

نقش و اهمیت چاروادارها در جامعهٔ عصر قاجار

بر اساس گزارش‌های سفرنامه‌نویسان فرنگی

هوشنگ خسرویگی*

میثم غلامپور**

چکیده

در حوزهٔ مطالعات تاریخ دورهٔ قاجار، به طبقات پایین اجتماعی کمتر پرداخته شده و تاریخ‌نگاران ابعاد گوناگون زندگی، نقش و اهمیت آنها را نادیده گرفته‌اند. یکی از شاخص‌ترین اعضای گروه‌های پایین دست در این دوره، چاروادارها بودند که با کرايه‌دادن چهارپایانشان، امرار معاش می‌کردند.

پژوهش حاضر، به‌ویژه با جست‌وجو در سفرنامه‌های دورهٔ قاجار، بر اساس روش توصیفی - تحلیلی و بررسی کتابخانه‌ای، در صدد پاسخ‌گویی به این پرسش است که مهم‌ترین نقش چاروادارها به عنوان یکی از اعضای گروه‌های پایین اجتماعی، در جامعهٔ عصر قاجار چه بوده‌است. بررسی داده‌ها بیانگر آن است که با وجود جایگاه اجتماعی پایین چاروادارها در دورهٔ قاجار، آنها در رایج‌ترین شیوه سفر در آن دوره یعنی مسافرت با کاروان، نقشی اساسی داشتند و یکی از ارکان مهم در حوزهٔ حمل و نقل در این دوره بودند. چاروادارها در جریان سفر، هم کار جابه‌جایی مسافران، باروبنده آنها و هم وظیفه راهنمایی مسافران را در طول سفر و نیز امدادگری آنها در برابر مشکلات و خطرهای مسیر بر عهده داشتند. چاروادارها به یک معنی با توجه به موقعیتی که در جریان سفر در این دوره داشتند، در مواردی مثل انتخاب مسیر، زمان بیدارشدن و حرکت کاروان و نحوهٔ توقف‌ها، بر مسافرانی فرمان می‌رانند که موقعیت اجتماعی بالاتری نسبت به آنها داشتند.

* دانشیار تاریخ، دانشگاه پیام نور kh_beagi@pnu.ac.ir

** کارشناس ارشد تاریخ، دانشگاه پیام نور (نویسندهٔ مسئول) meysamgholampour@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۵/۲۰، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۳/۹/۲۰

کلیدوازه‌ها: چاروادار، سفر، قاجاریه، کاروان، چهارپایان.

۱. مقدمه

در عمدهٔ پژوهش‌های تاریخی که تا به حال دربارهٔ دورهٔ قاجار به نگارش درآمده‌اند، تکیه بیشتر بر تاریخ‌نگاری زندگی حاکمان، صاحب‌منصبان و خاندان‌های صاحب قدرت بوده‌است. معمولاً، در تاریخ‌نگاری‌ها، زندگی طبقات پایین اجتماعی آن دورهٔ یا در کل نادیده گرفته و یا به شکل محدود و ضمیمی به آنها اشاره شده‌است.

البته، یکی از دلایل چنین رویکردی می‌تواند کمبود نسبی منابع دربارهٔ زندگی طبقات فرودست جامعهٔ آن دوران باشد. دلیل دیگر هم ریشه‌داربودن نگاهی در تاریخ‌نگاری است که تاریخ‌نویسی را منحصر به شرح زندگی حاکمان و بزرگان یا به اصطلاح خواص می‌داند و عوام با وجود اهمیتشان، غایب بزرگ این رویکرد به‌شمارمی‌آیند. به این دلیل در زمینهٔ تاریخ اجتماعی دورهٔ قاجار خلاصه‌ای پژوهشی فراوانی وجوددارد که تا به حال نادیده گرفته‌شده‌اند.

با این وصف، در پژوهش حاضر، به بررسی زندگی یکی از گروه‌های طبقات پایین اجتماعی دورهٔ قاجار یعنی چاروادارها پرداخته‌شده‌است. این پژوهش در صدد پاسخ‌گویی به این پرسش است که مهم‌ترین نقش چاروادارها به عنوان یکی از گروه‌های طبقات پایین اجتماعی در جامعهٔ عصر قاجار چه بوده‌است. در مقالهٔ حاضر، این فرضیهٔ مطرح است که چاروادارها مهم‌ترین رکن در حوزهٔ حمل و نقل عصر قاجار بودند.

تا به حال، به‌جز مقالهٔ ابراهیم موسی‌پور با عنوان «زنگی حرفه‌ای مکاریان/ چارواداران در ساختار سنتی حمل و نقل در دورهٔ اسلامی: یک تاریخ اجتماعی» پژوهش دیگری دربارهٔ این گروه به نگارش درنیامده‌است. در آن مقالهٔ موضوع مکاریان در کل دورهٔ اسلامی و حوزهٔ جغرافیایی جهان اسلام بررسی شده است (موسی‌پور، ۱۳۹۱: ۱۴۲-۱۶۰)، در حالی که در مقالهٔ حاضر این موضوع در دورهٔ قاجار و در حوزهٔ جغرافیایی ایران مد نظر قرار داده شده است. دانشنامهٔ جهان اسلام و دایرةالمعارف بزرگ اسلامی در مورد گروه چاروادارها مدخل مستقلی ندارند. در منابع و تحقیقات تاریخی نیز، توجهی به زندگی و نقش این گروه نشده‌است. فقط، برخی سفرنامه‌نویسان اروپایی به دلیل شرحی که از سفرهایشان ارائه‌کرده‌اند و چاروادارها هم همراه همیشگی آنها در سفر بودند، در لابه‌لای نوشته‌هایشان، خواسته و ناخواسته، به صورت گزارش و پرداخته به گوشه‌هایی از زندگی

این گروه پرداخته‌اند. به این ترتیب، منبع اصلی این پژوهش سفرنامه‌های عصر قاجار بوده و مطالب مربوط به این موضوع در این سفرنامه‌ها به صورت پراکنده و در لابلای سایر موضوعات آمده است.

۲. معنای لغوی و اصطلاحی چاروادار

واژه چاروادار که از چهارپادارنده می‌آید (معین، ۱۳۸۱: ذیل «چاروادار»؛ متادف واژه «مکاری» است و گاهی نیز آن را با قاطرچی و ستوربان یکی گرفته‌اند (دهخدا، ۱۳۷۷: ذیل «چاروادار»). چاروادار را «شخصی که چند الاغ یا اسب و قاطر دارد که به وسیله آنها مسافران را از محلی به محلی می‌برد یا بار و مال التجاره حمل می‌کند و از این بابت وجهی می‌گیرد و امرار معاش می‌نماید» تعریف کرده‌اند (همانجا؛ نیز ر.ک: نفیسی، ۱۳۴۳: ۱۱۵۶/۲).

۳. چاروادارها در دوره قاجار

واژه چاروادار در دوره قاجار نیز به همین معنی به کار می‌رفت. چاروادارها بخشی از تشکیلات اداره کنندگان سفرهای کاروانی بودند که گاه زیر نظر یک سرپرست و گاه مستقل، هدایت این امر را بر عهده داشتند. چاروادارها در آن دوره دارای تعداد کم یا زیاد حیوانات بارکش بودند و شغلشان در اصل کرایه‌دادن همین حیوانات برای اهدافی مثل حمل بار و مسافر بود. آنها البته گاهی مبادرت به حمل جنازه هم می‌کردند. چاروادارها اجساد را با تابوت یا بی‌تابوت به مقصد مکان‌های مقدس (اوین، ۱۳۶۲: ۳۴۱) معمولاً شامل کربلا یا مشهد حمل می‌کردند (همان؛ بل، ۱۳۶۳: ۵۴؛ موزر، ۱۳۵۶: ۲۳۶). به این ترتیب، واژه چاروادار معرف یک شغل بود؛ شغلی که با توجه به کمّ و کیف و سختی‌های آن، فقط به مردان اختصاص داشت. رونق این شغل ارتباط مستقیمی با کثرت مسافران داشت: هرچه میزان سفر پر رونق‌تر بود، امکان به کارگرفته شدن چاروادارها هم بیشتر بود.

روش کار چاروادارها معمولاً به این صورت بود که برای حمل اسباب مسافران، پیش از حرکت با آنها قرارداد می‌بستند و معمولاً مقداری از دستمزد خود را پیش از حرکت و باقی را در پایان سفر دریافت می‌کردند (نیکیتین، ۱۳۵۶: ۲۵۸).

در آغاز هر سفری، معمولاً این مسافران بودند که به جستجوی چاروادار

می‌پرداختند و گاهی هم با سختی چاروادار مورد نظرشان را پیدامی کردند. این طور به نظر می‌رسد که چاروادارها در داخل شهرها محل معین و سازمان‌دهی شده‌ای نداشتند تا مسافران با مراجعته به آنجا، به استخدام آنها بپردازنند. به هر حال، پس از پیداکردن چاروادار، مسافر و او برای عقد قرارداد با هم به گفت‌وگو می‌پرداختند. در این گفت‌وگو، دو طرف بر اساس تعداد مسافران و میزان بارها بر سر میزان دستمزد چاروادار و تعداد چهارپایان به توافق می‌رسیدند و چاروادار نحوه حرکت، تعداد منزلگاه‌های سر راه و زمان رسیدن به مقصد را برای مسافران بازگو می‌کرد.

روشن است که در این موقع، احتمال اینکه منافع دو طرف در تضاد با یکدیگر قراربگیرد، وجود داشت. به همین دلیل، یکی از اتفاق‌های رایج در مناسبات میان چاروادارها و مسافران، شکل‌گیری مشاجره و حتی درگیری بر سر حق و حقوق دو طرف بود. این مشاجره‌ها ممکن بود در پیش از سفر رخدده و یا در حین آن اتفاق افتد. چنین جرّ و بحث‌هایی انگیزه‌های متفاوتی در پشت خود داشت؛ به عنوان نمونه، چاروادارها گاهی به دلایل یا بهانه‌هایی تقاضای دستمزدی بیش از آنچه در قرارداد ابتدایی قید شده بود، می‌کردند (بروگش، ۱۳۶۷: ۴۹۹؛ براون، ۱۳۸۱: ۱۸۶) و همین برای شکل‌گیری مشاجره کافی بود. آنها گاهی تقاضای دریافت دستمزد پیش از موعد یعنی پیش از رسیدن به مقصد را نیز داشتند (بروگش، ۱۳۶۷: ۵۱۲). برخی اوقات هم اختلاف دو طرف بر سر نحوه پرداخت حقوق گمرکی در مسیر (موریه، ۱۳۸۵: ۳۲۵) و گاهی نیز این اختلاف ناشی از بارزدن قاطرها توسط چاروادارها به میزان کمتر از حد معمول بود (دوراند، ۱۳۴۶: ۱۱). همچنین، در برخی از مقاطع زمانی، اختلاف دو طرف درباره زمان و نحوه توقف و حرکت کاروان بود (نیکیتین، ۱۳۵۶: ۲۶۵-۲۶۶؛ براون، ۱۳۸۱: ۱۸۶؛ لوتی، ۱۳۷۲: ۲۶).

به نظر بروگش، سروکله‌زدن با این گروه از هر کاری مشکل تر بود (بروگش، ۱۳۶۷: ۴۹۹/۲). این کشمکش‌ها طوری بود که گاهی به فسخ قرارداد و حتی گاهی به شکایت‌کشی هم می‌رسید (همان: ۵۱۲؛ دیولاوفا، ۱۳۳۲: ۳۴۲-۳۴۱). البته، باید درنظرداشت که چاروادارها زندگی سختی داشتند و باید با ناملایمات بسیاری دست و پنجه نرم می‌کردند؛ برای همین بی‌حصولگی و یا عصبانیت‌های گاه به گاه آنها بروز می‌کرد (براون، ۱۳۸۱: ۱۸۷). با این حال، باید در نظر داشت که چاروادارها و مسافران هر دو به هم نیاز داشتند و در نتیجه ناگزیر از به توافق و تفاهم رسیدن بودند.

شغل چارواداری مستقیماً با چهارپایان سروکار داشت و از این رو وابسته به آنها بود. حیوانات بارکش چاروادارها، در دوره قاجار شامل اسب، شتر و بهویژه قاطر بود. قاطرها هم ابزار کار و هم یار همیشگی چاروادارها بودند. قاطرها به دلیل مهارت‌شان در عبور از جاده‌های دشوار، انتخاب مناسبی برای سفر بودند. از این حیوانات هم در سواری و هم در باربری استفاده می‌شد (روشنوار، ۱۳۷۸: ۱۴۵). آنها به سبب اعتدال، استقامت و احتیاط‌شان در عبور از جاده‌ها مورد توجه بودند (پولاك، ۱۳۶۸: ۳۳۴). درباره میزان باری که این حیوان حمل می‌کرد، گزارش‌های متفاوتی وجوددارد که این آمار از ۸۰ (نیدرمایر، ۱۳۸۰: ۵۷) تا ۲۰۰ کیلوگرم (سرنا، ۱۳۶۲: ۹۱) را شامل می‌شود.

۴. خصایل چاروادارها

۱.۴ امانتداری

یکی از خصوصیات بارز چاروادارها امانتداری آنها بود. می‌توان گفت برای چاروادارها، که سروکارشان با بار و بنه و حتی وسایل قیمتی مسافران بود، پاکدستی و امانتداری از خصوصیات لازم و اساسی شمرده می‌شد. مسافران خارجی که همه دارایی‌های خود را در کشوری غریب به این گروه می‌سپردند، برای حفظ آنها به خیالی آسوده نیاز داشتند که آن البته با شهرت چاروادارها به درستکاری تأمین می‌شد. زمانی اهمیت این مسئله بیشتر جلوه می‌کند که بدایم هیچ ضمانت دیگری جز همین خصلت امانتداری چاروادارها، برای حفظ و نگهداری امانات و حتی از آن بالاتر تأمین جانی مسافران غریبیه‌ای که به هیچ وجه با کم و کیف جاده‌های ایران آشنا نبودند، وجود نداشت.

گزارش‌های مختلفی وجود چنین خصلتی را در چاروادارها تأیید کرده‌اند (هدايت، ۱۳۸۵: ۵۸؛ ملکونوف، ۱۳۶۳: ۱۳۵). مادام کارلا سرنا این افراد را «سخت مورد اعتماد همه» و درستکاری و امانتداری‌شان را قابل ستایش خوانده‌است، طوری که می‌نویسد: «به ندرت دیده شده است که در کاروانی چیزی در بین راه مفقود شود» (سرنا، ۱۳۶۲: ۲۹-۳۰). سفرنامه‌نویسان دیگری نیز چاروادارها را از بهترین مردمان (براون، ۱۳۸۱: ۱۸۶) یا مردان بسیار درست و امین (موزر، ۱۳۵۶: ۲۲۳) و مردانی با قلب بی‌آلایش و صفات نجیبانه فراموش‌نشدنی توصیف (دیولافو، ۱۳۳۲: ۶۷۰) و از شهرت آنها به عنوان شریف‌ترین و درستکارترین افراد ایرانی یاد کرده‌اند (اورسل، ۱۳۸۲: ۱۹۲).

۶ نقش و اهمیت چاروادارها در جامعهٔ عصر قاجار ...

در نگاه گوبینو، که خود حتی با سپردن صندوق‌های حامل اثاثش از تهران تا طرابوزان به چاروادارها، درستکاری آنها را مورد آزمون قرارداده بود، برای چاروادارها بسیار راحت بود اشیایی را بذرنده، اما در عمل هیچ‌چیز مفقود نشد (گوبینو، ۱۳۸۳: ۱۰۱). چاروادارها را همچنین افرادی معتقد و به اصطلاح نمازخوان نیز توصیف کرده‌اند و دربارهٔ اعتقادات مذهبی آنها گزارش‌هایی را ارائه داده‌اند (بروگش، ۱۳۷۷: ۲۹۵؛ ۱۳۷۲: ۲۷). در مجموع، وجود صفاتی مثل امانتداری در این گروه، با وجود سختی‌هایی که کار آنها داشت، قابل تأمل به‌نظرمی‌رسد. با این حال، در مواردی گزارش‌های منفی و متناقض با این ستایش‌ها نیز در منابع دیده‌می‌شود (دالمانی، ۱۳۷۸: ۲/ ۴۸۰).

۲.۴ ساده‌زیستی

زندگی چاروادارها با تجملات و ملزومات زندگی‌های تجملی کاملاً بیگانه بود. آنها لباس‌های ساده و حتی پاره بر تن می‌کردند (نیدرمایر، ۱۳۸۰: ۶۰). غذاشان بسیار کم بود؛ به روایتی، به مقدار کمی برنج و جرعه‌ای آب می‌ساختند (سرنا، ۱۳۶۲: ۳۰) و به تعبیری دیگر، معددهای آنها برای هضم هر نوع غذایی آماده بود (دیولاوفا، ۱۳۳۲: ۶۷۰). طبیعی است کسی که بیشتر روزهای عمر خود را در سفر با کاروان و با همراهی چهارپایانش و در جاده‌های خاکی و دشوار می‌گذراند، خودش را با ملزومات چنین سبکی از زندگی وفق دهد.

در واقع، لازمهٔ چارواداری ساده‌زیستی بود. کسانی که شاید در طول سال بیشتر از آنکه در کنار خانواده خود باشند، در کنار چهارپایانشان می‌زیستند و بیشتر از آنکه زیر سقف خانه خود بخوابند، در طول مسیر و زیر سقف آسمان به خواب می‌رفتند، بی‌تردید زندگی ساده‌ای داشتند. آنها زمان خواب که می‌شد، در جایی جدا از مسافران یا به عبارت بهتر در هر جایی که گیرشان می‌آمد، به خواب می‌رفتند؛ گاهی کنار چهارپایانشان روی زمین (جکسن، ۱۳۶۹: ۲۹۱)، گاهی کنار بارهای روی زمین پهن شده (بروگش، ۱۳۶۷: ۴۱۹/ ۲) و گاهی در معرض هوای گرم و زیر نیش پشه‌ها (بنجامین، ۱۳۶۳: ۳۳۹). به روایت اولیویه، آنها هیچگاه در اتاق منزل نمی‌کردند و همواره کنار چهارپایان و بارهای خود بودند (اولیویه، ۱۳۷۱: ۴۳).

چاروادارها حتی برخی اوقات شب‌ها نوبتی کشیک می‌دادند و در نتیجهٔ میزان خوابشان هم کم بود و به تعبیری حتی از حیوانات خود نیز کمتر خواب و استراحت داشتند (سرنا، ۱۳۶۲: ۳۰).

۴. بُنیَّة قوی و سرزنده‌گی

چاروادارها اگر بنیه‌ای قوی نداشتند، اصلاً نمی‌توانستند مسافت‌های طولانی مدت با کاروان‌ها را در راه‌های پرپیچ و خم آن زمان، آن هم درحالی‌که معمولاً مسیر را پیاده همراه با قاطرهایشان طی می‌کردند، تحمل کنند. آنها پس از پیاده‌روی‌های طاقت‌فرسا، وقتی به توقفگاهی می‌رسیدند نیز بیکار نمی‌تشستند و تازه به کارهایی مثل تعمیر زین‌ها و اصلاح بسته‌ها و... می‌پرداختند (همان‌جا). به گزارش یکی از سفرنامه‌نویسان اروپایی، یکی از این چاروادارها در جوار کاروان در یک روز ۶۴ کیلومتر را پیاده طی کردند، آن هم بدون اینکه آثار خستگی در روی ظاهر شود. به نوشته این سفرنامه‌نویس، انگلیسی‌های مقیم یزد داستان‌های شگفت‌انگیز و اعجاب‌آوری از طاقت و سرعت این بیابان‌نوردان نقل می‌کردند (جکسن، ۱۳۶۹: ۳۹۷-۳۹۸). اصلاً، ورزیدگی و توان بدنی بالا یکی از ملزومات زندگی چاروادارها بود. آنها بدون این ویژگی نمی‌توانستند در سیر و سفر مداوم در جاده‌های دشوار و خطرناک بیابانی و کوهستانی در سرما و گرمای با غذا و خواب کم و فعالیت بدنی زیاد طاقت بیاورند. چاروادارها گاهی برای اینکه این سختی‌ها کمتر آنها را آزار دهد، به نقل حکایات، خاطرات و حتی آواز خواندن مشغول می‌شدند (اوین، ۱۳۶۲: ۳۱۵؛ براون، ۱۳۸۱: ۱۸۶؛ روشنوار، ۱۳۷۸: ۴۹).

بسیاری از چاروادارهای آن زمان به دلیل اینکه پیوسته در سفر بودند، به ندرت می‌توانستند به دیدار خانواده‌هایشان بروند (اوین، ۱۳۶۲: ۳۵۰) و ممکن بود حتی تا مدت‌ها نیز نتوانند به دیدار زادگاه خود بروند (وامبری، ۱۳۷۲: ۱۱۷). به این ترتیب، آنها علاوه بر توان جسمی بالا، به توان روحی بالایی نیز نیاز داشتند.

در کنار این خصایل، به چاروادارها البته خصلت‌های خوب و بد دیگری را نیز نسبت داده‌اند که بی‌انضباطی و یا داشتن زبان خشن در برخورد با چهارپایانشان، نمونه‌ای از این دست به شمار می‌آید (نیدرمایر، ۱۳۸۰: ۵۸؛ جکسن، ۱۳۶۹: ۳۹۷؛ فوروکاوا، ۱۳۸۴: ۲۰۸). ظاهراً، وجود چنین صفاتی در چاروادارها، موجب ورود نام آنان به ادبیات عامه شده است.

۵. جایگاه اجتماعی چاروادارها در دوره قاجار

چاروادارها در دوره قاجار، یکی از پایین‌ترین طبقات اجتماعی جامعه ایران بودند. در برخی از آثار به جای‌مانده از دوره قاجار، زمانی که نویسنده‌گان قصد نمونه‌آوردن از طبقات

پایین جامعه داشته‌اند، از چاروادارها نام برده‌اند (شیل، ۱۳۶۲: ۸۴؛ گروته، ۱۳۶۹: ۳۰۰؛ موریه، ۱۳۴۸: ۴) و شغل آنها را جزء «مشاغل پست» به‌شمار آورده‌اند (اوین، ۱۳۶۲: ۲۶۱). در آن زمان، ادبیات گفتاری چاروادارها هم ادبیاتی ساده و سطح پایین شمرده می‌شد (دیولافو، ۱۳۳۲: ۴۲۵). به این ترتیب، در نگاه عمومی همان عصر یعنی جامعه عصر قاجار نیز چاروادارها جایگاه اجتماعی بسیار پایینی داشتند.

به‌نظرمی‌رسد همین نوع نگاه، به آثار تاریخی مورخان آن روزگار نیز راه یافته‌است. در واقع، چاروادارها هم مثل دیگر گروه‌هایی که جزء طبقات پایین اجتماعی دوره قاجار به‌شمار می‌آمدند، چندان به کتاب‌های تاریخی که بیشتر شرح زندگی بزرگان و صاحب منصبان حکومتی بود، راه پیدا نکرده‌اند. خلاصه توجه به چاروادارها در عموم آثار تاریخی آن عصر و بعد از آن مثل دیگر اعضای طبقات پایین اجتماعی آن عصر به‌شدت احساس می‌شود و آنها را می‌توانیم از جمله غاییان کتاب‌های تاریخی دوره قاجار به حساب آوریم. با این حال، نکته اینجاست که با وجود چنین جایگاه اجتماعی نازلی، چاروادارها نقش مهمی در نظام اجتماعی دوره قاجار بازی می‌کردند که در مبحث بعدی به کم و کیف آن پرداخته‌شده است.

۶. نقش و اهمیت چاروادارها در دوره قاجار

در دوره قاجار، مسافرانی که می‌خواستند در جاده‌های ناهموار آن زمان به سفر بپردازند، معمولاً دو راه پیش رو داشتند: راه نخست، سفر با اسب‌های چاپار بود. در این روش، مسافر اسپی را از چاپارخانه کرایه می‌کرد و سوار بر آن به سفر می‌پرداخت. حسن این شیوه سرعت به نسبت بالای آن بود، طوری که با وجود طاقت‌فرسابودن، برای کارهای ضروری مناسب‌ترین گزینه در آن زمان بود.

دومین راه سفر در آن عصر، سفر با کاروان بود که در آن با کرایه کردن حیواناتی بارکش مثل قاطر از چاروادارها و همراهی با کاروانی که به مقصد مورد نظر مسافر می‌رفت، به سفر می‌پرداختند. ویژگی بارز این روش سرعت پایین آن در مقایسه با روش نخست بود که صبر و حوصله بسیاری را از سوی مسافران طلب می‌کرد؛ به عنوان نمونه، مسافت از تهران تا طرابوزان اگر با اسب چاپار ده روز طول می‌کشید، با کاروان حدود ۳۷ روز وقت می‌گرفت، یا از تهران تا شیراز با روش نخست، پنج روز و با کاروان ۲۳ روز طول می‌کشید (پولادک، ۱۳۶۸: ۳۰۸؛ همچنین، از تهران تا رشت با اسب چاپار ۴۸ ساعت و با کاروان با

یک روز استراحت در میان راه، ده یا پانزده روز زمان می‌برد (سرنا، ۱۳۶۲: ۲۴۲). روشن است که چنین روشی کسالت‌آور به نظر می‌رسید (کرزن، ۱۳۶۲: ۱/۶۵). با این حال، کسانی که دارای زن و فرزند بودند یا به دنبال انجام پژوهش‌هایی در مسیر بودند، مسافت با کاروان را انتخاب می‌کردند.

سفر با کاروان البته نوع رایج سفر در دوره قاجار به شمار می‌آمد. طبق سفرنامه‌های موجود، بیشتر مسافرانی که از کشورهای دیگر به ایران آمده و با اهداف مختلف به سیر و سفر در ایران می‌پرداختند، مسافرت‌شان از طریق کاروان بوده است. تعداد چهارپایانی که در کاروان‌ها به خدمت گرفته‌می‌شدند، متفاوت بود. این تعداد در یک کاروان شامل یکصد قاطر، دوازده الاغ، شصت شتر و پنجاه اسب بود (نیلدرمایر، ۱۳۸۰: ۲۵۹)؛ کاروانی دیگر از حدود یکصد تا دویست حیوان بارکش که بیشترشان قاطر بودند، تشکیل شده بود (پولاک، ۱۳۶۸: ۳۰۷) یا کاروانی بیست‌نفره تنها شامل سی اسب، الاغ و قاطر می‌شد (بروگش، ۱۳۶۷: ۱/۲۷۵) و کاروانی هشتادنفره هم ۱۵۰ اسب و قاطر به همراه داشت (دیولافو، ۱۳۳۲: ۷۱) و یک کاروان با ۲۰۰ مسافر نیز دارای ۴۰۰ اسب و قاطر بود (همان: ۳۳۰).

۱.۶ مسافربری و حمل و نقل کالاها

نقش و اهمیت چاروادارها هم در همین نوع رایج از مسافت‌یعنی مسافت با کاروان بود و آنها یکی از اصلی‌ترین نقش‌ها را در شکل‌گیری مسافت‌های کاروانی یعنی نقش مسافربری را بر عهده داشتند. یک ناظر اروپایی چاروادارها را نماینده شرکت‌های راه‌آهن و کشتی‌های تجاری می‌شمرد که در ایران به جز مسافت از طریق چاپار، کلیه حمل و نقل مسافر و بار انحصاراً توسط آنها صورت می‌گرفت (سرنا، ۱۳۶۲: ۲۹). به تعبیر گویندو، کلیه تجارت آسیای میانه در دست چاروادارها متتمرکز بود. وی با اشاره به اینکه چاروادارها کالاها را از مدیترانه تا هند، ترکستان و مرز چین حمل می‌کردند و تنها کسانی بودند که عربستان، بلوچستان و سند را به مرزهای روسیه مرتبط می‌ساختند، به این نتیجه می‌رسد که «کارگزاران چنین نقل و انتقال عظیم مواد غذایی و کالا اشخاص بی‌اهمیت نیستند» (گویندو، ۱۳۸۳: ۱۰۰).

در واقع، مسافرانی که با اهداف مختلف اعم از سیاسی، اقتصادی، گردشگری، تحقیقاتی و... در داخل مرزهای ایران از شهری به شهر دیگر می‌رفتند، دست به دامان چاروادارها می‌شدند و وظیفه حمل بار و بناء خود را به آنها می‌سپردند. این یکی از اصلی‌ترین

نقش‌هایی بود که این افراد در جامعه قجری به عهده داشتند. مسافران خارجی برای مسافرت‌های خود به‌ویژه مسافرت‌های دور، ناچار از همراه‌بردن بار و بنه زیاد و حتی ارزشمند بودند و برای حمل آنها نیز ناچار از بهخدمت‌گر قرن چاروادارها. به این ترتیب، چاروادارها از این نظر در شکل‌گیری سفر در دوره قاجار نقشی کلیدی بر عهده داشتند.

در دوره‌ای که هنوز خبری از وجود یا گسترش راه‌های شوسه، راه‌آهن و خطوط هوایی نبود و شکل عمده سفر، مسافرت با چهارپایان بود، چاروادارها و چهارپایانشان از نظر مسافربری، نقشی مثل اتوبوس‌های مسافربری، قطار و هوایپیماهای امروزی و از جنبه باربری نیز نقشی مثل کامیون‌ها و وانت‌بارهای امروزی داشتند. در واقع، همه تسهیلاتی که این وسایل امروزی برای مسافران فراهم می‌کنند، در جامعه عصر قاجار، یک‌تنه بر عهده چاروادارها و چهارپایانشان بود. از این منظر، اهمیت کار آنها بهتر روشن می‌شود.

چاروادارها البته در انجام چنین وظایفی با دشواری‌های مختلفی سروکار داشتند. یکی از دشواری‌های کار آنها مرحله بارکردن چهارپایان یا در واقع آماده‌سازی کاروان برای حرکت بود. بستن بارها گاهی چند ساعت وقت می‌گرفت و زمان آن به میزان بارها و تعداد قاطرها و البته سرعت عمل چارواداران بستگی داشت. چاروادارها معمولاً با حوصله و دقت زیاد بارها را روی چهارپایان بسته‌بندی می‌کردند، طوری که دو طرف بار بر روی حیوان دارای توازن باشد. نیدرمایر شرط اصلی یک راهپیمایی را که حتی المقدور کم دردس باشد، بارکردن درست حیوانات دانسته و آن را در حد خود یک «هنر» شمرده است (نیدرمایر، ۱۳۸۰: ۵۸). البته، از سوی دیگر، برخی مسافران از به زمین‌انداختن بارها در زمان توقف کاروان توسط چاروادارها این گله را داشتند که شدت زمین‌انداختن طوری بود که به بارها به‌ویژه وسایل شکستنی آسیب می‌رساند (همان: ۵۹؛ بروگش، ۱۳۶۷: ۷۲۴/۲).

این بستن و بارکردن پرزمحمت بارها و از آن طرف پیاده‌کردن آنها، به واسطه توقف کاروان در کاروانسراها و... در طول سفر بارها تکرار و به هر حال بخشی از وظیفه حمل بار توسط چاروادارها محسوب می‌شد.

با نقش آفرینی چاروادارها در حمل و نقل مسافران و همین‌طور بارها و کالاهای تجاری، آنها خواسته و ناخواسته در اقتصاد بازرگانی آن عصر نیز نقش داشتند. با وجود آنها بود که کاروان‌های تجاری در داخل مرزهای ایران می‌توانستند به شهرها و مناطق مورد نظر خود عزیمت کنند؛ همچنین، با وجود آنها بود که امکان انتقال و وصول سرمایه مسافران و تاجران از خارج از مرزهای ایران به شهرهای مختلف داخلی فراهم می‌شد.

۲.۶ راهنمایی مسافران

نقش و اهمیت چاروادارها در جامعهٔ قاجاری فقط به حمل و نقل بارهای مسافران و تاجران محدود نبود. آنها در بسیاری موارد نقش راهنما یا راهبلد سفر را هم بر عهده داشتند. چاروادارها، که کارشان سفر در جاده‌های ناهموار آن زمان بود، بر اثر سفرهای متعدد خود به خوبی از کم و کیف مسیر، منزلگاهها، مسیرهای میانبر و خطرهای و دشواری‌های مسیرها آگاه بودند. آنها در نتیجهٔ همین آگاهی و راهبلدی، راهنمایی مسافران را در طول مسیر نیز عهده‌دار بودند.

مسافران متعددی به گفت‌وگوهای میان خود و چارواداران و راهنمایی‌گرفتن از آنها دربارهٔ اینکه مثلاً چند فرسخ تا توقفگاه بعدی مانده، چند روز تا مقصد باقی‌مانده، کاروان در هر روز چند فرسخ باید راه برود و... اشاره داشته‌اند (دیوالفو، ۱۳۳۲: ۶۹). همین‌طور اطلاعات دیگر مثل اینکه از چه راههایی مسافران می‌توانند به تهیهٔ غذا اقدام کنند (فالاندن، ۱۳۵۶: ۲۲۴)، فلان کاروان‌سرا به چه نامی شهرت دارد و اینکه دشوارترین جای جاده کدام قسمت بود (همان: ۳۴۰).

به این ترتیب، چاروادارها بدون اینکه هیچ آموزشی دیده باشند، فقط از طریق کسب تجربه در اثر مسافت‌های متعددی که در جاده‌های سخت و حتی خطرناک آن زمان داشتند، ایفاگر نقشی شبیه به راهنمایان تور امروزی بودند؛ راهنمایانی که خودشان عموماً سوار بر تنها وسیلهٔ حمل و نقل آن زمان یعنی حیوانات بارکش خود نمی‌شدند و به صورت پیاده، چهارپایانشان و مسافران کاروان را همراهی می‌کردند.

چاروادارها با اطلاعاتی که به مسافران بی‌خبر از وضع راهها، منزلگاهها، آثار تاریخی و شهرها و روستاهای مختلف می‌دادند، موجب آشنایی آنها با ایران و ایرانی می‌شدند. می‌توان گفت این گروه در روزگاری که خبری از کتاب‌ها و سایت‌های اینترنتی راهنمایی گردشگری، نقشه‌های کامل و دقیق و مکان‌یاب‌های دیجیتال نبود، در بسیاری از مواقع تنها محل رجوع مسافران برای اطلاع‌یافتن از راهها و مناطق مختلف در مسیر بودند.

۳.۶ حمایت و امداد مسافران

چاروادارها همچنین در جاده‌های خطرناک آن زمان، برای مسافران نقش حامی و امدادگر را هم داشتند. مسافرانی که از طریق کاروان به مسافت می‌پرداختند، راههای پرپیچ و خم و صعب‌العبور را که خطر سقوط نیز در آنها وجود داشت، با همراهی و کمک این گروه و

قاطرها یشان طی می‌کردند (سرنا، ۱۳۶۲: ۲۴۷؛ بروگش، ۱۳۶۷: ۷۰۶/۲). این خطر سقوط زمانی که کجاوه روی دوش قاطرها برای حمل کودکان یا زنان قرارداشت، تشدید می‌شد (بنجامین، ۱۳۶۳: ۱۹۹؛ سرنا، ۱۳۶۲: ۲۹). گاهی مسیر آنقدر خطناک بود که با تمام مراقبت‌ها، یکی از چهارپایان به ته دره سقوط می‌کرد. سفرنامه‌نویسان مختلفی چنین اتفاقی را گزارش کرده‌اند (نیدرمایر، ۱۳۸۰: ۲۶۲؛ بروگش، ۱۳۶۷: ۷۰۷/۲؛ فوریه، ۱۳۹۰: ۴۳۱).

این خود حکایت از دشواری و حساس‌بودن کار چاروادارها دارد.

عبوردادن چهارپایان از برکه‌ها و رودها هم یکی دیگر از سختی‌های کار چاروادارها بود. آنها می‌بايست در این موقع بارها را از روی دوش چهارپایان پیاده کنند و بعد آنها را از آب عبور دهند؛ عملی که با سختی‌های بسیاری همراه بود (فلاندن، ۱۳۵۶: ۳۸۰). گاهی هم چهارپایان در باتلاق یا لجنزار گیر می‌افتدند و در بیرون‌کشیدنشان باز هم چاروادارها پیش‌قدم بودند (بروگش، ۱۳۶۷: ۷۰۸/۲؛ نیکیتن، ۱۳۵۶: ۲۶۳).

از دیگر خطرهایی که در جاده‌ها به‌خصوص چهارپایان کاروان را تهدید می‌کرد، می‌توان به وجود گودال‌های عمیق و پرخطر بر سر راه اشاره کرد که به ویژه شب‌ها به دلیل نبود دید کافی امکان افتادن حیوانات در آنها وجود داشت (اورسل، ۱۳۸۲: ۳۴۳). خطر دیگر زمین‌گیرشدن کاروان‌ها با چهارپایان و بارهایشان در زمستان در زیر برف و بهمن بود (بروگش، ۱۳۶۷: ۷۲۴/۲). مشکلات و خطرهای این‌چنینی نیز وظیفه چاروادارها را در مراقبت از چهارپایان سخت‌تر و حساس‌تر می‌ساخت. همچنین، باید از خطر مورد دستبرد و حمله راهزنان قرارگرفتن کاروان‌ها و نامنی برخی راه‌ها هم به عنوان یکی دیگر از خطرهایی که مسافران کاروان‌روی آن دوره را تهدید می‌کرد، یاد کرد (همان‌جا).

چاروادارها همچنین کار جمع‌وجور و آرام‌کردن قاطرها چموشی که به ناگهان رم می‌کردند و حتی سلامتی سوار خود را به خطر می‌انداختند هم عهده‌دار بودند (جکسن، ۱۳۶۹: ۳۹۵). برخی اوقات که قاطری ناپدید می‌شد نیز وظیفه پیداکردنش با چاروادارها بود (دیولاوها، ۱۳۳۲: ۳۵۲-۳۵۳؛ بروگش، ۱۳۶۷: ۱/۲۵۱).

همچنین، یک جنبه دیگر امدادگری این گروه به این صورت بود که آنها گاهی که عبور از یک مسیر را خطرناک می‌دیدند و مصلحت نمی‌دانستند، مسافران را به گذر از راه‌های دیگر هدایت می‌کردند (گوبینو، ۱۳۸۳: ۱۰۱؛ گروته، ۱۳۶۹: ۲۷۶). به این ترتیب، مسافران را از خطرهای احتمالی که جان و مال آنها را تهدید می‌کرد، دور نگه‌نمی‌داشتند که این هم ناشی از شناخت چاروادارها از زیر و بم جاده‌ها بود.

چاروادارها جدا از اینکه در مسیرهای خطرناک یاریگر مسافران بودند، گاهی در برابر دیگر خطرهایی که در راه مسافران را تهدید می‌کرد نیز نقش آفرین بودند؛ از این دست، به عنوان نمونه، مadam کارلا سرنا از فراری دادن یک ببر توسط این گروه با همراهی مهترهای یک چاپارخانه با هیزم‌های آتش خبر داده است (سرنا، ۱۳۶۲: ۲۶۴). آنها گاهی نیز در درگیری‌هایی که میان کاروان با اهالی برخی نقاط شکل می‌گرفت، نقش سپر بلا را برای مسافران خارجی داشتند (بروگش، ۱۳۶۷: ۱/ ۲۹۰-۲۹۱؛ همان: ۴۳۴).

در واقع، می‌توان گفت مسافرانی که از طریق کاروان در ایران عصر قاجار اقدام به مسافرت می‌کردند، خطرها و سختی‌های متعددی بر سر راه خود داشتند که رفع و گذر از بسیاری از آنها تنها با کمک چاروادارها ممکن بود.

۴.۶ حکمرانی در جاده‌ها

چاروادارها در جاده‌های ایران نقش به‌ظاهر متناقضی را نسبت به جایگاه اجتماعی خود ایفامی کردند. آنها گرچه جزء یکی از پایین‌دست‌ترین طبقات جامعه محسوب می‌شدند، در زمان سفر، نسبت به مسافران موضعی از بالا داشتند. در واقع، چاروادارها، که تا حد بسیاری اختیار مسافران و تنظیم برنامه سفر بر عهده آنها بود، به نوعی بر جاده‌های ایران حکمرانی می‌کردند. مسافران که هر کدام جایگاه اجتماعی، اقتصادی یا سیاسی خاص خود را داشتند، در بسیاری موارد در طول سفر چاره‌ای جز تندادن به خواسته‌ها و دستورات چاروادارها نداشتند. انتخاب راه‌ها و توقفگاه‌ها، زمان توقف و حتی زمان بیدارشدن و بهراحتادن کاروان همه بر عهده آنها بود. به تعبیر گویندو، وقتی کاروان به راه می‌افتد، چاروادار «فعال مایشاء» می‌شد، طوری که «دستور می‌دهد و می‌خواهد همه از او اطاعت کنند» (گویندو، ۱۳۸۳: ۱۰۲).

این چاروادارها بودند که کاروان‌ها را مجبور می‌کردند با توجه به گرما و آفتاب روز، نیمه‌های شب شروع به حرکت کنند. به امر آنها، مسافران از خواب بیدار می‌شدند و تن به حرکت می‌دادند و یکی از سختی‌های مسافرت با کاروان هم همین مسئله بود (بروگش، ۱۳۶۷: ۱/ ۲۹۴؛ همان: ۲/ ۳۳۲). بیدار کردن کاروان برای حرکت توسط چاروادارها با فریاد و سروصدا همراه بود و آنها در این زمینه، به تعبیر بروگش، بین آقا و نوکر فرقی نمی‌گذاشتند (همان‌جا).

به‌نظر می‌رسد این‌ایفای چنین نقشی در جاده‌های ایران از سوی چاروادارها از یک طرف به

سبب آشنایی آنها، چنان‌که اشاره شد، با کم و کیف مسیرها، منزلگاه‌ها و خطرها و دشواری‌های طول سفر بود؛ بهخصوص که مسافران به‌ویژه مسافران خارجی معمولاً کاملاً با جاده‌های ایران ناآشنا بودند و جز سپردن عنان خود به چاروادارها و اعتماد به سخنان آنها چاره‌ای نداشتند.

از سوی دیگر هم با توجه به نیازی که مسافران به حمایت و امدادگری چاروادارها در جاده‌های پرخطر آن عصر داشتند و البته برای جابه‌جایی بارها و کالاهایشان در جاده‌های ناهموار، رودها، پرتگاه‌ها و مناطق کوهستانی و بیابانی که بدون حضور چاروادارها از پس آنها برنمی‌آمدند، ناگزیر از همراهی با آنها و گوش به فرمانی‌شان بودند.

۷. نتیجه‌گیری

چاروادارها در آن دوره از نقش و اهمیتی بیش از جایگاه اجتماعی بسیار پایینی که داشتند، برخوردار بودند. نقش آنها در رایج‌ترین نوع مسافرت یعنی مسافرت از طریق کاروان برگسته بود.

آنها وظیفه جابه‌جایی مسافران و حمل و نقل کالاهای بار و بنه آنها را بر عهده داشتند. حمل این بارها که مسافران از کشورهای دیگر (که خیلی اوقات چهره‌های سرشناسی بودند و از جایگاه اجتماعی بالایی برخوردار بودند) به ایران آورده و در واقع همه تعلقات آنها در این سرزمین بودند و در برخی مواقع شامل اجناس گرانبها هم می‌شدند، اهمیت بسیاری داشت. چاروادارها با جابه‌جایی کاروان‌های تجاری و سرمایه و اجناس آنها، در اقتصاد بازرگانی ایران در آن عصر هم سهم داشتند.

چاروادارها در بسیاری مواقع نقش راهنمای راه‌بلد را نیز داشتند. با توجه به اینکه این گروه بارها جاده‌های ناهموار ایران را با چهارپایان خود طی کردند و از کم و کیف مسیرها و توقفگاه‌ها باخبر بودند، بیش از دیگران صلاحیت راهنمایی مسافران را داشتند. به این ترتیب، معمولاً، به خوبی از عهده این نقش بر می‌آمدند و از این جهت در گردشگری ایران در عصر قاجار نیز سهیم بودند.

در جریان سفرهای کاروانی، چاروادارها نقش امدادگری نیز داشتند. آنها در بسیاری از خطرها و مشکلاتی که مسافران را در جاده‌های آن زمان تهدید می‌کردند، یاریگر مسافران بودند؛ خطرها و مشکلاتی مثل عبور از مناطق صعب‌العبوری که امکان سقوط چهارپایان در آنها وجود داشت یا عبوردادن چهارپایان از رودخانه‌ها، نمونه‌هایی از این دست هستند.

همچنین، با توجه به نحوه عملکرد و برخورد چاروادارها با مسافران، بدون توجه به جایگاه اجتماعی آنها و نیز به دلیل آشنازی این گروه به کم و کیف جاده‌ها و نیاز و وابستگی مسافران به آنها، می‌توان گفت چاروادارها در جاده‌های ایران یکه‌تاز بودند؛ به این معنی که مسافران معمولاً در انتخاب مسیر، زمان بیدارشدن و حرکت کاروان، نحوه توقف‌ها و... ناچار از تن دادن به خواسته‌های چاروادارها بودند. آنها طبقه‌پایین‌دستی بودند که در جاده‌ها و در طول سفر می‌توانستند بر بالادستی‌های خود دست بالاتر را داشته باشند.

منابع

- اوین، اوژن (۱۳۶۲). ایران امروز، ترجمه علی اصغر سعیدی، تهران: کتابفروشی زوار.
اورسل، ارنست (۱۳۸۲). سفرنامه قفقاز و ایران، ترجمه علی اصغر سعیدی، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
اولیویه، گیوم آتنوان (۱۳۷۱). سفرنامه اولیویه، ترجمه محمد طاهر میرزا، تصحیح و حواشی غلامرضا ورهرام، تهران: اطلاعات.
براؤن، ادوارد گرانویل (۱۳۸۱). یک سال در میان ایرانیان، ترجمه مانی صالحی علامه، تهران: مادریز.
بروگش، هینریش (۱۳۶۷). سفری به دربار صاحبقران، ترجمه حسین کردبچه، ۲ جلد، تهران: اطلاعات.
بل، گرترودلوتیان (۱۳۶۳). تصویرهایی از ایران، ترجمه بزرگمهر ریاحی، تهران: خوارزمی.
بنجامین، س. ج. و. (۱۳۶۳). ایران و ایرانیان، ترجمه محمد حسین کردبچه، تهران: جاویدان.
پولاک، یاکوب ادوارد (۱۳۶۸). سفرنامه پولاک؛ ایران و ایرانیان، ترجمه کیکاووس جهانداری، تهران: خوارزمی.
جکسن، ابراهام والتاین ویلیامز (۱۳۶۹). سفرنامه جکسن؛ ایران در گذشته و حال، ترجمه منوچهر امیری و فریدون بدراهای، چ ۳، تهران: خوارزمی.
دالمانی، هانری رنه (۱۳۷۸). از خراسان تا بختیاری، ترجمه غلامرضا سعیدی، چ ۲، تهران: طاوس.
دوراند، ا. ر (۱۳۴۶). سفرنامه دوراند، ترجمه علی محمد ساکی، تهران: کتابفروشی محمدی.
لغت‌نامه (۱۳۷۷) به کوشش علی اکبر دهخدا، زیر نظر محمد معین و سید جعفر شهیدی، چ ۵، چ ۲ از دوره جدید، تهران: مؤسسه لغتنامه دهخدا و مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.
دیولافوا، ژان (۱۳۳۲). سفرنامه مدام دیولافوا، ترجمه علی محمد فرهوشی، تهران: کتابفروشی خیام.
روشنوار، کنت ژولین دو (۱۳۷۸). خاطرات سفر ایران، ترجمه مهران توکلی، تهران: نی.
سرنا، کارلا (۱۳۶۲). آدم‌ها و آئین‌ها در ایران، ترجمه علی اصغر سعیدی، تهران: زوار.
شیل، مری لنونورا (۱۳۶۲). خاطرات لیلی شیل، ترجمه حسین ابوترابیان، تهران: نشر نو.
فلاندن، اوژن (۱۳۵۶). سفرنامه اوژن فلاندن به ایران، ترجمه حسین نورصادفی، چ ۳، تهران: اشرفی.

۱۶ نقش و اهمیت چاروادارها در جامعهٔ عصر قاجار ...

- فوروکاوا، نوبویوشی (۱۳۸۴). سفرنامهٔ فوروکاوا، ترجمهٔ هاشم رجبزاده و کینیجیه اورا، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- فوروئیه، ژوانس (۱۳۹۰). سه سال در دریار ایران، ترجمهٔ عباس اقبال‌آشتیانی، به اهتمام محمدرضا حسن‌بیگی، تهران: نوین.
- کرزن، جرج. ن. (۱۳۶۲). ایران و قضیه ایران، ترجمهٔ غ. وحید مازندرانی، ج ۱، چ ۲، تهران: علمی و فرهنگی.
- گروته، هوگو (۱۳۶۹). سفرنامهٔ گروته، ترجمهٔ مجید جلیلوند، تهران: مرکز.
- گوبینو، ژوزف آرتور (۱۳۸۳). سه سال در آسیا، ترجمهٔ عبدالرضا هوشنگ‌مهدوی، تهران: قطره.
- لوتی، پیر (۱۳۷۲). به سوی اصفهان، ترجمهٔ بذرالدین کتابی، تهران: اقبال.
- معین، محمد (۱۳۸۱). فرهنگ فارسی، ج ۱، چ ۱۹، تهران: امیرکبیر.
- ملکونوف؛ و عز الدوله (۱۳۶۳). سفرنامه ایران و روسیه، به کوشش محمد گلبن و فرامرز طالبی، تهران: دنیای کتاب.
- موریه، جیمز (۱۳۴۸). سرگاشت حاجی‌بابای اصفهانی، تصحیح سید محمدعلی جمالزاده، تهران: امیرکبیر.
- موریه، جیمز (۱۳۸۵). سفرنامهٔ جیمز موریه، ترجمهٔ ابوالقاسم سری، ج ۱، تهران: نوس.
- موزر، هنری (۱۳۵۶). سفرنامهٔ ترکستان و ایران، ترجمهٔ علی مترجم، به کوشش محمد گلبن، تهران: سحر.
- موسی‌پور، ابراهیم (۱۳۹۱). «زندگی حرفه‌ای مکاریان/ چارواداران در ساختار سنتی حمل و نقل در دوره اسلامی: یک تاریخ اجتماعی»، دوفصلنامهٔ انسان‌شناسی، س ۱۰، ش ۱۶.
- تفییسی، علی‌اکبر (ناظم‌الاطباء) (۱۳۴۳). فرهنگ تفییسی، ج ۲، تهران: کتابفروشی خیام.
- نیدرمایر، اسکارپن (۱۳۸۰). خاطرات نیدرمایر، زیرآفتاب سوزان ایران، ترجمهٔ کیکاووس جهانداری، ویرایش دوم، تهران: اساطیر.
- نیکیتین، بازیل (۱۳۵۶). خاطرات و سفرنامه، ترجمهٔ علی محمد فرهوشی، ج ۲، تهران: کانون معرفت.
- وامبری، آرمینیوس (۱۳۷۰). سیاحت دروغین در خانات آسیای میانه، ترجمهٔ فتحعلی خواجه‌نوریان، ج ۴، تهران: علمی و فرهنگی.
- وامبری، آرمینیوس (۱۳۷۲). زندگی و سفرهای وامبری؛ دنبالهٔ سیاحت دروغین، ترجمهٔ محمدحسین آریا، تهران: علمی و فرهنگی.
- هدایت، مهدیقلی (۱۳۸۵). خاطرات و خطرات، ج ۶، تهران: زوار.