

به نام خداوند پاکی ها و مهربانی ها



پازینه یادآور پاکی هاست

www.pazine.ir

کاروانسراهای ایران زمین

تألیف: بلال شانواز - راضیه خاقانی



پازینه یادآور پاکى هاست



نشر پازینه

میدان انقلاب، اول خیابان کارگر جنوبی، بن بست گشتاسب، شماره ۴ طبقه همکف

تلفکس: ۶۶۹۶۱۵۲۲ و ۶۶۹۷۵۲۴۶-۷ تلفن همراه: ۰۹۱۲-۱۰۵۴۰۹۸

www.pazine.ir Info@pazine.ir

چاپ اول: ۱۳۹۴

تمامی حقوق این اثر محفوظ است

نام کتاب: کاروانسراهای ایران زمین

ناشر: پازینه

مؤلف: بلال شانواز- راضیه خاقانی

صفحه آرا: بلال شانواز

لیتوگرافی: نقش آفرین

چاپ و صحافی: جهان

شمارگان: ۱۰۰۰

قیمت: ۱۵۰۰۰ ریال

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۱۸۰-۰۹۳-۱

سرشناسه شانواز، بلال، ۱۳۶۰ -

عنوان و نام پدیدآور: کاروانسراهای ایران زمین دوره صفویان/تالیف بلال شانواز، راضیه خاقانی.

مشخصات نشر: تهران: پازینه، ۱۳۹۴.

مشخصات ظاهری: سیزده، ۲۳۲ ص: ۱۴/۵×۲۱/۵ س.م.

شابک: ۱-۹۳-۰۰۱۸-۶۰۰-۹۷۸

وضعیت فهرست نویسی: فیفا

یادداشت: کتابنامه

موضوع: کاروانسراها -- ایران -- تاریخ

موضوع: راهها -- ایران -- تاریخ

موضوع: ایران -- تاریخ -- صفویان، ۹۰۷ - ۱۱۴۸ق

شناسه افزوده: خاقانی، راضیه، ۱۳۶۴ -

رده بندی کنگره: NA۰۲۲۵/ش۲۲۲ ۱۳۹۳

رده بندی دیویی: ۷۲۲/۵۲

شماره کتابشناسی ملی: ۳۶۳۸۶۰۸

سخن ناشر

در هر سرزمینی عناصر و جلوه‌های خاصی دیده می‌شود که معمولاً برای مردم سرزمینهای دیگر پر جاذبه است. در میهن اسلامی ایران بیش از چند صد هزار تپه تاریخی و بالغ بر هزاران ابنیه و امکنه تاریخی (مساجد، تکایا، آرامگاه‌ها، مقابر عارفان، چله‌خانه‌ها، مناره‌ها، آب‌انبارها حمام‌ها، بازارها، یخچالها و کاروانسراها و...) وجود دارد که از لحاظ تنوع و تعدد میتوان گفت ایران جزو چند کشور تاریخی دهگانه جهان به شمار می‌رود. بنابراین این گونه‌ها از لحاظ فرهنگی، اقتصادی و حتی گردشگری دارای اهمیت و قابل مطالعه می‌باشند.

بدون شک شناخت همه جانبه علمی، کاربردی و اجرایی امکنه و ابنیه تاریخی به منظور دسترسی درست گردشگران به این نقاط بدون آنکه به اصالت آنها آسیبی وارد شود، در واقع حفظ و احیاء و به تبع آن یکپارچگی منابع را به دنبال دارد. کاروانسراهای تاریخی که موضوع پژوهش این کتاب می‌باشد، یکی از گونه‌های اصیل ایران‌زمین است که بر اساس اسناد موجود، سابقه آن به دوره هخامنشیان می‌رسد. هردوت مورخ یونانی از یکصد و ده بنای شبیه کاروانسرا (چاپارخانه) نام می‌برد که با فاصله حدود ۲۵۰۰ متر، بین پایتخت هخامنشی و سارد بنا گردیده بودند و کاروانیان این فاصله را سه ماهه طی می‌کردند. به هر تقدیر کاروانسراها مانند سایر بناهای تاریخی متأثر از فرهنگ، دین و سلیقه مردمان خویش است که در مسیر راههای کاروان‌رو همانند هتل‌ها و مسافرخانه‌های امروزی احداث می‌گردید.

دوره صفویه روزگار طلایی کاروانسراهای ایران محسوب می‌شود که برخی از مردم تعداد آنها را ۹۹۹ باب دانسته‌اند. این نقل و قول صرف نظر از صحت و سقم آن، بیشتر از باب اهمیت و توسعه این اماکن در این زمان بوده است. به طوری که در مسیر زیارتی تهران به مشهد، بنا به گزارش صنیع‌الدوله (نویسنده کتاب مطلع الشمس، ج ۳) در سه کاروانسرای تو در تو می‌اندشت (شاه‌رود-میامی) بیست هزار زوار می‌توانستند منزل کنند.

کتاب حاضر حاصل پژوهش محقق ارجمند آقای بلال شانواز و خانم راضیه خاقانی می- باشد که با تلاش علمی و پشتکار ممتد، به خوبی توانسته‌اند کاروانسراهای ایران زمین را به ویژه در دوره صفویه که اوج احداث کاروانسراها در این دوره بود، به صورت موجز و قابل استفاده به پژوهشگران و علاقه‌مندان فرهنگ و تاریخ کشور ارائه کنند. با این امید که مسئولین سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری کشور جهت بهره‌برداری اصولی و بهینه از این آثار تاریخی ارزنده با اشراف و جامعیتی بیشتر تلاش نمایند.

سید علی اصغر شریعت‌زاده

مدیر مسئول نشر پازینه

فهرست مطالب

عنوان	شماره
..... سخن ناشر	پنج
..... فهرست تصاویر	یازده
..... مقدمه	۱۵
..... فصل اول: پیشینه کاروانسرا از آغاز تا دوره صفویه	۱۷
..... ۱-۱ تعریف کاروانسرا	۱۷
..... ۲-۱ پیشینه کاروانسرا	۲۰
..... ۳-۱ عوامل پیدایش کاروانسرا	۲۲
..... ۴-۱ اهمیت کاروانسرا در تمدن ایرانی- اسلامی	۲۳
..... ۵-۱ نمایی از عملکرد کاروانسراها	۲۵
..... ۱-۵-۱ دوره پیش از اسلام	۲۵
..... ۱-۱-۵-۱ هخامنشیان	۲۶
..... ۲-۱-۵-۱ اشکانیان	۲۶
..... ۳-۱-۵-۱ ساسانیان	۲۷
..... ۲-۵-۱ دوره اسلامی	۲۷
..... ۱-۲-۵-۱ قرون اولیه اسلامی	۲۸
..... ۲-۲-۵-۱ غزنویان	۲۹
..... ۳-۲-۵-۱ سلجوقیان	۳۰
..... ۴-۲-۵-۱ ایلخانیان و تیموریان	۳۰

۳۱	۶-۱ جمع‌بندی بحث
۳۷	فصل دوم: توسعه کاروانسراها در دوره صفویان
۳۷	۱-۲ ظهور صفویان
۳۸	۲-۲ عوامل گسترش کاروانسرا در دوره صفویه
۳۹	۱-۲-۲ اقتدار و ثبات سیاسی
۴۱	۲-۲-۲ شکوفایی اقتصاد
۴۲	۳-۲-۲ تجارت و بازرگانی
۴۶	۴-۲-۲ شبکه منظم راهها
۵۲	۵-۲-۲ امنیت و انتظام
۵۶	۶-۲-۲ دین و مذهب
۶۰	۷-۲-۲ ترغیب و تشویق شاهان
۶۲	۳-۲ خلاصه فصل
۶۷	فصل سوم: کارکرد کاروانسرا در دوره صفویه
۶۷	۱-۳ بحث اجمالی
۶۹	۲-۳ بررسی کارکرد کاروانسرا
۶۹	۱-۲-۳ کارکرد تجاری
۶۹	۱-۱-۲-۳ کاروانسراهای درون شهری
۸۹	۲-۱-۲-۳ کاروانسراهای برون شهری
۹۲	۲-۲-۳ کارکرد امنیتی - نظامی
۹۸	۳-۲-۳ کارکرد خدماتی - رفاهی
۱۰۲	۴-۲-۳ کارکرد سیاسی - خبری
۱۰۷	۵-۲-۳ کارکرد اقتصادی
۱۱۰	۶-۲-۳ کارکرد اجتماعی
۱۱۸	۷-۲-۳ کارکرد غیر اخلاقی
۱۲۳	۸-۲-۳ کارکرد مذهبی
۱۲۸	۳-۳ نتیجه

۱۴۹	فصل چهارم: معماری کاروانسراها در دوره صفویه
۱۴۹	۱-۴ بحث اجمالی
۱۵۱	۲-۴ معماری
۱۶۵	۳-۴ تقسیم کاروانسرا بر اساس اقلیم و معماری
۱۶۵	۱-۳-۴ کاروانسراهای کوهستانی
۱۶۷	۲-۳-۴ کاروانسراهای کرانه شمالی خلیج فارس و دریای عمان
۱۶۸	۳-۳-۴ کاروانسراهای سواحل جنوبی دریای خزر
۱۶۹	۴-۳-۴ کاروانسراهای حیاطدار مرکزی
۱۶۹	۱-۴-۳-۴ کاروانسراهای مدور
۱۷۰	۲-۴-۳-۴ کاروانسراهای چند ضلعی حیاطدار
۱۷۰	۳-۴-۳-۴ کاروانسراهای دو ایوانی و چهار ایوانی
۱۷۱	۴-۳-۴ کاروانسراهایی با پلان متفرقه
۱۷۳	۴-۴ نتیجه
۱۸۵	فصل پنجم: نقش شاهان، حاکمان و زنان صفوی در شبکه کاروانسرای
۱۸۵	۱-۵ بحث اجمالی
۱۸۸	۲-۵ شاه اسماعیل اول (۹۰۷-۹۳۰ ه.ق.)
۱۹۱	۳-۵ شاه طهماسب اول (۹۳۰-۹۸۴ ه.ق.)
۱۹۳	۴-۵ شاه عباس اول (۹۹۶-۱۰۳۸ ه.ق.)
۲۰۲	۵-۵ شاه صفی (۱۰۳۸-۱۰۵۲ ه.ق.)
۲۰۳	۶-۵ شاه عباس دوم (۱۰۵۲-۱۰۷۷ ه.ق.)
۲۰۶	۷-۵ شاه سلیمان صفوی (۱۰۷۷-۱۱۰۵ ه.ق.)
۲۰۷	۸-۵ شاه سلطان حسین (۱۱۰۵-۱۱۳۵ ه.ق.)
۲۰۸	۹-۵ حاکمان و والیان صفوی
۲۰۸	۱-۹-۵ لله بیگ
۲۰۹	۲-۹-۵ ساروتقی
۲۰۹	۳-۹-۵ مقصود عطار

- ۴-۹-۵ خواجه بزرگ آغا کارمال و میر صابر ۲۱۰
- ۵-۹-۵ میر اسمعیل ۲۱۰
- ۶-۹-۵ الله وردیخان ۲۱۰
- ۷-۹-۵ شیخ علی خان زنگنه ۲۱۱
- ۸-۹-۵ محمود بیگ ۲۱۱
- ۹-۹-۵ میرزا هدایت ۲۱۲
- ۱۰-۹-۵ خواجه محرم ۲۱۲
- ۱۱-۹-۵ میرزا کوچک و محمدعلی بیگ ۲۱۲
- ۱۲-۹-۵ خواجه نظر ۲۱۲
- ۱۳-۹-۵ خواجه کاظم ۲۱۳
- ۱۴-۹-۵ امامقلی خان ۲۱۳
- ۱۵-۹-۵ میرزای نطنزی ۲۱۳
- ۱۰-۵ زنان ۲۱۳
- ۱-۱۰-۵ مادر عوض بیگ ۲۱۴
- ۲-۱۰-۵ رباط بی بی ۲۱۵
- ۳-۱۰-۵ زنان دربار شاه طهماسب ۲۱۵
- ۴-۱۰-۵ مادر شاه صفی اول ۲۱۵
- ۵-۱۰-۵ مادر شاه عباس ۲۱۶
- ۶-۱۰-۵ زینب بیگم ۲۱۶
- ۷-۱۰-۵ دختر شاه عباس ۲۱۷
- ۸-۱۰-۵ مادر شاه سلطان حسین ۲۱۷
- ۹-۱۰-۵ تی تی خانم ۲۱۷
- ۱۱-۵ خلاصه فصل ۲۱۸
- نتیجه گیری ۲۱۹
- منابع و مأخذ ۲۲۱

فهرست تصاویر

شماره	عنوان	صفحه
فصل اول		
۱-۱	کاروانسرای دیر گچین	۳۲
۲-۱	کاروانسرای کاج	۳۳
۳-۱	مصالح در دیوار کاروانسرای دیر گچین	۳۳
۴-۱	کاروانسرای خان حماد	۳۴
۵-۱	رباط چاهه	۳۴
۶-۱	رباط شرف	۳۵
۷-۱	کاروانسرای انجیره	۳۶
فصل دوم		
۱-۲	مسیرهای تجاری در دوره صفویه	۶۴
۲-۲	موقعیت کاروانسراهای صفویان در جاده ابریشم	۶۴
۳-۲	کاروانسرای صدرآباد	۶۵
۴-۲	کاروانسرای منظریه	۶۶
فصل سوم		
۱-۳	شرحی از کاروانسرای انارفروشان و کاروانسرای عربان	۸۵
۲-۳	کاروانسرای مخک	۱۳۰
۳-۳	کاروانسرای خان خوره	۱۳۰
۴-۳	کاروانسرای کنار تخته	۱۳۱
۵-۳	کاروانسرای ایزد خواست	۱۳۱
۶-۳	کاروانسرای شاه عباسی ری	۱۳۲
۷-۳	کاروانسرای شاه عباسی کرج	۱۳۲
۸-۳	کاروانسرای مرنجاب	۱۳۳
۹-۳	کاروانسرای امین آباد	۱۳۴

۱۳۵	 کاروانسرای زین‌الدین	۳-۱۰
۱۳۶	 کاروانسرای یاسنگان	۳-۱۱
۱۳۷	 کاروانسرای کوهپایه	۳-۱۲
۱۳۸	 کاروانسرای ده نمک	۳-۱۳
۱۳۹	 نمای سه بعدی کاروانسرای ده‌نمک	۳-۱۳
۱۳۹	 کاروانسرای علی آباد	۳-۱۴
۱۴۰	 کاروانسرای لاسجرد	۳-۱۵
۱۴۰	 کاروانسرای مهیار	۳-۱۶
۱۴۱	 کاروانسرای مادرشاه مورچه خورت	۳-۱۷
۱۴۲	 رباط سنگی زنجان	۳-۱۸
۱۴۲	 کاروانسرای ورزنه	۳-۱۹
۱۴۳	 کاروانسرای شاه عباسی قزوین	۳-۲۰
۱۴۳	 کاروانسرای میاندشت	۳-۲۱
۱۴۴	 پلان کاروانسرای میاندشت	۳-۲۱
۱۴۴	 کاروانسرای نیک‌پی	۳-۲۲
۱۴۵	 کاروانسرای چاله‌سیاه	۳-۲۳
۱۴۶	 کاروانسرای گبرآباد	۳-۲۴
۱۴۶	 کاروانسرای مید	۳-۲۵
۱۴۷	 کاروانسرای بیستون	۳-۲۶
۱۴۷	 کاروانسرای امامزاده هاشم اعلی	۳-۲۷

فصل چهارم

۱۷۴	 سردر کاروانسرای امین آباد	۴-۱
۱۷۴	 هشتی یک کاروانسرا	۴-۲
۱۷۵	 جایگاه کاروانسرادار	۴-۳
۱۷۵	 بادگیر در کاروانسرا	۴-۴
۱۷۶	 کاروانسرای خان‌خوره	۴-۵

- ۶-۴ بامبندی کاروانسرا ۱۷۶
- ۷-۴ حیاط داخلی کاروانسرای میاندشت ۱۷۷
- ۸-۴ آب‌انبار در بیرون از کاروانسرا ۱۷۷
- ۹-۴ کاروانسرای قلعه خرگوشی ۱۷۸
- ۱۰-۴ سنگ و خشت در نمای بیرونی کاروانسرا ۱۷۸
- ۱۱-۴ تزئین کنگره‌ای کاروانسرای مادرشاه مورچه خورت ۱۷۹
- ۱۲-۴ تزئین کاشیکاری در کاروانسرا ۱۷۹
- ۱۳-۴ مقرنس در کاروانسرا ۱۸۰
- ۱۴-۴ آجرکاری در دیوار کاروانسرا ۱۸۱
- ۱۵-۴ کاروانسرای گلشن ۱۸۲
- ۱۶-۴ طاق‌بندی در کاروانسرای میاندشت ۱۸۲
- ۱۷-۴ طاق و آجر در سقف کاروانسرا ۱۸۳
- ۱۸-۴ اصطبل در کاروانسرا ۱۸۳
- ۱۹-۴ تزئین سنگی کاروانسرای کتل ۱۸۴
- ۲۰-۴ پلان کاروانسراهای نواحی خلیج فارس ۱۸۴

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 صعب‌العبور و نواحی گرم و خشک اجرا می‌شد. ایرانیان مُبدع و موجد چنین ساختمانی بودند که بعدها نام کاروانسرا را به خود گرفت. این پدیده که می‌باید آن را چشمگیرترین هنر فرهنگی و معماری تمدن ایران در طول تاریخ دانست، به تدریج کارآیی ارزشمندی در جامعه ایرانی پیدا کرد؛ لکن امروزه به کاروانسرا و بناهایی مانند آن، بیش از یک «ویرانه‌ای در میان راه‌ها» نگریسته نمی‌شود و این مسئله ناشی از عدم توجه به کاربرد این بنای تاریخی در کاربری امور تجاری، گردشگری و فرهنگی است.

ایده و اجرای کاروانسرا ابتکار ایرانیان بود و فراتر از آن، این گونه معماری ایرانی در ادبیات عربی و غربی نیز اشاعه یافت. محتوای سفرنامه‌ها و نوشته‌های مسافرانی که در زمان‌های مختلف به ویژه در روزگار صفویان به ایران آمدند، تأکیدی بر این ابتکار و اهمیت شبکه کاروانسرای است.

تسلسل و تداوم فرایند این بنای تاریخی به تبع شرایط سیاسی و اقتصادی حکومت‌های ایران متفاوت به نظر می‌رسد. از دوره شکل‌گیری 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 می‌کند. تنها کمیت و وجود آثار این بناها از دوره صفویان است که ما را به دقت و تأمل بیشتری وادار می‌دارد. بنابراین کتاب حاضر بیشتر به تشریح چگونگی و عملکرد کاروانسراها در این دوره اختصاص دارد.

برآمدن سلسله صفویه در سده دهم هجری قمری نقطه عطفی در تاریخ کاروانسراهای ایران به شمار می‌رود. صفویان بیش از دو قرن در ایران فرمانروایی کردند که نیمی از آن با اقتدار و ثبات سیاسی سپری شد. از نیمه دوم دوره شاه عباس اول، بسیاری از نهادهای اصلی کشور دچار تغییراتی شدند که به طور مرسوم از آنها تحت عنوان «اصلاحات» یاد می‌شود. در این زمان راه‌های مناسب کاروان‌رو توسعه یافت و به موقعیت جدید بازرگانی در جنوب خلیج

فارس و نواحی مرکزی توجه بیشتری گردید که نتیجه آن ایجاد کاروانسراهای جدید به منظور رونق تجارت بود.

با توجهی که به تجارت و سفرهای زیارتی در این دوره صورت گرفت، راهها و شبکه کاروانسرای اهمیت زیادی یافتند و در زمان شاه عباس اول نه تنها کمیت کاروانسراها افزایش پیدا کرد، بلکه دوره طلایی کاروانسراهای ایران گردید. شبکه کاروانسرای در این دوره با تکیه بر هویت ایرانی و مذهب شیعه، مبین اندیشه‌ای بود که به طور کلی در مسئله زیارت و ارتباط ایرانیان با دیگر کشورها پیرامون تجارت و بازرگانی خلاصه می‌شد. در بیشتر نوشته‌های سیاحان اروپایی مانند تاورنیه، شاردن، ال‌تاریوس و دیگران به کرات از این معماری اصیل ایرانی گزارش می‌شود. انتظار می‌رود توجه به کارایی کاروانسرا در گذشته، بتواند سرمشق و راهگشایی در کاربری بناهای تاریخی به منظور توسعه صنعت گردشگری، هتلداری و تجاری باشد. حتی بسیاری از این بناها می‌توانند جایگاه همایش‌ها و نمایشگاه‌های اقتصادی، تجاری و فرهنگی با تاکید بر هویت و سنت‌های اجتماعی ایرانیان باشند.

با این اوصاف، تحقیقات صورت گرفته در باره هنر و معماری صفویان، بیشتر به معماری مساجد و طرح شهری اصفهان اختصاص دارد. بنابراین به جایگاه کاروانسرا از لحاظ کارکردی توجه لازم نشده است و بررسی این نکته می‌تواند به منظور برنامه‌ریزی در صنعت گردشگری و همچنین در ایجاد سازگاری میان کاربری عناصر تاریخی گذشته با نیازهای مدرن (مانند هتل عباسی) کارآمد باشد. بدیهی است که پژوهندگان حاصل کار را بدون ایراد نمی‌دانند و در این باره نقد و پیشنهادات خوانندگان گرامی را به دیده منت می‌نهند.

در پایان نگارندگان وظیفه خود می‌دانند از مدیریت محترم نشر پازینه که زمینه چاپ و انتشار این مجموعه را فراهم آوردند، سپاسگزاری نمایند. امید است که همواره در ترویج مبانی فرهنگی، تاریخی و اجتماعی ایران اسلامی با تکیه بر آموزه‌های علمی کوشا باشیم.

پیشینه کاروانسرا از آغاز تا دوره صفویه

۱-۱ تعریف کاروانسرا

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 منزل گاه از این دسته‌اند.^۱ به نظر می‌رسد این واژه‌ها، طیف وسیعی از کارکردهای مشابه کاروانسرا را انجام می‌دادند. به همین دلیل در تعریف کاروانسرا محققان و منابع تاریخی، چندان متفق‌القول نبوده و تعریف جامعی در این باره ندارند. ظاهراً در گذشته هر توقفگاه بین راهی را یک کاروانسرا می‌دانستند. برخی کاروانسرا را کانون مبادله کالا و نوعی مهمان‌خانه در مشرق‌زمین دانسته‌اند^۲ و گروهی دیگر، آن را محلی امن برای حفاظت و آسایش کاروانیان در حکم یک قلعه می‌دانند.^۳ در دایرةالمعارف لاروس، کاروانسرا مهمان‌خانه و پناهگاهی برای بیتوته مسافران در دسته‌های بزرگ تعریف شده است.^۴ آنچه در این میان ساده و روشن به نظر می‌رسد، این است که کاروانسرا، ساختمانی برای کاروان است. دقت در این واژه آشکار می‌کند که کاروان از کلمه کاربان ریشه دارد.

۱. گروه، ارنست و [دیگران]: معماری جهان اسلام؛ ترجمه یعقوب آژند، تهران، نشر مولی، ۱۳۸۸، ص ۸۸ - ۹۰ - دهخدا، علی اکبر: لغت نامه دهخدا، ج ۱۲، تهران، چاپ دانشگاه تهران، ۱۳۷۷، ذیل عنوان کاروانگه، کاروانگاه ص ۱۷۹۸۴.

۲. سفرنامه تاورنیه، ترجمه ابوتراب نوری، تصحیح حمید شیرانی، ج ۴، تهران، کتابفروشی تأیید، ۱۳۶۹، ص ۱۲۲.

۳. سفرنامه دن گارسیا، ترجمه غلامرضا سمیعی، تهران، نشر نو، ۱۳۶۳، ص ۱۲۱.

۴. Grand Larousse Encyclopedique, dix, Volume, ۱۹۶۴-۱۹۶۰, p۵۰۸.

بدون تردید کاروانسرا واژه اصیل ایرانی می‌باشد. این کلمه از زبان پهلوی آشکانی مشتق شده و در زبان‌های عربی، ترکی و انگلیسی مصطلح شده است.^۱ اما این بنا، چه نوع کاروانی را در خود جای می‌داد، نیاز به بررسی و تأمل دارد؛ چرا که آمیختگی واژگان مشابه که به آن اشاره گشت، در این نکته نهفته می‌باشد. بنابراین برای درک درست کاروانسرا به مفهوم تاریخی، تفکیک آن از این واژگان ضروری است. ریشه کاروانسرا از کاربات به معنی خانه کاروان، اخذ شده است و در ایران پیش از اسلام به جای کاروانسرا به کار می‌رفت.^۲ واژه‌ی ساباط نیز ریشه در زبان ایران باستان دارد؛ جز اول آن، سا به معنی آسایش و پسوند بات، نمود ساختمان و آبادی است. ساباط بیشتر در مناطق کویری به کار می‌رفت و به آن سایه‌بان نیز می‌گفتند^۳ لکن کاربرد لفظی آن در متون تاریخی، بسیار کم است. کلمه دیگر، خان می‌باشد و در زبان تازی به طور مطلق به جای کاروانسرا به کار رفته است.

تنها واژه‌ای که بیشتر با کاروانسرا آمیخته و متأسفانه در بیشتر متون تاریخی دوره اسلامی و حتی از نظر برخی نویسندگان، به جای کاروانسرا باب شده، کلمه رباط است مثلاً ماکسیم سیرو، رباط را در اصل، کاروانسرا می‌داند.^۴ در حالی که، رباط یک واژه عربی و به معنی اردوگاه نظامی در کنار راه ورودی یا خروجی شهرها بود که به مفهوم توقفگاه موقت لشکریان به کار می‌رفت. این کلمه پس از ظهور اسلام، توسط اعراب در فرهنگ معماری و اجتماعی ایران رایج شد و به

۱. کیانی، محمد یوسف و ولفرام کلایس: فهرست کاروانسراهای ایران، ج اول، وزارت فرهنگ و آموزش عالی

سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران، ۱۳۶۲، ص ۳.

۲. پیرنیا، محمدکریم و کرامت الله افسر: راه و رباط، سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران، تهران، ۱۳۵۰، ص ۱۲۲.

۳. همان، ص ۱۲۴.

۴. سیرو، ماکسیم: کاروانسراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان راه‌ها، ترجمه عیسی بهنام، انجمن فرانسوی شرق شناسی، تهران، ۱۳۴۹، ص ۱۸۶.

مقتضای زمان و مکان کاربری متفاوتی داشت.^۱ مقدسی با اشاره به شهر اسفیج‌باب می‌نویسد: «... در این شهر که مرزی و مهم و نبردگاه بود یک هزار و هفتصد رباط قرار داشت.»^۲

رباط، بیشتر در شهرها و ایالت‌های مرزی قرار داشت و در آن لشکریان اسلام برای ممانعت از شورش و طغیان شهرهای خاطی به دفاع می‌پرداختند. اما به تدریج به خاطر صلح و امنیت و گسترش تجارت از قرن نهم ه.ق و بخصوص در دوره صفویه، رباط با کاروانسرا مفهوم واحدی به خود گرفت و از این زمان به بعد، هر جا سخن از رباط به کار رفته است، مفهوم کاروانسرائی آن مد نظر می‌باشد.^۳

ریشه‌شناسی تاریخی کاروانسرا، حاکی از آن است که مفهوم و تعریف اصلی کاروانسرا، در بُعد تجاری و بازرگانی آن نهفته است؛ یعنی مکانی که کاروانیان برای تجارت و برای ممانعت از راهزنان و موانع طبیعی در آن رفت و آمد داشتند. تاکید هیلن برند در تعریف کاروانسرا، بر همین مفهوم استوار می‌باشد.^۴

گذشته کاروانسرا نیز نشان می‌دهد که پیدایش آن در ارتباط با تجارت اقوام و ملت‌ها بوده است. در دوره هخامنشیان، اشکانیان، مغولان، سلجوقیان، عثمانی‌ها و صفویان که تجارت و بازرگانی در جغرافیای سیاسی هر یک از آن‌ها گسترش داشت، کاروانسراها رونق و توسعه یافتند. بنابراین تعریف ساده در مورد کاروانسرا که توافق اهل فن و دانش باشد، این است که کاروانسرا ساختمانی بزرگ در بیرون شهر و یا

۱. هیلن برند، روبرت: معماری اسلامی، ترجمه باقر آیت الله زاده شیرازی، تهران، نشر روزنه، ۱۳۸۳، ص ۳۳۲، ۳۴۱ - سیرو، ماکسیم: راه‌های باستانی ناحیه اصفهان و بناهای وابسته به آنها، ترجمه مهدی مشایخی، تهران، ۱۳۵۷ش. ص ۸۷

۲. ابوعبدالله، محمد بن احمد مقدسی: احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، ترجمه علی منزوی، جلد دوم، شرکت مولفان و مترجمان ایران، تهران، ۱۳۶۱، ص ۳۹۴.

۳. احسانی، تقی: یادی از کاروانسراها، رباط‌ها و کاروان‌ها در ایران، تهران، انتشارات امیر کبیر، ۱۳۸۰، ص ۳۱.

۴. هیلن برند، روبرت: همان، ص ۳۳۱.

درون شهرها بود که کاروانیان در وهله اول برای اهداف تجاری و بعدها جهت مقاصد نظامی، سیاسی، دینی و اجتماعی از آن بهره می‌بردند. معماری آن بستگی به جغرافیای منطقه داشت و از امکانات رفاهی و خدماتی نیز برخوردار بود.

۱-۲ پیشینه‌ی کاروانسرا

شناخت تاریخ کاروانسرا، از این نظر دارای اهمیت می‌باشد که با آگاهی از آن می‌توان، به کارکرد و معماری کاروانسرا در دوره‌های مختلف و تحول آن در دوره اسلامی به ویژه در زمان صفویان پی برد. متون تاریخی ابداع و ایجاد کاروانسراها را به تمدن ایرانی نسبت می‌دهند. منابعی مانند تاریخ هروودت و ایزیدور خاراکی به طور مفصل به این قضیه اشاره دارند. هروودت، مورخ قرن پنجم پیش از میلاد و اهل یونان، سخن از چاپارخانه‌هایی دارد که توسط هخامنشیان بین شوش، سارد و لیدی ساخته شده بود.^۱ ایزیدور خاراکی هم، به طور مشروح به ایستگاه‌های تجاری اشکانیان پرداخته و عنوان کتاب خود را به ایستگاه‌های پارتی (Parthian stations) اختصاص داده است.^۲ بنابراین با ایرانی بودن واژه کاروانسرا، طبیعی است که احداث این بنا حاصل ذوق و ابتکار ایرانیان باشد. به باور هیلند برنند، کاستراهای رومی^۳ نیز ممکن است نوعی کاروانسرا بوده و ریشه‌شناسی کاروانسرا در آن نهفته باشد.^۴ 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 این‌که چنین بناهایی در تمدن رومی بسیار اندک هستند، ابراز می‌دارد.^۵

۱. هروودت: تواریخ، ترجمه وحید مازندرانی، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، تهران، ۱۳۵۰، صص ۱۴۶-۱۴۸.

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

۳. کاسترا، اردوگاه نظامی رومیان بود که به شکل مربع و با یک برج و بارو ساخته می‌شد.

۴. هیلن برنند، روبرت: همان، ص ۳۳۵.

۵. همان، ۳۳۶.

واقعیت این است که بنیاد کاروانسراها به ایران پیش از اسلام برمی‌گردد. شرایط اقلیمی و گستردگی جغرافیای سیاسی و نظامی هخامنشیان و از همه مهم‌تر شیفتگی آنها در ارتباط با دیگر ملت‌ها، چاپارخانه‌هایی را به وجود آورد که مقدمه‌ای برای کاروانسرا شدند. بنابراین، ایرانی‌ها برای اولین بار در تاریخ جهان سیستم ارتباطی شاهراه‌های اصلی و طولانی را ساماندهی کردند. این سیستم بعدها از طریق یونانی‌ها رومی‌ها، اعراب و ترک‌ها به عنوان یکی از دستاوردهای تمدن ایرانی برگزیده شد و در دوره اسلامی در مصر، سوریه و ترکیه عثمانی با توجه به کارکرد آن، در ابعاد اقتصادی، تجاری، دینی و سیاسی به کار رفت.^۱ چیزی که امروزه به عنوان کاروانسرا نامیده می‌شود، در اصل تکامل ایستگاه‌های پستی هخامنشی و منزلگاه‌های تجاری و بازرگانی اشکانیان و ساسانیان در مسیر جاده بین‌المللی ابریشم می‌باشد. نوع معماری و کارکرد این بناها به خصوص ایستگاه‌های تجاری اشکانیان، نه تنها الگوی توسعه کاروانسرا در دوره اسلامی شدند؛ بلکه در طراحی خانه‌ها، مساجد و مدارس نیز تأثیر داشتند.^۲ با این که بناهای کمی از این دوران باقی است، اما می‌توان از قدیمی‌ترین آنها به کاروانسرای دیرگچین (تصویر ۱) اشاره کرد که مربوط به دوره ساسانیان است. دیوارهای این کاروانسرا با سنگ و آهک ساخته شده است و دارای یک حیاط مرکزی و تعدادی دالان در حیاط مرکزی می‌باشد.^۳ این کاروانسرا در دوره صفویه به صورت اساسی تجدید بنا و بر روی خرابه‌های آن، کاروانسرای جدیدی با شکل و طرح ساسانی ساخته شد.

۱. فرای، ریچاردن: میراث باستانی ایران، ترجمه مسعود رجب‌نیا، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، تهران، ۱۳۴۴، ص ۱۵۱.

۲. کرتس، جان: ایران کهن، ترجمه خشایار بهاری، نشر کارنگ، تهران ۱۳۷۸، ص ۸۲ - گیرشمن، رومن: هنر ایران در دوره پارسی و ساسانی، ترجمه بهرام فره‌وشی، بنگاه نشر و ترجمه کتاب، تهران، ۱۳۵۰، صص ۹۷، ۱۱۶.

۳. پراده ایدت: هنر ایران باستان، ترجمه یوسف مجیدزاده، انتشارات دانشگاه تهران، ۲۵۳۷، ص ۱۱۴ - جورجینا هرمان: تجدید حیات هنر و تمدن در ایران باستان، ترجمه مهرداد وحدتی، مرکز نشر دانشگاهی، تهران، ۱۳۷۳، صص ۷۹-۸۰.

۱-۳ 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 به سزایی 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 خصوص شاهراه‌های اصلی، ضروری می‌نمود. در واقع فاصله زیاد بین مراکز تجاری مداخله عوارض طبیعی به خصوص بیابان و خطرات جنگ‌های متعدد داخلی، وجود جایگاهی امن را برای تامین استراحت کاروان‌ها و سایرین ایجاد می‌کرد.^۱

بیش و پیش از هر عاملی، تجارت در پیدایش کاروانسرا نقش زیادی داشت.^۲ 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 اقتصادی اغلب حکومت‌های ایران به کشاورزی عامل دیگری در ایجاد کاروانسرا بود. بررسی صادرات و واردات 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. در هم آمیختگی واژه رباط با کاروانسرا، ناشی از همین عامل بود. رباط‌ها که در اصل اردوگاه-های 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.^۳

۱. اسکارچیا، جیان روبرتو: اماکن هنری ایران، ترجمه یعقوب آژند، انتشارات مولی، تهران، ۱۳۷۶، ص ۳۸-۴۰.

۲. هوار، کلمان: ایران و تمدن ایرانی، ترجمه حسن انوشه، انتشارات امیرکبیر، تهران، ۱۳۶۳، ص ۵۵.

۳. گذار، آندره: هنر ایران، ترجمه بهروز حبیبی، بی جا، بی تا، ص ۴۱۸.

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 تعبیر شد. این امر به خاطر گرد آمدن اهل طریقت و صوفیان و نیز زندگی و تحصیل گروه‌های مذهبی در آن بود.^۱ 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».^۲

همچنین 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.

۱-۴ اهمیت کاروانسرا در تمدن ایرانی - اسلامی

اگر بتوان سخن هیلند برنند را مبنی بر این که کاروانسرا یک خانه است،^۳ قبول کرد می‌توان گفت که کاروانسرا خانه ارتباط تمدن ایران با دیگر تمدن‌ها بوده است. زیرا در این تمدن، کاروانسرا تنها مرکز آسایش کاروان‌ها، نیروهای نظامی، پستی و یا بستری که فعالیت‌های کاروانی در آن انجام گیرد، نبود، بلکه بنا به موقعیت اقلیمی ایران، مهمترین ابزار ارتباط ایرانیان با دیگر ملت‌ها و انتقال دستاوردهای فکری فرهنگی و بازرگانی آنها از طریق ورود و خروج گروه‌های مختلف کاروانی بود. علاوه بر این به

۱. هیلن برنند، روبرت: همان، ص ۳۴۱-۳۴۲.

۲. حدود العالم من المشرق الی المغرب، (مؤلف نامعلوم) به تصحیح منوچهر ستوده، کتابخانه طهوری، تهران ۱۳۶۲، ص ۱۸۷.

۳. هیلن برنند، روبرت: همان، ص ۳۳۶.

عنوان نماد معماری و ارتباط تجاری و بازرگانی تمدن ایران در شرایط سخت و دشوار به شمار می‌رفت.

هنر ایرانی و صنعت ایرانیان مانند پل‌ها و کاروانسراها، از دوره باستان تاکنون نمایانگر ذوق و سلیقه آنهاست. از این‌رو ساخت کاروانسرا، یکی از کارهای عام المنفعه بود که به طور منظم در همه راه‌های اصلی برای استراحت کاروانیان بنا می‌شد. به طوری که از مفهوم کاروانسرا استنباط می‌شود، وجود این بنا، مرحله پیشرفته‌ای از زندگی را مجسم می‌کند که در واقع شاه‌رگ حیات اقتصادی و بازرگانی هر دوره را تشکیل می‌داد.

آندره گدار با اشاره به اهمیت کاروانسرا در تمدن ایرانی می‌نویسد: « احداث کاروانسرا در ایران، پیروزی بزرگ معماری ایران است و در هیچ جای دنیا کارکرد و ویژگی‌های خاص معماری آن را نمی‌توان دید^۱ از ایستگاه‌های پستی هخامنشیان و مراکز تجاری اشکانیان و ساسانیان که بیشتر در مسیر جاده‌ی بین‌المللی ابریشم قرار داشتند، تا توسعه‌ی کاروانسراها در دوره‌ی اسلامی، همچون کاروانسراهای سلجوقی و تحول آنها در زمان صفویه، همگی دال بر اهمیت و ارزش این بنای بین‌راهی در تمدن ایرانی و ابتکار و سلیقه‌ی هنر ایرانیان در سیستم ارتباطات می‌باشد. به سخن هیلن برند، کاروانسرا در تمدن ایران، بنای کوچکی بود که نظم بیرونی و عمومی شهرها و آبادی‌های دور از هم را با مسافت‌های طولانی، بازتاب می‌داد.^۲ بنابراین در سایه بازتاب امنیت و شبکه‌ی منظم راه‌ها و شکوفایی تجارت بود که ایران به یکی از کنون‌های مهم فرهنگ و تمدن جهانی تبدیل شد.

اهمیت کاروانسراها با ظهور و ورود دین اسلام به ایران، افزایش یافت. در دوره‌ی سلجوقیان با گسترده‌ی جغرافیای سیاسی و تجاری، کاروانسراهای زیادی با طرح و

۱. گدار، آندره: هنر ایران، ص ۳۹۸.

۲. هیلن برند، روبرت: معماری اسلامی، ص ۲۳۶.

الگوی ایران پیش از اسلام ایجاد شدند. اما ابعاد کارکردی آن، هویت اسلامی را به خود گرفت و کاروانسرا تنها مراکز تجارت و بازرگانی نبود، بلکه قانونی برای تبلیغ و اشاعهٔ دین اسلام و آموزش تعالیم اسلامی به تجار و کاروانیانی گردید که از اسلام چندان اطلاعی نداشتند.^۱ با گسترده شدن اسلام، این اهداف بیشتر شد و سرانجام در دوره صفویه، تحول بزرگی در کاروانسرا با ایجاد هویت ایرانی - اسلامی ایجاد گردید. در این دوره، کارایی دینی و غیراخلاقی بر کارکرد کاروانسرا افزوده شد. کمیت این بناها با توجه به کارکرد آنها در تجارت و اقتصاد کشور به سرعت افزایش یافت. بنای کاروانسرا مقدم بر مساجد گردید^۲ و از لحاظ هنری و معماری، تغییراتی در شکل و طرح کاروانسراها صورت گرفت که در بخش‌های بعدی مفصل به آن اشاره خواهد شد.

۱-۵- نمایش از عملکرد کاروانسراها

۱-۵-۱ 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. طبیعی است که در این چهارراه، مسافران و تاجران زیادی با اهداف گوناگون در سفر باشند. از طرف دیگر، وضعیت آب و هوایی و مسافت طولانی میان شهرها باعث می- شد تا برای امنیت شاهراه‌های سیاسی و تجاری و نیز جهت آسایش و امنیت مسافران و والیان حکومتی، در راه‌ها ساختمانی بنا شود. تا آنجا که متون تاریخی و باستان- شناسی یاری می‌کنند، بررسی پیشینه چنین بنایی ما را به دوره هخامنشیان نزدیک می‌کند.

۱. گدار، آندره: هنر ایران، ص ۴۱۸.

۲. تاریخ ایران، دوره صفویان؛ پژوهش دانشگاه کمبریج، ترجمه دکتر یعقوب آژند، تهران، نشر جامی