

کاروانسراهای شبکه راه ابریشم ایران در سفرنامه‌ها سید محمد بهشتی^۱؛ ناصر تکمیل همایون^۲؛ عبدالمهدی همت پور^۳

چکیده

سفرنامه‌ها یکی از مهمترین اسناد تاریخی ایران هستند؛ مسافرانی که با اهداف مختلف سیاسی، اقتصادی و مذهبی وارد ایران میشدند، از زوایای متفاوتی به ایران مینگریستند و آنها را ثبت میکردند. نوشتار حاضر با روش توصیفی - تاریخی و با استفاده از منابع کتابخانه‌یی در صدد است تا کاروانسراهای موجود در راه ابریشم را مطالعه و بررسی نماید. با توجه به اطراق مسافران در این کاروانسراها، زوایای مطرح شده از جانب آنها میتواند در پژوهشهای تاریخی ایران حائز اهمیت ویژه‌یی باشد. بنظر میرسد در ارائه اطلاعات از سوی سیاحان، با وجود شرحهای بسیار دقیق، خطاهایی نیز راه یافته است که در هنگام بهره‌برداری از مطالب باید مدنظر قرار گیرد.

کلید واژگان

راه ابریشم؛ کاروانسراها؛ سفرنامه؛ ایران

۱. استادیار پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری

۲. استاد پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

۳. دانشجوی کارشناسی ارشد ایرانشناسی دانشگاه شهید بهشتی (کارشناس پژوهشکده باستان‌شناسی) (نویسنده مسئول)؛

مقدمه

رفت و آمد سیاحان اروپایی به ایران، نگارش سفرنامه‌هایی را به همراه داشت که بعنوان منابع دست اول و بسیار مهم، اطلاعات قابل توجهی را دربارهٔ اوضاع سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و هنری ایران در اختیار خواننده میگذارد و با مطالعهٔ آنها میتوان به تصویری جامع و روشن مانند چگونگی آثار و ابنیه ایران دست یافت که کمتر در منابع تاریخی به این چگونگیها اشاره شده است. همین مسئله نگارندگان را بر آن داشت تا به بررسی اطلاعات موجود در سفرنامه‌ها پردازند و با استفاده از روش توصیفی-تاریخی گزارش جامعی از هر یک از کاروانسراهای مسیر جادهٔ ابریشم ایران ارائه دهند. سؤالی که در این پژوهش درصدد یافتن پاسخ آن بودیم این بود که سیاحان و جهانگردان در سفرنامه‌های خویش بیشتر به چه کاروانسراهایی توجه داشته‌اند و نحوه توصیفات آنها چگونه بوده است؟

با توجه به اینکه کاروانسراها نقش مهمی در رونق جاده ابریشم داشته‌اند و از دیدگاه سیاحان بعنوان شاهدان عینی این موضوع مورد بررسی قرار نگرفته است، از اینرو پرداختن به این موضوع اهمیت فراوانی دارد. همچنین از نقطه نظر دیگری رونق راه ابریشم تأثیر بسزایی در توسعهٔ کاروانسراهای این مسیر داشته است که این ارتباط دوسویه را میتوان در نوشته‌های سیاحان ادوار مختلف استنباط نمود. اگرچه راه ابریشم که در قرن نوزدهم به این نام خوانده شد، رونق و ارزش گذشته را ندارد و باید توجه داشت که رخدادهای بینظیری در این مسیر اتفاق افتاده است و آنچه بسیار مهم است توجه به مفاهیم فرهنگی و معماری و شناخت آنها به استناد منابع تاریخی از جمله سفرنامه‌هاست.

با توجه به اینکه پیش از این، هیچ پژوهشی بطور مستقل، با تکیه بر اطلاعات ثبت شده در سفرنامه‌های اروپاییان به بررسی کاروانسراهای راه ابریشم پرداخته، از اینرو جای خالی چنین پژوهشی احساس میشود. این پژوهش در پی گردآوری و نقد و بررسی اظهارات سیاحان اروپایی پیرامون جنبه‌های مختلف معماری، اجتماعی و اقتصادی کاروانسراهای مسیر راه ابریشم ایران است تا از این رهگذر به توصیف کاروانسراهای مسیر راه ابریشم در دوره‌های صفویه، زندیه، افشاریه و قاجاریه با استفاده از منابعی که کمتر در پژوهشهای تاریخی مورد استفاده قرار گرفته‌اند، پردازد. روش انجام پژوهش، توصیفی-تاریخی بوده و روش گردآوری اطلاعات بصورت جستجو و فیش برداری از سفرنامه‌های موجود در کتابخانه‌ها و استخراج موارد مربوط به کاروانسراهای مسیر راه ابریشم ایران میباشد. نتیجه‌یی که از بررسیهای انجام شده بدست آمد، نشان میدهد کتاب

یا پایان‌نامه مستقلاً درباره کاروانسراهای راه ابریشم ایران در سفرنامه‌ها موجود نیست؛ هرچند برخی کتابها یا رساله‌هایی که موضوعشان تا حدی نمایانگر کاروانسراهاست در خلال مطالبشان به این موضوع نیز پرداخته‌اند از آن جمله:

- کاروانسراهای ایران و ساختمانهای کوچک میان راه؛ نوشته ماکسیم سیرو^۱
- راه و رباط؛ نوشته محمد کریم پیرنیا و کرامت‌الله افسر^۲
- فهرست کاروانسراهای ایران؛ نوشته محمد یوسف کیانی و کلایس^۳
- یادی از کاروانسراها، رباطها و کاروانها در ایران؛ نوشته محمد تقی احسانی^۴
- مجلد هفدهم کتاب گنجنامه؛ کاروانسراها؛ نوشته کامبیز حاجی قاسمی^۵
- کاروانسرا در ایران؛ نوشته هادی‌زاده کاخکی^۶
- کاروانسراهای خراسان؛ نوشته لباف خانیکی و بختیاری شهری^۷
- آشنایی با معماری اسلامی ایران ساختمانهای درون‌شهری و برون‌شهری؛ نوشته پیرنیا و معاریان^۸

بحث

در نوشتار حاضر ابتدا شرحی دربارهٔ راه ابریشم و سپس کاروانسراها ارائه می‌گردد. آنگاه به کاروانسراهای ذکر شده از میان سفرنامه‌ها پرداخته میشود:

۱. جاده ابریشم

جاده ابریشم نه تنها مسیری برای بازرگانی کالا، بلکه جاده‌یی برای تبادل فرهنگ نیز بوده است.

۱. سیرو، ماکسیم؛ کاروانسراهای ایران و ساختمانهای کوچک میان راهها، ترجمه عیسی بهنام، قاهره، انجمن فرانسیسوی شرق‌شناسی، ۱۹۴۹م.
۲. پیرنیا، محمدکریم؛ افسر، کرامت‌الله؛ راه و رباط، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور و انتشارات آرمین، چاپ دوم، ۱۳۷۰.
۳. کیانی، محمد یوسف؛ کلایس، ولفرایم؛ فهرست کاروانسراهای ایران، تهران: انتشارات وزارت فرهنگ و آموزش عالی سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران، ۱۳۷۳.
۴. احسانی، محمد تقی؛ یادی از کاروانسراها، رباطها و کاروانها در ایران، تهران: مؤسسه انتشارات امیرکبیر، ۱۳۸۱.
۵. حاجی قاسمی، کامبیز؛ گنجنامه: فرهنگ آثار معماری ایران؛ کاروانسراها، تهران: انتشارات روزنه، ۱۳۸۳.
۶. هادی‌زاده کاخکی، سعید؛ کاروانسرا در ایران، تهران: انتشارات دفتر پژوهشهای فرهنگی، ۱۳۸۹.
۷. لباف خانیکی، رجبعلی؛ بختیاری شهری، محمد؛ کاروانسراهای خراسان، تهران: انتشارات سازمان میراث فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری، ۱۳۹۳.
۸. پیرنیا، محمدکریم؛ آشنایی با معماری اسلامی ایران ساختمانهای درون‌شهری و برون‌شهری، بکوشش غلامحسین معاریان، تهران: دانشگاه علم و صنعت، ۱۳۷۴.

همین امر باعث شده که بعد از گذشت سالها، همچنان مورد توجه باشد. تعیین مسیرهای قدیمی راه ابریشم و بدنبال آن، شناسایی تبادلات فرهنگی صورت گرفته در طول تاریخ، اهداف فرهنگی و ارتباطات بین قاره‌یی را نیز میسر خواهد نمود. راه ابریشم، مهمترین شاهراه بازرگانی در دنیای قدیم بوده که از مرز کشور چین شروع شده و از روی فلات ایران عبور کرده و داخل بین‌النهرین میشده و سپس به سوریه رفته و به بندر انطاکیه در کنار دریای مغرب (مدیترانه) میپیوست (پیرنیا و افسر، ۱۳۷۰: ۸۵). بطلمیوس وجود این راه را تأیید کرده و از یکی از اسلاف خود نقل قول میکند که بازرگانی مقدونی در قرن اول میلادی از این راه عبور کرده و منازل مسیر خود را ذکر کرده است (گروتز، ۱۳۷۵: ۳۴). برخی منابع گفته‌اند که این راه باستانی را از آنرو به این نام خوانده‌اند که ابریشم چین مهمترین کالایی بوده که از این راه حمل میشده و به مغرب زمین میرسیده است. برخی نیز بر این عقیده‌اند که هوفمن، دانشمند آلمانی، نخستین کسی بوده که این نام را بر این جاده گذارده است. گروهی نیز آغاز نامگذاری آن را از زمان مارکوپولو میدانند. اما برخی دیگر نیز معتقدند که این جاده از روزگار باستان به همین نام خوانده میشده و ابریشمی هم که در این راه برده میشده، برخلاف تصور محققان، تنها مخصوص کشور چین نبوده، بلکه در سرزمینهای پیرامون چین و حتی ایران نیز ابریشم بسیاری تولید میشده و از این راه به سرزمینهای غربی فرستاده میشده است (آذری، ۱۳۸۴: ۱). در ادوار تاریخی پادشاهی اشکانیان و ساسانیان علاوه بر شاهراه بزرگ جاده ابریشم، راههای دیگری نیز مراکز استانها و سایر شهرهای کشور را به یکدیگر متصل میکرده است (پیرنیا، ۱۳۷۰: ۸۸).

۲. کاروانسرا

در سرزمین ایران نیاز انسان به سرپناه و مأمن نه تنها در حضر بلکه در سفر نیز از روزگار باستان مورد توجه بوده است. گروتز میگوید: هر جامعه‌یی با هر سیستمی که اداره میشود و هر نوع ایدئولوژی که بر آن حاکم باشد دارای اهداف و آرمانهای خاص خود است. وظیفه اصلی فرهنگ، نمایش این ایده‌های ذهنی بوسیله نمود اشکال عینی است. در فرآیند این استحاله، معماری نقش اساسی دارد. هر معماری بعنوان جزئی از فرهنگ وظیفه دارد اندیشه‌یی را از طریق شکل ظاهری خود عینیت بخشد و به این ترتیب نمودی برای سنجش فرهنگ جامعه خواهد بود (گروتز، ۱۳۷۵: ۵۶). بنابراین میتوانیم کاروانسراها را یک محصول و شاهد فرهنگی در نظر بگیریم که گفتنیهای بسیار در دل خود نهفته دارند. در واقع انسان در نخستین

مرحله از زندگی اجتماعی خود، در تلاش برای فائق آمدن بر طبیعت، کوشید تا با استفاده از ابزار و روشهایی که هر لحظه تکامل مییافتند، حیوانات را رام کرده، اسباب و ادوات حمل و نقل را ابداع نماید و مسیرها و راهها را برای پیوند میان گروههای مختلف اجتماعی ایجاد کند؛ تا آنجا که برای سهولت هرچه بیشتر در مراوداتش و ایجاد آسایش و امنیت، به احداث سازه‌های مرتبط با راه و راهداری همت گماشت. ایران زمین بدلیل گستردگی و قرار گرفتن در موقعیت تلاقی شاهراه‌های شرق به غرب و شمال به جنوب و حضور اقوام مختلف، از دیرباز در ایجاد اقامتگاه‌ها برای کاروانها پیشتاز و طلایه‌دار بوده است. براساس شواهد مستند تاریخی، ایران از پیشگامان احداث راه و جاده، سامانه‌های ارتباط و خبررسانی و کاروانسرا و امثال آن بوده است (هادی‌زاده کاخکی، ۱۳۸۹: ۷) بنابراین یکی از یادگارهای پرارزش معماری سرزمین ایران کاروانسراهاست که با ویژگیهای خاص در تمامی مناطق این کشور کهنسال در ادوار مختلف ایجاد گردیده است. کاروانسراها را میتوان حاصل اندیشه ایرانیان باستان و تبلور از بخشی از فرهنگ این مرز و بوم دانست. بدین ترتیب، مطالعه هرچه بیشتر این بناها، شناخت ما را نسبت به زیرساختهای فرهنگیمان غنیتر میکند.

۳. کاروانسرا در سفرنامه‌ها

کاروانسراها یکی از مهمترین منابع پژوهش در تاریخ هستند که گذشته را به یاری اطلاعات مختلفی که از اخبار و آثار معرفی میکنند، بازسازی میکنند. در سده‌هایی از تاریخ ایران، سفرنامه‌ها یکی از مهمترین منابع اطلاعات درباره وضع سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی بشمار میروند. شاردن در سفرنامه خود میگوید: «طرز بنا و ساختمان کاروانسراها در تمام شهرها و شهرستانهای ایران یکسان و همانند است، جز اینکه کاروانسراهای شهرها دو طبقه و در شهرستانها یک طبقه است» (شاردن، ۱۳۹۳: ۱/۳۸۹). اما کاروانسراهای داخل شهر دوگونه است: بعضی برای توقف مسافران و زائران ساخته شده و هرکس میتواند مدتی بدون پرداختن کرایه در آنها منزل کند و برخی دیگر که ساختمان آنها زیباتر و برای استفاده راحت‌تر و بهتر است، دارای اتاقهای متفاوت و متعددی است که درهای خوب دارند و به آسانی باز و بسته میشوند و چون اتاقهای این سراها را غالب بازرگانان گرفته و محل کسب و کار خود قرار داده‌اند؛ هم باید هنگام تصرف اتاق سرقفلی بدهند و هم به تفاوت روزی یک یا دو سو کرایه بپردازند. افزون به این ناچارند به نسبت تعداد بارها و نوع کالایی که میفروشند به تفاوت مبلغی بدهند. بعضی از این سراها خاصه (تعلق به شاه

دارد) و برخی دیگر متعلق به اشخاص است و چنانکه گفته شد عده‌یی از کاروانسراهای شهری به مسافران و زائران اختصاص دارد و عده‌یی دیگر منحصراً محل کسب و کار و خرید و فروش کالاهای بازرگانان است و چون تمامی سوداگران خارجی یا وابستگان آنها به این سراها رفت و آمد میکنند، معمولاً کسانی که مایل به کسب خبر از جاهای دیگرند، ناچارند به این سراها مراجعه کنند، زیرا بازرگانان داخلی و خارجی در این سراها فرود می‌آیند و بار می‌افکنند. همچنین تاجران داخلی یا کسانی که مایل به خریدن اجناس مانند لاجورد هندوستان هستند، باید به این سراها مراجعه نمایند (همان: ۱/۳۹۱). تاورنیه در سفرنامه خود اشاره میکند: دو قسم کاروانسرا در بین راه‌ها هست: یکی دارای موقوفاتی است که مسافرین را در آنجا پذیرایی و مهمان میکنند مثل مهمانخانه دیرهای عیسویان و قسم دیگر، مسافر هرچه خواهد باید پول بدهد و خریداری کند. از آن قسم اول، مگر از بوداپست تا اسلامبول یافت نمیشود و کسی اجازه ندارد از این قسمت کاروانسرا برای خیرات بنا کند مگر مادر و خواهران خداوندگار اعظم یا وزراء و صدور یا پاشایی که سه مرتبه به جنگ جهاد عیسویها رفته باشد. در این قسم کاروانسراها خوراک و لوازم زندگی مسافر را بطور متوسط و تمیز میدهند و وقت رفتن فقط باید از کاروانسرادار اظهار امتنان نمایند بدون اینکه دست به کیسه ببرند، اما از اسلامبول به ایران کاروانسراها موقوفات ندارد و در آنجاها غیر از اتاق عریان چیزی به مسافر نمیدهند. فرش و تخت‌خواب و لوازم طباطخی تمام باید همراه مسافر باشد و آذوقه و ارزاق هم هرچه بخواهد از نان و روغن و بره و مرغ و میوه به اقتضای فصل به قیمت خوب از کاروانسرادار یا دهاتیهای اطراف که به سه راه می‌آیند باید خریداری نمایند، گاه و جو هم برای اسبها هست مگر در چند منزل که نبود. در پایان از بابت اجاره جیره‌های کاروانسراها چیزی از مسافر نمیگیرند، ولی در شهرها وجه اجاره دریافت میدارند، اما خیلی مختصر. معمولاً کاروان داخل کاروانسرا نمیشود به جهت اینکه گنجایش این همه جمعیت را ندارد، از حیوان و آدم در هر کاروانسرا بیش از یکصد سوار نمیتواند منزل نماید. همینکه وارد میشوند هرکس حق دارد برای خود یک جیره انتخاب نماید، غنی و فقیر یکسان هستند و تفاوت درجه و رتبه در این مکانها منظور نمیشود، تمامی یک دلال یا سمساری کوچک ممکن است محض رعایت ادب یا ملاحظه‌یی به صرفه و منفعت، اتاق خود را به یک تاجر بزرگی واگذار نماید اما احدی حق ندارد به زور جیره‌یی را که کسی اول انتخاب کرده است از او بگیرد. شبها کاروانسرادار در را میندود و مسئول همه چیز است و عده‌یی نگهبان هم در اطراف کاروانسرا مشغول کشیک و پاسبانی هستند (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۱۲۳). در توصیف کاروانسراهای بین راهی

دلاواله میگوید: همگی کاروانسراها که اقامتگاههای عمومی هستند، بصورت صومعه‌های مذهبی ساخته شده‌اند و همگی از یک حیاط بزرگ در وسط و تعداد زیادی اتاق دخمه مانند در اطراف تشکیل میشوند (دلاواله، ۱۳۸۰: ۵۶۹). وجود کاروانسراهای متعدد و معمور در هر دوره برای ما دلیل روشنی بر ثبات سیاسی و اقتصادی و رونق تجاری آن است. کاروانسراها در دوره‌های مختلف محل خوبی برای تبادل افکار و فرهنگها نیز بشمار می‌آمدند. کاروانسراها محل وجود کالاهای مختلف افراد گوناگون با پیشه‌های متفاوت و کیشهای متنوع و زبانها و لهجه‌های مختلف بودند و تعداد کاروانسرای یک شهر به رونق تجارت و اهمیت آن بستگی داشت (گابریل، ۱۳۴۸: ۱۷۸). فیش برداریهایی که از غور در سفرنامه‌ها بدست آمد به تفکیک شهرها بشرح ذیل است.

۱-۳- خراسان بزرگ

۱-۱-۳- شیروان (کاروانسرای شماخی)

شماخی دارای هفت کاروانسرا بوده و برای مصالح آن از سنگ استفاده کرده بودند (کاتف، ۱۳۵۶: ۴۵). کاروانسرای شاه و کاروانسرای لزگی از جمله کاروانسراهای شهر بودند (اولثاریوس، ۱۳۶۳: ۴۷۳).

۲-۱-۳- قوچان

کلنل بیت هم از کاروانسرای شمخال (دهی در قوچان) یاد کرده و بر این باور است که شمخال از یک کاروانسرای بزرگ و مربع شکل که دورتا دور قسمت درونی آن را اتاقکهای کوچکی با سقف گنبدی فرا گرفته بود و در انتهای آن نیز یک اصطبل قرار داشت، تشکیل میشود. در این اتاقها بغیر از یک چهاردیواری و سقفی که همانند سایبانی مسافر را محفوظ میداشت چیز دیگری نبود. وسایل خواب، میز و صندلی، لوازم آشپزی و غیره را باید مسافر با خود می‌آورد (بیت، ۱۳۶۵: ۲۶۸).

۳-۱-۳- مشهد

خانیکوف تعداد کاروانسراها را شانزده عدد ذکر میکند از قبیل: کاروانسرای مرویها، قزوینیها، سالار رضاقلی میرزا، گمرک، زنبورکچی، ابدلخان، امام جمعه، گندم‌آباد و ذغال که بیشتر آنها همانطور که از اسمشان پیداست به مسافران خاصی تعلق دارد (خانیکوف، ۱۳۷۵: ۱۱۹) و عواید حاصل از کاروانسراها جز آنهایی که خصوصی بودند بیشتر وقف مدارس شهر مشهد و امور خیریه میشد تا کمکی به طلاب و گسترش علم در مشهد باشد (طاهرینیا، ۱۳۷۶: ۱۷۷).

۳-۱-۴- نیشابور

پانزده میل بعد از نیشابور کاروانسرای بزرگ زمین آباد هست. میگفتند در آنجا روزی بزرگترین کاروانسرای ایران بوده و ایرانیها که پیوسته برای عنوان کردن بالاترین تعریفات استعداد خاصی دارند، آنجا را «زعفرانی» نام داده‌اند و شرح روایت هم این است که تاجری که آن عمارت را میساخته قدری از زعفران که از مرد مستمندی خریده بود داخل گِل نمود و پس از آن ساختمان بصورت ذرات طلا در آجرها درخشندگی دارد. این بنا که علاوه بر حمام و دکانها و باغ ۱۷۰۰ اتاق داشت (که همه ناپدید شده است) برخی به شاه عباس نسبت میدهند، اما خانیکوف نظر مخالف ابراز داشته و از روی کتیبه‌یی کوفی آن را به دوره تسلط اعراب منسوب میدارد و بنای آن را به زمان پادشاهی ملکشاه سلجوقی مربوط میسازد (کرزن، ۱۳۴۹: ۳۵۹-۳۵۸/۱).

۳-۱-۵- سبزوار

کرزن میگوید: در سبزوار همه مسافرانی که ما در جاده برخورد میکردیم از دسته زوار و اهل نیاز نبودند و درست برخلاف این موضوع گاهی تجار و افراد متین و باوقار و بعضی اوقات ملاها و گاهی نیز مأموران رسمی و سرباز و اتفاقاً تمام افراد خانواده‌یی با هم که عزم مهاجرت داشتند و از هر طبقه و سن و سال در راه عبور و مرور میکردند سواره یا پیاده، فقیر یا غنی، سادات یا افرادی دغل بودند. خلاصه با افرادی از همه قسم اشخاص برخورد میکردیم (همان: ۲۶۵-۲۶۶/۱). همه این افراد شب را برای استراحت در کاروانسراه‌های سر راهشان (سبزوار) اقامت میکردند. در کاروانسرا شاید فقط یک نفر سرایدار بود و لاغیر. مسافر باید خودش همه کارهایش را انجام بدهد، اسبها را در طویله جای دهد، اسباب سفر خود را جمع و محافظت کند، چراغ را روشن و خوراک را گرم کند و معمولاً ساختمانی بزرگ هست مربع یا مستطیل از آجر یا سنگ با اتاقهایی در اطراف و موازی با محوطه‌یی باز در وسط دو ضلع خارجی و دیوار عقب آن ساده است و از دور بنا شبیه قلعه عظیمی است. دیوار خارجی یا نمای کاروانسرا چند طاقچه به سکو در حدود دو پا از کف زمین دارد که در هوای گرم برای خواب استفاده میشود. در بزرگی مدخل محوطه داخلی است و در بالای آن گاهی برج و یا بالاخانه هست و حیاط که در حدود پنجاه یارد مساحت دارد و اطراف دارای سکوهایی است با سقف باز نظیر آنهایی که در دیوار خارجی است (همان: ۲۶۵-۲۶۷/۱).

۳-۲- تهران (کاروانسرای دیر گچین تهران)

فیگوتروا در سفرنامه خود به اقدامات ساخت و ساز توسط والیان و افراد پرهیزکار اشاره کرده

است؛ چنانکه میگوید: در کنار کاروانسرای گچی (گچین) یکی از زیباترین آب‌انبارها را مشاهده کردیم که این آب‌انبار به نفقه یکی از ثروتمندان لار ساخته شده بود؛ چنانکه دیگر آب‌انبارها و کاروانسراها و مهمانخانه‌هایی که در سراسر راههای قاره آسیا دیده میشود، از محل هبات و صدقات و موقوفات گروهی از مردم پرهیزگار ساخته شده‌اند (سیلوا ای فیگروآ، ۱۳۶۳: ۷۱).

۳-۳-۳- قم

در قم کاروانسراهای مجلل و بزرگی وجود داشت و حتی بعضی از آنها دو طبقه بودند (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۶۸) در این شهر یک کاروانسرا در ابتدای شهر و دیگری در کنار یک میدان قرار داشت (همان: ۸۰-۸۲).

۳-۳-۱- کاروانسرای خشکه‌رود

کاروانسرای خشکه‌رود در نزدیکی قم با سنگهای مکعب بطور منظم ساخته شده بود. اتاقها و طویله‌های زیاد با سقف و طاق ضربی داشت و در حیاط بزرگ یک قنات آب وجود داشت (الثاریوس، ۱۳۶۳: ۱۶۰).

۳-۴-۱- کاشان

کاشان نیز دارای کاروانسراهای متعددی بوده است (دلاواله، ۱۳۸۰: ۱۱۲). یکی از کاروانسراهای شهر، از بناهای شاه عباس اول بوده و بعد از آن چهار یا پنج کاروانسرای دیگر به همان وسعت و راحتی، در شهر احداث شده بود (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۸۷). در این شهر بعضی از کاروانسراها بصورت دو طبقه ساخته شده بودند (جملی کارری، ۱۳۴۸: ۶۸). یک کاروانسرای بزرگ در نزدیکی یک میدان و قصر شاه بنا شده بود (سیلوا ای فیگروآ، ۱۳۶۳: ۲۳۶).

۳-۴-۱- کاروانسرای کاشان

تاورنیه کاروانسراهای کاشان را چنین شرح میدهد: بازارهای کاشان خیلی زیبا است و با طاقهای خوب پوشیده شده است. کاروانسراها همه بزرگ و راحت و خصوصاً یکی از آنها خیلی عالی است که نزدیک باغ شاه واقع شده و در سفر آخرم به آسیا آنجا منزل کرده بودم. باغها و کاروانسراها همه از بناهای شاه عباس اول است که با مخارج گزافی به اتمام رسیده است. این کاروانسرا قریب یکصد قدم مربع وسعت دارد، تمام دو طبقه و با آجر بنا شده و یکصد و بیست اتاق دارد که همه به قدر کفایت وسیع و طاقشان آجری است. این بنا استحقاق مراقبت بیشتر

را داشت، اما در نگهداری آن غفلت شده و رو به خرابی گذارده است. در وسط، یک آب انبار بسیار خوبی بود که حالا خراب شده است. ایرانیها و عثمانیها عادات بدی دارند، عوض اینکه ابنیه قدیمی را نگهداری کنند دوست دارند که بنای جدید برپا سازند. بعد از این کاروانسرا، چهار پنج کاروانسرای دیگر به همان بزرگی در کاشان از نو بنا کرده‌اند، در حالی که بنای شاه عباس را گذارده‌اند که خراب شود و تدریجاً از میان برود و این عادت سوء بطوری عمومیت دارد که بچه‌ها هم عوض اینکه خانه‌های پدری خود را تعمیر و نگهداری کنند، بعد از فوت پدر از زندگی در خانه پدری تنگ دارند و میخواهند خانه‌یی از نو برای خود بنا نمایند (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۸۷). کاروانسراها، مهمانخانه‌های مشرق زمین هستند و با سبک مهمانخانه‌های ما خیلی فرق دارند، نه آن لوازم راحت و آسایش در آنها یافت میشود و نه آن پاکی و تمیزی. بنای آنها مربع است، تقریباً مثل محوطه دیرها و معمولاً یک طبقه هستند و بنای دو طبقه بندرت دیده میشود، یک درب بزرگ مدخل آن است و در سه ضلع دیگر، وسط یک تالار با یک طاق بزرگی ساخته شده که مخصوص است برای منزل محترمین که شاید آنجا منزل کنند، در دو سوی تالارهای وسط، اتاقها و حجره‌های کوچکی هست که هرکس یکی از آنها را اختیار میکند. این حجره‌ها در طول اضلاع دو سه پا از زین حیاط مرتفعتر، در یک خط بنا شده‌اند و طویله‌ها در عقب و پشت طاقها واقع هستند و گاهی طویله‌ها هم برای منزل کردن به راحتی اتاقها میشوند. اغلب مسافرین در زمستان بیشتر میل به اقامت در طویله‌ها میکنند بجهت اینکه گرم است. طویله‌ها هم مثل تالارها و حجره‌ها همه طاقپوش هستند و از حجره‌های کاروانسرا یک پنجره کوچک به طرف آخور طویله باز میشود که شخص میتواند از آنجا نگاه کند و ببیند اسبش را خوب پرستاری میکنند یا نه؟ اخیراً در پشت آخورهای طویله سکویی بسته شده که سه چهار نتر میتواند قطار بخوابند و اغلب نوکرها روی آن سکوها طبخ میکنند (همان: ۱۲۲).

۳-۴-۲- کاروانسرای شاهی کاشان

دلآواله، دلدن و شاردن از جمله سیاحانی هستند که از کاروانسرای شاهی یاد کرده‌اند. بانی این کاروانسرا که یکی از بزرگترین و کاملترین کاروانسراه‌های ایران است (دولیه دلدن، بی تا: ۵۳۵) شاه عباس بزرگ بوده است. این کاروانسرا در حومه شهر کاشان (دلآواله، ۱۳۸۰: ۸۴۸) و رو به شرق در دو طبقه و بشکل چهارگوش ساخته شده است. حوض بزرگ چهارگوشی نیز در وسط آن قرار دارد. روی سردر نوشته شده است: ما کاروانیم و جهان، کاروانسرا در کاروانسرا نکند کاروان، سرا (دولیه دلدن، [بی تا]: ۵۳۵). بنا به گزارش شاردن که توضیحات مفصلتری نسبت به

سایرین دارد، این کاروانسرا دارای پانزده اتاق در هر یک از دو طرف طبقه اول و ده اتاق در دو طرف دیگر است و اتاقهایی به طول پانزده و عرض ده پا که دارای بخاری هستند در ساختمان وسط کاروانسرا است. همچنین این کاروانسرا دارای اتاقهایی خاص برای افراد بی‌خانمان، توقفگاهی برای چهارپایان در طبقه زیرین و دکان‌های مواد خوراکی در نزدیکی مدخل خویش است (شاردن، ۱۳۹۳: ۵۳۷-۵۳۴/۲). سیاحان علاوه بر کاروانسرای شاهی از کاروانسراهای دیگری به نام کاروانسرای خواجه کاظم که دارای فضای کوچکی است (دلواله، ۱۳۸۰: ۱۰۸۴؛ اولثاریوس، ۱۳۶۳: ۱۷۱) و کاروانسرای غیورآباد که ساختمان مستحکمی دارد (جملی کارری، ۱۳۴۸: ۵۹) نیز یاد کرده‌اند. شاردن در حدود (۱۰۷۷هـ.ق/۱۶۶۶م) از کاروانسرای شاهی در کاشان دیدن کرده و میگوید: این کاروانسرا در بیرون شهر، مجاور دروازه‌یی که رو به مشرق دارد ساخته شده است که از زیباترین و بهترین و کاملترین کاروانسراهای ایران است. بنایی چهارگوشه و طول عرضش از طرف داخل دو‌یست قدم هندسی است. دو طبقه است و در سرتاسر زیر طبقه پایین، بنایی است که مخصوص توقف چهارپایان است. ارتفاع این بنا از طرف صحن به اندازه قامت انسان و از کف اتاقها برابر چهار شست است. طولش هشت پاست و روی آن با سنگهای مرمر سفید ظریف و شفاف که مانند سماق میدرخشد، پوشیده شده است. هریک از دو طرف طبقه اول پانزده آپارتمان و در طرف دیگر ده آپارتمان ساخته شده، افزون بر این در وسط، ساختمانی است که پنج اتاق دارد. آپارتمانهای دیگر یک اتاق به طول پانزده و عرض دو پاست، در وسط آن بخاری هست و رواقی چهارگوشه در جلو به وسعت دریا که نیمه‌یی از سقف آن پوشیده شده، بچشم میخورد. در هر طرف این رواق که به سکونت خدمه اختصاص دارد یک بخاری تعبیه شده است. ساختمان طبقات بالا همانند طبقات زیرین است و نرده‌یی به ارتفاع چهار پا در سراسر آن کشیده شده است. در هر ضلع محوطه مسدس شکلی که میان مدخل واقع شده دکان بزرگی هست که انواع مواد خوراکی، زغال و علوفه در آنها فروخته میشود. در ابتدای مدخل، سردر بلند و مجلل و باشکوهی هست که مانند بیشتر سردرهای دیگر با تخته پوشیده شده است و در هر دو جانب دالانی است که میتوان در آنها مانند انسانهای داخل کاروانسرا به آسایش تمام استراحت کرد. حوض داخل حیاط به قدر پنج پا از کف محل بالاتر است و برای اینکه نمازگزاران به راحتی وضو بگیرند و همانجا نماز بخوانند دیواره آن به اندازه چهار پا عریض ساخته شده است. عقب این کاروانسرای بزرگ و باشکوه مانند قسمتهای جلوی آن جادار و خوش ساخت است، در آن اصطبلهای روشن و پاکیزه و اتاقها و محوطه‌های مخصوص سکونت ستوربانان ساخته شده است.

در آن برای دهقانان و ده‌نشینانی که برای فروش کالای خود به شهر روی می‌آوردند بقدر کافی انبار ساخته شده، همچنین اتاقهای خاص برای اقامت افراد بینوا و بی‌خانمان بنا گردیده است و بالأخره در پشت کاروانسرا نیز چند باغچه خوش‌منظر و باصفا وجود دارد (شاردن، ۱۳۹۳: ۵۳۷-۵۳۴/۲). ماری کلود پوتی در سفیر زیبا در توصیف کاروانسرای شاهی در کاشان مینویسد: کاروانسرای یاد شده سردر باشکوهی داشت و بر بالای آن در کتیبه‌یی این بیت نوشته شده بود:

دنیا کاروانسرای بی‌ش نیست

ما همگی مسافران این کاروانسراییم

این در که روی آن سرتاسر کاشیکاری شده بود، به حیاط چهارگوش وسیعی باز میشد و هر طرف آن دویست پا طول داشت و در وسط، حوض بزرگی برای وضو و شستشوی مسافران ساخته شده بود. روی ساختمان را با مرمرهای سفید پوشانده بودند (گره، ۱۳۷۰: ۱۹۸).

۳-۵- اصفهان

اصفهان با داشتن هزار و هشتصد و دو کاروانسرا رکورددار داشتن بیشترین کاروانسرا بوده است (شاردن، ۱۳۳۵: ۴/۱۵۸۴) و شاه تنها شخصی بود که با مصادره بیش از دویست و چهل و یک باب، بیشتر این کاروانسراها را در اختیار داشت (همان: ۴/۱۴۶۶). اسامی تعدادی از کاروانسراهای اصفهان چنین گزارش شده است: کاروانسرای مقصود عطار (همان: ۴/۱۴۱۶)، برنج‌فروشان (همان: ۴/۱۴۱۹)، خراسانیان (همان: ۴/۱۴۴۴)، حلال (همان: ۴/۱۴۶۰)، شاه در بازار شاه (همان: ۴/۱۴۶۲)، الله‌بیگ و بزرگ انارفروشان (همان: ۴/۱۴۶۷)، قورچی‌باشی (همان: ۴/۱۴۶۷)، کاروانسرای امیریگ (همان: ۴/۱۴۷۲)، نظام‌الملک (همان: ۴/۱۴۷۵)، مشعلدار باشی و کاروانسرای محرم‌خواجه (همان: ۴/۱۴۷۶)، چندین کاروانسرا در محله عربها که کاروانسرای اردستانها از مهمترین آنها بوده است (همان: ۴/۱۴۸۴)، امیراسماعیل بیگم یا ملکه (همان: ۴/۱۴۹۲)، عباسی در محله نیمارود و کاروانسرای فیل در همین محله (همان: ۴/۱۴۹۴)، کاروانسرای درگزینها (همان: ۴/۱۴۹۹)، کاروانسرای قهوه‌چی‌باشی و کاروانسرای میرزا کوچک بهمراه چهار کاروانسرای دیگر (همان: ۴/۱۵۰۰)، کاروانسرای علی عطار و کاروانسرای کولیهها (همان: ۴/۱۵۰۲)، کوزه‌گران (همان: ۴/۱۵۰۳)، گهر زرین (همان: ۴/۱۵۰۴)، بواناتیان (همان: ۴/۱۵۱۰)، قالبیافان (همان: ۴/۱۵۱۹)، آقا تیمور بیگ و چند مهمانسرای بزرگ و پانزده کاروانسرا در محله خواجه (همان: ۴/۱۵۳۶)، سه کاروانسرای بزرگ در محله صالح‌آباد (همان: ۴/۱۵۴۴)،

بیست و چهار کاروانسرا در محله عباس‌آباد (همان: ۴/۱۵۵۵)، سه کاروانسرا در محله شمس‌آباد (همان: ۴/۱۵۵۶)، چندین کاروانسرا در محله شیخ یوسف بنا (همان: ۴/۱۵۶۱)، دو کاروانسرا در محله کران (همان: ۴/۱۵۷۶) و چندین کاروانسرا در محله جلفا (همان: ۴/۱۵۶۷).

جنس مصالح بکار رفته در کاروانسراهای اصفهان اغلب از سنگ بوده است (کاتف، ۱۳۵۶: ۶۴)، اما کاروانسراهایی که با آجر پخته ساخته شده بودند نیز وجود داشت (دولیه دلند، بی تا: ۲۱). همانگونه که از اسامی بعضی از کاروانسراها مشخص است، بغیر از شاه، اشخاص دیگر نیز اقدام به احداث کاروانسرا میکردند و نام خود را بر روی بنای ساخته شده میگذاشتند و حتی اصناف نیز کاروانسراهایی با عنوان صنف خود میساختند و بعضی از کاروانسراهای اصفهان مخصوص اقلیتهای مذهبی بودند؛ کاروانسراهایی که پر از ارمینها و سوریانیها بودند (سیلوا ای فیگروآ، ۱۳۶۳: ۲۱۴) و همچنین کاروانسراهای خاص بانیان هندی (دلواله، ۱۳۸۰: ۵۸) و کاروانسراهایی که خارجیان در آن ساکن میشدند (همان: ۲۹) که احتمالاً مسلمانان به این کاروانسراها وارد نمیشدند. در اصفهان علاوه بر اینکه کاروانسراها محل سکونت مسافران بودند، تجارتخانه‌هایی نیز در داخل کاروانسراها مشغول بکار میشدند (جملی کارری، ۱۳۴۸: ۹۸). بنظر میرسد کاروانسراهای اصفهان از جمله فضاهایی بودند که شاه، درباریان و حتی افراد عادی به آنها اهمیت میدادند.

۳-۵-۱- کاروانسرای مادر شاه اصفهان

فیگوروا و کارری از جمله سیاحانی هستند که به کاروانسرای مادر شاه اشاره دارند. این کاروانسرا یکی از بزرگترین کاروانسراهایی است که در جادهٔ اصفهان بنا گردیده است. در باب وجه تسمیه آن باید گفت که چون این کاروانسرا به امر و نفقهٔ مادر شاه عباس بزرگ ساخته شده اینگونه نام گرفت (سیلوا ای فیگروآ، ۱۳۶۳: ۲۷۴) و بگفتهٔ برخی به امر مادر شاه عباس دوم مشهور گشته است (کارری، ۱۳۴۸: ۸). اجاره بهای آن گرانتر از سایر کاروانسراها بوده، چون از طرف یکی از خاندان شاهی بوده است (همانجا). مدخل این کاروانسرا حیاطی بزرگ است که بیشتر از صد پا مساحت دارد و در بالای آن، دو عمارت است که هرکدام چهار اتاق دارند و حجره‌هایی از آنها مخصوص خانمها است (سیلوا ای فیگروآ، ۱۳۶۳: ۲۷۴).

تاورنیه به کاروانسرای مادر شاه عباس در اصفهان اشاره داشته و مینویسد: در آخر بازار آرامنه، کاروانسرای عالی دو طبقه‌یی که مادر شاه‌عباس دوم بنا کرده است دیده میشود. در وسط آن حوضی بزرگ و در چهار گوشه آن چهار درب بزرگ که داخل چهار کاروانسرای (تیمچه) دیگر میشوند هست. در اینجا مناسب است که برای اطلاع بیشتر و کاملتر اشخاصی که برای تجارت به ایران سفر

میکنند بنویسم که اگر مال‌التجاره بزرگی نداشته باشند، از حجره‌های طبقه پایین اجاره نکنند، زیرا کرایه آنها سه برابر کرایه حجره‌های فوقانی است و لیکن تجاری که بارهای بزرگ دارند برای آسوده شدن از پایین به بالا رفتن حجره‌های زیر را میگیرند و دیگر اینکه اتاقهایی که بیشتر آفتابگیر هستند در تابستان گرمتر میشوند و کرایه آنها هم ارزانتر است. اگرچه کرایه‌های حجره‌ها را شاه شخصاً به یک میزان معین کرده است، اما کاروانسرادار برای منفعت خود به تجار میگوید آن حجره را که شما میخواهید دیگری پیشتر و بیشتر اجاره کرده است؛ خصوصاً حجره‌های زاویه‌دار که بزرگتر و راحتتر هستند. بنابراین تاجری که بخواهد یک سال در اصفهان بماند، قبل از آنکه کلید حجره موردنظرش را بدست بیاورد، باید مبلغی به کاروانسرادار بپردازد (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۳۸۷ - ۳۸۸).

در کتاب سفیر زیبا نیز درباره این بنای وسیع گفته شده است: در هر چهار طرف، بیست و چهار حجره در پایین و بهمان اندازه طبقه اول داشت و تمامی حجره‌ها فاقد پنجره بودند و بجای پنجره فقط یک در هر حجره‌ی را با راهروی بیرون مرتبط میکرد. در پشت بام جایی برای خوابیدن کسانی که میخواستند در هوای آزاد بخوابند، پیش‌بینی شده بود و این جایگاه نام زیبای «مहतایی» داشت. اصطبلها در پشت ساختمان قرار داشته و از آنجا راهی به انبار غلامان باز میشد (گره، ۱۳۷۰: ۲۳۶). شاردن درباره این کاروانسرا مینویسد: «این کاروانسرای بزرگ و باشکوه چهارگوشه و دو طبقه است. ارتفاع هر طبقه‌اش از بیست پا تجاوز میکند و قطرش از هفتاد تو از در میگذرد. راه ورود به این کاروانسرا دالان نسبتاً درازی است که در دو طرفش چندین حجره و دکان ساخته شده است. هر ضلع کاروانسرا بیست و چهار حجره در زیر و همین قدر در طبقه بالا دارد. اما حجره‌های میانی هر یک از پهلوها، بزرگتر و سقفش که ضربی است از سقف دیگر حجره‌ها بلندتر و همانند طاق مدخل کاروانسرا است و پیشانی آنها به کاشیایی مزین است. مहतایی اتاقهای طبقه زیر که در تمام طول حجره‌ها ساخته شده، پنج پا بالاتر از کف کاروانسرا است.

طول هر یک از این مहतاییها قریب هیجده تا بیست پا و پهنایش نزدیک پانزده تا شانزده پا است و دو انگشت از سطح ایوان بالاتر است. ایرانیان ایوانهای دور کاروانسرا را «مहतایی» مینامند که بمعنی جلوه‌گاه ماه است. چون هشت ماه از طول سال از خشکی و نظافت هوای آنها استفاده میکنند و در روزهای گرم در سایه آسمانه آنها می‌آسایند، جز اینها در جلو هر حجره جایی به عرض خود حجره و طول نیم آن و پوشیده از طاق وجود دارد. اتاقهای طبقه بالا دارای یک ایوان و یک پیشخوان است و همیشه مسافران و بازرگانانی که زن همراه دارند در این حجره‌ها توقف میکنند و اتاقهای طبقه زیر را به انبار اختصاص میدهند.

در پشت کاروانسرا نیز انبارهایی وجود دارد. در وسط همین کاروانسرا که کاملاً سنگ‌فرش شده به حوض بزرگی با فواره و یکی در چاه مشاهده میشود، نقشه کمی با کاروانسراهای اصفهان که همه با سنگ و آجر ساخته شده تقریباً مشابه یکدیگر است، جز اینکه در بعضی از آنها بجای حوض میان صحن، تخت بزرگی به بلندی چهار یا پنج پا ساخته شده است. حجره‌یی که بوسیلهٔ دیوارهایی به پهنای انتهای آن ساخته شده است. هر اتاق دری جداگانه دارد که بیشتر آنها سست و نامرغوب است، اما هیچ‌یک از حجره‌ها پنجره ندارد و نور فقط از درگاه به درون میتابد، از اینرو سکوت در این حجره‌ها مطلوب و دلخواه نیست. در سراسر پشت کاروانسرا اصطبل ساخته شده و در بعضی از آنها جای مخصوص برای اقامت ستوربانان پرداخته شده که به قدر چهارپا از سطح زمین بالاتر است و در آنجا جابجا اجاقهایی برای غذا پختن تعبیه شده است. معمولاً در این کاروانسراهای بزرگ فقط بازرگانان فرود می‌آیند و بار میگشایند (شاردن، ۱۳۹۳: ۴/۱۴۱۷).

۳-۵-۲- کاروانسرای شاهی اصفهان

دلاواله در مورد کاروانسرای شاهی اصفهان میگوید: کاروانسرای به دستور شاه (عباس) ساخته شده که در وسط بازار است. این کاروانسرا ساختمانی بسیار مجلل است که گنبدی طلاکاری شده، چندین راهرو و اتاقهای بسیار دارد. تعداد زیادی مسافر، بخصوص بازرگانانی که دائماً به اصفهان رفت و آمد میکنند، میتوانند براحتی در آن سکونت کنند. در شهر کاروانسراهای دیگری نیز هست که اگرچه به خوبی و بزرگی این نیستند، باز هم مکانهای راحتی هستند که مردم از هر صنف که باشند میتوانند با رضایت در آنها مسکن کنند. کاروانسراهایی نیز هست که پر از ارمیهایی است که در شهرخانه ندارند (دلاواله، ۱۳۸۰: ۲۱۴).

شاردن دربارهٔ کاروانسرای شاهی داخل بازار قیصریه در اصفهان مینویسد: کاروانسرا دارای دو طبقه است، با صحنی وسیع و افزون بر یکصد و چهل اتاق. سردر دو عمارت کاروانسرا و ضرابخانه همانند سردر بازارشاه است. روی سردر ضرابخانه، تصویر حضرت علی (ع) جانشین پیغمبر (ص) در حالی که شمشیر دو تیغه‌اش را بدست دارد و کسی را از چنگال شیری میرهاند نقش شده و مسلمانان تصویر حضرت علی (ع) را با نقاب سبز و صورت دیگر امامان و پیغمبران را با نقاب سفید رسم میکنند. زیرا بر این اعتقادند گرچه صورتگری به کمال هنرمندی باشد هرگز نمیتواند خطوط سیمای پیغمبر و امامان را چنانکه بوده بنماید (شاردن، ۱۳۹۳: ۴/۱۴۳۹). وی از تعدادی کاروانسرا با نامهای طویله، کاشان، اهل لار، بیگ، ملاعین و مولتانیان یاد میکند که در چند قدمی این کاروانسرا ساخته شده‌اند و از جمله بزرگترین کاروانسراهای شهر هستند (همان، ۴/۱۴۴۰) ولی

اطلاع چندانی از ساختمان این کاروانسراها نمیدهد. از سردر قیصریه که بزرگترین و پرشکوه‌ترین بازار اصفهان است، در سمت راست بازار به ضرابخانه و از سمت چپ به کاروانسرا هدایت میگردد که چون از اموال پادشاه است به نام کاروانسرای شاه عباس خوانده میشود. کاروانسرا دو اشکوبه است که گرداگرد حیاط چند گامی بالاتر از بازار قیصریه به جایی میرسند که متشکل از پنج شش کاروانسراست، از جمله کاروانسراهای ملاییگ، اصطلب، کاشان، لارستان و مولتانیان (همان، ۴).

۳-۵-۳- کاروانسرای الله‌بیگ (گیلگ) اصفهان

دلاواله تنها سیاحی است که از این کاروانسرا در اصفهان نام میبرد. وی در باب وجه تسمیه این بنا به الله‌بیگ توضیحی نمی‌آورد و تنها به این امر اشاره دارد که چون در این کاروانسرا بیشتر مردم گیلان سکونت دارند، به کاروانسرای گیلک نیز شناخته شده است. تنها گزارش موجود در رابطه با این کاروانسرا آن است که حجره‌های آن برای تجارت کالاهای تجار بوده و بخاطر رقابت بین ایشان، هر یک حجره‌های مربوط به خویش را با چراغانی یا نقاشی و ظروف طلا و نقره تزئین میکرده‌اند (دلاواله، ۱۳۸۰: ۸۸۳). علاوه بر این، شاه عباس بیمارستان دارالشفای کاروانسرای مسگران را با هم پدید آورد تا عایدات کاروانسرا، کارکنان بیمارستان را اداره کند (شاردن، ۱۳۹۳: ۴/۱۴۶۴). همچنین فیگوتروا در مورد اقدامات شاه عباس در اصفهان مینویسد: آنچه در این شهر (اصفهان) مطلوب و قابل ملاحظه است، بناهایی است که شاه فعلی (شاه عباس) در آن بوجود آورده که از جمله آنها میدان و کاروانسراست.

سیاحان از تعدادی کاروانسرا در اصفهان نام میبرند، اما هیچ توضیحی درباره معماری آنها نمیدهند. این کاروانسراها از این جمله‌اند: کاروانسرای نخجوانیان (شاردن، ۱۳۹۳: ۴/۱۴۱۹)، کاروانسرای قپانی (همان: ۴/۱۴۴۲)، کاروانسرای علیقلی خان (همان: ۴/۱۴۴۴)، کاروانسرای انارفروشان (همان: ۴/۱۴۴۶)، کاروانسرای بابا کمپانیون (همان: ۴/۱۴۴۷)، کاروانسرای گچ‌کنان (همان: ۴/۱۴۴۲)، کاروانسرای ده گردو (دلاواله، ۱۳۸۰: ۱۰۸۳)، کاروانسرای بیگم (شاردن، ۱۳۹۳: ۴/۱۴۹۲)، کاروانسرای عوجیان (دلاواله، ۱۳۸۰: ۱۰۸۴).

۳-۵-۴- کاروانسرای میرزا هدایت

از جمله دیگر کاروانسراهایی که در دوره صفوی ساخته شده، کاروانسرای باواناتیان است که به کاروانسرای میرزا هدایت مشهور است که در این کاروانسرا متاع شیراز از جمله خرما، آب لیمو، عرق بهار نارنج، رطب، شیشه قلیان و.. فرود می‌آید (شاردن، ۱۳۹۳: ۲/۴۴۷).

۳-۵-۵. کاروانسرای مهیار اصفهان

در بین راه اصفهان به شیراز یکی از مهمترین و زیباترین کاروانسراها به نام مهیار واقع است که سلاطین صفوی هم هنگام شکار یا مسافرت با همراهان در آنجا منزل مینمودند. این کاروانسرا متشکل از یک بنای دو طبقه که به مراتب قشنگتر از کاروانسرای برازجان است مورد استفاده سیاحان اروپایی قرار گرفته است (سایکس، ۱۳۶۳: ۳۴۷). کاروانسرای مهیار در راه اصفهان به شیراز یکی از معتبرترین کاروانسراهای ایران است. نه فقط خوش آمد ساکنین ایران است که در حین سفر بدان استراحت کنند، بلکه طرز ساختمان و نقاشی که دارد، مورد توجه است (اوبن، ۱۳۶۲: ۲۵۸).

کاروانسراهای نقش جهان اصفهان: حجره‌های کاروانسراهای اطراف میدان (نقش جهان) با سقف گنبدی بطور منظم با ایوان و دالان ساخته شده بودند که طلاسازی و جواهرسازان و دیگران در آنها مشغول بکار بودند (اولناریوس، ۱۳۶۳: ۳۹).

کاروانسرای میر اسمعیل اصفهان: میر اسمعیل که قهوه‌چی دربار در زمان شاه عباس اول بود، کاروانسرای نطنزیان را ساخت که مردم نطنز و سوداگران نطنز در آن مشغول بودند (شاردن، ۱۳۹۳: ۲/۱۰۳).

۳-۵-۶. کاروانسرای شیخ علی‌خان زنگنه اصفهان

بنا به نوشته شاردن این شخصیت کاربرد از اعظم و عالی مقام دولتخانه شاهنشاه (شاه سلیمان) و متصدی دارایی و مسئول اداره امور و کلیه مأمورین مربوط به دولتخانه همایونی بوده است (همانجا).

۳-۵-۷. کاروانسرای مقصود عطار

دلاواله و شاردن از کاروانسرای مقصود عطار یاد میکنند. در سمت راهی که بسوی میدان شاه میرود، یکی از معتبرترین کاروانسراهایی قرار دارد که متعلق به عموی شاه (مقصود عطار) (دلاواله، ۱۳۸۰: ۱۲۰) است. دلاواله تنها به نام آن اشاره دارد (همانجا)، اما شاردن ضمن اشاره به تشویق شاه عباس اول به مقصود عطار جهت ساختن این کاروانسرا گزارشی از معماری این بنا بدست میدهد. بر اساس گزارش وی، این کاروانسرای دو طبقه چهارگوش است که ارتفاع هر طبقه اش بیشتر از بیست پا و قطرش بیش از هفتاد پا بوده و در هر ضلع آن بیست حجره قرار دارد. اتاقهای طبقه بالای آن مخصوص اقامت افرادی است که همراه خود زن دارند و در طبقه زیرین انبارهایی قرار دارد و حوض بزرگی هم در حیاطش دیده میشود (شاردن، ۱۳۹۳: ۱۴۱۶-۱۴۱۷/۴).

۳-۵-۸- کاروانسرای خواجه محرم اصفهان

این شخص خدمتکار شاه صفی بود که کاروانسرای وی در نزدیک خانه ولندیس بود و در آن کاروانسرا یزدیان فرود آمده و متاع ایشان انار، انجیر و گلاب بود (شاردن، ۱۳۹۳: ۲/۴۹).

۳-۵-۹- کاروانسرای میرزا کوچک و محمد علی بیگ اصفهان

همچنین در اصفهان از میان کاروانسراهای ساخته شده توسط افراد، کاروانسرای میرزا کوچک است که این شخص از جمله افراد متمول زمان شاه عباس بوده است (همان: ۲/۷۱). همچنین تاورنیه درباره این بناها در شهر اصفهان میگوید: اغلب این منازل و استراحتگاه‌ها زمان قلیلی است که به همت محمدعلی بیگ ناظر، رئیس دربار شاه و خزانه، آباد شده‌اند (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۱۱۵).

۳-۵-۱۰- کاروانسرای خواجه کاظم اصفهان

در سفرنامه اولتاریوس آمده است که شش مایل خارج از کاشان به کاروانسرای به نام خواجه کاظم رسیدیم، چون این کاروانسرا کثیف و کوچک بود، از اینرو در باغ بزرگی که در کنار آن کاروانسرای قرار داشت، جای گرفتیم و به استراحت پرداختیم (اولتاریوس، ۱۳۶۳: ۱۶۶).

۳-۵-۱۱- کاروانسرای خواجه نظر اصفهان

به گفته تاورنیه، خواجه نظر کلاتر، از ارامنه جلفا، دو باب کاروانسرای بزرگ در کنار جلفا و کنار رودخانه ارس، به نام شاه عباس کبیر بنا نهاده بود (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۱۱۶).

۳-۵-۱۲- کاروانسرای امام قلی خان اصفهان

تاورنیه از این بنا به نام امین آباد و امام آباد یاد کرده است و آن را از بناهای امام قلی خان حاکم شیراز دانسته است (همان: ۱۲۶).

۳-۵-۱۳- کاروانسرای الله وردی خان اصفهان

فیگوئروا در سفرنامه خود در مسیر شیراز اصفهان میگوید: پس از طی چندین دهکده در دستجرد به کاروانسرای بسیار بزرگ و محکم رسیدیم که به تازگی از سنگ تراش ساخته شده بود و در چهار گوشه آن، چهار برج بزرگ تعبیه کرده بودند که ما با دیدن منظره بیرونی آن حدس زدیم که بزرگترین و راحت‌ترین کاروانسرای است که تا به آن زمان دیده یا پس از آن خواهیم دید. این کاروانسرا به خرج الله وردی خان در زمان شاه عباس کبیر ساخته شده است (سیلوا ای فیگروا، ۱۳۶۳: ۱۹۷). وی کاروانسرای چاه سیاه قدیم را برای توقف رجال و دیپلماتهای خارجی بنا کرد. این بنا در ابعاد ۸۰ در ۸۰ متر و بصورت ایوانی است (همان، ۱۳۶۳: ۴۴۴).

۳-۶- ساوه

کاروانسراهایی که در ساوه وجود داشت سنگی بودند (کاتف، ۱۳۵۶: ۵۷-۶۰).

۳-۶-۱- کاروانسرای جعفرآباد ساوه

از کاروانسرای جعفرآباد، کاری و شاردن در سفرنامه خویش یاد کرده‌اند. گویا وجه تسمیه این کاروانسرا از نام بنا و معمار این بنا گرفته شده که جعفر نام داشته است (جملی کاری، ۱۳۴۸: ۵۱؛ شاردن، ۱۳۹۳: ۵۱۷/۲). سیاحان اطلاع زیادی از این کاروانسرا ارائه نمی‌دهند.

۳-۷- قزوین

در قزوین علاوه بر کاروانسراها، مهمانخانه‌هایی نیز وجود داشت (همان: ۵۰۷/۲). تعداد کاروانسراها در قزوین زیاد بود (کاتف، ۱۳۵۶: ۶۰) تا حدی که چندین کاروانسرا در این شهر وقف بقعه شیخ صفی بوده است. (اولثاریوس، ۱۳۶۳: ۴۹۹).

۳-۷-۱- کاروانسرای شاهی قزوین

از کاروانسراهای معروف این شهر، تیمچه یا سرای شاهی است که دویست و پنجاه حجره دارد، در صحن وسیعش حوضی بزرگ ساخته شده و درختان عظیمی زینت بخش آن است. دو ردیف دکان که در آنها هرگونه جنس فروخته میشود آن را به خارج مربوط میکند. اما گفتنی است که کاروانسراها، مهمانخانه‌ها، گرمابه‌ها، بازارها، سرای‌ها و میدانهای تجاری و قهوه‌خانه‌ها هیچکدام به عظمت و اعتبار این شهر نیست، بلکه آنچه قزوین را در انظار بینندگان باشکوه و رفیع مینماید کاخها و خانه‌های قصرآسای بزرگان و اعیان است که همه تماشایی و دیدنی است. این قصرها در طی دورانی که قزوین پایتخت بود، ساخته و برافراشته شده و از پدران به پسران به میراث رسیده است (شاردن، ۱۳۹۳: ۵۰۷/۲). اما همین شهر نسبت به شهرت و عظمتش، باغ و بستان زیادی ندارد، زیرا هم خاکی که شهر در آن بنا شده شنی است و هم آبش کم است (شاردن، ۱۳۹۳: ۵۳۷-۵۳۴/۲).

۳-۷-۲- کاروانسرای خشکه‌رود قزوین

کاروانسرای خشکه‌رود ساختمانی بزرگ دارد که از مکعبهای منظم و مرتب ساخته شده است و کف آن کمی از سطح زمین بالاتر قرار گرفته است. این کاروانسرا دارای اتاقها و طویله‌هایی با سقف ضربی و حوضی در میان حیاطش است. اولثاریوس از بانی و سال ساخت این بنا اطلاعی نمی‌دهد: (اولثاریوس، ۱۳۶۳: ۱۶۰-۱۶۱).

۳-۷-۳- کاروانسرای مادر شاه عباس قزوین

فیگوتروا در حرکت از مسیر قزوین به اصفهان آورده است: در چهار فرسنگی خروج از قزوین به مبارک رسیدیم که هنگام آمدن در آن توقف نکرده بودیم. این کاروانسرا بی‌شک بزرگترین منزلگاهی بود که در طول سفر خود دیده بودیم و به نفقهٔ مادر شاه عباس که متولد مازندران است، ساخته شده است. ساختمان به قدری بزرگ بود که با همهٔ کثرت مسافران جادهٔ اصفهان که غالباً هدفشان منزل کردن در این کاروانسراست، میتوانست همه آنان و شاید نزدیک هزار نفر را با چهارپایانشان در خود جای دهد (سیلوا ای فیگوتروا، ۱۳۶۳: ۳۲۶).

۴-۷-۳- کاروانسرای زینب بیگم قزوین

از جمله زنان شاهی که در امر کاروانسراسازی نقش داشته، زینب بیگم، دختر شاه طهماسب، بود که زنی خیر و بلندنظر بود و در طول حیات خود راهها و پلها و کاروانسراها ساخت و مبالغ زیادی در این راه صرف کرد. از جمله کاروانسرای در راه قزوین به ساوه ساخت که به نام کاروانسرای بیگم یا کیخسرو شهرت یافت (فلاندن، ۱۳۵۶: ۲۱۴). شاردن معتقد است که در تمام ایران کاروانسرای به زیبایی و شکوه این کاروانسرا ندیده است. وی بانی این کاروانسرا را مادر شاه عباس بزرگ دانسته، اما اطلاعی از وجه تسمیه این کاروانسرا ارائه نمیدهد. او ضمن اشاره به اینکه به نظافت این کاروانسرا رسیدگی میشود، به ضمایم این بنا که دو باغ و دو آب انبار و یک گرمابه و یک جویبار است اشاره دارد (شاردن، ۱۳۹۳: ۵۱۵-۲/۵۱۴).

کاروانسرای مسیر قزوین به دامغان: شاردن همچنین توصیفی از کاروانسرای کیخسرو در مسیر قزوین به سمت دامغان دارد که میگوید: کاروانسرای کیخسرو، بسیار زیبا و باشکوه بود و من برآنم که در سراسر ایران کاروانسرای بدین خوبی و تمامی هرگز ساخته نشده است. از ضمایم این کاروانسرا دو باغ، دو آب انبار، یک گرمابه و یک جویبار بود. این بنای خوب را ملکه، مادر شاه عباس کبیر، ساخته و برای آبادانی و نظیف و نگهداریش موقوفات ارزشمند به جا نهاده که هر سال هزار لیر درآمد آنهاست و این مبلغ حقوق چهارتن را که باید کاروانسرا را تمیز و نگهداری کنند کفایت میکند، اما چون درآمد موقوفات به مصارف حقیقی نمیرسد، کاروانسرا چنانکه باید پاکیزه نیست و بسزا از آن حفاظت نمیشود (همان: ۲/۵۱۵).

۵-۷-۳- کاروانسرای شاهی قزوین

کاروانسرای شاهی در قزوین بزرگترین کاروانسرای درون شهری بود که در دورهٔ شاه طهماسب بنا شد. این کاروانسرا ۲۵۰ اتاق داشت که برای میهمانان خارجی و تجار احداث شده بود (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۱۲۳).

۸-۳- زنجان (کاروانسرای جمال‌آباد)

شاه عباس برای رونق بازار زنجان و تجارت در این مسیر، تمامی راه قافلان‌کوه (یعنی بین میانه و کاروانسرای جمال‌آباد زنجان) را که راه خرابی بود سنگ‌فرش کرد و بدنبال آن کاروانسرای جمال‌آباد را ساخت (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۷۸ - ۷۹).

۹-۳- تبریز

تبریز دارای کاروانسراهای بزرگی بوده که برای مال‌التجاره بنا کرده بودند. احتمالاً بازرگانان کالاهای خود را درون کاروانسراها قرار میدادند تا از گزند باد و سرما در امان بماند. این شهر دارای سیصد کاروانسرا بوده است (شاردن، ۱۳۹۳: ۲/۴۷۷؛ گره، ۱۳۷۰: ۱۷۷) و کاروانسراهای آن بسیار عالی و محکم بنا شده بودند. کاروانسرای میرزا ابراهیم و کاروانسرای میرزا طاهر و چندین کاروانسرا در بازار میرزا صادق، از جمله کاروانسراهای تبریز بودند (جملی‌کاری، ۱۳۴۸: ۳۱-۴۶).

۱-۹-۳- کاروانسرای شبلی تبریز

کاروانسرای شبلی از جمله آثار زمان شاه صفی است که در چهار فرسخی شهر تبریز ساخته شده و ساختمانی بسیار زیبا و مستحکم دارد (همان: ۳۷). از این کاروانسرا اطلاع زیادی در دست نیست.

۲-۹-۳- کاروانسرای نیک‌پی تبریز

کاروانسرای نیک‌پی چهارگوش است و در هر گوشه آن چهار برج زیبا وجود دارد. گره به کتیبه مرمر جلوخان بنا، اشاره داشته و بیان میدارد که بر روی این کتیبه تاریخ ساخت و نام بانی این کاروانسرا حک شده است ولی نامی از آن در یادداشتهای خویش نمی‌آورد (گره، ۱۳۷۰: ۱۷۷). دلند تعداد کاروانسراهای این شهر را بسیار دانسته و بیان میدارد که کاروانسراهای این شهر اغلب دو طبقه و بشکل صومعه ساخته شده‌اند (دولیه دلند، [پی‌تا]: ۵۳۵)، اما توضیحی در باب نام و معماری آنها نمی‌آورد.

۳-۹-۳- کاروانسرای تبریز

تاورنیه میگوید: از تبریز تا اصفهان معمولاً بیست و چهار روز راه کاروانی محسوب میشود. روز اول باید از کفهای خشک عبور کرد تا رسید به یک کاروانسرای عالی که بهترین کاروانسراهای ایران است و در چهل کیلومتری از تبریز واقع شده است و از بناهای شاه صفی است، بسیار وسیع و راحت است و یکصد نفر مسافر با اسبها و بارهای خود میتوانند در آنجا منزل نمایند (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۶۷).

۳-۱۰- اردبیل

اردبیل بیش از دویست کاروانسرا داشته که تمامی این بناها مرتب و مجهز بودند (کاتف، ۱۳۵۶: ۴۸). از این تعداد هشت کاروانسرا وقف بقعه شیخ صفی بوده است (اولثائوس، ۱۳۶۳: ۴۹۹). این فضا در تمامی نقاط شهر وجود داشت و تنها موقعیت یک کاروانسرا که در کنار یک میدان واقع بود، گزارش شده است (تاورنیه، ۱۳۳۶: ۷۴). کاری از کاروانسرای سن مالاوا یا جمال آباد در اطراف اردبیل یاد کرده و اذعان میدارد که این کاروانسرا از طریق موقوفات مقبره شیخ صفی اداره میشود، اما توضیح زیادی در رابطه با معماری آن نمیدهد (جملی کاری، ۱۳۴۸: ۴۳). سفر اروپاییان با انگیزه و علت‌های متفاوتی همراه بود که مهمترین آنها عبارتند از: تبلیغ بمنظور دعوت به دین مسیحیت، متحد شدن با ایران بمنظور مقابله با دشمن مشترک که همانا امپراطوری عثمانی بود، برقراری روابط تجاری - سیاسی، امور بازرگانی، فعالیت در زمینه علمی و اکتشافی، سیاحت و... برای رسیدن به ایران و یا سفر به ایران ناگزیر میبایست حداقل مسافتی را در جاده ابریشم طی طریق مینمودند. بطور کلی شبکه کاروانسراها بالاخص کاروانسراهای راه ابریشم از مسائل مهمی است که کمتر مورد توجه پژوهشگران قرار گرفته است و امروزه به این امکان بیشتر بصورت مخروبه و یا ویرانگاه روزگاران قدیم در میان راهها و شهرها نگریسته میشود که در بعضی مناطق به محلی برای اسکان حیوانات اهلی نزدیک کاروانسراها تبدیل گشته است؛ هرچند از بعضی کاروانسراها استفاده‌های بهتری بعمل آمده است. در حالی که مفهوم و واقعیت تاریخی کاروانسراها غیر از این است! ایرانیان بنا بگفته شاردن احداث کاروانسرا را بر مسجد و مراکز خیریه مقدم میدانستند (شاردن، ۱۳۹۳: ۴/۳۹۳). واقعیت تاریخی نشان میدهد که کاروانسرا در عین حال که مکان امنیت و آسایش کاروانیان بوده نسبت به سایر اماکن تمدن ایرانی (مسجد و پل و...) عملکردهای متنوع بسیاری در جهت پیشرفت و رونق کشور داشته است. کاروانسرا مکانی ساده و بی‌آلایش و دور از تشریفات آنچنانی بوده که دسترنج و نبوغ معماران و کارگران در هر دوره از تاریخ ایران در آن نقش داشته است. این نوع ساختمان هم جایگاه اهداف معنوی و هم پایگاه ارتباطی امور اجتماعی، سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و نظامی کشور بشمار می‌آمد. کارایی و قدرت ارتباطی کاروانسراها با نقش آفرینی کارکردهای مختلف، در بسیاری از سلسله‌های تاریخی قوت داشت. از سوی دیگر، اگر به مفهوم و تعریف کاروانسرا دقت کنیم به روشنی به عملکرد و اهمیت آن پی خواهیم برد. همه خارجی‌ان، تاجران و سفرنامه‌نویسانی که در دوران گذشته به ایران سفر کرده‌اند، کارآیی کاروانسراهای ایران را برجسته کرده و بر اهمیت فرهنگی بازرگانی

آنها در ایجاد شکوفایی کشور تأکید ورزیده‌اند. به باور آنان اوج شکوفایی فرهنگ و تمدن ایران و سپس انحطاط آن، تابعی از آبادانی و خرابی راهها و کاروانسراهای این کشور بوده است. کارآمدی کاروانسراها در توسعه کشور، در جریان تاریخ تا آنجا بوده که باستان‌شناس و سیاح معروف، مادام دیولافوا، ترقی و پیشرفت ایران را با کارکردهای متنوع کاروانسراها مرتبط دانسته است (دیولافوا، ۱۳۲۲: ۳۶)؛ یعنی هرچه قدر عملکرد کاروانسراها در بخشهای گوناگون شدت مییافت، پیشرفت مملکت نیز در بیشتر جنبه‌ها بویژه تجارت و بازرگانی فزونی داشت. بررسی اجمالی کاروانسراها از بدو پیدایش تا دوران شکوفایی، گویای این حقیقت است که این نوع بنا از ضروریترین و کاربردیترین آثار معماری این سرزمین بوده و اشکال و انواع آن در دوران تکامل و توسعه، کمتر متروک شده و این علتی جز نیازمندی جامعه سنتی به آن نداشته است (نظری، ۱۳۸۵: ۱۱۰-۱۳۵). به قول پروفیسور پوپ، کاروانسراها یکی از پیروزیهای معماری ایران است و در هیچ کجا همسویی کارکرد و ساختار را از این کاملتر نمیتوان دید (پوپ، ۱۳۹۰: ۲۳۸).

نتیجه‌گیری

بنابر آنچه از سفرنامه سیاحان در توصیف کاروانسراهای واقع بر مسیر راه ابریشم گفته شد، آن بخش از راه ابریشم که از ایران عبور میکند، با زمینه شرایط جغرافیایی متفاوت و پراکندگی مناطق آباد و قابل زیست و با توجه به زمینهای بایر و نواحی غیرقابل عبور کویر و نیز موانع کوهستانی، همراه با راههای فرعی کاروانرو برای ارتباط میان آبادیها و شهرها، نه تنها در درجه اول اهمیت قرار دارند، بلکه از مسائل جدی و حیاتی هر حکومت بشمار میرفتند؛ بطوری که میتوان گفت همواره چگونگی وضع ارتباطات عمومی، بهترین شاخص اوضاع اجتماعی و مدنی و نمایشگر ترقی و تمدن و یا نشانه انحطاط و تنزل یک سلسله تاریخی بوده است. تجلی این واقعیت در تمدن ایرانی چنان بوده که ساختن کاروانسرا و رباط با توجه به عملکرد آنها، همواره مورد توجه شاهان و حکمرانان بوده و بارزترین مظاهر نیک‌اندیشی بانیان تلقی میگرددیده است. بهمین خاطر، نه تنها شاهان و زمامداران به این کار اقدام میکردند، بلکه بسیاری از توانگران نیز با بذل مال و منال فراوان به سنگفرش راهها و ساخت کاروانسراها در کنار راههای اصلی و فرعی میپرداختند. شاید بتوان یکی از علل اصلی رونق و آبادانی کشور و پیشرفت آن در دوره‌های تاریخی برجسته همچون هخامنشیان، اشکانیان، سلجوقیان و صفویه را ناشی از همین عامل، یعنی تلاش برای ارتباط شهرها و آبادیها با ساخت کاروانسراها و شبکه‌بندی منظم راهها دانست.

منابع

الف) کتب

- پوپ، آرتور آپهام؛ معماری ایران، ترجمه غلامحسین صدری افشار، تهران: دات، ۱۳۹۰.
- احسانی، محمدتقی؛ *یادی از کاروانسراها، رباطها و کاروانسراهای ایران*، تهران: مؤسسه انتشارات امیرکبیر، ۱۳۸۱.
- اوبن، اوژن؛ *ایران امروز ۱۹۰۷-۱۹۰۶*، ترجمه علی اصغر سیدی، تهران: زوار، ۱۳۶۲.
- فلاندن، اوژن ناپلئون؛ *سفرنامه اوژن فلاندن به ایران*، ترجمه حسین نورصادقی، تهران: اشراقی، ۱۳۵۶.
- اولتاریوس، آدام؛ *سفرنامه آدام اولتاریوس*، (بخش ایران)، ترجمه احمد بهیور، تهران: نشر ابتکار، ۱۳۶۳.
- پیرنیا، محمدکریم؛ *آشنایی با معماری اسلامی ایران ساختمانهای درون شهری و برون شهری*، بکوشش غلامحسین معماریان، تهران: دانشگاه علم و صنعت، ۱۳۷۴.
- _____؛ *افسر، کرامت‌الله؛ راه و رباط*، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور و انتشارات آرمین، چاپ دوم، ۱۳۷۰.
- تاورنیه، ژان باتیست؛ *سفرنامه تاورنیه ۱۶۶۸-۱۶۳۲*، ترجمه ابوتراب خان ناظم‌الدوله نوری، تصحیح حمید شیروانی، تهران: نشر کتابخانه سنایی و کتابفروشی تأیید، ۱۳۳۶.
- حاجی قاسمی، کامبیز؛ *گنجنامه: فرهنگ آثار معماری ایران؛ کاروانسراها*، تهران: انتشارات روزنه، ۱۳۸۳.
- خانیکوف، نیکولای ولادیمیروویچ؛ *سفرنامه خانیکوف: گزارش سفر به بخش جنوبی آسیای مرکزی*، ترجمه اقدس یغمائی و ابوالقاسم بیگناه، مشهد: مؤسسه چاپ و انتشارات آستان قدس رضوی، ۱۳۷۵.
- دلاواله، پیتر؛ *سفرنامه پیتر دلاواله*، ترجمه محمود بهفروزی، تهران: نشر قطره، ۱۳۸۰.
- دولیه دلاند، آندره؛ *زیباییهای ایران*، ترجمه محسن صبا، تهران: انجمن دوستداران کتاب، ۱۳۵۵.
- دیولافوا، زان پل راشل؛ *سفرنامه دیولافوا*، ترجمه همایون فره‌وشی، تهران: نشر خیام، ۱۳۲۲.
- سایکس، پرسی مولزورث؛ *سفرنامه ژنرال سرپرسی سایکس*، یا ده هزار میل در ایران، ترجمه حسین سعادت نوری، تهران: انتشارات لوحه، ۱۳۶۳.
- سیرو، ماکسیم؛ *کاروانسراهای ایران و ساختمانهای کوچک میان راهها*، ترجمه عیسی بهنام، قاهره، انجمن فرانسوی شرق‌شناسی، ۱۹۴۹م.
- شاردن، ژان؛ *سفرنامه شاردن*، ترجمه اقبال یغمائی، تهران: انتشارات توس، ۵ جلد، ۱۳۹۳.
- طاهرینا، بهروز؛ *مشهد از نگاه سیاحان*، مشهد: آستان قدس رضوی، ۱۳۷۶.
- سیلوا ای فیگروا، گارسیداد؛ *سفرنامه دن گارسیداد سیلوا فیگوئروا سفیر اسپانیا در دربار شاه عباس اول*، ترجمه غلامرضا سمیعی، تهران: نشر نو، ۱۳۶۳.
- کیانی، محمدیوسف؛ *کلایس*، ولفرایم؛ *فهرست کاروانسراهای ایران*، تهران: انتشارات وزارت فرهنگ و آموزش عالی سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران، ۱۳۷۳.

- کاتف، فدت آفاناس یویچ؛ سفرنامه فدت آفاناس یویچ کاتف، ترجمه محمدصادق همایون فرد، تهران: انتشارات کتابخانه ملی ایران، ۱۳۵۶.
- جملی کاری، جووانی فرانچسکو؛ سفرنامه جملی کاری، ترجمه عباس نخجوانی و عبدالعلی کارنگ، تبریز: اداره کل فرهنگ و هنر آذربایجان شرقی، ۱۳۴۸.
- کارکنان وزارت جنگ انگلستان مستقر در هند، فرهنگ جغرافیایی ایران (خراسان)، ترجمه کاظم خادیمان، مشهد: بنیاد پژوهش‌های اسلامی آستان قدس رضوی، ۱۳۸۰.
- کرزن، جورج ناتانیل کرزن؛ ایران و قضیه ایران، ترجمه وحید مازندرانی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، جلد اول، ۱۳۴۹.
- گابریل، آلفونس؛ تحقیقات جغرافیایی راجع به ایران، ترجمه فتحعلی خواجه نوریان، تهران: نشر ابن سینا، ۱۳۴۸.
- گروتز، یورگ؛ کورت؛ زیباشناختی در معماری، ترجمه جهان‌شاه پاکزاد، عبدالرضا همایون، تهران: انتشارات دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۷۵.
- گره، ایون؛ سفیر زیبا: سرگذشت و سفرنامه فرستاده سفیر فرانسه در دربار شاه سلطان حسین صفوی، ترجمه علی اصغر سعیدی، تهران: انتشارات تهران، ۱۳۷۰.
- لباف خانیکی، رجبعلی؛ بختیاری شهری، محمد؛ کاروانسراهای خراسان، تهران: انتشارات سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، ۱۳۹۳.
- هادی‌زاده کاخکی، سعید؛ کاروانسرا در ایران، تهران: انتشارات دفتر پژوهش‌های فرهنگی، ۱۳۸۹.
- بیت، چارلز ادوارد؛ سفرنامه خراسان و سیستان، ترجمه قدرت‌الله روشنی و مهرداد رهبری، تهران: انتشارات یزدان، ۱۳۶۵.

ب) مقالات

- رفیع‌فر، جلال‌الدین؛ احسان، لرافشار؛ «بررسی انسان‌شناختی کاروانسراهای عصر صفویه»، انسان‌شناسی، شماره چهارم، ۱۳۸۲.
- نظری، فرهاد؛ «حیله تمثیل، بررسی نقش فرهنگی کاروانسرا در ادبیات فارسی»، فصلنامه خیال فرهنگستان هنر، شماره هجدهم، ۱۳۸۵.

ج) پایان‌نامه‌ها

- آذری، حکیمه؛ معماری کاروانسراها و بناهای مسیر جاده ابریشم، پایان‌نامه کارشناسی ارشد تاریخ تمدن و ملل اسلامی، دانشکده الهیات، دانشگاه آزاد اسلامی مشهد، ۱۳۸۴.