

نامهٔ انسان‌شناسی  
دورهٔ اول، شمارهٔ چهارم، پائیز و زمستان ۱۳۸۲  
صص ۳۷-۶۰

## بررسی انسان‌شناختی کاروان‌سراهای عصر صفوی<sup>۱</sup>

جلال‌الدین رفیع‌فر\*

احسان لرافشار\*\*

### چکیده

کاروان‌سراها بناهایی‌اند که جهت اسکان موقت و استراحت کاروانیان در مسیر راه‌ها ایجاد شده و تحت تأثیر تحولات اخیر در عرصهٔ حمل و نقل و ارتباطات، کارآیی خود را ازدست داده و به ویرانه‌هایی بدل شده‌اند. پیشینهٔ وجود این بناهای امن در ایران به زمان‌های دور برمی‌گردد و حتی بنا به اظهارنظرهای مورخان می‌توان ایران را خاستگاه این گونه از بنا به حساب آورد. طرح و نقشه کاروان‌سراها در طی قرون متمادی دست‌خوش تغییرات چندانی نشده‌اند و اساس آن‌ها شامل ایجاد باره‌بندها و فضاهای اطاق‌مانندی است که پیرامون حیاط وسط ساخته شده و تنها یک ورودی دارند. کاروان‌سراها را می‌توان حاصل اندیشهٔ ایرانیان باستان و از این رو، تبلوری از بخشی از فرهنگ این مرز و بوم دانست. بدین ترتیب مطالعه هر چه بیشتر این بناها، شناخت ما را نسبت به زیرساخت‌های فرهنگی‌مان غنی‌تر می‌کند. بررسی کاروان‌سراها در عصر صفوی از آن جهت دارای اهمیت است که این دوران حاوی ویژگی‌های منحصر به فردی است که از بارزترین آن‌ها فعالیت فراوان عمرانی در زمینهٔ راه‌ها و به ویژه ساخت این بناهاست.

**کلید واژگان:** ارتباطات، ایرانیان، داد و ستد، صفویه، فرهنگ و فناوری، کاروان‌سرا، مسافران.

<sup>۱</sup> - این مقاله حاصل یک طرح پژوهشی است که برای معاونت پژوهشی دانشکدهٔ علوم اجتماعی دانشگاه تهران انجام رسیده است.

\* دانشیار گروه انسان‌شناسی دانشکدهٔ علوم اجتماعی دانشگاه تهران  
\*\* کارشناس ارشد انسان‌شناسی

## مقدمه و طرح مسأله

تمدن‌ها و فرهنگ‌های انسانی موضوع مطالعات انسان‌شناسی‌اند، و شناسایی فرهنگ جوامع انسانی که در گذشته می‌زیسته‌اند تنها به کمک بقایا و یادگارهای آن جوامع میسر است. آثار و بقایای معماری هم‌چون کتاب‌ها، نوشته‌ها، اشیاء و ابزارها و... گنجینه‌هایی حاوی رازهای با ارزش پیشینان هستند. شناسایی این ابنیه این امکان را فراهم می‌کند که تمدن‌های گذشته را از جهت میزان مهارت و دانش، توانایی‌های اقتصادی و حمل و نقل، اقتدار و... بهتر بشناسیم.

اگر چه با پیشرفت و توسعه فکری انسان‌ها و اجتماع‌ها، شرایطی فراهم آمد که بسیاری از نیازها در محل تأمین شود، با وجود این هیچ‌گاه نیاز به حرکت و مسافرت از میان نرفت بلکه فزونی گرفت و تحرک و جابه‌جایی از مقیاس‌های اندک گرفته تا ابعاد وسیع به عنوان جزئی‌گریزناپذیر از زندگی انسان شناخته شد.

نقطه شروع بحث در مقاله حاضر یک بنا با کارکرد اقامت‌گاه موقت که کاروان‌سرا نامیده می‌شود است؛ جایی که یک بنا به عنوان یک موضوع فرهنگی مطرح می‌شود و هدف دستیابی به دامنه‌ها و مرزهای تفکر و توانایی سازندگان آن بناست تا بتوان بخش‌هایی از چهره مهم فرهنگ این مرز و بوم را از غبار تاریخ بیرون کشید. اگر با کلاید کلاکون هم‌رای باشیم که فرهنگ آن قسمت از محیط زندگی است که خود انسان آفریده و از یک تابه محقر گرفته تا یک سونات بت‌هون همگی محصول فرهنگ هستند (۱۳۵۰: ۲۶)، می‌توانیم کاروان‌سراها را نیز از آن روی که آفریده انسان هستند، یک محصول و شاهد فرهنگی در نظر بگیریم که گفتنی‌های بسیار در دل خود نهفته دارند. به طور کلی تأثیر فرهنگ بر چیزی که ساخته می‌شود به قدری قابل توجه است که باستان‌شناسان با کشف ساختمان‌ها و اشیاء هنری سعی در تفسیر جوامع و روابط اجتماعی مبتنی بر چنین شواهدی می‌کنند. محمدمنصور فلامکی بر این نظر است که یک بنای تاریخی قبل از آن که معرف صورت فنی - ساختمانی باشد دربرگیرنده یک سلسله روش‌های تفکر و کردار است که راه و رسم زندگی مردمان عصر خود را بازگو می‌کند (۱۳۶۵: ۱) هم چنین گروتز می‌گوید: «هر جامعه‌ای با هر سیستمی که اداره شود و هر نوع ایدئولوژی که بر آن حاکم باشد دارای اهداف و آرمان‌های خاص خود است. وظیفه اصلی فرهنگ، نمایش این ایده‌های ذهنی به وسیله نمود اشکال عینی است. در فرآیند این استحاله معماری نقش اساسی دارد (... هر معماری به عنوان جزئی از فرهنگ، وظیفه دارد اندیشه‌ای را از طریق شکل ظاهری خود عینیت بخشد و به این ترتیب نمودی خواهد بود برای سنجش فرهنگ» (۱۳۷۵: ۵۲) این سنجش تقریباً بدین معناست که معماری با هم‌راهی یا تأیید‌پنداره‌های جامعه، پنداره‌های مذهبی، ساختارهای سیاسی، ارزشی، هنری، خویشاوندی و...

منعکس‌کننده دست‌کم بخشی از فرهنگ جامعه است. به بیان دیگر معماری به عنوان بخش مهم فرهنگ مادی، عصاره فرهنگ غیرمادی را به طرز چشم‌نوازی متبلور می‌سازد و تجسم عینی اندیشه‌های انسان‌ها می‌شود.

## راه‌ها، کاروان‌ها و کاروان‌سراها در گذر زمان

### راه‌ها

بررسی اوضاع و احوال کاروان‌سراها بدون آگاهی دقیق از وضعیت راه‌ها غیرممکن است، چرا که در گذشته کاروان‌سراها و سایر بناهای مشابه نظیر چاپارخانه‌ها، اصطبل‌ها، قهوه‌خانه‌ها و پست‌های نظامی از بناهای وابسته به راه‌ها و اصولاً به عنوان جزء جدانشدنی شبکه راه‌های کشور به شمار می‌رفته‌اند و به تبع وضعیت جاده‌ها، میزان رفت و آمد و شرایط سیاسی - اجتماعی دستخوش تغییر و تحول شده‌اند.

راه، نخستین و طبیعی‌ترین وسیله ارتباط انسان‌هاست. و بر این قیاس تجسم کشور بدون راه نیز غیرممکن است. در مورد راه‌های ایران چند نکته حائز اهمیت است؛ نخست آن که راه و ساختمان‌های وابسته به آن از گذشته‌های دور تاکنون در این سرزمین اهمیت بسزایی داشته‌اند. از بررسی متون تاریخی متعددی که در باب تاریخ ایران باستان به نگارش درآمده، آشکار می‌شود که در زمان هخامنشیان یکی از مسایلی که پیش از همه مورد توجه حکومت قرار داشت تأمین راه‌های ارتباطی بین نقاط مختلف کشور بود؛ چرا که برای سازمان دادن به کشور پهناور ایران و رساندن خبر در کوتاه‌ترین زمان به راه‌های خوب نیاز وافر وجود داشته است. در دوره هخامنشی به ایجاد شاه‌راه‌ها اهمیت خاصی می‌دادند. یکی از مشهورترین اقدامات در زمینه راه‌سازی هخامنشی، ایجاد «راه شاهی» است. راه شاهی نخستین راه بزرگ ساخته شده در دوران باستان است؛ راهی به طول دو هزار و پانصد کیلومتر از شوش (پایتخت هخامنشی) تا سارد (پایتخت لیدی) کشیده شده بود. راه شاهی از بیرون شهرها می‌گذشت و چابک‌سواران ورزیده آن زمان این راه را ده روزه، می‌پیمودند (پیرنیا و افسر، بی‌تا: ۵۲). اهتمام به وضعیت راه‌ها مسأله‌ای است که در دوران‌های بعدی نیز دنبال می‌شود. «پادشاهان اشکانی و بعدها خلف آنها، دولت ساسانی، برای بهبود وضع جاده‌ها و انتظام طرق و شوارع اهتمام فراوان به خرج دادند و برای تأمین هزینه نگاه‌داری راه‌ها، مالیات‌هایی از کالاهای بازرگانی می‌گرفتند که از منابع مهم درآمد دولت بوده است. راه‌هایی که از بیابان‌ها و کنار کویر می‌گذشت را با چاه‌های آب و کاروان‌سراها و رباط‌ها مجهز کرده بودند» (همان: ۸۲).

نکته دوم در مورد راه‌های ایران آن است که مسیر راه‌های کشور از دیرباز تاکنون تغییر چندانی نکرده است. در واقع می‌توان گفت طرح راه‌ها و جاده‌های ایران قدیم و ایران کنونی

طبق الگویی است که طبیعت آب و خاک بر آن تحمیل کرده است. در خشکی فلات ایران و بیابانی بودن این سرزمین، آبادی‌ها از هم دور شده و برای ایجاد ارتباط بین این حلقه‌های جدا افتاده، شبکه منظم و گسترده‌ای از راه‌ها، اجتناب‌ناپذیر بوده است. این وضعیت که در همه ادوار تاریخ وجود داشته و همچنان به قوت خود باقی است در شکل‌دهی و قالب‌ریزی راه‌ها مؤثرترین عامل بوده است.

## کاروان‌ها

از روزگار باستان تا همین چند دهه پیش به علت خطر دزدان و راه‌زنان که جان و مال مسافران را در راه‌ها به خطر می‌انداختند، مسافران ترجیح می‌دادند که به طور دسته‌جمعی به صورت قافله در بیابان‌ها طی طریق نمایند تا از وقوع این حوادث در امان بمانند. کلمه کاروان از کاربان ریشه گرفته که به معنی کسی است که از کسب و کار مواظبت می‌کند. «معنی ابتدایی کاروان که در واژگان زبان انگلیسی نیز باقی مانده است به گروهی از تاجران اطلاق می‌شود که برای حفظ خودشان در برابر دزدان متحد می‌شوند (هیلن براند، ۱۳۷۷: ۳۹۸). تاورنیه، سیاح فرانسوی در زمان صفویه در سفرنامه خود می‌نویسد:

«در خاک ایران و عثمانی چند قسم می‌توان مسافرت کرد یا با کاروان یا با یک دسته رفقای ده، دوازده نفری یا تنها با یک نفر راهنما؛ من که شش مرتبه به آسیا رفته و از همه راه‌های آن مسافرت نموده‌ام مجبور بودم که همه اقسام آن را آزمایش کنم. امن‌ترین روش، مسافرت با کاروان است. اما طولانی است زیرا که خیلی آهسته و با ملایمت راه می‌رود، خاصه قافله شتردار، راهی را که یک دسته زبده‌سوار در یک روز طی می‌کنند، قافله قاطر دو روز و شتر در چهار روز طی می‌نمایند. کاروان شبیه است به قطار ارابه و گاری مرکب از عده کثیری از تجار که در وقت معین و مکان معین جمع شده و ساعت معین با جماع حرکت نمایند که بتوانند با دزدان قطاع‌الطریق مقاومت و مدافعه نمایند. زیرا در این راه‌ها که غالباً صحرا و بیابان بایر و خالی از سکنه است دزدان گاهی با اجماع و عده زیاد هجوم می‌آورند» (تاورنیه: ۱۲۳ و ۱۲۴).

وسایط نقلیه کاروان‌ها (به جز انواع چهارپایان مثل اسب و ستر و الاغ و...) دو دسته بوده‌اند: بی‌چرخ و با چرخ. گردونه‌ها و گاری‌های چرخ‌دار به وسیله یوغ و قطعات اتصالی دیگر به شانه و سینه اسب و بارکشان بی‌چرخ دیگر بسته می‌شد، و گاهی دو، سه و چهار چرخ و گاهی هم بیش از آن داشته‌اند، وسایط نقلیه بدون چرخ در ادبیات فارسی زیر عنوان محمل قرار می‌گیرند. معروف‌ترین انواع محمل‌ها شامل: کجاوه، پالکی، عماری و هودج است. همه این محمل‌ها بر روی حیوانات خصوصاً قاطر و شتر نصب می‌شده‌اند.

در رابطه با گونه‌شناسی مسافران کاروان‌ها باید گفت که بخش اعظم این مسافران را تجار و بازرگانان تشکیل می‌دادند. آنان اولین کسانی بودند که به ترتیب و تشکیل کاروان مبادرت می‌ورزیدند و غالباً به همراه خود مقداری نوکر و چاکر و خدم و حشم را به این طرف و آن طرف می‌بردند، اما بسیاری دیگر به دلایل دیگری (و به ندرت برای تفریح) مسافرت می‌کردند. «پیشه‌وران اکثراً در جست‌وجوی کار و دریافت سفارش‌ها در حرکت بودند و نوشته‌هایشان بر روی اشیایی که می‌ساختند از ساختمان گرفته تا اسطرلاب سرگردانی آنها را نشان می‌دهد.» (هیلن براند، ۱۳۷۷: ۴۴۰). از دیگر اقشار اجتماعی که پیوسته در سفر و گشت و گذار به سر می‌بردند، محصلان یا طلبه‌ها بودند. طلبه‌ها اغلب مسیرهای طولانی را مسافرت می‌کردند تا از استادان مختلف درس بیاموزند. رسم رایج این بود که طلبه در محضر استاد بنشیند، مطالبش را ثبت کند و آن‌گاه با اجازه استاد به تدریس همان مطالب در جای دیگری بپردازد. تأکیدی که بر تعلیم و تعلم حضوری یا شفاهی شده بود این الزام را برای دانش‌پژوهان جوان به وجود آورده بود که بسیار مسافرت کنند. در اویش و صوفیه، آنها که از جاه و مال و مکان و هر آنچه رنگ تعلق پذیرد، آزاد بودند و به هیچ جاه و جایی وابستگی نداشتند به دنبال کام‌یابی و تعالی روحی خویش از نقطه‌ای به نقطه دیگر طی طریق می‌کردند. برخی دیگر جغرافی‌دان و مسافران حرفه‌ای و سفرنویسان نظیر اصطخری و جیهانی، ابن‌خردادبه، حمدالله مستوفی و ناصرخسرو... بودند. آنها مسافرت می‌کردند تا ادبیات جغرافیایی رشد کند. علاوه بر همه این‌ها در دوره محدودی از سال نیز خیل عظیمی از زائرین اماکن مقدسه مسافران کاروان‌ها را تشکیل می‌دادند.

تشکیلات کاروان‌سراها بسیار منظم و با قاعده بوده است، ریاست و اداره کاروان با کاروان‌سالار بود که معمولاً تجربه زیاد در این کار داشت و تمام تصمیم‌های لازم در مورد کاروان را مستبدانه می‌گرفت. زمان حرکت، ساعت حرکت، خط سیر، توقف، حرکت در روز یا شب و... از این‌رو کاروان‌سالار بسیار مورد احترام بود. در واقع این کار آسانی نبود که عده بی‌شماری را در مسافت‌هایی برابر هزاران کیلومتر راهنمایی کنند خصوصاً که غالباً این اشخاص از ملت‌های مختلف دارای شرایط مختلف اجتماعی، وسایل مختلف و مرکب‌های مختلف بودند که با سرعت‌های متفاوت حرکت می‌کردند. ماکسیم سیرو، برخی از وظایف کاروان‌سالار را چنین شرح می‌دهد: «غالباً کاروان‌سالار ناچار بود در مرافعه‌هایی دخالته کند و آنها را حل و فصل نماید. باید طوری حرکت کند که با دزدان روبرو نشود، از عبور از تقاطعی که در آنجا امراض مسری شیوع داشت احتراز نماید» (۱۹۴۹: ۶۹) در تشکیلات کاروانی معمولاً یک روحانی به نام امام وجود داشت: «امام نظارت بر جاده، تأیید معاملات که صورت می‌گرفت، اعلام دستورات روزمره و راهنمایی نمازگزاران که طبق سنت اسلام می‌بایست نماز را حذف نکنند و یا زودتر از موعد انجام ندهند بر عهده داشت» (هیلن براند، ۱۳۷۷: ۴۴۳).

دیده‌بانان پیشاپیش حرکت می‌کردند تا از امن بودن مسیرها مطمئن شوند، طبال‌ها و جارچی‌ها کاروانیان را به حرکت یا اطراق فرا می‌خواندند و افراد مسلح در جلو، وسط و خصوصاً عقب کاروان در حرکت بودند تا دزدان گزندی نرسانند.

تدارک سفر کاروانی کار بسیار طاقت‌فرسایی بوده است. تشکیل و ترکیب کاروان‌های مهم و بزرگ گاهی چند هفته تا چند ماه طول می‌کشید. مسافرت‌ها معمولاً فصلی بود. در زمستان و اوج تابستان سعی می‌شد که از مسافرت خودداری شود. هیلن براند می‌گوید: «به پیروی از دستور قرآنی مسافرت‌ها معمولاً از جمعه شروع می‌شد.» (همان: ۴۴۴). حرکت عموماً در دو مرحله صورت می‌گرفت؛ مرحله اول حرکت برای خارج شدن کاروان از شهر بود چون حتی در میدان‌های بزرگ شهر هم فضای لازم برای شکل‌گیری کاروان وجود نداشت. سیرو می‌گوید: «معمولاً نقطه‌ای خارج از شهر برای جمع شدن کاروانیان انتخاب می‌شد، به فاصله ۲۰ تا ۴۰ کیلومتر خارج شهر» (۱۹۴۹: ۷۰) این کار علاوه بر آن‌که به دوستان و خویشاوندان اجازه می‌داد تا بنا به سنت، در اولین مرحله سفر مسافران را همراهی کنند، به مسافرانی که دیر کرده بودند نیز این فرصت را می‌داد که قبل از شروع جدی مسافرت به آنها ملحق شوند (هیلن براند، ۱۳۷۷: ۴۴۵). حرکت قطعی معمولاً در یک روز خوش‌شگون در میان روز انجام می‌گرفت. اما در مواردی کاروان‌ها نیز با توجه به شرایط در شب هم مسافرت می‌کردند.

هر کاروان در هر روز یک منزل راه می‌پیمود فاصله هر منزل تا منزل دیگر بین ۳۰ تا ۴۰ کیلومتر بوده که کاملاً منطبق بر فاصله کاروان‌مراها با هم بوده است. درباره نحوه مسافرت زنان ایرانی و موقعیت آنها در کاروان‌ها اطلاعات بسیار محدودی وجود دارد. کلارا کولیسور رایس که حدود یک قرن قبل (قبل و بعد از جنگ جهانی اول) به ایران سفر کرده است، در سفرنامه خویش آورده:

«هیچ‌کس را سراغ ندارم که در مسافرت خسته‌تر و ناراحت‌تر از زن ایرانی به نظر آید. از سوار شدن چارپایان و یا وسایل نقلیه، بسیار خسته و کوفته می‌شود. چه اغلب به هیچ‌وجه به این کار عادت ندارد. زمانی که به یک پست‌خانه یا کاروان‌مرا می‌رسد باید با حجاب کامل این سو و آن‌سو برود. گویی در شهر مشغول رفت و آمد است. اگر با همسر یا پسرش مسافرت می‌کند پیش از آن‌که کاری برای خود انجام دهد یا برایش انجام دهند باید صبر کند تا مرد آن‌چه را نیاز دارد بردارد. برای یک ایرانی در توقف‌گاه‌ها کمتر زنی به چشم می‌خورد، گاه یکی از آنها را در حالی که تخم‌مرغ، نان یا دوغ برای فروش به قهوه‌چی می‌دهد، می‌توان دید، به دست دادن آمار و ارقام کار مشکلی است، اما فکر نمی‌کنم در مسافرتی که در ایران انجام می‌دهید، به ازاء هر صد مرد که در راه می‌بینید به یک زن برخورد کنید» (۱۳۶۶: ۱۷۱).

## کاروان‌سراها

برای حفظ و رونق تجارت و اقتصاد، کاروان‌سرا به اندازه راه ضروری بود. فاصله زیاد میان مراکز تجاری، مداخله عوارض طبیعی محیط وحشی و بیابان، خطرات جنگل‌های متعدد داخلی و در بسیاری از اعصار دسته‌های کاملاً سازمان یافته اشرار - صرف‌نظر از تهدید دائمی چادرنشینان و اقسام غارت‌گران همگی وجود جای‌گاه‌های امن را برای تأمین استراحت کاروان‌ها و سایر مسافران ایجاب می‌کرد تا به سلامت به مقصدشان رهسپار شوند. ساده‌تر از هر چیز می‌توان گفت که کاروان‌سرا، ساختمانی است که کاروان را در خود جای می‌دهد. این مسلماً کارکرد بارز و انگیزه احداث کاروان‌سرا بوده است. وسعت سرزمین ایران و دوری شهرها و آبادی‌ها، ایرانی را ناچار می‌کرده است که راه‌های پاکیزه و امن داشته باشد و منزل به منزل و آبادی به آبادی، آسایش‌گاه بسازد و همچنین برای این‌که کاروان‌ها در بیابان راه خود را بیابند، برج‌ها برافرازد که از دور مانند برج دریایی رهسپاران را راهنمایی کند و تمامی این‌ها این واقعیت را می‌رساند که کاروان‌های ایرانی و غیرایرانی حتی در دشت‌های بی‌انتهای بی‌سروسامان نبوده‌اند و به آسانی و آسودگی کالا و مسافر خود را از شمال به جنوب و از شرق به غرب می‌برده‌اند.

پیشینه وجود این بناهای امن در ایران به زمان‌های دور برمی‌گردد. حتی بنا به اظهارنظر مورخان می‌توان ایران را خاست‌گاه کاروان‌سراها دانست. دولت هخامنشی در جهان نخستین دولتی است که به تأسیس چاپارخانه پرداخت. هردوت نوشته که مقیاس راه‌ها «پرسنگ» است و به مسافت هر چهار پرسنگ منزلی تهیه شده و در آن‌ها میهمان‌خانه‌های خوب دایر گردیده و در مرزهای ایالات دژهایی ساخته یا پادگان‌هایی برقرار کرده‌اند (مشکور، ۱۳۴۷: ۵۸). به نظر ماکسیم سیرو، تمامی ساختمان‌های بین راهی زمان هخامنشیان از آن جهت که حتی مانند مجلل‌ترین کاخ‌های همزمان‌شان از خشت خام ساخته شده بوده‌اند در حال حاضر از بین رفته‌اند با این وجود می‌توان طرح و نقشه آنها را حدس زد چرا که طی قرون متمادی طرح آنها دست‌خوش تغییرات زیادی نشده است (۱۹۴۹: ۱۳-۱۴). در واقع استفاده از خشت به عنوان اصلی‌ترین مصالح در بنای کاروان‌سراها در دوره‌های بعدی نیز موجب شد که ما اکنون شواهد عینی از این بناها در دسترس نداشته باشیم و تنها به شرح‌های نویسندگان ادبی، تاریخی و دینی اتکاء نماییم. به نظر می‌رسد که: «در دوره سلجوقی است که برای نخستین بار در تاریخ مشرق زمین کاروان‌سراها با آجر ساخته می‌شوند و این در حالی است که در ساختن دیگر بناها مانند مساجد و کاخ‌ها هنوز از خشت خام استفاده می‌شده است» (همان: ۱۹).

همان‌گونه که سیرو تأکید می‌کند، کاروان‌سراها از روزگار کهن تغییر چندانی در شیوه ساخت و معماری خویش نداشته‌اند. اساس سازه‌ای آنها شامل ایجاد باره‌بندها و اطاق‌هایی

است که پیرامون حیاط محصور ساخته شده‌اند. تقریباً در همه کاروان‌سراها اطراف یک فضای باز (حیاط مرکزی) تعدادی فضای مستقل تحت عنوان غرفه یا اطاق وجود دارد که در پشت این غرفه‌ها نیز فضای تالار ماندی برای نگه‌داری چهارپایان و احشام تعبیه شده است و در مجموع تمام این مجموعه به وسیله دیوارها و برج‌های بلندی که به منظور تأمین امنیت ایجاد شده‌اند محصور گشته است. برای رفت و آمد و تأمین امنیت داخلی و خارجی ایجاد تنها یک ورودی مناسب‌ترین راه‌حل است. لذا شکل ظاهری کاروان‌سرا چنین توصیف می‌شود: حصار بسته چندضلعی با یک ورودی مشخص.

به طور کلی عناصر اصلی در شکل کلاسیک یک کاروان‌سرا شامل ۵ مورد است: ورودی، هشتی، حیاط مرکزی، اطاق‌ها و محل نگهداری چهارپایان، موارد دیگر از قبیل فضاهای خدماتی مثل حمام و آب‌انبار و... فرع بر این‌ها هستند. ورودی، اولین عنصر ارتباط‌دهنده فضای بیرونی به داخل می‌باشد. ورودی‌های کاروان‌سراها شامل سه دسته کلی هستند: ورودی‌های ساده و هم‌سطح با نمای بیرونی، ورودی‌هایی که از سطح نمای اصلی جلوتر آمده و کاملاً از نمای ساختمان قابل تفکیک‌اند و ورودی‌های تورفته و گود نسبت به نمای ساختمان. هشتی‌ها که در مناطق گرمسیر و در معماری سنتی و بومی نیز یافت می‌شوند. آن‌ها نقش واسط بین ورودی و حیاط را دارند و تمام دسترسی‌های یک ساختمان از آن‌ها منشعب می‌شود. ضمن آن‌که به عنوان فیلتر کاهش‌دهنده نور و گرمای شدید بیرون عمل می‌کنند. حیاط مرکزی کاروان‌سراها به عنوان فضای تنظیم‌کننده هوا، از باد جلوگیری کرده و سایه به وجود می‌آورده است و مهم‌تر آن‌که ضامن زندگی مأنوم درونی در برابر فضای باز و نسامن بیرون بوده است. اطاق‌ها و غرفه‌ها نگین‌وار، گرداگرد حیاط مرکزی چیده شده‌اند، آنها می‌توانند مستقیماً با حیاط در ارتباط باشند و یا از طریق ایوانی که در جلوی آنها قرار گرفته به حیاط وصل شوند. اما در هر صورت سطح اطاق‌ها از سطح حیاط بالاتر است. تا مسافران بتوانند به راحتی بار و بنه خویش را سوار و پیاده کنند. اصطبل‌ها و محل نگه‌داری چهارپایان و در شکل کلاسیک کاروان‌سراها پشت اطاق‌ها قرار می‌گیرد و حلقه دوم دور حیاط را به وجود می‌آورند. اصطبل‌ها در چهارگوشه داخلی بنا قرار داشته‌اند. ورودی اصطبل‌ها به شکل L است تا حیوانات نتوانند به راحتی از آن‌جا فرار کنند. علاوه بر همه این موارد معمولاً هر کاروان‌سرا دارای چاه آب و آب‌انباری بوده که گاهی در وسط کاروان‌سرا و زمانی خارج از محوطه، جهت تأمین آب مورد نیاز مسافران ساخته می‌شده است. برخی از کاروان‌سراها از امکاناتی مثل حمام، نمازخانه، قصابی و نانواپی و... نیز بهره‌مند بوده‌اند. پرداختن به امور تزیینی به دلایلی از قبیل قرار داشتن این بناها در خارج از شهرها و بهره‌برداری شبانه و موقتی مسافران از آنها کمتر مورد توجه واقع شده، با این همه برخی کاروان‌سراها واجد تزیینات آجرکاری، کاشی‌کاری، گچ‌بری و سنگ‌کاری نیز هستند.

از دلایلی که می‌توان بر ایرانی بودن خاستگاه کاروان‌سراها اقامه کرد، واژه‌شناسی مربوط به این امر است. پیرنیا و افسر در اثر خویش آورده‌اند که در هیچ زبانی مانند فارسی این تعداد لغات و اصطلاحات مربوط به راه و کاروان‌سرا مانند خان، برید، رباط، کاربات و... وجود ندارد (بی‌تا: ۱۱). این امر بی‌تردید نشانگر اهمیت والای مسأله حمل و نقل و ارتباطات در ایران بوده است.

هردوت، آسایش‌گاه‌ها و مهمان‌خانه‌های میان راه در زمان هخامنشی را «ستات‌مس»<sup>۲</sup> نامیده است (همان: ۷۳). احتمال این که ریشه این واژه «استادن» فارسی باشد زیاد است و شاید به همین طریق به زبان‌های اروپایی رفته و واژه‌هایی نظیر Station Stay را در زبان انگلیسی پدید آورده است. کاربات یکی از قدیمی‌ترین واژگان مربوط به این امر است و پیش از اسلام به جای کاروان‌سرا به کار می‌رفته است و مخفف واژه کاروان‌بات به معنی خانه کاروان می‌باشد (همان: ۱۲۳). خان نیز واژه دیگری است که در بسیاری از مناطق غربی تمدن اسلامی رواج زیادی یافته است، به طوری که بسیاری از کاروان‌سراهای عراق و سوریه، خان، نامیده می‌شوند:

*«معنی اصلی این واژه هم در عربی و هم در فارسی خانه است. بنابراین ویژگی‌های شبیه این واژه را می‌توان دست‌کم در تعدادی از ساختمان‌های اولیه جستجو کرد که به خانه‌ای برای رفع نیاز مسافران شباهت داشتند. می‌توان آن را با واژه عربی منزل که در عربی هم معنی خانه و هم معنی توقف‌گاه دارد، مقایسه کرد» (هیلن براند، ۱۳۷۷: ۳۹۹).*

ساباط غالباً نوعی معبر سرپوشیده است. واژه ساباط نیز در زبان ایرانی و فارسی ریشه کهن دارد. جزء اول آن سا به معنی آسایش و جزء دوم آن باط نمودار ساختمان و بنا و آبادی و عمارت است و در آخر بسیاری از واژه‌ها چون کاربات و خرابات و ... آمده است. رباط را بسیاری از محققین کلمه‌ای عربی دانسته‌اند که با نفوذ اعراب وارد ایران شده است، مثلاً سیرو می‌گوید:

*«واژه رباط عربی است و در تمام کشورهای که به دست اعراب گشوده شده‌اند دیده می‌شود. در ابتدا به مفهوم یک ایستگاه نظامی، سپس توقف‌گاه موقت لشگری و بعد از آن برای منزل‌های بین راه که مورد استفاده ملتزمین رکاب شاهی قرار می‌گرفته‌اند به کار برده شده است» (۱۹۴۹: ۵۴ و همچنین: هیلن براند، ۱۳۷۷: ۳۹۸ و آرتور پوپ، ۱۳۷۳: ۲۳۸). با این حال پیرنیا و افسر در تعریف رباط می‌گویند:*

*«رباط منحصراً به ساختمان‌های کنار راه و به ویژه بیرون از شهر و آبادی اطلاق می‌شود و از روزگاران کهن به زبان تازی راه یافته و حتی از آن فعل نیز ساخته‌اند. برخلاف آنچه در*

<sup>۲</sup> - Stathmos

آغاز به نظر می‌آید ربط و ارتباط هم از این واژه آمده‌اند نه اینکه رباط مشتق از ربط باشد» (همان: ۱۲۳). حتی خود واژه کاروان‌سرا که از زمان سلجوقیان رواج یافته و هم‌چنان که خود به خوبی گویاست از دو واژه کاروان به معنی گروه مسافران که دسته‌جمعی مسافرت می‌کنند و سرای به معنی خانه تشکیل شده، به همین شکل در زبان‌های دیگر (از جمله انگلیسی) راه یافته و استفاده می‌شود.

محققین مختلف کاروان‌سراها را در گونه‌های مختلفی تقسیم‌بندی کرده‌اند. برخی کاروان‌سراها را از لحاظ منبع تأمین اعتبار به گونه‌های کاروان‌سراهای شاهی، کاروان‌سراهای خصوصی و کاروان‌سراهای وقفی تقسیم کرده‌اند (سیرو، ۱۹۴۹). برخی آنها را از لحاظ موقعیت جغرافیایی به انواع شهری و برون شهری تقسیم کرده‌اند. آن‌ها کاروان‌سراهای برون شهری را نیز شامل دو گونه مهم دشتی و کوهستانی دانسته‌اند (سیرو و کیانی). برخی آنها را از لحاظ طرح و پلان به گونه‌های چهار ایوانی، دو ایوانی هشت ضلعی، مدور و... تقسیم نموده‌اند (کیانی و کلایس، ۱۳۷۴). از نظر برخی محققین چهار ایوانی یا دو ایوانی بودن کاروان‌سراها مسئله مهمی را مطرح نمی‌کند. اما تقسیم‌بندی آنها به گونه‌ای برج‌دار و بدون برج در گونه‌شناسی کاروان‌سرا نکته مهمی است (ایوزیان، ۱۳۷۴: ۵۹۶).

### راه‌های زمان صفویه

در تاریخ ایران پس از اسلام، سلسله صفویه نقطه عطفی است. پس از قرن‌ها فرمانروایی بیگانه، ایران دوباره به کشوری قدرت‌مند و مستقل تبدیل می‌شود و داعیه خلافت عثمانیان را بر ممالک اسلامی رد می‌کند. پادشاهی دودمان صفوی با تاج‌گذاری شاه اسماعیل در تبریز در سال ۹۰۷ ه. ق. رسماً آغاز و با تسخیر اصفهان توسط افغان‌ها در سال ۱۱۳۵ ه. ق. پایان می‌یابد. پادشاهان صفوی، خصوصاً شاه عباس کبیر به این نکته مهم پی برده بودند که تجارت و بازرگانی امری است که می‌تواند کشور را در کوتاه‌مدت به رونق اقتصادی برساند و برای تحقق این منظور، ضمن برقرار کردن امنیت بعضاً پایدار در سرحدات و شبکه ارتباط کشور، تعمیر راه‌ها و احداث کاروان‌سراهای متعدد در سیر راه‌های بازرگانی را در دستور کار خود قرار دادند. در واقع از این زمان است که مشاهده می‌شود گروه‌های مختلف اروپایی به قصد تجارت، اهداف سیاسی یا نظامی به ایران سفر کرده، کمپانی‌های هند شرقی، انگلیس، فرانسه و هلند در ایران تأسیس می‌شود و سیاحان و گردشگران متعددی هم‌چون پیترو دل‌واله، آدام اولناریوس، شاردن، تاورنیه، برادران شرلی و دیگران برای بازدید از ایران می‌آیند و رفت و آمدهای بازرگانی و سیاسی افزایش می‌یابد.

شاه عباس صفوی، اهتمام ویژه‌ای نسبت به امور راه‌ها و بناهای میان راه به‌خرج داد، و راه‌ها و کاروان‌سراهای متعددی ساخت که به راه‌ها و کاروان‌سراهای شاه‌عباسی معروف‌اند. از معروف‌ترین اقدامات او در این زمینه احداث راه‌های سنگ‌فرشی بود. راه‌های سنگ‌فرش در بسیاری از نقاط کشور (مانند مناطق شمالی و کویری) که به علت عدم وجود زمین سفت و سخت، حرکت چهارپایان و وسایل نقلیه چرخ‌دار را با مشکل مواجه می‌کرد، به وجود آمدند. در **منتظم ناصری** دربارهٔ جاده سنگ‌فرشی مازندران آمده است:

«چون شارع مازندران را از بسیاری باران، غالباً گل و لای بود و چارپایان قوافل در آن فرو می‌رفتند، شاه‌عباس به میرزا تقی‌خان وزیر، مازندران حکم کرد که از ابتدای حدود سوادکوه پل‌های عالی بر روی رودهای بزرگ ببندد و تمام راه را با سنگ و گچ و آجر بسازد و خیابان‌های پهنی احداث کند و در دو طرف خیابان درخت غرس نماید تا معبر قوافل و عابرین، با وسعت و صفا شود. تمام مخارج راه را شاه‌عباس خود متحمل شد و این راه در سال ۱۰۳۱ هجری به اتمام رسید، چنان‌که ماده تاریخ آن کارخیر می‌باشد (نقل از باستانی پاریزی، ۱۳۵۷: ۱۰۲).

از نظر برقراری امنیت در جاده‌ها در تاریخ عالم آرای عباسی آمده:

«برای تأمین امنیت راه‌ها مأموران ولایات مسئول بودند. ابتدا تحقیق کردند که در هر ولایتی، معظم قاطعان طریق چه جماعت‌اند، همت بر فنا و اعدام این طبقه گماشتند، در اندک زمانی اکثر سردمداران این گروه را به حسن سعی و تدبیر به دست آوردند. بعضی به مسلک انقیاد و فرمان‌پذیری درآمدند برخی دیگر را بی‌ملاحظه به شحه سیاست سپرده خلافت را از شر آن طایفه آسودگی بخشیدند.»  
گزارش تاورنیه چنین است:

«برای امنیت طرق و شوارع در ایران اهتمام فراوان می‌ورزند. در فاصله‌های معین، مستحفظین که موسوم به راه‌دار هستند، گماشته‌اند که به اندک صدای دزد به کمک می‌رسند و به دقت از عابرین می‌پرسند که به کجا می‌روند؟ از کجا می‌آیند؟ کمال مراقبت و هوشیاری را در کار خود دارند و اگر کسی از عهدهٔ جواب برنیاید و به گفتارش سوءظن باشد او را نزد حاکم ولایت می‌برند و در آنجا به دقت از حال او تحقیقاتی به عمل می‌آورند... راه‌داران موجب کافی ندارند. به این جهت مجبورند که با کمال ادب از تجار انعامی درخواست نمایند. به آن‌ها می‌گویند ما برای شما زحمت می‌کشیم، امنیت طرق را فراهم می‌کنیم و بالاخره از هر بار چیزی مختصری می‌گیرند، از بار شتر بیش از بار قاطر و از قاطر بیش از یابو و از یابو بیش از الاغ، راه‌داری دریافت می‌کنند، اما از بار ماکولات چیزی نمی‌گیرند» (بی‌تا: ۶۱۰).

سیوری می‌گوید:

«راه‌داران دستور داشتند هر کس را که تنها و از جاده‌های پرت سفر می‌کند و برای آن‌ها کاملاً ناشناخته است متوقف سازند. زیرا امکان داشت به جرم دزدی تحت تعقیب باشند، بسیاری از مسافران از پیدا شدن سریع اثاثه‌شان که در کاروان‌سراها به سرقت رفته بود سخن رانده‌اند. مجازات معمول برای دزدان دستگیر شده مرگ بود» (۱۳۷۲: ۱۹۰).

در باب نحوهٔ سفر و مسافرت در زمان صفویه، شکل کاروان‌ها، حرکت و اطراق و مسایل دیگر در سفرنامه‌های جهان‌گردان خارجی که آن زمان به ایران آمده‌اند مطالب فراوانی ذکر شده است (تاورنیه، بی‌تا: ۱۲۳-۱۲۹ و شاردن، ۱۳۴۹، ج. چهارم). شاردن در جای جای سفرنامه ده‌جلدی خود نحوهٔ مسافرت و منزل کردن و غذا خوردن در راه‌ها و بستن باروبنه را به تفصیل آورده است. او می‌گوید:

«کسانی که از دیدار مشرق زمین محروم مانده‌اند مشکل است که سهولت مسافرت در ممالک شرقی را پیش خود تصور و تجسم نمایند. البته سیر و سیاحت با تمام لوازم زندگی کار بزرگ و مشکلی است و به منزلهٔ نقل و انتقال یک خانه می‌باشد ولی چون کارها و وظایف در میان خدمه به طور مرتب تقسیم شده‌اند، هر کس به سهولت تمام امور محوله را انجام می‌دهد» (شاردن، ۱۳۴۹؛ ج. سوم: ۴۹).

او به عنوان جمع‌بندی نظر خود را چنین اعلام می‌کند:

«علی‌رغم آنچه که گفتم، در تمام جهان کشوری مانند ایران برای سیاحت و جهان‌گردی وجود ندارد. خواه از لحاظ قلت خطرات و یا امنیت طرق که مواظبت دقیقی در این مورد به عمل می‌آید و خواه از نظر کمی مخارج که معلول کثرت تعداد عمارت عمومی مخصوص مسافرت در سرتاسر امپراطوری، در بلاد و بیابان است. آن‌ها در این عمارات به رایگان سکونت اختیار می‌کنند، به‌علاوه در نقاط صعب‌العبور پل‌ها و جاده‌های مسطحی (شوسه) وجود دارد که برای کاروانی‌ها و کلیهٔ کسانی که برای کسب نفع در حرکت‌اند تعبیه شده است» (همان: ۱۷۰).

### کاروان‌سراهای صفوی

در زمان صفویه به موازات تعمیر و تأسیس راه‌ها و تقویت دستگاه راه‌داری کشور به امر ساخت و ساز بناهای کاروانی نیز اهتمام فراوان ورزیده شد. در واقع از زمان شاه‌عباس به بعد کاروان‌سراهای مخروطی‌شکل مورد تعمیر اساسی قرار گرفت و بازسازی شد. در عین حال تعداد بی‌شماری کاروان‌سرای جدید و آب‌انبارهای بزرگ در مسیر جاده‌های کشور بنا گردید.

عصر صفوی را دوران طلایی احداث کاروان‌سراهای بزرگ دانسته‌اند (کیانی و کلایس، ۱۳۷۴: ۲). در این زمان ضمن این‌که کاروان‌سراهای فراوانی ساخته شد بر حجم و وسعت کاروان‌سراها نیز افزوده گردید؛ «عباس اول به طور خستگی‌ناپذیری می‌ساخت که آن هم بخش اساسی دیگری از سیاست وی برای پیش‌برد رونق بازرگانی امپراطوری صفویه بود و بستگان‌اش، بازرگانان ثروتمند و حکام محلی نیز از این کار او پیروی می‌کردند» (سیوری، ۱۳۷۲: ۱۸۷). افسانه‌ای وجود دارد که شاه‌عباس فرمان داد تا نهصد و نود و نه کاروان‌سرا بنا کنند و دست نگاه داشت، چون عدد هزار را لفظ خفیفی می‌دانست، بنابراین دستور داد که یکی کم‌تر از هزار بنا کنند تا در شمارش آن اندکی درنگ شود و آیندگان ارج این کار بزرگ او را بدانند (نوربخش، ۱۳۷۰: ۱۶۵). ماکسیم سیرو در تألیف خود معتقد است که این رقم بسیار پائین‌تر از تعداد واقعی کاروان‌سراهای ساخته شده در عصر صفوی است و نظر برخی محققین را نقل می‌کند که این رقم را تا سی هزار بالا می‌برند (۱۹۴۷: ۲۷).

به هر جهت آنچه مسلم است این‌که در این دوران فعالیت شدیدی در جهت ساخت و ساز کاروان‌سراها و سایر بناهای مشابه به راه افتاد. گذشته از انگیزه‌های بازرگانی و افزایش ضریب امنیت تجاری در ایران، دلایل دیگری بر این مسأله می‌توان اقامه کرد. هیلن براند وقتی که از ساخت چنین بناهای عام‌المنفعه‌ای در قرون پنجم و ششم ه.ق. یاد می‌کند، دو دلیل می‌آورد که به دوران صفویه نیز قابل تعمیم‌اند: اول ثروت و دوم ایمان اسلامی:

«این تصور که فریضه لازم حاکمان مسلمان درست‌کار است که برای رفاه عموم کاروان‌سرا بسازد، در ابتدای دورهٔ میانی اندیشهٔ اسلامی پدیدار شد در یکی از نمونه‌های اولیهٔ ادبی به نام مرآت‌الامرا که نامه‌ای است از عبدالله ابن طاهر به پسرش، وی سفارش می‌کند که برای رفاه عمومی، رباط بسازد و نظرات شباهی نیز از سوی نظام‌الملک در سیاست‌نامه اظهار گردیده است» (همان: ۴۰۶).

توصیف تاورنیه از کاروان‌سراهای صفوی چنین است:

«در این کاروان‌سراها غیر از اتاق عریان (بدون لوازم) چیزی به مسافر عرضه نمی‌دارند. فرش و رختخواب و لوازم طبایخی تمام باید همراه مسافر باشد و آذوقه و ارزاق هر چه بخواهد از نان و روغن و بره و مرغ و میوه به اقتضای فصل به قیمت خوب از کاروان‌سرادار یا دهاتی‌های اطراف که بر سر راه می‌آیند باید خریداری نماید. در بیابان از بابت اجارهٔ حجرات کاروان‌سرا چیزی از مسافر نمی‌گیرند. اما در شهرها وجه اجاره دریافت می‌دارند، اما خیلی مختصر... از حیوان و آدم در هر کاروان‌سرا بیش از یک صد سوار نمی‌تواند منزل نماید، همین‌که وارد می‌شوند هر کس حق دارد برای خود یک حجره انتخاب نماید، غنی و فقیر یکسان هستند و تفاوت درجه و رتبه در این مکان‌ها منظور نمی‌شود. گاهی یک دلال یا سمسار کوچکی ممکن است محض رضایت ادب یا ملاحظه صرفه و منفعت اطاق خود را به

تاجر بزرگی واگذار کند. اما احدی حق ندارد به زور حجره‌ای را که کسی اول انتخاب کرده است از او بگیرد، شب‌ها کاروان‌سرا دار در را می‌بندد و مسئول همه چیز است. عده‌ای نگهبان هم در اطراف کاروان‌سرا، مشغول کشیک و پاسبانی هستند» (بی‌تا: ۱۲۲).

ویژگی‌های ظاهری کاروان‌سراهای دشتی عصر صفوی را چنین می‌توان عنوان کرد: ظاهر دژ مانند، کنگره‌دار و محکم، تأکید زیاد بر دروازه ورودی، ساخت و تدارک فضاهای خدماتی نظیر مسجد و نمازخانه، آب‌انبار، حمام، فروشگاه و... ایوان‌های مستقل برای هر حجره، سکوه‌های برآمده برای استراحت مسافرین و البته از همه مهم‌تر بزرگی مقیاس و فقدان تزئینات. یکی از مسائل جالب در مورد کاروان‌سراهای صفوی مسأله انتخاب یک طرح ثابت برای این کاروان‌سراها است که حدس وجود یک دفتر مرکزی هماهنگ‌کننده در تشکیلات حکومتی صفوی را بسیار متحمل می‌کند. هیلن براند می‌گوید:

«پلان‌های کاروان‌سرا در دوران صفوی می‌تواند نشانه‌ای از فعالیت‌هایی که مشخصاً در دیگر نواحی صفوی دنبال نمی‌شده است تعبیر شود، یعنی استفاده از طراحی صوری همانند مساجد ایالتی عثمانی، چنانچه به مثابه سنت معمول، شاه‌عباس اول بیشتر آنها را ساخته بود. وجود نوعی دفتر مرکزی که کار را هم‌آهنگ کند و در آن گونه‌های استاندارد کاروان‌سرا استنتاج شوند کاملاً ممکن می‌نمود» (۱۳۷۷: ۴۳۳).

سیرو نیز دقیقاً چنین نظری دارد، او در مورد این دفتر و تشکیلات حکومت صفوی چنین می‌گوید:

«کارهای فنی بین دسته‌جاتی که از حیث تشکیلات طبقاتی در ردیف‌های مشخصی قرار گرفته بودند و مسئولیت‌های مشخصی داشتند تقسیم شده بود، این اشخاص عبارت بودند از ناظر کل ساختمان‌های شاهی، استادکارها، متخصصان فنون مختلف، که همه آنها از خزانه دولت حقوق مشخصی دریافت می‌داشتند» (۱۹۴۷: ۶۰).

این تصور عموماً از این‌جا ناشی می‌شود که کاروان‌سراهای صفوی به میزان زیادی به هم شبیه‌اند. به نظر هیلن براند:

«وجود یک چنین کنترل مرکزی، دلیل محکمی است که فقدان مشخص تزئینات در کاروان‌سراهای صفوی را به خوبی توجیه می‌کند، چرا که اگر یک چنین نظارت مرکزی وجود نمی‌داشت می‌بایست کاروان‌سراهایی که به وسیله یک شخص متمول بنا شده است تزئینات سنگین‌تری در خود داشته باشد تا به وسیله آن اعتبار و خودنمایی شخص بانی افزایش پیدا کند». اما «جلب توجه کردن بیشتر به خاطر بخشش بانی خصوصی و نه کاروان‌سراها، این تصور را به ذهن می‌آورد که یک جزیی پیوسته در زنجیره‌ای پهناور که به دست یک فرمانروا برای تسهیل در امر تجارت، زیارت و دیگر انواع مسافرت برپا گردیده، در مجموعه به سود کشور است» (۱۳۷۷: ۴۳۴).

## کاروان‌سرای دیرگچین

به عنوان نمونه موردی کاروان‌سرای دیرگچین در پژوهش حاضر مورد مطالعه قرار گرفت. این کاروان‌سرا از لحاظ موقعیت جغرافیایی در  $35^{\circ}/4$  و  $51^{\circ}/10$  طول شرقی، در حدود ۳۰ کیلومتری جنوب ورامین و ۶۰ کیلومتری شهری در جنوب شرقی کوه مره و در شمال شرقی دریاچه حوض سلطان و در حاشیه غربی کویر بزرگ نمک قرار دارد. محمدرضا ریاضی بر آن است که:

«استقرار مناطق باستانی حصار و پیشوا در شمال و قمروود و سیلک در جنوب این دیر مسیری را که اینک دیرگچین بر کنار آن برپاست به عنوان حلقه‌ای از این زنجیره ارتباطی جلوه‌گر می‌سازد و قدمت این معبر را تا عصر تمدن‌های تپه‌ای حصار و سیلک به عقب می‌برد و چنانچه فرض شود که این مکان یکی از مسیرهای تجارت سنگ لاجورد بین بدخشان و بین‌النهرین بود، پس می‌توان پذیرفت که مکانی که دیرگچین اینک در آن واقع شده شاهد عبور کاروان‌های تجاری در هزاره سوم قبل از میلاد بوده و می‌توانسته به عنوان منزل‌گاهی مورد استفاده قرار گیرد» (۱۳۷۱) که البته این نظر می‌تواند کاملاً شخصی تلقی شود زیرا آثار و اسنادی که بتواند به اثبات این نظر کمک کند اصلاً ارائه نشده‌اند. ناحیه‌ای که دیرگچین در آن واقع شده به احتمال زیاد در دوره سلوکی - پارتی جزئی از مهم‌ترین جاده کاروان‌رو و تجاری جهان باستان یعنی جاده ابریشم محسوب می‌شده است. در قرن چهارم هجری و دوره آل‌بویه از آن جهت که ری، شهر مهم جهان اسلام محسوب می‌شد این دیر اهمیت دوباره‌ای پیدا کرد و در زمان صفویه و با انتقال مرکز سیاسی - اقتصادی به اصفهان، دیرگچین به ابفای نقش ارتباطی و تجاری بین استان‌های غربی و شرقی و شمالی و جنوبی ایران پرداخت، در این زمان کاروان‌سرا به صورت اساسی مورد تجدید بنا و بازسازی قرار گرفت. چنانچه از لحاظ ساختاری و معماری تمام مشخصه‌های یک کاروان‌سرای صفوی را پیدا کرد (طرح شماره ۱ و عکس شماره ۱). پس از دوره صفویه به نظر می‌رسد که این کاروان‌سرا کم‌کم اعتبار پیشین خود را از دست داد اگرچه تا اواسط دوره قاجاریه نیز کماکان از دیر و راه‌های مرتبط با آن استفاده می‌شده است. احداث یک کاروان‌سرای خشت و گلی که مربوط به اوایل قاجاریه است در ۵۰۰ متری دیرگچین که اکنون به صورت ویرانه‌ای درآمده، نشان‌گر آن است که این مسیر تا آن زمان فعال بوده است. سرانجام با احداث جاده جدید تهران - ری - قم در سال ۱۲۶۴ ه.ش. (یعنی بیش از صد و بیست سال پیش) کاروان‌سرای دیرگچین و راه‌های اطراف آن متروک شدند و در حال حاضر فقط چند خانواده دام‌دار و شتردار در فصل زمستان تا اواسط بهار از آن استفاده می‌کنند.

در تاریخ قم که به سال ۳۷۸ ه.ق. به وسیله شخصی به نام حسن بن محمد بن حسن قمی نگاشته شده، احداث دیرگچین به طایفه‌ای از عمالقه از بقایای قوم عاد و به دستور کسری انوشیروان نسبت داده شده است. ابودلف، جهانگرد قرن چهارم در سفرنامه خود می‌نویسد: «از قم تا ری کویر شوره‌زاری است که در آن کاروان‌سراها و مناظر و بناهای ... موجود است. در میان این کویر دژ بزرگی با ساختمانی عظیم مربوط به زمان عاد وجود دارد که دیرکردشیر نامیده می‌شود» (۱۳۵۴: ۷۱-۷۲). مینورسکی در شرح این متن کردشیر را کرد اردشیر دانسته است (به دست اردشیر ساخته شده) و می‌نویسد: «این محل در معجم‌البلدان (جلد ۲، ص. ۶۹)، در آثار البلاد قزوینی (جلد ۲، ص. ۲۴۸)، در المسالک و الممالک استخری، (ص. ۲۹۹) و ابن حوقل (ص. ۲۸۹) و مقدسی (ص. ۴۸) آمده و آنها هر یک فاصله میان «ری» و «دیزه» «دیرالخص یا دیرگچین را یک منزل (مرحله) می‌دانند» (ابودلف، ۱۳۴۲؛ با تعلیقات و تحقیقات ولادیمیر مینورسکی).

مصلح به کار رفته در ساختمان دیرگچین عمدتاً شامل آجر، آهک، خشت و گچ می‌باشد. از سنگ احتمالاً به عنوان کتیبه در بالای دروازه ورودی استفاده شده که اکنون وجود ندارد و همین‌طور در آسیاب کاروان‌سرا و محراب مسجد آن، چوب در ساخت این بنا به کار نرفته است. سقف‌ها گنبدی و آجری می‌باشند. اتاق‌ها و حجرات درب و پنجره ندارند و شاید تنها دروازه ورودی دارای درب چوبی بوده است که از آن هم هیچ اثری در دست نیست. این بنای کاروانی با ابعاد تقریبی ۱۰۹×۱۰۸ متر به شکل تقریباً مربع احداث شده است. نقشه این کاروان‌سرا هم‌چون بسیاری از بناهای مهم عصر صفوی به شکل ۴ ایوانی است که شامل ۴ حجره و اتاق مسکونی، ۴ تالار و اصطبل بزرگ، نمازخانه، شبستان خصوصی، انبار علوفه، آسیاب و حمام می‌باشد.

به نظر سلطان‌زاده کاربرد طرح چهار ایوانی در معماری ایران به سبب جنبه‌های کارکردی آن نبوده است و از این لحاظ به کارایی فضا چندان نمی‌افزوده و در مواردی از ظرفیت فضا نیز می‌کاست. بلکه کاربرد این طرح که از طرح‌های نمادین در معماری ایران است به سبب ویژگی‌های فرهنگی و رمزی آن بوده است. از این منظر بهره‌گیری از طرح چهار ایوانی می‌بایست به خصوصیات ویژه و نمادین عدد چهار مرتبط باشد (۱۳۷۸). البته دلایل دیگری نیز می‌توان برای انتخاب طرح چهار ایوانی برشمرد: مثلاً چهار ایوان داشتن بنا باعث می‌شود که همیشه یک طرف بنا در سایه باشد، لحاظ مسایل امنیتی و تدافعی بهتر صورت گیرد و نهایتاً به صمیمی‌تر شدن تعاملات انسانی کمک کند چرا که امکان ارتباط چهره به چهره را افزایش می‌دهد.

به طور کلی عناصری که یک کاروان‌سرا را شکل می‌دهند به دو دسته تقسیم می‌شوند:

۱- اتاق‌ها، ایوان‌ها و کلاً اجزایی که کاملاً بدون تغییر تکرار می‌شوند.

۲- عناصری که ماهیت ثابت ندارند و اشکال مختلف می‌پذیرند. در شکل مربع گونه کاروان‌سراهای دیرگچین عناصر ثابت و یکسان در طول اضلاع کنار هم چیده شده‌اند و عناصر ناپایدار در نقاط مهم مربع یعنی چهارگوشه و نقاط میانی اضلاع که محل عبور اقطار مربع‌اند واقع شده‌اند. در دیرگچین در نقطه میانی ضلع جنوبی دروازه ورودی قرار دارد و در نقاط میانی سه ضلع دیگر شاه‌نشین‌ها قرار دارند. در دو طرف شاه‌نشین‌ها در هر ضلع اتاق‌ها یا حجره‌های مسکونی به ترتیب کنار هم ردیف شده‌اند و در چهارگوشه بنا فضاهای خدماتی قرار دارند. در گوشه سمت راست ضلع جنوبی نمازخانه و در گوشه سمت راست ضلع شمالی، شبستان خصوصی، در گوشه سمت چپ ضلع جنوبی، حمام و در گوشه سمت چپ ضلع شمالی انبار علوفه قرار دارد. علی‌اکبر صارمی می‌گوید گوشه‌ها به خاطر وجود امکانات بیشتر حساس‌ترین مکان‌های بناهای چهارضلعی و چهار ایوانی می‌باشند و قابلیت آن را دارند که انواع شکل‌ها و کارکردهای مختلف را پذیرا باشند (۱۳۷۴). بنابراین مکان‌هایی نظیر نمازخانه و مسجد، شبستان خصوصی، انبار و غیره که عملکرد و فرم کمتر از پیش تعیین‌شده‌ای دارند در گوشه‌ها قرار دارند.

### تقسیم فضاها

فضاهای معماری کاروان‌سرای دیرگچین حداقل به ۴ بخش قابل تقسیم‌اند:  
**فضاهای انسانی شامل: حجره‌ها و اتاق‌های مسکونی، ایوان‌ها و حیاط**

تعداد چهل و چهار حجره و اتاق مسکونی در کاروان‌سرای دیرگچین وجود دارد. این اتاق‌ها تقریباً به یک شکل و اندازه هستند و شبیه به هم ساخته شده‌اند. در هر اتاق حدوداً ۹ عدد تاقچه وجود دارد که ارتفاع آنها از کف حدود یک متر می‌باشد. هم‌چنین اجاق یا بخاری دیواری هر اتاق در نقطه میانی ضلع مقابل ورودی تعبیه شده است. هر اتاق تنها یک ورودی نسبتاً کوچک که در قسمت بالا هلالی شکل می‌شود، دارد. این ترتیب برای گرم نگاهداشتن اتاق در فصل‌های سرد بسیار مناسب بوده است. در این اتاق‌ها پنجره‌ای که به سمت اصطبل گشوده شود وجود ندارد (عکس شماره ۲).

در مقابل هر اتاق یک ایوان وجود دارد. وجود ایوان‌ها، نمای داخلی ساختمان را مفصل‌بندی کرده و منظره چشم‌نوازی فراهم می‌کند، ضمن این‌که این ایوان‌ها به عنوان فضای خالی بین اتاق‌ها و حیاط کارکرد چندبعدی دارند. سطح ایوان‌ها و اتاق‌های مربوطه بین ۱ تا ۱/۵ متر بالاتر از سطح حیاط قرار داشته است و مسافران می‌توانستند بنار و بنه و اسباب و وسایل خود را به راحتی سوار و پیاده کنند. شکل ایوان‌های مقابل اتاق‌ها به گونه‌ای است که برای نشستن، صحبت کردن و حتی استراحت، حداقل در ساعات قبل از خواب بسیار

مناسب‌تر از اتاق‌ها می‌باشند. در دیواره‌های بین ایوان‌ها، سوراخ‌هایی به عنوان مال‌بند تعبیه شده و مسافران می‌توانستند قبل از انتقال چهارپای خود به اصطبل در همین مکان آن را تیمار نمایند. هم‌چنین دیوارهای ایوان‌ها مانند دیوارهای اتاق‌ها دارای تاقچه‌های متعدد هستند. حیاط در کاروان‌سرای دیرگچین، اساسی‌ترین و محوری‌ترین بخش فضا است زیرا همه اتاق‌ها گرداگرد آن چیده شده‌اند و هم‌چون نگینی آن را فرا گرفته‌اند. نقطه کانونی و مرکز ثقل کل بنا نیز در وسط حیاط قرار دارد. حیاط ضمن آن‌که به عنوان فضای تنظیم‌کننده هوا از باد جلوگیری کرده و سایه به وجود می‌آورد، فضای ویژه برای تعاملات انسانی ایجاد می‌کند. از این منظر تحرک و جنب‌وجوش در این بخش از فضا نسبت به سایر بخش‌ها در حداکثر قرار دارد.

درون‌گرا بودن این مجموعه (توجه بیش از حد به بخش‌های داخلی در مقابل قسمت‌های بیرونی) علاوه بر آن‌که سبب افزایش ضریب امنیتی بنا می‌شود، یعنی محافظت از آن را آسان می‌کند، انس و الفت و صمیمیت قابل توجهی در میان استفاده‌کنندگان بنا پدید می‌آورد که بسیار فراتر از روابط خشک و نسبتاً مکانیکی آنها در طول سفر است. آدم‌هایی که در حین مسافرت به اجبار به ردیف و پشت سرهم حرکت می‌کردند و حداکثر می‌توانستند با چند نفر جلوتر یا عقب‌تر از خود در ارتباط باشند در این فضا این امکان را می‌یابند که با هم اختلاط نشسته و به تبادل نظر بپردازند، بگویند و بشنوند، بیاموزند و بیاموزانند و احیاناً روابط اقتصادی و داد و ستد تجاری با یکدیگر برقرار نمایند.

## ۲- فضاهای دامی شامل: اصطبل‌ها و آخور

در پشت اتاق‌های دیرگچین اصطبل‌های بزرگی واقع شده‌اند که ورودی آنها به شکل "L" می‌باشد. این نوع ورودی‌ها در مواقع احتمالی که حیواناتی قصد فرار داشتند نقش سرعت‌گیر را ایفا می‌نمودند. اصطبل‌ها همانند اتاق‌ها مسقف هستند. نور لازم برای آنها از طریق سوراخ‌های موجود در سقف تأمین می‌شد و عرض آنها به حدی بوده است که دو شتر با بار بتوانند در داخل آنها از کنار یکدیگر عبور کرده و یا حتی پهلوی هم بخوابند. به نظر می‌رسد که در این کاروان‌سرا همه چهارپایان در کنار یکدیگر به سر می‌برده‌اند و جایگاه اختصاصی برای حیوانات مختلف وجود نداشته است (عکس شماره ۳).

## ۳- فضای خدماتی و رفاهی

فضاهای خدماتی مهم دیرگچین، بیشتر در گوشه‌های داخلی بنا قرار دارند. در گوشه سمت راست ضلع جنوبی نمازخانه یا مسجد کاروان‌سرا قرار دارد با ابعاد بزرگ و ستون‌های با

مقطع مربع به ابعاد  $1/5 \times 1/5$  متر. تعدد این ستون‌های حجیم در مسجد اگر چه به استحکام آن افزوده است اما بخش عظیمی از فضای زنده و فعال را اشغال نموده و روی هم رفته انگار که ترکیب مناسبی برای مسجد تدارک دیده نشده است و این شاید بدین دلیل بوده است که مسافران نماز را شکسته برپا می‌دارند و طبعاً استفاده از مسجد کمتر و فقط به عنوان نمازخانه مورد استفاده قرار می‌گرفته است، تا مکانی جهت گردهم‌آیی و بحث و منبر و غیره. بر دیوارهای این مسجد هیچ نشانه‌ای از زیباسازی (کاشی‌کاری، گچ‌بری، خطاطی و...) دیده نمی‌شود و این قسمت از بنا همانند کل کاروان‌سرا بی‌پیرایه ولی استوار است. در میانه ضلع جنوبی مسجد که به سمت قبله می‌باشد، جایگاه یک محراب مشاهده می‌شود (عکس شماره ۴).

در گوشه سمت چپ ضلع جنوبی کاروان‌سرا، حمام قرار دارد که حجمی به اندازه مسجد را در ترکیب کل ساختمان اشغال کرده است. این قسمت نسبت به سایر بخش‌های بنا مورد فرسایش و تخریب بیشتری قرار گرفته است، به طوری که سقف آن کاملاً از بین رفته و برخی از دیوارهای آن فرو ریخته‌اند (عکس شماره ۵).

آب‌انبارهای دیرگچین به تعداد ۲ عدد، اگر چه جزئی از مجموعه کاروان‌سرا محسوب می‌شوند ولی در خارج از بنا قرار دارند - پشت ضلع غربی و تقریباً نزدیک به حمام. در کشور ما و خصوصاً در نواحی بیابانی آن مسئله تأمین آب در سرلوحه کارهای عمرانی قرار دارد و قبل از ایجاد هرگونه تأسیسات اقامتی باید به فکر تأمین آب مورد نیاز بود و از این رو حفر چاه هم‌زمان با احداث کاروان‌سرا صورت می‌گیرد. تصور می‌شود که مابین آب‌انبارها و حمام و شاید حوض، آب‌راهی وجود داشته که آب موجود در آب‌انبارها را به آن محل‌ها هدایت می‌کرده است (عکس شماره ۶).

از دیگر تأسیسات خدماتی کاروان‌سرا، آسیاب است که در ضلع شمالی و در مجاورت شاه‌نشین این ضلع قرار دارد.

#### ۴- فضاهای امنیتی

فضای امنیتی در تعریف ما، فضاهایی هستند که کارکرد غالب آنها تأمین امنیت کاروان‌سرای مزبور می‌باشد. این فضاها شامل مجموعه ورودی، برج‌ها و نیز دیوارهای کنگره‌دار خارجی می‌باشند. مجموعه ورودی به صورت یک بخش عظیم و کاملاً بارز در میانه ضلع جنوبی کاروان‌سرا قرار دارد و مانند اکثر کاروان‌سراهای صفوی جلو آمده و پیش‌آمدگی زیادی دارد و به صورت مجموعه‌ای مجزا در پیشاپیش بنای مربع شکل خودنمایی می‌کند. این

مجموعه شامل دروازهٔ ورودی، هشتی و اتاق‌هایی در دو طرف دروازه می‌باشد (عکس شمارهٔ ۷).

ارتفاع دیوار ورودی از بقیهٔ قسمت‌های بنا بیشتر است و به حدود ۱۵ متر می‌رسد. بر فراز آن محلی است که اکنون تخریب شده و احتمالاً جایگاه لوحه یا کتیبه کاروان‌سرا بوده است. کل این مجموعه تنها قسمت بناست که به صورت دو طبقه ساخته شده و شامل هشت اتاق می‌باشد که هیچ‌کدام آنها دسترسی مستقیم به حیاط مرکزی ندارند و احتمالاً به عنوان جایگاه کاروان‌سرادار و نگهبانان که ساکنان دائمی و از متعلقات کاروان‌سرا بودند مورد استفاده واقع می‌شده‌اند. هشتی نیز فضایی انتقالی بین دروازه ورودی و حیاط مرکزی است که هم به عنوان فیلتر کاهش‌دهنده نور و گرمای شدید بیرونی است و هم کارکرد امنیتی دارد (عکس شمارهٔ ۸). در کاروان‌سرای دیرگچین ۴ عدد برج استوانه‌ای شکل در چهار گوشهٔ بنا و دو عدد برج نیم‌دایره در دو طرف دروازه ورودی قرار دارد که ارتفاع آنها به اندازهٔ دیوارهای جانبی آنها می‌باشد اگرچه این برج‌ها از استحکامات دفاعی بنا محسوب می‌شوند اما کارکردهای دیگری نیز داشته‌اند برای نمونه این‌که مشعل‌هایی که در قسمت بسالایی آن‌ها نصب می‌شده و می‌توانسته‌اند در شب راه‌نمای گم‌شدگان بیابان باشند (عکس شمارهٔ ۹).

### نتیجه‌گیری

شرایط خاص اقلیمی سرزمین ایران، سبب آن شده است که شهرها و آبادی‌های این سرزمین در فواصل دور از هم قرار گیرند. در این شرایط تنها یک شبکهٔ ارتباطی منظم می‌توانسته است این نقاط دورافتاده را یک‌پارچه کند. لذا احداث و گسترش راه‌ها و به تبع آن برپایی تأسیسات اقامتی در طول مسیرها اجتناب‌ناپذیر بوده است.

توجه به کاروان‌سراها به ویژه در ارتباط خاص با شرایط سیاسی و اجتماعی هر دوره بوده است. چنان‌که در هر زمان حکومت‌های مقتدر و دولت‌های توانمند در کشور وجود داشته‌اند احداث کاروان‌سرا در ایران رونق یافته و به تبع آن ارتباطات و تجارت نیز در سطح بالایی قرار گرفته است.

کاروان‌سراها برخلاف بسیاری دیگر از ابنیهٔ تاریخی بناهایی‌اند که در اسزوا و به طور مجرد قابل درک نیستند، چرا که اساساً آنها جداگانه و تنها ساخته نشده‌اند. هر کاروان‌سرا به عنوان جزئی از یک مسیر ارتباطی، به منظور داشتن کارکرد مؤثر، نیازمند داشتن ساختمان‌های دیگری در طول همان جاده بوده است تا زنجیرهٔ ارتباطی کامل شود.

کاروان‌سراهای ایران از نظر معماری دارای فضاها و محتوایی هستند که به وضوح ماوراء نیازهای بازرگانی اقامتی و ارتباطی قرار می‌گیرند. هیلن برانند از این بناها به عنوان

«کاخ‌هایی در بیابان» یاد می‌کند (همان: ۴۰۶) و آرتور پوپ چنین می‌گوید: «احداث کاروان‌سراها یکی از پیروزی‌های بزرگ معماری ایران است و در هیچ‌کجا هم‌سویی ساخت و کارکرد را از این کامل‌تر نمی‌توان دید» (۱۳۷۱: ۲۳۸).

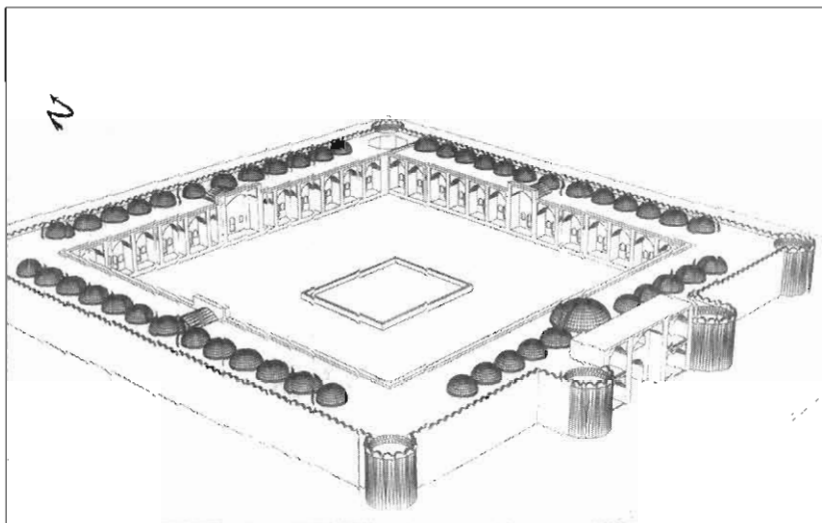
کاروان‌سرا در ذهن فرهنگی ایرانیان از باب سکونت موقتی، یادآور دنیا است و آدمیان هم‌چون مسافران کاروان‌ها می‌آیند و می‌روند و شاید به همین دلیل است که در کاروان‌سراها از تزئینات اضافی و بیهوده پرهیز می‌شده و عظمت، زیبایی و شکوه بنا در ذات و ماهیت آن تعبیه می‌شده است.

## منابع

- ابودلف، معسر بن مهلهل خزرجی، ۱۳۴۲، سفرنامه ابودلف در ایران: با تعلیقات و تحقیقات، ولادیمیر مینورسکی، ترجمه ابوالفضل طباطبایی؛ تهران، فرهنگ زمین.
- احسانی، محمدتقی، ۱۹۸۹، یادى از کاروان‌سراها، رباطها و کاروان‌ها در ایران، لوس آنجلس، مؤلف.
- ایوازیان، سیمون، ۱۳۷۴، روند شکل‌گیری کاروان‌سراهای برون‌شهری (مجموعه مقالات کنگره تاریخ معماری و شهرسازی ایران، ارگ بسم، ۱۳۷۴)، تهران، سازمان میراث فرهنگی.
- باستانی پاریزی، محمدابراهیم، سیاست و اقتصاد در عصر صفوی، تهران، امیرکبیر.
- بیک‌منشی، اسکندر، ۱۳۵۰، تاریخ عالم‌آرای عباسی؛ ج ۲، تهران، امیرکبیر.
- پوپ، آرتور، ۱۳۷۱، معماری ایران، ترجمه غلامحسین صدری افشار، تهران، انتشارات فرهنگیان.
- پیرنیا، محمدکریم و افسر، کرامت‌الله، بی تا، راه و رباط، تهران، انتشارات سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.
- تاورینه، ژان باتیست، بی تا، سفرنامه تاورینه، ترجمه ابوتراب نوری با تجدیدنظر کلی و تصحیح دکتر حمید شیرانی، اصفهان، انتشارات کتابخانه سینایی و کتابفروشی تأیید.
- حسین بن محمدبن حسن قمی، ۱۳۱۳ (۳۷۸ هـ.ق)، تاریخ قم، ترجمه حسن بن علی بن حسن بن عبدالملک قمی (۸۰۵ هـ.ق)؛ تصحیح سیدجلال‌الدین طهرانی، تهران.
- دهخدا، علی‌اکبر، لغتنامه دهخدا.
- راه و راه‌سازی از دوره هخامنشی تا عصر سلطنت پهلوی؛ بی تا، تهران، تهیه و تنظیم از دفتر اطلاعات و روابط عمومی وزارت راه.
- ریاضی، محمدرضا، ۱۳۷۱، کاروان‌سرای دیرگچین، مجله اثر، شماره ۲۱.
- سرشت معماری (مجموعه مقاله)، ۱۳۷۸، ترجمه رسول مجتبی‌پور؛ ویراستار، محمدرحیم اخوت، تهران: نقش خورشید.
- سلطان‌زاده، حسین، ۱۳۷۸، تاج‌محل: آرامگان بانوی ایرانی تبار، فصل‌نامه فرهنگ و معماری.
- سلطان‌زاده، حسین، ۱۳۷۸، فرم در معماری، فصل‌نامه فرهنگ و معماری: سال اول شماره اول تابستان.

- سیرو، ماکسیم، ۱۹۴۷، کاروان‌سراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان‌راه‌ها، ترجمه عیسی بهنام، تهران، سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.
- سیرو، ماکسیم، ۱۳۷۵، راه‌های باستانی ناحیه اصفهان و بناهای وابسته به آنها، ترجمه مهدی مشایخی، تهران، سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.
- سیوری، راجر، ۱۳۷۲، ایران عصر صفوی؛ ترجمه کامبیز عزیزی، تهران، مرکز.
- شاردن، ژان، ۱۳۴۹، دایرةالمعارف تمدن ایران: سیاحت‌نامه شاردن، ترجمه محمد عباسی (چاپ دوم) تهران، امیرکبیر.
- شوستر والتر، سیبلا، ۱۳۶۴، ایران صفوی از دیدگاه سفرنامه‌های اروپاییان: پژوهشی در روابط سیاسی و اقتصادی ایران، ترجمه و حواشی غلامرضا وهرام، تهران، امیرکبیر.
- شوالیه، ژان و گریبان، آلن، ۱۳۷۹، فرهنگ نمادها، ترجمه و تحقیق سودابه فضایی، تهران، جیحون.
- صارمی، علی‌اکبر، ۱۳۷۴، عناصر پایدار و متغیر در معماری، (مجموعه مقالات کنگره تاریخ معماری و شهرسازی ایران، ارگ بم) تهران، سازمان میراث فرهنگی.
- فلامکی، محمدمنصور، ۱۳۶۵، باز زنده‌سازی بناها و شهرهای تاریخی، تهران، دانشگاه تهران.
- کلاکهن، کلاید، ۱۳۵۰، زمینه انسان‌شناسی و مردم‌شناسی، ترجمه و اقتباس ظفردخت اردلان؛ بی‌جا؛ مؤلف.
- کلایس، ولفرام، ۱۳۶۹، راه‌کارهای کاروان‌رو در ایران ترجمه علیرضا مهینی، مجله اثر، شماره‌های ۷۸، ۹.
- کلایس، ولفرام، ۱۳۶۷، کاروان‌سراهای خشتی گلی دوره قاجاریه در کنار کاروان‌سرای دیر، ترجمه علیرضا مهینی، مجله اثر، شماره‌های ۱۱ و ۱۰.
- کولیور رایس، کلارا، سفرنامه.
- کیانی، محمدیوسف و کلایس، ولفرام، ۱۳۴۷، کاروان‌سراهای ایران، تهران، سازمان میراث فرهنگی کشور.
- کیانی، محمدیوسف و کلایس، ولفرام، ۱۳۶۲ و ۱۳۶۳، کاروان‌سراهای ایران، ج ۲، تهران، سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.
- گروتز، یورگ، ۱۳۷۵، زیباشناختی در معماری، ترجمه جهان‌شانه پاکزاد، عبدالرضا همایون، تهران، مرکز چاپ و انتشارات دانشگاه شهید بهشتی.
- مصاحب، غلامحسین، ۱۳۵۶، دایرةالمعارف مصاحب، تهران، امیرکبیر.
- مقتدر، غلامحسین، ۱۳۱۸-۱۹، تاریخ نظامی ایران، تهران، دانشکده افسری.

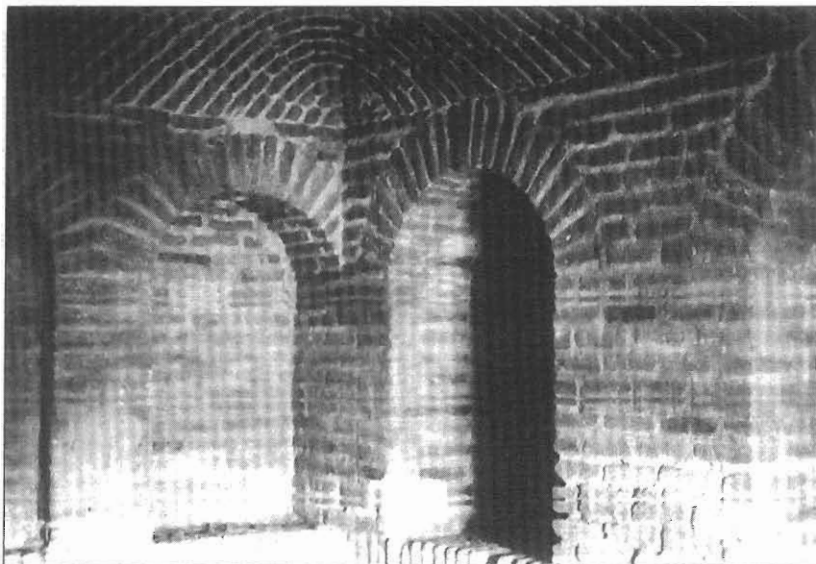
- مشکور، محمدجواد، ۱۳۷۴، تاریخ اجتماعی ایران در عصر باستان، تهران، دانشسرای عالی.
- مهرآبادی، میترا، ۱۳۷۹، زن ایرانی به روایت سفرنامه‌نویسان فرنگی، تهران.
- نوربخش، مسعود، ۱۳۷۰، با کاروان تاریخ: مروری بر تاریخچه سفر و سیاحت در ایران از باستان تا امروز، تهران: ایرانشهر.
- هیلن براند، رابرت، ۱۳۷۷، معماری اسلامی، ترجمه ایرج اعتصام، تهران: شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری.



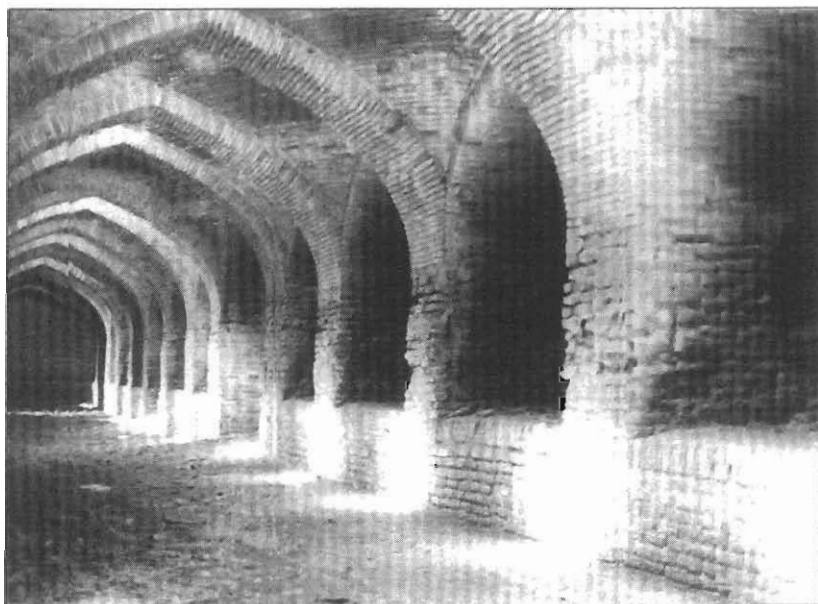
طرح ۱: پلان کلی کاروانسرائی دیر گچین



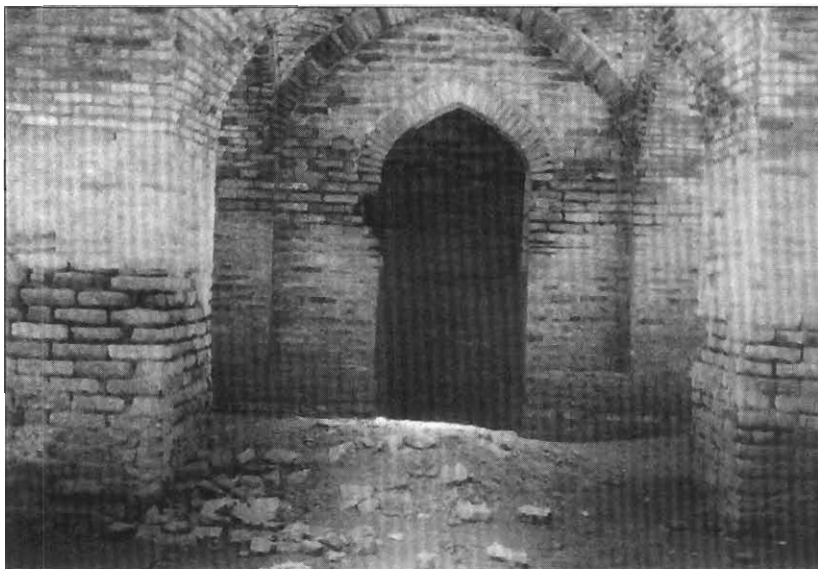
عکس ۱: نمایی از کاروانسرائی دیر گچین



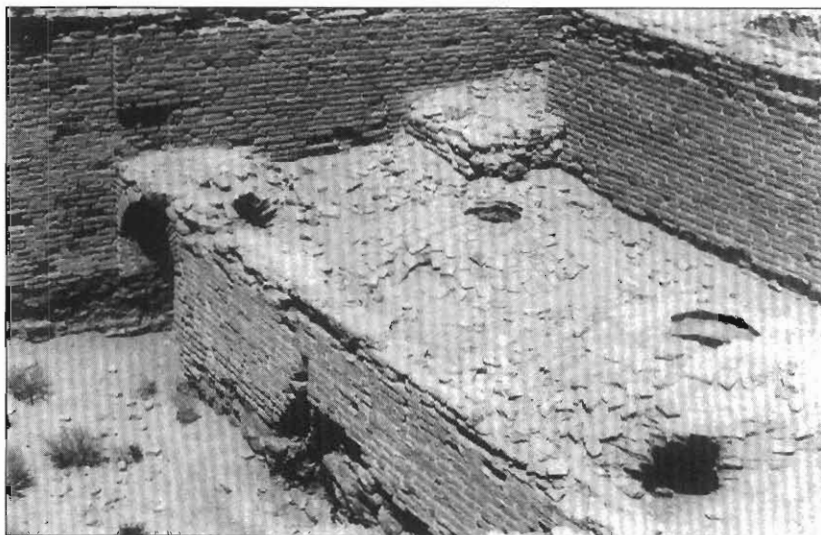
عکس ۲: یکی از اطاق های داخل کاروانسرا



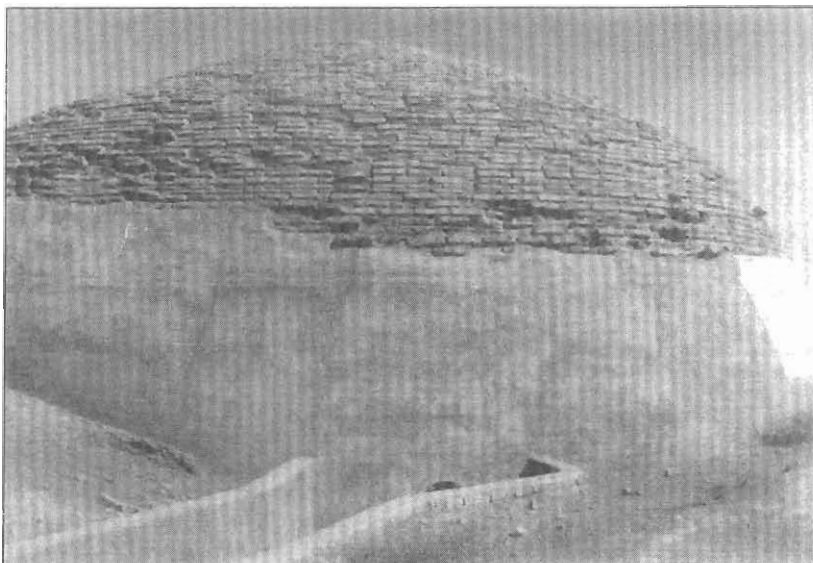
عکس ۳: محل نگهداری حیوانات در داخل کاروانسرا



عکس ۴: محراب مسجد کاروانسرا



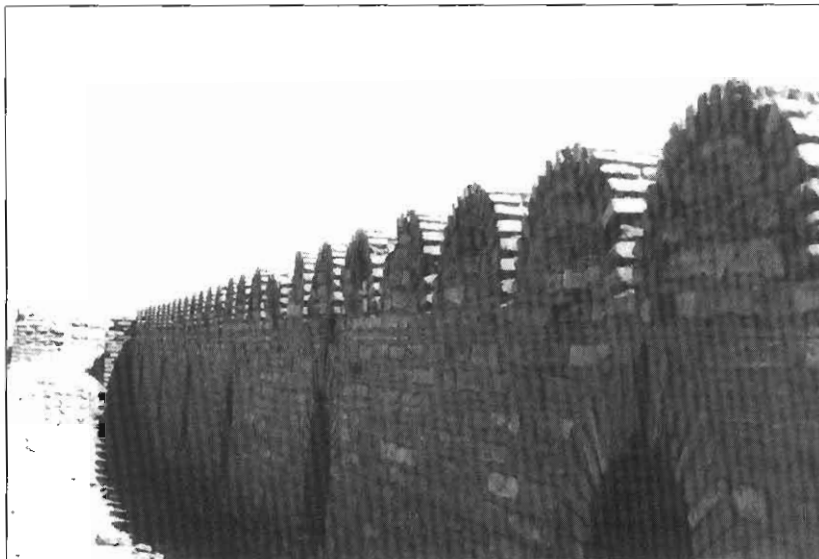
عکس ۵: حمام کاروانسرا



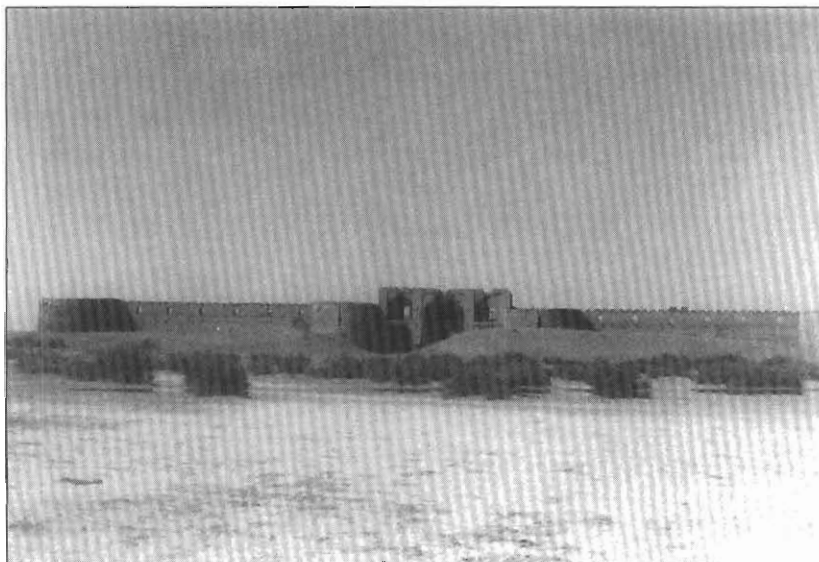
عکس ۶: آب انبار کاروانسرا و آب راهی که از آب انبار به حوض متصل می‌کند.



عکس ۷: نمایی از ورودی و هشتی و اطاق‌هایی که در طرف دروازه کاروانسرا قرار دارند.



عکس ۸: نمایی از دیوار اصلی کاروانسرا



عکس ۹: نمایی از ضلع جنوبی کاروانسرا ( ورودی - دیوار اصلی و برجها )