

امناح تاریخی حکایت از آن دارند که اولین بنیانگذاران احداث بناهای بین راهی، هخامنشیان بودند. هرودوت مورخ یونانی در کتاب پنجم خود از منزلگاههایی گفت و گو می کند که در زمان هخامنشیان میان شوش تا سارد ساخته شده است. این مورخ از ۱۱۱ بنای شبیه کاروانسرا (چاپارخانه) نام می برد که در فاصله ای حدود ۳۵۰۰ کیلومتر، بین پایتخت هخامنشیان و بابل ساخته شده و کاروانیان سه ماهه آن را طی می کردند.

هر چند نمونه ای از بناهای یاد شده از عهد هخامنشی به جای نمانده، با این حال روشن است که در آن زمان احداث به ایستگاه های بین راهی برای امنیت و رفاه کاروانیان و ارائه خدمات لازم به پیک های مخصوص حکومتی ضرورت پیدا کرده بود.

در دوره اشکانی، همانند عهد هخامنشی، توسعه راهها و در نتیجه ایجاد ایستگاه های بین راهی برای حمایت از کاروانیان اهمیت فوق العاده ای یافت. به طوری که در مسیر اغلب جاده ها، به ویژه در مسیر معروف جاده ابریشم سازه هایی شبیه به کاروانسرا ساخته می شده است. متأسفانه هنر و معماری عهد اشکانیان که در حدود ۵ قرن در ایران حکومت کردند، به طور کامل شناخته نشده و ویژگی های هنرهای مختلف این دوره - به ویژه معماری و تزئینات سازه های این دوره - ناشناخته مانده است. بنابراین نمی توان درباره شکل و ساختار کاروانسراهای این دوره نظریه ای دقیق ارائه داد. ولی با بررسی دژها و شهرهای اشکانی که اخیراً در دشت گرگان شناسایی شده است، می توان احتمال داد که کاروانسراهای آن زمان به صورت مربع یا مستطیل با مصالحی چون خشت و آجر بنا می شده است. ضمن آن که اتاق ها و اصطبل هایی نیز در اطراف خود داشته اند.

در معماری و توسعه کاروانسراهای پیش از اسلام، عصر ساسانی دارای شاخص ویژه خود است. در این دوره به علت رشد و گسترش اقتصاد تولیدی و مبادلاتی، راه های زیادی پدید آمدند و لذا امنیت و خدمات به کاروانیان اهمیت پیدا کرده بود. از این رو کاروانسراهای بسیاری در مسیر جاده ها و گذرهای اصلی کشور ساخته شد. یادگارهای با ارزشی چون "دیر گچین" در جاده تهران - قم و "رباط انوشیروان" بین جاده سمنان - دامغان در مسیر جاده ابریشم و بالاخره "دروازه گچ و کنار سیاه" در استان فارس از آن جمله اند.

کاروانسراهای دوره ساسانی عموماً به صورت چهار ایوانی ساخته می شدند و برای ساخت آن ها از لاشه سنگ، آهک، خاک و گچ استفاده می کردند.

در دوره اسلامی، عوامل متعددی در شکل یابی، توسعه و گسترش کاروانسراها دخالت داشته اند. از عوامل مهم تاثیر گذار می توان به عوامل مذهبی، نظامی و اقتصادی اشاره کرد. در این ارتباط، انواع کاروانسراها با معماری متفاوت ساخته شدند. همانند دیگر ابنیه دوره اسلامی، اطلاعات درباره کاروانسراهای مربوط به اوایل اسلام اندک است. در سفرنامه ها و کتب جغرافیایی تاریخی مانند ابن حوقل و ناصر خسرو، اطلاعاتی در مورد برخی از کاروانسراها که کاربرد تجاری و زیارتی داشته اند، آمده است.

ناصر خسرو در سفرنامه خود به هنگام مسافرت از نائین به طیس می نویسد: «ما به رباط زبیده رسیدیم که دارای آب انبار بود. بدون وجود این کاروانسرا و آب آن هیچ کدام قادر به گذشتن از بیابان نبودیم (سفرنامه ناصر خسرو، ۱۳۴۰، ص ۱۴۰). سلسله های اوایل اسلام در ایران مانند: آل بویه، سامانیان و آل زیار به ساخت بناهای عام المنفعه، به ویژه کاروانسراها و آب انبارها اهمیت فوق العاده ای می دادند. رباط "چاهه" یا "ماهی" در کنار جاده مشهد - سرخس که به طور چهار ایوانی بنا شده، از جمله یادگارهای آن زمان است. همان طور که می دانیم قرن پنجم هجری قمری، قرن شکوفایی هنر اسلامی به ویژه معماری است.

از کاروانسراهای هخامنشی تا کاروانسراهای شاه عباسی

جامع علوم انسانی

در این دوره ایجاد راه‌های تجاری متعدد و هم‌چنین تامین امنیت جاده‌ها باعث رونق تجارت و اقتصاد شد. به‌علاوه همین رونق خود موجب آن شد که در مسیر جاده‌ها و داخل شهرها، برای آسایش کاروان و کاروانیان، کاروانسراهای متعددی ساخته شود. به‌علاوه شیوه و سبک معماری این عصر در احداث بناهایی چون مساجد، مدارس و کاروانسرا همانند شد. در نتیجه بناها، به صورت دو ایوانی و چهار ایوانی رواج یافت. زیباترین نمونه از کاروانسراهای این دوره، رباط یا "کاروانسرای شرف" در خراسان است که گرچه در حال حاضر به حالت ویرانه‌ای بیش باقی نمانده، ولی کمتر تماشاگری را می‌توان یافت که از کنار آن بی تفاوت گذر کند. هم‌چنین این کاروانسرا یادآور زمانی است که جاده ابریشم از اهمیت فراوانی برخوردار بوده و به‌دلیل امنیت کامل راه‌ها در سراسر ایران تجارت رونق فراوان یافت. آغاز قرن هفتم مق مصادف با حملات ویرانگر مغول و نابودی و خرابی بسیاری از شهرهای آباد ایران گردید.

در این شرایط طبیعی بود که جریان ساخت و سازهای کاروانسراها همانند فعالیت‌های ساختمانی دیگر دستخوش رکود شود. ولی دیری نگذشت که جانشینان همین مغولان غارتگر، یعنی ایلخانان مغولی، مجدداً سازندگی را با بهره‌گیری از تجربیات و سنت‌های متقدمان محلی خود ادامه داده و مسیر جدیدی از توسعه راه‌ها و خدمات را پدید آوردند. در این زمان با توجه ضرورت به توسعه تجارت و اقتصاد، ساخت راه و راهداری و ایجاد کاروانسراها مجدداً شروع شد.

در منابع تاریخی می‌خوانیم که در عهد "غازان خان" برای دایر کردن مجدد وسایل سریع و آسان سفر و ارتباطات، زحمات بسیار کشیده شد. به‌علاوه نگهبانان و راهداران به صورت نیروی انتظامی مستمر و منظمی درآمدند. در این دوره کاروانسراهای متعددی در طول جاده‌ها و شهرهای بزرگ ساخته شدند. نام "خواجه رشید الدین فضل الله" به سبب ایجاد بناهای عام المنفعه، از جمله

کاروانسراهای متعدد، در متون تاریخی ثبت شده است. در سفرنامه مارکوپولو آمده است که، به هنگام مسافرت او در مسیر یزد - کرمان، با کاروانسراهای متعددی روبه‌رو شده است. از جمله می‌نویسد: "یزد شهر بزرگی است... ساکنین آن مسلمانند، در صورتی که بخواهند از شهر خارج شوند، باید هشت روز تمام از صحرائی بگذرند که در آن، سه محل (کاروانسرا) برای اطراق مسافران ساخته‌اند." (سفرنامه مارکوپولو، ۱۳۵۰، ص ۳۷)

از کاروانسراهای این دوره که عموماً با معماری و سبک چهار ایوانی بنا گردیده می‌توان کاروانسراهای "مرند"، "سرچم" و "جلفا" در آذربایجان و "رباط جهان آباد" یا "یسنج" در جاده خراسان و "رباط انجیره" در جاده یزد- مشهد را نام برد. فعالیت‌های ساختمانی برای ایجاد کاروانسراها، در دوره تیموری نیز ادامه یافت. در این دوره در مسیر جاده‌ها و داخل شهرها به علت توسعه تجارت، کاروانسراهایی ایجاد شد که عموماً به سبک چهار ایوانی ساخته شده‌اند با این حال عصر طلایی ایجاد کاروانسراهای ایران، متعلق به دوره صفوی است. در این دوره به‌دلیل رونق تولید و تجارت داخلی و خارجی و ضرورت مبادلات تجاری از یکسو و افزایش سفرهای زیارتی از سوی دیگر، باعث شد

کاروانسراهای میان راهی و درون شهری زیادی ساخته و آماده شوند. از جمله می‌توان به کاروانسراهای زیارتی که از کرمانشاه شروع و به مشهد ختم می‌شده است، اشاره کرد. در این مسیر، کاروان‌های تجار و زیارتی زیادی در حال رفت و آمد بودند. آن‌ها در دو سوی نجف و کربلا تا مشهد فعال بودند. به‌علاوه احداث جاده‌های بزرگ زمینی و هم‌چنین توسعه کشتیرانی در شمال و جنوب کشور منجر به صدور کالاهای تجار ایرانی به کشورهای اروپایی در غرب، و چین و هندوستان در شرق شد که در نتیجه، تعداد زیادی کاروانسرا نیز در این مسیرهای تجارتهای احداث شد.

در این میان جهانگردان و سیاحان بیگانه‌ای که در عهد صفوی به ایران مسافرت کردند، شرح و تصاویر جالبی از کاروانسراهای آن دوره در سفرنامه‌های خود ثبت کردند اغلب این سیاحان از ذوق هنری مناسبی به‌ویژه در نقاشی بهره‌مند بودند. به‌همین دلیل تصاویر جالبی از کاروانسراهای فعال آن دوره در دست داریم. کاروانسراهایی امروزه یا نابود شده‌اند یا به ویرانه‌ای مبدل شده‌اند. جهانگردان دوره صفوی از این کاروانسراها همانند هتل‌های امروزی بهره‌برداری می‌کردند. تاورنیه تاجر و سیاح فرانسوی، که چندین بار طی سال‌های ۱۰۷۹-۱۰۴۲ هجری / ۱۶۶۸-۱۶۳۲ میلادی به ایران سفر کرده، اطلاعات جالبی درباره کاروانسرا به‌ویژه کاروانسراهایی که در آن‌ها اقامت کرده می‌دهد. او در سفرنامه خود با اشاره به جریانات سفر از تبریز به اصفهان، می‌نویسد:

«معمولاً از تبریز تا اصفهان ۲۴ روز طول می‌کشد. روز اول از کوه‌های صعب العبور گذشتیم تا به کاروانسرای باشکوهی که توسط شاه صفوی ساخته شده و از بهترین کاروانسراهای ایران است رسیدیم». هم‌چنین او به هنگام مقایسه کاروانسراهای ایران با ترکیه می‌نویسد «کاروانسراهای ایران زیباتر و از نظر زندگی به مراتب راحت‌تر از کاروانسراهای

عثمانی است»

شاردن نیز درباره اصفهان و کاروانسراهای این شهر می‌نویسد: «در اصفهان ۱۶۲ مسجد و ۴۸ مدرسه و ۱۰۸۲ کاروانسرا و ۲۷۲ حمام وجود دارد» (سفرنامه شاردن، ۱۳۶۲، ص ۵۳-۵۵) و بالاخره در همان کتاب می‌خوانیم: «هیچ چیز نمی‌تواند با کاروانسراهای ایران، که توسط شاهان صفوی برای آسایش کاروانیان و جهانگردان ساخته شده، قابل مقایسه باشد.»

این گزارش نشان می‌دهد که در زمان صفویه کاروانسراهای درون شهری نیز توسعه یافته و از اهمیت ویژه‌ای برخوردار شده بودند. تا جایی که در هر یک از این کاروانسراها، کالای به‌خصوصی مورد معامله قرار می‌گرفت و تجار در ارتباط با مال‌التجاره خود می‌توانستند در کاروانسراها رفت و آمد کرده و به داد و ستد بپردازد. در یک طومار خطی که در موزه بریتانیا موجود است، از حدود ۴۰ کاروانسرا نام می‌برد که در اطراف میدان شاه (امام خمینی امروز) بنا شده و هر یک مخصوص خرید و فروش کالای خاصی بودند. ناگفته نماند که تعدادی از کاروانسراهای نام‌برده در طومار مزبور، تا مدت‌های بسیار به فعالیت تجارتهای و اقتصادی ادامه دادند.

در معماری و توسعه کاروانسراهای پیش از اسلام، عصر ساسانی دارای شاخص ویژه خود است. در این دوره به علت رشد و گسترش اقتصاد تولیدی و مبادلاتی، راه‌های زیادی پدید آمدند و لذا امنیت خدمات به کاروانیان اهمیت پیدا کرده بود. از این رو کاروانسراهای بسیاری در مسیر جاده‌ها و گذرهای اصلی کشور ساخته شد

در عصر صفوی تغییراتی در نقشه کاروانسراها به عمل آمد، به این ترتیب که علاوه بر نقشه چهارایوانی زاویه‌دار، کاروانسراهایی با نقشه‌های مدور، هشت ضلعی، چند ضلعی، دو ایوانی، نوع کوهستانی و ... با توجه به موقعیت جغرافیایی و سیاسی - اقتصادی محل، ساخته شد. در دوره‌های افشاریه، زندیه و قاجار در ساختار کاروانسراها تغییرات چندانی به عمل نیامد و همان روش قبل دنبال شد. از نظر طرح و نقشه، کاروانسراهای دوره متاخر عموماً از نوع چهار ایوانی بودند و از لحاظ مصالح ساختمانی نیز، برخلاف دوره مقدم که از آجر و سنگ بود، بیشتر از خشت استفاده می‌شد.

در این باره آندره گدار معتقد است: «کاروانسراها، در عین اینکه جزئیات طرحشان ماهرانه پرداخته شده‌اند ولی متنوعند، مانند مدارس اصول ترکیب اولیه خود، یعنی حیاط مرکزی و چهار ایوان را مصراً حفظ کرده‌اند» (گدار، ۱۳۵۸، ص ۴۱۹)

هم چنین تعداد زیادی از کاروانسراهای عهد صفوی نیز در عهد قاجاریه مجدداً بازسازی و مورد استفاده قرار گرفت.

نتیجه‌گیری:

۲۵ قرن از بنیاد کاروانسراهای ایرانی می‌گذرد. اعتقاد محققین، از جمله پرفسور «پوپ» بر این است که بنیاد کاروانسراها در ایران پیروزی بزرگی برای معماری ایران است و در هیچ جای دنیا کاربرد و ویژگی‌های خاص معماری آن را نمی‌توان دید. بسیاری از کاروانسراهای مسیر جاده به روستاها و شهرها تا قرن حاضر مورد استفاده سازمان‌های گوناگونی چون نیروی انتظامی (ژاندامری سابق) و آموزش و پرورش بوده است. هنوز هم ویرانه‌ها و بقایا تعداد بیشتری از آن‌ها در کنار شاهراه‌های قدیمی، مکان‌های دورافتاده، معابر کوهستانی و حاشیه راه‌های کویری دیده می‌شود؛ در طول روزگاران بسیار، کاروانسراها مسکن و ماوای آرام بخشی برای کاروان و کاروانیان شمرده می‌شدند.

کاروانسراهای درون شهری نیز تغییرات کاربردی زیادی یافته‌اند. از جمله برخی از آن‌ها امروزه به صورت سرهای تجاری هم‌چنان به فعالیت‌های اقتصادی ادامه می‌دهند. در موارد دیگر مشاهده می‌شود که با گذشت زمان، بسیاری از کاروانسراها جنبه‌های مذهبی، نظامی و سیاسی خود را از دست داده‌اند و تنها جنبه باقی‌مانده آن‌ها همان کاربرد اقتصادی‌شان است. از این رو بسیاری از آن‌ها با نام‌هایی چون سرا و یا تیمچه در بازارها و محل‌های بازرگانی فعلی به حیات خود ادامه دهند.

کاروانسراهای دوره ساسانی عموماً به صورت چهار ایوانی ساخته می‌شدند و برای ساخت آن‌ها از لاشه سنگ، آهک، خاک و گچ استفاده می‌کردند