها و چاله‌هایی وجود داشت که با استفاده از آن‌ها می‌شد اجرای قانون را عملاً متوقف کرد (شیخ‌الاسلامی، ۱۳۶۸: ۷۸).

## مخالفت گروه‌های اجتماعی

### روحانیان

مبارزه داخلی علیه رویترو را هیئت روحانیان ایران تحت قیادت حاج‌ملا علی کنی اداره می‌کردند و عده‌ای از قوی‌ترین و بانفوذترین شاهزادگان کشور پشتیبان این مبارزه بودند (شیخ‌الاسلامی، ۱۳۶۸: ۸۰). رویارویی روحانیون و سپهسالار بر سر امتیاز رویترو و راه‌آهن به اوج خود رسید. اکنون که تصمیم قطعی شاه دایر به لغو امتیاز رویترو گرفته شده بود

اقتصاد سیاسی راه‌آهن و سیاست‌گذاری ریلی در ایران از منظر نظریه ... (ابراهیم عباسی و حسین محسنی) ۴۳۷

مخالفت علما طبعاً بهانه خوبی به دستش می‌داد که عمل خود را نزد سفارت انگلیس توجیه کند. گراهام استوری در شرح حال رویتز می‌نویسد: «... عذری که سپهسالار و اولیای دولت ایران را برای لغو امتیاز رویتز پیش کشیدند این بود که شاه از تحریکات ملاها وحشت دارد و فعالیت این گروه بر ضد قرارداد، منجر به بحران شدید سیاسی شده است. تاج و تخت ایران در خطر و فدا کردن امتیاز رویتز تنها وسیله نجات تخت شاه از این پرتگاه سیاسی است» (شیخ‌الاسلامی، ۱۳۶۸: ۸۱).

کرزن همچنین به پاره‌ای مخالفت‌های دسته‌های ارتجاعی و ملاهای ارتجاعی حامی ایشان با راه‌آهن اشاره می‌کند (کرزن، ۱۳۶۷: ۷۸۸). البته فریدون آدمیت در شرح اقدامات سپهسالار در خصوص راه‌آهن اشاره و ضمن بررسی مخالفت‌های برخی مذهب‌یون با راه‌آهن، به فتوای برخی علمای نواندیش در حمایت از راه آن نیز اشاره دارد و به نقد دیدگاه لرد کرزن می‌پردازد (آدمیت، ۱۳۵۱: ۳۳۱).

### روشنفکران و برخی دولت‌مردان

مخالفت برخی روشنفکران از دو جنبه بود: یکی تسلط قدرت‌های بیگانه در ایران و ابزار برای تجارت بیگانگان به ضرر امتعه وطنی و دیگر تمرکز قدرت در درون حکومت و ابزاری برای سرکوب. بخشی از این مخالفت‌ها را در پاسخ دو نخبه سیاسی مهم دوره قاجار و پهلوی اول می‌توان دید. مهدی قلی‌خان هدایت بر این عقیده بود که دولت بر منافع غیرمستقیم راه‌آهن توجه بیشتری دارد تا منافی که از راه اقتصادی و مادی حاصل می‌شود. او در مقابل کسانی که معتقد بودند راه‌آهن منافع مادی برای دولت و کشور ندارد، بر این عقیده بود که همچون نظمی که منافع مادی ندارد و برای کشور ضروری است، راه‌آهن هم ابزاری ضروری برای کشور بود (خورشیدوند، ۱۳۹۲: ۱۹).

مهدی قلی‌خان هدایت لایحه احداث راه‌آهن را دو بار به مجلس شورای ملی برد. بار اول در بهمن‌ماه ۱۳۰۴ که با مخالفت شدید مواجه و رد شد و بار دیگر در اسفندماه ۱۳۰۵ که ششمین دوره مجلس شورا ملی بود و این بار با وجود مخالفت‌ها پس از سه روز مذاکره و بحث به تصویب رسید. او در خاطراتش می‌گوید: «اول اسفند ۱۳۰۵ من پیشنهاد راه‌آهن را به مجلس بردم. من الغرائب، مصدق السلطنه مخالف شد که در عوض قندسازی باید

دایر کرد. راه‌آهن منافع مستقیم ندارد. گفتم از راه راه‌آهن منافع مستقیم منظور نیست. منافع غیرمستقیم راه‌آهن بسیار است. نظمی یا نظام هم منافع مادی ندارد، ضروری مصالح مملکت هستند. قند هم به جای خود تدارک خواهد شد و اثبات شیء نفی ما عدا نمی‌کند.» (هدایت، ۱۳۴۴: ۳۷۲).

محمد مصدق به‌عنوان یکی از مهم‌ترین شخصیت‌های سیاسی و به نمایندگی از برخی روشنفکران در سال‌های ۱۳۰۴ تا ۱۳۰۶ علیه مسئله راه‌آهن موضع‌گیری کرد. استدلال اساسی او این بود که احداث راه‌آهن برای ایران از لحاظ اقتصادی مقرون‌به‌صرفه نیست. او چنین بیان داشته است که «ایجاد راه‌آهن خوب است ولی دو راه دارد. اگر ما از صحیح برویم به بهشت وارد می‌شویم و اگر از راه غلط برویم داخل جهنم می‌شویم. راه‌آهنی که در مملکت ما کشیده می‌شود به نظر بنده این خطی که هست از نظر تجارت داخلی و احتیاجات داخلی است؛ زیرا معقول نیست که مملکت اروپا مال‌التجاره خودش را از راه روسیه بیاورد به بندر جز و از بندر جز هم ببرد به هندوستان که بگوییم راه‌آهن ما رابط بین اروپا و هندوستان است. پس راه‌آهن ما اثر بین‌المللی ندارد. بنده با هرکسی بفرماید حاضر هستم مباحثه و مذاکره کنم که اگر ما این چهارده میلیون پول موجودی را خرج کارخانه قند در نقاط مختلفه بکنیم هم قند ارزان‌تر می‌شود و هم ما مستغنی از فرستادن پول به خارجه می‌شویم (متینی، ۱۳۷۸: ۱۳).

وی در مجلس چهاردهم و در سال ۱۳۲۲، در نخستین سخنرانی خود، مخالفت خود با اقدامات رضاشاه و در رأس آن‌ها راه‌آهن را اعلام می‌کند. به بیان وی «دیکتاتور با پول ما و به ضرر ما راه‌آهن کشید و بیست سال برای متفقین امروز ما تدارک مهمات دید. عقیده و ایمان و رجال مملکت را از بین برد، املاک مردم را ضبط و فساد اخلاق را ترویج و اصل ۸۲ قانون اساسی را تفسیر نمود... من می‌خواستم روی خاک راه بروم و وطن را در تصرف دیگران نبینم. خانه‌ای در اختیار داشتن، به از شهری است که دست دیگران است!!» (متینی، ۱۳۷۸: ۸-۹). وقتی مسیر راه‌آهن نیز از جنوب به شمال تعیین شد، مصدق که پیش‌تر از لایحه انحصار قند و شکر برای ایجاد راه‌آهن دفاع کرده بود، به مخالفت با مسیر آن پرداخت. به اعتقاد او، «اگر خط راه‌آهن را برخلاف مصالح مملکت بکشند، ضررهای

اقتصاد سیاسی راه‌آهن و سیاست‌گذاری ریلی در ایران از منظر نظریه ... (ابراهیم عباسی و حسین محسنی) ۴۳۹  
جبران‌ناپذیر دارد». (مختاری اصفهانی، ۱۳۹۲: ۲۷۳).

## ایلات

در میان مخالفان، می‌توان به کسانی که از نفوذ تمدن جدید در ایران نگران بودند اشاره کرد. به‌ویژه در نقاط دور از مرکز؛ زیرا قدرت دولت به همه نقاط کشور نمی‌رسید و به‌خصوص سران عشایر در قلمرو خود تقریباً مختار مطلق بودند و فقط به‌ظاهر از دولت اطاعت داشتند و می‌ترسیدند که راه‌آهن قدرت دولت مرکزی را به سرزمین‌های آن‌ها برساند و آزادی و اقتدار آن‌ها را سلب نماید. نظر علی‌خان فتح‌السلطان سردار اکرم از خوانین لرستان بر این باور بود که راه‌آهن شهرنشین‌ها را قوی خواهد ساخت و دسته کارمندان دولت را مسلط خواهد کرد تا او و ایل او را غارت کنند (محبوبی اردکانی، ۲۵۳۷، ج ۲: ۳۴۱).

## پیشه‌وران

جایگزین شدن مهارت‌های دستی با مکانیکی شدن کارها به‌عنوان رهاورد تکنولوژی‌های جدید، باعث تخریب دستگاه‌های معیشت سنتی می‌شد. در زمان ورود راه‌آهن به ایران نیز این دغدغه‌ها در پیشه‌وران وجود داشت. در قلمرو بخش صنایع دستی، عمده‌ترین گرایش، انحطاط صنایع کارگاهی ایران در طول قرن نوزدهم (۱۱۷۹ تا ۱۲۷۹) بود. بیشتر متصدیان بخش بافندگی دستی شاهد انحطاط تدریجی و زوال نهایی این صنعت بودند. وقتی در حوالی سال‌های ۱۸۵۰ تا ۱۸۷۰ پارچه‌های کارخانه‌ای انگلیسی به بازارهای جنوب رسید تعداد دستگاه‌های بافندگی دستی شیراز از ۵۰۰ واحد در سال ۱۸۰۰ به ده واحد در سال ۱۸۵۷ تنزل کرد. سقوط بافندگی دستی به‌نوبه خود بر سایر اصناف وابسته نظیر رنگرزان، حلاجان و کارگران بخش تمیز کردن پارچه تأثیر گذاشت و می‌توان گفت این مشاغل به‌طور عمده از میان رفتند (فوران، ۱۳۹۲: ۱۹۸).

در همین دوره تولید صنعتی به یاری تجهیزات ماشینی در ایران آغاز شد. بعد از تلاش‌های منفرد حکومت یا افراد خصوصی، کارخانه‌های کوچک کاغذسازی، مینا، باروت‌سازی، قند، نخ‌ریسی در دهه‌های ۱۸۵۰ ایجاد شد. ... ولی اغلب آن‌ها به‌طور عمده بر اثر رقابت مستقیم خارجی‌ان و ارزان‌تر بودن کالاهای وارداتی شکست خوردند (فوران،

۱۳۹۲: ۲۰۰). جان فوران در جدولی ترکیب طبقه کارگر ایران را در سال ۱۹۱۴ نشان می‌دهد.

در این جدول تفوق صنایع دستی مشهود است یعنی از ۱۴۵ هزار کارگر ایرانی، ۱۲۰ هزار نفر در جدول، یا ۸۳ درصد در بخش صنایع سنتی کار می‌کردند. تنها صنعت فرش، نیمی از کارگران را جذب کرده و از این تعداد شصت و پنج هزار نفر قالیاف، بودند و ۸ درصد در صنایع جدید کار می‌کردند. (فوران، ۱۳۹۲: ۲۰۱). ترس از بدتر شدن وضعیت این صنایع و برخی حرفه‌های سنتی را در پاسخ برخی از دولت‌مردان طرفدار ورود راه‌آهن می‌توان یافت:

صنایع‌الدوله از جمله مهم‌ترین طرفداران احداث راه‌آهن در ایران بر این باور بود که تجربه ممالک ثابت کرده که به‌واسطه ساخته‌شدن راه‌آهن، اسباب‌های حمل و نقلی که پیش در آن خاک رایج بوده از کار بازنمی‌مانند، بلکه حاجت به‌وجود آن‌ها بیشتر می‌شود؛ زیرا راه‌آهن از شاهراه می‌رود و قرائی که چند فرسخ از راه به کنار واقع هستند، امتعه خود را باید به سر راه بیاورند و به‌واسطه سهولت عمل حمل و نقل، بر نقلیات آن‌ها به اضعاف مضاعف افزوده می‌شود و چارپایانی که پیش در شاهراه کار می‌کردند، بعد در این راه‌ها سیر خواهند کرد و امتعه نقاط جزو را سر راه می‌آورند و به این شکل آن توهمی که در بیکار ماندن مکاریان ممکن است حاصل شود از میانه می‌رود (صنایع‌الدوله، ۱۳۶۳: ۲۳-۲۲). روزنامه اختر نیز که یکی از روزنامه‌های مهم زمان ناصری در آگاهی‌رسانی علمی و تکنولوژیکی بود در مواقعی از تأسیس راه آن در ایران حمایت نموده و در مواردی نیز با اعتراض از این عقیده به مضرات ناشی از راه‌آهن و تجارت آزاد حاصل از آن برای ایران قرن نوزدهم پرداخت. «بالفرض چون راه ما به فرنگستان نزدیک شد، بالطبع امتعه ما به فرنگستان به‌آسانی می‌رود و همچنین امتعه فرنگستان به سهولت وارد ایران می‌شود بینیم امتعه ما چیست جز فرش و شال و مانند این‌ها از منسوجات و پاره‌ای حبوبات و تریاک و تنباکو و پنبه و امثال این‌ها ... آن‌وقت این قسم تجارت‌ها که تجار ما اکنون دارند به‌کلی منسوخ می‌شود و جمیع کارها به دست بیگانگان افتاده برای ما نخواهد ماند.» (پاشازاده، ۱۳۹۱: ۷ به نقل از اختر).



## نتیجه‌گیری

پروژه‌های کلان در ایران از اقتصاد سیاسی خاصی برخوردارند. آرزوهای بزرگ سیاستمداران در تأسیس پروژه‌هایی که از ظرفیت جامعه ایرانی فراتر بوده، تأثیر ملاحظات سیاسی در مخالفت یا موافقت با پروژه‌ها، ورود منافع شخصی در این پروژه‌ها، فساد حاکم و طولانی شدن آن‌ها به‌ویژه در جامعه متأخر در توسعه و نوسازی، اقتصاد سیاسی آن‌ها را از ویژگی خاصی برخوردار کرده است. در این میان تکنولوژی‌های ارتباطی و حمل و نقل به‌دلیل ماهیت زیرساختی و ابرپروژه‌ای - جاده و هواپیما و راه‌آهن - در ایران اقتصاد سیاسی خاصی دارند. آن‌ها پروژه‌های زیرساختی می‌باشند و سایر صنایع و حرف را متأثر می‌سازند؛ بنابراین ورود آن‌ها هرچند ناگزیر اما باعث تخریب‌هایی نیز می‌گردند که نخبگان سیاسی باید به تصمیم‌های سخت درخصوص آن‌ها مبادرت ورزند. ورود و گسترش آن به‌علت حذف مشاغل سنتی، حذف رقبا، مقاومت ذهنیت و ارزش‌های جامعه در برابر آن، تأثیرگذاری آن بر رقبای داخلی و بین‌المللی، مخالفت یا موافقت نظام سیاسی و کارگزاران آن، هم‌سو بودن یا نبودن آن با منافع طبقات و قشرهای اجتماعی و... شکل خاصی به آن در ایران داد.

در این مقاله با بررسی شواهد ارائه‌شده و در چارچوب نظریه تخریب خلاق گفته شد که عدم ورود راه‌آهن در ایران عصر قاجار و ورود آن در ایران عصر پهلوی همواره با سیاست عجین بوده است. پیوند عمیق و ناگسستنی بین این دو مقوله را بایست در دو ساحت داخلی و خارجی معنادار ساخت؛ به عبارتی، در ساحت داخلی، نظام سیاسی و در رأس آن شاه، روشنفکران و نخبگان، سران ایلات، پیشه‌وران و صاحبان حرف هرکدام دلیلی بری مخالفت با تکنولوژی‌های جدید از جمله راه‌آهن داشتند و در ساحت بین‌المللی نیز بنا بر سیاست‌های استثمارگرایانه بیگانگان، تأسیس راه‌آهن در ایران در رقابت بین قدرت‌های بزرگ با تأخیر یک قرن پس از اختراع در اروپا روبه‌رو شد.

جدل‌ها و عدم اجماع داخلی در بین نخبگان بر سر اولویت جاده یا ریل، مسیر شمال به جنوب یا غرب به شرق، نوع استفاده از آن و... بر تأخیر ورود آن به ایران بسیار تأثیرگذار بود. می‌توان گفت راه‌آهن به‌مثابه متغیر وابسته‌ای بود که ظهور و بروز خود را از متغیر

مستقل سیاست و سیاستمداران می‌گرفت. از سوی دیگر، پس از ایجاد و گسترش، در یک روند چرخه‌ای، تأثیرات خود را نیز بر سیاست نهاده است؛ به گونه‌ای که منجر به خلق نیروهای اجتماعی جدید و به تبع آن افزایش تقاضاها، مطالبات و فشار بر دولت‌ها انجامیده است. این روند در دوران قاجار باعث عدم ورود راه‌آهن به ایران و در دوره پهلوی با تغییر این مؤلفه‌ها و اجماع داخلی و تغییر در نظام بین‌المللی و ورود بازیگران جدید تأسیس آن را باعث شد.

اختلاف بر سر ورود و فواید راه‌آهن بین نخبگان سیاسی دیروز به تحلیل‌های سیاسی متفاوت و متضاد بین محققان امروز نیز بدل شده است. بعضی آن را در مسیر تأمین منافع انگلستان می‌دانند و برخی در تأمین منافع شخصی رضاشاه و عده‌ای نیز در مسیری واقع‌بینانه آن را تلاشی سترگ برای نوسازی ایران هرچند با تأخیری یک‌قرنی می‌دانند. سیاست‌های ریلی و ورود تکنولوژی‌های جدید پس از انقلاب نیز هنوز دامن خود را چه در تحلیل و چه در اجرا از غبار سیاست پالایش نکرده و مخالفینی جدی دارد. مخالفتی که به گفته نوحی هراری در کتاب *انسان خردمند* به توقف تکنولوژیک برای نسل‌های بعد می‌انجامد. موضوعی که بررسی آن فرصت دیگری می‌طلبد.

## منابع

- آدمیت، فریدون (۱۳۵۱). *اندیشه ترقی و حکومت قانون*. تهران: خوارزمی.
- احتشامی، منوچهر (۱۳۸۲). *راه‌آهن در ایران*. تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
- اسنادی از اشغال ایران در جنگ جهانی دوم* (۱۳۸۹). جلد سوم. مرکز پژوهش و اسناد ریاست جمهوری. زیر نظر محمدحسن صالحی مرام. تهران: خانه کتاب.
- امانت، عباس (۱۳۹۳). *قبله عالم*. ترجمه حسن کامشاد. تهران: نشر کارنامه.
- برهانی، مرجان، و سلیمانی، کریم (۱۳۹۳). تأثیر عملیاتی شدن پیمان سه‌جانبه بر کارکرد راه‌های ریلی و شوسه در ایران. *تاریخ ایران*، ۷۴ (۱۶)، ۲۳-۴۴.
- پاشازاده، غلامعلی (۱۳۹۱). راه‌آهن و ترقی از نگاه اندیشمندان عصر ناصری. *پژوهش‌های تاریخی*، ۴ (۴)، ۵۷-۷۰.
- پورآرین، فواد، رازنهان، محمدحسن، و رجبی، علی‌اصغر (۱۳۹۴). رضاشاه و مدرنیزاسیون ایران ضدیت با مظاهر فرهنگ اسلامی - ایرانی. *فصلنامه علمی تخصصی تاریخ‌نامه خوارزمی*، ۳ (۹)، ۳-۲۴.
- جلالی نایینی، سید محمدرضا (۱۳۹۴). خاطراتی از احداث راه‌آهن ایران؛ رضاشاه من اقتصاددانم یا میلیسپو؟

- اقتصاد سیاسی راه‌آهن و سیاست‌گذاری ریلی در ایران از منظر نظریه ... (ابراهیم عباسی و حسین محسنی) ۴۴۳  
مجله حافظ، (۱۳)، ۸۶.
- چاهیان، علی اصغر (۱۳۹۰). «طرح راه‌آهن و مجلس در دوره پهلوی اول». اسناد بهارستان، ضمیمه فصلنامه اسناد بهارستان، ۷۱-۹۶.
- حیدری، آرش (۱۳۹۷). تنظیمات ایرانی: حکومت‌مندی و برآمدن دولت مدرن در ایران. مجله جامعه‌شناسی ایران، ۱۹ (۱)، ۱۲۶-۱۴۸. doi: 10.22034/jsi.2018.36650
- حیدری، میلاد، و صادقی، ملیحه (۱۳۹۳). «جاده‌سازی در مازندران در دوره پهلوی اول». خردنامه، ۴ (۱۲)، ۵۹-۷۸.
- خورشیدوند، فاطمه (۱۳۹۲). بررسی صنعت حمل و نقل در آینه مطبوعات عصر پهلوی اول با تکیه بر جراید اقتصادی. پایان‌نامه کارشناسی ارشد در رشته تاریخ ایران دوره اسلامی، دانشگاه بیرجند.
- دادخواه، کامران (۱۳۸۲). روشنفکران ایرانی و اندیشه اقتصادی. ایران‌نامه، (۸۳)، ۲۸۵-۳۰۰.
- راوندی، مرتضی (۱۳۷۱). تاریخ اجتماعی ایران. تهران: آگاه.
- رایت، دنیس (۱۳۵۹). انگلیسی‌ها در میان ایرانیان. ترجمه لطفعلی خنجی. تهران: امیرکبیر.
- رحمانیان، داریوش، و یارمهدوی، سارا (۱۳۹۱). مسئله راه‌آهن در ایران عهد قاجار. پژوهش‌های تاریخی ایران و اسلام، ۲۱ (۱۰)، ۹۱-۱۰۴. doi: 10.22111/jhr.2012.1460
- ساسانی، خان ملک (۱۳۴۷). سیاستگران عصر قاجار. تهران: طهوری
- شریف امامی، جعفر (۱۳۸۰). خاطرات شریف امامی. به کوشش حبیب لاجوردی. تهران: سخن.
- شیخ‌الاسلامی، جواد (۱۳۶۸). قتل اتابک و شانزده مقاله تحقیقی دیگر. چاپ دوم. تهران: کیهان.
- صنیع‌الدوله، مرتضی قلی‌خان (۱۳۶۳). راه نجات. تهران: تاریخ ایران.
- عجم اوغلو، دارون، و رایبسون، جیمز ای (۱۳۹۳). چرا ملت‌ها شکست می‌خورند؟ ریشه‌های قدرت، ثروت و فقر. ترجمه محسن میردامادی و محمدحسین نعیمی‌پور. تهران: روزنه.
- فرح‌بخش، مرتضی، و حناچی، پیروز (۱۳۹۴). تحلیل تأثیر راه‌آهن به‌عنوان میراث صنعتی در ایران. نشریه هنرهای زیبا، ۲۰ (۴)، ۳۳-۴۴. doi: 10.22059/jfaup.2016.59668
- فلور، ویلم (۱۳۷۱). صنعتی شدن ایران. ترجمه ابوالقاسم سری. تهران: توس.
- فوران، جان (۱۳۹۲). مقاومت شکننده: تاریخ تحولات اجتماعی ایران. ترجمه احمد تدین. تهران: رسا.
- کاتوزیان، همایون (۱۳۸۵). اقتصاد سیاسی ایران. ترجمه محمدرضا نفیسی و کامبیز عزیزی. تهران: نشر مرکز.
- کدی، نیکی (۱۳۸۵). ریشه‌های انقلاب ایران. ترجمه عبدالرحیم گواهی. تهران: علمی.
- کرزن، ن. جرج (۱۳۶۷). ایران و قضیه ایران. ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی. تهران: علمی و فرهنگی.
- کاشف، محمد (۱۳۷۳). تغییرات و ترقیات در وضع حرکت و مسافرت و حمل اشیاء و فواید راه‌آهن. به کوشش محمدجواد صاحبی. تهران: دفتر نشر میراث مکتوب.
- لک، سمیه (۱۳۹۰). راه‌آهن سراسری در مذاکرات مجلس شورای ملی از ابتدا تا آغاز احداث راه‌آهن. پیام

لمبتون، ان. اس. (۱۳۷۹). *زمینه‌های دگرگونی اجتماعی در ایران قرن نوزدهم*. ترجمه چنگیز پهلوان در کتاب نظریه دولت در ایران. تهران: نشر گیو.

متین دفتری. احمد (۱۳۸۱). «برگزیده‌ها: خاطراتی از احداث راه‌آهن». *ایران‌شناسی*، ۱۴ (۳)، ۶۵۰-۶۵۶.

متینی، جلال (۱۳۷۸). دکتر مصدق، راه‌آهن سراسری ایران و سلطان احمدشاه. *ایران‌شناسی*، ۱۱ (۱)، ۳۵-۱.

محبوبی اردکانی، حسین (۲۵۳۷). *تاریخ مؤسسات تمدنی جدید در ایران*. تهران: دانشگاه تهران.

مختاری اصفهانی، رضا (۱۳۹۲). *پهلوی اول از کودتا تا سقوط*. تهران: نشر کتاب پارسه.

میرزایی پری، زهرا (۱۳۸۴). *قرارنامه راه‌آهن طهران- شاه عبدالعظیم*. *گنجینه اسناد*، (۵۹)، ۴۱-۵۷.

نوری مصطفی، سلیمانی کریم (۱۳۹۹). نقش آلمان‌ها در تأسیس راه‌آهن در ایران در عصر رضاشاه. *فصلنامه*

*گنجینه اسناد*، ۳۰ (۱۱۸)، ۱۴۱-۱۱۹. doi: 10.22034/ganj.2020.202425

هدایت، مهدی قلی‌خان (۱۳۴۴). *خاطرات و خطرات*. تهران: زوار.

## References

- Adamiat, F. (1972). *The Idea of Progress and the Rule of law*. Tehran: Khwarazmi (In Persian).
- Ajamoglu, D., & Robinson, J. E. (2014). *Why do nations fail? The roots of power, wealth and poverty*. translated by Mohsen Mirdamadi and Mohammad Hossein Naimipour. Tehran: Rosenh Publications (In Persian).
- Amanat, A. (2013). *Pivote of the Universe. Nasir al-din shah Qajar the Iranian Monachy (1831-1896)*. translated by Hassan Kamshad, Tehran: Karnameh Publication (In Persian).
- Borhani, M., & Soleimani, K. (2013). Operational Impact on the Function of the Tripartite Pact of Rail and Road Transports of Iran. *History of Iran*, 74 (16), 23-44 (In Persian).
- Chahian, A. A. (2011). The plan of the railway and parliament in the first Pahlavi period. *Documents of Baharistan, Autumn 2019*. 71-96 (In Persian).
- Curzon, N. G. (1988). *Persia and the Persian Question*. translated by Gholam Ali Vahid Mazandarani, Tehran: Scientific and Cultural Publication (In Persian).
- Dadkhah, K. (2003). Iranian intellectuals and economic thought. *Iran Nameh*, (83), 285-300 (In Persian).
- Documents of the occupation of Iran in the Second World War*. (2009). The third volume. presidential documents and research center. under the supervision of Mohammad Hassan Salehi Maram. Tehran: Khane Ketab (In Persian).
- Ehtshami, M. (2012). *Railways in Iran*. Tehran: Cultural Research Office (In Persian).
- Farah Bakhsh, M., & Hanachi, P. (2014). Analyzing the Effect of Railway as Industrial Heritage in Iran. *Fine Art Journal*, 20 (4), 33-44. doi: 10.22059/jfaup.2016.59668 (In Persian).
- Floor, W. (1992). *Industrialization of Iran*. translated by Abolghasem Serri, Tehran: Tous (In Persian).
- Foran, J. (2012). *Fragile resistance; Social transformation in Iran from 1500 to revolution*. translated by Ahmad Tedaion, Tehran: Rasa (In Persian).
- Hedayat, M. Q. (1965). *Memories and Dangers*. Tehran: Zovvar (In Persian).
- Heydari, A. (2017). Iranian Regulations: Governmentality and Rising the Modern State in Iran. *Iranian Journal of Sociology*, 19 (1), 126-148. doi: 10.22034/jsi.2018.36650 (In Persian).
- Heydari, M., & Sadeghi, M. (2013). Mazandaran Road construction During the First Pahlavi. *Khordnameh*, 4 (12), 59-78 (In Persian).
- Jalali Naiini, S. M. R. (2014). Memories of the construction of Iran's railway; Reza Shah, Am I an economist or Millespo?. *Hafez magazine*, (13), 86 (In Persian).
- Kashif, M. (1994). *Changes and Progress in the mode of movement and travel and transportation of*

- objects and benefits of the railway*. to the efforts of Mohammad Javad Sahibi. Tehran: Mirath Maktoob (In Persian).
- Katoozian, H. (2015). *Iran's political economy*. translated by Mohammad Reza Nafisi and Kambiz Azizi. Tehran: Nashmarkaz (In Persian).
- Keddie, N. (2015). *Roots of Revolution*. translated by Abdol Rahim Gavahi. Tehran: Scientific Publications (In Persian).
- Khurshidvand, F. (2012). *Investigation of the transportation industry in the press of the first Pahlavi era based on economic journals*. master's thesis in the history of Iran in the Islamic period, Birjand University (In Persian).
- Lak, S. (2018). *Nationwide railway in the Negotiations of the National Assembly from the beginning to starting of the construction of the railway*. *Payame Baharestan*, (12), 290-296 (In Persian).
- Lambton, A. S. (2000). *Fields of social transformation in Iran in the 19 century*. translated by Changiz Pahlavan in Theory of Government in Iran. Tehran: Giv (In Persian).
- Mahboubi Ardakani, H. (2537). *History of New Civilizational Institutions in Iran*. Tehran: Tehran University Press (In Persian).
- Mateen Daftari, A. (2012). Selections: memories of the construction of the railway. *Iranology*, 14 (3), 656-650 (In Persian).
- Matini, J. (1999). Dr. Mosadegh, National Railway of Iran and Sultan Ahmad Shah. *Iranology*, 11 (1), 1-35 (In Persian).
- Mirzaeipari, Z. (2005). Tehran Railway Contract - Shah Abdulazim. *Document Treasury*, (59), 57-41 (In Persian).
- Mokhtari Esfahani, R. (2012). *Pahlavi I from the coup to the fall*, Tehran: Parse (In Persian).
- Nouri M. & Soleimani, K. (2019). The Role of Germans in the Establishment of railways in Iran during the Era of Reza Shah. *Ganjineh Sanad*, 30 (118), 119-141. doi: 10.22034/ganj.2020.202425 (In Persian).
- Pashazadeh, Gh. (2012). Railway and Development from the point of view of Iranian Thinkers in the period of Nasser al-Din Shah. *Historical Researches*, 4 (4), 57-70 (In Persian).
- Pourarin, F., Razanhan, M. H., & Rajabi, A. A. (2014). Reza Shah and the modernization of Iran, opposition to the manifestations of Islamic-Iranian culture. *Tarikh Namah Khwarazmi*, 3 (9), 3-24 (In Persian).
- Rahmanian, D., & Yarmahdavi, S. (2011). The issue of railways in Qajar era Iran. *Historical Researches of Iran and Islam*, 21 (10), 91-104. doi: 10.22111/jhr.2012.1460 (In Persian). doi: 10.22111/jhr.2012.1460.
- Ravandi, M. (1992). *Social history of Iran*. Tehran: Agah (In Persian).
- Sani al-Doulah, M. Q. (1984). *Rahs Nejat*, Tehran: Tarikh Iran Publication (In Persian).
- Sassani, Kh. M. (1968). *Politicians of the Qajar era*. Tehran: Tahori (In Persian).
- Schumpeter, J. (1934). *Depressions*. In *Economics of the Recovery Program*. ed. D. Brown et al. New York: McGraw-Hill.
- Schumpeter, J. (1942). *Capitalism, Socialism, and Democracy*. New York: Harper & Bros.
- Sharif Emami, J. (2001). *Sharif Emami's memoirs*. by Habib Lajuevardi. Tehran: Sokhon Publication (In Persian).
- Sheikh al-Islami, J. (1989). *The murder of Atabak and sixteen other research articles*. second edition, Kayhan Publications (In Persian).
- Wright, D. (1359). *the English amongst the Persians*. translated by Lotf Ali Khonji. Tehran: Amir Kabir (In Persian).

