

بررسی کاروانسراهای ایران و بناهای وابسته به آن

حمیدرضا فرشچی: دکتری معماری، استادیار گروه معماری، دانشگاه کاشان، کاشان، ایران

farshchi46@kashanu.ac.ir

مهدی حاجی زمانی: دانشجوی کارشناسی ارشد معماری، دانشگاه علامه فیض کاشانی، کاشان، ایران

architect_zamani@yahoo.co

چکیده

از جالب‌ترین مباحثی که در تاریخ معماری ایران، شایان مطالعه و رسیدگی است، چگونگی اساس و احداث کاروانسراها و رباطها در ایران می‌باشد. در ایران زمین از گذشته بسیار دور، آثار و مظاهری از این گونه پناهگاه‌ها و استراحتگاه‌های بین راهی دیده می‌شوند که بسیاری از آنها را می‌توان از نظر شیوه ساختمانی از شاهکارهای معماری و هنری عصر خود به حساب آورد. احداث کاروانسراها در ایران سابقه بس قدیمی داشته، طبق منابع تاریخی این کشور در احداث کاروانسراها و همچنین سیستم ارتباط مبتکر و پیشقدم بوده است. به طور کلی تحول و گسترش کاروانسراهای ایران در ادوار مختلف به وضعیت اجتماعی، اقتصادی، مذهبی و... بستگی داشته، شکل یابی و توسعه آن با موارد یاد شده در ارتباط بوده است. این ابنیه، از عصر هخامنشیان بصورت ایستگاه‌های دولتی و با نام چاپارخانه، برای تعویض چارهای سواری، به منظور تأمین ارتباطات سریع، برپا شده بود. در دوران اسلامی ایجاد این گونه بناها با ویژگی‌های گوناگون شهرها و روستاها- در جاده‌های حاشیه کویر و معابر کوهستانی- با نام‌های مختلف چون رباط و کاروانسرا رو به توسعه و گسترش نهاد. عملکردهای گوناگون کاروانسراها در گذشته باعث گردیده نامهای متفاوتی برای این گونه بناها در فرهنگ لغات جای گیرد: کاربات، رباط، ساباط و خان در واقع عملکرد و وظایف مشابهی مانند کاروانسراها داشتند، ولی از جهت ویژگی معماری متفاوت بودند. تنوع طرح‌ها و نقشه‌های کاروانسراهای ایران ایجاب می‌کند که این کاروانسراها به گروه‌های مختلف کاروانسرای مناطق کوهستانی، کاروانسراهای کرانه خلیج فارس، کاروانسراهای حاشیه دریای خزر و کاروانسراهای حیاط دار بخش مرکزی تقسیم شوند و خصوصیات و ویژگی‌های هر گروه جداگانه مورد بررسی قرار گیرد. این بررسی نشان می‌دهد کاروانسراهای کوهستانی از هر طرف بسته و پوشیده بوده است. کاروانسراهای کرانه خلیج فارس به علت اوضاع اقلیمی عموماً فاقد حیاط مرکزی بوده و همه اتاق‌ها به خارج بنا راه داشته‌اند. مهم‌ترین، بهترین و زیباترین کاروانسراهای ایران کاروانسراهای حیاطدار مناطق مرکزی ایران می‌باشد. ساخت کاروانسراهای حاشیه دریای خزر به پیروی از سبک معماری کلی کاروانسرا در مناطق گرم و خشک و به صورت بنایی با حیاط مرکزی انجام می‌شد.

کلید واژه‌ها: کاروان، معماری ایرانی، کاروانسرا

مقدمه

بررسی های تاریخی مدلل نموده است که از آغاز زندگی بشر در کره خاکی موضوع حمل و نقل و جابجایی انسانها و کالا مطرح بوده است (پاکدل، ۱۳۸۶، ۹). سابقه حمل و نقل زمینی از زمان استفاده از تنه درختان به عنوان اهرم برای حمل کالا و سپس استفاده از حیوانات و استفاده از قطار بوده است (برومند علیپور، بزمی مقدم، ۱۳۸۹، ۵۳). 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 می یافتند، حیوانات را رام کرده، اسباب و ادوات حمل و نقل را ابداع 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 (هادی زاده کاخکی، ۱۳۹۳، ۷).

سیاحت و سفر در راهها دستاوردهای متفاوتی را در جریان تاریخ به یادگار گذاشته است. مهمترین و سادهترین آنها، بنای ساختمانی برای آسایش و امنیت از خطرات سفر بود که غالباً در راههای صعب العبور و نواحی گرم و خشک و نواحی گرم و خشک اجرا می شد. ایرانیان مبدع و موجد چنین ساختمانی بودند که بعد ها نام کاروانسرا را به خود گرفت. این پدیده را می باید چشمگیرترین هنر فرهنگ و معماری تمدن ایران در طول تاریخ دانست (شانواز، خاقانی، ۱۳۹۴، ۱۵). ایران به سبب قرار گرفتن در موقعیتی سوق الجیشی، همواره یکی از مهم ترین مسیرهای ارتباطی شرق با غرب جهان بوده است و یکی از مهمترین راههای بازرگانی جهان باستان، یعنی جاده ابریشم از ایران می گذشت و اگر در گذشته ای مرز و بوم بنگریم، همواره شاهد تأکید دولت ها و حکومت های با ثبات بر امنیت و گسترش راه و راهداری، به سبب اهمیت نظامی، منافع ارزنده اقتصادی، تأمین رفاه اجتماعی، و ... در این خطه هستیم.

به همین منظور تأسیسات میان راهی مختلفی همچون میل ها، کاروانسراها، پل ها، راهدارخانه ها و چاپارخانه ها^۱ ساخته شد. از جمله یادگارهای پر ارزش ایران که از روزگاران کهن به علل نظامی و اقتصادی و مذهبی بنیاد شده و در ادوار مختلف، به تدریج توسعه و گسترش یافته، کاروانسرا است (کاویان، غلامی، ۱۳۹۵، ۵۰). کاروانسراها گرچه نام های گوناگونی دارند، در اصل علل بنیاد و پیدایش آن را می توان نیاز مبرم کاروان و کاروانیان به حمایت در طول سفر دانست (کیانی، ۱۳۹۳، ۲۶۶). کاروانسراها یکی از پیروزی های معماری ایران است و در هیچ کجا همسویی کارکرد و ساختار را از این کامل تر نمی توان دید (پوپ، ۱۳۷۰، ۲۳۸).

ایده و اجرای کاروانسرا ابتکار ایرانیان بود و فراتر از آن، این گونه معماری ایرانی در ادبیات عربی و غربی نیز اشاعه یافت. محتوای سفرنامه ها و نوشته های مسافران که در زمان های مختلف به ویژه در روزگار صفویان به ایران آمدن، تأکیدی بر این ابتکار و اهمیت شبکه کاروانسرای است. تسلسل و تداوم فرایند این بنای تاریخی به تبع شرایط سیاسی و اقتصادی حکومت های ایران متفاوت به نظر می رسد. از دوره شکل گیری کاروانسرا (هخامنشیان) و رشد و رونق آن در روزگار اشکانیان، ساسانیان و سپس تحول آن در دوره اسلامی که در زمان سلجوقیان نمود زیادی پیدا کرد، آثار بسیار کمی باقی مانده است. همین مسئله بررسی کاروانسراهای ایران را حداقل تا دوره صفویان دشوار می کند (شانواز، خاقانی، ۱۳۹۴، ۱۵). این ابنیه پراکنده، در رفع خستگی مسافران و همچنین در برابر ناسازگاری و قهر ناهنگام طبیعت، طوفان های مهیب شن، بوران برف و باران، سرمای شدید گردنه کوه ها و گرمای سوزان اقلیمی صحاری و کویرهای گسترده ایران آسایشگاه خوبی بشمار می آمدند. علاوه بر این، کاروانسراها پناهگاه امنی برای کاروانیان در برابر دزدان و راهزنان که پیوسته در راهها به کمین آنها می نشستند بودند (احسانی، ۱۳۸۱، ۱۶). ابزار گردآوری اطلاعات در پژوهش حاضر به صورت اسناد کتابخانه ای می باشد.

مبانی نظری

واژه شناسی و تعریف کاروانسرا:

نام کاروانسرا مشتق از کاروان یا کاربات به معنی گروه مسافران (قافله) است که گروهی مسافرت می کردند و سرای به معنی خانه و مکان و هر دو کلمه مشتق از پهلوی و ساسانی است (کیانی، ۱۳۹۳، ۲۶۶). بدون تردید کاروانسرا واژه اصیل ایرانی می باشد. ریشه کاروانسرا از کاربات به معنی خانه کاروان، اخذ شده است و در ایران پیش از اسلام به جای کاروانسرا به کار می رفت (شانواز، خاقانی، ۱۳۹۴، ۱۸). عملکردهای گوناگونی که در گذشته کاروانسراها به عهده داشته، باعث گردیده نامهای متفاوتی برای این گونه بناها در فرهنگ لغت جای گیرد، از جمله: کاربات، رباط، ساباط و خان (کیانی، کلایس، ۱۳۷۳، ۱). در ادبیات تاریخی واژگان مشابهی برای کاروانسرا وجود دارد که تفکیک آنها از یکدیگر دشوار است.

کلماتی مانند ساباط، کاربات، خان، زاویه، خانقاه، رباط و منزلگاه از این دسته اند. به نظر می رسد این واژه ها، طیف وسیعی از کارکردهای مشابه کاروانسرا را انجام می دادند. به همین دلیل در تعریف کاروانسرا محققان و منابع تاریخی، چندان متفق القول نبوده و تعریف جامعی در این باره ندارند. ظاهراً در گذشته هر توقفگاه بین راهی را یک کاروانسرا میدانستند. برخی کاروانسرا را کانون میدانه کالا و نوعی مهمان خانه در مشرق زمین دانسته اند و گروهی دیگر، آن را محلی امن برای حفاظت و آسایش کاروانیان در حکم یک قلعه می دانند. در دایرة المعارف لاروس، کاروانسرا مهمان خانه و پناهگاهی برای بیتوته مسافران در دسته های بزرگ تعریف شده است. آنچه در این میان ساده و روشن به نظر می رسد، این است که کاروانسرا، ساختمانی برای کاروان است.

دقت در این واژه آشکار می کند که کاروان از کلمه کاربان ریشه دارد (شانواز، خاقانی، ۱۳۹۴، ۱۵). کاروانسرا به معنی سرای کاروان، نامها و معانی مختلف دارد و رباط های بزرگ و جامع، در شهر یا بیرون از آن را بدین نام می خوانند (هادی زاده کاخکی، ۱۳۹۳، ۳۴). ریشه شناسی تاریخی کاروانسرا، حاکی از آن است که مفهوم و تعریف اصلی کاروانسرا، در بعد تجاری و بازرگانی آن نهفته است، یعنی مکانی که کاروانیان برای تجارت و برای معانعت از راهزنان و موانع طبیعی در آن رفت و آمد داشتند (هیلن برند، ۱۳۸۳، ۳۳۱). این مکان ها که برای استراحت مسافران بوجود آمد شامل اتاق هایی برای اقامت و فضاهایی برای نگهداری چهارپایان بود. همراه با فضاهای جنبی چون حوض، پادیاو^۲، آبریزگاه^۳ و سایر فضاهای خدماتی مسافران که بر حسب طولانی شدن زمان توقف گسترده تر می شد (بزرگمهری، خدادادی، ۱۳۹۲، ۶۲).

۱. چاپارخانه از ساختمان های مهم میان راهی بوده که عملکرد اصلی آن برای استراحت چاپارهای دولتی و تعویض اسب های خسته با اسب های تازه نفس بوده است و به خدمات پستی در زمان هخامنشیان اشاره دارد. چاپارها، نامه و دستوره های دولتی را از مرکز به ایالات و برعکس انتقال می دادند.
 ۲. پادیاو حیاط دور بسته ای که حوض یا جوی آب در میان داشته باشد، گودال باغچه به (فرانسوی پاسیو گفته می شود) در فارسی کهن و میانه به معنی طهارت، شستشو و نیز جایگاهی برای شستشو است پادیاو با همهی ویژگی هایش بعد از اسلام در پیش مساجد و زیارت گاه ها به نام وضوخانه جای گرفت.
 ۳. آبریزگاه: توالنت، مستراح

پیشینه تاریخی کاروانسرا:

پیشینه ساخت کاروانسراها در ایران به دوره هخامنشیان مربوط می‌شود (نعمی، ۱۳۹۴، ۶۰). با توجه به وسعت ایران زمین در ادوار مختلف تاریخ، نیاز به راه‌های مناسب و امن پیوسته وجود داشته و یکی از مشکلات حاکمان و صاحبان قدرت، حفظ امنیت و نگهداری این راه‌ها بوده‌است؛ چه از جهت بازرگانی و چه از لحاظ حفظ قدرت حکمرانی کشور و حفظ مرز و بوم کشور. در این رهگذر ساخت کاروانسراها به عنوان مکانی امن جهت استراحت و امنیت کاروانیان نقش بسیار مهمی ایفا می‌کرده. بناهای متعدد باقی مانده از این نوع، نشان از گسترش ساخت این بناها در ایران داشته‌است. بنایی که تاریخ با ارزش رشد و تکامل معماری این سرزمین را در خود نهفته دارد. این بناها در نقاط دور افتاده و صعب العبور ساخته می‌شدند و ظاهری ساده و باوقار دارند ولی تفکری که در پشت ساخت این بناها قرار دارد آنها را به یکی از کاربردی‌ترین بناهای معماری در طول تاریخ ایران تبدیل کرده‌است. در حقیقت کاروانسراها را می‌توان مهمانسراهای امروز دانست. سابقه ساخت این بناها به دوره هخامنشی یعنی حدود ۲۵۰۰ سال قبل بازمی‌گردد. هرودت درباره راه‌های امپراطوری هخامنشی می‌نویسد: «واحد مقیاس راه‌ها پرسنگ^۴ است. به مسافت هر چهار پرسنگ منزلی تهیه شده مرسوم به ایستگاه. در این منازل مهمانخانه‌های خوبی دایر گردیده‌است.» و در جایی دیگر درباره جاده شاهی هخامنشی می‌نویسد: «در سراسر جاده شاهی ایستگاه‌های معروفی هست با مهمانسراهای دلپذیر و این راه برای ایاب و ذهاب کاملاً امن است زیرا تمام خط سیر از نواحی آباد می‌گذرد.»

ساخت کاروانسراها در دوره اشکانی و ساسانی ادامه داشته‌است. نمونه‌های اندکی از دوره ساسانی باقی مانده که می‌توان به دروازه گچ، رباط انوشیروانی و دیرگچین اشاره کرد. بعد از این دوره‌ها در قرون ۵ و ۶ ه.ق کاروانسراهایی همانند رباط شرف^۵، ماهی^۶ و سپنج^۷ ساخته شدند که الگویی جهت توسعه این بناها در قرن های بعدی بودند و ویژگی‌های خاص و برجسته آنها باعث شد آنها را کاخ‌هایی در بیابان بدانیم. این بناها می‌توانند به عنوان بزرگترین ساختمان‌های غیر مذهبی سالم مانده مطرح شوند که تاثیر آنها در دوره بعدی نیز دیده می‌شود. اوج شکوفایی کاروانسراهای ایران را می‌توان در دوره صفویه مشاهده کرد در این دوره و به خصوص دوران شاه عباس اول نوعی هماهنگی در ساخت کاروانسراها بوجود آمد، به نوعی می‌توان گفت ساخت کاروانسراها در این دوره بزرگترین فعالیت معماری مشخص سازماندهی شده است که برای تسهیل در امور حکومتی، تجارت، زیارت و دیگر انواع سفر در نظر گرفته شده بود.

ساخت کاروانسراها تا دوره قاجار ادامه پیدا کرد در این دوره علاوه بر استفاده از کاروانسراهای دوره‌های گذشته موارد جدیدی نیز ساخته شد که از نظر اندازه و ارزش معماری به دوره های قبلی خود نمی‌رسند ولی ادامه دهنده آنها بودند (پیربادیان، ۱۳۹۱، ۶). آرتور پوپ ایران‌شناس آمریکایی در بررسی هنرهای ایران بر این باور است که پیدایش کاروانسراها در عصر کهن، از زمانی است که تجارت و مبادلات بازرگانی در ایران معمول شده. این بناهای کاروانی، ابتدا بصورت ایستگاههای ساده در کار کوره راه‌ها برای رفت و آمد سوداگران در برقراری مبادلات کالاها کاملاً ضروری بوده‌است. از این طریق مسافران می‌توانستند با اطمینان خاطر لوازم و کالاهای خود را در گوشه‌ای نهاده، با چهارپایان خود، در این محل‌های امن و راحت، اندکی بیاسایند (احسانی، ۱۳۸۱، ۳۶).

هرودت^۸، مورخ قرن پنجم پیش از میلاد و اهل یونان، سخن از چاپارخانه‌هایی دارد که توسط هخامنشیان بین شوش، سارد و لیدی ساخته شده بود. ایزیدور خاراکسی^۹ هم، به طور مشروح به ایستگاه‌های تجاری اشکانیان پرداخته و عنوان کتاب خود را به ایستگاه‌های پارتی (Parthian stations) اختصاص داده‌است. بنابراین با ایرانی بودن واژه کاروانسرا، طبیعی است که احداث این ذوق و ابتکار ایرانیان باشد. به باور هیلند برن، کاستراهای^{۱۰} رومی نیز ممکن است نوعی کاروانسرا بوده و ریشه شناسی کاروانسرا در آن نهفته باشد. لکن کاستراهای رومی به دو قرن قبل از میلاد (پس از هخامنشیان) مرتبط است. البته او با اعتراف به ایرانی بودن کاروانسرا، تأسف خود را از این که چنین بناهایی در تمدن رومی بسیار اندک هستند، ابراز میدارد (شانواز، خاقانی، ۱۳۹۴، ۲۰).

بناهای وابسته به راه و کاروان

بناهایی که بر راه‌های کاروانی ساخته شده‌اند، مطابق با شرایط اقلیمی، کارکردها و محل قرار گرفتن آن بناها انواع گوناگون، شکل‌ها و ترکیب‌های مختلفی دارند و از مصالح متنوعی بنا شده‌اند که برخی از آنها را می‌توان چنین برشمرد.

میل بلدها: هر چند میل‌های راهنمایی که در سراسر ایران زمین و به خصوص در بیابان‌ها وجود دارند امروز اغلب تبدیل به آرامگاه شده‌اند ولی از نام میل که می‌توان آن را به میان راه تعبیر کرد و نام ویژه آنها چون رادکان، رسکت و لاجیم و یا قدمگاه به خوبی بر می‌آید که نخست این گونه بناها برای راهنمایی یا آسودن مسافران ساخته شده، ولی پس از آن گاهی به آرامگاه بانی خود یا فردی مشهور که در آن نزدیکی یا در حین سفر در گذشته، تبدیل شده‌اند. مثلاً قدمگاه نیشابور پیش از آنکه علی‌ابن موسی الرضاع) به توس برود، میل راهنمایی بیش نبوده و شاید در کنار خود ساباط یا رباطی داشته ولی پس از مسافرت آن حضرت و به یاد اجتماع پرشور و عظیمی که از پیروان ودوستداران خاندان پیامبر در بیرون آن برپا شد، نام قدمگاه یا به اصطلاح امروز بنای یادبود به خود گرفته و به همین مناسبت بعدها در زمان شاهان شیعی ایران گسترش یافته و ایوان‌ها، صفه‌ها، رباط‌ها و خان‌هایی بر آن افزوده شده‌است (هادی‌زاده کاخکی، ۱۳۸۹، ۳۰).

۴. پرسنگ = فرسنگ واحدی برای اندازه‌گیری مسافت و نزدیک به ۶۰۲۴ کیلومتر است.

۵. رباط شرف کاروانسرای در ۴۵ کیلومتری شهر سرخس است که به شیوه رازی ساخته شده و نام معمار آن استاد محمد طرائقی سرخسی ذکر شده‌است. این بنا دو صحن دارد و هر صحن دارای چهار ایوان به شکل چلیپا (صلیب) و شستان می‌باشد و همچنین آجر چینی و کتیبه‌های آن جلوه خاصی دارد.

۶. رباط چاهه یا رباط ماهی: این کاروانسرا به احتمال بسیار به یادبود شاعر بزرگ ایران، فردوسی توسط دخترش احداث گردیده‌است. طبق منابع تاریخی، بعد از درگذشت فردوسی، سلطان محمود غزنوی از بی‌مهتری که درباره شاعر بزرگ انجام داد، پشیمان شد و پاداشی برای او فرستاد. هنگامی که این پاداش را برای فردوسی می‌بردند دیدند که جنازه شاعر بزرگ را از دروازه شهر بیرون می‌برند... دختر فردوسی پاداش مزبور را صرف ایجاد کاروانسرای ماهی نمود.

۷. کاروانسرای جهان‌آباد (سپنج) مربوط به دوره ایلخانی است و در شهرستان شاهرود، روستای جهان‌آباد واقع شده و این اثر در تاریخ ۱۶ مهر ۱۳۷۹ با شماره‌ی ثبت ۲۸۱۳ به‌عنوان یکی از آثار ملی ایران به ثبت رسیده‌است.

۸. هرودوت، که در زبان یونانی هرودوتوس (Herodotus) به معنای آفریده و داده‌ی هرا خوانده‌می‌شود، کهن‌ترین تاریخ‌نگار یونانی‌زبان است که کتابش تواریخ تا زمان ما باقی مانده‌است.

۹. ایزیدور خاراکسی در قرن اول میلادی، در دوره امپراتوری آگوست می‌زیست. وی از مردم اسپاسینو، مرکز حکومت خاراکس در رأس خلیج فارس و در جنوب خوزستان بود.

۱۰. کاستارا، اردوگاه نظامی رومیان بود که به شکل مربع و با یک برج و بارو ساخته‌می‌شد.



تصویر: میل بلد در راه بم-زاهدان(هادی زاده کاخکی، ۱۳۸۹، ۳۱)

ساباط: ساباط نیز از دیگر بناهای وابسته به راه بوده است. جزء اول آن، ((سا)) به معنای آسایش و جزء دومش پسوند ((بات)) نمودار ساختمان و بنا و آبادی و عمارت است، و روی هم رفته به جای استراحتگاه و آسایش امروزی بکار می‌رفته است. ساباط به کلیه بناهایی که به منظور آسودن برپا می‌شده، چه در شهر چه در بیرون از آن اطلاق می‌شده است. ساباط دارای سه تا هفت دهانه سرپوشیده است که دو سوی آن تخت گاههای کوچکی به اندازه یک تخت یا نیمکت قرار دارد و اغلب دهانه میانی درگاه آب‌انباری است که آب خنک و گوارا دارد. این واژه که تقریباً به همه زبان‌های آرامی، ایرانی، فرنگی و تازی وارد شده، در زبان‌های ایرانی و از آن میان فارسی ریشه کهن دارد. جزء اول آن ((سا)) به معنای آسایش و جزء دومش پسوند ((باط)) نمودار ساختمان، بنا، آبادی و عمارت است و در آخر بسیاری از واژه‌ها چون رباط، کاربات، خرابات و جز اینها آمده است و روی هم رفته به جای آسایشگاه و استراحتگاه امروز به کار می‌رفته است. ساباط به کلیه بناهایی که به منظور آسودن برپا می‌شده، چه در شهر و چه در بیرون از آن، اطلاق می‌شده است. در شهرستان‌های جنوبی ایران هنوز هم این واژه درست در جای خود به کار می‌رود (پیرنیا، ۱۳۹۰، ۲۳۱).

رباط: رباط در اصل کلمه‌ای عربی است و پس از پیدایش دین اسلام، در ایران متداول شده. این کلمه را ابتدا در زمان تسلط تازیان بر ایران، برای پستهای امدادی سربازخانه‌ها و ایستگاه‌های نظامی بکار برده‌اند (احسانی، ۱۳۸۱، ۱۹). ((رباط)) به معنی بستن و پیوند دادن است و بیش‌تر به معنی بستن حیوان در نقطه‌ای برای نگهداری و محافظت به‌کاررفته و سپس به همین تناسب به معنی محافظت و مراقبت به طور کلی آمده است. ((مرباطه)) به معنی محافظت مرزها و هم چنین به معنی مراقبت از هر چیز دیگر می‌آید چنان که در قرون نخستین اسلامی غازیان ثغور (جنگجویان مرزها) و داوطلبان جنگ با کفار را مرباطون می‌گفتند. به محل بستن و نگهداری حیوانات نیز ((رباط)) گفته می‌شود و به همین تناسب کاروانسرا را در زبان عربی ((رباط)) می‌گویند (کریمی، ۱۳۷۴، ۵۰۷-۵۲۴).

کاربات: کاربات چنانچه پیداست خانه کاروان است و پیش از اسلام به جای کاروانسرا به کار می‌رفته و آن نیز مانند رباط دارای اتاق، حوض و پایاب است و گاهی فقط دو یا سه اتاق دارد و نمونه آن در آبادی‌های کنار شاهراه کهن فارس کهن خودنمایی می‌کند (پیرنیا، افسر، ۱۳۷۰، ۱۲۴).

خان: خان نیز همان کاروانسرا است و این واژه در زبان تازی به طور مطلق به جای کاروانسرا به کار گرفته شده است. خان معنای دیگری هم دارد که شامل نمای ایوان و باغچه جلوی عمارت‌های بزرگ می‌شده و بیش‌تر با نام ((جلوخان)) مشهور است (هادی زاده کاخکی، ۱۳۸۹، ۳۴).

آب انبار: (امبار) آب انبار و منابع آب نوشیدنی در سراسر راه‌های ایران و در شهرهای این سرزمین به تعداد بسیار دیده می‌شود و بعضی از آنها که در شهرهای خشک و کم آب ساخته شده خود اثری بسیار زیبا و از لحاظ معماری شایان توجه است (پیرنیا، ۱۳۹۰، ۲۳۳).

قلعه‌های راهداری: قلعه‌های راهداری به گونه‌ای حفاظت از راه و برقراری امنیت کاروان و کاروانسرا، حفاظت از میل بلدها، تعمیر راه و گزارش خرابی‌های آن حفاظت از راه‌های مرزی و... را برعهده داشته‌اند که بر سر گردنه‌ها، در میانه کویر، کنار پل‌ها و رودخانه‌ها و گذرهای مهم یا در کنار کاروانسرا ساخته می‌شدند. دژها یا قلعه‌ها، از نقطه نظر نظامی در نواحی‌ای که دارای خواص تاکتیکی نظامی بودند یا بر محور جاده و شهر تسلط داشتند، همچنین از نقطه نظر سربازان و ساختن اردوگاهها یا انبار کردن اسلحه و ذخایر نظامی ساخته می‌شدند (احسانی، ۱۳۸۱، ۲۹).

میهمانخانه و دسکره: در کنار شهرهای نامی و آباد به ویژه شهرهایی که در دوره‌های مختلف تاریخی پایتخت ایران بوده‌اند کاروانسرای بزرگ، زیبا و باشکوهی دیده می‌شود که بیش‌تر آنها میهمانخانه بوده است و پادشاهان، امیران و فرمانروایان، میهمانان نامدار و گرمی خود را در آن جا پذیرایی می‌کردند. از جمله میهمانخانه بزرگ شاه عباسی در کاشان و کاروانسرای مادرشاه (جای میهمانسرای شاه عباسی) اصفهان و کاروانسرای وزیر در قزوین که تا صد سال پیش دایر بوده و فلاندن و کست معمار و نقاش فرانسوی از آنها سخن رانده‌اند (پیرنیا و افسر، ۱۳۷۰، ۱۲۹).

قهوه‌خانه و چایخانه: در قهوه‌خانه‌ها به مسافرانی که از راه می‌رسیدند و احتیاج به استراحت داشتند چای، قهوه، شربت یا ماست و دوغ داده می‌شد. در واقع چای از دوره قاجاریه و توسط کاشف السلطنه از هندوستان به ایران وارد شد و به تدریج در قهوه‌خانه‌ها به مصرف رسید. تعداد قهوه‌خانه‌ها در میان راه‌های ایران بسیار زیاد بوده است به نحوی که راه‌های قدیمی را می‌توان از کنار سازه‌های ویرانه در کنار آنها پیدا کرد. این قهوه‌خانه‌ها بیش‌تر در کنار پل‌ها یا نزدیک رودخانه‌ها، گردنه‌ها و در کنار راه‌هایی که از کویر می‌گذشت و خصوصاً در مجاورت چشمه‌ها ساخته می‌شدند. اکنون که خودروها جای چهارپایان را در مسافرت‌ها گرفته‌اند این قهوه‌خانه‌ها کم‌تر از گذشته مورد استفاده قرار می‌گیرند، ولی با این حال هنوز برخی از آنها متناسب با شرایط نوین به عنوان کافه، رستوران و چایخانه به حیاتشان ادامه می‌دهند (هادی زاده کاخکی، ۱۳۸۹، ۴۲).

عوامل پیدایش کاروانسرا

دلایل متعددی را می‌توان در ایجاد، شکل‌یابی، توسعه و گسترش کاروانسراها مطرح کرد. ساده‌ترین آن، نیاز مبرم کاروانیان به آسایش و حفاظت در مقابل راهزنان و موانع طبیعی بود. موقعیت اقلیمی و طبیعی نیز در پیدایش این بنا سهم به‌سزایی داشت. به ویژه وضعیت اقلیمی و آب و هوای نسبتاً خشک و دشوار ایران زمین که باعث دوری شهرها و آبادی‌ها از همدیگر می‌شد. مسافت طولانی و دور بودن شهرها از یکدیگر، وجود نقاطی را برای آسایش و حفاظت از کاروانیان در بین راهها به مداخله عوارض خصوص شاهراه‌های اصلی، ضروری می‌نمود. در واقع فاصله زیاد بین مراکز تجاری مداخله عوارض طبیعی به خصوص بیابان و خطرات جنگ‌های متعدد داخلی، جایگاهی امن را برای تامین استراحت کاروان‌ها و سایرین ایجاد می‌کرد (اسکارچیا، جیان روبرتو، ۱۳۷۶، ۳۸).

بیش و پیش از هر عاملی، تجارت در پیدایش کاروانسرا نقش زیادی داشت. گسترش تجارت و بازرگانی و فواصل مراکز تجاری، امنیت راهها را می‌طلبید و باعث می‌شد در مسیر جاده‌ها و یا داخل شهرها برای آسایش تجار، کاروانسراهای متعددی بنا گردد. در کنار تجارت، مازاد تولید نیز با توجه به اتکای اقتصادباغلب حکومت ایران به کشاورزی عامل دیگری در ایجاد کاروانسرا بود. بررسی صادرات و واردات و حکومت‌های گذشته در ایران و ممالک پیرامون آن مانند سوریه، عثمانی و مصر به روشنی چرایی ایجاد کاروانسرا را آشکار می‌کند. در پیدایش کاروانسرا، مسائل نظامی و سیاسی را هم باید در نظر گرفت. درهم آمیختگی واژه رباط با کاروانسرا، ناشی از همین عامل بود.

رباط‌ها که در اصل اردوگاه‌های نظامی جهت ممانعت از شورش شهرهای مخالف اسلام بود، به تدریج با تثبیت مرزها، وظایف کاروانسرا را بر عهده گرفتند و از بعد نظامی خود خارج شدند. عامل مهم دیگری که در پیدایش کاروانسرا تاثیر داشت، دین و مذهب بوده است. با اهمیت معابد خدایان در شهرهای بزرگ، در دوران پیش از اسلام و کانون‌های علمی مذهبی دین اسلام در شهرهایی همچون نجف، خراسان و آذربایجان در دوره اسلامی، کاروانسرا نقش زیادی در ارائه خدمات به زائران، علما و طالبان علم و دین داشت. اهمیت این مسئله زمانی روشن می‌گردد که در سده چهارم ه.ق، واژه کاروانسرا به خانقاه (خانگاه) تعبیر شد. این امر به خاطر گرد آمدن اهل طریقت و صوفیان و نیز زندگی و تحصیل گروه‌های مذهبی در آن بود (هیلن برند^۱، ۱۳۸۳، ۳۴۱).

در حدود العالم، از خانقاه‌های شهر ترمذ سخن رفته است که «در آنها وظیفه و مقرری برای مسافران و نفقه مستمری برای ساکنان آن از فقیهان و طالبان دانش تعیین شده بود». هم چنین از اهمیت راه‌ها و شبکه منظم جاده‌ها، بخصوص شاهراه‌های تجاری در پیدایش کاروانسرا، نباید غفلت کرد. راه‌های مناطقی که دارای آب و هوای خشک و کویری بودند، نقش زیادی در ایجاد کاروانسرا برای آسایش مسافران داشتند (شانواز، خاقانی، ۱۳۹۴، ۲۲).

نمایی از عملکرد کاروانسراها

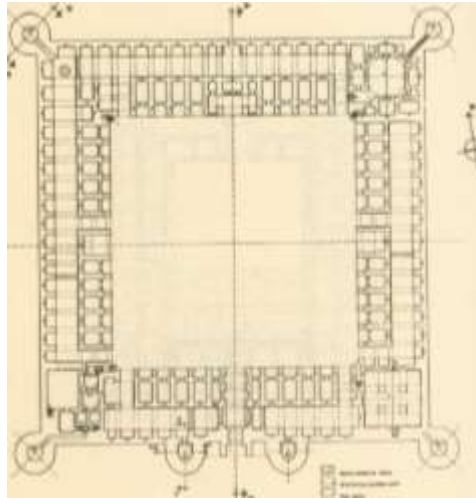
دوره پیش از اسلام: موقعیت جغرافیایی ایران به منزله‌ی پلی بین شرق (چین) و غرب (یونان و روم) باعث شده است که در طول تاریخ، همواره چهار راه تمدن و فرهنگ جهانی باشد (شانواز، خاقانی، ۱۳۹۴، ۲۵). منابع تاریخی حکایت از آن دارد که هخامنشیان پایه‌گذار این بناها هستند. هرودت مورخ یونانی در کتاب پنجم خود از منزلگاه‌هایی گفتگو می‌کند که هخامنشیان بین شوش و سارد ساخته بودند. این مورخ از ۱۱ بنای شبیه کاروانسرا (چاپارخانه) نام می‌برد که در فاصله حدود ۲۵۰۰ کیلومتری بین پایتخت هخامنشی و بابل ساخته شده بود و کاروانیان ۳ ماهه آن را طی می‌کردند. نمونه‌ای از بناهای یاد شده از عهد هخامنشی به جای مانده، ولی روشن است که در آن زمان نیاز وافر به ایستگاه‌های بین راه و امنیت و رفاه کاروانیان و بالاخره پیک‌های مخصوص احساس می‌شده است. نوع معماری این بناها با توجه به توضیحات هرودت، دارای طرحی ساده و ساختمانی آن‌ها سنگ و لاشه‌های سنگی بود. در دوره اشکانی همانند عهد هخامنشی توسعه راهها و ایجاد ایستگاه‌های بین راه و حمایت از کاروانیان اهمیت فوق‌العاده‌ای یافت و در اغلب مسیر جاده‌ها، بویژه در مسیر جاده معروف ابریشم، ساختمانهایی شبیه کاروانسرا ایجاد گردید. متأسفانه ویژگی هنرهای مختلف، بویژه معماری و تزیینات آن در عهد اشکانیان که حدود پنج قرن در ایران حکومت کردند، به طور کامل شناخته نشده است.

بنابراین نمی‌توان درباره نحوه معماری کاروانسراهای این دوره نظریه‌ای داد ولی در مقایسه با دژها و شهرهای اشکانی که اخیراً در دشت گرگان شناسایی گردیده، می‌توان احتمال داد که کاروانسراهای آن زمان به صورت مربع مستطیل با مصالحی چون خشت و آجر بنا گردیده، اتاق‌ها و اصطبل‌هایی در اطراف داشته است. در معماری و توسعه کاروانسراهای پیش از اسلام، عصر ساسانی را باید یکی از ادوار مهم دانست، در این دوره به علت اقتصاد وسیع و گسترده اهمیت بسیاری به ایجاد راه‌ها و همچنین امنیت کاروانیان می‌دادند و در نتیجه کاروانسراهای بسیار در مسیر جاده‌ها و گذرهای اصلی بنا گردید. نقشه‌های کاروانسراها در این دوره عموماً به صورت چهارایوانی و مصالح ساختمانی آن عموماً لاشه، سنگ، آهک و گچ بوده است (کیانی، ۱۳۹۳، ۲۶۶).

کاروانسرای دیرگچین در جاده تهران- قم، کاروانسرای انوشیروان بین سمنان و دامغان و کاروانسراهای دروازه گجو کنار سیاه در استان فارس، از جمله آثاری هستند که از این دوره باقی مانده است. کارایی این بناها، بیشتر سیاسی، اقتصادی و تجاری بود. همچنین، طرح این بناها به تأثیر از اعتقاد ایرانیان به عناصر طبیعت (آب، خاک، باد، آتش) بود و در ساخت آن‌ها از مصالح بومی استفاده می‌گردید (شانواز، خاقانی، ۱۳۹۴، ۳۷). به طور کلی درباره معماری ساسانی باید گفت که: معماری این عهد بر اساس معماری بومی و نواحی خشک مرکزی و شرقی ایران بنیان‌گذاری شده است (زارعی، ۱۳۸۹، ۱۵۵). کاروانسرای دیرگچین با عنوان مادر کاروانسراهای ایران در جنوب ورامین و در منطقه اسدآباد در جنوب شرقی کوه مره و شمال شرقی دریاچه حوض سلطان قرار دارد. این کاروانسرا دارای ۶ برج است که ۴ برج در گوشه‌ها و ۲ برج مدور در طرفین ورودی قرار دارد.

۱. Robert Hillenbrand رابرت هیلن برند، استاد گروه هنر اسلامی در دانشگاه ادینبورگ اسکاتلند، پس از اتمام تحصیلات خود در دانشگاه های کمبریج و آکسفورد، از سال ۱۹۷۱ به تدریس در گروه هنرهای زیبای دانشگاه ادینبورگ پرداخت و در سال ۱۹۸۹ ریاست گروه هنر اسلامی در این دانشگاه را برعهده گرفت.

داشتن حمام، آسیاب، مسجد، توالی عمومی و شاه نشین این کاروانسرا را از سایر کاروانسراها متمایز می‌کند. این کاروانسرا دارای چهار ایوان است. مساحت کل این کاروانسرا بالغ بر ۱۲ هزار مترمربع و مساحت بنای آن حدود ۸ هزار مترمربع است. این بنا دارای ۴۳ حجره، ۸ شترخانه و مغازه جهت فروش مایحتاج ضروری کاروانیان است. کاروانسرای دیرگچین در دوره‌های مختلف از جمله دوران ایلخانی، صفوی و قاجار مرمت و بازسازی شده است. این بنا در مسیر یکی از راه‌های اصلی ری به قم، تا اواسط دوره قاجار مورد استفاده بوده است (پیربادیان، ۱۳۹۱، ۲۵۳).



تصویر: کاروانسرای دیرگچین (میراث فرهنگی قم)

دوره اسلامی

متاسفانه اطلاعات ما نسبت به کاروانسراهای اوایل اسلام به دلیل آنکه چنین آثاری بر جای نمانده، بسیار کم است. بدون شک دین اسلام، شبکه کاروانسرای را در کارکرد مذهبی افزایش داد. زیرا از این گونه بناها هم برای تبلیغ و نشر دین اسلام و هم برای آموزش و تعلیم مفاهیم اسلامی استفاده می‌شد. به نظر می‌رسد در این گیر و دار، مبادلات تجاری نیز صورت می‌گرفت. از این رو رباط اسلامی، مدار هویتی برای کاروانسرا در دوره‌های بعدی شد. با گسترش دین اسلام به نقاط دور از شبه جزیره عربستان، نه تنها ارزش تجاری و بازرگانی کاروانسرا، بلکه اهمیت و جایگاه آن در نشر و تعلیم اسلامی دو چندان گردید (شانواز، خاقانی، ۱۳۹۴، ۲۸). در دوره سامانیان و آل بویه و آل زیار و غزنویان احداث بناهای عام المنفعه^{۱۲} از جمله کاروانسراهای برون شهری رونق زیادی گرفت و از یادگارهای آن زمان رباط چاهه یا رباط ماهی در کنار جاده مشهد- سرخس که به صورت چهار ایوانی بنا گردیده می‌باشد. در زمان حکومت پادشاهان سلجوقی و بخصوص در زمان صدرات خواجه نظام الملک بناهای مذهبی و غیر مذهبی توسعه فراوان یافت. ایجاد راه‌های جدید و همچنین تامین امنیت جاده‌ها باعث روز افزونی تجارت و اقتصاد گردید. در نتیجه در مسیر جاده‌های کاروانی، برای آسایش مسافرین، کاروانسراهای متعددی احداث گردید. رباط شرف که در نزدیکی سرخس واقع شده یکی از شاهکارهای زمان سلجوقی محسوب می‌شود. در زمان ایلخانی فعالیت معماری و توسعه راه‌ها و رونق اقتصادی را مرهون زحمات و تلاش خواجه رشیدالدین فضل‌اله هستیم. از کاروانسراهای باقی مانده دوره ایلخانیان، کاروانسراهای مرند، جلفا و سرچم در آذربایجان، و انجیره در منطقه رباطات یزد و سپنج در خراسان می‌تواند اهمیت این نوع بناها را در آن دوره برای ما مشخص کند (ایوازیان، ۱۳۷۴، ۵۸۵).

فعالیت معماری و احداث کاروانسرا در دوره تیموریان نیز ادامه یافت. به دلیل توسعه تجارت، کاروانسراهایی ایجاد گردید که عموماً نقشه چهارایوانی و تزئینات کاشیکاری داشتند. پس تیموریان، به دلیل هرج و مرج سیاسی و مذهبی، توجه چندانی به شبکه کاروانسرای و جایگاه آن نگردید. این مسئله تا روی کار آمدن صفویان ادامه داشت تا اینکه با به قدرت رسیدن صفویان و با توجه شاهان صفوی، به اهمیت کاروانسرا تحول بزرگی در این باره ایجاد کرد. بدون تردید رونق و توسعه کاروانسرا در زمان صفویان در اثر مجموعه عواملی همچون اقتدار و ثبات سیاسی، تجارت و بازرگانی، اقتصاد شکوفا، تشویق و ترغیب شاهان، شبکه‌ی منظم راه‌ها، باورهای مذهبی شیعه و انتظام امور بود (شانواز، خاقانی، ۱۳۹۴، ۳۰).

بدون شک، عصر طلایی ایجاد کاروانسراهای ایران متعلق به دوره صفوی است. رونق تجارت داخلی و خارجی و اهمیت دادن به راه‌ها و شهرهای زیارتی باعث شد که کاروانسراهای زیادی در این گونه جاده‌ها ساخته شود (کیانی، کلایس، ۱۳۷۳، ۳). در این دوره تحولات زیادی در فرم و پلان کاروانسراها ایجاد شد، بطوریکه در مواقعی کاروانسراها از فرم کلاسیک خود که معمولاً تا این دوره به صورت چهار ضلعی منظم (مربع یا مستطیل) ساخته می‌شد خارج شده و در فرم‌های چند ضلعی منظم و گاهی نامنظم و حتی پلان‌های دایره‌ای به خود اختصاص داد. پس از این دوره شکوفا معماری کاروانسراهای ایران به یک دوره رکود در دوران افشاریه و زندیه می‌رسیم. ولی با سر کار آمدن سلسله قاجاریه سعی شده که احداث کاروانسراها کمابیش مانند گذشته ادامه پیدا کند.

۱۲. آنچه که سودش به مردم برسد

البته به تدریج در مصالح کاروانسراهای این دوره تغییراتی بوجود آمد و بجای آجر و سنگ که در دوره‌های قبل استفاده می‌شد خشت جایگزین آن شد. در دوره قاجاریه بسیاری از کاروانسراهای عصر صفویه بازسازی و تعمیر گردید و حتی در مواردی توسعه پیدا کرد و در این موارد سعی شده که از مصالح هم آهنگ استفاده شود (ایوازیان، ۱۳۷۴، ۵۸۶).

عناصر تشکیل دهنده یک کاروانسرا

اساس معماری کاروانسراها مانند بناهای عمومی، تابع شیوه، سنت و سبک رایج عهد خود و تا اندازه‌ای در پرنو شرایط جغرافیای منطقه‌ای که در آن بنا شده‌اند، بوده‌است (هادی زاده کاخکی، ۹۹، ۱۳۸۹). چنان‌که پیش از این بیان شد، با وجود این که تشکیل حلقه‌های سه‌گانه دور حیاط مرکزی، محل نگهداری چهارپایان و حصار بیرونی کاروانسرا در ایران به عنوان نمای خارجی کاروانسرا، عناصر اصلی تشکیل دهنده یک کاروانسرا هستند، ولی طبق مدارک و آگاهی‌های به‌دست آمده، ساخت این بناها از بیرون به داخل انجام می‌شده است. یعنی در شروع، ورودی اصلی و سپس حصار بیرونی ساخته می‌شده و بعد اقدامات دیگر ساختمانی از قبیل مشخص کردن حریم حیاط مرکزی، تقسیم بندی فضاها با پیمانانه (مدول) قراردادی و نحوه اتصال عناصر مختلف مشخص می‌شد. عناصر تشکیلی بنا به صورت فهرست وار عبارتند از: ورودی، هشتی، تقسیمات داخلی هشتی، محور اصلی ورود به حیاط مرکزی، اتاق‌ها و غرفه‌ها، استبل‌ها و محل نگهداری چهارپایان، کریدورها، ملحقات و اتصال گوشه‌ها، نماها و تزیینات ورودی و برخی بناهای الحاقی مانند آب انبارها، بازار، برج دیده‌بانی و... (آبوزیان، ۱۳۷۴، ۵۸۳-۶۰۰).

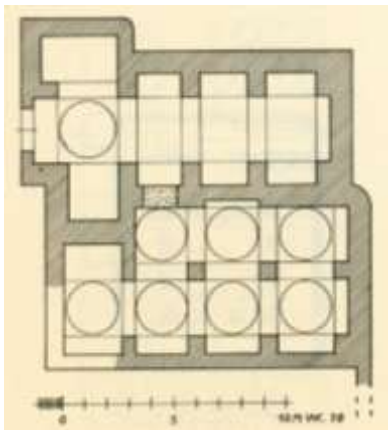
گونه شناسی کالبدی کاروانسراها

از نظر معماری، کاروانسراهای ایران متنوع بوده و معماران ایران از طرح‌ها و نقشه‌های گوناگونی برای ایجاد کاروانسراها استفاده می‌کردند. تنوع طرح‌ها و نقشه‌های کاروانسراهای ایران ایجاب می‌کند که این کاروانسراها به گروه‌های مختلف تقسیم شوند و خصوصیات و ویژگی‌های هر گروه جداگانه مورد بررسی قرار گیرد. از آنجا که احداث کاروانسراهای ایران به دلایل گوناگون شکل و گسترش یافته شایسته است تمامی دلایل آن، از شرایط آب و هوایی تا شیوه معماری منطقه-ای، مورد بررسی قرار گیرد. کاروانسراهای ایران را از نظر قرار گرفتن در موقعیت‌های جغرافیایی ایران کنونی می‌توان به چهار گروه تقسیم بندی کرد که از نظر معماری علی‌رغم شباهت زیادی که بین بناهای هر گروه دیده می‌شود، در جزئیات هر یک ویژگی‌هایی به چشم می‌خورد که از نظر تنوع حیرت آور است. این چهار گروه عبارتند از:

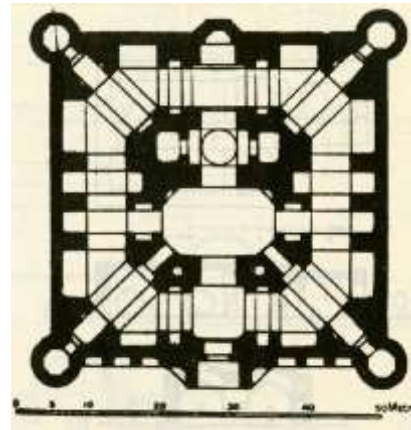
۱- کاروانسراهای کاملاً پوشیده مناطق کوهستانی

این نوع کاروانسراها، از توقف‌گاه‌های کوچک کنار راه‌ها تا ساختمان‌های سلطنتی زمان شاه عباس اول را شامل می‌شود. نمونه ساده این نوع کاروانسراها از اتاق‌های گنبد دار مرکزی با یک ردیف اتاق گنبددار و تعدادی استبل که در همان ردیف قرار دارند، تشکیل شده‌اند. اکثر کاروانسراهای کوهستانی دارای اجاق‌های متعدد یا بخاری دیواری در داخل بنا هستند. هم‌چنین از هر طرف بسته و پوشیده‌اند و به راحتی می‌توانند جلوی بادهای مداوم و برف‌های زمستانی و تگرگ‌های بهاری و پاییزی را گرفته و کاروانیان را از این گونه آسیب‌ها در امان نگه دارند. این نوع کاروانسراها در مناطق کوهستانی و به ویژه گذرگاه‌های صعب العبور احداث و پیش از همه در عهد صفوی بنیاد شده‌اند. از نمونه‌های جالب این گروه از کاروانسراها می‌توان به کاروانسرای شبلی در آذربایجان، امامزاده هاشم در جاده ابلعی و کاروانسرای گدوک در جاده فیروزکوه اشاره کرد (هادی‌زاده کاخکی، ۱۳۹۲، ۱۰۱).

کاروانسراهای کوهستانی، به دلیل وضعیت اقلیمی، غالباً فاقد حیاط مرکزی بودند. ارتفاع بنا نسبت به طول و عرض اطاق‌ها کم بود، به‌ویژه اصطبل که بخاطر صرفه جویی در سوخت و تامین حرارت بیشتر، ارتفاع کمتری داشتند. تالار مرکزی و یا اطاق‌های مسافران، در وسط ساختمان قرار داشت و فضای اصطبل‌ها در اطراف آن، به صورت فضای حایل محیط داخلی و خارجی عمل می‌کرد. پی و دیوارهای کاروانسراهای کوهستانی از سنگ و لاشه‌های سنگی است. این مصالح بوم‌آوردی بود که بیشتر از اطراف کاروانسرا تهیه می‌شد (شانواز، خاقانی، ۱۳۹۴، ۱۶۶). کاروانسرای شبلی در بین جاده تبریز- میانه، نوع پلان کوهستانی بدون حیاط مرکزی، قدمت دوره صفویه و مصالح ساختمانی آجر- سنگ می‌باشد. کاروانسرای گردنه گدوک در جاده فیروزکوه، نوع پلان کوهستانی، قدمت دوره قاجاریه و مصالح ساختمانی قلوه سنگ می‌باشد.



تصویر: گردنه گدوک. (کیانی، کلایس، ۱۳۷۳، ۴۴۴)



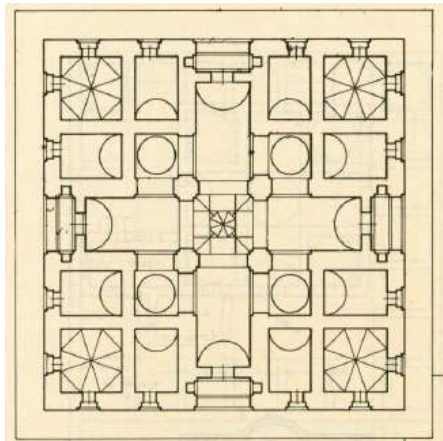
تصویر: کاروانسرای شبلی، (کیانی، کلایس، ۱۳۷۳، ۴۹۵)

۲- کاروانسراهای کرانه خلیج فارس

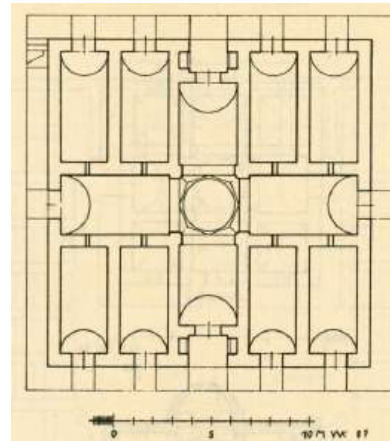
به علت اوضاع اقلیمی و جغرافیایی کرانه‌های خلیج فارس کاروانسراهای این منطقه معماری ویژه‌ای دارد. این کاروانسراها عموماً فاقد حیاط مرکزی بوده، شامل بنایی چهارگوش است و با اتاق مرکزی صلیبی شکل و اتاق‌های جانبی. یک سوی سنگی دور تا دور ساختمان ساخته شده و همه اتاق‌ها به خارج بنا راه دارند. کاروانسراهای بسیاری با مشخصات ذکر شده در عهد صفوی، بخصوص پس از ایجاد بندرعباس در سال ۱۶۲۰م/ ۵۱۰۳۰. بین جاده‌های شیراز- لار، بندرعباس- لار و اصفهان- بندرعباس احداث شده‌است.

خوشبختانه با گذشت زمان بسیاری از این کاروانسراها، بخصوص کاروانسرای بندرعباس- لار سالم مانده، امکان بررسی و تحقیق را آسان می‌نماید. از آنجا که این کاروانسراها در دوره آرامش سیاسی عهد صفوی ساخته شده، هیچ کدام جنبه دفاعی نداشته، دروازه‌های ورودی کاروانسراها به هر سمتی که لازم بوده گشوده می‌شده تا بادهای خنک ساحلی را به ساختمان برساند. تنوع معماری این نوع کاروانسرا از نظر معماری نیز حایز اهمیت فراوان است. از نمونه‌های جالب این گروه می‌توان از کاروانسرای قلعه پهلوی نام برد که در غرب جاده بندرعباس قرار گرفته، ویرانه‌هایش هنوز به چشم می‌خورد. این کاروانسرا یک حیاط کوچک هم داشته- است. شایان ذکر است که پس از دوره صفویه تغییراتی در معماری این نوع کاروانسراها به وجود آمده است. مثلاً در چهارگوش بنا برج‌های دفاعی ساخته شده یا راه دالان‌ها به خارج مسدود گشته‌است (کیانی، ۱۳۹۳، ۲۷۴).

کاروانسرای قلعه پهلوی، ینگلی، موخ، احمد، بادینی جیحون، تنگ دالون، تنگ نو، برکه سلطان و برکه سفید از جمله بناهای کرانه خلیج فارس به شمار می‌روند که با این گونه معماری، در مسیر بندر عباس به لار ساخته شدند (شانواز، خاقانی، ۱۳۹۴، ۱۶۸). کاروانسرای بادینی و کاروانسرای تکیه خانه، جاده لار- بندر عباس، نوع پلان کرانه خلیج فارس، قدمت دوره صفوی و مصالح ساختمانی سنگ می‌باشد.



تصویر: کاروانسرای تکیه خانه (کیانی، کلایس، ۱۳۷۳، ۳۱۹)

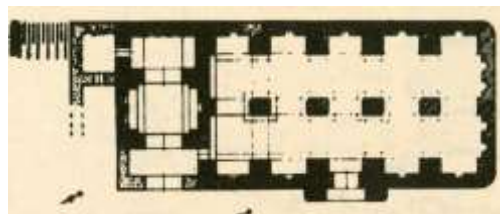


تصویر: کاروانسرای بادینی (کیانی، کلایس، ۱۳۷۳، ۳۱۱)

۳- کاروانسرای سواحل جنوبی دریای خزر:

تعداد کاروانسرای صفویه در سواحل جنوبی دریای خزر، در مقایسه با سایر مناطق ایران نسبتاً کمتر است. در این سواحل بارندگی زیاد، شرایط آب و هوایی معتدل آباد بودن کل منطقه و نزدیک بودن مراکز جمعیت بر خلاف سایر مناطق اقلیمی باعث شد تا نیازی به کاروانسرای بین راهی به تعداد بسیار نباشد. با توجه به کاروانسرای باقی مانده مشاهده می‌شود که اغلب کاروانسراها در این منطقه در مسیر ارتباطی بین فلات مرکزی ایران و شهرهای این سواحل بوده‌است (قبادیان، ۱۳۹۷، ۳۴۰). در این سواحل، ساخت کاروانسرا به پیروی از سبک معماری کلی کاروانسرا در مناطق گرم و خشک و به صورت بنایی با حیاط مرکزی انجام می‌شد. با این حال چون در روش معماری حیاط مرکزی با فضای محصور، امکان کوران هوا در داخل اتاق‌ها و اصطبل‌ها کاهش دارد، از لحاظ اقلیمی برای این منطقه چندان مناسب نبود. لکن از لحاظ ایمنی و حفاظت از بنا در مقابل راهزنان و مهاجمان، این روش (فضای محصور) منطقی و صحیح به نظر می‌رسید.

در شکل کلی قوس‌ها و طاق‌ها نیز، همانند کاروانسرای مناطق مرکزی، از قوس‌های جناقی، طاق، تونیزه و طاق کلمبو^{۱۳} برای احداث این کاروانسراها استفاده می‌شد. با توجه به معماری همسان کاروانسرای سواحل دریای خزر با معماری بناهای مناطق مرکزی، به نظر می‌رسد طراحان و معماران آنها یکی بوده‌است. نوع مصالح مورد استفاده نیز برخلاف مصالح بومی که عمدتاً چوب و الیاف گیاهی بود، از مصالح پایدار آجر، سنگ و ملاتهای آهک و ساروج بود که در مقابل رطوبت و بارندگی مقاومت بیشتری داشتند. کاروانسرای بستک، عین‌الرشید سرداب و پل دوشان از جمله کاروانسرای سواحل دریای خزر به شمار می‌روند (شانواز، خاقانی، ۱۳۹۴، ۱۶۹). کاروانسرای بستک، جاده تهران- آمل، قدمت قاجاریه، نوع مصالح سنگ می‌باشد.



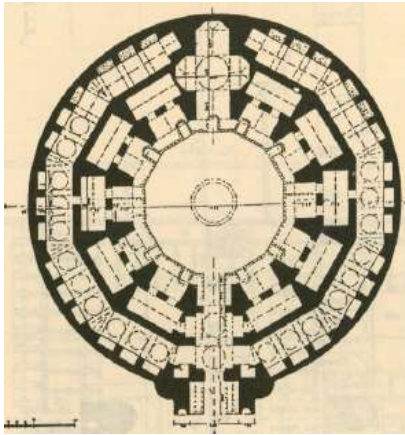
تصویر: کاروانسرای بستک. (کیانی، کلایس، ۱۳۷۳، ۴۰۵)

۱۳. طاق کلمبو. طاقی بسیار پرکاربرد و استوار که بیشتر برای مناطقی که بیم زمین‌لرزه می‌رود ساخته می‌شود. این طاق به گنبدکی کوچک می‌ماند که از چهار سو روی دیوار تکیه دارد و به همین دلیل می‌تواند روی دیوارهای با جرز کمتری سوار شود. این تاق را به سه روش ۱ تونیزه‌ای، ۲ دمغازه‌ای، ۳ کاربندی پیاده می‌کنند.

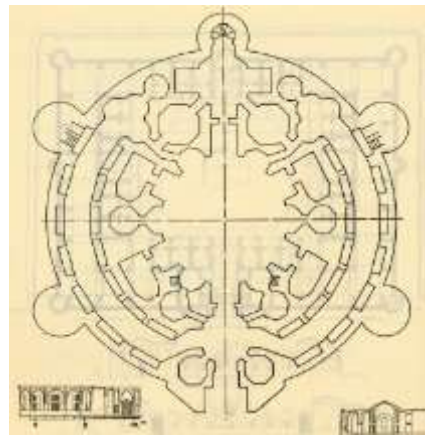
۴- کاروانسراهای حیاطدار مناطق مرکزی ایران

مهم‌ترین، بهترین و زیباترین کاروانسراهای ایران در این گروه قرار می‌گیرند. این گروه از کاروانسراها از نظر معماری به انواع زیر تقسیم می‌شوند: کاروانسراهای مدور:

تعداد کمی از کاروانسراهای ایران با نقشه مدور ساخته شده‌اند. این نوع از کاروانسراها بسیار جالب توجه هستند و از نظر معماری اهمیت فراوان دارند. گرچه در حال حاضر فقط دو نمونه از این نوع کاروانسرا شناخته شده، ولی همین دو نمونه نشان دهنده سلیقه، ذوق، ابتکار و بالاخره هنرنمایی فوق العاده معماران آن است. نمونه‌های یاد شده، یکی رباط زین الدین در جاده یزد - کرمان و دیگری کاروانسرای زیزه بین کاشان و نطنز است که تاریخ ساخت آن به زمان صفویه و تکمیل و بازسازی آن به زمان قاجاریه باز می‌گردد (هادی‌زاده کاخکی، ۱۳۹۲، ۱۰۲). کاروانسرای زین الدین در ۶۷ کیلومتری جاده یزد - کرمان، نوع پلان مدور، قدمت دوره صفوی، تزئینات آجرکاری و مسالچ ساختمانی سنگ و آجر می‌باشد. کاروانسرای زیزه در جاده کاشان - نطنز، نوع پلان مدور، قدمت دوره صفوی - قاجار می‌باشد.



تصویر: کاروانسرای زیزه (کیانی، کلایس، ۱۳۷۳، ۷۲)

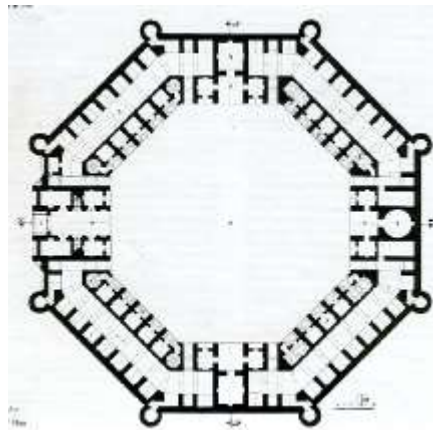


تصویر: کاروانسرای زین‌الدین (کیانی، کلایس، ۱۳۷۳، ۱۷۷)

۵- کاروانسراهای چندضلعی:

این گروه از کاروانسراها به شکل چندضلعی (اغلب ۸ ضلعی) و همانند کاروانسراهای مدور بسیار زیبا بنا شده‌اند. زمان ساخت آنها دوره‌ای است که در معماری کاروانسراها پیشرفت قابل ملاحظه‌ای به وجود آمده بود. از نظر تعداد، کاروانسراهای چندضلعی نیز همانند کاروانسراهای مدور اندک و فقط نمونه‌های کمی از آنها در سراسر ایران باقی مانده است. زیباترین نمونه کاروانسراهای این گروه عبارتند از:

امین آباد، خان خوره، چهارآباد و ده بید جاده اصفهان - شیراز، که به فرم ۸ ضلعی در دوره صفوی ساخته شده و نشان دهنده شیوه معماری اصفهانی هستند. به علت شباهت فوق العاده کاروانسراهای یاد شده به یکدیگر، می‌توان گفت که معمار آنها یک تن بوده است. به احتمال زیاد ایجاد این نوع کاروانسراها بیشتر جنبه دفاعی داشته تا مذهبی و اقتصادی، به این دلیل که دفاع از یک بنای ۸ ضلعی یا چند ضلعی به مراتب آسان تر از یک بنای مربع یا مستطیل شکل است. کاروانسراهای چند ضلعی از داخل و خارج قرینه بوده ولی کاروانسراهای مدور از خارج دایره ای شکل و از داخل چندضلعی هستند (هادی‌زاده کاخکی، ۱۳۹۲، ۱۰۲). نکته جالب توجه در معماری کاروانسراهای چند ضلعی و همچنین مدور این است که، معماران با الهام از شیوه معماری ایران، حیاط چند ضلعی داخل آنها را به صورت چهارایوانی ساخته‌اند (شانواز، خاقانی، ۱۳۹۴، ۱۷۰).



تصویر: کاروانسرای هشت ضلعی امین آباد شهرضا (گنجنامه، ۱۳۸۳، ۸۷)

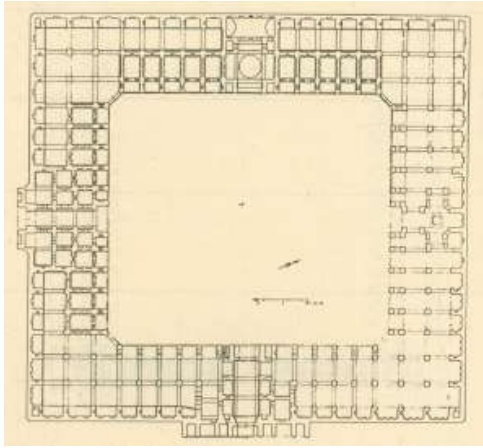
۶- کاروانسراهای دو ایوانی:

همانند مدارس و مساجد و دیگر بناهای از این دست در ایران، تعدادی از کاروانسراها را نیز به شکل دو ایوانی و به فرم مربع یا مستطیل ساخته‌اند. عموماً ایوان‌های این کاروانسراها یکی در مدخل ورودی و دیگری روبه روی آن قرار دارد. از نمونه‌های باقی مانده این کاروانسراها می‌توان از کاروانسرای چاه خوشاب و

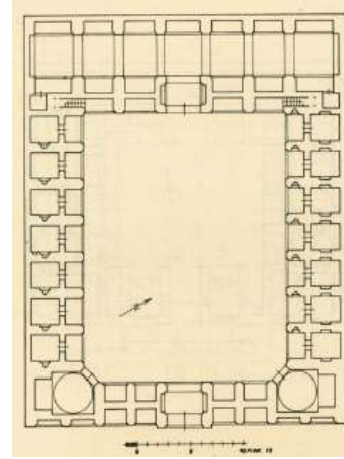
کاروانسرای دوکوهک نام برد (کیانی، ۱۳۹۳، ۲۷۶). کاروانسرای چاه خوشاب در جاده طبس- فردوس، نوع پلان دو ایوانی، قدمت دوره قاجاریه و مصالح ساختمانی سنگ- آجر می‌باشد.

۷- کاروانسرا با تالار ستون دار:

تعدادی از کاروانسراهای ایران با تالار ستون دار بنا شده‌اند و از تالار عموما به عنوان استبل استفاده می‌شده‌است. از این نوع کاروانسرای عسکرآباد بین جاده تهران - قم و کاروانسرای خاتون آباد در ۲۵ کیلومتری تهران در جاده گرمسار - سمنان را می‌توان نام برد (همان، ۲۷۶). کاروانسرای خاتون آباد شرق تهران، نوع پلان چهارایوانی با تالار ستوندار، قدمت دوره قاجاریه و مصالح ساختمانی آجر می‌باشد.



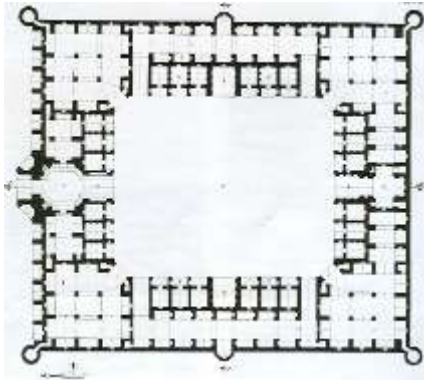
تصویر: کاروانسرای خاتون آباد (کیانی، کلایس، ۱۳۷۳، ۴۱۹)



تصویر: کاروانسرای چاه خوشاب (کیانی، کلایس، ۱۳۷۳، ۳۶۲)

۸- کاروانسرای چهار ایوانی:

احداث بنای چهار ایوانی با حیاط باز مرکزی، سابقه ای طولانی در معماری ایران داشته و در دوره باستان به ویژه دوره اشکانیان می‌توان نمونه‌هایی از آن را در قلمرو غربی ایران بازشناسی کرد. ساخت بناهای چهارطاقی، چهار ایوانی و حتی چهارگنبدی در دوره ساسانیان بسیار رواج یافت و زمینه ساز ساخت بناهای چهار ایوانه مانند مسجد، مدرسه، کاروانسرا، آرامگاه‌ها و ... پس از ورود اسلام شد. نمونه بارز این گونه کاروانسراها از سده پنجم قمری تکوین یافت. از دوره سلجوقی به بعد، کاروانسراهای زیادی با پلان چهار ایوانی احداث گردید که آثار آن در تمامی ایران پراکنده است. گرچه گروه کاروانسراهای چهار ایوانی که به شکل مربعی یا مستطیل بنا شده از نظر پلان با هم شباهت دارند؛ ولی در جزئیات مانند شکل داخل و خارج، دروازه ورودی، برج‌ها و ترتیب قرار گرفتن استبل‌ها هر یک دارای ویژگی‌های متفاوت هستند (همان، ۲۷۶). کاروانسرای مورچه خورت در جاده اصفهان، نوع پلان چهار ضلعی، قدمت دوره صفوی- قاجاریه و مصالح ساختمانی آجر می‌باشد.

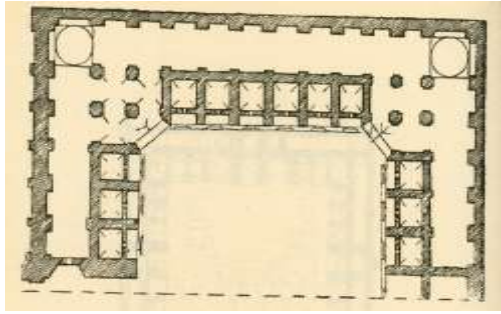


تصویر: کاروانسرای چهار ایوانی مورچه خورت (گنجنامه، ۱۳۸۳، ۳۰)

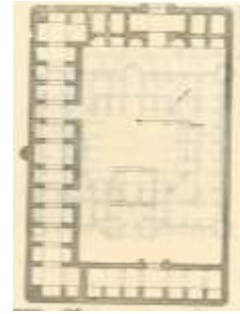
۹- کاروانسرا با پلان متفرقه:

این گروه، کاروانسراهایی هستند که نقشه و معماری آنها، با آنچه که در گروه‌های فوق اشاره شد شباهتی ندارند. دلایل مختلف چون سلیقه و ذوق معمار، نفوذ معماری خارجی و شرایط و موقعیت جغرافیایی در احداث این گونه کاروانسراها نقش داشته است. به عنوان نمونه می‌توان به کاروانسرای شاه عباسی در جلفای آذربایجان اشاره که به هنگام مسافرت تاورنیه سیاح فرانسوی، آباد و به گفته او توسط شخصی به نام خواجه نظر ساخته شده و مبلغ یکصد هزار اکو هزینه ساخت آن شده است (هادی زاده کاخکی، ۱۳۸۹، ۱۶۵). کاروانسرای سبزواری نیز از اینگونه بناها محسوب می‌شوند. به نظر آقای مولر (muller) کاروانسرای سبزواری شبیه کاروانسراهایی است که در بین النهرین ساخته شده‌است (شانواز و خاقانی، ۱۳۹۴، ۱۷۱).

کاروانسرای جلفا در آذربایجان- جلفا، نوع پلان متفرقه، قدمت دوره صفوی و مصالح ساختمانی آجر و سنگ می‌باشد. کاروانسرای سبزواری در سبزواری، نوع پلان متفرقه- غیر استاندارد، قدمت دوره صفویه و مصالح ساختمانی آجر می‌باشد.



تصویر: کاروانسرای سبزوار (کیانی، کلایس، ۱۳۷۳، ۳۷۵)



تصویر: کاروانسرای جلفا (کیانی، کلایس، ۱۳۷۳، ۴۸۹)

جزئیات معماری کاروانسراها

پس از استقرار حکومت مرکزی در ایران، رفت و آمد زیاد مسافران به علت گسترش بازرگانی، به صورت کاروان های بزرگ درآمده بود و ایرانیان با استفاده از هوش فطری خود کاروانسراها را به سبکی بنا می کردند که حراست بنا محفوظ مانده، در ضمن آسایش مسافران نیز تأمین شود و از تجاوز و حملات دزدان و راهزنان مصون بماند. در این دوره، برای کاروان ها که با تعداد عظیمی مسافر همراه با کالا و چهارپایانشان وارد می شدند، جایگاه هایی به صورت اتاق ها و ایوان های انفرادی ویژه مسافران، استیل هایی جدا از اتاق ها برای چهارپایان و اتاق های مخصوص جهت چهارپاداران در کاروانسراها پیش بینی شده بود.

حصارها را به جای چینه های گلی، از خشت خام و در مرحله بعد از آجر پخته به ارتفاع ۶ تا ۷ متر و به قطر ۸۵ سانتیمتر بنا می کردند. در این زمان، برای حفاظت بنا در برابر دزدان و مهاجمان، برج هایی پیش آمده به صورت نیم دایره و استوانه ای شکل در چهار گوشه ساختمان و در صورت لزوم، در طول دیوارها نیز به فاصله های معین در نظر می گرفتند. دروازه کاروانسرا دارای دری دولته و مستحکم از الوار چوبی و قطور از چوب های کاج، گردو و افرا بود که با میخ های بلند آهنی و پشت بندهای چوبی به هم اتصال یافته بود. این درها که بر روی پاشنه های آهنی به حرکت درمی آمدند، در سنگی گود شده قرار گرفته بودند. چارچوب دروازه، بر جرزهای سنگین دو طرف دروازه اتکا داشت. دروازه ها به وسیله کلون های چوبی محکمی که دندان دار بودند، بسته می شدند. به علاوه چند نوع چفت کشوی آهنی، بر دروازه ها نصب شده بود. قفل ها، بدوی و به صورت لوله استوانه ای بودند که با کلیدی پیچی، باز و بسته می شدند (هادی زاده کاخکی، ۱۳۹۳، ۱۰۶).

بر بالای سر در بنا، اتاق هایی ساخته می شد که به منزله محل دیده بانی و حفاظت دروازه کاروانسرا بود؛ تا محافظان و کاروانسراداران، از این اتاق ها - که مشرف به خارج بود - چون سنگری استفاده نموده و از دروازه کاروانسرا در برابر حملات مهاجمان دفاع کنند. برای این منظور در معماری بنا سوراخ یا دریچه ای تعبیه می شد با نام سرب افکن که از این محل آب جوش، سرب یا روغن یا سیال (ماده روان) داغ دیگری برای دفع مهاجم از محل به پایین ریخته می شد. در مواقع عادی، این اتاق ها برای اقامت مسافران ثروتمند و متمولان و متنفذان حکومتی، مورد استفاده قرار می گرفتند.

دروازه کاروانسرا جلوتر از دهلیزی که به صورت هشتی در داخل بنا بود، میان سردر آجری زیبا - که بر پیشانی آن، کتیبه کاشی معرق یا سنگ مرمر که نام بانی و سازنده (معمار) کاروانسرا و تاریخ بنا بر آن نقش بسته - قرار گرفته بود. در مدخل کاروانسرا، دو سکوی سنگی در طرفین هشتی ساخته شده بود که به اتاق های دو طرف می رسید. این سکوها محل اقامت کاروانسراداران بود. کاروانسراداران بر بالای این سکوها، افراد کاروانی را در موقع ورود کاروان، از نظر می گذراندند. در کنار سکوها، در دیف پلکان، مسافران را به اتاق های بالا و بام کاروانسرا می رسانید. پس از ورود کاروان به صحن کاروانسرا، مسافران به سوی اتاق ها می شتافتند و چهارپاداران، چهارپایان او را به مدخل استیل ها که معمولاً در چهار گوشه صحن حیاط قرار داشت می راندند. در مدخل استیل ها، اتاق هایی جهت اقامت و استراحت چارواداران (چهارپاداران) پیش بینی شده بود تا از آنجا مراقب چهارپایان، اثاثیه و کالاهای مسافران به آنهاپی که درون استیل ها قرار داشت باشند. استیل ها دور بنا، بین حصار کاروانسرا و پشت اتاق های مسافران قرار داشت. آفات و حشرات، به علت خنکی و تاریکی درون آنها، کمتر می توانستند در آنجا رشد و نمو کنند.

در داخل کلفتی بدنه حصارها محل هایی در فواصل معین به صورت درگاهی در طول بنا ساخته شده بود تا چارواداران کالا و اثاث مسافران را درون آن جای دهند. در برخی از کاروانسراها، اتاق های بزرگتری که دور از صحن و سروصدا قرار داشت، جهت اقامت بزرگان و رجال کشور پیش بینی شده بود. اتاق های طبقه دوم بنا مانند طبقه همکف ساخته شده و در انتهای آن، پستوهای کوچک تری مانند صندوق خانه ساخته شده بود؛ تا واردان اثاثیه خود را درون آن جای دهند. اتاق ها دارای درهای یکلته چوبی بودند و نیازی به پنجره نبود؛ زیرا فقط برای خوابیدن هنگام شب، در آنها اقامت می کردند. در بسیاری از کاروانسراها، اتاق ها فاقد در بودند و فقط پرده ای در جلوی آن می آویختند، ولی در معماری صفوی، پنجره هایی جهت تهویه و نفوذ هوا و نیز درهایی در مدخل آنها نصب شده بود. این در و پنجره ها ظرافتی ندارند، درواقع تخته هایی هستند که به یکدیگر اتصال یافته اند.

در بسیاری از اتاق ها، جهت گذاردن اسباب خانه که باید در دسترس افراد قرارگیرد، طاقچه هایی ساخته شده بود که عمق آنها از ۲۰ سانتی متر تجاوز نمی کرد. مسافران در زمستان، به اقامت در طول بنا بیشتر تمایل داشتند، برای این که مکان گرمی بود. از اتاق های کاروانسرا، گاه یک پنجره کوچک به طرف آخور طویله باز شده بود که شخص از آنجا می توانست نگاه کند از اسبش خوب پذیرایی می کنند یا نه. در بعضی از طول بنا، در برابر آخورهای طویله سکویی بسته شده بود که سه چهار نفر می توانستند در آن، قطار بخوابند. نوکرها و چهارپاداران و برخی مسافران غالباً بر روی این سکوها نشسته، گفت و گو و حتی غذا طبخ می کردند. پشت بام به صورت مسطح و در شب های زمستان، خوابگاه مسافران بود. حصار اطراف بنا به صورت جان پناه به ارتفاع یک تا دو ذرع، پشت بام ها را در بر می گرفت و از نفوذ شن های روان، حرارت دشت ها و کویرها و بادهای تند جلوگیری می کرد. از زمان صفویه، بخاری دیواری برای گرم کردن اتاق ها باب شد.

در ایوان ها نیز این نوع بخاری برای طبخ غذا پیش بینی شده بود. دودکش این بخاری ها به قدری باریک بود که فقط می توانستند بوته ای را در آن بسوزانند و قوری آبی را گرم کنند. در کاروانسراهای کوهستانی، اتاق ها به وسیله پنجره ای به استیل ها متصل بود تا در زمستان با دم زدن چهارپایان، اتاق ها گرم شود. صحن کاروانسرا با قلوه سنگ مفروش شده بود. کف ایوان ها و اتاق ها و سقف بام ها را آجر فرش می کردند. در وسط صحن برخی از کاروانسراها، حوضی مربع یا دایره ای

شکل از سنگ، به همراه پاشویه، برای وضو ساختن آماده بود. ناودان‌های سنگی در فواصل معین، در امتداد مسیر آب‌روهای سطح بام و بر لبه خارجی بنا قرار داشت، تا آب‌های باران را به خارج بنا سرازیر کنند.

کاروانسراها اصولاً از اعصار قدیم فاقد آبریزگاه (مستراح) بودند و مسافران، احتیاجاتشان را در بیابان‌های وسیع اطراف کاروانسراها یا گوشه تاریک استبل‌ها برآورده می‌ساختند. گاهی تعداد کمی آبریزگاه در زیر برجها گوشه مخفی کاروانسرا ساخته می‌شد، بعدها با وجود تعداد زیاد مسافران، تعداد آبریزگاه‌ها در کاروانسراهای بزرگ از چهار عدد تجاوز نمی‌کرد. اما در عصر قاجاریه، به خاطر حفظ بهداشت، مسئله آبریزگاه مورد توجه قرار گرفت و کاروانسراها را به تعداد کافی آبریزگاه مجهز کردند. همه آبریزگاهها به وسیله کانالی عمیق، به دهانه چاهی راه داشتند (احسانی، ۱۳۸۱، ۸۰).

مصالح: مصالح ساختمانی کاروانسراها از سنگ، آجر و خشت بود. سنگ به دو صورت مورد استفاده قرار می‌گرفت. بسته به اهمیت و موقعیت کاروانسرا، سنگ‌ها کاملاً استاندارد تراشیده می‌شد. در بسیاری از کاروانسراها لاشه‌های سنگی به کار رفته‌است. غالباً پی بنا مانند کاروانسرای قلعه خرگوشی، تلفیقی از سنگ و آجر بود. همچنین بنای برخی از کاروانسراها، از خشت و یا بلوک خشتی بود. با این حال نمای خارجی و داخلی را عموماً آجر تشکیل می‌داد. در مناطق کوهستانی، مصالح ساختمانی از سنگ و در مناطق کویری از خشت گلی و یا غالباً از خشت پخته استفاده می‌شد (شانواز و خاقانی، ۱۳۹۴، ۱۵۹).

نتیجه گیری:

کشور ایران به علت قرار گرفتن در شاهراه بازرگانی شرق و غرب و نیز گسستگی جغرافیایی همواره به ایجاد راه‌های بازرگانی، نظامی و تامین امنیت کاروانیان توجه داشته‌است. پایه گذار کاروانسراها هخامنشیان بوده‌اند. در معماری و توسعه کاروانسراهای پیش از اسلام، عصر ساسانی را یکی از ادوار مهم دانست. در تمدن ایرانی، کاروانسرا تنها مراکزی برای آسایش و امنیت کاروانیان نبود بلکه مهمترین ابزار ارتباطات و انتقال فرهنگ، روابط اجتماعی، تجاری و اقتصادی نیز محسوب می‌شد. عملکرد کاروانسراها تا دوره صفوی به جز دوره سلجوقی، بیشتر در پیرامون مسائل نظامی و سیاسی خلاصه می‌شد. اما از دوره صفویه واژه کاروانسرا به مفهوم اصلی چند منظوره‌ای و مشخصاً با هدف تجارت، بازرگانی و مذهبی رایج شد که دوره طلایی کاروانسراهای ایران مربوط به دوره صفویه می‌باشد.

مهمترین دلیل رونق و توسعه کاروانسرا در دوره صفویه، بازرگانی و تجارت بود. از عواملی که در طول تاریخ تأثیر چشم‌گیری در تجارت و بازرگانی داخلی و خارجی ایران داشته‌است، شبکه‌ی منظم راه‌ها می‌باشد. این مسئله در دوره صفویه به خاطر اهمیت تجارت، سبب گسترش کاروانسراها از لحاظ کیفی (خدمات) در جهت آسایش و امنیت کاروانیان شد. از بررسی کاروانسراها در تمام دوره‌ها به این نتیجه می‌رسیم که اساس معماری آنها مانند سایر بناهای عام و مذهبی تابع شیوه، سنت و سبک رایج زمان خود بوده ولی این موضوع حائز اهمیت است که چارچوب اصلی معماری کاروانسراها به دلایل مختلف کاربردی و نیازهای اجتماعی تغییر نکرده و در تمام دوره‌ها ثابت مانده‌است

با وجود سادگی و یک نواختی ظاهری که در معماری کاروانسراها به چشم می‌خورد می‌توان سبک آنها را در دوره‌های مختلف بررسی و تفکیک نمود. باتوجه به این موضوع که در شکل‌گیری و شناخت این بناها عواملی چون موقعیت محلی و اقلیمی و نحوه بکارگیری مصالح بسیار مؤثرند. کاروانسراها بر اساس اقلیم و معماری متفاوت هستند. کاروانسراهای کوهستانی از هر طرف بسته و پوشیده‌اند و به راحتی می‌توانند جلوی بادهای مداوم و برف‌های زمستانی و تگرگ‌های بهاری و پاییزی را گرفته و کاروانیان را از این گونه آسیب‌ها در امان نگه دارند و مصالح این گونه اغلب سنگی می‌باشد. کاروانسراهای کرانه خلیج فارس معماری ویژه‌ای دارد. این کاروانسراها عموماً فاقد حیاط مرکزی بوده، شامل بنایی چهارگوش است و با اتاق مرکزی صلیبی شکل و اتاق‌های جانبی. یک سوی سنگی دور تا دور ساختمان ساخته شده و همه اتاق‌ها به خارج بنا راه دارند.

این بناها هیچ کدام جنبه دفاعی نداشته، دروازه‌های ورودی کاروانسراها به هر سمتی که لازم بوده گشوده می‌شده تا بادهای خنک ساحلی را به ساختمان برساند. ساخت کاروانسراهای حاشیه دریای خزر به پیروی از سبک معماری کلی کاروانسرا در مناطق گرم و خشک و به صورت بنایی با حیاط مرکزی انجام می‌شد. با این حال چون در روش معماری حیاط مرکزی با فضای محصور، امکان کوران هوا در داخل اتاق‌ها و اصطبل‌ها کاهش دارد، از لحاظ اقلیمی برای این منطقه چندان مناسب نبود. لکن از لحاظ ایمنی و حفاظت از بنا در مقابل راهزنان و مهاجمان، این روش (فضای محصور) منطقی و صحیح به نظر می‌رسید. مهمترین و زیباترین کاروانسراها بناهایی هستند که حیاط مرکزی دارند. بیشتر کاروانسراهای صفوی در نواحی گرم و خشک قرار دارند. این کاروانسراها به انواع مدور، چند ضلعی، دارای تالار ستوندار، دوايوانی و چهار ایوانی و همچنین با پلان متفرقه تقسیم می‌شود و متنوع‌ترین گونه کاروانسراها برای بخش مرکزی ایران می‌باشد.

منابع

- ۱- آیوازبان، سیمون، ۱۳۷۴، روند شکل گیری کاروانسراهای برون شهری. مجموعه مقالات کنگره تاریخ معماری و شهرسازی ایران، ارگ بم- کرمان (جلد نخست). تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور. ۵۸۳-۶۰۰.
- ۲- احتشامی، منوچهر. ۱۳۸۱. راه و راه سازی در ایران. تهران: دفتر پژوهشهای فرهنگی
- ۳- احسانی، محمد تقی. ۱۳۸۱. یادى از کاروانسراها، رباطها و کاروانها در ایران. تهران: انتشارات سپهر
- ۴- اسکارچیا، جیان روبرتو. ۱۳۷۶، اماکن هنری ایران. ترجمه یعقوب آژند. تهران: انتشارات مولی
- ۵- برومند علیپور، نویدرضا- بزمی، عباس. ۱۳۸۹. مبانی مدیریت حمل و نقل. انتشارات سلسله الذهب
- ۶- بزرگمهری، زهره- خدادادی، آناهیتا، ۱۳۹۲، سیر تحول معماری ایران از آغاز دوران اسلامی تا پیش از حمله مغول. تهران: انتشارات سروش دانش
- ۷- پیربادیان، انوشه، ۱۳۹۱، کاروانسراهای ایران، تهران: هفت رنگ
- ۸- پیرنیا، محمد کریم، ۱۳۹۰، آشنایی با معماری اسلامی ایران، تهران: سروش دانش
- ۹- پیرنیا، محمدکریم. افسر، کرامت الله. ۱۳۷۰. راه و رباط. تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور و انتشارات آرمین
- ۱۰- پاکدل، بهروز. ۱۳۸۶. تاریخچه و سیر تحولات حمل و نقل در ایران و جهان تبریز: انتشارات احرار
- ۱۱- پوپ، آرتور، ۱۳۷۰، معماری ایران، ترجمه غلامحسین صدری افشاری، تهران: انتشارات فرهنگان
- ۱۲- زارعی، محمد ابراهیم. ۱۳۸۹. آشنایی با معماری جهان. تهران: انتشارات فن آوران
- ۱۳- شانواز، بلال- خاقانی، راضیه. ۱۳۹۴. کاروانسراهای ایران زمین. تهران: انتشارات پازینه
- ۱۴- قبادیان، وحید. ۱۳۹۷. بررسی اقلیمی ابنیه سنتی ایران. تهران: موسسه انتشارات دانشگاه تهران
- ۱۵- کیانی، محمد یوسف. ۱۳۹۳. تاریخ هنر معماری ایران در دوره اسلامی. تهران: انتشارات سمت، چاپ شانزدهم
- ۱۶- کیانی، محمد یوسف. ۱۳۹۳. معماری ایران دوره اسلامی، تهران: انتشارات سمت، چاپ شانزدهم
- ۱۷- کیانی، محمد یوسف، کلایس، ولفرام. ۱۳۷۳. کاروانسراهای ایران. تهران: سازمان چاپ و انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی
- ۱۸- کاویان، مجتبی_ غلامی، غلامحسین، ۱۳۹۵، بررسی سیر تحول معماری کاروانسراهای حیاط دار مرکز ایران، اثر فصلنامه علمی فنی هنری (شماره ۷۵): ۴۹-۶۶.
- ۱۹- کریمی، فاطمه. ۱۳۷۴. مقدمه ای بر شناخت رباط در ایران. کجمنوعه مقالات اولین کنگره تاریخ هنر معماری و شهرسازی ایران، ارگ بم- کرمان جلد سوم. ۵۰۷-۵۲۴.
- ۲۰- گنجنامه. ۱۳۸۳، فرهنگ آثار معماری اسلامی ایران، دفتر هفدهم: کاروانسراها. مرکز اسناد و تحقیقات دانشکده معماری و شهرسازی. تهران: انتشارات روزنه
- ۲۱- نعیماء، غلامرضا. ۱۳۹۴. سیر تحول معماری ایران از آغاز اسلام تا دوره تیموری. تهران: انتشارات سروش دانش
- ۲۲- هادی زاده کاخکی، سعید. ۱۳۹۳. کاروانسرا در ایران. تهران: دفتر پژوهشهای فرهنگی، چاپ دوم
- ۲۳- هیلن برند، روبرت. ۱۳۸۳. معماری اسلامی. ترجمه آیت الله زاده شیرازی. تهران: نشر روزنه