

بررسی تغییر مسیر جاده اصفهان-گلپایگان بر متروک ماندن کاروانسراهای صفوی این مسیر

مرضیه صفری<sup>۱</sup>، داریوش نوبهاری<sup>۲</sup>

۱- کارشناس ارشد مرمت و احیاء ابنیه و بافت‌های تاریخی گرایش معماری، دانشگاه هنر اصفهان

۲- کارشناس مرمت ابنیه تاریخی، دانشگاه پیام نور اصفهان

## چکیده

دوره‌ی صفوی یکی از ادوار درخشان شکوفایی و توسعه‌ی معماری بوده است. در این عصر، با تشویق شاهان و حکمرانان، بناهای عمومی، از جمله کاروانسراها احداث شدند. جاده‌های کاروانی زیادی در سراسر شهرها به وجود آمد و در مسیر جاده‌ها در فواصل معین کاروانسرا سازی همراه با نوآوری، رشد فراوان پیدا کرد، که البته در این امر افزون بر نقش اقتصادی، ایجاد تسهیلات زائران اماکن مذهبی، هم نقشی عمده داشته است. با بررسی و مکان‌یابی این کاروانسراها در نواحی مختلف این سؤال به ذهن می‌رسد که چرا برخی از این بناها به تدریج توسعه یافته و به مراکز شهری بزرگ و مهمی تبدیل شدند در حالیکه برخی دیگر از اواخر عصر صفوی کم‌کم متروک و تخریب گردیدند؟ در این مقاله، ابتدا سه کاروانسرای صفوی این مسیر معرفی و سپس علل متروک شدن آنان تحلیل شده است. در راستای نیل به این هدف، به روش میدانی و کتابخانه‌ای، تاریخی و تحلیلی و با توجه به اصول و مبانی علمی، دوره ساخت این بنا بررسی گردید. بدین ترتیب که ابتدا مطالعات تاریخی به ویژه در سفرنامه‌های دوران صفوی و پس از آن صورت گرفته است تا بتوان نشانی از این بنا در طول تاریخ، یافت. پس از بررسی میدانی در محل و مطالعات تاریخی، عوامل اثرگذار بر روند تخریب این بنا تحلیل گردیده است.

کلید واژگان: کاروانسراهای صفوی، جاده اصفهان گلپایگان، متروک ماندن، تغییر مسیر جاده

<sup>1</sup> [marzieh.safari.ha@gmail.com](mailto:marzieh.safari.ha@gmail.com) دانشگاه هنر اصفهان

جیمز موریر درباره ی اصفهان و کاروانسراهای اصفهان می‌نویسد « هیچ چیزی نمی‌تواند با کاروانسراهای ایران، که توسط شاهان صفوی برای آسایش کاروانیان و جهانگردان ساخته شده، قابل مقایسه باشد. » (کیانی، ۱۳۹۱، ص ۲۶۹)

## مقدمه

### بیان مسئله

اصفهان از طریق چند مسیر به نواحی غرب ارتباط داشته است. از جمله این راه‌ها مسیر اصفهان گلپایگان از طریق طور است. وجود کاروانسراهای متعدد این مسیر نشان دهنده اهمیت ارتباطی این جاده در روزگاران قدیم می‌باشد. این جاده از انشعابات جاده‌ی ابریشم نیز محسوب می‌شود. کاروانسراهای این مسیر، هسنیجه، جلوگیر و دُر به عنوان کاروانسراهای برون شهری در عصر صفوی احداث شده‌اند. با گذشت ایام و متروک شدن، این بناها در حال فرسایش و ویرانی تدریجی‌اند. در برخی از این کاروانسراها اقدامات مرمتی اندکی صورت گرفته است ولی به دلیل دورافتادگی و عدم توجه، این مرمت‌ها دوامی ندارد.

### اهمیت و ضرورت

به دلیل ویژگی‌های منحصر به فرد فعالیت‌های عمرانی در زمینه راه‌ها و ساخت بناها در دوره صفوی، بررسی کاروانسراهای این دوره دارای اهمیت است (رفیع فر & لرافشار، ۱۳۸۲). موقعیت ساخت این بناها اگر چه اکنون دور از جاده‌ی اصلی است اما در دوره‌ی تاریخی خود در مسیر کاروان‌های بازرگانی کشور و از انشعابات جاده‌ی ابریشم بوده است. بازسازی ویرانه‌های آثار قدیمی کافی نیست و باید تلاش شود، این آثار با تمام ظرافتی که در معماری خود دارند حفظ شوند. ارزش این مکان‌ها به خاطر نوع مصالح و نحوه ساخت و موقعیت قرارگیری آن‌ها بوده است. با بررسی عوامل تاثیرگذار بر متروک شدن جاده می‌توان، علاوه بر احیا مسیر تاریخی، بناهای رو به تخریب را نیز احیا کرد. با توجه به تغییر و تحولات جاده‌ها در دوره‌های مختلف و با در نظر گرفتن نیازهای عصر حاضر پرسش تحقیق به این صورت قابل طرح است که:

چرا جاده اصفهان-گلپایگان از محور علویجه-دهق تغییر یافته و کاروانسراهای این مسیر مورد بی‌توجهی قرار گرفته‌اند؟

آیا وجود کاروانسراهای مشابه در این مسیر، باعث بی‌توجهی به این بناها گشته است؟

چگونه می‌توان علاوه بر احیا مسیر مذکور، بناهای از یاد رفته را نیز زنده کرد؟

این مقاله سعی دارد به روش تحلیلی با استفاده از منابع موجود، مقالات و گزارش‌های سفرنامه‌ها و همچنین تجزیه و تحلیل اطلاعات به دست آمده از پرسشنامه، نقش تغییر مسیر را بر متروک شدن این کاروانسراها، بررسی نماید. به این منظور، ابتدا به معرفی سه اقامتگاه صفوی این مسیر پرداخته است. سپس علل تغییر مسیر و تاثیر آن بر متروک شدن این کاروانسراها مورد بررسی قرار گرفته است. به سخن دیگر، نقش جاده‌های جدید، در تخریب این اقامتگاه‌ها بررسی شده است.

### مرور ادبیات

پژوهشگران گوناگونی در گستره کاروانسراهای ایرانی تحقیق کرده‌اند، (سیر و، ۱۹۷۱)، (سیرو، ۱۹۴۹)، (کیانی & کلاویس، ۱۳۶۲)، (کیانی، ۱۳۷۹)، (پیرنیا & افسر، ۱۳۷۰)، (پیربادیان، ۱۳۹۱) و (هادی زاده کاخکی، ۱۳۸۹) که برخی از آن‌ها بر روی ساختار معماری کاروانسراهای برون شهری کار کرده‌اند (جعفری نژاد، ۱۳۸۵) و همچنین عناصر سازنده قلاع و کاروانسراها (ساریخانی، شریفی نیا، & قنبری، ۱۳۹۱). در بین آن‌ها پژوهشگری بر روند شکل‌گیری کاروانسراهای برون شهری کار کرده‌است (آیوازیان، ۱۳۷۴). دسته‌ای دیگر از پژوهشگران بر روی علل توسعه و تخریب کاروانسراهای صفوی در شمال اصفهان کار

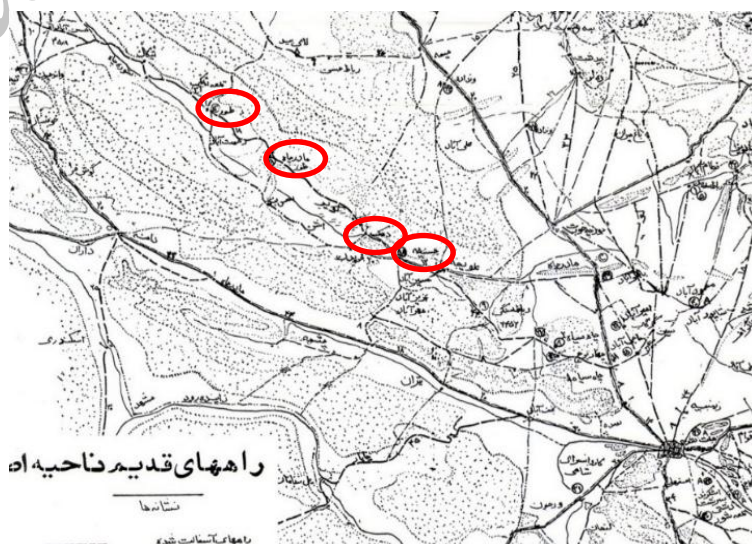
کرده‌اند (امیر حاجلو، نیستانی، موسوی، & خطیب شهیدی، ۱۳۹۱). عده‌ای نیز به بررسی انسان شناختی کاروانسراهای صفوی پرداخته‌اند (رفیع فر & لرافشار، ۱۳۸۲). ولی هیچ پژوهشی در مورد کاروانسراهای صفوی جلوگیری و تخریب و مسیر عبوری از آنها صورت نگرفته است.

## روش پژوهش

با توجه به اینکه در این مقاله، عناصر معماری در یک منطقه مشخص با دیدگاهی تاریخی مورد بررسی قرار می‌گیرند، متون کهن و خود آثار معماری مهم‌ترین موارد مورد استناد هستند. پس از بررسی میدانی این مسیر که به دشت عربستان معروف بوده است، کاروانسراهای صفوی برجای مانده در این ناحیه که شامل سه کاروانسرای جلوگیری، در و هسنیجه می‌باشند، بررسی شد. سپس با مطالعه منابع مکتوب تاریخی به ویژه سفرنامه‌ها تلاش شد، شواهد معماری برجای مانده از این اقامتگاه‌ها با توصیفات و گزارش‌های موجود در متون تاریخی مطابقت داده شود. پس از آن نقش تغییر مسیر جاده بر توسعه و تخریب این اقامتگاه‌ها تحلیل شد.

## ۱- کاروانسراهای صفوی متروک

اوج فعالیت‌های عمرانی در سده‌های متأخر اسلامی ایران، اقدامات شهرسازی صفویان است. یکی از برنامه‌های سازندگی آن‌ها، آبادانی راه‌های منتهی به اصفهان بود. از عناصر شاخص معماری در طول این مسیرها کاروانسراها بود که به دستور شاهان صفوی بنا شد و مورد استفاده کاروانیان قرار می‌گرفت. با بررسی این اقامتگاه‌های صفوی در نواحی مختلف اصفهان، متروک و تخریب گشتن تدریجی برخی از این بناها جلب توجه می‌کند. مسیر مورد مطالعه این پژوهش، جاده قدیم اصفهان گلپایگان می‌باشد. این مسیر از جاده‌های زیارتی به اماکن مقدس کربلا و نجف محسوب می‌شده است و طی دوران صفوی تا قاجار رفت و آمدهای زیادی در آن صورت می‌گرفته است (اورین، ۱۳۶۲، ص. ۳۱۶-۳۱۷). ماکسیم سیرو از این مسیر با عنوان راه اصفهان - بروجرد و گلپایگان از طریق طور یاد میکند (نقشه ۱) (سیرو، ماکسیم، ۱۹۴۹، ص. ۱۶).



نقشه ۱- موقعیت کاروانسراها بر مسیر اصفهان - بروجرد و گلپایگان از طریق طور ماخذ: ماکسیم سیرو

کاروانسراهای صفوی مسیر اصفهان گلپایگان که در این مقاله مورد بررسی قرار گرفته اند، جلوگیر، هسنیجه و دُرّ می‌باشند. شهر گلپایگان امروزی در شمال غربی اصفهان و در فاصله حدود ۲۰۰ کیلومتری از مرکز شهر اصفهان واقع شده است. بعد از پلیس راه اصفهان - تهران با انحراف مسیر به سمت چپ وارد جاده دهق-علویجه می‌شویم.

علویجه پس از یک دشت طولانی قرار دارد که در گذشته دشت عربستان نامیده می‌شد (مومنی، ۱۳۸۸، ص. ۵۳). در میانه این دشت کاروانسرای هسنیجه، در روستایی همنام در ۵ کیلومتری شمال غرب شهرستان نجف آباد، در کنار جاده اصفهان گلپایگان، واقع شده است (شکل ۱). از همین محل مسیری آن را به روستای دُرّ (طور) متصل میکند. پس از آن به شهر دهق می‌رسیم. بعد از عبور از گردنه طور، نرسیده به قله این گردنه منطقه مسطحی قرار گرفته که گرداگرد آن با یک دیواره کوهستانی حمایت شده است. در این محل که برای استقرار ایده آل است در واقع نزدیک قرارگاه‌های قدیمی می‌باشد، آثار یک قلعه مغولی و کاروانسرای جلوگیر (مادرشاه گردنه طور) دیده می‌شود (شکل ۲). این بنا متعلق به دوره سلطنت شاه سلطان حسین آخرین پادشاه فعال سلسله صفوی است. پس از یک سرازیری که در بعضی قسمت‌ها پرپیچ و خم است به روستا و کاروانسرای طور می‌رسیم که تاریخ ساخت آن ۱۵۵۲ یعنی زمان سلطنت شاه طهماسب اول پادشاه صفوی است. این بنا در ۱۶۷۹ به دستور شاه سلیمان مرمت و تزئین شده است (شکل ۳). در ادامه مسیر به گلپایگان و بروجرد می‌رسیده و از این نقاط به نواحی غرب امتداد داشته است (سیر و، ۱۹۷۱، ص. ۱۷-۱۸). با اینکه از عهد باستان تا آخر دوره صفوی بسیار در آن رفت و آمد می‌شده است، مستوفی از این مسیر ذکر کرده است. در قرن اخیر از این راه کمتر تردد می‌شود. این مسیر که هنوز کوتاهترین راه بین اصفهان و گلپایگان است از قبل همواره محل رفت و آمد بوده (سیر و، ۱۹۷۱، ص. ۱۶).



شکل ۱- کاروانسراهای هسنیجه، ماخذ: نگارنده



شکل ۲- کاروانسراهای جلوگیر (مادرشاه گردنه طور)، ماخذ: نگارنده



شکل ۳- کاروانسراهای در (طور)، ماخذ: نگارنده

در روزگاران قدیم عمده حمل و نقل‌ها با استفاده از شتر انجام می‌گرفت. قافله‌های شتر به بیشتر شهرها رفت و آمد داشتند و با بردن محصولات خود به شهرهای دیگر، نیازهای خود را نیز برآورده می‌ساختند. این عبور و مرورها منجر به شکل‌گیری راه‌ها شد. برخی از این راه‌ها به تدریج به آسفالت تبدیل شد و برخی نیز همچنان خاکی باقی ماندند (مومنی، ۱۳۸۸). بسیاری از کاروانسراهایی مسیر جاده، روستاها و شهرها تا قرن حاضر مورد استفاده سازمان‌های گوناگونی چون ژاندارمری و آموزش و پرورش بوده است (کیانی & کلاویس، ۱۳۶۲، ص. ۴). امنیت منطقه در آن دوران به گونه‌ای تأمین شده بود که کاروانیان از این مسیر عبور می‌کردند و نشانه‌های کاروانسراهای فراوانی حتی در دوره‌های قبل از صفوی در این مسیر وجود دارد. پس از انقراض خلافت عباسیان، مسیر جاده‌ها تغییر کرد. در این دوره راه‌های مهم بسیاری در سطح کشور ساخته شد. از اهواز راهی بود که به سمت مغرب و از آنجا به عراق می‌رفت. راه شمالی اهواز به شوشتر می‌رسید و از آنجا از جندی شاپور و شوش به سمت مغرب و کوه‌های لر و از آنجا به گلپایگان و اصفهان می‌رفت (مقدسی، سده چهارم، ص. ۶۲۵). همچنین در دوره قاجار، ظلّه سلطان حاکم اصفهان این منطقه را به عنوان شکارگاه خود انتخاب کرده بود (ظل السلطان، ۱۳۶۲).

## ۲- عوامل تغییر مسیر

### ۱-۲- انتقال پایتخت از اصفهان به تهران

در دوران پس از صفویان، با انتقال پایتخت از اصفهان به مراکز چون شیراز و تهران، روند توسعه شهر اصفهان و نواحی پیرامون آن با رکود همراه شد و برخی فعالیت‌های صنعتی، خدماتی و عمرانی پیرامون اصفهان کاهش یافت. این مسئله همچنین باعث کاهش رفت و آمد از مسیرهای فرعی و دورتر بود. از طرف دیگر، با پر رفت و آمد شدن راه‌های ارتباطی اصفهان به تهران در دوران قاجار، دیگر راه‌ها یا بلا استفاده ماندند یا تردد کم‌تری از آنها صورت می‌گرفت (امیر حاجلو، نیستانی، موسوی، & خطیب شهیدی، ۱۳۹۱، ص. ۱۱). در دوران اخیر و به ویژه هم‌زمان با مشروطیت و اوضاع نابسامان اصفهان، راهزنی در راه‌های منتهی به اصفهان به حد بالایی رسیده و زندگی و عبور و مرور مردم را با مشکل مواجه کرده بود (امیر حاجلو، نیستانی، موسوی، & خطیب شهیدی، ۱۳۹۱، ص. ۱۰).

### ۲-۲- تنگه جلوگیر

در فاصله بین کاروانسرای جلوگیر و روستای دُرّ، تنگه‌ای به‌نام جلوگیر به چشم می‌خورد که در میان دو کوه بلند به هم چسبیده با شیبی تند جای گرفته است. در میان این دوکوه، راه تنگی از گذشته‌ها تا به امروز بوده که راه اصلی گذر کاروان‌ها به گلپایگان بوده است. هرگاه دولت مرکزی ناتوان بوده و نداری و گرسنگی بر کشور و مردم ریشه می‌دواند، شیوه راهزنی هم افزون می‌گردد است و گردنکشان و دزدان سرگردنه راه را بر مردم می‌بسته و به غارت کاروان‌ها و کاروانیان می‌پرداخته‌اند و این تنگه جولانگاه

دزدان و راهزنان سرگردن می‌شده است. در هرج و مرج پس از صفویه، برخی از یاغیان به داخل این کاروانسرا رفته و هرکاروان که از خطرهای بیشمار جان به در برده تا به این گردنه می‌رسیده‌اند از آن رهایی نداشته و غارت می‌شدند. نام کاروانسرا و گردنه جلوگیری نیز نشئت گرفته از گرفتن جلو کاروانیان در این مکان، است. طبق گفته مردم محلی تا سه نسل پیش نیز به همین نام خوانده می‌شده است (پرونده ثبتی کاروانسرای جلوگیری، ۱۳۸۲). بنابراین، یکی از دلایل تغییر مسیر جاده در دوران پس از صفوی همین موضوع بوده است.

## ۲-۳- پروژه های جاده سازی جدید

پروژه‌های ساخت و ساز، ترافیک، آب و هوا، یا دیگر رویدادها شرایط را طوری تغییر داده‌اند که جاده‌های جدید بسیار دورتر از جاده‌ای که از کنار کاروانسراها عبور می‌کرد، احداث شدند. مسافران که دیگر به کاروانسراها نیاز نداشتند، باید مسیر خود را مطابق با جاده‌های جدید برنامه‌ریزی کنند. از جمله پروژه‌های سال ۱۳۸۵، احداث جاده جدید به دلیل کوتاه کردن مسیر اصفهان گلپایگان بوده است. با مقایسه راه‌های موجود گلپایگان به اصفهان و با توجه به طول ۲۰۰ کیلومتری از محور موته، ۲۱۰ کیلومتری از محور دهق و ۲۰۵ کیلومتری از طریق خوانسار دامنه، با اجرای این پروژه، ضمن کوتاه تر شدن مسیر، فاصله اصفهان گلپایگان به ۱۶۰ کیلومتر می‌رسد و علاوه بر آن جاده کوهستانی و برف گیر نخواهد بود (سازمان راه و ترابری استان اصفهان، ۱۳۸۵).

## ۲-۴- همانند بودن کاروانسراها

نکته قابل توجه دیگر، یکسان بودن تقریبی فرم و ساختار کاروانسراهای این مسیر می‌باشد. براین اساس بازدید کنندگان به دیدن یکی از آن‌ها بسنده می‌کنند. ولی برای معرفی میراث فرهنگی و همچنین جذب گردشگر می‌توان با تعریف کاربری‌های مختلف این آثار را حفظ کرد. اگر احیا بناها با تغییر کاربری مناسب صورت گیرد، بی‌تردید از منظر اقتصادی نیز سودآور خواهد بود. محدود بازدیدکنندگان این کاروانسراهای تاریخی در حال نابودی، بر این باورند که آثار تاریخی و فرهنگی هویت مردم منطقه را نشان می‌دهد. برای احیا کاروانسراهای صفوی این مسیر می‌توان یک تور گردشگری یک روزه پیش بینی کرد. مسیر انتخاب شده برای تور یک روزه، مسیری است که از چند نقطه تاریخی عبور کند. حرکت از اصفهان شروع و پس از عبور از شاهین شهر، هسنیجه، جلوگیری، روستای در (طور) و نهایتاً گلپایگان و بازگشت به اصفهان پایان می‌یابد. با طراحی چنین برنامه‌هایی می‌توانیم علاوه بر احیا بناها، مسیر تاریخی را نیز احیا کرد.

### ۳- جمع آوری اطلاعات مردمی

به منظور بررسی علل تغییر مسیر جاده، پرسشنامه‌ای تهیه و در اختیار کارمندان، دانشجویان و استادانی قرار گرفت که مسیر دائمی ایشان اصفهان-گلپایگان می‌باشد. با توجه به اهداف پژوهش، اطلاعات حاصل از پرسشنامه مورد تحلیل قرار گرفت و نتایج حاصل بدین صورت بود. پرسشنامه شامل سوالاتی با مضمون، علت سفر از گلپایگان به اصفهان یا بالعکس، مسیر انتخابی و علت انتخاب مسیر بوده‌است که توسط ۵۰ نفر پر شده است. ۱۰۰٪ افرادی که پرسشنامه را پر کردند، علت سفر را ضرورت بیان نمودند. مسیر انتخابی ۷۰٪ ایشان، محور نجف آباد - خوانسار بود. دلیل آن را کوتاه‌تر بودن مسیر، کیفیت جاده و خدمات میان راهی ذکر کردند. ۲۴٪ افراد مسیرهای دیگر را انتخاب نمودند و علت آن را امورات شخصی در شهر و روستاهای مسیر عنوان کردند. تنها ۶٪ افراد به دلیل خلوت بودن جاده و تعداد اندک دوربین‌های راهنمایی رانندگی، جاده قدیم اصفهان گلپایگان، محور علویجه - دهق را برای سفر به گلپایگان انتخاب نمودند.

### نتیجه گیری بحث و پیشنهاد

تغییر مسیرهای اصلی ارتباطی اصفهان گلپایگان، پس از انتقال پایتخت از اصفهان به تهران (بند ۲-۱)، نا امنی در دوره‌های پس از صفوی، کوهستانی و برف گیر بودن این مسیر که امکان کمین راهزنان و باجگیران را افزایش می‌داد (بند ۲-۲) در دهه های گذشته موجب بی رونق شدن این جاده شده است. همچنین احداث مسیر کوتاه تر در سال‌های اخیر (بند ۲-۳) این جاده را خلوت کرد. آمار بدست آمده از پرسشنامه‌ها نیز نشان دهنده این است که، این جاده به یک مسیر محلی تبدیل شده است. چرا که مسافران اصفهان- گلپایگان مسیر کوتاه تر و مناسب تر را، انتخاب می‌کنند. به دنبال آن با خلوت شدن جاده، کاروانسراها به حال خود رها شدند. این بناها در اثر دورماندن از دسترسی مسافران، به حال خود رها شدن، بی‌اهمیتی به قدمت و غربت بناهای باقی مانده در منطقه و همچنین مرمت‌های غیر اصولی، آسیب‌های زیادی را متحمل گردیده‌اند و ناآگاهی برخی از افراد بومی اشتباهات غیر قابل بازگشتی صورت گرفته است. امید است که با معرفی این بناهای ارزشمند، گامی در جهت حفظ آنان برداشته شود.

## منابع

- امیر حاجلو، س.، نیستانی، ج.، موسوی، س.، & خطیب شهیدی، ح. (۱۳۹۱، بهار و تابستان). تأملی در علل توسعه و تخریب اقامتگاه‌های شاهی میانراهی دوران صفوی با نگاهی بر دولت آباد، علی آباد ریگ و دمبی در شمال اصفهان. نشریه مرمت، آثار و بافت های تاریخی، فرهنگی.
- اوربن، ا. (۱۳۶۲). *ایران امروز*. (ع. ا. سعیدی، مترجم) تهران: کتابفروشی زواره.
- آیوازیان، س. (۱۳۷۴). روند شکل‌گیری کاروانسراهای برون‌شهری (تحلیل کالبدی کاروانسراهای حاشیه کویر). مجموعه مقالات کنگره تاریخ معماری و شهرسازی ایران. تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور.
- (۱۳۸۲). پرونده ثبتی کاروانسرای جلوگیر. اصفهان: سازمان میراث فرهنگی.
- پیربادیان، ا. (۱۳۹۱). *کاروانسراهای ایران*. تهران: هفت رنگ.
- پیرنیا، م. ک.، & افسر، ک. ا. (۱۳۷۰). *راه و رباط*. سازمان میراث فرهنگی کشور: آرمین.
- جعفری نژاد، س. (۱۳۸۵، زمستان شماره ۲۴). کاروانسراها جلوه ای از معماری ایرانی - اسلامی. *نامه انجمن*، ۱۲۳-۱۳۴.
- رفیع فر، ج.، & لرافشار، ا. (۱۳۸۲، پاییز و زمستان شماره چهارم). بررسی انسان شناختی کاروانسراهای عصر صفوی. *نامه انسان شناسی*، ۳۷-۶۰.
- ساریخانی، م.، شریفی نیا، ا.، & قنبری، ن. (۱۳۹۱، بهار و تابستان شماره ۲). نگاهی نو به قلعه میر غلام هاشمی، با توجه به عناصر سازنده بنا (قلعه یا کاروانسرا). *نامه های باستان شناسی*، دوره دو.
- (۱۳۸۵، ۶ ۲۷). *سازمان راه و ترابری استان اصفهان*.
- سیرو، ماکسیم. (۱۹۴۹). *کاروانسراهای ایران و ساختمان های کوچک میان راه ها*. (ع. بهنام، مترجم) سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.
- سیرو، ماکسیم. (۱۹۷۱). *راه های باستانی ناحیه اصفهان*. (م. مشایخی، مترجم)
- صفری، م. (۱۳۹۲). طرح مرمت جبهه جنوبی کاروانسرای جلوگیر (مادرشاه گردنه در). پایان نامه کارشناسی، دانشگاه هنر اصفهان.
- ظل السلطان، م. م. (۱۳۶۲). *تاریخ مسعودی*. تهران: انتشارات یساولی چاپخانه هنر.
- کیانی، م. ی.، & کلاویس، د. (۱۳۶۲). *فهرست کاروانسراهای ایران*. وزارت فرهنگ و آموزش عالی، سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.
- کیانی، محمد یوسف. (۱۳۷۹). *کاروانسراها معماری ایران (دوره اسلامی)*. تهران: انتشارات سمت.
- مقدسی. (سده چهارم). *احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم جلد دوم*. نشر الکترونیک بهمن انصاری.
- مومنی، م. (۱۳۸۸). *گنری بر دیار هنر و قلم دهق و روستاهای بخش مهرشت*. اصفهان: دبلیو.
- هادی زاده کاخکی، س. (۱۳۸۹). *کاروانسرا در ایران*. تهران: دفتر پژوهش های فرهنگی.