

رونق و افول کاروانسراها

در ازمنه گذشته، یعنی آن زمان که هنوز وسایل نقلیه تندرو و راه‌های آسفالت‌های وجود نداشت سفر در مناطق کم‌باران، تمایز بسیار زیادی نسبت به سفر در مناطق پر باران داشت. در مناطق کم‌باران فواصل میان شهرها و اتراق‌گاه‌های بین راهی بسیار زیاد بود (البته نسبت به سرعت کاروان) و این فواصل را معمولاً دشت‌ها و صحاری خشک تشکیل داده بودند. ضمن آن‌که این راه‌های خشک و لم یزرع در بسیاری از مواقع ناامن بودند و راهزنان در آن‌ها آماده غارت کاروان‌ها می‌شدند. به همین دلیل حاکمان و مدیران جامعه ناچار بودند تا با عملی کردن روش‌هایی به مقابله با این شرایط پرداخته تا محیط را برای سفر و مبادلات تجاری فراهم آورند، یکی از مهم‌ترین و حساس‌ترین روش‌ها احداث مکان‌هایی بود که "کاروانسرا" نامیده می‌شدند. کاروانسراها مکان‌هایی بودند که مسافران می‌توانستند، ضمن اتراق در آن‌ها، استراحت کرده و تدارکات لازم را برای ادامه سفر خود انجام دهند.

معماری "کاروانسراها" اغلب بستگی به شرایط جغرافیایی و فرهنگ منطقه‌ای داشته است. در این‌که در ساخت کاروانسراها در حیطة تمدن اسلامی - ایرانی، فرهنگ و اقتصاد و سیاسی، زمان بسیار تأثیرگذار است شکی نیست. از اینرو بهتر است نگاهی دقیق‌تر به این معماری بیاندازیم.

در آغاز می‌توان کاروانسراها را به دو گروه درون و میان شهری تقسیم کرد. برای مطالعه بهتر در مورد این مکان‌های جالب، به‌ویژه عصر صفوی را در نظر گرفته‌ایم که ساخت و استفاده از کاروانسراها هم از نظر تعداد و هم تنوع رشد بسیار پیدا کردند. به علاوه تأثیرات آب و هوا و فرهنگ منطقه‌ای را نیز نباید از نظر دور داشت، همان گونه که گفته شد. ضرورت مبادلات و ارتباطات میان شهری از یک سو و وجود فواصل بسیار زیاد و گاه بسیار ناامن در این فواصل از سوی دیگر، بر ساختار، تعداد و تنوع کاروانسراها تأثیر مستقیم داشته‌اند. به‌علاوه رونق و افول کاروانسراها نیز مانند دیگر سازه‌ها بستگی مستقیم به‌وضع امنیت و شرایط اقتصادی و سیاسی زمان خود داشته است. در دوران‌هایی که این جاده‌ها و دیگر جاده‌های تجاری، رونق بسیار داشته‌اند و درآمد حاصل از تحرک این مال‌التجاره‌ها بسیار بود، طبیعی است که جدال‌های زیادی برای تصاحب سرزمین‌هایی که جاده ابریشم

از درون آن‌ها گذر می‌کرد، میان ارکان قدرت آن روز درمی‌گرفت، به‌طوری که اکثر جنگ‌های پدید آمده به‌ویژه در فاصله قرون هفتم تا دهم، محصول همین انگیزه بودند. متأسفانه همین شرایط بحران آفرین، همراه با به قدرت رسیدن عثمانیان، در شبه جزیره آناتولی، موجب محدودیت در فعالیت‌های جاده‌ای شد که بخش عمده در آمد اقتصادی ایران را در طول تاریخی طولانی تأمین می‌کرد. در مقابل، محدودیت‌هایی که عثمانی‌ها برای جلوگیری از تحرک در جاده ابریشم در مناطق تحت نفوذ خود ایجاد کرده بودند، اروپاییان نیز بیکار ننشستند. آن‌ها به سوی راه‌های دریایی روی آوردند، به‌طوری که مهم‌ترین رویداد این دوره، کشف دماغه "امیدنیک" در جنوب آفریقا توسط "واسکودو گاما" بود که موجب آغاز حمل و نقل دریایی میان شرق با غرب ایران گردید. با گسترش راه‌های دریایی، از حجم فعالیت‌های تجاری در مسیر این جاده‌ها کاسته شد. در مقابل با ظهور سلسله صفویه و به‌ویژه با به قدرت رسیدن شاه عباس، اقدامات زیادی برای تحرک تجاری در این جاده انجام شد. شاه عباس نه تنها شرایط لازم برای ظهور امنیتی دراز مدت را در این جاده‌ها فراهم کرد، بلکه دستور ساخت تعداد زیادی کاروانسرا در همین مسیرها را صادر کرد.

از نظر او وجود این کاروانسراها می‌توانست موجب تشویق تاجران به تحرک در این جاده شود. جالب آنکه بسیاری از خدمات ارائه شده به تاجران در این کاروانسراها مجانی بودند. شاه عباس حتی با پرتقالی‌ها هم که جزیره هرمز را اشغال کرده و آن را پادگان امنیت دریایی خود کرده بودند جنگید و آن‌ها را به کمک انگلیسی‌ها از این جزیره بیرون کرد. این روند نشانگر آن بود که شاه عباس به اهمیت روز افزون راه‌های دریایی در تجارت جهانی پی برده بود. او می‌خواست برای ایران جایی در این جاده‌های دریایی پیدا کند و حتی در مقابل بصره بندری دیگر نظیر بندرعباس را فعال نماید. از آن رو که به چشم خود می‌دید به تدریج از اهمیت جاده ابریشم کاسته می‌شود.

متأسفانه دو عامل فوق در سرعت‌گیری مرگ جاده ابریشم تأثیری جدی و تراژیک (مصیبت بار) گذاردند. به دلیل ظهور همین عوامل بودند که ایران دیگر هیچ‌گاه نتوانست تا دوره جدید ظهور نفت، اقتصاد سیاسی خود را سر و سامان دهد هر چند که نتیجه‌ای معکوس گرفت. اولین و مهم‌ترین این دو عامل، قطع رابطه تجاری ایران با حوزه دریایی مدیترانه بود. حوزه‌ای که در درجه اول ترکان عثمانی و بعدها عرب‌ها آن را مسدود کردند.

رابطه ایران با دریای مدیترانه را باید شاه‌رگ حیاتی

زنده ماندن جاده ابریشم یا به عبارتی دیگر تجارت میان دو سوی شرق با غرب ایران تلقی کنیم. بنابراین با قطع این شاه‌رگ مهم، دوران رونق حاصل از موقعیت ویژه ایران نیز به پایان رسید. دوم عامل که خود حاصل همان انقطاع رابطه با حوزه مدیترانه بود، کشف راه دریایی جنوب آفریقا یا دماغه "امیدنیک" بود. تا پیش از کشف این راه دریایی، قیمت مصنوعات و موادی که از چین و هند از طریق این جاده به اروپا می‌رسید بسیار گران گردید. برای مثال می‌توان به اقلامی چون ابریشم و انواع ادویه‌جات اشاره کرد. این وضع تاجران و حکومت‌گران اروپایی را و می‌داشت تا راه‌های دیگری برای دستیابی مستقیم به بازارهای هند و چین پیدا کنند. می‌گویند هنگامی که "اسکودو گاما" دماغه مزبور را دور زد و خود را به سواحل شرقی آفریقا رساند، از شدت حیرت چشمانش داشت از کاسه بیرون می‌آمد. او متجاوز از پانصد کشتی را دید که در سواحل زنگبار مشغول تخلیه ابریشم چینی و ادویه هندی بودند. می‌گویند او در همان جا کشتی‌های خود را از ابریشم و ادویه‌جات پر کرده و همین مواد را در بازار اروپا به پانصد برابر قیمت خرید خود فروخت.

می‌توانید از طریق همین مقدار رویایی از سود، درک کنید که درآمد اقتصاد ایران از جاده ابریشم تا چه حد زیاد بود. طبعاً چنین درآمدی تأثیر مستقیم بر رونق کاروانسراها و امنیت راه‌ها می‌گذارد. در مقابل همین ظرفیت از سودآوری بود که به جنبش قوی در ساخت کشتی‌های جدید و فتح راه‌های دریایی انجامید.

با این حال به‌دلیل دریایی شدن تدریجی تحرک تجاری میان شرق با غرب، حتی علی‌رغم کوشش‌های بسیار صفویه، به‌تدریج از نقش جاده ابریشم کاسته می‌شد و در عوض بحران بیشتری گلوی اقتصاد سیاسی ایران را می‌فشارد بحرانی که پس از سقوط صفویه، ایران را به‌طور جدی در معرض تجزیه قرار داد. حتی کوشش‌های زیاد و امتیازات استثنایی بسیاری را که کریم خان زند به انگلیسی‌ها داد تا شاید رونق مبادلاتی گذشته را احیا کند. بی‌فایده بود. به طوری که تا زمانی که نفت وارد میدان اقتصادی ایران نگردید، اقتصاد سیاسی ایران، توان تحرکی مجدد را پیدا نکرد. به هر حال چنین به‌نظر می‌رسد که جاده ابریشم همان نقشی را در اقتصاد سیاسی ایران بازی می‌کرد که نفت در دوره جدید.

در این شکی نیست که رونق کاروانسراها ایران بستگی مستقیمی به رونق تجاری جاده‌های ایران داشته است. بنابراین می‌توان تاریخ ایجاد، رونق و افول کاروانسراها ی ایران را همان تاریخ رونق و افول اقتصاد سیاسی ایران دانست. تاریخی که نشانگر جانشینی راه‌های دریایی به جای سفرهای رویایی در جاده ابریشم بود.

