

Research Paper

Investigation of Developments, Importance of Use and Characteristics of Iranian Caravanserais from Safavid to Qajar Period

Taher Aghamalaee¹, Ali Rahimi Sadegh^{*2}, Ebrahim Khorasani Parizi³

1. PhD Student, Department of History, Baft Branch, Islamic Azad University, Baft, Iran.
2. Assistant Professor, Department of History, Baft Branch, Islamic Azad University, Baft, Iran
3. Assistant Professor, Department of History, Baft Branch, Islamic Azad University, Baft, Iran.

ARTICLE INFO

PP: 488-505

Use your device to scan and
read the article online



Keywords:

*Caravanserai, Merchants,
Safavids, Qajar*

Abstract

The vast country of Iran played an important role in establishing trade relations due to its strategic importance and being located in caravanserais as a place for traders and merchants. Efficiency and attention to the construction of inns has played a significant role in the movement of commercial caravans and the growth of trade in the country. Despite the construction of inns in most historical periods in Iran, inns in the Safavid era increased significantly. During this period, following the occurrence of some important events, such as the establishment of security for the construction of suitable roads, attention to roads and pilgrimage cities, granting religious freedoms to religious minorities and customs facilities increased the entry of traders and trade caravans into the country. With the arrival of commercial caravans in Iran and the increase of caravan trips in the country, several caravanserais were built to stay by the order of the Safavid kings. But this period is very different from the Qajar era. During the Qajar period, however, trade relations with various countries were resumed; But it never reaches the former trade relations (Safavid era). During this period, a number of caravanserais were set up, but due to the rush in their construction and the use of substandard materials, especially clay; Today, most of these buildings have been largely destroyed or completely destroyed along the Silk Road. As a vital and economic highway, it was always considered as a place of trade caravans. This article intends to examine the commonalities and differences of these caravanserais by examining the caravanserais of the Safavid and Qajar periods and examining their architectural and structural characteristics. The research method in this historical field article is analytical in such a way that first historical studies have been done, especially with reference to travelogues, in order to gain knowledge about communication routes and houses along the way. Then, a survey with a topographic method to identify and record the effects and findings of the field survey with the information obtained from written sources has been matched and the mentioned residences have been documented. Finally, we will analyze the architectural factors and structures of the works.

Citation : Aghamalaee, T., Rahimi Sadegh, A., Khorasani Parizi, E. (2024). **Investigation of Developments, Importance of Use and Characteristics of Iranian Caravanserais from Safavid to Qajar Period.** *Geography (Regional Planning)*, 14 (57), 488-505
DOI: 10.22034/jgeoq.2025.498219.4207

* **Corresponding author:** Ali Rahimi Sadegh, **Email:** phd.a.r.sadeghi1355@gmail.com

Copyright © 2024 The Authors. Published by Qeshm Institute. This is an open access article under the CC BY license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Extended Abstract

Introduction

Historical studies indicate that transportation and the movement of people and goods have been significant since the beginning of human civilization. Humans, through the advancement of tools and methods, initially used tree trunks and animals to transport goods and gradually developed roads and structures such as caravanserais to ensure the comfort and safety of travelers. Iranians, as pioneers in the construction of caravanserais, developed these structures as part of a communication and trade network. Due to its strategic geographical location, Iran was one of the most important trade routes in the ancient world, such as the Silk Road. Caravanserais not only served as temporary lodging but also acted as centers for cultural and commercial exchange. During the Safavid and Qajar periods, caravanserais expanded significantly, especially along major routes such as Tehran, Rey, and Varamin. The Safavids strengthened the country's communication network by building caravanserais, but during the Qajar era, the quality of construction and materials declined, and most caravanserais were built through the efforts of benefactors. This research examines the structural and architectural features of caravanserais during the Safavid and Qajar periods, the principles of spatial relationships within them, and the similarities and differences between the two periods. The research questions are:

1. What are the most important structural and architectural features of caravanserais during the Safavid and Qajar periods?
2. What principles underlie the formation of spatial relationships in caravanserais?
3. What are the similarities and differences between caravanserais of the Safavid and Qajar periods?

Methodology

This study employs a descriptive-analytical approach and uses deductive reasoning for data analysis. The sources include historical studies (especially travelogues) and field surveys using site mapping. First, communication routes and midway stops were identified and documented through written sources. Then, through field surveys and cross-referencing findings, the architectural and structural elements of the sites were analyzed. Tools such as library research, observation, spatial layout diagrams, and

comparative analysis were used in the research process. Finally, the findings were discussed using deductive reasoning, and the results were presented.

Results and Conclusion

Caravanserais in Iran have played a significant role in the country's history as part of its communication and trade network. Experts believe that Iran is the birthplace of caravanserais, and the Safavid and Qajar periods are considered the golden age of road and caravanserai construction. Courtyard caravanserais in desert regions are among the most beautiful examples of these structures. Iran's climatic conditions and the vast distances between cities made the creation of a well-organized network of roads and caravanserais essential. Caravanserais, especially during the Safavid and Qajar periods, were influenced by the political and social conditions of each era. During the Safavid period, particularly under Shah Abbas I, the construction of caravanserais flourished, and trade and communication expanded. Caravanserais, as part of a communication network, cannot be understood in isolation and require the presence of other structures along the route. The architecture of Safavid caravanserais went beyond commercial and lodging needs, focusing more on simplicity and functionality. During the Qajar period, caravanserais were mostly built by benefactors and were of lower quality in terms of construction and materials compared to the Safavid era. Caravanserais from this period were typically inward-looking, with central courtyards, vestibules, rooms, and stables. Decorations were minimal in Safavid caravanserais, while Qajar caravanserais, especially those built by wealthy individuals, featured more elaborate decorations. A comparison of caravanserais from the Safavid and Qajar periods shows that, despite differences in era, the overall design of these structures remained largely unchanged, typically built in rectangular or square layouts with open plans and four iwans. Restoring and repurposing these historical sites can contribute to the development of the tourism industry and provide suitable accommodations for travelers. Ultimately, caravanserais have played a vital role in Iran's history, not only as temporary lodging but also as centers for cultural and commercial exchange.

References

1. Abdollahzadeh Sani, Mohammad. Unpublished Archaeological Report. Sabzevar Cultural Heritage Organization, 2003.[In Persian]
2. Ardalan, Nader and Laleh Bakhtiar. 2001. Sense of unity, mystical in Iranian architecture. Translation by Hamid Shahrokh. Tehran: Khak. Press [in Persian]
3. Ayvazian, Simon. 1995. The process of formation of urban caravansaries, physical analysis of the desert caravansaries. In Articles of Congress on the History of Iranian Architecture and Urbanism, 583-600. Tehran: Country Heritage Organization. Press [in Persian]
4. Bayhaqi, Mahmoud. Sabzevar: The City of Enduring Ancient Monuments. Tehran: Foroughi Publications, 2008.[In Persian]
5. Boroumand Alipour, Navid Reza, and Bazmi Moghadam, Abbas. Fundamentals of Transportation Management. Tehran: Selseleyeh al-Zahab Publications, 2010.[In Persian]
6. Chardin, Jean. Chardin's Travelogue. Tehran: Amir Kabir Publications, 1971.[In Persian]
7. Davoodi, Seyed Rasoul. 2001. Location of Welfare Interconnection Service Complex, Road and Transportation Civil Engineering. Master of Civil Engineering, Iran University of Science and Technology. Tehran. [in Persian]
8. Diba, Darab. 1999. Inspiration and conception of the basic concepts of Iranian architecture. Tehran: Architecture and culture. Press [in Persian]
9. Eysenck, Hans Jurgen. 1998. Reality and fantasy in psychology. Translated by Mohammad Taghi Barahani and Nissan Gholian. Tehran: Growth. Press [in Persian]
10. Foruzandeh, Nasim, Gholamreza Kiani Dehkiani and Dariush Heidari Bani. 2015. Study and study of Iranian Caravansaries. In International Conference on Human Architecture Civil Engineering city, Tabriz, 15 June. [in Persian]
11. Ghirshman, Roman. Iranian Art in the Parthian and Sasanian Periods. Translated by Bahram Farahvashi. Tehran: Scientific and Cultural Publications, 2012.[In Persian]
12. Ghobadian, Vahid. 2007. Climatic survey of traditional Iranian buildings, Tehran: Tehran University. Press [in Persian]
13. Ghobadian, Vahid. 2016. Stylistics and theoretical foundations in contemporary Iranian architecture. Tehran: university. Press [in Persian]
14. Ghobadian, Vahid. Climatic Analysis of Traditional Iranian Buildings. Tehran: University of Tehran Publications, 2010.[In Persian]
15. Hadi Zadeh Kakhi, Saeed. Caravanserais in Iran. Tehran: Cultural Research Bureau, 2nd Edition, 2014.[In Persian]
16. Hadizadeh Kakhki, Saeed. 2010. Caravanserai in Iran. Tehran: Office of Cultural Research.. Press [in Persian]
17. Hejazi, Mehrdad. 2008. Sacred geometry in Iranian nature and)
18. Hillenbrand, Robert. Islamic Architecture: Form, Function, and Meaning. Translated by Dr. Baqer Ayatollahzadeh Shirazi. Tehran: Rozaneh Publications, 2004.[In Persian]
19. Kaviyan, Mojtaba, and Gholami, Gholamhossein. The Evolution of Courtyard Caravanserais in Central Iran. Journal of Effect, No. 75, 2016.[In Persian]
20. Kiani, Mohammad Yusuf, and Kleiss, Wolfram. List of Caravanserais in Iran. Tehran: Iranian National Organization for the Preservation of Antiquities, 1983.[In Persian]
21. Kiani, Mohammad Yusuf. Caravanserais of Iran. Tehran: Cultural Heritage Organization Publications, 1st Edition, 1994.[In Persian]
22. Kiani, Yusuf. Caravanserais: Architecture of Iran in the Islamic Period. Tehran: SAMT Publications, 6th Edition, 2000.[In Persian]
23. Moin, Mohammad. Moin Persian Dictionary. Tehran: Amir Kabir Publications, 2009.[In Persian]
24. Norouzi, Jamshid. Iranian Civilization in the Safavid Era. Tehran: Madrese Publications, 2012.[In Persian]
25. Pimia, Mohammad Karim. Methods of Iranian Architecture. Tehran: Honar Publications, 1992.[In Persian]
26. Pimia, Mohammad Karim. Research on the Architecture of Iran's Past. Tehran: University of Science and Technology, 1992.[In Persian]
27. Rafiei Far, Jalaluddin, and Lor Afshar, Ehsan. A Cognitive Study of Safavid-era Caravanserais. Journal of Anthropology, No. 4, 2003.[In Persian]
28. Siroux, Maxime. Ancient Roads of the Isfahan Region and Their Associated Buildings. Translated by Mehdi Mashayekhi. Tehran: Iranian National Organization for the Preservation of Antiquities, 1996.[In Persian]
29. Tavassoli, Mahmoud. Urban Structure and Architecture in Hot and Dry Climates. Tehran: Peyvand-e No Publications, 2002.[In Persian]
30. Wilber, Donald Newton. Islamic Architecture in the Ilkhanid Period. Translated by Abdollah Faryad. Tehran: Bongah-e Nashr va Tarjomeh, 1967.[In Persian]



فصلنامه جغرافیا (برنامه ریزی منطقه ای)

دوره ۱۴، شماره ۵۷، زمستان ۱۴۰۳

شاپا چاپی: ۶۴۶۲-۲۲۲۸ شاپا الکترونیکی: ۲۱۱۲-۲۷۸۳

Journal Homepage: <https://www.jgeoqeshm.ir/>



مقاله پژوهشی

بررسی تحولات، اهمیت کاربرد و ویژگی های کاروانسراها در حوزه جغرافیایی ایران از دوره صفویه تا قاجار

طاهر آقاملائی- دانشجوی دکتری، گروه تاریخ، واحد بافت، دانشگاه آزاد اسلامی، بافت، ایران.

علی رحیمی صادق* - استادیار، گروه تاریخ، واحد بافت، دانشگاه آزاد اسلامی، بافت، ایران.

ابراهیم خراسانی پاریزی - استادیار، گروه تاریخ، واحد بافت، دانشگاه آزاد اسلامی، بافت، ایران.

اطلاعات مقاله	چکیده
شماره صفحات: ۴۸۸-۵۰۵	کشور پهناور ایران به دلیل اهمیت سوق الجیشی و قرار داشتن در کاروانسراها به عنوان محل استقرار تجار و بازرگانان در برقراری روابط تجاری نقش بسزایی ایفا می کردند. کارآمدی و توجه به ساخت کاروانسراها نقش بسزایی در رفت و آمد کاروان های تجاری و رشد تجارت در کشور داشته است به رغم احداث کاروانسرا در اغلب ادوار تاریخی در ایران کاروانسرا سازی در عصر صفویه به صورت چشمگیری افزایش یافت در این دوره به دنبال بروز برخی وقایع مهم از جمله برقراری امنیت ساخت جاده های مناسب توجه به راه ها و شهرهای زیارتی اعطای آزادی های مذهبی به اقلیت های دینی و تسهیلات گمرکی ورود تجار و کاروان های تجاری را به کشور افزایش یافت. با ورود کاروان های تجاری به ایران و افزایش مسافرت های کاروانی در داخل کشور به دستور شاهان صفوی کاروانسراهای متعددی جهت اقامت ساخته شد. اما این دوران در مقایسه با عصر قاجاریه تفاوت های بسیاری دارد. در دوره قاجاریه اگرچه روابط بازرگانی با کشورهای مختلف از سر گرفته شده است؛ ولی هیچگاه به پای روابط بازرگانی سابق (عصر صفویه) نمی رسد. در این دوره نیز تعدادی کاروانسرا برپا شد ولی به علت عجله در ساخت آنها و استفاده از مصالح نامرغوب به خصوص خشت؛ امروزه اکثر این ابنیه تا حدود زیادی تخریب شده اند و یا به صورت کامل از بین رفته اند مسیر جاده ابریشم به عنوان شاهراه حیاتی و اقتصادی همواره مورد توجه و محل رفت و آمد کاروان های تجاری بود. این مقاله بر آن است که با بررسی کاروانسراهای دوره صفویه و قاجار و بررسی مشخصات معماری و سازه ای آنها به وجه اشتراک و افتراق این کاروانسراها بپردازد. روش تحقیق در این مقاله میدانی تاریخی تحلیلی است بدین ترتیب که ابتدا مطالعات تاریخی به ویژه با استناد به سفرنامه ها صورت گرفته است تا بتوان درباره مسیرهای ارتباطی و منازل میان راهی آگاهی کسب کرد. سپس به بررسی پیمایشی با روش مکان نگاری برای شناسایی و ثبت آثار و یافته های پیمایش میدانی با اطلاعات حاصل از منابع مکتوب مطابقت داده شده است و اقامتگاه های مورد اشاره مستندسازی شده اند. در پایان به تحلیل عوامل معماری و سازه ای آثار نیز خواهیم پرداخت.

از دستگاه خود برای اسکن و خواندن مقاله به صورت آنلاین استفاده کنید



واژه های کلیدی:

کاروانسرا، بازرگانان، صفویه، قاجاریه

استناد: آقاملائی، طاهر؛ رحیمی صادق، علی؛ خراسانی پاریزی، ابراهیم (۱۴۰۳). بررسی تحولات، اهمیت کاربرد و ویژگی های

کاروانسراها در حوزه جغرافیایی ایران از دوره صفویه تا قاجار. فصلنامه جغرافیا (برنامه ریزی منطقه ای)، ۱۴ (۵۷). صص: ۴۸۸-۵۰۵

DOI: 10.22034/jgeoq.2025.498219.4207

مقدمه

بررسی‌های تاریخی بیانگر این است که از آغاز زندگی بشر در کره خاکی موضوع حمل و نقل و جابجایی انسان‌ها و کالا مطرح بوده است (پاکدل، ۱۳۶۸: 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، زمی مقدم، ۱۳۸۹: ۵۳) انسان در نخستین مرحله از زندگی اجتماعی خود؛ برای فائق آمدن بر طبیعت کوشید تا با استفاده از ابزار و روش‌هایی که هر لحظه تکامل می‌افتند 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 مرادداشت و ایجاد آسایش و امنیت، به احداث سازه، 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 صعب‌العبور و نواحی گرم و خشک و اجرا می‌شد. ایرانیان مبدع و موجد چنین ساختمانی بودند که بعدها نام کاروانسرا را به خود گرفت. این پدیده را می‌باید چشمگیرترین هنر فرهنگ معماری تمدن ایران در طول تاریخ دانست (شانواز، خاقانی، ۱۳۹۴: ۱۵) ایران به سبب قرار گرفتن در موقعیتی سوق الجیشی، یکی از مهم‌ترین مسیرهای ارتباطی شرق با غرب جهان بوده است و یکی از مهم‌ترین راه‌های بازرگانی جهان باستان؛ یعنی جاده ابریشم از ایران می‌گذشت. اگر در گذشته این مرز و بوم بنگریم همواره شاهد تاکید دولت‌ها و حکومت‌های باثبات؛ بر امنیت و گسترش راه و راهدار؛ به سبب اهمیت نظامی، منافع ارزنده اقتصادی، تامین رفاه اجتماعی و غیره در این خطه هستیم. نخستین دسته‌های انسانی به صورت گروهی و مداوم در جهت رفع نیازهای شان در حرکت بودند اگرچه با پیشرفت و توسعه فکری و فرهنگی ملل بسیاری از نیازها در محل تامین می‌شد اما هیچ‌گاه نیاز به مسافرت از بین نرفت بلکه بیشتر هم شد و تحرک و جابجایی و مسافرت به عنوان جزء جدایی ناپذیر از زندگی انسان شناخته شد. از جمله عناصر مورد اهمیت در سیر و سفر؛ کاروانسراها و اقامتگاه‌های موجود در آنها که برای آسایش مسافران تعبیه شده بود را می‌توان نام برد.

ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی و فرهنگی؛ شرایط پیدایش شبکه راه‌های کم نظیری را فراهم آورده است و به علت قرار داشتن در مرکز جغرافیایی تمدن‌ها و فرهنگ‌های جهان کهن از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. بیشتر مراکز عمده تمدن و پایتخت‌های ایران از پیش از تاریخ تا کنون؛ در طول جاده‌های اصلی که در حاشیه‌های داخل کوهستان‌های بزرگ کشیده شده بودند قرار داشتند. به عبارتی راه‌های فعلی ایران که شرق را به غرب و شمال را به جنوب و کشور را به سرزمین‌های مجاور آن پیوند می‌دهند کم و با تغییراتی جزئی که نیاز به همان مسیرهای قدیمی است که ساختمان طبیعی این آب و خاک آن را الزام کرده و از همان روزگاری که سرزمین ایران مسکون گردیده و مورد استفاده مردم آن واقع شده است. کاروانسراها به عنوان زیرمجموعه شبکه ارتباطی و راه‌های کشوری و به عنوان یکی از یادگارهای پر ارزش معماری ایران شناخته می‌شوند که با ویژگی‌های خاص در تمام مناطق در دوره‌های مختلف ایجاد گردیده اند و یکی از حلقه‌های شبکه روابط اقتصادی اجتماعی و سیاسی در ایران گذشته بوده اند. زمان که امنیت و رفاهی پدید می‌آمد و مردم می‌توانستند بدون ترس و واهمه و فارغ از تهدیدها و تجاوزها به تجارت و داد و ستد بپردازند اقتصاد مملکت شکوفا شده و ساخت و ساز کاروانسراها رونق می‌گرفت که به تبع خود افزایش مسافرت‌ها و ارتباطات اجتماعی را به دنبال داشت. هرچه مسافرت و جابجایی درون سرزمینی یا به سرزمین‌های مجاور بیشتر می‌شد انتقال فرهنگ و تجارب و اندیشه به مقدار زیادی افزایش می‌یافت. تنوع مسائل فرهنگی و اجتماعی که در درون کاروانسرا رخ میداد شگفت‌انگیز بود چراکه در چنین مکان‌هایی افراد مختلف از اطراف تجمع کرده و تجربیات اندوخته‌ها و دستاوردهای خود را در اختیار یکدیگر قرار می‌دادند و در مقابل در معرض افکار رسوم و عقاید گوناگون قرار می‌گرفتند. کاروانسراهای ایران در دوره صفویه تا قاجاریه در دوره حکومت صفویان تا حدودی توجه به تهران و به خصوص زیاد شد. تهران به لحاظ مکانی از چند جهت مورد توجه قرار گرفت؛ از یک طرف این شهر در مسیر پایتخت قدیم دولت صفویه، قزوین و سپس پایتخت جدید این دولت یعنی اصفهان قرار داشت، از طرف دیگر قرار گرفتن این شهر در مسیر

راه‌های زیارتی مشهد و قم بر اهمیت آن می‌افزود. دوره آبادی تهران از زمان پادشاهی شاه طهماسب اول آغاز گردید، هنگامی که شاه طهماسب قزوین را به عنوان پایتخت خود قرار داد، به دلیل نزدیکی این شهر به قزوین، اغلب به تهران و به خصوص ری به منظور زیارت حرم عبدالعظیم مسافرت می‌کرد که در این سفرها به تهران هم علاقمند شد در نتیجه تلاش زیادی در جهت آبادانی این مناطق انجام داد. یکی از فعالیت‌های صفویان در توجه به تهران، ری و ورامین احداث کاروانسراها در این سه منطقه بود. تا آنکه آقامحمدخان قاجار در سال ۱۲۰۰ هجری قمری در تهران بر تخت شاهی نشست و از آن تاریخ تهران رسماً پایتخت شد. از دوره قاجاری تعداد کمی کاروانسرا به خصوص به صورت درون شهری باقی مانده است، در این دوره اگر کاروانسرای ساخته می‌شد بیشتر به همت خیرین و بازاری‌ها بود. کاروانسراهای این دوره هم از لحاظ مهارت در ساخت و هم از لحاظ کیفیت مصالح در سطح پایینی بودند و به دقت و ظرافت دوره صفویه نمی‌رسیدند.

سوال و روش تحقیق

سوال‌های اصلی این تحقیق را می‌توان در قالب جملات زیر خلاصه نمود

۱. مهمترین ویژگی‌های ساختاری و کالبدی معماری ساختمان‌های بین راهی در دوره صفویه و قاجاریه چیست؟
۲. اصول شکل‌گیری روابط فضایی در کاروانسراها بر چه اساسی بوده اند؟
۳. اشتراک و افتراق کاروانسراهای دوره صفویه و قاجار کدام‌ها هستند؟

روش تحقیق این مقاله توصیفی تحلیلی است و در تحلیل داده‌ها از روش قیاسی بهره گرفته شده است.

منابع مورد استفاده روش تحقیق در این مقاله میدانی تاریخی تحلیلی است بدین ترتیب که ابتدا مطالعات تاریخی به ویژه در سفرنامه‌ها صورت گرفته است تا بتوان درباره مسیرهای ارتباطی و منازل میان راهیان دور آنها آگاهی که است سپس بررسی پیمایشی به روش مکان‌نگاری برای شناسایی و ثبت آثار صورت گرفته یافته‌های اطلاعات حاصل از منابع مکتوب مطابقت داده شده است و اقامتگاه‌های مورد اشاره مستندسازی شدند. پس از بررسی میدانی در محل آثار مورد اشاره و مطالعات تاریخی نگارندگان به تحلیل عوامل معماری و سازه‌ای آثار پرداخته‌اند. همچنین در شرح مراحل و فرایند انجام پژوهش از ابزارهای مطالعات کتابخانه‌ای مشاهده ترسیم نمودار چیدمان فضا و مقایسه تطبیقی استفاده شده است. از مقایسه تطبیقی یافته‌های به دست آمده با استفاده از روش استدلال استنتاجی به بحث در مورد یافته‌ها و در نهایت به بیان نتیجه‌ها پرداخته شده است.

مبانی نظری

کاروانسرا زائیده موقعیت جغرافیایی ایران است و با توجه به خشکی و کم آبی این سرزمین و دوری آبادی‌ها از یکدیگر وجود امکانی برای اقامت موقت مسافران را اجتناب‌ناپذیر می‌کرد. (پیرنیا، ۱۳۷۱: ۹۴) کاروانسرا ترکیبی از «کاروان» به معنی گروهی مسافر و «سرا» به معنی خانه و مکان است و کاروانسرا ساختمانی است که کاروان را در خود جای می‌دهد. و بر روی سردر "غلاف خانه" اتاق و ایوان دارای باربند، طویله و انبار بوده و اغلب در ورودی آن بازار کوچکی وجود دارد. گاهی در دو سوی در کاروانسرا برج‌هایی قرار گرفته که در مواقع نا امنی مورد استفاده مدافعان و راه داران قرار می‌گرفته است (فرهنگ فارسی عمید، ۱۳۶۹). سابقه ساخت کاروانسرا در ایران به دوره هخامنشی بر می‌گردد؛ که با توسعه قلمرو ایران از قفقاز تا خلیج فارس و از آسیای مرکزی تا آسیای صغیر مدیترانه و شمال آفریقا توسعه راه‌ها مورد توجه قرار گرفت (گیرشمن، ۱۳۶۹: ۱۵۸) و در دوره ساسانی هم ساخت این نوع بناها گسترش یافت. در دوران اسلامی نیز به دلیل اهمیتی که تجارت، سیاحت و زیارت پیدا کرد ساخت کاروانسراها رونق یافت. (تکمیل همایون، ۱۳۶۹: ۲۰۶-۲۰۷) در سده دهم ه.ق، و با روی کار آمدن سلسله صفویه پر رونق‌ترین دوره احداث و مرمت کاروانسرا در ایران بود. در این دوره با ایجاد وحدت سیاسی - مذهبی و برقراری امنیت نسبی در ایران؛ موجب رونق بازرگانی و توجه بسیار به راه‌ها و تاسیسات ارتباطی شد (شاردن، ۱۳۵۰: ۱۷۱، سیوری، ۱۳۶۳: ۱۵۲) پس از دوره صفویان با از میان رفتن آرامش نسبی سیاسی و ناامنی بر بخش‌های زیادی از کشور حکمفرما شد و مهمترین کارکرد کاروانسراها حفاظت از جان و مال مسافران بود و در نتیجه تغییراتی در این نوع کاروانسراها به

وجود آمد مثلاً در چهار گوشه بنا برج‌های دفاعی ساخته شد و با راه دالان‌ها به خارج مسدود گشت (کیانی و کلایس، ۱۳۶۲: ۱۱) دوره‌های افشاریه و زندیه ساخت کاروانسراها همچنان ادامه یافت اما به تدریج از اواسط دوره قاجار امکانات نوین ارتباطی که سفر را راحت‌تر و سریع‌تر می‌ساختند و در نتیجه برقراری ارتباط گسترده با اروپا به ایران؛ باعث از رونق افتادن کاروانسراها و ویرانی تدریجی آنها شد. (کیانی، ۱۳۸۶: ۴۶) در دوران اسلامی کاروانسراها پرشمارتر شد زیرا اسلام مرزهای امپراطوری ساسانی و روم شرقی را از میان برداشت و اقوام و فرهنگ‌ها و مذاهب مختلف ساکن این دو قلمرو را در قلمروای واحدی جا داد و موجب سهولت و آزادی رفت و آمد در این مسیر شد (ویلبر، ۱۳۴۶: ۴۶) عامل دوم اهمیتی بود که اسلام برای رسیدگی به مسافران و در راه ماندگان قائل بود و بدین سبب کاروانسرا نزد مسلمانان مانند ساخت مسجد مدرسه و حمام جزئی از خیرات و مبرات بود (توسلی، ۱۳۸۱: ۱۶۷)

بدون شک از عصر صفوی و قاجار را باید دوران طلایی احداث کاروانسراها در ایران یاد کرد. با توجه به تحقیقات ارزشمندی که درباره طبقه بندی کاروانسراهای ایران در این دوره‌ها شده می‌توان کاروانسراهای ایران را به چند گروه کلی تقسیم بندی کرده است کاروانسراهای حیاط دار مرکز ایران که از دوره صفوی تا عصر حاضر ایجاد شده‌اند مهمترین بهترین و زیباترین آنها را شامل می‌شوند. (رفیعی فر، ۱۳۸۲) ویژگی‌های ظاهری کاروانسراهای دشتی عصر صفوی را چنین می‌توان عنوان کرد: ظاهر دژ مانند، کنگره دار و محکم، تاکید زیاد بر دروازه ورودی، ساخت و تدارک فضاهای خدماتی نظیر مسجد و نمازخانه آب انبار حمام فروشگاه و غیره حیوانهای مستقل برای هر حجره سکوها برای آمده برای استراحت مسافران و البته از همه مهمتر بزرگی مقیاس و فقدان تزئینات. یکی از مسائل جالب در مورد کاروانسراهای صفوی مسئله انتخاب یک طرح ثابت برای این کاروانسراها است که هیلن براند و سیرو حدس وجود یک دفتر مرکزی هماهنگ کننده در تشکیلات حکومت صفوی را بسیار محتمل می‌دانند. (رفیعی فر، ۱۳۸۲) در مورد این دفتر و تشکیلات حکومت صفوی چنین می‌گوید: کارهای فنی بین دستگاه‌های که از حیث تشکیلات طبقاتی در ردیف‌های مشخصی قرار گرفته بودند و مسئولیتهای مشخصی داشتند تقسیم شده بود، این اشخاص عبارت بودند از:

ناظر کل ساختمان‌های شاهی، استاد کارها، متخصصان فنون مختلف، که همه آنها از خزانه دولت حقوق مشخصی دریافت می‌داشتند. (سیرو، ۱۹۴۷: ۶۰) از نظر هیلن براند نیز این تصور از اینجا ناشی می‌شود که کاروانسراهای صفوی به میزان زیادی به هم شبیه اند. ((وجود یک چنین کنترل مرکزی دلیل محکمی است که فقدان مشخص تزئینات در کاروانسراهای صفوی را به خوبی توجیه می‌کند چرا که اگر یک چنین نظارت مرکزی وجود نمی‌داشت می‌بایست کاروانسرای که به وسیله یک شخص (متمول بنا شده است) تزئینات سنگین تری در خود داشته باشد تا به وسیله آن اعتبار و خودنمایی شخص بانی افزایش پیدا کند)) (براند، ۱۳۷۷: ۳۴۳) بررسی کاروانسراهای ایران چنین بر می‌آید که اساس معماری کاروانسراهای ایران مانند سایر بناها تابع شیوه سنت و سبک رایج زمان بوده است و شیوه معماری، محل، منطقه، مصالح ساختمانی و موقعیت جغرافیایی نقش موثری در ایجاد این گونه بناها داشته است. (رفیعی فر، ۱۳۸۲) و با وجود آنکه از نظر معماری طی قرن‌ها پیشرفت‌هایی از لحاظ فرم بنا در ساختمان کاروانسراها به وجود آمده، سیرو تاکید می‌کند که شیوه کلی ساختمان و معماری کاروانسراها از روزگار کهن تا به امروز دگرگونی بسیار زیادی نیافته و معمولاً سبک بنای آنها همان ایجاد باره بندها و اتاق‌هایی است که پیرامون حیاط محصور ساخته می‌شده است، با این وجود در هر کدام خصوصیتی به چشم می‌خورد که آن را منحصر به فرد می‌کند (سیرو، ۱۹۴۷: ۱۴۷) با توجه به این نکته نیز حائز اهمیت می‌باشد که کاروانسراها برخلاف بسیاری دیگر از ابنیه تاریخی بناهایی اند که در انزوا و به طور مجرد قابل درک نیستند، چرا که اساساً آنها جداگانه و تنها ساخته نشده‌اند.

کاروانسراها در دوره صفویه

پایه مطالعات تاریخی بنیاد و شالوده کاروانسرا در ایران از زمان هخامنشی نهاده شده است بدین صورت که در زمان هخامنشیان مرحله اول به منظور ارتباط سریع بین نقاط مختلف کشور ساختمانی به نام "چاپارخانه" ایجاد شد. ماکسیم سیرو به دو الگو برای اشاره کرده و می‌نویسد: در اواخر دوران ساسانی کاروانسرا در سرزمین ایران ساخته می‌شد: یک نوع شامل

حیاطی که در اطرافش دالانی عریض برای چهارپایان ساخته می‌شد و نوع دوم الگوی بود که در آن تالارهای مستطیلی در اطراف حیاط مرکزی قرار می‌گرفتند. (سیرو، ۱۹۴۸) الگوی منازل اولیه کاروان‌ها تا صدها بعد نیز تقلید می‌شد. در دوره پیش از اسلام و مایل دوره اسلامی کاروانسراها به صورت منازل اتراق گاهی با سازماندهی حجره‌های متعدد پیرامون حیاط مرکزی طرح انداخته می‌شدند که این شیوه طراحی بر اسکان و استراحت کاروانیان متمرکز بوده است. این شیوه طراحی به مرور زمان با تحولاتی نظیر گشایش بزرگ شدن فضاها در گوشه‌ها، ایجاد رواق در جلوی حجره‌ها و چهار ایوانی شدن کاروانسراها تا انتهای دوره سلجوقی مرسوم بود. در دوره ایلخانی الگوی جدیدی متأثر از ترکیب کاروانسراهای چهار ایوانه دوره سلجوقی با گونه چاپارخانه‌ای در طراحی کاروانسراها پدیدار شد. عصر صفوی را دوران طلایی ساخت کاروانسراهای بزرگ دانسته‌اند (کیانی و کلایس، ۱۳۶۲) افسانه‌ای وجود دارد که شاه عباس فرمان داد تا نهصد و نود و نه کاروانسرا بنا کنند، چون عدد هزار را لفظ خفیی می‌دانست بنابراین دستور داد که یکی کمتر از هزار بنا کنند تا در شمارش آن اندکی درنگ شود. ماکسیم سیرو در تعریف خود معتقد است که این رقم بسیار پایین تر از تعداد واقعی کاروانسراهای ساخته شده در عصر صفوی است و نظر برخی محققان را نقل می‌کند که این رقم را تا سی هزار بالا. تنوع نقشه‌ها در دوره صفوی بسیار زیاد است. تحولات بارزی که در عصر صفوی صورت گرفته است که می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

گسترش حیاط کاروانسراها: ارتباط اصطبل‌ها و حیات از طریق گوشه‌های شکل‌های بسیار متنوعی دارد، پرداخت و تزئین بیشتر پخ هیات‌ها که فضاها را شاه نشین که عموماً در انتهای ایوان‌ها قرار دارد، رشد فضای هشتی و شاه نشین فراز آن و پیش آمدن از بدنه ورودی کاروانسرا در ترکیب با سردر، از فضاهای خصوصی در برخی از کاروانسراها که یا در گوشه‌های کاروانسرا و یا در میانه اضلاع ورودی یا ضلع مقابل ورودی ساخته می‌شدند و به وسیله دهلیزی به هشتی یا حیاط مرکزی راه می‌افتند.

ایجاد فضای شفاف در اصطبل‌های گوشه: برج‌ها در بسیاری از کاروانسراها و ایجاد فضاهای تجمع عمده در اصطبل‌ها که در نمونه‌های پیشرفته تر شفافیت فضایی بیشتری را به وجود می‌آورد. (کیوانیان و غلامی، ۲۰۱۵) همچنین تغییراتی در نقشه کاروانسراها به عمل آمد، با این ترتیب که علاوه بر نقشه چهار ایوانی، کاروانسراهایی با نقش‌های مدور، هشت ضلعی، چند ضلعی، دو ایوانی، نوع کوهستانی و غیره با توجه به موقعیت جغرافیایی و مکانی محل ساخته شد در دوره‌های زندیه، افشاری و قاجاریه در ایجاد کاروانسراها تغییرات چندانی به عمل نیامد و ایجاد آن به شیوه گذشته ادامه پیدا کرد. از زمان صفویان به بعد بارندها در گرداگرد کاروانسرا و در پشت اتاق‌ها ساخته می‌شدند. ولی تا پیش از آن در چهار گوشه کاروانسرا بوده‌اند (پیرنیا، ۱۳۷۱)

دوره صفویه دوره‌ای است که هر یک از فضاها را کاروانسرا به تکامل معقول خود رسیده و پس از آن تحولاتی که در این گونه معماری رخ می‌دهد به تک فضاها یا مجموعه‌های موجود در داخل یا بیرون کاروانسرا مربوط است. در انتظام فضایی کلیت ساختمان اثرگذاری عمده‌ای ندارد.

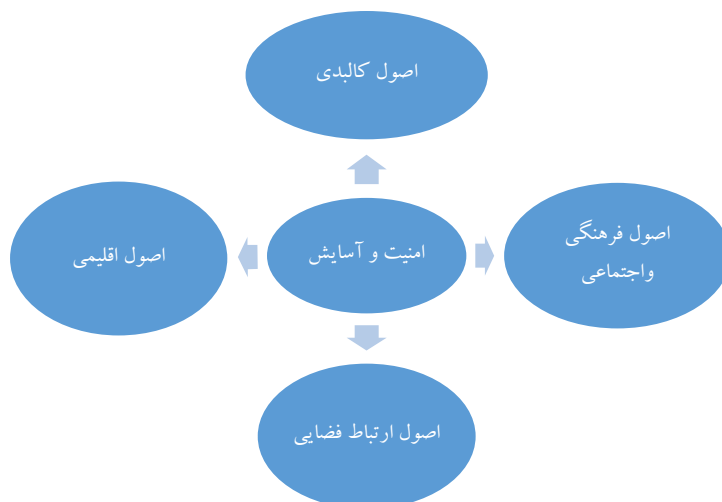
کاروانسراهایی که در انتهای دوره صفویه ساخته شدند، خرده فضاها و جزئیات زیادی داشتند و اولین تحولات در گشایش فضایی در این زمان پدید آمد. از لحاظ مصالح ساختمانی نیز برخلاف دوره قبل که از آجر و سنگ بودند بیشتر از خشت استفاده شده است.



تصویر ۱. دیگرام فضایی و نمایش تحولات کاروانسرا از اوایل اسلام تا عصر صفویه

الگوهای کاروانسراهای ایرانی در دوره صفویه

در زمان صفویه به موازات تعمیر و تاسیس راه‌ها و تقویت دستگاه راهداری کشور به امر ساخت و ساز بناهای کاروانی نیز اهتمام فراوان ورزیده شد. در واقع از زمان شاه عباس به بعد کاروانسراهای مخروطه سراسر کشور مورد تعمیر اساسی قرار گرفت و بازسازی شد. در عین حال تعداد بیشماری کاروانسرای جدید و آب انبارهای بزرگ در مسیر جاده‌های کشور بنا شد. عصر صفوی را دوران طلایی ساخت کاروانسراهای بزرگ دانسته اند. (کیانی، گلابس، همان ۲۲). در این زمان زمان ساخت کاروانسراهای فراوان بر حجم و وسعت کاروانسراها نیز افزوده شد. "شاه عباس اول به طور خستگی ناپذیری می‌ساخت که آن هم بخش اساسی دیگری از سیاست وی برای پیشبرد رونق بازرگانی امپراتوری صفویه بود و بستگانش، بازرگانان ثروتمند و حکام محلی نیز از این کارو پیروی می‌کردند. (سیوری، ۱۳۷۲: ۱۸۷) افسانه وجود دارد که شاه عباس فرمان داد تا نهصد و نود و نه کاروانسرا بنا کنند و دست نگاه داشت چون عدد هزار را لفظ خفیفی می‌دانست بنابراین دستور داد که یکی کمتر از هزار بنا کنند تا در شمارش آن اندکی درنگ شود و آیندگان ارج این کار بزرگ او را بدانند. (نوربخش، ۱۶۵: ۱۳۷۵) ماکسیم سیرو در تعریف خود معتقد است که این رقم بسیار پایین تر از تعداد واقعی کاروانسراهای ساخته شده در عصر صفوی است و نظر برخی محققان را نقل می‌کند که این رقم را تا ۳۰ هزار بالا می‌برند. (سیرو، همان ۲۷) یکی از مسائل جالب در مورد کاروانسراهای صفوی مسئله انتخاب یک درجه ثابت برای این کاروانسراها است که حدس وجود یک دفتر مرکزی هماهنگ کننده در تشکیلات حکومت صفوی را بسیار محتمل می‌کند. هیلین براند می‌گوید: "پلان‌های کاروانسرا در دوران صفوی می‌تواند نشانه‌ای از فعالیت‌هایی که به طور مشخص در دیگر نواحی صفوی دنبال نمی‌شده است تعبیر شود. یعنی استفاده از طراحی صوری مانند مساجد ایالتی عثمانی، چنانچه به مثابه سنت معمول، شاه عباس اول بیشتر آنها را ساخته بود. وجود نوعی دفتر مرکزی که کار را هماهنگ کند و در آن گونه‌های استاندارد کاروانسرا استنتاج شوند کاملاً ممکن می‌نمود. (هیلین براند، همان ۴۴۳) مصالح به کار رفته در ساختمان کاروانسراها عمدتاً شامل آجر، آهک، خشت و گچ می‌باشد. از سنگ احتمالاً به عنوان کتیبه در بالای دروازه ورودی استفاده می‌شده است نقطه استفاده از الگوها در طراحی منجر به شکل‌گیری کیفیتی آشنا و مانوس می‌شود کریستوفر الکساندر آن را کیفیت بدون نام می‌نامد این شیوه که اصل آن با اتکا بر تجربیات بشری و تسلسل هویتی دستاوردهای انسان با نسل‌های پیشین و پیش دانسته‌های انسان بنیان نهاده شده است، از جنبه نظری، اهمیت بسیاری برای بی‌توجهی به آن منجر به نابسامانی محیط می‌گردد. بنابراین معماری معاصر در ایران می‌تواند زبان معماری را از الگوهای تاریخ نظام فضایی آن اتخاذ نموده و راهکاری ارزشمند برای خلق پیوند معنایی و کالبدی با تاریخ معماری به وجود آورد. الگو به مانند نماد یا سرمشق، محصول شکل گرفته و تمام شده نیست که تولیدات بعدی مبتنی بر آن، تنها شباهت قشری و شکلی به نمونه اول داشته و یا در واقع تقلیدی از آن محسوب شوند بلکه الگو به مانند نرم افزار کارآزموده‌ای است که تغییر در شرایط روز و بستر و عمل آن، منجر به ظهور نتایج متنوع در محصولات آن می‌شود. به واقع تنها الگو است که می‌تواند با پرهیز از تقلید یا تکرار کار گذشتگان، تجربیات آنان را در قالب آثار متنوع معماری نمایان سازد.



تصویر ۲. اصول شاخص کاروانسراهای ایران در دوره صفویه

۵-۱- اصول اقلیمی

راه حل های اقلیمی را می توان از ویژگی های بسیار مهم معماری ایرانی دانست. ایرانیان در طول تاریخ معماری این سرزمین سعی نمودند تا با تدابیر گوناگون در کنار طبیعت پیرامون خود محیطی را به وجود آورند که باشند در هر فصل و در هر ساعت از روز بتواند آرامشی نسبی را با توجه به زمان بهره گیری از فضای مورد نظر داشته باشد. در معماری ایرانی نگرشی خاص به طبیعت به شدت در معماری ایرانی وجود دارد و آن احیای معرفت متافیزیکی طبیعت است.



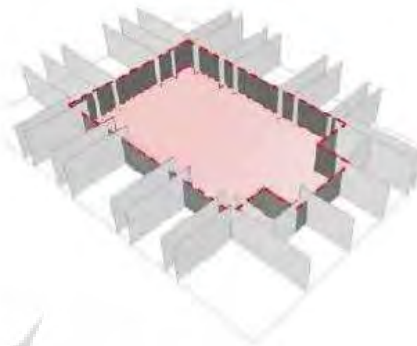
تصویر ۳. نحوه نورگیری از حیاط مرکزی و شار گرمایی تصویر ۴. دیوارهای ضخیم در کاروانسرای در منطقه سرد و کوهستانی

ساختمایه (مصالح): ساختمایه دیوار بیرونی اکثر کاروانسراها هستند از سنگ و آجر بود (پیرنیا ۱۳۷۱) و مانند یک خازن حرارتی درتعدیل دمای ساختمان در طی شبانه روز بسیار موثر بوده است. اما در دوران صفویه بر خلاف دوره قبل که از جرم و سنگ بودند بیشتر از خشت استفاده شده است کاروانسراهای منطقه کوهستانی جهت مقابله با سرمای شدید زمستان و اغلب فاقد حیاط مرکزی بوده اند و به جای حیاط مرکزی دارای یک تالار وسیع جهت اسکان مسافران و در اطراف آن دالان های سرتاسری به منظور نگهداری چهارپایان بوده است. این نوع کاروانسراها از هر طرف بسته و پوشیده بوده و به راحتی می تواند جلوی بادهای مداوم و برفهای زمستانی را بگیرد. کاروانسراهای دشت های فلات و سواحل جنوبی دریای خزر اکثراً دارای یک حیاط مرکزی و دو یا چهار ایوان بزرگ در جوانب حیاط می باشند. کاروانسراهای کرانه پست خلیج فارس عموماً فاقد حیاط

مرکزی بودند و همه اتاق‌ها به خارج بنا راه دارند. به این طریق کوران دو طرفه هوا در فضای داخل کاروانسرا میسر می‌گردد است.

صول کالبدی

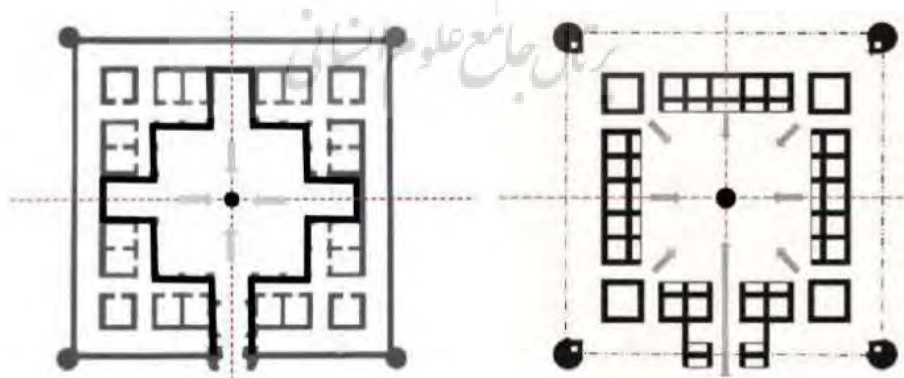
باتوجه به بررسی آثاری که از گذشتگان باقی مانده ویژگی‌های مانند مردم‌داری و پرهیز از بیهودگی و خودبسندگی و درون گرایی توازن و تعادل و کمال و وحدت روشنی، وضوح، اعتدال و متانت و وحدت و جامعیت و سلم و توازن در معماری ایرانیان به وضوح دیده می‌شود.



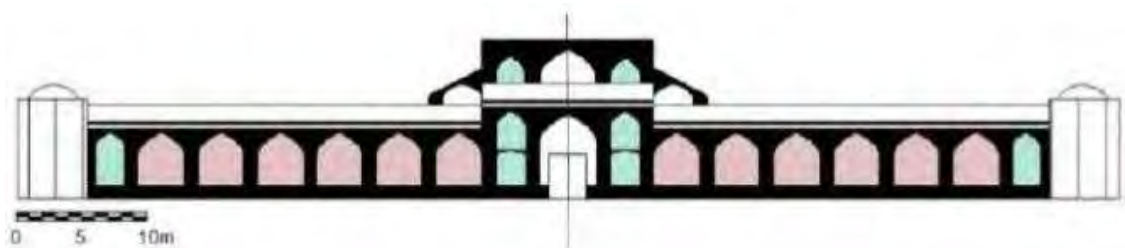
تصویر ۵ - درونگرایی در کاروانسراها تمامی فضاهای اصلی تنها رو به حیاط باز می‌شوند به طوری که جهان درون را به طور کامل از خانه بیرون جدا کرده و حس امنیت و آسایش را برای انسان به وجود می‌آورد.

محوربندی و تقارن موجود در معماری ایرانی از نوع نگاه معتدل و اندیشمندانه نشأت می‌گیرد که سعی می‌کند بین وزن‌های مختلف در گستره بصری نمای ساختمان تعادل ایجاد کند. این مسئله از بعدهنجارها و ارزش‌های ملیو بعد دینی احترام به دریافت انسان از محیط قابل دریافت بوده و در مصادیق فضایی کالبدی زیر نمودار می‌شود:

- تاکید بر مرکز فضایی کالبدی با گرایش به الگوی ساماندهی مرکزی
- تاکید بر تقارن و محور بندی فضایی کالبدی
- جایگیری فضاهای اصلی روی محورها
- جایگاه فضاهای فرعی روی محورها
- جایگیری فضاهای میان در دو سوی محورها



تصویر ۶. مرکزیت، محور بندی و تقارن در کاروانسراهای دوره صفویه



تصویر ۷. تکرار عناصر یکسان در پلان و نما باعث ایجاد نظم بصری و نگاه انسان را در تداوم پیوسته قرار می‌دهد.

اصول ارتباط فضایی

گشایش، شفافیت و سبکی در طراحی به عنوان بخش‌هایی از اندام‌های یک بنا جلوه گر می‌شوند که از آنها به " وجوه فضایی " یاد شده است. در معماری کاروانسراها به خصوص در دوران اسلامی حیاط مرکزی نقش اساسی داشته است. ایوان‌ها نیز فضاهایی هستند که از یک سو به حیاط باز می‌باشند. به نظر میرسد این نخستین شکل گشادگی فضایی بوده و پس از آن در دوره‌های بعد نوآوری‌هایی در خصوص گشادگی صورت گرفته است. به دلیل چنین تداخل کاربری‌های متباین کاروانسراها مستلزم فضاهای متنوعی هستند که به صورت فضاهای بسته مانند حجره و اصطبل نیمه باز مانند ایوان و ایوانچه و باز مانند میان سرا شکل گرفته اند و از بارزترین ویژگی‌های فضایی که برای کاروانسراها می‌توان نام برد :

- حضور همزمان سه نوع فضای باز، نیمه باز و بسته
- وجود نسبت‌های مشخص در هر بنا برای سه گانه فضا
- وجود طیف‌های متنوع فضا از قلمرو کاملاً خصوصی تا عمومی در کاروانسراها
- امکان تحقق توقف و آسایش مسافری در هر سه نوع فضا
- انعطاف پذیری فضا در برابر فعالیت‌های انسانی

اصول فرهنگی - اجتماعی

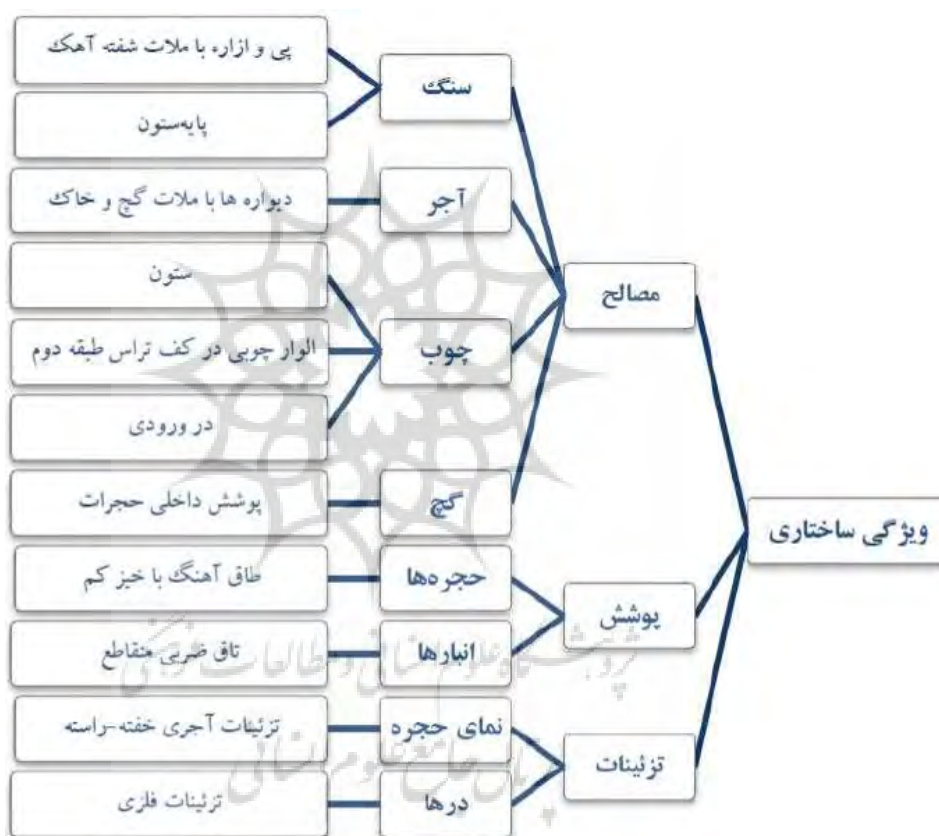
به طور کلی از وجود فضاهایی مانند ایوان، مهتابی و فضای اصلی مرکزی در کاروانسراها می‌توان گفت که کاروانسرا تنها محل داد و ستد و مسائل اقتصادی نبوده بلکه مکانی برای تجمع و ایجاد روابط اجتماعی نیز می‌باشد. از جمله عناصری که در گذشته به بهترین نحو ارتباط را بین افراد مختلف ایجاد می‌کرد و باعث می‌شد آنها به اشتراکات همدیگر در ابعاد مختلف اجتماعی پی ببرند کاروانسرا بود. مردم آن هنگام استراحت در این مکان به تبادل اطلاعات با هم می‌پرداختند و یکدیگر را از رویدادهای محل خود آگاه می‌کردند. بنابراین در سرزمین ایران بناهای کاروانی بی تردید نقش موثری در ایجاد یگانگی و اتحاد بین ایرانیان و همبستگی شهرها و ایالات ایران ایفا می‌کردند.

معماری دوره قاجار

سبک معماری قرن ۱۳ و ۱۴ است. این دوره را دوره گرایش به سبک معماری غربی می‌دانند. این گرایش البته در دوره صفوی، زندیه و افشاریه آغاز شده بود. اما در این دوره شدت بیشتری یافت. با این حال بناهای معماری زیادی هم در این دوره بنا شد که از آن جمله می‌توانیم به کاخ گلستان، مدرسه آقا بزرگ، مسجد و مدرسه سپهسالار، تکیه دولت، دارالفنون، بازار تهران، نگارستان، قصر فیروزه، قصر دوشان تپه و مسجد سلطانیه اشاره کرد. از دیگر آثار این دوره می‌توان به خانه طباطبایی و خانه بروجردی ساخته علی مریم کاشانی اشاره کرد.

جدول ۱. ویژگی‌های کلان معماری در دوره قاجار

معماری کلان	تزئینات
استفاده از پنجره‌های عمودی مشبک استفاده از رنگ قرمز یا ارغوانی در کاشی‌های خشتی هفت رنگ ایجاد ایوان‌های عظیم و مرفع در ورودی‌ها مرکزیت بنا با ستون و سرستون‌ها تبدیل سه دری‌ها به دو دری سقف شیروانی	کاشی کاری هفت رنگ استفاده از کاشی‌های منقوش (نقوش اسلیمی و هندسی) استفاده از رنگ هادریوشش‌ها و آمودهای بنا، تسلط رنگ آبی استفاده از نقش‌های روایتی بر دیوار کاخ‌های صفوی (گارگری) استفاده از آئینه کاری به عنوان تزئین جدید و مجلل
تغییرات در پوشش‌ها و جای گذاری پایه‌ها و دیوارها گنبدسازی از لحاظ ساخت و ساز تغییر چندانی ندارد. کشیده تر شدن ساقه ی گنبد و استفاده از نور بیشتر جهت عظمت بخشیدن به بنا ساده تر، ظریف تر و باریک تر شدن گلدسته‌های مساجد	نورپردازی با توجه به جهت تابش آفتاب و رعایت سنت درون گرایی (نورپردازی چشمگیر مسجد شیخ لطف الله) استفاده از گچ تراش با گچ معرق (مسجد میدان ساوه) رواج آجرتیشه دار و آب ساب با جلوه ی بیشتر و دوام بیشتر قواره بری (برش پوب به صورت منحنی



تصویر ۸. ویژگی‌های ساختاری کاروانسراهای دوره قاجار

با بررسی معماری کاروانسراهای دوره قاجار می‌توان به انطباق آن با اصول معماری پایدار پی برد که نتایج حاصل از این بررسی در ذیل بیان می‌شود:

اصل اول معماری پایدار: حفظ انرژی

کالبد بسیار ضخیم با مصالح بنایی (خشت و آجر و سنگ) به عنوان خازن حرارتی جهت تعدیل دمای ساختمان و قرارگیری اصطبل در پشت اتاق مسافران از نظر حرارتی.

اصل دوم: هماهنگی با اقلیم

درونگرایی و یکپارچگی پوسته خارجی بنا جهت محافظت در برابر شرایط نامساعد اقلیمی و وجود حوض و درخت در حیاط جهت خنک نمودن فضای داخل حیاط و استفاده از بادگیر جهت تصفیه هوا و خنک نمودن فضای داخلی در برخی کاروانسراهای حاشیه کویر و بلند بودن کف اتاق مسافران جهت محافظت از عوامل جوی و در نظر گرفتن ایوانچه‌هایی در جلوی اتاق‌ها به منظور تامین سایه.

اصل سوم: کاهش استفاده از منابع جدید مصالح

استفاده از مصالح بوم آورد برای ساخت بنا مانند: آجر و خشت و سنگ و نیز استفاده از کاهگل به عنوان عایق جهت جلوگیری از انرژی گرمایش درون فضاها در زمستان

اصل چهارم: برآوردن نیازهای ساکنان

طراحی فضاهایی مانند آب انبار، باره بند، آبریزگاه، حمام، بازارچه و ... جهت برآوردن نیازهای کاروانیان و نیز تعبیه بخاری در اتاق‌ها برای گرمایش و پخت و پز.

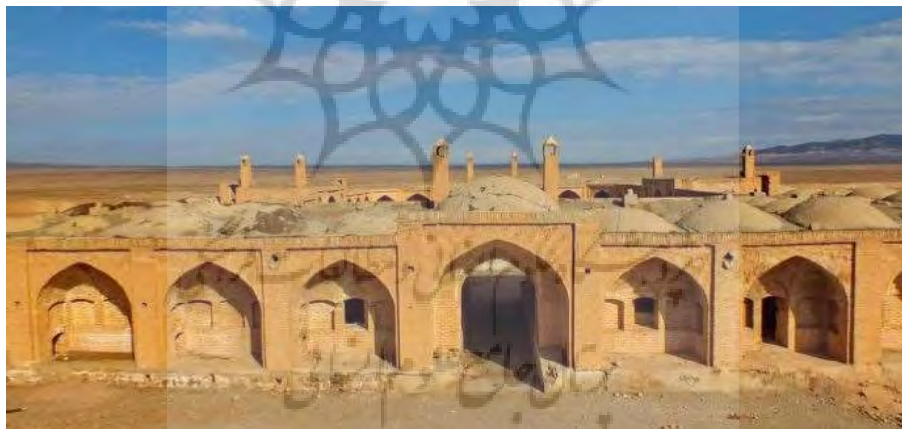
اصل پنجم: هماهنگی با سایت

اکثر کاروانسراها در دشتها و زمینهای مسطح و در کنار راههای اصلی و کاریزها بنا شده‌اند.

اصل ششم: کل گرایی

کاروانسراهای دشت فلات منطبق با اصول معماری پایدار بوده و دارای ویژگی‌هایی از جمله استفاده از مصالح بومی سازگار با اقلیم و ضخیم بودن کالبد بنا جهت تعدیل دمای ساختمان و استفاده از پوشش گنبد و طاق و عناصر اقلیمی منحصر به فردی چون آب انبار و هماهنگی این موارد با نیاز مسافران منجر به یک معماری پایدار شده است.

کاروانسرای دوره قاجار



تصویر ۹. کاروانسرای حوض سلطان - این کاروانسرا بنایی است آجری که در دوره ناصرالدین شاه قاجار احداث شده است. این بنای آجری در کنار یک کاروانسرای دوره صفویه در دشت‌های جنوبی کوهمره قرار دارد. این کاروانسرا بنایی است آجری که در دوره ناصرالدین شاه قاجار احداث شده است. ساختمان این کاروانسرا به سبک معمول دارای سه اتاق ستون دار در سه گوشه بنا است. در هر یک از این تالارها سکوی بین چهار ستون وجود دارد. از خصوصیات کاروانسرا این است که سر در آن به جای اینکه جلوتر از دیوارهای اطراف باشد عقب رفته و با آزاره‌های دلبری و ستون‌های کوتاه بالای دیوارها تزئین شده است. همچنین به جای ایوان اصلی یک عقب رفتگی در حیاط وجود دارد و پشت آن تالار پذیرایی ساخته شده است. این سبک ساختمانی در خانه‌های کاشان و یزد معمول بود ولی نظیر آن در کاروانسراهای دیگر مشاهده نشده است. تنها مدخل کاروانسرا به صورت پیشخوانی در برابر حیاط اصلی قرار می‌گیرد. از آنجا می‌توان وارد دروازه‌های اصلی کاروانسرا شد. در طرفین این دروازه اتاق‌هایی برای نگهبانان و دو قهوه خانه وجود دارد. حیاط اصلی با قرینه سازی کامل شامل ایوان‌هایی است که در دیگر

کاروانسراها نیز مشاهده می‌شود. در کنار ایوان‌ها راهروهای وجود دارد که به اصطبل‌ها راه دارد. در کنار یکی از این ایوان‌ها پلکانی به طرف بالا خانه می‌رود. پشت سر این ایوان‌ها تالاری وجود دارد که هوایش به وسیله چهار تنوره مطبوع و خنک می‌شود. اصطبل مرکب از دهلیز وسیعی در گوشه شمال شرقی به یک تالار ستون‌دار منتهی می‌شود. مجموعه آب انباری دارد که محل ذخیره آب مورد استفاده روزانه بود. اطراف حیاط نیز اتاق‌های آجری با آزاره‌هایی از سنگ سفید آهکی وجود دارد. جلوی کاروانسرا حیاط دیگری با طاق نما دیده می‌شود. پیش از حیاط اصلی مکانی است که هنگام ورزش غبار و بادهای سوزان کاروانیان با اقامت در آن محفوظ می‌مانند. اطراف کاروانسرا طاق نماهایی وجود دارد که اسب سواران از آن استفاده می‌کردند. در سمت جنوب نیز چند اتاق ساخته شده که دیوارشان به دیوار کاروانسرای قدیمی صفویه چسبیده است. در گوشه جنوب غربی پیشخوان یک حمام مرکب از یک اتاق بزرگ و دو اتاق کوچک قرار دارد. اتاق بزرگتر به عنوان رختکن و سربینه به کار میرفت. یکی از دو اتاق کوچک برای مشت و مال بود و اتاق دوم حوضچه‌هایی برای آبتنی داشت. کوره حمام در زیر این مجموعه قرار دارد.

مقایسه کاروانسراهای دوره صفوی و قاجار

جدول ۲. بررسی زوایای پلان، مصالح و نوع کاروانسراهای احداث شده در مناطق مختلف

نام کاروانسرا	فرم پلان	دوره تاریخی	زاویه چرخش نسبت به جنوب	سطح اشغال	جهت شمال	مصالح بکار رفته	پوشش سقف
باچگاه	چهار ضلعی، حیاط مرکزی، چهار ضلعی	قاجاریه	۳۰ به سمت جنوب غربی	۶۰٪		سنگ و آجر	طاق توپزه و ایوان‌ها گنبد آجری
بید زرد (بابا حاجی)	چهار ضلعی، حیاط مرکزی، چهار ضلعی	قاجاریه	۴۵ به سمت جنوب غرب	۵۳٪		سنگ، آجر و گچ دستکوب	طاق توپزه تیزه‌دار و کلیلی
چهار راه‌دار	چهار ایوانی، حیاط مرکزی، چهار ضلعی	صفویه	۳۰ به سمت جنوب غربی	۶۶٪		سنگ لاشه و گچ	طاق و توپزه و برخی موارد طاق‌های هلالی
دهبید	چهار ضلعی، چهار ایوانی، حیاط مرکزی، چهار ضلعی	اواخر قاجاریه	۴۵ به سمت جنوب شرق	۶۱٪		سنگ و آجر	طاق‌های قوسی، طاق تیزه‌دار در ایوان‌ها، پوشش عرقچین در هشتی
دیودان	چهار ضلعی، حیاط مرکزی، چهار ضلعی، ۴ طبقه	قاجاریه	۳۹ به سمت جنوب شرقی	۸۰٪		سنگ و گچ	طاق گنبدی
دوکوهک	چهار ضلعی، دو ایوانی، حیاط مرکزی هشت ضلعی	صفویه	تحقیقا به جهت شمال، جنوب	۵۱٫۵٪		سنگ لاشه، گچ و آجر	بام تخت، بین فضاها، قوسی پوشش از کانه پوشی

جدول ۳. تحلیل دو کاروانسرا

نام منزل	دوره	نوع کاروانسرا	نوع راه ارتباطی	بانی	ابعاد و اندازه	تزیینات	تعداد حجره	مصلح ساختمانی	امکانات جانبی
یوسی	صفوی	تاسستانی بار ۴ یولی مستطیل شکل	از یوسی راه دو تایی شود راهنم به طرف یزد می رود و راهی به طرف کرمان	عمومی	کل ۶۰×۸۵۰ حیات ۳۴×۲۶	تزیینات زیادی ندارد تنها ایوانهای طرفین با پوششی آجر خفته راسته نمای تزیینی ساده اند	۱۶	آجر گچ ماسه	عازقه دفاعی (مرغل)، اصطبل یا مال بند، بار انداز
فخرآباد	قاجار	تاسستانی بار ۴ یولی مستطیل شکل	شرکتار یک محور کویری که از کنار کویر عبور می کرده	حاجی حسن تاجر طیسی	کل ۵۲×۳۸ حیات ۲۸×۲۰	تزیینات قابل توجهی دارد	۱۶	آجر گچ ماسه	اصطبل یا مال بند، بار انداز

نتیجه گیری

به اعتقاد متخصصان سابقه وجود کاروانسراها در ایران به گذشته های دور برمی گردد و آرتورپوپ نیز ایران را خاستگاه کاروانسراها دانسته است. اکثر محققین عصر صفویه و قاجار را دوران طلایی احداث راهها و کاروانسراها در ایران دانسته اند و با وجود دسته بندی های مختلفی که برای کاروانسراها در این دوره ها انجام داده اند اکثر آنها کاروانسراهای حیاط دار مناطق کویری را از بهترین و زیباترین کاروانسراهای ایران دانسته اند و شرایط خاص اقلیمی سرزمین ایران سبب شده است که شهرها و آبادیهای این سرزمین در فواصل دور از هم قرار گیرند. در این شرایط تنها یک شبکه ارتباطی منظم می توانسته است این نقاط دور افتاده را یکپارچه کند. بنابراین ساخت و گسترش راهها و به تبع آن برپایی تاسیسات اقامتی در طول مسیرها اجتناب ناپذیر بوده است.

توجه به کاروانسراها به ویژه در ارتباط خاص با شرایط سیاسی و اجتماعی هر دوره بوده است. چنانکه در هر زمان حکومت های مختلف در و دولت های توانمند در کشور وجود داشته اند (به ویژه در عصر صفوی و زمان شاه عباس اول) ساخت کاروانسرا در ایران رونق یافته و به تبع آن ارتباطات و تجارت نیز در سطح بالایی قرار گرفته است. کاروانسراها برخلاف بسیاری دیگر از ابنیه تاریخی بناهایی هستند که در انزوا و به طور مجرد قابل درک نیستند و چرا که اساساً آنها جداگانه و تنها ساخته نشده اند. هر کاروانسرا به عنوان جزئی از یک مسیر ارتباطی به منظور داشتن کارکرد موثر و نیازمند داشتن ساختمانهای دیگری در طول همان جاده بوده است تا زنجیره ارتباطی کامل شود. کاروانسراهای صفوی از نظر معماری دارای فضاها و محتوایی هستند که به وضوح ماورای نیازهای بازرگانی و اقامتی و ارتباطی قرار می گیرند. کاروانسرا در ذهن فرهنگی ایرانیان از باب سکونت موقتی یادآور دنیا است و آدمیان همچون مسافران کاروانها می آیند و می روند و شاید به همین دلیل است که در کاروانسراها از تزیینات اضافی و بیهوده پرهیز می شده و عظمت و زیبایی و شکوه بنا در ذات و ماهیت آن تعبیه می شده است. بررسی های انجام شده در این تحقیق حاکی از این امر است که کاروانسراهای دوره قاجاریه شهرستان سبزوار با توجه به اقلیم این منطقه اکثراً درونگرا بوده و دارای حیاط مرکزی اند. از دیگر فضاهای این بناها می توان به هشتی، حجره، اصطبل اشاره کرد و شاه نشین که جزو بناهای یک کاروانسرا می تواند باشد در این گروه از کاروانسراها کمتر دیده شده است. از دیگر ویژگی های این بناها می توان به این امر اشاره کرد که وجود حداقل یک ایوان در آنها مرسوم بوده است. پلان این کاروانسراها به شکل مستطیل و مربع است و مصالح به کار رفته در ساخت این کاروانسراها از مصالح بوم آور (سنگ و آجر) همان منطقه است و در اکثر این کاروانسراها تزیینات ساده آجری به کار رفته است. کاروانسراهای مذکور همگی دارای سلسله

مراتب حرکتی هستند و به نحوی که در تمامی آنها ابتدا به یک فضای تقسیم (هشتی) می‌رسیم و بعد توسط دالان‌هایی که به این فضای تقسیم متصل می‌شوند می‌توانند به فضاهای دیگر دسترسی پیدا کنیم و در پایان لازم به ذکر است که بگوییم اگر این آثار تاریخی به نحو مناسبی مرمت و تغییر کاربری داده شوند می‌توانند باعث توسعه صنعت گردشگری شوند و محلی مناسب برای استراحت مسافران باشند. از بررسی مشخصات کلی کاروانسراهای دوره صفوی و قاجار در میابیم که هر دو دارای پلان باز و تابستانی و به صورت مستطیل شکل و چهار ایوانی می‌باشند که کاروانسرای یونسی متعلق به دوره صفوی و کاروانسرای فخرآباد متعلق به دوره قاجار می‌باشد. کاروانسرای یونسی در محل تقاطع دو محور اصلی کرمان به مشهد و یزد به مشهد بوده است و کاروانسرای فخرآباد نیز از جمله کاروانسراهای حاشیه کویر نمک می‌باشد و بنا به دلایل اقلیمی خاص منطقه وجود چنین کاروانسراهایی در این منطقه ضروری بوده است که معمولاً توسط خیابان محلی و با انگیزه‌های معنوی بنا می‌شده است. واغلب شباهت زیادی میان آنها بوده است. به عنوان مثال کاروانسرای فخرآباد از نظر دوره و تکنیک ساخت بسیار به کاروانسرای قاسم آباد که از کاروانسراهای همین منطقه بوده و به چند منزلی از آن بوده است شباهت دارد. در بررسی کلیات دو کاروانسرا و مشخصات معماری آن‌ها می‌توان دریافت که با وجود اختلاف در دوره ساخت دو بنا، به دلیل یکسان بودن شرایط محیطی و اقلیمی طرح کلی دو کاروانسرا تفاوت زیادی نکرده و هر دو دارای پلان مستطیل شکل و با طرح باز و چهار ایوانی می‌باشند که در این باره سیر و تاکید می‌کند که شیوه کلی ساختمان و معماری کاروانسراها از روزگار کهن تا به امروز دگرگونی بسیار زیادی نیافته و معمولاً سبک بنای آنها همان ایجاد باره بندها و اتاق‌هایی است که پیرامون حیاط محصور ساخته می‌شده است، کاروانسرای صفوی تزئینات کمی مشاهده می‌شود اما به عکس کاروانسرای قاجاری فخرآباد که دارای بانی خصوصی می‌باشد از تزئینات قابل توجهی برخوردار است که این امر را می‌توان بنابر اعتقاد هیلن براند و سیرو تحلیل نمود. هیلن براند و سیرو حدس وجود یک دفتر مرکزی هماهنگ کننده در تشکیلات حکومتی صفوی را بسیار محتمل می‌دانند. از نظر هیلن براند نیز این تصور از اینجا ناشی می‌شود که کاروانسراهای صفوی به میزان زیادی به هم شبیه اند. وجود یک چنین کنترل مرکزی، دلیل محکمی است که فقدان مشخص تزئینات در کاروانسراهای صفوی را به خوبی توجیه می‌کند و چرا که اگر یک چنین نظارت مرکزی وجود نمی‌داشت می‌بایست کاروانسرای که به وسیله یک شخص متمول بنا شده است. تزئینات سنگین‌تری در خود داشته باشد تا به وسیله آن اعتبار و خودنمایی شخص بانی افزایش پیدا کند مطلبی که در مورد کاروانسرای فخرآباد به درستی صدق می‌کند.

در نهایت می‌توان نوشت: کاروانسراها برخلاف بسیاری دیگر از ابنیه تاریخی بناهایی هستند که در انزوا و به طور مجرد قابل درک نیستند چرا که اساساً آنها جداگانه و تنها ساخته نشده‌اند. هر کاروانسرا به عنوان جزئی از یک مسیر ارتباطی به منظور داشتن کارکرد موثر و نیازمند داشتن ساختمانهای دیگری در طول همان جاده بوده است تا زنجیره ارتباطی کامل شود. کاروانسراهای صفوی از نظر معماری دارای فضاها و محتوایی هستند که به وضوح ماورای نیازهای بازرگانی اقامتی و ارتباطی قرار می‌گیرند.

منابع

- ۱) برومند علیپور، نوید رضا، بزمی مقدم، عباس، مبانی مدیریت حمل و نقل، انتشارات سلسله الذهب ۱۳۸۹ ش
- ۲) بیهقی، محمود، سبزواری شهر دیرینه‌های پایدار، نشر فروغی ۱۴۵۱ ق
- ۳) توسلی، محمود، ساخت شهر و معماری در اقلیم گرم و خشک، تهران، انتشارات پیوند نو، ۱۳۸۱ ش
- ۴) پیرنیا، محمد کریم، تحقیق در معماری گذشته ایران، تهران، دانشگاه علم و صنعت، ۱۳۷۱ ش
- ۵) شیوه‌های معماری ایرانی، نشر هنر، ۱۳۷۱ ش
- ۶) رفیعی فر، جلال الدین، لر افشار، احسان، بررسی شناختی کاروانسراهای عصر صفوی، نامه انسان شناسی، شماره ۴، ۱۳۸۲ ش

- ۷) سیرو، ماکسیم، راههای باستانی ناحیه اصفهان و بناهای وابسته به آن ها، ترجمه مهدی مشایخی، تهران، سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران، ۱۳۷۵ش
- ۸) شاردن، سیاحتنامه شاردن، انتشارات امیر کبیر، ۱۳۵۰ش
- ۹) عبدالله زاده ثانی، محمد، گزارش منتشر نشده باستان شناسی، میراث فرهنگی سبزوار ۱۳۸۲ش
- ۱۰) قبادیان، وحید، بررسی اقلیمی ابنیه های سنتی ایران، انتشارات دانشگاه تهران ۱۳۸۹ش
- ۱۱) کیانی، محمد یوسف و کلاریس، ولفرام فهرست کاروانسراهای ایران، سازمان حفاظت آثار باستانی ایران، ۱۳۶۲ش
- ۱۲) کاروانسراهای ایران، انتشارات سازمان میراث فرهنگی، چاپ اول، تهران ۱۳۷۳ش
- ۱۳) کیانی، یوسف، کاروانسراها معماری ایران دوره اسلامی، انتشارات سمت. چاپ ششم، تهران ۱۳۷۹ش
- ۱۴) کاویان، مجتبی، غلامی، غلامحسین، بررسی سیر تحول معماری کاروانسراهای حیاط دار مرکز ایران، اثر فصلنامه علمی فنی هنری، ۱۳۹۵، شماره ۷۵
- ۱۵) گیرشمن، رومن، هنر ایران در دوران پارتی و ساسانی، انتشارات علمی و فرهنگی، مترجم بهرام فره وشی، ۱۳۹۱ش
- ۱۶) معین، محمد، فرهنگ لغات فارسی معین، انتشارات امیرکبیر، تهران، ۱۳۸۸
- ۱۷) نوروژی، جمشید، تمدن ایران در دوره صفویه، انتشارات مدرسه ۱۳۹۱ش
- ۱۸) ویلبر، دونالد نیوتن، معماری اسلامی در دوره ایلخانان، ترجمه عبدالله فریاد، تهران، بنگاه نشر و ترجمه ۱۳۴۶ش
- ۱۹) هیلن براند، روبرت، معماری اسلامی شکل کارکرد و معنی، ترجمه دکتر باقر آیت الله زاده شیرازی، تهران ۱۳۸۳ش
- ۲۰) هادی زاده کاخکی، سعید، کاروانسرا در ایران، تهران: دفتر پژوهشهای فرهنگی، چاپ دوم، ۱۳۹۳
- 21) Ardalan, Nader and Laleh Bakhtiar. 2001. Sense of unity, mystical in Iranian architecture. Translation by Hamid Shahrokh. Tehran: Khak. Press [in Persian]
- 22) Eysenck, Hans Jurgen. 1998. Reality and fantasy in psychology. Translated by Mohammad Taghi Barahani and Nissan Gholian. Tehran: Growth. Press [in Persian]
- 23) Ayvazian, Simon. 1995. The process of formation of urban caravansaries, physical analysis of the desert caravansaries. In Articles of Congress on the History of Iranian Architecture and Urbanism, 583-600. Tehran: Country Heritage Organization. Press [in Persian]
- 24) Davoodi, Seyed Rasoul. 2001. Location of Welfare Interconnection Service Complex, Road and Transportation Civil Engineering. Master of Civil Engineering, Iran University of Science and Technology. Tehran. [in Persian]
- 25) Diba, Darab. 1999. Inspiration and conception of the basic concepts of Iranian architecture. Tehran: Architecture and culture. Press [in Persian]
- 26) Foruzandeh, Nasim, Gholamreza Kiani Dehkiani and Dariush Heidari Bani. 2015. Study and study of Iranian Caravansaries. In International Conference on Human Architecture Civil Engineering city, Tabriz, 15 June. [in Persian]
- 27) Ghobadian, Vahid. 2007. Climatic survey of traditional Iranian buildings, Tehran: Tehran University. Press [in Persian]
- 28) Ghobadian, Vahid. 2016. Stylistics and theoretical foundations in contemporary Iranian architecture. Tehran: university. Press [in Persian]
- 29) Hadizadeh Kakhki, Saeed. 2010. Caravanserai in Iran. Tehran: Office of Cultural Research.. Press [in Persian]
- 30) Hejazi, Mehrdad. 2008. Sacred geometry in Iranian nature and)