

## نقش و اهمیت چاروادارها در جامعه عصر قاجار بر اساس گزارش‌های سفرنامه‌نویسان فرنگی

هوشنگ خسرویگی\*

میشم غلامپور\*\*

### چکیده

در حوزه مطالعات تاریخ دوره 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 کرایه‌دادن چهارپایانشان، امرار معاش می‌کردند.

پژوهش حاضر، به‌ویژه با جست‌وجو در سفرنامه‌های دوره 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 جامعه عصر قاجار چه بوده است. بررسی داده‌ها بیانگر آن است که با وجود جایگاه اجتماعی پایین چاروادارها در دوره قاجار، آنها در رایج‌ترین شیوه سفر در آن دوره یعنی مسافرت با کاروان، نقشی اساسی داشتند و یکی از ارکان مهم در حوزه حمل‌ونقل در این دوره بودند. چاروادارها در جریان سفر، هم‌کار جابه‌جایی مسافران، باروبنه 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 بیدار شدن و حرکت کاروان و نحوه توقف‌ها، بر مسافرانی فرمان می‌راندند که موقعیت اجتماعی بالاتری نسبت به آنها داشتند.

\* دانشیار تاریخ، دانشگاه پیام نور kh\_beagi@pnu.ac.ir

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

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۵/۳۰، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۳/۹/۲۰

**کلیدواژه‌ها:** چاروادار، سفر، قاجاریه، کاروان، چهارپایان.

## ۱. مقدمه

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

البته، یکی از دلایل چنین رویکردی می‌تواند کمبود نسبی منابع درباره زندگی طبقات فرودست جامعه 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 به‌شمار می‌آیند. به این دلیل در زمینه تاریخ اجتماعی دوره قاجار خلأهای پژوهشی فراوانی وجود دارد که تا به حال نادیده گرفته شده‌اند.

با این وصف، در پژوهش حاضر، به بررسی زندگی یکی از گروه‌های طبقات پایین اجتماعی دوره قاجار یعنی چاروادارها پرداخته شده‌است. این پژوهش در صدد پاسخ‌گویی به این پرسش است که مهم‌ترین نقش چاروادارها به عنوان یکی از گروه‌های طبقات پایین اجتماعی در جامعه عصر قاجار چه بوده‌است. در مقاله حاضر، این فرضیه مطرح است که چاروادارها مهم‌ترین رکن در حوزه حمل‌ونقل عصر قاجار بودند.

تا به حال، به جز مقاله ابراهیم موسی‌پور با عنوان «زندگی حرفه‌ای مکاریان / چارواداران در ساختار سنتی حمل‌ونقل در دوره اسلامی: یک تاریخ اجتماعی» پژوهش دیگری درباره این گروه به نگارش درنیامده‌است. در آن مقاله موضوع مکاریان در کل دوره اسلامی و حوزه جغرافیایی جهان اسلام بررسی شده است (موسی‌پور، ۱۳۹۱: ۱۴۲-۱۶۰)، در حالی که در مقاله حاضر این موضوع در دوره قاجار و در حوزه جغرافیایی ایران مد نظر قرار داده شده است. *دانشنامه 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 ارائه کرده‌اند و چاروادارها هم همراه همیشگی آنها در سفر بودند، در لابه‌لای نوشته‌هایشان، خواسته و ناخواسته، به صورت گزارش و پراکنده 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 چهاروادار به معنای چهارپادارنده می‌آید (معین، ۱۳۸۱: ذیل «چاروادار»); مترادف 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: ۲/۱۱۵۶).

## ۳. چاروادارها در دوره قاجار

واژه چاروادار در دوره قاجار نیز به همین معنی به کار می‌رفت. چاروادارها بخشی از تشکیلات اداره‌کنندگان 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 (اوبن، 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 کم و کیف و سختی‌های آن، فقط به مردان اختصاص داشت. رونق این شغل ارتباط مستقیمی با کثرت مسافران داشت: هر چه میزان سفر پررونق‌تر بود، امکان به‌کارگرفته‌شدن 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 در پایان سفر دریافت می‌کردند (نیکیتین، ۱۳۵۶: ۲۵۸).

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

می پرداختند و گاهی هم با سختی چاروادار مورد نظرشان را پیدامی کردند. این طور به نظر می رسد که چاروادارها در داخل شهرها محل معین و سازمان دهی شده ای نداشتند تا مسافران با مراجعه به آنجا، به استخدام آنها بپردازند. به هر حال، پس از پیدا کردن چاروادار، مسافر و او برای عقد قرارداد با هم به گفت و گو می پرداختند. در این گفت و گو، دو طرف بر اساس تعداد مسافران و میزان بارها بر سر میزان دستمزد چاروادار و تعداد چهارپایان به توافق می رسیدند و چاروادار نحوه حرکت، تعداد منزلگاه های سر راه و زمان رسیدن به مقصد را برای مسافران بازگو می کرد.

روشن است که در این مواقع، احتمال اینکه منافع دو طرف در تضاد با یکدیگر قرار بگیرد، وجود داشت. به همین دلیل، یکی از اتفاقات رایج در مناسبات میان چاروادارها و مسافران، شکل گیری مشاجره و حتی درگیری بر سر حق و حقوق دو طرف بود. این مشاجره ها ممکن بود در پیش از سفر رخ دهد و یا در حین آن اتفاق افتد. چنین جر و بحث هایی انگیزه های متفاوتی در پشت خود داشت؛ به عنوان نمونه، چاروادارها گاهی به دلایل یا بهانه هایی تقاضای دستمزدی بیش از آنچه در قرارداد ابتدایی قید شده بود، می کردند (بروگش، ۱۳۶۷: ۲/ ۴۹۹؛ براون، ۱۳۸۱: ۱۸۶) و همین برای شکل گیری مشاجره کافی بود. آنها گاهی تقاضای دریافت دستمزد پیش از موعد یعنی پیش از رسیدن به مقصد را نیز داشتند (بروگش، ۱۳۶۷: ۲/ ۵۱۲). برخی اوقات هم اختلاف دو طرف بر سر نحوه پرداخت حقوق گمرکی در مسیر (موریه، ۱۳۸۵: ۱/ ۳۲۵) و گاهی نیز این اختلاف ناشی از بارزدن قاطرها توسط چاروادارها به میزان کمتر از حد معمول بود (دوران، 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، سروکله زدن با این گروه از هر کاری مشکل تر بود (بروگش، ۱۳۶۷: ۲/ ۴۹۹). این کشمکش ها طوری بود که گاهی به فسخ قرارداد و حتی گاهی به شکایت کشی هم می رسید (همان: ۵۱۲؛ دیولافوا، ۱۳۳۲: ۳۴۱-۳۴۲). البته، باید در نظر داشت که چاروادارها زندگی سختی داشتند و باید با ناملايمات بسیاری دست و پنجه نرم می کردند؛ برای همین بی حوصلگی و یا عصبانیت های گاه به گاه آنها بروز می کرد (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 (روششوار، ۱۳۷۸: ۱۴۵). آنها به سبب اعتدال، استقامت و احتیاطشان در عبور از جاده‌ها مورد توجه بودند (پولاک، ۱۳۶۸: ۳۳۴). درباره میزان باری که این حیوان حمل می‌کرد، گزارش‌های متفاوتی وجود دارد 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 بدانیم هیچ ضمانت دیگری جز همین خصلت امانتداری چاروادارها، برای حفظ و نگهداری امانات و حتی از آن بالاتر تأمین جانی مسافران غریبه‌ای که به هیچ وجه با کم و کیف جاده‌های ایران آشنا نبودند، وجود نداشت.

گزارش‌های مختلفی وجود چنین خصلتی را در چاروادارها تأیید کرده‌اند (هدایت، 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 شده‌است 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: ۲۳۳) و مردانی با قلب بی‌آلایش و صفات نجیبانه فراموش‌نشده توصیف (دیولافوا، ۱۳۳۲: ۶۷۰) و از شهرت آنها به عنوان شریف‌ترین و درستکارترین افراد ایرانی یاد کرده‌اند (اورسل، ۱۳۸۲: ۱۹۲).

در نگاه گوینو، که خود حتی با سپردن صندوق‌های حامل اثاثش از تهران تا طرابوزان به چاروادارها، درستکاری آنها را مورد آزمون قرارداده‌بود، برای چاروادارها بسیار راحت بود اشیایی را بدزدند، اما در عمل هیچ چیز مفقود نشد (گوینو، ۱۳۸۳: ۱۰۱). چاروادارها را همچنین افرادی معتقد و به اصطلاح نمازخوان نیز توصیف کرده‌اند و درباره اعتقادات مذهبی آنها گزارش‌هایی را ارائه داده‌اند (بروگش، ۱۳۶۷: ۱/ ۲۹۵؛ لوتی، ۱۳۷۲: ۲۷). در مجموع، وجود صفاتی مثل امانتداری در این گروه، با وجود سختی‌هایی که کار آنها داشت، قابل تأمل به نظر می‌رسد. با این حال، در مواردی گزارش‌های منفی و متناقض با این ستایش‌ها نیز در منابع دیده می‌شود (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). غذایشان بسیار کم بود؛ به روایتی، به مقدار کمی برنج و جرع‌ای آب می‌ساختند (سرنا، ۱۳۶۲: ۳۰) و به تعبیری دیگر، معده‌های آنها برای هضم هر نوع غذایی آماده بود (دیولافوا، 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، لازمه 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: ۲/ ۴۱۹) 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 نتیجه میزان خوابشان هم کم بود و به تعبیری حتی از حیوانات خود نیز کمتر خواب و استراحت داشتند (سرنا، ۱۳۶۲: ۳۰).

### ۳.۴ بنیه قوی و سرزنده‌گی

چاروادارها اگر بنیه‌ای قوی نداشتند، اصلاً نمی‌توانستند مسافرت‌های طولانی‌مدت با کاروان‌ها را در راه‌های پرپیچ‌وخم 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 نمی‌نشستند 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 کرده‌بود، آن هم بدون اینکه آثار خستگی در وی 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 بالای 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 گرما و 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 آوازخواندن مشغول می‌شدند (اوبن، ۱۳۶۲: ۳۱۵؛ براون، ۱۳۸۱: ۱۸۶؛ روششوار، ۱۳۷۸: ۴۹).

بسیاری از چاروادارهای آن زمان به دلیل اینکه پیوسته در سفر بودند، به‌ندرت می‌توانستند به دیدار خانواده‌هایشان بروند (اوبن، 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 به‌شمار می‌آید (نیدرمایر، ۱۳۸۰: ۵۸؛ جکسن، ۱۳۶۹: ۳۹۷؛ فوروکاوا، ۱۳۸۴: ۲۰۸). ظاهراً، وجود چنین صفاتی در چاروادارها، موجب ورود نام آنان به ادبیات عامه شده‌است.

### ۵. جایگاه اجتماعی چاروادارها در دوره قاجار

چاروادارها در دوره قاجار، یکی از پایین‌ترین طبقات اجتماعی جامعه ایران بودند. در برخی از آثار به‌جای‌مانده از دوره قاجار، زمانی که نویسندگان 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 (اوبن، ۱۳۶۲: ۲۶۱). در آن زمان، ادبیات گفتاری چاروادارها هم ادبیاتی ساده و سطح پایین شمرده می‌شد (دیولافوا، 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 صاحب‌منصبان حکومتی بود، راه پیدا نکرده‌اند. خلأ 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 غایبان 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 پرداخته شده‌است.

## 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 چپار بود. در این روش، مسافر اسبی را از چپارخانه کرایه می‌کرد و سوار بر آن به سفر می‌پرداخت. حسن این شیوه سرعت به نسبت بالای آن بود، طوری که با وجود طاقت‌فرسای بودن، برای کارهای ضروری مناسب‌ترین گزینه در آن زمان بود.

دومین راه سفر در آن عصر، سفر با کاروان بود که در آن با کرایه‌کردن 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، مسافرت از تهران تا طرابوزان اگر با اسب چپار 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 (پولاک، ۱۳۶۸: ۳۰۸)؛ همچنین، از تهران تا رشت با اسب چپار 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، مسافرت با کاروان را انتخاب می‌کردند.

سفر با کاروان البته نوع رایج سفر در دوره قاجار به‌شمار 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 گرفته می‌شدند، متفاوت بود. این تعداد در یک کاروان شامل یکصد قاطر، دوازده الاغ، شصت شتر و پنجاه اسب بود (نیدرمایر، ۱۳۸۰: ۲۵۹)؛ کاروانی دیگر از حدود یکصد تا دویست حیوان بارکش که بیشترشان قاطر بودند، تشکیل شده بود (پولاک، ۱۳۶۸: ۳۰۷) یا کاروانی بیست نفره تنها شامل سی اسب، الاغ و قاطر می‌شد (بروگش، ۱۳۶۷: ۱/۲۷۵) و کاروانی هشتاد نفره هم ۱۵۰ اسب و قاطر به همراه داشت (دیولافوا، ۱۳۳۲: ۷۱) و یک کاروان با ۲۰۰ مسافر نیز دارای ۴۰۰ اسب و قاطر بود (همان: ۳۳۰).

## ۱.۶ مسافری و حمل و نقل کالاها

نقش و اهمیت چاروادارها هم در همین نوع رایج از مسافرت یعنی مسافرت با کاروان بود و آنها یکی از اصلی‌ترین نقش‌ها را در شکل‌گیری مسافرت‌های کاروانی یعنی نقش مسافری را بر عهده داشتند. یک ناظر اروپایی چاروادارها را نماینده شرکت‌های راه‌آهن و کشتی‌های تجاری می‌شمرد که در ایران به‌جز مسافرت از طریق چاروا، کلیه حمل و نقل مسافر و بار انحصاراً توسط آنها صورت می‌گرفت (سرنا، ۱۳۶۲: ۲۹). به تعبیر گوینو، کلیه تجارت آسیای میانه در دست چاروادارها متمرکز 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 بی‌اهمیتی نیستند» (گوینو، 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 بنه 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 به‌خدمت‌گرفتن 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 هواپیماهای امروزی و از جنبه باربری نیز نقشی مثل کامیون‌ها و وانت‌های 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 کم‌دردسر باشد، بارکردن درست حیوانات دانسته و آن را در حد خود یک «هنر» شمرده‌است (نیدرمایر، ۱۳۸۰: ۵۸). البته، از سوی دیگر، برخی مسافران از به زمین انداختن 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: ۲/۷۲۴). این بستن و بارکردن پرزحمت 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 نقش‌آفرینی چاروادارها در حمل و نقل مسافران و همین‌طور بارها و کالاهای تجارتي، 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 جامعه 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 خطرها و دشواری‌های مسیرها آگاه بودند. آنها در نتیجه همین آگاهی و راه‌بلدی، راهنمایی مسافران را در طول مسیر نیز عهده‌دار بودند.

مسافران متعددی به گفت‌وگوهای میان خود و چارواداران و راهنمایی گرفتن از آنها درباره اینکه مثلاً چند فرسخ تا توقفگاه بعدی مانده، چند روز تا مقصد باقی مانده، کاروان در هر روز چند فرسخ باید راه برود و... اشاره داشته‌اند (دیولافوا، ۱۳۳۲: ۶۹). همین‌طور اطلاعات دیگر مثل اینکه از چه راه‌هایی مسافران می‌توانند به تهیه غذا اقدام کنند (فلاندن، 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 مسافرت‌های متعددی که در جاده‌های سخت و حتی خطرناک آن زمان داشتند، ایفاگر نقشی شبیه به راهنماهای تور امروزی بودند؛ راهنمایی که خودشان معمولاً سوار بر تنها وسیله 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 راهنمای گردشگری، نقشه‌های کامل و دقیق و مکان‌یاب‌های دیجیتال نبود، در بسیاری از مواقع تنها محل رجوع مسافران برای اطلاع یافتن 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 مسافرت می‌پرداختند، راه‌های پرپیچ‌وخم و صعب‌العبور را که خطر سقوط نیز در آنها وجود داشت، با همراهی و کمک این گروه و

قاطرهایشان طی می‌کردند (سرن، ۱۳۶۲: ۲۴۷؛ بروگش، ۱۳۶۷: ۷۰۶/۲). این خطر سقوط زمانی که کجاوه روی دوش قاطرها برای حمل کودکان یا زنان قرارداد، تشدید می‌شد (بنجامین، ۱۳۶۳: ۱۹۹؛ سرن، ۱۳۶۲: ۲۹). گاهی مسیر آنقدر خطرناک 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؛ فووریه، ۱۳۹۰: ۴۳۱). این خود حکایت از دشواری و حساس بودن کار چاروادارها دارد.

عبور دادن چهارپایان از برکه‌ها و رودها هم یکی دیگر از سختی‌های کار چاروادارها بود. آنها می‌بایست در این مواقع 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 می‌افتادند و در بیرون کشیدنشان باز هم چاروادارها پیش قدم بودند (بروگش، ۱۳۶۷: ۷۰۸/۲؛ نیکیتین، 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 به‌ویژه شب‌ها به دلیل نبود دید کافی امکان افتادن حیوانات در آنها وجود داشت (اورسل، ۱۳۸۲: ۳۴۳). خطر دیگر زمین‌گیر شدن 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 ناامنی برخی راه‌ها هم به‌عنوان یکی دیگر از خطرهایی که مسافران کاروان‌روی آن دوره را تهدید می‌کرد، یاد کرد (همان‌جا).

چاروادارها همچنین کار جمع‌وجور و آرام کردن قاطرهای 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 (دیولافوا، 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 به‌گذر 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 نگه‌می‌داشتند 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، مادام کارلا سرنا از فراری دادن یک ببر توسط این گروه با همراهی مهرهای یک چاپارخانه با هیزم‌های آتش خبر داده‌است (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: ۲/ 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 ایفای 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 حکمروایی می‌کردند. مسافران که هرکدام جایگاه اجتماعی، اقتصادی یا سیاسی خاص خود را داشتند، در بسیاری موارد در طول سفر چاره‌ای جز تن دادن به خواسته‌ها و دستورات چاروادارها نداشتند. انتخاب راه‌ها و توقفگاه‌ها، زمان توقف و حتی زمان بیدار شدن و به‌راه‌افتادن کاروان همه بر عهده آنها بود. به تعبیر گوبینو، وقتی کاروان به راه می‌افتاد، چاروادار «فعال مایشاء» می‌شد، طوری که «دستور می‌دهد و می‌خواهد همه از او اطاعت کنند» (گوبینو، 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 ایفای 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 خطرهای 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 بر نمی‌آمدند، 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 برجسته بود.

آنها وظیفه جابه‌جایی مسافران و حمل و نقل کالاها و 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 راهنما و راه‌بلد را نیز داشتند. با توجه به اینکه این گروه بارها جاده‌های ناهموار ایران را با چهارپایان خود طی کرده بودند و از کم و کیف مسیرها و توقفگاه‌ها باخبر بودند، بیش از دیگران صلاحیت راهنمایی مسافران را داشتند. به این ترتیب، معمولاً، به‌خوبی از عهده این نقش برمی‌آمدند و از این جهت در گردشگری ایران در عصر قاجار نیز سهم بودند.

در جریان سفرهای کاروانی، چاروادارها نقش امدادگری نیز داشتند. آنها در بسیاری از خطرهای و مشکلاتی که مسافران را در جاده‌های آن زمان تهدید می‌کردند، یاریگر مسافران بودند؛ خطرهای و مشکلاتی مثل عبور از مناطق صعب‌العبوری که امکان سقوط چهارپایان در آنها وجود داشت یا عبور دادن 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 آشنایی 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 تن‌دادن به خواسته‌های چاروادارها بودند. آنها طبقه پایین‌دستی بودند که در جاده‌ها و در طول سفر می‌توانستند بر بالادستی‌های خود دست بالاتر را داشته‌باشند.

## منابع

- اوبن، 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 آنتوان (۱۳۷۱). *سفرنامه اولیویه*، ترجمه محمدطاهر میرزا، تصحیح و حواشی غلامرضا وره‌رام، تهران: اطلاعات.
- براون، ادوارد گرانویل (۱۳۸۱). *یک‌سال در میان ایرانیان*، ترجمه مانی صالحی علامه، تهران: ماه‌ریز.
- بروگش، هینریش (۱۳۶۷). *سفری به دربار صاحبقران*، ترجمه حسین کردبچه، ۲ جلد، تهران: اطلاعات.
- بل، گرترو دلو تیان (۱۳۶۳). *تصویرهایی از ایران*، ترجمه بزرگمهر ریاحی، تهران: خوارزمی.
- بنجامین، س. ج. و. (۱۳۶۳). *ایران و ایرانیان*، ترجمه محمدحسین کردبچه، تهران: جاویدان.
- پولاک، یاکوب ادوارد (۱۳۶۸). *سفرنامه پولاک: ایران و ایرانیان*، ترجمه کیکاووس جهانمندی، تهران: خوارزمی.
- جکسن، ابراهام والتاین ویلیامز (۱۳۶۹). *سفرنامه جکسن: ایران در گذشته و حال*، ترجمه منوچهر امیری و فریدون بدره‌ای، ج ۳، تهران: خوارزمی.
- دالمانی، هانری رنه (۱۳۷۸). *از خراسان تا بختیاری*، ترجمه غلامرضا سعیدی، ج 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، ج ۵، چ ۲ از دوره جدید، تهران: مؤسسه لغت‌نامه دهخدا و مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.
- دیولافوا، ژان (۱۳۳۲). *سفرنامه مادام دیولافوا*، ترجمه علی محمدفروشی، تهران: کتابفروشی خیام.
- روششوار، 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 لئونورا (۱۳۶۲). *خاطرات لیدی شیل*، ترجمه حسین ابوترابیان، تهران: نشر نو.
- فلاندن، اوژن (۱۳۵۶). *سفرنامه اوژن فلاندن به ایران*، ترجمه حسین نورصادقی، ج ۳، تهران: اشراقی.

## ۱۶ نقش و اهمیت چاروادارها در جامعه عصر قاجار ...

- فوروکاوا، نوبیوشی (۱۳۸۴). *سفرنامه فوروکاوا*، ترجمه هاشم رجبزاده و کینجیئه اورا، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- فوریه، ژوانس (۱۳۹۰). *سه سال در دربار ایران*، ترجمه عباس اقبال آشتیانی، به اهتمام محمدرضا حسن‌بیگی، تهران: نوین.
- کرزن، جرج. ن. (۱۳۶۲). *ایران و قضیه ایران*، ترجمه غ. وحید مازندرانی، ج ۱، چ ۲، تهران: علمی و فرهنگی.
- گروته، هوگو (۱۳۶۹). *سفرنامه گروته*، ترجمه مجید جلیلود، تهران: مرکز.
- گوینو، ژوزف آرتور (۱۳۸۳). *سه سال در آسیا*، ترجمه عبدالرضا هوشنگ‌مهدوی، تهران: قطره.
- لوتی، پیر (۱۳۷۲). *به سوی اصفهان*، ترجمه بدرالدین کتابی، تهران: اقبال.
- معین، محمد (۱۳۸۱). *فرهنگ فارسی*، ج ۱، چ ۱۹، تهران: امیرکبیر.
- ملکونوف؛ و عزالدوله (۱۳۶۳). *سفرنامه ایران و روسیه*، به کوشش محمد گلبن و فرامرز طالبی، تهران: دنیای کتاب.
- موریه، جیمز (۱۳۴۸). *سرگذشت حاجی بابای اصفهانی*، تصحیح سید محمدعلی جمالزاده، تهران: امیرکبیر.
- موریه، جیمز (۱۳۸۵). *سفرنامه جیمز موریه*، ترجمه ابوالقاسم سری، ج ۱، تهران: توس.
- موزر، هنری (۱۳۵۶). *سفرنامه ترکستان و ایران*، ترجمه علی مترجم، به کوشش محمد گلبن، تهران: سحر.
- موسی‌پور، ابراهیم (۱۳۹۱). «زندگی حرفه‌ای مکاریان/ چارواداران در ساختار سنتی حمل‌ونقل در دوره اسلامی: یک تاریخ اجتماعی»، *دوفصلنامه انسان‌شناسی*، س ۱۰، ش ۱۶.
- نفیسی، علی‌اکبر (ناظم‌الاطباء) (۱۳۴۳). *فرهنگ نفیسی*، ج ۲، تهران: کتابفروشی خیام.
- نیدرمایر، اسکارفن (۱۳۸۰). *خاطرات نیدرمایر؛ زیر آفتاب سوزان ایران*، ترجمه کیکاووس جهاننداری، ویرایش دوم، تهران: اساطیر.
- نیکیتین، بازیل (۱۳۵۶). *خاطرات و سفرنامه*، ترجمه علی محمد فره‌وشی، ج ۲، تهران: کانون معرفت.
- وامبری، آرمینیوس (۱۳۷۰). *سیاحت درویشی دروغین در خانات آسیای میانه*، ترجمه فتحعلی خواجه‌نوریان، چ ۴، تهران: علمی و فرهنگی.
- وامبری، آرمینیوس (۱۳۷۲). *زندگی و سفرهای وامبری؛ دنباله سیاحت درویشی دروغین*، ترجمه محمدحسین آریا، تهران: علمی و فرهنگی.
- هدایت، مهدیقلی (۱۳۸۵). *خاطرات و خطرات*، چ ۶، تهران: زوار.