

زندگی حرفه‌ای مکاریان / چارواداران در ساختار سنتی حمل‌ونقل در دوره اسلامی: یک تاریخ اجتماعی

ابراهیم موسی پور*

(تاریخ دریافت ۹۱/۸/۸، تاریخ تأیید ۹۱/۱۰/۱۷)

چکیده

در میان عناصر و مؤلفه‌های تشکیل‌دهنده ساختارهای سنتی حمل‌ونقل در جهان اسلام تا پیش از تحولات فناورانه در این ساختارها، عنصر انسانی که از جمله در حرفه چارواداری / مکاری‌گری بروز می‌یافت، کمتر مورد بررسی قرار گرفته و بیشتر مطالعات در حوزه حمل‌ونقل سنتی در دوره اسلامی، به بررسی راه‌ها و مسیرهای ترابری یا ادوات حمل‌ونقل معطوف بوده است. در مقاله حاضر، تاریخ اجتماعی کوتاهی از زندگی حرفه‌ای این صنف، تنوعات ساختاری و کارکردی و ویژگی‌های اختصاصی این حرفه و رفتار حرفه‌ای نیروی انسانی شاغل در نظام‌های حمل‌ونقلی، بر اساس اطلاعات جزئی‌نگر و بسیار پراکنده موجود در منابع دوره اسلامی، به دست داده شده است.

واژه‌های کلیدی: حمل‌ونقل، چاروادار، مکاری، قاطرچی، زندگی حرفه‌ای، اخلاق حرفه‌ای.

مقدمه

در مطالعات حوزه تاریخ اجتماعی اسلام یا مسلمانان، پژوهش‌های صورت گرفته درباره ساختارهای سنتی حمل‌ونقل در دوره اسلامی، چندان پرشمار نیست. این پژوهش‌های محدود نیز اغلب درباره مؤلفه‌های مادی حمل‌ونقل بوده و بیشتر، به بررسی مسیرهای تجاری و به‌ویژه راه‌های معروف و پرفت‌وآمد، تنوعات مسیرهای تجاری یا زیارتی، راه‌های زمینی و راه‌های

eifsocialhistory@gmail.com

* استادیار گروه تاریخ اجتماعی بنیاد دایرةالمعارف اسلامی

مجله انسان‌شناسی، سال دهم، شماره ۱۶، ۱۳۹۱، ص. ۱۴۲-۱۶۰

آبی به‌ویژه دریانوردی و حمل‌ونقل دریایی در دورهٔ میانهٔ اسلامی، و کمتر از این‌ها به بررسی ادوات و ابزارهای حمل‌ونقلی بدون چرخ همچون عماری، تخت روان، هودج و جز آن‌ها یا چرخ‌دار همچون گاری، ارابه، یا درشکه و کالسکه و امثال آن‌ها در ادوار متأخرتر اختصاص یافته است. در این میان، نقش عنصر انسانی در ساختارهای حمل‌ونقل سنتی، کمتر دیده شده و اغلب اطلاعات راجع به شاغلان این حرفه به صورت بسیار پراکنده در لابه‌لای متون متنوع دورهٔ اسلامی آمده است و شاید علت کم‌توجهی به این عنصر، همین دشواری گردآوری این مطالب بسیار پراکنده بوده است. عنصر انسانی در حمل‌ونقل سنتی شامل گروه‌های حرفه‌ای راه‌شناسان و راهنمایان به‌ویژه راه‌شناسان دریایی (راهدان/ راهبان/ رهبان/ ربان؛ نک: کراچکوفسکی، ۱۳۷۹: ۴۴۲-۴۴۴)؛ راهداران/ قراسوران‌ها (مأموران دولتی محافظت و تأمین امنیت راه‌ها و گرفتن برخی مالیات حمل‌ونقلی، نک: صادقی، ۱۳۷۸: ۸۱-۱۱۰)؛ حمالان / باربران (نک: منفرد، ۱۳۸۹: ۱۳ / ۱۰۰-۱۰۲)؛ و مکاریان/ چارواداران (متصدیان مستقیم حمل‌ونقل با حیوانات مسافرکش/بارکش) بوده است که دربارهٔ آن‌ها در پژوهش‌های معاصر، تک‌نگاری‌های قابل ملاحظه‌ای صورت نگرفته است. دربارهٔ این گروه اخیر، با فراهم آوردن اطلاعات پراکنده موجود و بررسی انتقادی و تصفیه و دسته‌بندی آن‌ها می‌توان تاریخ اجتماعی کوتاهی به دست داد. این گروه از زیر مجموعهٔ عنصر انسانی ساختار حمل‌ونقلی در دورهٔ اسلامی عبارت بوده است از افرادی که صاحب یک یا چند چارپا بوده‌اند و از راه‌کرایه دادن آن‌ها و حمل مسافر و بار، ارتزاق می‌کرده‌اند. بنابراین، عامل اصلی در رده‌بندی این شاغلان در حمل‌ونقل، محل و نحوهٔ تأمین درآمد و ارتزاق‌شان از فعالیت مستقیم در کار حمل‌ونقل بار و مسافر است. از این‌رو، آنچه دربارهٔ زندگی حرفه‌ای چارواداران/ مکاریان در این مقاله آمده در واقع دربارهٔ کسانی است که در فعالیت حمل‌ونقل، «عاملیت» داشته‌اند و مستقیماً از دستمزدی که از مشتری دریافت می‌شد معیشت‌شان را می‌گذرانده‌اند. در این پژوهش، همچنان که در آغاز مقاله خواهد آمد، تقریباً همهٔ اصناف کرایه‌دهندهٔ چارپای مسافربر بارکش تحت عنوان عمومی مکاری / چاروادار رده‌بندی شده‌اند و برحسب اقتضای منبع و سند، در هر گزارهٔ خبری و توصیفی مرتبط از عناوین اختصاصی‌تر همچون قاطرچی، الاغ‌دار یا جز آن‌ها استفاده شده است.

تعریف

واژهٔ عربی مکاری به معنای کرایه‌دهندهٔ چارپا (ابن منظور، ۱۴۱۲: ۱۲ / ۸۱-۸۲)، عموماً به کسانی اطلاق می‌شد که تعدادی شتر، اسب، استر، خر و قاطر داشتند و در ازای مبلغی این چارپایان را به مشتریان کرایه می‌دادند. برخی از مکاریان خود به همراه مشتری به سفر می‌رفتند

و برخی دیگر فقط حیوان را کرایه می‌دادند؛ برخی نیز شاگرد/مہتر/چارواداری را به همراه چارپا با مشتری می‌فرستادند. واژه‌های مُبَرطِس (ج: بَرطَسه)، مکاری، حمار، بغال، زکاب، چاروادار، قاطرچی، الاغ‌دار، خربنده، مال‌دار، کرایه‌کش، کراجی و امثال این‌ها در زبان‌های اسلامی نیز در کنار مکاری به کار می‌رفته است (نک: دهخدا، ۱۳۷۸: ذیل «مکاری»؛ تحویلدار، ۱۳۴۲: ۱۱۳، ۱۱۷، ۱۲۱؛ لوتورنو، ۱۴۰۶: ۵۹۱/۲؛ Cohen, 2001; 175؛ جمال، ۲۰۰۳: ۴۳۵-۴۳۷؛ جواد علی، ۱۴۱۳: ۵۸۵/۷؛ شهری باف، ۱۳۶۸: ۱۹/۵؛ اولیا چلبی، ۱۳۱۴: ۵۲۰/۱؛ (Isbilir, 1988: 28/554-555; Bosworth, 1993: 7/501).

در اغلب شهرهای سرزمین‌های اسلامی، معمولاً محلی در بازارها یا میدان‌ها یا کنار مساجد، مرکز تجمع و ایستگاه مکاریان بود. معمولاً ساییانی ساخته می‌شد و مکاریان چارپایان خود را آن‌جا می‌بستند و آماده نگه می‌داشتند. در برخی شهرها هم که اجازه داده نمی‌شد مکاریان در داخل شهر مستقر شوند، کاروانسراهای بیرون شهر ایستگاه آنان می‌شد (نک: مقریزی، ۲۰۰۲-۲۰۰۴: ۴۳۰/۲، ۴۳۰/۳، ۴۶۳؛ ابن بطوطه، ۱۴۰۷: ۳۲۰؛ ابن فضل‌الله عمری، ۱۴۲۳: ۱۱۵/۱۲؛ نعیمی دمشقی، ۱۴۱۰: ۱۹۱/۲؛ شهری باف، ۱۳۶۸: ۲۸/۵).

عمومیت نیازهای حمل‌ونقلی موجب می‌شد که مکاریان تقریباً در همه مناطق جهان اسلام فعال باشند در عین حال که سطح و میزان اشتغال به این فعالیت در هر منطقه را نیز سطح مبادلات کالا و تعداد سفرها تعیین می‌کرد؛ با این وصف در برخی منابع، از شهرها یا طایفه‌هایی نام برده شده که اغلب نیروی کارشان در صنف مکاری بوده‌اند همچون سیوند و زرقان فارس (نک: سدیدالسلطنه، ۱۳۶۲: ۵۸؛ Curzon, 1966: 2/93؛ عین‌السلطنه، ۱۳۷۴: ۱۴۴۳/۲). در اصفهان قاجاری نیز گویا بیشتر مکاریان از طایفه‌های خلیج و زنگنه بوده‌اند (نک: تحویلدار، ۱۳۴۲: ۹۱). تعداد مکاریان به‌ویژه در شهرهای بزرگ قابل توجه بوده است؛ در قاهره قرن دوازدهم قمری در عصر علی بی (حک. ۱۱۵۶-۱۱۶۸)، از شمار ۲۲۰۰۰ و اندکی بعدتر از شمار ۳۰۰۰۰ چارپای کرایه‌ای خیر داریم (نک: Bosworth, ibid). درباره دمشق اوایل قرن چهاردهم قمری/بیستم میلادی نیز گفته شده که ۲۰۰ مکاری در آن فعال بوده‌اند و هر یک پنج تا ده چارپا داشته‌اند (احمد حلمی علاف، ۱۳۹۶: ۳۷؛ پانویس ش ۲).

لوازم و پوشاک

غیر از چارپایان و لوازم نگه‌داری و سواری و بارکشی از آن‌ها (همچون طناب، کمند، سیخ، مگس‌پران چرمی، کیل جو، قشو)، مکاریان، ابزارها و ادوات ویژه‌ای نداشتند هرچند یک مکاری به عنوان فردی که دایم در سفر بود همواره ملزومات سفر را نیز به همراه داشت؛ با این

حال بنابر برخی گزارش‌ها مکاریان در برخی مناطق و مقاطع، پوشاک مشخصی داشته‌اند. در منابع متقدم آمده که مکاریان دراعه‌ای پشمی می‌پوشیدند و کلاهی بر سر می‌نهادند. دست‌کم متمایز بودن لباس مکاریان در قرن دوم چنان بوده که فردی بتواند با پوشیدن این لباس‌ها از دست مأموران دولتی بگریزد (نک: ابن اعثم کوفی، ۱۴۱۲: ۲۹۷/۳؛ بلعمی، ۱۳۷۸: ۹۶۴/۴؛ ابن جوزی، ۱۴۱۲: ۳۰۶/۱۷؛ دمیری، ۱۳۶۴: ۱/۳۵۲-۳۵۳)؛ گویا مکاریان همچون چوپانان عسائی نیز در دست می‌گرفتند (نک: جاحظ، ۱۳۵۱: ۱۰/۳). در ایران قاجاری مکاریان نقابی نیم‌دایره‌ای برای جلوگیری از تابش مستقیم آفتاب به صورت بر پیشانی می‌بستند، برای جلوگیری از سرمای شدید بالاپوشی نمدی یا قطعه‌ای نم‌د به همراه می‌بردند و می‌پیچیدند به دور پا می‌پیچیدند (نک: رجایی زفراهی، ۱۳۶۳: ۶۵۷-۶۵۹؛ برای پوشاک مکاریان حلب در قرن سیزدهم ق/ نوزدهم م، نک: غزی، ۱۴۱۲: ۱/۲۲۵).

درآمد

اطلاعات پراکنده‌ای درباره نرخ کرایه چارپایان مختلف در عصر اسلامی در برخی از مناطق در دست است (مثلاً نک: ناصر خسرو، ۱۳۸۱: ۱۵۵؛ Curzon, 1966: 2/198؛ شیبانی، ۱۳۷۴: ۲۲۳، ۲۴۲، ۲۵۹؛ شهری باف، ۱۳۶۸: ۲۶/۵-۲۷؛ Cohen, 2001: 176)، (که نشان می‌دهد مکاریان با توجه به هزینه‌های نگهداری چارپا و مسافرت دایم با حیوان، دستمزد شاگردان، خسارات ناشی از سرقت چارپا و حوادث طبیعی و باج‌گیری‌های مأموران دولتی و راهزنان، در مجموع از سطح درآمدی بالایی برخوردار نبوده‌اند هر چند در یک بررسی نمونه‌ای نشان داده شده که درآمد یک چاروادار در اوایل قرن چهاردهم شمسی / بیستم میلادی در سیرجان دست‌کم از درآمد یک معلم بیشتر بوده است (نک: باستانی پاریزی، ۱۳۷۳: ۴۳).

ترقی عمودی

نام شماری از افراد زیر مجموعه صنف مکاریان در تاریخ به عنوان نمونه‌هایی از کسب‌آمده است که از رده‌های پایین جامعه تا مقام‌های عالی حکومتی ترقی کرده‌اند؛ مثلاً گفته شده که عمرو لیث صفاری در جوانی زمانی مکاری بود (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۲/۴۱۹؛ اصطخری، ۲۰۰۴: ۲۴۶)؛ در عصر همو، احمد بن عبدالله خجستانی نیز که مردی خربنده بود سرانجام به امارت خراسان رسید (نک: نظامی عروضی سمرقندی، ۱۳۴۳: ۴۲-۴۳)؛ پهلوان احمد خربنده که در ۵۴۵ بر امیر مؤید شورید (افضل‌الدین کرمانی، ۱۳۲۶: ۴۶۶؛ تتوی و قزوینی، ۱۳۸۲: ۳۱۸۶/۵)؛ پهلوان حاجی خربنده از امرای بزرگ آذربایجان که از امیران سپاه سلطان حسین پسر

سلطان اویس بود (نک: کتبی، ۱۳۶۴: ۱۰۴؛ خواندمیر، ۱۳۸۰: ۳/۳۱۱)؛ عبدالعزیز خان مکاری که در دستگاه اشرف افغان به امیری رسید و سپس در ۱۱۳۸ قمری به سفارت به استانبول فرستاده شد (نک: اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷: ۲/۱۰۲۱؛ نوایی، ۱۳۶۸: ۱۹) و علی اصغر خان امین‌السلطان، صدراعظم ناصرالدین شاه قاجار، که مخالفانش هم گاه به طعن به سابقه خانوادگی اش در شغل قاطرچی‌گری اشاره می‌کردند (نک: قانون، شماره دوم، اول شعبان ۱۳۰۷ ق: ۲؛ مستوفی، ۱۳۸۴: ۱/۴۱۸؛ براون، ۱۳۸۰: ۵۰)، نیز از نمونه‌های مکاریانی هستند که به مقامات عالی حکومتی رسیدند. یک نمونه دیگر از این دست که مسیر ترقی اش در کسب مناصب حکومتی با جزییات بیشتر ذکر شده امیر سیف‌الدین طوغان بن عبدالله امیر آخور (متوفی ۸۲۸ ق) است که در اصل ترکمانی مکاری بود و چارواداری استرهای امیر طولو ظاهری، نایب صفد، را بر عهده داشت و سپس در زمره خادمان او درآمد و بعد به ملک مؤید شیخ پیوست و بعد، امیر آخور او شد. پس از آن به ترتیب، حاجب دمشق، نایب صفد، امیر مئه، مقدم الف مصر و امیر آخور کبیر شد (نک: ابن تغری بردی، بی تا: ۱۳۰/۱۵).

کارکردها و تنوع فعالیت‌ها

حمل و نقل زمینی کالا و مسافر در جهان اسلام با چارپایانی همچون شتر، اسب، استر، خر و قاطر صورت می‌گرفت، بنابر این فعالیت مکاریان و نحوه و کیفیت تعامل آنان با مسافران و صاحبان کالا در نظام اقتصادی و معیشتی سرزمین‌های اسلامی بسیار حایز اهمیت بوده است. نبود یا کمبود چارپایان بار یا مسافرکش (مال) و مکاریان در یک منطقه، حمل و توزیع ارازا و مایحتاج عمومی را به چالش می‌کشید و از جمله موجب گرانی اجرت حمل و نقل و در نتیجه افزایش قیمت تمام‌شده کالاهای حمل شده به مناطق مختلف می‌شد. در چنین مواردی حکام محلی دست به دامن حکومت مرکزی می‌شدند تا از مناطق دیگر برایشان چارپا و چاروادار بفرستد. در این شرایط نیز گاه مأمور ساختن گروه‌های بزرگی از مکاریان به فعالیتی معین، کار حمل و نقل را در حوزه‌های دیگر با اختلال مواجه می‌ساخت به‌ویژه از آن‌رو که مکاریان در زمینه‌های بسیار متنوع فعالیت می‌کردند، از حمل و نقل غلات و حبوبات که از حیاتی‌ترین کالاهای مورد نیاز بودند تا حمل آب، زغال، زغال‌سنگ، شن و ماسه، قند و شکر، پارچه، صابون، حمل پول، حمل اجساد به مراقد مقدسه، فعالیت پستی و حمل بسته‌ها، نامه‌ها و رساندن پیغام‌ها، حمل زباله‌ها و خاکروبه‌ها و جز آن‌ها (نک: ابن بطوطه، ۱۴۰۷: ۵۵، ۲۰۲؛ غزی، ۱۴۱۲: ۳/۴۵۷؛ گزارش‌های نظمی از محلات طهران، ۱۳۷۷: ۱/۸۷، ۳۳۲؛ ۴۷۷/۲؛ در محضر شیخ فضل‌الله نوری، ۱۳۸۵: ۲/۵۶۰؛ عین‌السلطنه، ۱۳۷۴: ۱/۴۴۶؛ افضل‌الملک،

۱۳۶۱:۱۵۸؛ مستوفی، ۱۳۸۴/۳:۲۳۰؛ گزارش‌های تلگرافی آخرین سال‌ها...، ۱۳۶۹: ۴۲؛ دآلمانی، ۱۳۷۸:۲/۴۸۰؛ عبدلی فرد، ۱۳۷۵:۸؛ شهری باف، ۱۳۶۸: ۳۸/۵-۵۹؛ روزشمار تاریخ معاصر ایران، ۱۳۸۵:۱/۳۰/۲:۸۰، ۹۳؛ جمال، ۲۰۰۳: ۴۳۶-۴۳۹؛ (Cohen, 2001: 175). بسیاری از فعالیت‌های حکومتی نیز به خدمت مکاریان و همصنفان‌شان وابسته بود؛ دولت‌ها اداره‌ای برای حمل و نقل و نگه‌داری جارپایانی دولتی داشتند، مثلاً شترخانه، قاطرخانه، رکابخانه و جز آن‌ها در ایران عصر صفوی - قاجاری که زیر نظر امیر آخورباشی، چاروادارباشی، قاطرچی‌باشی و امثال این‌ها کار می‌کردند (نک: میرزا سمیعا: ۱۳۷۸: ۱۹، ۳۲-۳۳، ۶۵؛ میرزا رفیعا، ۱۳۸۰: ۲۶؛ اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷: ۱/۵۵۳؛ ۲/۱۲۸۹؛ مستوفی، ۱۳۸۴: ۱/۴۱۷-۴۱۸؛ برای چارواداران فیلان و اسپان سلطنتی در دستگاه علاءالدین خلجی در هند، نک: محمدقاسم، ۱۳۷۸: ۱/۳۶۹)؛ اما در لشکرکشی‌ها و مراسم و مناسبت‌های مختلف یا در هنگام اجرای برنامه‌هایی برای حمل و نقل حجم بزرگی از کالاها به منطقه‌ای معین، شمار زیادی از مکاریان فراخوانده می‌شدند تا جارپایان‌شان را به حکومت کرایه دهند. در بسیاری از موارد نیز، حکام با اجرای سیاست مال‌بگیری، جارپایان را به‌زور از مکاریان و صاحبان آن‌ها می‌ستاندند. علاوه‌بر مکاریانی که اصولاً جزو سپاه بودند، برخی دیگر از آن‌ها نیز برای حمل اسلحه و ملزومات سپاه اجیر می‌شدند؛ از برخی از مکاریان به سبب تسلط‌شان بر راه‌ها و مسیرهای فرعی در لشکرکشی‌ها به عنوان بلد راه استفاده می‌شد؛ در مراسم و مواکب نیز به‌ویژه برای حمل زنان و کودکان حرم از مکاریان غیردولتی استفاده می‌شد (نک: مسعودی، ۱۹۶۵: ۴/۳۲۷؛ ابن ایاس ۱۴۰۲: ۳/۴۴۵؛ ۴/۴۱۲؛ ۵/۲۱۱؛ نظام‌السلطنه مافی، ۱۳۶۲: ۱/۱۲۵). گاه مکاریان احضار می‌شدند تا گروهی از اسرا یا زندانیان را به مکانی دیگر مستقل کنند (نک: غزی، ۱۴۱۲: ۳/۳۱۴)؛ داروگه‌ها نیز گاه برای گرداندن مجرمان در شهرها جارپایانی کرایه می‌کردند یا آن‌ها را به زور به بیگاری می‌گرفتند (نک: قزوینی، ۱۹۶۷: ۲۲۴-۲۲۵؛ مولوی، ۱۳۷۵: دفتر دوم، ۲۸۳). حتی در سرکوبی اعتراضات مردمی نیز گاه از نیرو و خشونت مکاریان استفاده می‌شد از جمله استفاده حکومت استبداد صغیر محمدعلی شاهی از قاطرچیان در حمله به مشروطه و مجلس تازه پای آن (عین‌السلطنه، ۱۳۷۴: ۳/۱۸۵۰-۱۸۵۲؛ دولت‌آبادی، ۱۳۷۱: ۲/۱۷۰؛ کسروی، ۱۳۸۳: ۶۵، ۵۴۴، ۵۶۹؛ براون، ۱۳۸۰: ۱۶۲).

تعامل حرفه‌ای و صنفی با اصناف دیگر

پیوستگی‌های حرفه‌ای یا صنفی مکاریان متنوع بود. آنان از لحاظ حرفه‌ای با تمام مجموعه‌های تولیدکننده کالاها و تاجران آن‌ها که برای حمل و نقل این کالاها به خدمات

مکاریان نیاز داشتند در ارتباط بودند، ولی تعامل صنفی آن‌ها اغلب با تاجران علوفه و نیز توزیع‌کنندگان آن (علاف‌ها)، کاروانسراداران، نعلبندان و زین‌سازان بود (نک: هولتسر، ۱۳۵۵: ۵۵-۵۶؛ شهری باف، ۱۳۶۸: ۲۱/۵). طبعاً پرشمار بودن مکاریان در یک منطقه بر رونق کار اصناف یاد شده نیز می‌افزود. در برخی از شهرها همچون شاهرود و استرآباد، مکاریان برای تعلیف چارپایان خود با ترکمن‌های مرتعدار نیز در تعامل بودند (راوندی، ۱۳۷۸: ۲۸۶/۳).

رفتار و اخلاق حرفه‌ای

برخی مکاریان خود چندین چارپا داشتند و آن‌ها را به همراه تعدادی چاروادار/مهتر/شاگرد/یتیم (کودک یا نوجوانی که تازه وارد کار چارواداری شده) ساعی (دونده) برای چند ساعت تا چند روز یا برای چندین ماه به مشتریان کرایه می‌دادند. این افراد با عصا یا تازیانه‌ای پیاده پشت سر چارپا حرکت می‌کردند و پس از رسیدن به مقصد، چارپا را برمی‌گرداندند؛ وقتی مشتری فرد شناخته‌شده‌ای بود یا چارپا را برای مسیرهای کوتاه داخل شهر کرایه می‌کرد معمولاً مکاری کسی را به همراه چارپا نمی‌فرستاد؛ بسیاری از مکاریان هم که فقط یک چارپا داشتند در مسیرهای طولانی‌تر خود به همراه مشتری به سفر می‌رفتند (تنوخی، ۱۳۹۸: ۳۷۲/۳؛ Curzon, 1966:2/198؛ شهری باف، ۱۳۶۸: ۱۹/۵-۲۶؛ والیزاده معجزی، ۱۳۸۰: ۴۰۸؛ رجایی زفره‌ای، ۱۳۶۳: ۶۵۶-۶۵۷؛ احمد حلمی علاف، ۱۳۹۶: ۳۶). گاه هر چند رأس از چارپایان را یک یا دو مکاری همراهی می‌کردند (نک: فوروکاوا، ۱۳۸۴: ۱۴۰). در بسیاری از سفرهای کاروانی که یک مکاری تأمین‌کننده همه یا بیشتر چارپایان کاروان بود، خودش سرپرستی و راهنمایی کاروان را بر عهده می‌گرفت و به اصطلاح جلو دار می‌شد (نک: رجایی زفره‌ای، ۱۳۶۳: ۶۵۶). برخی از مکاریان در هنگام رسیدن به منابع آب، تا چارپایان خود را سیراب نمی‌کردند به مسافران اجازه نمی‌دادند به آب نزدیک شوند (نک: تاورنیه، ۱۳۶۳: ۱۲۹). مکاریان در هنگام توقف در کاروانسراها معمولاً در اتاق‌ها نمی‌خوابیدند و همواره در کنار چارپایان و بارها می‌ماندند (اولیویه، ۱۳۷۱، ۴۳). رسم بود که مکاری و مشتری قبل از حرکت در محضری قراردادی ببندند و چگونگی کار و نحوه پرداخت کرایه را تعیین کنند (برای نمونه‌هایی از این قراردادها نک: عبدالواحد مراکشسی، ۱۹۹۷: ۴۶۸-۴۷۰؛ در محضر شیخ فضل‌الله نوری، ۱۳۸۵: ۵۶۰/۲). کرایه را اغلب به صورت اقساطی مثلاً در سه قسط در اول، وسط و پایان راه از مشتری می‌گرفتند (نک: همان؛ مبصرالسلطنه، ۱۳۸۴: ۱۹۶). بسیاری از مسافران علاوه بر کرایه، خرج خوراک، چای و توتون مکاری و خرج علوفه چارپا را نیز بر عهده می‌گرفتند (نظام‌السلطنه مافی، ۱۳۶۲: ۴۹۹/۲؛ عین‌السلطنه، ۱۳۷۴: ۱/۸: ۶۴۰).

از عادات حرفه‌ای مکاریان آن بود که در صورت درخواست مسافر برای هر گونه تغییر مسیر یا طی کردن مسیری اضافی، کرایه جداگانه‌ای بطلبد یا اساساً از پیمودن آن مسیر حتی اگر بسیار کوتاه می‌بود خودداری کنند. برخی از آنان اگر در گمرک یا در طول مسیر، مبلغی یا ج یا عوارض راه پرداخت می‌کردند، برای جبران، مبلغ پرداخت شده را به کرایه مشتریان می‌افزودند؛ برخی از آنان نیز وقتی مشتری چارپا را فقط برای یک طرف مسیر می‌خواست، کرایه برگشت را نیز از او می‌گرفتند و در عین حال به شاگرد/مهرشان سفارش می‌کردند که حتماً در مسیر برگشت برای چارپا مسافری پیدا کنند و از او هم کرایه‌ای بستانند (نک: فوروکاوا، ۱۳۸۴: ۱۰۱؛ Curzon, 1966: 2/206-27؛ مستوفی، ۱۳۸۴: ۱/۱۰۲، و پانویس ۱). در روزهای تعطیل و آخر هفته‌ها که مسیرهای کوتاه سیاحتی و زیارتی اطراف شهرها پرازدحام می‌شد، مکاریان نرخ کرایه‌های خود را چند برابر می‌کردند (شهری باف، ۱۳۶۸: ۵/۲۱). بی‌نظمی و به تعویق انداختن مکرر برنامه سفر و توقف بیش از حد در یک منزل هم که عمدتاً معلول شیوه کار و عادات مکاریان بود، بهانه‌ای می‌شد که مکاری کرایه بیشتری از مشتری بطلبد به ویژه آن‌که مکاریان عادت داشتند از روی عمد بسیار کند حرکت کنند تا هم به چارپا آسیب کمتری وارد آید و هم به طول سفر افزوده شود (نک: نیبور، ۱۳۵۴: ۱۶۴؛ نظام‌السلطنه مافی، ۱۳۶۲: ۳/۶۶۴؛ فوروکاوا، ۱۳۸۴: ۲۱؛ سفرهای ناصرالدین شاه به قم، ۱۳۸۱: ۲۱۸؛ Sykes, 1930: 2/457).

در بسیاری از گزارش‌ها از بی‌اعتنایی مکاریان به مشکلات مشتریان و رعایت نکردن حال مسافران و بدرفتاری‌های آنان شکایت شده است. برخی مکاریان شب‌ها کاروان را حرکت می‌دادند و خود از روی عادت به راحتی روی چارپا می‌خوابیدند در حالی که مسافران چنان مهارتی نداشتند (نک: کارری، ۱۳۴۸: ۱۷۲-۱۷۳). بسیاری از مسافران به سواری روی چارپایان عادت نداشتند ولی مکاری اغلب کمکی به آنان نمی‌کرد (نک: مقریزی، ۲۰۰۲: ۲/۱۵۱-۱۵۲؛ مقری، ۱۳۸۸: ۲/۳۳۹-۳۴۰). مکاریان معمولاً وقتی که در طول مسیر با مشتریان دچار اختلاف می‌شدند، تهدید می‌کردند که کاروان را ترک می‌کنند و مسافران را تنها می‌گذارند (نک: عضدالملک، ۱۳۷۰: ۸۶) و چه بسا هنگامی که دزدان به قافله می‌زدند، مکاریان چارپایان خود را برمی‌داشتند و بدون مسافران یا حتی با جا گذاشتن چارپایان خود فرار می‌کردند (نک: رضاقلی میرزا، ۱۳۷۳: ۹۳؛ Sykes, 1930: 2/457). مشتریان و مسافران همواره از بی‌دقتی و سهل‌انگاری و بهانه‌تراشی‌های مکاریان بیمناک بودند؛ چه بسا که مکاریان بارها را با بی‌دقتی بر چارپا می‌بستند و در هنگام عبور از جاده‌های نامناسب یا با رم کردن چارپا، بار باز می‌شد و به کالاها آسیب می‌رسید از جمله حتی بسیار پیش می‌آمد که تابوت‌های حامل بقایای اجساد در مسیر حمل به مراقد مقدسه، باز می‌شد و می‌افتاد و

می‌شکست. مکاریان به بهانه‌های مختلف همچون گرمی یا سردی هوا، احتمال بارندگی، سنگین بودن بار، خطر حمله راهزنان، آب دادن به چارپاها، تبلی و باورهای خرافی، حرکت کاروان را به تأخیر می‌انداختند یا کرایه بیشتری می‌خواستند و تقریباً به ندرت از خود خاطره خوشی بر جای می‌گذاشتند (نک: بایندر ۱۳۷۰: ۳۹۰؛ نظام‌السلطنه مافی، ۱۳۶۲: ۳/۶۰۰؛ عین‌السلطنه، ۱۳۷۴: ۲/۱۷۳۰؛ شهری باف، ۱۳۶۸: ۵/۲۲-۲۴؛ موسی‌پور، ۱۳۸۹: ۱۷۷ Curzon, 1966: 1/148; 2/205-206; Sykes, 1930: 2/457)

هر چند به ندرت از مکاریان امانت‌دار و پاکدامن و متدین یاد شده (مثلاً نک: ده سفرنامه، ۱۳۶۹: ۱۱۶؛ مخیرالسلطنه، ۱۳۸۵: ۵۸؛ ملکونوف، ۱۳۶۳: ۱۳۵)، بدرفتاری، بددهنی و خشونت مکاریان و چارواداران و قاطرچیان و هم‌گروه‌های آنان، مشهورترین وجه مشخصه اعضای این صنف در ادبیات دوره اسلامی است. بیش از همه، فحش‌های چارواداران معروف بود که هم به چارپا نثار می‌شد و هم به مشتری (نک: ابوالفرج اصفهانی، ۱۳۸۳: ۲۰/۱۵۳؛ فوروکاوا، ۱۳۸۴: ۲۰۸؛ رشیدی، ۱۳۶۲: ۱۰۴؛ شهری باف، ۱۳۶۸: ۲/۱۱۳). اگر اهل ادب و صاحبان مقامات در مناظرات خود الفاظ زشت به کار می‌بردند کار آنان به گفت‌وگوی خربندگان تشبیه می‌شد (نک: ابوالرجاء قمی، ۱۳۶۳: ۱۹۱) و در وصف و تمجید از رونق و صلاح و اقتدار سلطنت گفته می‌شد که ترقی مملکت به مرتبه‌ای رسیده که کار خربندگان نیز به تعلیم و تعلم کشیده است (نک: شیرازی خاوری، ۱۳۸۰: ۳/۹۵۱-۹۵۲). انبوهی از گزارش‌ها و شکایت‌ها از هرزگی و بدچشمی و مزاحمت برای نوامیس، قمه‌کشی، ایجاد ضرب و جرح، درگیری و بدمستی و دیگر اقسام شرارت‌ها درباره مکاریان و هم‌صنفان‌شان به‌ویژه در ایران عصر قاجاری در دست است (نک: تساورنیه، ۱۳۶۳: ۱۲۴، ۱۳۰؛ وقایع‌تفاهیه، ۱۳۶۲: ۱۰۶، ۲۰۹، ۲۲۹؛ امین‌لشکر، ۱۳۷۸: ۱/۲۱۱؛ عین‌السلطنه، ۱۳۷۴: ۱/۹۵۰، ۹۵۵؛ واعظ اصفهانی، ۱۳۵۷: ۲۸۳؛ گزارش‌های نظمیه از محلات طهران، ۱۳۷۷: ۱/۱۰۹، ۱۴۴، ۲۴۳، ۵۱۷/۲، ۵۶۸، ۵۸۳، ۷۴۵)؛ چنان‌که در اواخر عصر قاجاری، خود کلمه قاطرچی یک ناسزای رکبیک محسوب می‌شد (نک: مستوفی، ۱۳۸۴: ۱/۴۱۸؛ ۲/۳۱۲). در جریان جنگ‌ها و محاصره‌ها، بیم از آن‌که طرف غالب برای تحقیر شکست‌خورده‌گان، خانواده و نوامیس‌شان را برای تجاوز جنسی به خربندگان و چارواداران بسپارد یا به ازدواج آنان درآورد (شیوه‌ای که بارها در انتقام‌کشی‌های پس از فتح اعمال شده است)، تهدید روانی مؤثری به شمار می‌آمد که گاه محاصره‌شدگان را به تسلیم واداشت (مثلاً نک: افضل‌الدین کرمانی، ۱۳۲۶: ۳۵۷).

این شهرت به بداخلاقی طبعاً در جنبه‌های حرفه‌ای کار مکاریان نیز تأثیر می‌گذاشت. مکاریان بر سر هر موضوع کوچک و بزرگی با مشتریان، اهل کاروان، مأموران راهداری و علافان

و جز آنان درگیر می‌شدند و فحاشی می‌کردند و حتی چه بسا که برخی از مکاران اسباب و پول مشتری خود را در میان راه به سرقت می‌بردند و می‌گریختند یا بخشی از کالاهای مشتریان را به بهانه این‌که چارپا رم کرده یا از دره پرت شده یا به دست دزدان افتاده می‌دزدیدند (نک: ابن جوزی، ۱۴۱۲: ۱۸/۲۵۲؛ گزارش‌های نظمیه از محلات طهران، ۱۳۷۷: ۱/۱۵۶؛ دآلمانی، ۱۳۷۸: ۲/۴۸۰)، و مسافران تنها می‌توانستند بر این رفتارهای مکاران صبر کنند تا سفر به پایان برسد زیرا در طول مسیر چاره‌ای جز اطاعت از آنان نبود (افضل‌الملک، ۱۳۶۱: ۳۱۵)؛ چنان‌که این وضع در ضرب‌المثل عربی *هی لیلَه یا مُکاری!* / فعلاً که شب است ای چاروادار! بازتاب یافته است (نک: احمد حلمی علاف، ۱۳۹۶: ۳۷). بخشی از شهرت بد مکاران و هم‌صنفان‌شان هم البته به رفتارهای گروه‌هایی از آنان برمی‌گردد که در خدمت دستگاه‌های دولتی بوده‌اند؛ مثلاً تجاوز و تعدی و باج‌گیری خربندگان و شتربانان عصر ایلخانی در ایران چنان رواج یافته و معمول شده بود که حتی افراد معتبر و محترم و صاحبان مناصب از شرارت‌های آنان در امان نبودند؛ چنان‌که غازان‌خان در اصلاحات خود از جمله فرمانی در منع «خربندگان و شتربانان و... از زحمت مردم دادن» صادر کرد (رشیدالدین، ۱۳۵۸: ۳۶۱-۳۶۲؛ شمس منشی، ۱۹۷۶: ۱/۳۳۳؛ ۲/۲۸۷). اساساً وضع چنان بود که اگر حاکمی می‌توانست مکاری و خربنده جماعت را از تعدی به مردم باز دارد، حاکمی عادل و قاهر به حساب می‌آمد (نک: شیرازی خاوری، ۱۳۸۰: ۳/۷۲۴). از همان اوایل تبدیل نظام حمل‌ونقل حیوانی به ماشینی در اواخر دوره قاجاری در ایران، ناظران اجتماعی متوجه این حقیقت بوده‌اند که با وجود تغییر در وسایل و لباس و ظاهر، اخلاق و رفتار و عادات شوferها و شاگرد شوferها و صاحبان گاراژها دقیقاً همان اخلاق و عادات مکاران و چارواداران و قاطرچی‌ها و دیگر هم‌صنفان‌شان همچون گاریچی‌ها و سورچی‌ها / درشکه‌رانان است و هیچ تغییری نکرده است (نک: عین‌السلطنه، ۱۳۷۴: ۱۰/۷۷۳۵؛ شهری باف، ۱۳۶۸: ۲/۱۰۴-۱۳۱).

مشکلات حرفه‌ای

مکاران در فعالیت‌های شغلی خود با دشواری‌ها و مخاطره‌های گوناگونی مواجه بودند که بخشی از بداخلاقی حرفه‌ای آنان نیز در واقع محصول همین دشواری‌ها بود. غیر از خرابی وضع راه‌ها به‌ویژه در روزهای بارندگی که گل‌ولای، چارپایان را به‌زحمت بسیار می‌انداخت یا حوادث طبیعی همچون سیل که یکباره حیوان و بار آن را با خود می‌برد (نک: اسپن‌اچی‌زاده، ۱۳۷۹: ۲۰۰؛ نظام‌السلطنه مافی، ۱۳۶۲: ۲/۵۰۰؛ عین‌السلطنه، ۱۳۷۴: ۵/۳۷۲۷)، در دسرهای عمده مکاران با دزدان و راهزنان و مأموران حکومتی و البته با خود مسافران و صاحبان کالاهای

حمل و نقلی بود. چون در بسیاری از موارد، مکاری چارواداری را با چارپای به کرایه داده شده همراه نمی‌کرد و پیش می‌آمد که حیوان گم شود یا به سرقت برود. موضوع بسیاری از نزاع‌ها و زدوخوردهای مکاریان نیز همین حوادث و دعوا بر سر مالکیت حیوان پیدا شده بود؛ چه بسا که حیوان را از مشتری یا حتی چاروادار همراه چارپا می‌زدیدند؛ راهزنان، هم چارپایان را می‌بردند و هم بار آن‌ها را (نک: تنوخی، ۱۳۹۸: ۳/۳۷۳؛ گزارش‌های نظمیه از محلات طهران، ۱۳۷۷: ۱/۲۴، ۱۰۱، ۱۷۵، ۱۸۴، ۲۵۳، ۲۹۳، ۳۸۵، ۶۸۸/۲، ۷۹۰؛ وقایع اتفاقیه، ۱۳۶۲: ۲۲۱، ۲۴۹، ۶۸۰؛ گزارش‌های تلگرافی آخرین سال‌ها...، ۱۳۶۹: ۴۲، ۱۳۶؛ روزشمار تاریخ معاصر ایران، ۱۳۸۵: ۲/۵۶۹). از همین‌رو، در سفرهای کاروانی مکاریان به ناچار برای حراست از جان و مال خود و مشتریان، عده‌ای محافظ مسلح استخدام می‌کردند (شمیم، ۱۳۸۷: ۳۷۹)؛ تاجار بندرعباس در ۱۳۲۰ از دولت تقاضا کردند که اجازه دهد مکاریان‌شان به سبب ناامنی راه‌ها با خود سلاح گرم حمل کنند که البته با این درخواست موافقت نشد (بررسی تاریخی، سیاسی و اجتماعی اسناد بندرعباس، ۱۳۸۷: ۳۷۴؛ برای شکایت مکاریان خرم‌آباد به عین‌الدوله از دست دزدان و راهزنان، نک: والیزاده معجزی، ۱۳۸۰: ۳۰۹-۳۱۰). ترس مکاریان از این راهزنان چنان بود که معمولاً زنگ‌های گردن چارپایان را در راه باز می‌کردند تا راهزنان صدای آن‌ها را نشنوند و کاروان را پیدا نکنند (افضل‌الملک، ۱۳۶۱: ۳۳۵).

بخش دیگر مشکلات مکاریان، اختلافاتی بود که بر سر رعایت مقررات ورود و خروج یا حمل و نقل کالاها در گمرک میان آن‌ها با مأموران پیش می‌آمد و اغلب بدون پرداختن رشوه به عاملان دولتی رفع نمی‌شد؛ هم در گمرک‌ها و هم در طول راه، قراسوران و راهدارها، عوارض غیرقانونی و باج طلب می‌کردند (نک: عین‌السلطنه، ۱۳۷۴: ۷/۵۰۶۲؛ ۸/۵۹۸۵؛ ۹/۶۷۸۷؛ گزارش‌های تلگرافی آخرین سال‌ها...، ۱۳۶۹: ۹۹، ۱۲۹؛ مخبرالسلطنه، ۱۳۸۵: ۱۰۹؛ روزشمار تاریخ معاصر ایران، ۱۳۸۵: ۱/۳۵۴؛ ۲/۴۵۲). در راهداری‌ها، مکاریانی که وجه نقد کافی به همراه نداشتند ناچار می‌شدند مقداری از کالاهای همراه خود را به گرو بگذارند چنان‌که در دوره مظفرالدین‌شاه اعلانی صادر شد که راهداری می‌تواند پس از گذشت چهار ماه، این‌گونه کالاها را به عنوان حق راهداری تصاحب کند (اسناد و مدارک باج راه، ۱۳۶۲: ۵۵). اجحاف و ستمی که در جریان مال‌بگیری‌های دولتی در حق مکاریان معمول می‌شد چنان بود که اگر حاکمی برای تأمین چارپا، مزاحم مکاریان نمی‌شد رفتار عادلانه‌ای او بر سر زبان‌ها می‌افتاد؛ هم از این‌رو گاه فرمان‌هایی برای جلوگیری از تعدی مأموران حکومت در حق مکاریان صادر می‌شد (کسروی، ۱۳۸۳: ۶۵۸؛ روزشمار تاریخ معاصر ایران، ۱۳۸۵: ۲/۱۵۸؛ سپهر، ۱۳۶۶: ۳۷۱). دعوا و زد و خورد مکاریان با مسافران بر سر کرایه و بد بودن کیفیت خدمت‌رسانی مثلاً وارد شدن

صدمه به بار یا نامناسب بودن چارپا و نیز برعکس، صدمه‌ای که مکاری مدعی می‌شد مسافر به چارپا رسانده، امری معمول و پربسامد بود (برای نمونه نک: وقایع اتفاقیه، ۱۳۶۲: ۳۶۶؛ گزارش‌های نظامیه از محلات طهران، ۱۳۷۷: ۱ / ۹۳، ۱۹۴، ۳۰۹).

نظارت بر مکاریان

دستورها و مراقبت‌های حسبی بر مکاریان به واسطهٔ رییس صنف / عریف / استاد مکاری‌ها ابلاغ و اعمال می‌شد. در منابع حسبی تأکید شده که مکاریان، با مشتری‌ها به درستی رفتار کنند، بر چارپا بار اضافی ننهند (برای نمونه‌هایی از سختگیری چارواداران در بارکشی از چارپا در شعر عربی و فارسی، نک: وطواط، ۱۳۶۲: ۶۹؛ حکمت شیرازی، ۱۳۷۹: ۱/۱۰۰)، حیوان را نزنند و همواره سیرایش نگه دارند، بر پشت چارپایی که بار سنگین دارد ننشینند، حیوان را با بار برای مدتی طولانی در بازارها و میدان‌ها متوقف نگاه ندارند، مراقب باشند بارهایی همچون خار، هیزم، سرگین و خاکستر، در هنگام حمل و نقل به لباس‌های عابران آسیب نرسانند. در منابع حسبی و فقهی دربارهٔ احکام آسیب‌هایی که مشتری بر چارپای مکاری وارد می‌آورد یا در باب حکم بستن زنگوله بر گردن چارپایان نیز گفت‌وگو شده است (نک: بحرالفوائد، ۱۳۴۵: ۲۴۴؛ ابن بسام، ۱۹۶۸: ۱۶۵؛ ابن اخوه، ۱۴۰۸: ۱۳۶؛ سبکی، ۱۴۰۷: ۱۰۷-۱۰۸؛ ابن طولون، ۱۴۱۲: ۱۸۷؛ سررشته‌دار، ۱۳۸۰: ۱/۱۵۳؛ Ozcan, 2003: 256-266; Cohen, 2001: 175). اشتها مکاریان و چارواداران به سوء اخلاق از یک سو و چگونگی کارشان که گاه مستلزم همراه شدن یک چاروادار با یک زن تنها در مسیرهای خارج شهر و گاه سفرهای زیارتی بسیار طولانی هم می‌شد از سوی دیگر، بسیاری از گزارشگران و نیز ناظران فقهی و حسبی را به اظهار نظر دربارهٔ این موارد واداشته است. ابن‌فقیه در ضمن گزارش از فسق و فجور اهل زمان، گفته که همهٔ زنان جلیلهٔ بصره در عصر او با یکی از مکاریان دوستی داشتند و در جشن‌ها و مناسبت‌ها، این مکاری، زنک را سوار می‌کرد و به گردش می‌برد (۲۵۸: ۱۴۱۶). در منابع حسبی تأکید شده که مکاری نباید به صرف این‌که زنان فاجره‌کرایهٔ بیشتری می‌پردازند، آنان را با علم به این‌که برای ارتکاب معاصی بیرون می‌روند، بر چارپای خود سوار کند زیرا در این صورت، مکاری هم معاون آن زن در کار حرام محسوب خواهد شد (نک: سبکی، ۱۴۰۷؛ ابن طولون، ۱۴۱۲: ۱۸۷) و عملاً هم گاه مکاری که زنی فاجره را به فاسقش می‌رساند، مجازات می‌شد (برای نمونه، نک: ابن ایاس، ۱۴۰۲: ۵/۲۳۱-۳۳۲). از همراه شدن مکاری با زنان تنها در مسیرهای خلوت نیز نهی شده است (نک: سبکی، ۱۴۰۷: ۱۰۷-۱۰۸؛ ابن طولون، ۱۴۱۲: ۱۸۷). این دلواپسی‌های فقهی، گاه به صدور فرمان‌های رسمی حکومتی نیز می‌انجامید؛ مثلاً در رجب ۹۲۸ قمری حکم شد که

در شهر قاهره زنان حق ندارند به بازار بروند و بر خرهای مکاریان سوار شوند. با این دستور و برخوردهایی که با متخلفان شد، مکاریان به ناچار همگی، خرهای خود را فروختند و به جای خر، یابو خریدند. به این ترتیب خرسواری زنان در قاهره منسوخ شد و آنان نیز همچون زنان استانبول عثمانی، سوار یابو و گاه استر می‌شدند (ابن ایاس، ۱۴۰۲: ۱۴۰/۵-۴۶۱-۴۶۲). در ایران به سبب حاکمیت فقه شیعه، این امکان برای زنان فراهم شده بود که اگر برای رفتن به سفر، هیچ مرد محرمی همراه نداشتند، به صیغه یک چاروادار درآیند و با او به سفر زیارتی بروند و برگردند (نک: مونس‌الدوله: ۱۳۸۰: ۱۲۴-۱۲۶؛ برای بررسی نک: موسی‌پور، ۱۳۸۹: ۱۷۶). در زمینه کار مکاریان گاه حکام مسلمان فرمان‌هایی درباره اهل ذمه صادر می‌کردند؛ هر چند اهل ذمه نیز خود به چارواداری می‌پرداختند و عضویت آنان در صنف مکاریان مانع شرعی نداشت (مثلاً نک: Cohen, 2001: 175-176)، در مقاطعی محدودیت‌هایی برای سوار شدن ذمیان بر برخی چارپایان وضع می‌شد، مثلاً الحاکم فاطمی ضمن دستورهای دیگری در سخت‌گیری بر اهل ذمه، اعلام کرد که مکاریان مسلمان حق ندارند غیرمسلمان را بر مرکب‌های خود سوار کنند (نک: مقریزی، ۲۰۰۲: ۴/۲)؛ ۱۰۰۸/۲؛ دمیری ۱۳۶۴: ۱/۳۵۶). صالح صلاح‌الدین هم در ۷۵۴ در قاهره دستوری مشابه صادر کرد (ابن ایاس، ۱۴۰۲: ۱/۵۵۱). همچنین ظاهراً در جمادی‌الآخره ۳۹۵ قمری حکم شده بود که کسی حق ندارد سواره وارد قاهره شود و مکاریان هم نایستی با خرشان به شهر وارد شوند، هر چند این محدودیت چندان نپاییده است (مقریزی، ۲۰۰۲: ۳/۸۱).

نتیجه‌گیری

بر اساس مطالعه حاضر، در کنار بررسی جایگاه و نقش چارواداران/مکاریان در نظام سنتی حمل‌ونقل در دوره اسلامی، برخی کارکردهای جنبی و فرعی آن‌ها نیز در نظام روابط اجتماعی بازنموده شده است؛ مثلاً استفاده از چارواداران در سرکوب اعتراضات مدنی یا اعمال خشونت علیه طرف مغلوب در جنگ‌ها که در تاریخ دوره اسلامی به‌ویژه در ایران نمونه‌های آن کم نیست، به هیچ روی در مقوله کارکردهای حمل‌ونقلی قرار نمی‌گیرد بلکه به صورت ثانوی، خشونت حرفه‌ای چارواداران/مکاریان که از قشر فرودست جامعه نیز بوده‌اند، آن‌ها را برای اعمال چنین نقشی مستعد ساخته بود، ولی به هر روی، این خشونت حرفه‌ای که طبعاً به نوعی مورد سواستفاده صاحبان قدرت قرار می‌گرفت، محصول شرایط بسیار سخت و دشوار فعالیت نیروی انسانی در سامانه حمل‌ونقلی سنتی نیز بوده است.

در این بررسی، مشخص شده است که حرفه چارواداری از لحاظ ساختاری و کارکردی در

دوره اسلامی، تقریباً هیچ تحولی حاصل نکرده و تا دوره مدرن، بدون تغییر قابل ملاحظه‌ای صرفاً عبارت بوده است از در تملک داشتن یک یا چند چارپای باری یا مسافرکش و کرایه دادن آن‌ها و دریافت مستقیم دستمزد از مشتریان.

از لحاظ رفتار حرفه‌ای نیز حتی پس از ورود فناوری‌های نوین حمل‌ونقلی و استفاده از ماشین‌ها به جای چارپایان، باز هم کمابیش مجموعه فرهنگی و رفتاری از پیش موجود چارواداری، همچنان در فعالیت حرفه‌ای رانندگان و سایل حمل‌ونقل باری و مسافری زمینی، ملاحظه می‌شود و احتمالاً عامل اصلی استمرار اخلاق حرفه‌ای چارواداری در دنباله حرفه آن یعنی رانندگی و سایل نقلیه جدید، نحوه تأمین درآمد در این گروه شغلی است که همچنان بخش بزرگی از آن‌ها به‌طور مستقیم از مشتریان خود دستمزد دریافت می‌کنند. ضمن این‌که بسیاری از مشکلات حرفه‌ای چارواداران، چنان‌که در مقاله حاضر ملاحظه شد، همچنان در دوره جدید هم به صورت‌های دگردیسی شده‌ای وجود دارد و طبعاً شاغلان دوران مدرن در این حرفه را نیز به واکنش‌هایی مشابه با واکنش‌های اسلافشان در دوران متقدم وامی‌دارد؛ واکنش‌هایی که باور ناظران اجتماعی را به استمرار داشتن اخلاق حرفه‌ای چارواداران و عدم تحول آن در عصر جدید، توجیه می‌کند.

منابع

- ابن اخوه، محمد بن محمد احمد قرشی، ۱۴۰۸ ق، *معالم القریه فی احکام الحسبه*، چاپ محمد محمود شعبان و صدیق احمد عیسی مطیعی، افسست قم، مکتب اعلام الاسلامی.
- ابن اعثم کوفی، ۱۴۱۲ ق، *الفتوح*، چاپ سهیل زکار، بیروت، دارالفکر.
- ابن ایاس، ۱۴۰۴ ق، *بدائع الزهور فی وقایع الدهور*، چاپ محمد مصطفی، قاهره، الهیئه المصریه العامه للکتاب.
- ابن بسام، ۱۹۶۸ م، *نهایه الرتبه فی طلب الحسبه*، چاپ حسام‌الدین سامرای، بغداد، مطبع المعارف.
- ابن بطوطه، ۱۴۰۷ ق، *رحله ابن بطوطه*، چاپ محمد عبدالمنعم عریان و مصطفی قصاب، بیروت، دار احیاء العلوم.
- ابن تغری بردی، بی تا، *النجوم الزاهره فی ملوک مصر و القاهره*، مصر.
- ابن جوزی، ۱۴۱۲ ق، *المنتظم*، چاپ محمد و مصطفی عبدالقادر عطا، بیروت، دارالکتب العلمیه.
- ابن حوقل، ۱۹۳۸ م، *صورة الارض*، لیدن، افسست بیروت.
- ابن طولون دمشقی، ۱۴۱۲ ق، *نقد الطالب لزغل المناصب*، بیروت، دار الفکر المعاصر.
- ابن فضل‌الله عمری، ۱۴۲۳ ق، *مسالك الابصار فی ممالک الامصار*، چاپ ابو ظبی، المجمع الثقافی.
- ابن فقیه، ۱۴۱۶ ق، *البلدان*، چاپ یوسف هادی، بیروت، عالم‌الکتب.

- ابن منظور، ۱۴۱۲ ق، *لسان العرب*، چاپ علی شبیری، بیروت، دار احیاء التراث العربی.
- ابوالرجاء قمی، نجم‌الدین، ۱۳۶۳ ش، *تاریخ الوزراء*، چاپ محمدتقی دانش‌پژوه، تهران، مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی.
- ابوالفرج اصفهانی، ۱۳۸۳ ق، *الآغانی*، قاهره، بی‌نا.
- احمد حلمی علاف، ۱۳۹۶ ق، *دمشق فی مطلع القرن العشرين*، چاپ علی جمیل نعیمه، دمشق، وزاره الثقافه و الارشاد القومي.
- اسپناتیچی زاده، محمد عارف، ۱۳۷۹ ش، *انقلاب الاسلام بین الخواص و العوام*، چاپ رسول جعفریان، قم، دلیل.
- اصطخری، ابواسحق، ۲۰۰۴ م، *مسالك*، چاپ لیدن افسست بیروت.
- اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۷ ش، *تاریخ منتظم ناصری*، چاپ محمد اسماعیل رضوانی، تهران، دنیای کتاب.
- افضل‌الدین کرمانی، ۱۳۲۶ ش، *تاریخ افضل یا بدايع الازمان فی وقایع کرمان*، چاپ مهدی بیانی، تهران، دانشگاه تهران.
- افضل‌الملک، غلامحسین، ۱۳۶۱ ش، *افضل التواریخ*، چاپ منصوره اتحادیه و سیروس سعدوندیان، تهران، نشر تاریخ ایران.
- امین لشکر، میرزا قهرمان، ۱۳۷۸ ش، *روزنامه خاطرات امین لشکر، وقایع سال‌های ۱۳۰۶-۱۳۰۷ ق*، چاپ ایرج افشار و محمد رسول دریاگشت، تهران، اساطیر.
- اولیا چلبی، محمد ظلی ابن درویش، ۱۳۱۴ ق، *اولیا چلبی سیاحتنامه سی*، چاپ احمد جودت، استانبول، اقدام.
- اولیویه، ۱۳۷۱ ش، *سفرنامه اولیویه*، ترجمه محمد طاهر میرزا، چاپ غلامرضا وهرام، تهران، اطلاعات.
- باستانی پاریزی، محمدابراهیم، ۱۳۷۳، *مقدمه سلجوقیان و غز در کرمان*، افضل‌الدین کرمانی، تحریر محمد بن ابراهیم خبیصی، تهران، کورش.
- بایندر، هنری، ۱۳۷۰ ش، *سفرنامه هانری بایندر، کردستان، بین‌النهرین و ایران*، ترجمه کرامت‌الله افسر، تهران، یساولی.
- بحرالقواید*، ۱۳۴۵ ش، چاپ محمدتقی دانش‌پژوه، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- براون، ادوارد، ۱۳۸۰ ش، *انقلاب مشروطیت ایران*، ترجمه مه‌ری قزوینی، تهران، کویر.
- بررسی تاریخی، سیاسی و اجتماعی اسناد بندرعباس*، ۱۳۸۷ ش، چاپ حسن حبیبی و محمد باقر وثوقی، تهران، بنیاد ایران‌شناسی.
- بلعمی، ابوعلی، ۱۳۷۸ ش، *تاریخنامه طبری*، چاپ محمد روشن، تهران، سروش.
- بی‌نا، ۱۳۶۲، «اسناد و مدارک باج راه»، *راه و بار*، جلد اول، دفتر اول، تهران، شرکت تحقیق و انتشار مسایل حمل‌ونقل ایران.
- تاورنیه، ژان باتیست، ۱۳۶۳ ش، *سفرنامه تاورنیه*، ترجمه ابوتراب نوری، چاپ حمید شیرانی، تهران، سنایی.

- تنوی، قاضی احمد و آصف‌خان قزوینی، ۱۳۸۲ ش، *تاریخ الفی*، چاپ غلامرضا طباطبایی مجد، تهران، علمی و فرهنگی.
- تحویلدار، میرزا حسین‌خان، ۱۳۴۲ ش، *جغرافیای اصفهان*، جغرافیای طبیعی و انسانی و آمار اصناف شهر، چاپ منوچهر ستوده، تهران، دانشگاه تهران.
- تنوخی، قاضی، ۱۳۹۸ ق، *الفرج بعدالشدّه*، چاپ عبود شالنجی، بیروت، دار صادر.
- جاحظ، ۱۳۵۱ ق، *البيان والتبيين*، چاپ حسن سندوبی، قاهره، بی نا.
- جمال، محمد عبدالهادی، ۲۰۰۳ م، *الحرف و المهن و الانشطة التجارية القديمة فی الكويت*، کویت، مرکز البحوث و الدراسات الكويتیه.
- جوادعلی، ۱۴۱۳ ق، *المفصل فی تاریخ العرب قبل الاسلام*، بیروت، دارالعلم الملايين.
- حکمت شیرازی، میرزا علی‌اصغر‌خان، ۱۳۷۹ ش، *ره‌آورد حکمت، شرح مسافرت‌ها و سفرنامه‌های میرزا علی‌اصغر‌خان حکمت شیرازی*، به کوشش محمد دبیر سیاقی، تهران.
- خواندمیر، غیاث‌الدین، ۱۳۸۰ ش، *حبيب السیر*، تهران، خیام.
- دآلمانی، هانری رنه، ۱۳۷۸ ش، *از خراسان تا بختیاری*، ترجمه غلامرضا سمیعی، تهران، طاووسی.
- در محضر شیخ فضل‌الله نوری، *اسناد حقوقی عهد ناصری*، ۱۳۸۵ ش، چاپ منصوره اتحادیه و سعید روحی، تهران، نشر تاریخ ایران.
- دمیری، کمال‌الدین محمد بن موسی، ۱۳۶۴ ش، *حياة الحيوان الكبرى*، چاپ مصر، افسست قم، منشورات الرضی.
- دولت‌آبادی، یحیی، ۱۳۷۱ ش، *حیات یحیی*، تهران، فردوسی.
- ده سفرنامه یا سیری در سفرنامه‌های جهانگردان خارجی راجع به ایران، ۱۳۶۹ ش، ترجمه مهتاب امیری، تهران، وحید.
- دهخدا، علی‌اکبر، ۱۳۷۸ ش، *لغت‌نامه*، تهران، دانشگاه تهران.
- راوندی، مرتضی، ۱۳۷۸ ش، *تاریخ اجتماعی ایران*، تهران، امیر کبیر.
- رجایی زفره‌ای، محمد حسن، ۱۳۶۳ ش، «واژه‌ها و فرهنگ مربوط به چارواداری در آبادی زفره کوهپایه اصفهان»، *راه و بار*، جلد اول، دفتر ۵، دی‌ماه.
- رشدیه، شمس‌الدین، ۱۳۶۲ ش، *سوانح عمر*، تهران، نشر تاریخ ایران.
- رشیدالدین، ۱۳۵۸ ق، *تاریخ مبارک غازی*، چاپ کارل یان، هرتفرد، استفن اوستین.
- رضاقلی میرزا، حسین بن عبدالله سرابی، ۱۳۷۳ ش، *سفرنامه رضاقلی میرزا نایب‌الایاله*، چاپ اصغر فرمانفرمایی قاجار، تهران، دانشگاه تهران.
- روزشمار تاریخ معاصر ایران، ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۹ ش، چاپ حسن فراهانی و هدایت‌الله بهبودی، تهران، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های سیاسی.
- سبکی، تاج‌الدین عبدالوهاب، ۱۴۰۷ ق، *معیدالنعم و معیدالنقم*، چاپ بیروت، دارالحدائث.
- سپهر، احمدعلی، ۱۳۳۶ ش، *ایران در جنگ بزرگ ۱۹۱۴-۱۹۱۸*، تهران.

- سدیدالسلطنه، محمدعلی خان، ۱۳۶۲ ش، *سفرنامه سدیدالسلطنه: التذقیق فی سیرالطریق*، چاپ احمد اقتداری، تهران، به نشر.
- سررشته‌دار، میرزا علی، ۱۳۸۰ ش، «سفرنامه تبریز به طهران ۱۲۸۸ ق»، در *دفتر تاریخ*، ج ۱، چاپ ایرج افشار، تهران، بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار.
- سفرهای ناصرالدین شاه به قم*، ۱۳۸۱ ش، چاپ فاطمه قاضیها، تهران، سازمان اسناد ملی.
- شمس منشی، محمد بن هندوشاه نخجوانی، ۱۹۷۶ م، *دستورالکاتب فی تعیین المراتب*، چاپ عبدالکریم علی اوغلی علی‌زاده، مسکو، اداره انتشارات دانش.
- شمیم، علی اصغر، ۱۳۸۷ ش، *ایران در دوره سلطنت قاجار*، تهران، بهزاد.
- شهری باف، جعفر، ۱۳۶۸ ش، *تاریخ اجتماعی تهران در قرن سیزدهم، زندگی، کسب و کار*، تهران، رسا و اسماعیلیان.
- شیبانی، بصیرالملک، ۱۳۷۴ ش، *روزنامه خاطرات ۱۳۰۱-۱۳۰۶ قمری*، در *روزگار پادشاهی ناصرالدین شاه قاجار*، چاپ ایرج افشار و محمد رسول دریاگشت، تهران، دنیای کتاب.
- شیرازی خاوری، فضل‌الله، ۱۳۸۰ ش، *تاریخ ذوالقرنین*، چاپ ناصر افشارفر، تهران، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- صادقی، مقصود علی، ۱۳۷۸، «راهداری در روزگار صفویه و چند سند منتشر نشده»، در *مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تبریز*، شماره ۱۷۱، تابستان.
- عبدلی‌فرد، فریدون، ۱۳۷۵ ش، *تساریخ پست در ایران از صدارت امیرکبیر تا وزارت امین‌الدوله (۱۲۶۷-۱۲۹۷ ه.ق.)*، تهران، هیرمند.
- عضدالملک، علیرضا، ۱۳۷۰ ش، *سفرنامه عضدالملک به عتبات*، چاپ حسن مرسلوند، تهران، مؤسسه پژوهش و مطالعات فرهنگی.
- عین‌السلطنه، قهرمان میرزا سالور، ۱۳۷۴ ش، *روزنامه خاطرات عین‌السلطنه*، چاپ مسعود سالور و ایرج افشار، تهران، اساطیر.
- غزی، کامل بالی حلبی، ۱۴۱۲ تا ۱۴۱۳ ق، *نهرالذهب فی تاریخ حلب*، چاپ حلب، دارالقلم العربی.
- فوروکاوا، نوبویوشی، ۱۳۸۴ ش، *سفرنامه فوروکاوا*، ترجمه هاشم رجب‌زاده و کیمینجی شه‌اورا، تهران، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی ایران.
- قانون*، روزنامه، ۱۳۰۷ ق، غره شعبان، تهران.
- قزوینی، زکریا، ۱۹۶۷ م، *آثارالبلاد و اخبارالعباد*، چاپ فردیناند ووستنفلد، گوتینگن ۱۸۴۸، ۱۹۴۹، افست و یسپادن، مارتین ساندیگ.
- کاری، جملی، ۱۳۴۸ ش، *سفرنامه کاری*، ترجمه عباس نخجوانی و عبدالعلی کارنگ، تبریز.
- کتبی، محمود، ۱۳۶۴ ش، *تاریخ آل مظفر*، چاپ عبدالحسن نوایی، تهران، امیرکبیر.
- کراچکوفسکی، ایگناتی یولیانوویچ، ۱۳۷۹ ش، *تاریخ نوشته‌های اسلامی در جهان اسلامی*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران، علمی و فرهنگی.
- کسروی، احمد، ۱۳۸۳ ش، *تاریخ هیجده ساله آذربایجان*، تهران.

- گزارش‌های تلگرافی آخرین سال‌های عصر ناصرالدین شاه، ۱۳۱۳-۱۳۰۹ هجری قمری، ۱۳۶۹ ش. چاپ شهریار زرغام، تهران، زرغام.
- گزارش‌های نظمیه از محلات تهران، راپورت وقایع مختلفه محلات دارالخلافه (۱۳۰۳-۱۳۰۵ هجری قمری)، ۱۳۷۷ ش. چاپ انسبه شیخ رضایی و شهلا آذری، تهران، سازمان اسناد ملی ایران.
- لوتورنو، روجی، ۱۴۰۶ ق. فاس قبل الحمايه، ترجمه محمد حجی و محمد اخضر، بیروت، دارالغرب الاسلامی.
- مبصرالسلطنه، میرزا حسین خان، ۱۳۸۴ ش. مراسلات طهران، چاپ منصوره اتحادیه و سعید میرمحمد صادق، تهران، سیامک.
- محمد قاسم، ۱۳۸۷ ش. تاریخ فرشته، چاپ محمدرضا نصیری، تهران، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- مخبرالسلطنه، مهدی قلی خان هدایت، ۱۳۸۵ ش. خاطرات و خطرات، تهران، زوار.
- مراکش، عبدالواحد، ۱۹۹۷ م. وثائق المرابطين والموحدين، چاپ حسین مونس، پورت سعید، مرکز الثقافه الدینی.
- مستوفی، عبدالله، ۱۳۸۴ ش. شرح زندگانی من، تهران، زوار.
- مسعودی، ۱۹۶۵-۱۹۷۹، مروج، چاپ شارل پلا، بیروت، جامعه‌اللمنانه.
- مقری، ۱۳۸۸ ق. نفع الطیب، چاپ احسان عباس، بیروت.
- مقریزی، تقی‌الدین، ۲۰۰۲-۲۰۰۴ م. خطط، چاپ این فواد سید، لندن، مؤسسه الفرقان للتراث الاسلامی.
- ملکونوف، ۱۳۶۳ ش. «سفرنامه نواحی شمالی ایران»، در سفرنامه ایران و روسیه، چاپ محمد گلبن و فرامرز طالبی، تهران، دنیای کتاب.
- منفرد، افسانه، ۱۳۸۸ ش. «حمال»، در دانشنامه جهان اسلام، تهران، بنیاد دایرةالمعارف اسلامی.
- موسی‌پور، ابراهیم، ۱۳۸۹ ش. «فرهنگ دینی در نظام حمل‌ونقل و مسافرت‌های مردم عادی یاران در عصر صفویه - قاجاریه»، مجله انسان‌شناسی، سال ۸، شماره ۱۳، پاییز و زمستان.
- مولوی، ۱۳۷۵ ش. مثنوی معنوی، چاپ رینولد الن نیکلسون، تهران، توس.
- مونس‌الدوله، ۱۳۸۰ ش. خاطرات مونس‌الدوله ندیمه حرمسرای ناصرالدین شاه، چاپ سیروس سعدوندیان، تهران، زرین.
- میرزا رفیعا، ۱۳۸۰ ش. دستورالملوک، در دفتر تاریخ، جلد اول، چاپ ایرج افشار، تهران، بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار.
- میرزا سمیعا، ۱۳۷۸ ش. تذکرةالملوک، چاپ سید محمد دبیر سیاقی، تهران، امیرکبیر.
- ناصر خسرو، ۱۳۸۱ ش. سفرنامه ناصر خسرو، چاپ محمد دبیر سیاقی، تهران، زوار.
- نظام‌السلطنه مافی، حسین قلی خان، ۱۳۶۲ ش. خاطرات و اسناد حسین قلی خان نظام‌السلطنه مافی، چاپ معصومه مافی و دیگران، تهران، نشر تاریخ ایران.
- نظامی عروضی سمرقندی، احمد بن عمر بن علی، ۱۳۴۳ ش. چهار مقاله، چاپ محمد قزوینی و محمد معین، تهران، ابن سینا.

- نعیمی دمشقی، عبدالقادر بن محمد، ۱۴۱۰، *الدارس فی تاریخ المدارس*، چاپ ابراهیم شمس‌الدین، بیروت، دارالکتب العلمیه.
- نوایی، عبدالحسین، ۱۳۶۸ ش، *نادرشاه و بازماندگانش، همراه با نامه‌های سلطنتی و اسناد سیاسی و اداری*، تهران، زرین.
- نیبور، کارستن، ۱۳۵۴ ش، *سفرنامه کارستن نیبور*، ترجمه پرویز رجبی، تهران، توکا.
- واعظ اصفهانی، سید جمال، ۱۳۵۷ ش، *شهید راه آزادی*، چاپ اقبال یغمایی، تهران، توس.
- والیزاده معجزی، محمدرضا، ۱۳۸۰ ش، *تاریخ لرستان روزگار قاجار*، چاپ حسین و محمد والیزاده معجزی، تهران، حروفیه.
- وطواط، رشیدالدین، ۱۳۶۲ ش، *حدائق السحر فی دقائق الشعر*، چاپ عباس اقبال، تهران، سنایی و طهوری.
- وقایع اتفاقیه، مجموعه گزارش‌های خفیه‌نویسان انگلیس در ولایات جنوبی ایران از سال ۱۲۹۱ تا ۱۳۲۳ قمری، ۱۳۶۲ ش، چاپ سعیدی سیرجانی، تهران، نوین.
- هولتسر، ارنست، ۱۳۵۵ ش، *ایران در یکصد و سیزده سال پیش*، با شرح و تصویر، بخش نخست: اصفهان، ترجمه محمد عاصمی، اصفهان، مرکز مردم‌شناسی ایران.

Bosworth, C. E., (1993), "Mukari", in *El2*, Leiden, New York, Brill.

Cohen, Amnon, (2001), *The Guilds of Ottoman Jerusalem*, Leiden- Boston-Koln, Brill.

Curzon, George N., (1966), *Persian and the Persian Question*, London, Longman, Green and co.

Isibilir, Omer, (1988), "Mekkare", in *Turkiye Diyanet Vakfı Islam Ansiklopedisi*, Istanbul, Turkiye Diyanet Vakfı.

Ozcan, Tahsin, (2003), *Fetvalar Isiginda Osmanli Esnafı*, Istanbul, Kitabevi.

Sykes, Sir Percy, (1930), *A History of Persia*, London, Macmillan and Co.