

ALBERGUES EN LA RUTA DE LA SEDA

AUTORA: LAURA LUISA LLORENS DE ARQUER

TUTOR: JOSÉ LUIS BARÓ

GRADO EN FUNDAMENTOS DE LA ARQUITECTURA

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA

TRABAJO FIN DE GRADO 2017-2018



ESCUELA TÉCNICA
SUPERIOR DE
ARQUITECTURA



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



Agradecimientos a Antonio Gómez Gil, por su apoyo, tiempo invertido y dedicación.

RESUMEN

El objeto de este trabajo es el de analizar las distintas dotaciones de hospedaje que servían para el desarrollo efectivo de la ruta de la seda. Se ha llamado La Ruta de la Seda, al camino que empezaba en la ciudad china de Xi'an, y que terminaba en la ciudad de Roma, y que costaba un tiempo estimado de 7 años. Se establecía una columna de mercaderías, entre dos continentes, en la cual la seda tenía un acusado protagonismo. No son frecuentes los estudios sobre este tipo de dotaciones, y por ello parece oportuno realizar un análisis desde un punto de vista arquitectónico. Para ello, se han tomado varios ejemplos de los cuales se extraerán las oportunas consecuencias y parámetros, para averiguar cuál era el programa y la función de estos albergues.

Palabras clave: Ruta de la Seda – Caravasar – Albergue – Khan – Han

ABSTRACT

The purpose of this work is to analyse the different lodgement endowments, that served for the effective development of the silk road. It has been called The Silk Route, the road that started in the Chinese city of Xi'an, and ended in the city of Rome, and that cost an estimated time of 7 years. A column of merchandise was established, between two continents, in which silk had a prominent role. Studies on this type of endowments are not frequent, and for this reason it seems appropriate to carry out an analysis from an architectural point of view. For this, several examples have been taken from which the appropriate consequences and parameters will be extracted, to find out what was the program and the function of these shelters.

Key words: Silk Road – Caravansary – Shelter – Khan – Han

RESUM

L'objecte d'este treball és analisar les distintes dotacions d'hostage que servien per al desenroll efectiu de "La Ruta de la Seda". S'ha nomenat "La Ruta de la Seda" al camí que començava en la ciutat chinenca de Xi'an i que terminava en la ciutat de Roma. Fer eixe camí costava, més o manco, set anys. S'establia una columna de mercaderies, entre dos continents, en la que la seda tenia un acusat protagonisme. No son freqüents els estudis sobre este tipo de dotacions i, per això, pareix oportú realisar un anàlisis des-de un punt de vista arquitectònic. A tal efecte, s'han agafat varis eixemples dels quals s'extrauran les oportunes conseqüències i paràmetros per a averiguar quin era el programa i quina era la funció d'estos albergues.

Paraules clau: Ruta de la Seda – Caravasar – Albergue – Khan – Han

MOTIVACIÓN

La elección de este tema parte de una inquietud personal por la cultura Oriental, inquietud que ha sido alimentada por mi familia desde hace muchos años por tener una relación especial con el mundo de la Seda en Valencia, en concreto con la Cofradía de San Jerónimo y el Colegio del Arte Mayor de la Seda, a la que pertenecen varios miembros de mi familia.

Gracias a esta inquietud, decidí centrarme en la Arquitectura de la Ruta de la Seda, sin saber muy bien dónde focalizar. En este punto merece mención especial el profesor Antonio Gómez Gil por haberme centrado en la arquitectura de los caravasares, y por su motivación a lo largo de todo el desarrollo del TFG.

Después de una intensa búsqueda mi interés por este tema creció al ver que era un tema muy desconocido en España, por tratarse de una arquitectura principalmente oriental, y que todavía hoy se encuentra en gran parte abandonada. Esta situación ha hecho que la obtención de recursos e información para la realización de este trabajo sea más bien escasa, principalmente la información de carácter gráfico, siendo muy difícil encontrar plantas de los caravasares, incluso habiendo sido restaurados, y principalmente en el Oriente más asiático. De hecho, la localización de muchos de ellos sigue sin ser accesible en la distancia, más que siguiendo rutas abandonadas en mitad del desierto con el zoom del *Google Maps* ampliado.

Más que una dificultad, esta falta de información se convirtió en un reto a lo largo del trabajo, y más al ser consciente de la importancia de lo que estaba analizando: una tipología oriental poco estudiada y con una enorme repercusión en la historia oriental y occidental.

Con la oportunidad de poder aportar una clasificación y estudio exhaustivo sobre los aspectos formales y la funcionalidad de estas construcciones, se procede a continuación al desarrollo del trabajo.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN. LA RUTA DE LA SEDA. ANTECEDENTES DE LOS CARAVASARES, ESTADO ACTUAL Y OBJETIVOS.

- Definición de caravasar y contextualización. La Ruta de la Seda.
- Motivación para la construcción de alberges en la Ruta de la Seda.
- Orígenes y antecedentes de los caravasares.

1.1. ESTADO ACTUAL Y OBJETIVOS

2. DESARROLLO. ESTUDIO DE LAS PRINCIPALES DIFERENCIAS TIPOLOGICAS DE LOS CARAVASARES A TRAVÉS DEL TIEMPO EN LA RUTA DE LA SEDA ASIÁTICA.

- METODOLOGÍA

2.1. ALBERGUES EN LA CULTURA PERSA SAFÁVIDA.

2.1.1. Tipología tradicional ortogonal en la actual Irán

- Caravasar Pasangan

2.1.2. Tipologías singulares en la actual Irán

- Caravasar Zein-o-din

2.2. ALBERGUES EN LA CULTURA TURCA SELYÚCIDA.

2.2.1. Tipología tradicional selyúcida en la actual Turquía

- Sultan han Aksaray

2.3. ALBERGUES EN LA CULTURA OTOMANA.

2.3.1. Tipología tradicional otomana en la actual Siria.

- Caravasar As'Ad Pascha khan

2.4. ALBERGUES DE INFLUENCIA MONGOLA.

2.4.1. Caravasar Garghabazar en Azerbaijón.

3. CONCLUSIONES

4. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

- BIBLIOGRAFÍA
- ÍNDICE DE IMÁGENES

5. ANEXO

- GLOSARIO DE PALABRAS CLAVE

“Obligada a permanecer inmóvil e igual a sí misma para ser recordada mejor, Zora languideció, se deshizo y desapareció. La Tierra la ha olvidado.”

*Ciudades Invisibles. Las Ciudades y la Memoria. 4
Italo Calvino.*

1. INTRODUCCIÓN

LA RUTA DE LA SEDA | ANTECEDENTES DE LOS CARAVASARES, ESTADO ACTUAL Y OBJETIVOS

- Definición de caravasar y contextualización. La Ruta de la Seda.

Caravasar (antiguamente conocido como *caravanera*, en inglés *Caravansary*, también escrito como *Caravansarai*, *Caravansaray*. Viene del persa *kārvān-sarā/-sarāy* “alojamiento para caravanas”, de *kār(a)vān* “caravana” and *sarāy* “casa”: el término *kārvān-sarā* era frecuentemente utilizado en Irán y se ha mantenido en algunos lugares con ese nombre), se trata de un edificio con función de albergue o posada de grandes dimensiones donde se albergaban las caravanas, a lo largo de la Ruta de la Seda. Se asocian principalmente con Medio Oriente, partes del norte de África y Asia Central, en su extensión a lo largo de rutas terrestres en la Ruta de la Seda, dando servicio a comerciantes, peregrinos, mensajeros, y especialmente viajeros de carácter oficial enviados por los gobernantes del momento.¹

Presentan generalmente forma cuadrangular, con un patio central alrededor del cual se disponen las estancias y los establos. Tienen aspecto fortificado con torreones de vigilancia, y una única entrada lo suficientemente ancha y alta para admitir camellos cargados.

Algunos caravasares son de modesto valor arquitectónico, otras tienen proporciones impresionantes. Sus puertas a menudo aparecen decoradas con tallas intrincadas, al igual que el nicho de oración que podían poseer dentro.²

El término presenta algunas variaciones según la zona y función. El caravasar fue construido principalmente como una gran estación de carretera, fuera de las ciudades. Los albergues construidos dentro de zonas urbanas eran más pequeños y se conocían en persa como *kān* o *khan*. En Medio Oriente el término *khan*, cubre ambos significados: de albergue en ruta, y albergue en zona urbana. En Turquía la palabra se representa como *han*.³

A lo largo de la historia, Eurasia se entrecruzó con rutas de comunicación y comercio que gradualmente se unieron para formar lo que hoy se conoce como Ruta de la Seda: rutas a través de la tierra y el mar, a lo largo de las cuales se intercambiaban seda y muchos otros bienes entre personas de todo el mundo.

'Silk Road' es un término relativamente reciente, y durante la mayor parte de su larga historia, estos antiguos caminos no tenían un nombre particular. A mediados del siglo XIX, un geólogo alemán, el barón Ferdinand von Richthofen, nombró la red de comercio y comunicación *Die Seidenstrasse* (la Ruta de la Seda), y el término, también utilizado en plural, sigue revolviendo la imaginación con su misterio evocador.⁴

¹ Moḥammad-Yūsuf Kīānī and Wolfram Kleiss, “CARAVANSARY,” *Encyclopædia Iranica*, IV/7, pp. 798-802, available online at <http://www.iranicaonline.org/articles/caravansary> (accessed on 30 December 2012).

² The editors of Encyclopaedia Britannica, “Caravansary,” *Encyclopaedia Britannica*, available in <https://www.britannica.com/technology/caravansary>

³ Wikipedia, “Caravasar”, available in <https://es.wikipedia.org/wiki/Caravasar>

⁴ UNESCO, “About the Silk Roads”, SILK ROADS, available in <https://en.unesco.org/silkroad/about-silk-road>

Las rutas marítimas eran una parte importante de esta red: unían Oriente y Occidente por mar, y se utilizaban para el comercio de especias y sedas. Y aunque en este trabajo no van a ser estudiadas ninguna de estas rutas marítimas, cabe destacar en la introducción por su proximidad, la participación activa de Valencia como exportadora de sedas al resto de Europa, y por tanto de Oriente.⁵

El proceso de viajar a través de las Rutas de la Seda terrestres, se desarrolló junto con las carreteras mismas. En la Edad Media, las caravanas formadas por caballos o camellos eran el medio estándar para transportar mercancías por tierra. A medida que las rutas comerciales se desarrollaron y se volvieron más lucrativas, los caravasares se convirtieron en una necesidad, y su construcción se intensificó en toda Asia Central a partir del siglo X en adelante, y continuó hasta el siglo XIX. Esto dio lugar a una red de caravasares que se extendía desde China hasta el subcontinente indio, Irán, el Cáucaso, Turquía, y hasta el norte de África, Rusia y Europa del Este, muchos de los cuales aún permanecen en pie.

Los caravasares, grandes edificios de huéspedes diseñados para recibir a los comerciantes itinerantes, desempeñaron un papel fundamental para facilitar el paso de personas y bienes a lo largo de estas rutas. Estas construcciones encontradas a lo largo de las Rutas de la Seda desde Turquía hasta China, proporcionaron no sólo una oportunidad regular a los comerciantes para comer bien, descansar, y tener seguridad durante el trayecto, también se intercambiaban bienes, se compraban productos locales en los mercados cercanos (en caso de caravasares urbanos), y se conocía a otros viajeros comerciantes, y al hacerlo, se intercambiaron culturas, creencias, idiomas, e ideas.⁶



Imagen 1. Caravasares identificados por toda Eurasia | Imagen2. Rutas principales de comercio e intercambio a lo largo de la Ruta de la Seda.

⁵ UNESCO, Op. Cit.

⁶ UNESCO, Op. Cit.

- Motivación para la construcción de albergues en la Ruta de la Seda

La construcción de los caravasares se formalizó principalmente en la zona asiática y posteriormente en la islámica, pero la promoción de estas construcciones nunca fue aleatoria. Los primeros caravasares creados por los mongoles se gestaron en un ambiente de producción e intercambio comercial, como nunca antes se había visto, y como consecuencia de esto se crearon rutas seguras para las caravanas que comerciaban en territorio mongol, favoreciendo de esta forma el comercio y la economía de la región. Crear rutas seguras, se traduce en la construcción de caravasares: pequeñas fortificaciones provistas de recursos suficientes para poder pasar una noche de forma resguardada y con la vigilancia del imperio. En poco tiempo, la expansión del imperio mongol y la expansión de la ruta de la Seda, trajo consigo la expansión de estas edificaciones, que fueron desarrolladas exponencialmente por distintas culturas turcas islámicas.

Estas edificaciones son la prueba a través de los siglos del gran impacto que significó la Ruta de la Seda, en la que no solamente se intercambiaron seda, especias, y cultura, sino también arte y arquitectura. En pocos siglos se desarrollaron miles de ellos en países completamente diferentes, sólo unidos por los intercambios comerciales, y, de vez en cuando, alguna conquista.

En este contexto, y principalmente a partir del siglo X su construcción se intensificó; los comerciantes y gobiernos de turno no quisieron solamente construir albergues para pasar la noche, sino auténticas obras de arte que promocionasen el progreso de su economía, el poder de su imperio, o la fuerza de su religión. Los motivos principales de su construcción se pueden agrupar de la siguiente forma:

1. Motivos religiosos. Podían ser establecidos y promocionados por fundaciones religiosas. Además, se había formado una conciencia social fomentada por las leyes y creencias del islam, encarnadas en la institución del *waqf* (dotación piadosa), que desempeñó un papel fundamental en la construcción de dichos caravasares. Muchos de ellos contaban en su interior con una mezquita, algo que en muchos casos dependía de la orientación de los ejes del edificio, puesto que era una estancia que debía estar en dirección a la Meca, o bien el caravasar se orientaba según dicha imposición.⁷

2. Prestigio. Podían ser establecidos y promocionados por fundaciones religiosas y gremios de comerciantes, aunque principalmente eran encargados por gobernantes o familias de influencia.⁸ Gracias a los caravasares dichas instituciones podían ganar o perder fama, gracias al grado de influencia que el flujo constante de gentes generaba. Esta situación dio como resultado grandes Caravasares, y, sobre todo, bellísimas portadas de acceso.



Imagen 3. Portada de acceso ornamentada del Sultan Han en Capadocia, Turquía, analizado más adelante en este trabajo.

⁷ Moḥammad-Yūsuf Kīānī and Wolfram Kleiss, Op. Cit. pp. 798-802

⁸ Moḥammad-Yūsuf Kīānī and Wolfram Kleiss, Op. Cit. pp. 798-802

3. Localización. En los comienzos de las rutas comerciales, éstas solían coincidir con rutas de peregrinación. Cuando el comercio comenzó a expandirse y por la necesidad de su tiempo, se abrieron sistemáticamente nuevas carreteras para hacer más sencillos y seguros los caminos, puesto que una de las principales características en la Ruta de la Seda era la seguridad de sus comerciantes. Al mismo tiempo que se daba esta expansión, los caravasares eran emplazados en sus caminos.

Como ejemplo de esto nos adentraremos en Irán, la antigua Persia, durante el reinado de *Shab'Abbās*, siglos XVI-XVII, cuando el sistema de carreteras se extendió rápidamente por todo Irán. Más adelante en este trabajo se detallan algunos de ellos.

Comúnmente se situaban a 30-40 km de distancia, lo que equivaldría a 1 día de trayecto de caravanas.⁹ En regiones montañosas se podían encontrar distancias de 10-20 km, o incluso de 5 km en localizaciones muy concretas como en el Golfo Pérsico.¹⁰

Por otro lado, la localización de los caravasares también influía en sus aspectos formales y uso, según si se encontraban en el interior de una población, o en zona rural (que normalmente era zona desértica).

La gran mayoría se encontraba en mitad de zona rural desértica, ya que como su nombre indica, servían a las caravanas en los caminos para darles cobijo. Esta situación generaba la necesidad de una arquitectura fortificada y a menudo con torres de vigilancia, además de un único acceso al recinto, haciendo más difícil su acceso y, por tanto, los robos o ataques.

Sin embargo, muchos de ellos se convirtieron en puntos de encuentro comercial y cultural tan importantes que a su alrededor se levantaron pueblos enteros que pudieron derivar en grandes ciudades, perdiendo así el sentido fortificado que antaño pudieran tener¹¹. Paradójicamente, aunque los pueblos siguen viviendo, muchos de los caravasares han sido abandonados o destruidos por la guerra, encontrándose en estado ruinoso, y rememorando débilmente la historia que un día tuvieron.

- Orígenes de los caravasares e influencia

Aunque este tipo de arquitectura alcanza su máxima expresión con los arquitectos musulmanes, sus inicios los situamos a lo largo de todo el primer milenio a.C.,¹² principalmente con influencia griega y romana (aunque también otras culturas generaron intercambios comerciales destacables, como los mesopotámicos).

Muchas ciudades greco-romanas dan testimonio de la importancia de la Ruta de la Seda. Algunas de las que tuvieron mayor crecimiento económico, con localización en Siria, fueron Palmira y Dura Europos.¹³

Entre ellas se produjo un gran tráfico fluido de mercancías que les permitió eximirse de la mayoría de los conflictos de la época. Muestra de su importancia y flujo intercultural, es la diversidad religiosa que tenían en Dura-Europos. Avanzados a su tiempo, confluían templos romanos, griegos, deidades locales, sinagogas, e incluso de religión cristiana, encontrándose en esta ciudad la Iglesia cristiana más antigua de la que se tiene constancia.

⁹ UNESCO, "About the Silk Roads", SILK ROADS, available in <https://en.unesco.org/silkroad/about-silk-road>

¹⁰ Moḥammad-Yūsuf Kīānī and Wolfram Kleiss, Op. Cit. pp. 798-802

¹¹ Esta ley de crecimiento coincide con la del "burgo" europeo, núcleo de población desarrollado alrededor de un enclave militar que aportaba seguridad e intercambio comercial.

¹² Moḥammad-Yūsuf Kīānī and Wolfram Kleiss, Op. Cit. pp. 798-802

¹³ Moḥammad-Yūsuf Kīānī and Wolfram Kleiss, Op. Cit. pp. 798-802



Imagen 4. Ciudad de Palmira



Imagen 5. Ciudad Dura-Europos

Además de generar riqueza para estas ciudades y sus imperios, las transacciones entre unas y otras las convirtieron en un punto clave en el comercio de caravanas, las cuales viajaban de una ciudad a otra y debían hacer paradas en lugares intermedios (futuros caravasares)¹⁴.

“Primitivamente se abrían pozos o (...) fuentes en los sitios de Oriente recorridos por las caravanas y en los que los viajeros solían hacer alto. Después, y hasta aprovechando aquellos pozos o fuentes, se construyeron *caravaneras*, especialmente durante la Edad Media. Estos establecimientos, que contribuyeron grandemente a propagar el comercio, suelen constar de cuatro cuerpos, escuadrando un gran patio central con un pozo o fuente (...), y en ocasiones hasta con alimentos.”¹⁵

Ejemplo de ello y como primeros antecedentes encontramos al Caravasarsar o *khan*, *Qasr al-Hayr al-Sharqi*, del siglo VIII (hacia el año 727)¹⁶ y en la ruta que unía Palmira y Dura-Europos, cuya distribución alrededor de un patio rodeado de columnas, *peristylum*, es de influencia claramente romana.

¹⁴ Esta característica, función de su ubicación, era tan importante que Petra fue abandonada al ser eliminada de las rutas, por la variación del circuito comercial.

¹⁵ Enciclopedia Universal Ilustrada, Ed. Espasa, pg 711 - 715

¹⁶ Nasser Rabbat, “Caravanserais: The Hostels of the Great Trading Routes”, *AGA KHAN PROGRAM FOR ISLAMIC ARCHITECTURE*, available online in <http://web.mit.edu/4.611/www/L8.html>

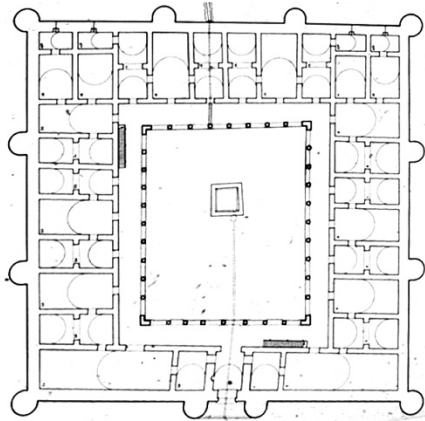


Imagen 6: Caravasar o *khan*, Qasr al-Hayr al-Sharqi, con *perystilum* romano del siglo VIII.

A partir de la conquista de los mongoles (siglos XI-XIII), y posteriormente con la expansión turca, vemos un cambio tipológico claro, cambiando el *perystilum* columnado por arcos que dan acceso a antesalas o corredores. Más adelante, se adopta el estilo islámico que se ve reflejado en las grandes y ornamentadas puertas de acceso, ya perfectamente centradas en un eje central y simétrico.

1.1. ESTADO ACTUAL Y OBJETIVOS

ESTADO ACTUAL

Desde que se detuvo el comercio de la ruta en el siglo XIX, estas magníficas construcciones cayeron en desuso, al perder sentido en los nuevos tiempos, quedando abandonadas y olvidadas en mitad del desierto, a lo largo de rutas que ya no serían nunca más transitadas. Antaño, ni siquiera las guerras y los constantes cambios en el poder parecía que pudieran acabar con ellos: eran refugio para viajeros y comerciantes de todas las partes del mundo, y, por tanto, a todos convenía que perdurasen. Eran servicios públicos que, en el caso de que fuera a ser conquistada una región, también convendría al nuevo gobierno. Los intercambios nunca se detenían, a no ser que por guerras religiosas se cortase el comercio entre regiones, (como por ejemplo con la caída de Constantinopla en manos del islam con los turcos Otomanos, que cerrando los puertos cortó las relaciones marítimas de esta zona con la Europa católica).

Sin embargo, de los miles de caravasares distribuidos a lo largo de la Ruta de la Seda oriental, la mayoría se encuentra en estado de absoluto abandono, dejados a la merced de desapacibles climas, o de terroristas que hoy en día no respetan estas construcciones como hicieron hace tantos siglos sus predecesores. Éstos, ahogados en su ansia de destrucción y poder, utilizan estas obras de arte como escenarios de muerte en su afán de generar caos y vacío durante las constantes guerras, como en la ciudad de Palmira en el 2007.

Aunque, en proporción este es el estado actual más normal, otros muchos están siendo, y han sido, localizados, estudiados, e incluso restaurados para que hoy en día puedan tener un nuevo uso. Algunos de ellos han sido ya reconvertidos en museos, centros culturales, escuelas de arte, hoteles o incluso han mantenido su uso como albergue a lo largo de tantos siglos. (poner ejemplos cuando tenga internet)

A pesar del constante deterioro al que se exponen, las previsiones no son del todo desalentadoras. Gracias a los esfuerzos de la UNESCO, por poner la Ruta de la Seda en el mapa, se han formado algunas comisiones para continuar su estudio y fomentar que estas construcciones puedan tener una nueva vida. Algunos de los problemas a los que se enfrentan, además de su deterioro, es la difícil accesibilidad y conexión que presentan muchos de ellos, que por su idiosincrasia se encuentran en mitad del desierto o en pasos de tránsito complicado.

OBJETIVOS

Por todo lo antes desarrollado, los objetivos de este trabajo serán principalmente dos:

El primero, dar a conocer una parte fundamental en la arquitectura de la Ruta de la Seda: los caravasares, tan desconocidos y diferentes de las arquitecturas desarrolladas en las rutas occidentales. Esta desinformación o desconocimiento se ha producido de manera natural por el mero hecho de que la Ruta de la Seda llegaba a nuestros puertos de forma marítima, y estos edificios pertenecen a las rutas terrestres que se daban principalmente en Asia central.

Las diferencias entre la arquitectura de las rutas terrestres y las marítimas son claras y responden siempre a motivos funcionales, un ejemplo claro lo podemos ver en nuestra ciudad de Valencia, donde la arquitectura urbana de la seda generó todo un barrio dedicado a este comercio, y se edificaron edificios tan singulares como la lonja o el colegio de la Seda. Las posadas pasaban a un segundo plano y tuvieron un desarrollo tipológico totalmente diferente, sin ser, el edificio en si, un núcleo de protección y encuentro aislado de la población como lo fueron los caravasares.

Otra causa de desinformación es la falta de recursos a los que tenemos acceso. La gran mayoría de estudios se encuentran en lenguas árabes o turcas, existiendo poca información en inglés, y casi nula en cualquier otro idioma occidental, además de que la información gráfica es muy escasa incluso tratándose de caravasares restaurados.

El segundo objetivo del trabajo será, a través del estudio tipológico de diferentes caravasares, la demostración de que a pesar de los cientos de miles de kilómetros que distan unos de otros, incluso en países y culturas completamente diferentes, todas estas construcciones compartieron una distribución y funciones similares, diferenciándose principalmente en la ornamentación y aspecto exterior, según la región, país y época. Este hecho tiene su explicación en que compartían un mismo programa funcional por estar concebidos para lo mismo.

Por tanto, este trabajo también es demostración de que la arquitectura fue uno de los conocimientos que se transmitió a lo largo de la ruta de la seda. No sólo se generó intercambios comerciales de mercancías, culturales o religiosos, también se transmitieron conocimientos, técnicas y tipos arquitectónicos. Su continuidad lineal en el terreno, su gran funcionalidad y el intercambio cultural, facilitó a lo largo de los siglos que esta tipología perdurase y se extendiese entre distintos países.

“En Olinda, el que lleva una lupa y busca con atención puede encontrar en alguna parte un punto no más grande que la cabeza de un alfiler donde, mirando con un poco de aumento, se ven dentro (...) los jardines las pilas de las fuentes, las rayas de las calzadas, los quioscos de las plazas (...). Ese punto no se queda ahí: al cabo de un año se lo encuentra grande como medio limón, después como una gran seta, después como un plato sopero. Y hete aquí que se convierte en una ciudad de tamaño natural”.

Ciudades Invisibles. Las Ciudades Escondidas. 1

Italo Calvino

2. DESARROLLO

ESTUDIO DE LAS PRINCIPALES DIFERENCIAS TIPOLOGICAS DE LOS CARAVASARES A TRAVÉS DEL TIEMPO EN LA RUTA DE LA SEDA ASIÁTICA.

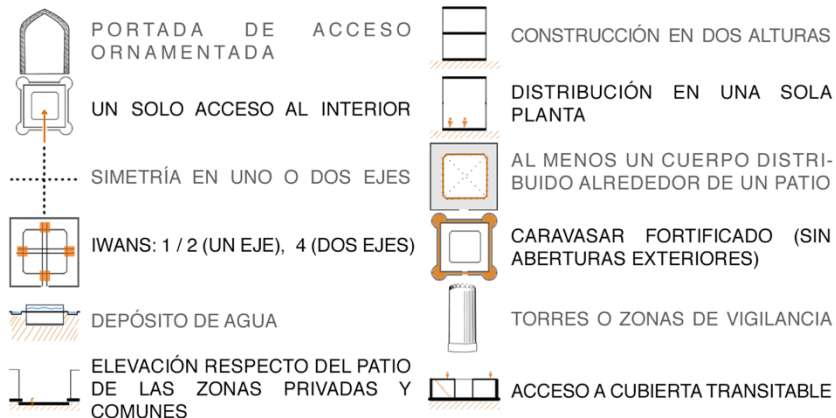
- METODOLOGÍA

En el siguiente apartado se desarrolla una clasificación tipológica de los diferentes caravasares que se han construido a lo largo de la Ruta de la Seda Oriental. La clasificación se ordena según los diferentes estilos arquitectónicos que se construyeron, que responden al estilo propio del Imperio al que pertenecían, más los elementos heredados y combinados de otras culturas (situación favorecida por el intercambio constante de la Ruta).

Para ello, se han establecido diferentes parámetros, formales y funcionales, comunes a todas las tipologías, y a partir de las cuales se podrá proceder a una comparación tipológica, primero viendo las similitudes, y más tarde especificando las diferencias propias de cada cultura. Una vez establecidos dichos parámetros, se procede al estudio funcional en planta de usos y distribución, que con manchas de colores diferencian zonas comunes, zonas privadas, y zonas de servicio. En este punto cabe mencionar que las zonas comunes y privadas son relativas en estas edificaciones, puesto que los dormitorios, que se consideran como zonas privadas (puesto que eran de acceso exclusivo para los huéspedes), en la mayoría de casos eran dormitorios compartidos comunes. De forma inversa ocurre con las zonas comunes, e incluso, algunas zonas de servicio, que a menudo podían convertirse en dormitorios para huéspedes si había un gran flujo de viajeros y comerciantes.

A continuación, se muestran los parámetros generales, formales y funcionales, de los que se parten, supuestamente comunes a todas las tipologías, y con cada una serán ampliados y especificados, tanto en el desarrollo, como en la comparación completa de las conclusiones:

PARÁMETROS FORMALES

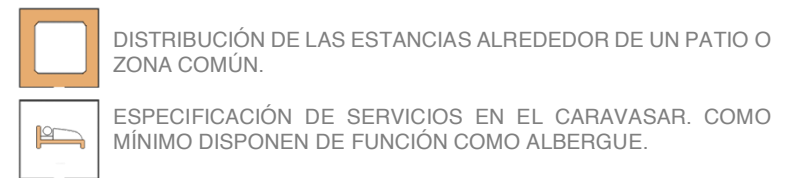


PARÁMETROS FUNCIONALES

Clasificación general de zonificaciones:

- Zonas de servicio
- Zonas privadas
- Zonas comunes

Usos y distribución;



En la siguiente imagen se muestra una localización aproximada de los caravasares que a continuación se van a estudiar, junto con las ciudades o puntos de interés mencionados a lo largo de la introducción y desarrollo (como Palmyra o Dura Europos):



Imagen 7. Rutas principales en la Ruta de la Seda con caravasares y puntos destacados.

 Caravasares analizados a lo largo del desarrollo del trabajo

 Otros caravasares o ciudades relevantes a lo largo de la seda que han sido mencionados en este trabajo

Por su interés en el trabajo cabe mencionar los Imperios a los que pertenecen los siguientes caravasares susceptibles de estudio:

Caravasar Pasangan: Estilo del Imperio Safávida.

Caravasar Zein-o-Din: Estilo del Imperio Safávida.

Caravasar Sultan Han de Aksaray: Estilo del Imperio Selyúcida.

Caravasar As'ad Pascha: Estilo del Imperio Otomano.

Caravasar Garghabazar: Mezcla de influencias, predominando el Imperio Mongol.

Entre todos los caravasares que podrían haber sido estudiados, se han escogido estos por cuestiones de relevancia en su entorno o historia, o porque suponen un ejemplo claro tipológico, que por tanto comprende las características necesarias para representar y mostrar los detalles de su tipo, exceptuando casos singulares, que, por supuesto, enriquecen la búsqueda.

2.1

ALBERGUES EN LA CULTURA PERSA SAFÁVIDA



La dinastía Safávida gobernó principalmente en la región de Irán desde 1501 hasta 1722-1736. Bajo el gobierno safávida de *Shah Abbas I* (1588-1629), las carreteras se extendieron sistemáticamente y unieron la capital, Isfahan, con otras ciudades y sus principales puertos. Con la intención de mejorar el comercio, una vasta red de caravasares fue erigido y proyectado a lo largo de estas rutas a intervalos de 30-40 km, que representan un día de viaje. Gracias a este período de expansión, los caravasares se han convertido en un símbolo de la arquitectura iraní. La cantidad y aspectos formales de los caravasares erigidos durante el período safávida, muestran una uniformidad que llevan a pensar que fueron diseñados por una oficina del gobierno central safávida. Los caravasares de esta región fueron construidos desde el siglo XVI hasta el siglo XIX.¹⁷

Imagen 8. Imperio Safávida bajo el mandato de Shah Abbas el Grande.

A continuación, se estudiarán los aspectos formales y distribución de estos albergues safávidas, para sacar nuevos parámetros de estudio singulares de la tipología safávida, y compararlos con los primeros generales.

En el estudio de la distribución de esta tipología se mantienen y amplían los parámetros antes señalados:

En primer lugar, destacan las plantas cuadrangulares, su articulación respecto a uno o dos ejes de simetría, y un patio central alrededor del cual se disponen las estancias.

El eje principal será el que albergue la posición centrada de la portada de acceso, y la posición de los *iwans*, antesalas con usos comunes que abren al patio. Tanto los *iwans* como las antesalas que dan al patio se encuentran elevadas 60-100 cm respecto al nivel del patio, consiguiendo que los animales de las caravanas no pudieran acceder a los dormitorios y zonas comunes. Generalmente, tanto las antesalas como los dormitorios estaban provistos de nichos (que servían como almacenaje para los visitantes o para hacer un fuego controlado). Los más modernos disponían de chimeneas.

¹⁷ Consider at caravanserai, "Safavid Caravanserais & Caravanserais on Khorosan Road, North Iran", *Types and locations of caravanserais*, available in http://www.consideratcaravanserai.net/Caravanserai/IntC_Types_Locations.html

La fachada interior del patio se articulaba a partir de la situación de los iwans, que siempre eran 1, 2 o 4, dependiendo de cuántos ejes de simetría tuviera.

A los dormitorios, se accedía desde el patio, bien a partir de antesalas, bien abiertos directamente. En todo caso, los dormitorios tenían aberturas para la ventilación, sin puertas, y tanto en las antesalas como en los dormitorios se aprovechaba al máximo su capacidad para albergar visitantes.¹⁸ Era común la construcción de plataformas en muchas de las estancias del caravasar, bancos adosados al muro, que a la vez sirven de asiento y de cama.¹⁹ Además, se disponía de, al menos, 2 estancias destinadas a la guardia del caravasar, y al señor del caravasar.

Los establos se localizaban en corredores que rodeaban interiormente el caravasar, y generalmente se accedía a ellos a través de las cuatro esquinas del patio. Esto daba lugar a muros dispuestos en diagonal para facilitar el acceso y la ventilación. En otros caravasares más elaborados, desde estas esquinas se accedía a grandes suites con acceso directo desde el patio.²⁰

El uso de estos caravasares queda tan extendido y afianzado, como albergue en esta época, que llegó a ser frecuente el emplazamiento de nichos en la parte exterior amurallada del caravasar. Esto indicaba que eran construcciones reconocidas por las caravanas, que podían escoger no pagar al señor del caravasar y pasar el tiempo a la intemperie, sólo al resguardo de estas plataformas hendidas en la fachada.²¹

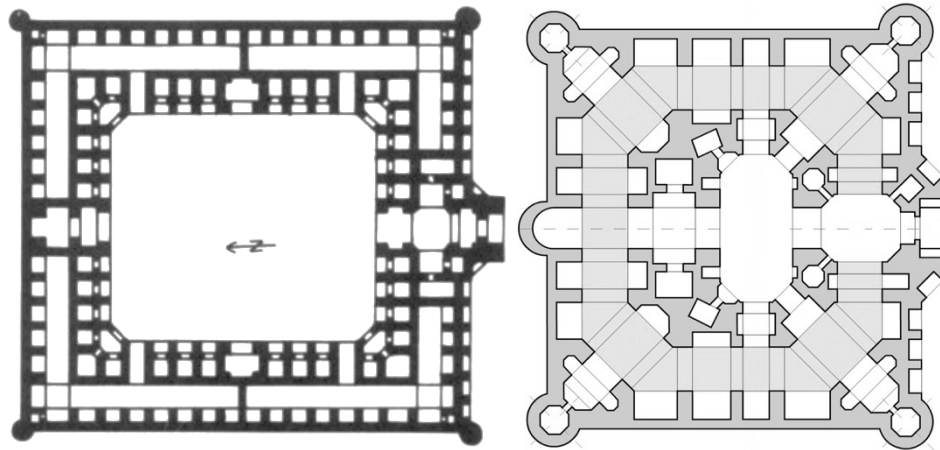


Imagen 9: Bīsotūn caravasar con doble eje de simetría y muros diagonales (achaflanados) en las esquinas.

Imagen 10: Shibley caravasar, más pequeño y con sólo un eje de simetría.

Ambos son ejemplo de caravasares con nichos en la fachada principal.

Gracias al gran prestigio de la Ruta de la Seda, esta arquitectura se desarrolló hasta el siglo XIX, depurando cada vez más su forma y uso. Con los años pudieron construirse con más servicios: almacenes, letrinas, chimeneas, baños o lugares de culto. De hecho, si el caravasar había sido construido con uno de sus ejes principales en dirección a la meca, las antesalas podían servir como lugar de oración.²²

¹⁸ Moḥammad-Yūsuf Kīānī and Wolfram Kleiss, Op. Cit. pp. 798-802

¹⁹ Enciclopedia Universal Ilustrada, Ed. Espasa, pg 711 - 715

²⁰ Moḥammad-Yūsuf Kīānī and Wolfram Kleiss, Op. Cit. pp. 798-802

²¹ Moḥammad-Yūsuf Kīānī and Wolfram Kleiss, Op. Cit. pp. 798-802

²² Moḥammad-Yūsuf Kīānī and Wolfram Kleiss, Op. Cit. pp. 798-802

Aunque la tipología ortogonal antes descrita es la más extendida, se han encontrado también caravasares de planta circular, octogonales, o incluso sin patio interior (dependiendo de la zona y la climatología).

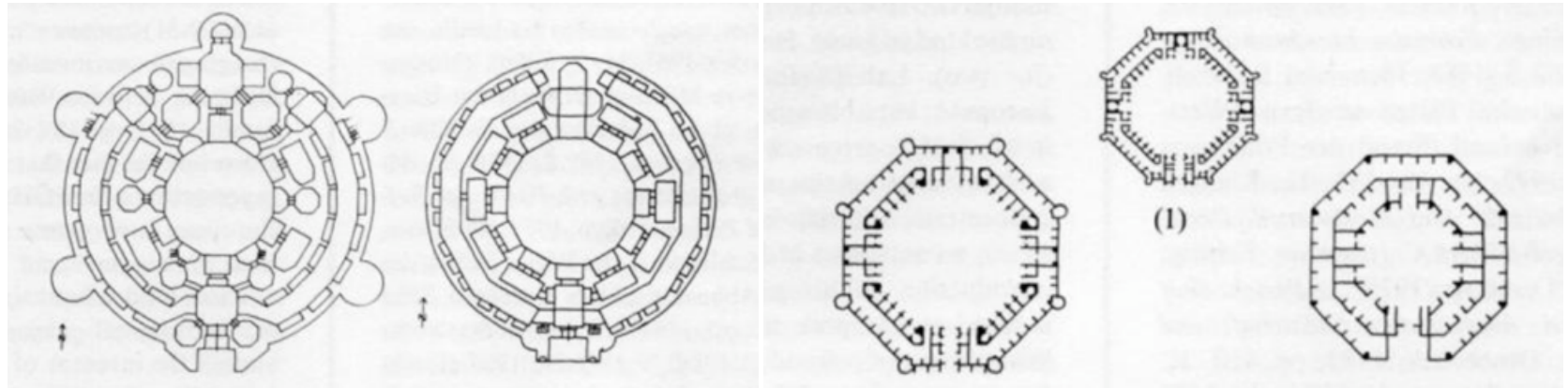


Imagen 11: Plantas de los únicos dos caravasares de planta circular en Irán. Izquierda caravasar Zein-o-din, derecha caravasar Ziza.

Imagen 12: Planta de caravasares de planta octogonal: (1) Dehbīd, (2) Amīnābād, (3) Cahārābād, todos en Fārs.

También, en algunas regiones montañosas los caravasares eran excavados parcialmente dentro de la montaña, guareciendo así a los viajeros del clima y las avalanchas durante la primavera y el otoño.²³

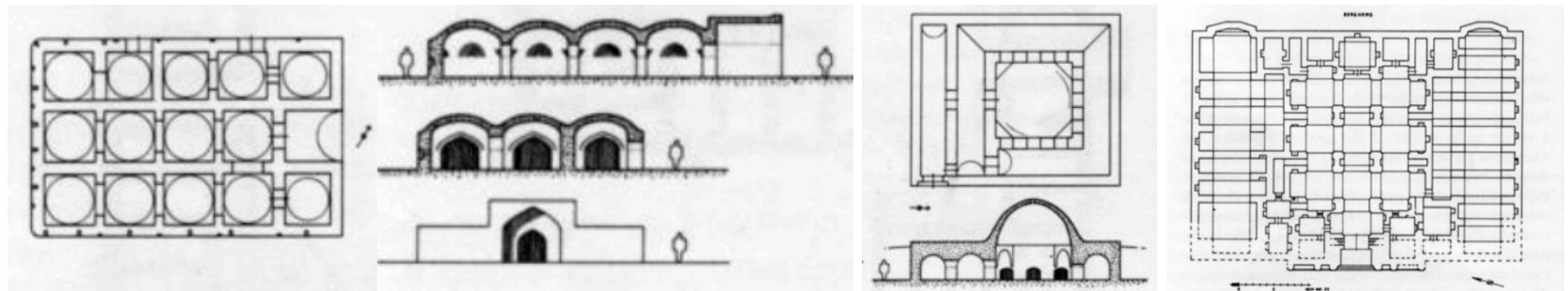


Imagen 13. Planta y sección de caravasares de montaña en *Katunbad*. | Imagen 14. Planta y sección de caravasar de montaña en *Gambūj*, al este de *Tehran* en la ruta a *Amol*. | Imagen 15. Planta de caravasar de montaña en *Gadūk* cerca de *Firūzkūh*

²³ Moḥammad-Yūsuf Kīānī and Wolfram Kleiss, Op. Cit. pp. 798-802

En contraposición con estos climas extremos, en el golfo persa encontramos otras tipologías con distribuciones muy variadas, aunque generalmente cuadrados y con un espacio central cruciforme, como si fueran un pabellón. Construidos principalmente en época safávida, todas las estancias estaban abiertas al exterior, permitiendo una continua ventilación, puesto que la ruta contaba con protección y se consideraban innecesarias las fortificaciones. Las cisternas, que se encontraban próximas a dichos pabellones, generalmente eran más grandes que las propias estancias.²⁴

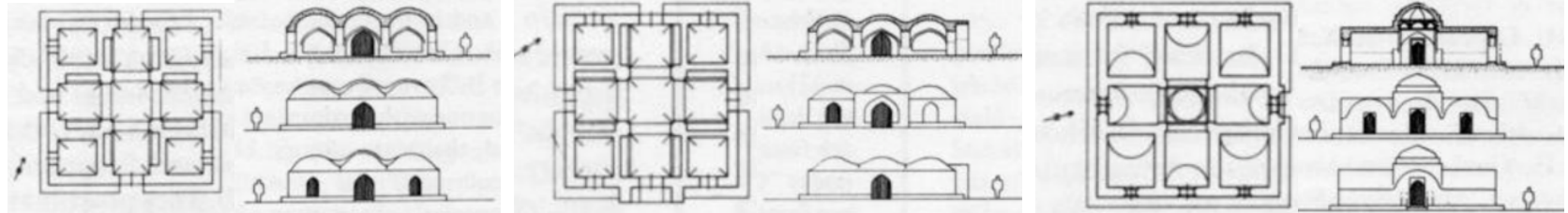


Imagen 16. Plantas y secciones de tres caravasares-pabellón.

Cabe destacar que el **tamaño** de los caravasares persas, no tenía nada que ver con la ostentación, sino con la necesidad de espacio y el tráfico de los caminos. Por el tamaño de las edificaciones, se puede comprender la importancia de los caminos en los que se encontraban.²⁵

La **materialidad** también dependía de su tipología. Los caravasares con patio, generalmente eran construidos con ladrillo cocido. Los caravasares de zonas montañosas y los pabellones del Golfo pérsico, eran más frecuentemente construidos con piedra y revestidos con estuco. La piedra también se usó para algunos caravasares con tipología de patio en la época Qajar. En las áreas de asentamientos armenios en Azerbaiyán también se usó piedra.²⁶

²⁴ Moḥammad-Yūsuf Kīānī and Wolfram Kleiss, Op. Cit. pp. 798-802

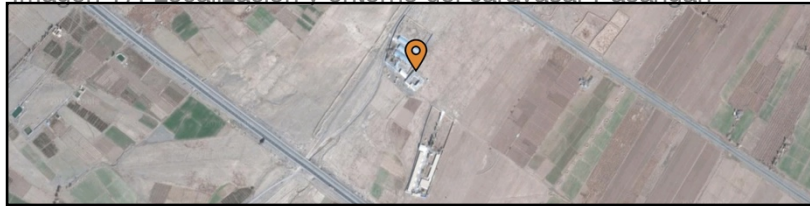
²⁵ Moḥammad-Yūsuf Kīānī and Wolfram Kleiss, Op. Cit. pp. 798-802

²⁶ Moḥammad-Yūsuf Kīānī and Wolfram Kleiss, Op. Cit. pp. 798-802

2.1.1. Tipología tradicional ortogonal en la actual Irán







CARAVASAR PASANGAN







Imagen 17. Localización y entorno del caravasar Pasangan








LOCALIZACIÓN: Qom Province, Qom - Kashan Fwy, Irán
TIPO: Caravasar en ruta
ESTILO: Persa Safávida
FECHA CONSTRUCCIÓN: S XIX
CLIMA: desértico
MATERIALIDAD PRINCIPAL: ladrillo

Características formales comunes a los caravasares

-  PORTADA DE ACCESO ORNAMENTADA
-  UN SOLO ACCESO AL INTERIOR
-  SIMETRÍA EN DOS EJES
-  AYVĀNS: 4
-  DEPÓSITO DE AGUA
-  ELEVACIÓN RESPECTO DEL PATIO DE ZONAS COMUNES Y PRIVADAS

-  CONSTRUCCIÓN EN DOS ALTURAS
-  DISTRIBUCIÓN EN UNA SOLA PLANTA
-  AL MENOS UN CUERPO DISTRIBUIDO ALREDEDOR DE UN PATIO
-  CARAVASAR FORTIFICADO
-  TORREONES O ZONAS DE VIGILANCIA
-  ACCESO A CUBIERTA TRANSITABLE

Características formales específicas de los caravasares safávidas

-  Planta con geometría diversa
-  Techos abovedados
-  Fachadas interiores simétricas y homogéneas
-  Elemento central generalmente con función de depósito de agua (también como plataforma para el culto)
-  Nichos adosados al shotorkhan

- Descripción general

Fue un mercader adinerado de la ciudad de Qom, Irán, quien mandó construir este caravasar en 1807.

Como si de una estación de servicio se tratara, se encuentra a 20 km al sureste de la ciudad y en la ruta hacia Kashan, carretera que aún se conserva. Situado muy próximo al desierto de Maranjab, mantiene el estilo safávida de esta región con el material principal y la estructura de ladrillo, propio de climas desérticos.²⁷

Se ha escogido éste como primer análisis puesto que, a pesar de ser del último periodo de la dinastía Safávida, recoge muchos aspectos tipológicos tradicionales de la zona, tanto en su forma como en su uso. Su tipología ortogonal cuadrada responde a la arquitectura tradicional de la zona y cuenta con unas dimensiones aproximadas de 2500 m².

- Planos

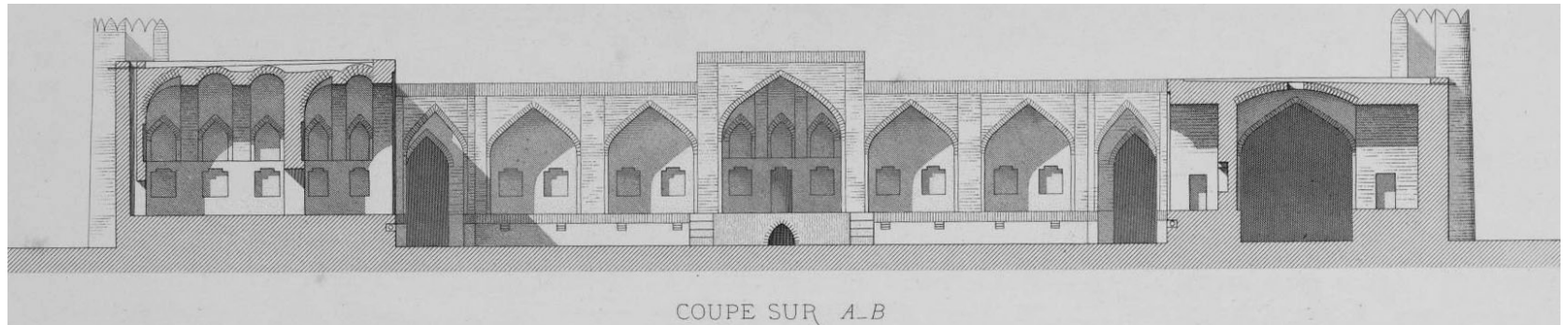


Imagen 18. Planos del caravasar Pasangan por Pascal Coste

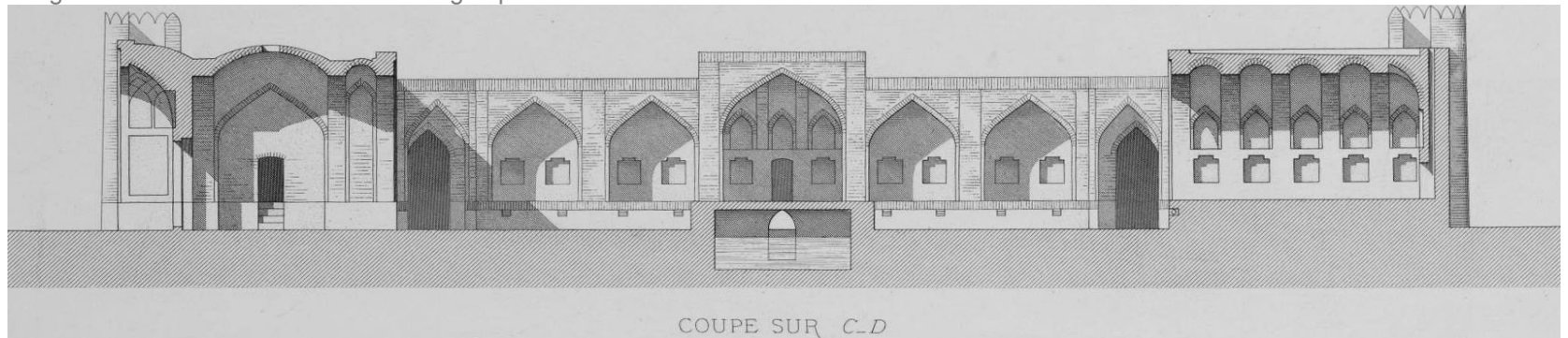
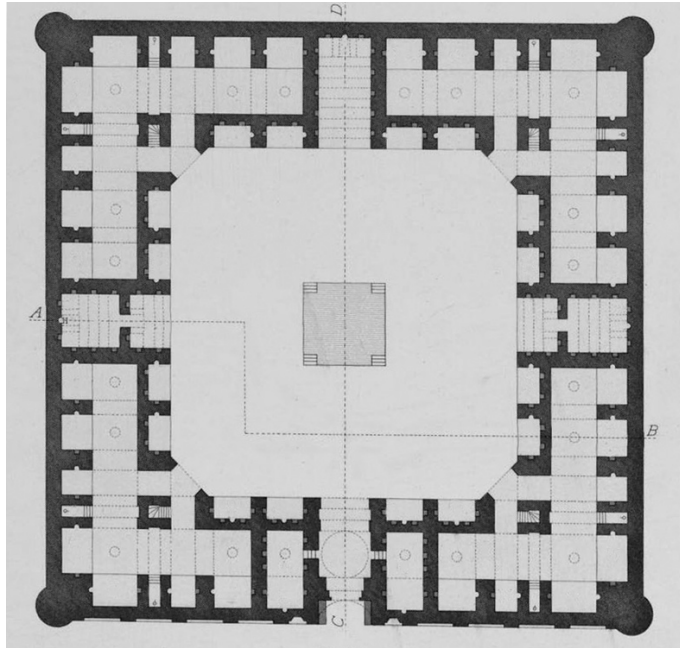


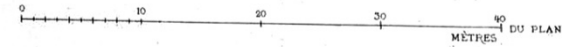
Imagen 19. Planos del caravasar Pasangan por Pascal Coste

²⁷ Toiran.com team, "Pasangan caravansary", *toiran.com*, Qom, *Historical sites*, available online at http://www.toiran.com/en/city-qom/historical_sites/Pasangan-Caravansary/4837



Imágenes 20: Planos del Caravasar Pasangan, por Pascal Coste, de mediados del siglo XIX.

La siguiente escala gráfica sólo acompaña a la planta:



- Usos y distribución

La planta cuadrada articula el patio, tal como se ha indicado previamente en la introducción, elemento heredado de las culturas griega y romana. Alrededor de éste, los dormitorios y distintas estancias se disponen formando una fachada interior de arcos, elevados unos 80 cm respecto del nivel del patio, para evitar el acceso de animales a las habitaciones. Dos ejes de simetría marcan la geometría de este caravasar. La gran puerta de acceso, se encuentra siempre centrada en uno de los dos ejes, que es el principal y marca la disposición de las estancias más importantes.

Este caravasar dispone de cuatro *iwans*, antesalas que abren directamente al patio, y que se encuentran situados centrados de dichos ejes. Estas estancias, cuando no había otras específicas habilitadas (algo habitual en Irán), tenían un uso versátil desde comedores durante el día, a dormitorios durante la noche.

Además de los *iwans*, 16 dormitorios abren directamente al patio. Era habitual que se dispusieran antesalas a los dormitorios para aislarlos en los meses más fríos, sin embargo, en este caravasar se protegían únicamente con cortinas persas, tejidos también tradicionales del país. Esto permitía ventilación constante y mayor salubridad. Estas habitaciones están todas provistas de chimenea, para soportar los meses más fríos del invierno, y nichos en las paredes, pequeñas aberturas que servían como almacenaje para los viajeros.²⁸

Sólo dos dormitorios se encuentran más resguardados y se llega a ellos a través de los *iwans* laterales. Son estancias más amplias que podían dar servicio a un mayor número de visitantes, siempre que no estuvieran reservados para visitas de personajes notables.

²⁸ Pascal Coste, "Pasangan caravanserai", *Monuments modernes de la Perse mesurés, dessinés et décrits*, éd. Morel, 1867, available online at https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pasangan_caravanserai_by_Pascal_Coste.jpg

Como es habitual en esta tipología, las estancias de la guardia (que también servían como arsenal), y del señor del caravasar (que era tesorería y almacén), se encuentran a ambos lados del acceso, convirtiéndose en las estancias privadas más amplias del edificio.

Otro rasgo tipológico habitual era que el acceso a los establos se diera a través de las esquinas del patio, cosa que sucede en este caravasar, adentrándonos, no sólo en los establos o *shotorkan*, sino también en las zonas de servicio.

Cuatro corredores interiores, uno por cada esquina, mantenía a cubierto a los animales de las caravanas. Rodeando estos corredores y con pequeñas aberturas para ventilación, se disponían estancias elevadas, como si fueran plataformas, también provistas de chimeneas y nichos. En principio eran usadas como zona de almacenaje y apoyo, para las herraduras y fardos que acompañaban a las caravanas, pero al estar bien acondicionadas podían usarse como dormitorio por mayor afluencia de gente en la ruta. El *shotorkan* también da acceso a las pequeñas habitaciones que servían como letrinas, dos por cada corredor, y dispuestas de tal forma que nunca tuvieran una perspectiva directa desde el patio o incluso desde el mismo corredor.²⁹

No se puede establecer un número de visitantes fijo en sus habitaciones puesto que su capacidad dependía de la afluencia de la ruta y se intentaba aprovechar al máximo su espacio. Se dejaba que quien lo necesitase, durmiera en los establos si hubiere necesidad, o incluso en los *iwans* aunque éstos no estuvieran acondicionados para ello.

Aunque el caravasar está construido en dos alturas, los dormitorios no se distribuían en dos plantas, su elevación respecto del patio y sus techos abovedados les daban una altura libre razonable, mientras que los establos sí mantenían una altura mayor para dar más espacio a los animales. La comunicación vertical, por tanto, no daba acceso a una segunda planta, sino a la cubierta, que como en muchos otros caravasares se trata de una cubierta transitable, que servía tanto de vigilancia desde lo alto de los torreones, como de terraza para los visitantes.

Respecto al exterior, en la fachada que de acceso hay dispuestos un par de nichos y algunas finas hendiduras, que además de motivos decorativos. Realmente servían como elemento para poder amarrar a los animales, de las caravanas y como zona de apoyo y resguardo. En otros caravasares estas hendiduras se convierten en auténticas plataformas que servirían como dormitorios exteriores.³⁰

Respecto al suministro de agua, el caravasar cuenta con un pequeño depósito de agua, en el mismo centro del patio, algo nada sorprendente dada la importancia del agua en el mundo islámico. Sin embargo, cabe pensar que este pequeño depósito no fuera suficiente para un caravasar de este tipo y más encontrándose en una ruta bastante frecuentada. Gracias al grabado de Pascal Coste del S XIX, podemos ver pequeñas construcciones en sus proximidades con una arquitectura que recuerda a las cisternas de la época³¹, y que podrían seguir existiendo.

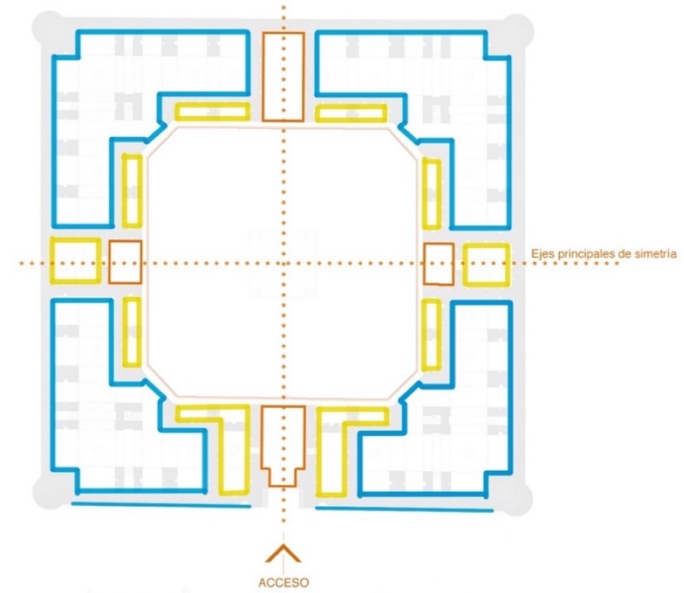
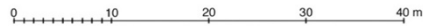
²⁹ Pascal Coste, Op. Cit.

³⁰ Moḥammad-Yūsuf Kīānī and Wolfram Kleiss, Op. Cit. pp. 798-802

³¹ Pascal Coste, Op. Cit.

Distribución general

- Zonas de servicio
- Zonas privadas
- Zonas comunes



Distribución con usos específicos por estancias. Hipótesis de la autora.

Estancias principales

- Dormitorios para viajeros
- Dormitorios de la guardia (arsenal) y del señor del caravasar (almacén para objetos de valor)

Zonas comunes

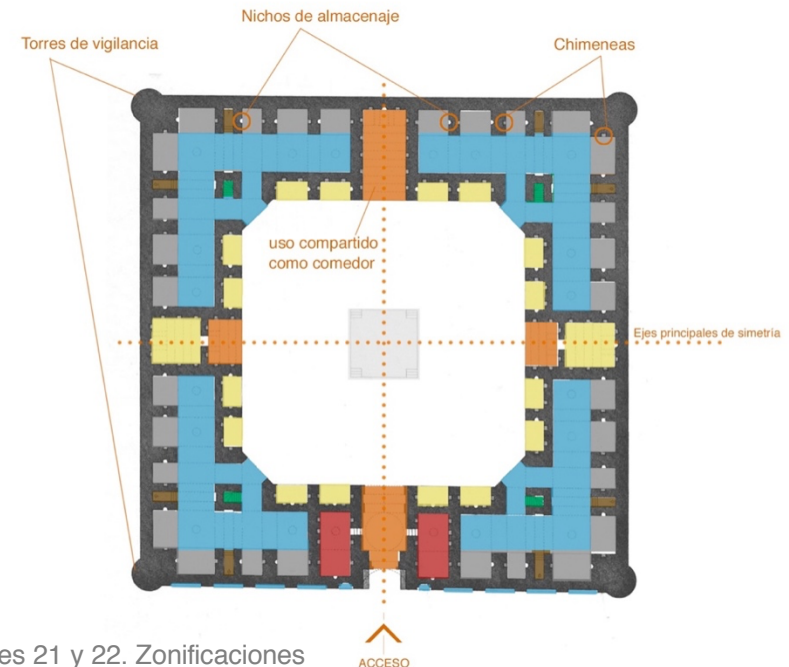
- Ayvāns o iwans
- Patio

Zonas de Servicio

- Shotorkhan (establos)
- Plataformas para fardos, arneses...
- Letrinas

Otros elementos

- Comunicación vertical
- Depósitos de agua o cisterna



Imágenes 21 y 22. Zonificaciones

- Estado actual

Su estado de conservación, dado que no ha sufrido ninguna restauración importante, es muy bueno, tal como se ve a continuación en las fotografías. Su proximidad al desierto de *Maranjab*, lo ha convertido, como a muchos otros caravasares de Irán, en un lugar destacado para observar las estrellas desde su azotea. Actualmente se ha convertido en un restaurante tradicional de la zona y se mantiene en algunas guías de turismo como albergue.³²

- Imágenes



Imagen 23. Pasangan caravasar en la ruta desde Tehran a Isfahan.



Imagen 24. Fotografía exterior del caravasar Pasangan. | Imagen 25. Fotografía interior del caravasar Pasangan.

³² Toiran.com team, Op. Cit.

2.1.2. Tipologías singulares en la actual Irán

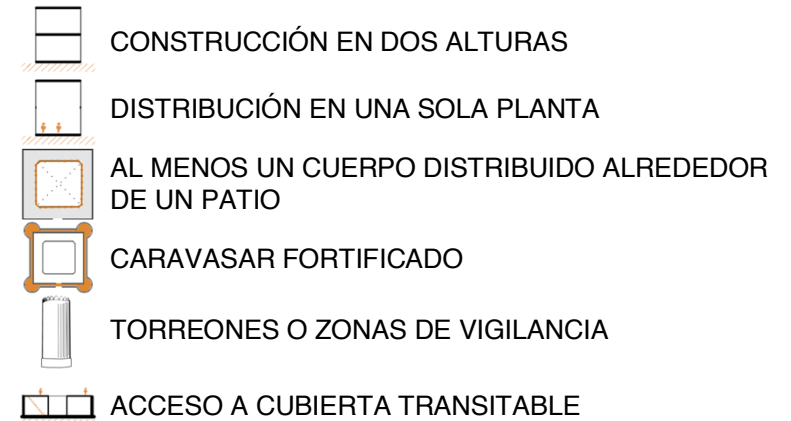
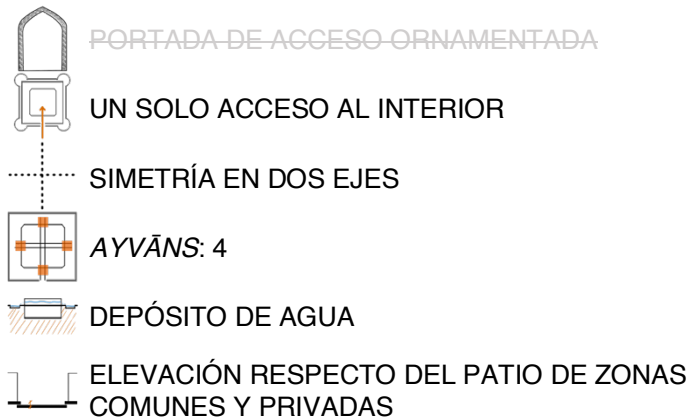
CARAVASAR ZEIN-O-DIN

Imagen 26. Localización y entorno del caravasar ZEIN-O-DIN

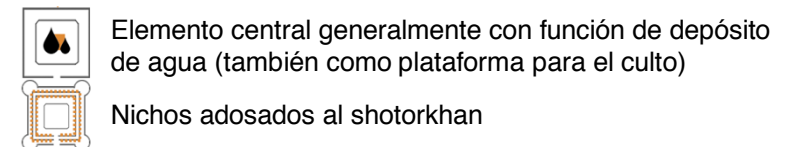
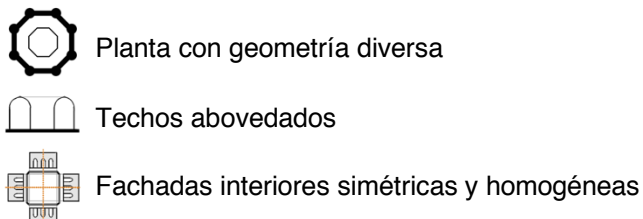


LOCALIZACIÓN: Yazd – Kerman Road, Irán
TIPO: Caravasar en ruta
ESTILO: Persa Safávida
FECHA CONSTRUCCIÓN: S XVI
CLIMA: desértico
MATERIALIDAD PRINCIPAL: ladrillo

Características formales comunes a los caravasares



Características formales específicas de los caravasares safávidas



- Descripción general

Este caravasar se encuentra en mitad del desierto y conecta, a dos días a camello (alrededor de 60 km), con la ruta que venía desde el sur de Yazd. Con más de cuatrocientos años de actividad, forma parte de la red de 999 caravasares ordenados por Shah Abbas I, de la dinastía Safávida, para promocionar el comercio en la Ruta de la Seda.^{33 34}

Su singularidad reside en que sólo se tiene constancia de dos caravasares que hayan sido construidos con planta circular centralizada, estos son: caravasar Zein-o-din, que a continuación se estudia, y el otro, en estado de ruina, caravasar Ziza, que se encuentra cerca de Isfahan. Su construcción data de finales del siglo XVI.

- Planos

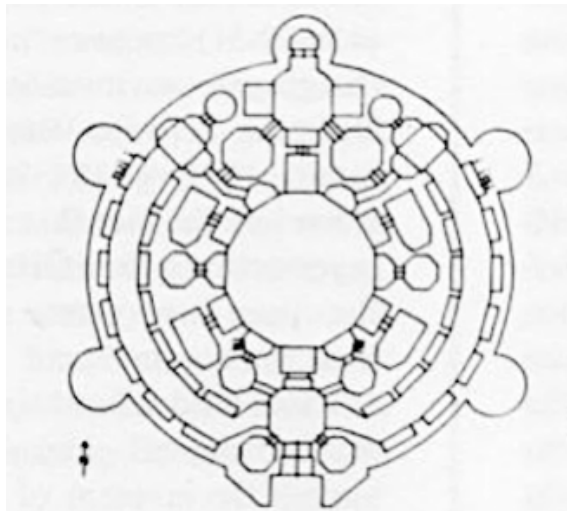


Imagen 27. Planta general de *Zein-o-din caravanserai* con su orientación

- Usos y distribución

A pesar de su forma circular y el juego constante con la geometría en las formas de sus habitaciones, este caravasar sigue los parámetros básicos que definen a los caravasares en general, y más concretamente a los de la cultura safávida.

Sus dos ejes lo articulan y definen la posición de los cuatro *iwans* en la planta. El eje principal de simetría, comienza con la puerta de acceso (en este caso poco o nada ornamentada), y sigue inmediatamente después con una antesala octogonal no regular conocida en la arquitectura oriental como *hashti*. De esta pasaremos al primer *iwán* que da acceso al patio, y cruzando este por el mismo eje llegamos al segundo *iwán*,

³³ Iran travelling Center, "Zein-o-Din Traditional caravanserai Yazd", *Iran travelling Center website*, 2015, available in <http://www.irantravelingcenter.com/zein-o-din-traditional-caravanserai-yazd/>

³⁴ Lonely Planet, "Zein-o-din", *Lonelyplanet website*, available online in <https://www.lonelyplanet.com/iran/zein-o-din>

teniendo los dos un tamaño moderado y comportándose como recibidores a salas más amplias. El eje termina con la sala más grande del caravasar, que se presupone serviría como zona común de día, seguramente la zona de comedor, y dormitorio de noche. Esta culmina con una pequeña sala semi-octogonal, que seguramente sería una pequeña zona de culto, que actualmente se mantiene como tal.

El patio cuenta con una pequeña fuente-depósito de agua en forma de dodecágono, y una fachada interior sobria y elegante, de ladrillo visto y arcos angulares homogéneos, aunque las antesalas a las que den lugar no sean iguales. Todas las antesalas alrededor del patio se encuentran elevadas unos 50 cm del nivel del patio, evitando que los animales de las caravanas pudieran penetrar en ellas. Los dormitorios accesibles desde el patio sí cuentan con antesalas, que también servían como dormitorio de noche y favorecían la ventilación. Todas las habitaciones y antesalas donde dormían los comerciantes estaban recubiertas de alfombras, y no estaban separadas con puertas, sino que son cortinas persas las que creaban ambiente y proporcionaban esta privacidad.³⁵ Hay que destacar que pese a inscribirse en un perímetro circular, todas las dependencias son regulares y cuadrangulares. De esta manera las estancias no tienen espacios inútiles y son físicamente más independientes, por otra parte, deja de aprovecharse el espacio existente entre ellas.

Los únicos dormitorios o estancias a los que no se accedía directamente desde el patio eran los de la guardia y señor del caravasar, y otros dos dormitorios, los más grandes del caravasar, a los que se accedía desde la zona común del comedor.

A las zonas de servicio se accedía desde el *hashti*, situado al nivel de cota 0 del edificio. Estos dos corredores interiores, o *shotorkan*, servían de establo y envuelven el edificio. Alrededor del corredor y a ambos lados se disponen pequeñas celdas o nichos que, como plataformas, servían de almacén apoyo para las herraduras y fardos que acompañaban a las caravanas. El *shotorkan* culmina con unas celdas de geometría diferentes y un estrechamiento que da lugar a otras dos estancias circulares. Dada la privacidad y la cercanía a los establos se puede pensar que sirvieron como almacén y letrinas, que por cuestiones de olor se solían situar cercanas o en el interior del *shotorkan*.

Todas las estancias cuentan también con pequeños nichos en el muro, que servían como zona de almacenaje para los viajeros en sus habitaciones. A pesar de la restauración de este edificio, no ha sido posible encontrar plantas más detalladas que muestren estas hendiduras, aunque sí son apreciables a través de las fotografías actuales.

A las zonas de comunicación vertical se accede desde una de las antesalas del patio y suben directamente a la cubierta, lugar desde donde observar las estrellas.

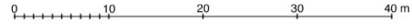
La fachada exterior del caravasar es bastante sobria, de ladrillo visto y con portada sin ornamentación. Destaca una construcción a pocos metros de ésta, de características formales exteriores aparentemente similares a las de un caravasar ortogonal. Podría tratarse de otro depósito de agua suplementario, aunque por su forma puede que incluso fuera una oficina postal, una construcción también corriente y similar en esta época y que se situaban cercanas a los caravasares.³⁶

³⁵ Bente Vold Klausen, "Zein-o-din Caravanserai", *travel with all senses*, 2015, available in <http://www.travelwithallsenses.com/zein-o-din-caravanserai/>

³⁶ Moḥammad-Yūsuf Kīānī and Wolfram Kleiss, Op. Cit. pp. 798-802

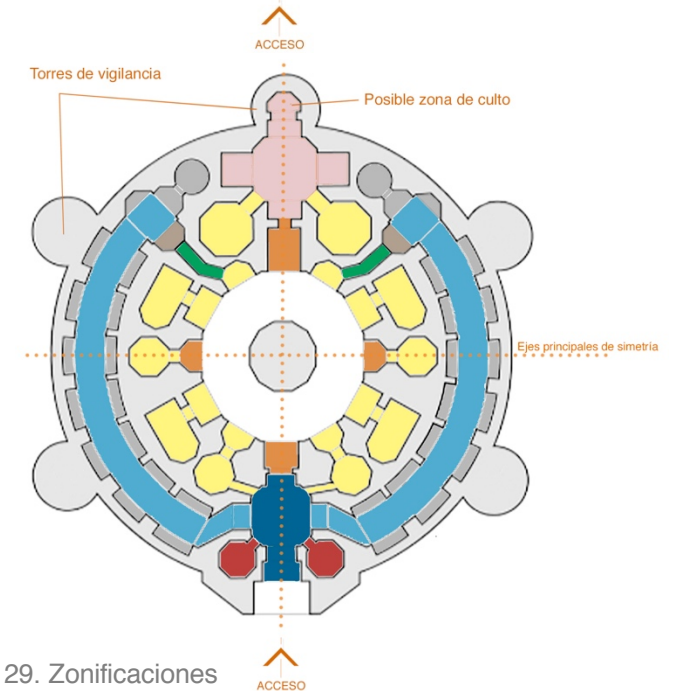
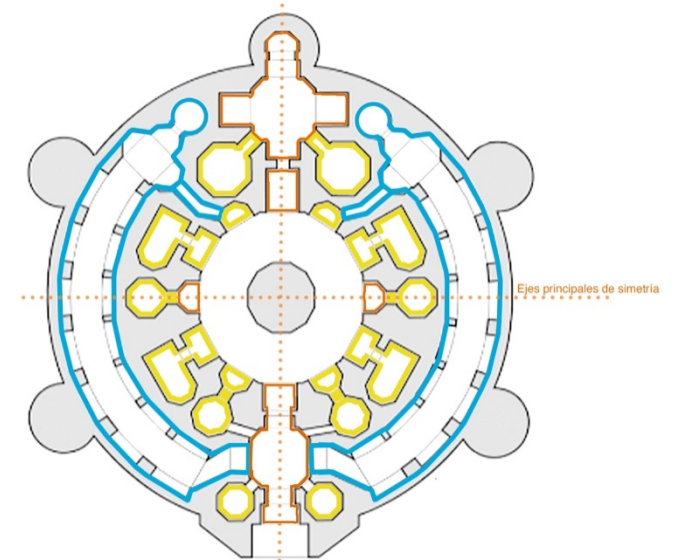
Distribución general

- Zonas de servicio
- Zonas privadas
- Zonas comunes



Distribución con usos específicos por estancias. Hipótesis de la autora.

- Estancias principales
 - Dormitorios para viajeros
 - Dormitorios de la guardia (arsenal) y del señor del caravasar (almacén para objetos de valor)
- Zonas comunes
 - Ayvāns o iwans
 - Patio
 - Hashti y antesalas
- Zonas de Servicio
 - Shotorkhan (establos)
 - Almacenes y plataformas para fardos, arneses
 - Almacenes
 - Cocina, comedores
- Otros elementos
 - Comunicación vertical
 - Depósitos de agua o cisterna



Imágenes 28 y 29. Zonificaciones

- Estado actual

Se trata del único caravasar de Irán ganador del premio concedido por la UNESCO en el 2006, a la mejor restauración de edificios históricos en los últimos 50 años.

La mayoría de estancias han mantenido su uso original, incluso su típica decoración oriental. Si te hospedas en este albergue dormirás sobre un fino colchón en un suelo cubierto de alfombras, trasladándote de noche a un mundo oriental de sedas, comercio y estrellas.³⁷

La calidad de construcción de este caravasar se puede ver gracias a su magnífico estado de conservación. A pesar de los muchos años en que estuvo expuesto a la intemperie y al desuso: la restauración llevada a cabo en el 2002 por *Imami Brothers* tuvo una duración de 3 años, e incluyó el uso de 13 000 piedras pómez para eliminar la suciedad en las paredes interiores. El aspecto actual tras la restauración es bastante fiel respecto al original, manteniendo el uso como albergue.³⁸ De hecho, es de los albergues rurales más famosos de Irán, con capacidad para 60-80 turistas.

Se ha habilitado un baño común moderno y un pequeño restaurante familiar de comida tradicional. El albergue también ofrece una experiencia cautivadora en su cubierta transitable, tal como se hacía cientos de años atrás, se sigue utilizando como observatorio para mirar las estrellas de noche. De hecho, de vez en cuando se realizan charlas o lecciones astronómicas a las que los turistas pueden acceder.

- Imágenes

IMÁGENES ZEIN-O-DIN | EXTERIORES



Imagen 30. Fotografía exterior del caravasar Zein-O-Din

³⁷ Iran travelling Center, Op. Cit.

³⁸ Wikipedia, "Zein-o-din Caravanserai", available in https://en.wikipedia.org/wiki/Zein-o-din_Caravanserai

IMÁGENES ZEIN-O-DIN | EXTERIORES



Imagen 31. Vista aérea | Imagen 32. Interior del patio | Imagen 33. Portada de acceso

IMÁGENES ZEIN-O-DIN | ESTANCIAS INTERIORES



Imagen 34. Estancias interiores. | Imagen 35. Zona de cocina y comedor. | Imagen 36. Posible zona de culto

2.2

ALBERGUES EN LA CULTURA TURCA SELYÚCIDA



El imperio Selyúcida creció principalmente en la actual Turquía entre los siglos XI y XIII y llegó a controlar importantes rutas comerciales. Había dos rutas principales, una este-oeste desde Persia hasta el Mar Egeo, y la otra norte-sur desde el Mar Negro hasta el Mediterráneo a través de las ciudades selyúcidas de Samsun, Kayseri, Konya y Antalya.³⁹

Imagen 37: Caravasares y sus rutas comerciales a lo largo de Turquía durante el imperio Selyúcida

“- ¡Cualquier agresión a los viajeros en las rutas de mis tierras es una agresión para mi propio honor! - gritó el Sultán a su Gran Visir.”⁴⁰

Con estas palabras escritas por un poeta e historiador, se muestra como los sultanes selyúcidas, además de conquistadores, tenían una gran visión social y económica a futuro. Con un plan logístico esmerado y junto con sus visires, construyeron muchísima arquitectura dotacional, como son ejemplo estos caravasares, con servicios completamente gratuitos para sus gentes. Eran muy celosos en el cuidado de su población manteniendo el bienestar de la gente y los comerciantes, facilitando mejorar su economía. Por eso, no sólo construían arquitectura con finalidad funcional, sino que les añadieron muchos servicios y ornamentación. Las fachadas podían ser vistas en la distancia, y admiradas por cualquier viajero que pasara junto a ellas, señal inequívoca de que estos caravasares habían sido construidos por sultanes selyúcidas.

A pesar del control regional del gobierno selyúcida, viajar era todavía difícil y peligroso: las caravanas, guiadas por su *Karacan-Baschi* (hombre a cargo de la caravana)⁴¹ ya fueran de 400 camellos, o grupos de pocos burros, debían llegar a un lugar seguro donde pasar la noche. Siguiendo las modas que entonces estaban expandiéndose, se construyeron caravasares cada 30 - 40 km en estas rutas comerciales. Los edificios estaban abiertos a cualquier viajero, y a diferencia de otras culturas, los servicios en estos *hans* (forma extendida para nombrar caravasar en turco) eran gratuitos. Los básicos consistían en alojamiento, para personas y establos para los animales, agua dulce y una mezquita.

³⁹ Consider at caravanserai, “Seljuk caravanserais in Anatolia, Turkey”, *Types and locations of caravanserais*, available in http://www.consideratcaravanserai.net/Caravanserai/IntC_Types_Locations.html

⁴⁰ Muhsin Ilyas Subasi, “Dünden Bugüne Kayseri”, *Kayseri: Kivilcim Yayinevi*, 2003; p. 92-94)

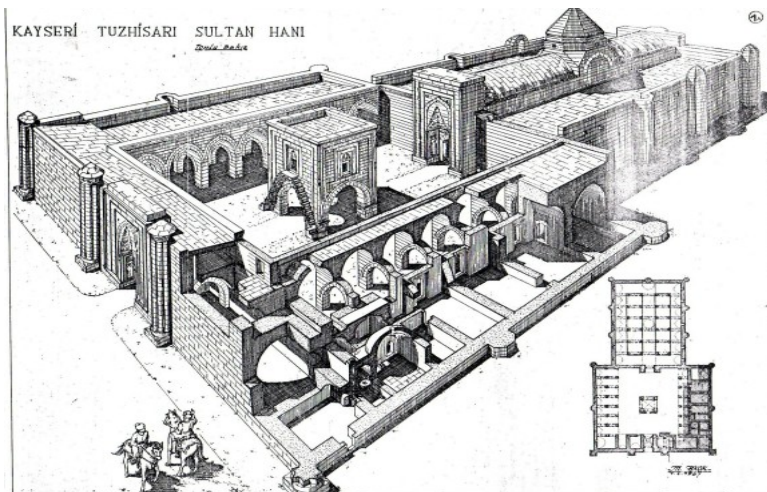
⁴¹ Enciclopedia Universal Ilustrada, Ed. Espasa, pg 711 - 715

Los más desarrollados incluían muchos servicios, que hasta el momento eran desconocidos en estas construcciones, y que se han quedado como propios de esta región: baños, mercados interiores, cocinas, herreros e incluso enfermería. Los servicios de estos *hans* fueron fundados y patrocinados por sociedades y patronos adinerados, como ya se ha indicado en la introducción, aunque los *Sultanhans* selyúcidas más espectaculares eran caravasares patrocinados por los sultanes del siglo XIII.⁴²

Su diseño mantiene algunos de los usos y características principales de los caravasares. Se articulaban alrededor de un patio principal, y generalmente un solo eje, fortificados con altos muros de piedra, sin ventanas y sólo un acceso. Los muros exteriores eran severamente lisos y desprovistas de decoración para evitar que ladrones pudieran escalarlos.

El estilo de *Seljuk* incorporó patrones muy geométricos, inscripciones estilizadas y motivos de animales. Las torres de soporte o contrafuertes pueden tener formas geométricas (medio cilindro, medio octágono, mitad hexágono, etc.) y los cañones o gárgolas pueden ser cabezas estilizadas de animales. El portal principal está decorado profusamente con bandas de diseño geométrico, inscripciones en escritura cúfica y patrones geométricos esculpidos de *mukarnas* (referencia en glosario de palabras clave).⁴³

La diferencia principal respecto de los caravasares selyúcidas es que disponen de un gran cuerpo adyacente complementario, que servía a los visitantes para guarecerse del duro frío invierno. Los *khans* más grandes incluían una pequeña mezquita en el centro de su patio, otros más pequeños incorporaban la mezquita en las paredes sobre la entrada principal.⁴⁴



Ejemplo de caravsar turco selyúcida:
Tuzhisar Kayseri Sultan Han

Imagen 38.
Perspectiva dibujada por Mahmut Akok.

Imagen 39.
Vista axonométrica por A. Gabriel.

El caravasari Sultán Han es el más grande de todos, está al oeste de Aksaray en la carretera de Konya, y dado que se trata de uno de los ejemplos más característicos de la cultura selyúcida, se estudiará a partir de él esta tipología.

⁴² Consider at caravanserai, Op. Cit.

⁴³ Consider at caravanserai, Op. Cit.

⁴⁴ Consider at caravanserai, Op. Cit.

2.2.1. Tipología tradicional selyúcida en la actual Turquía

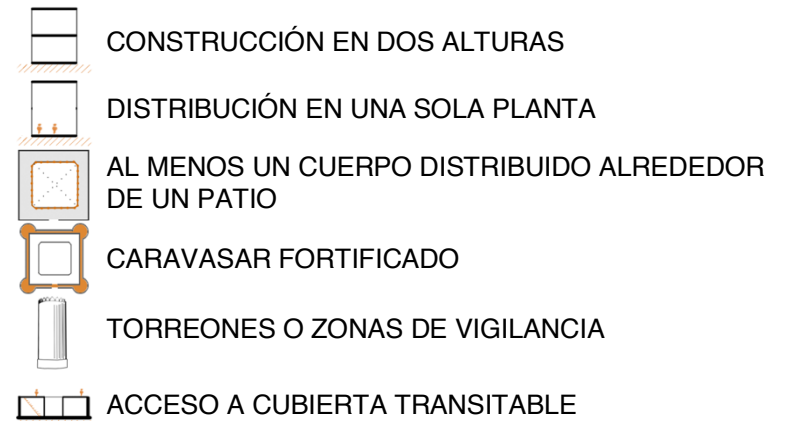
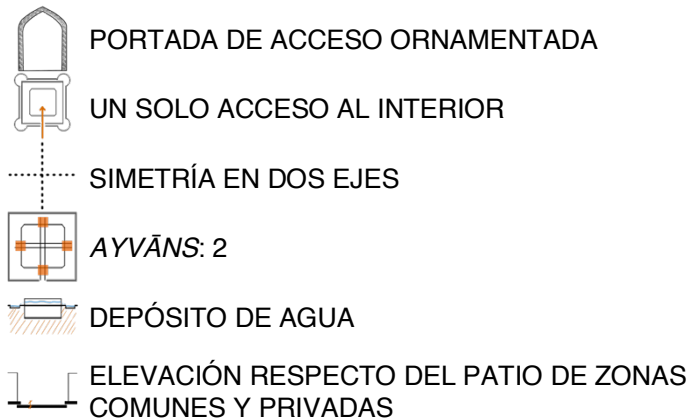
SULTAN HAN AKSARAY

Imagen 40. Localización y entorno del caravasar Sultan Han

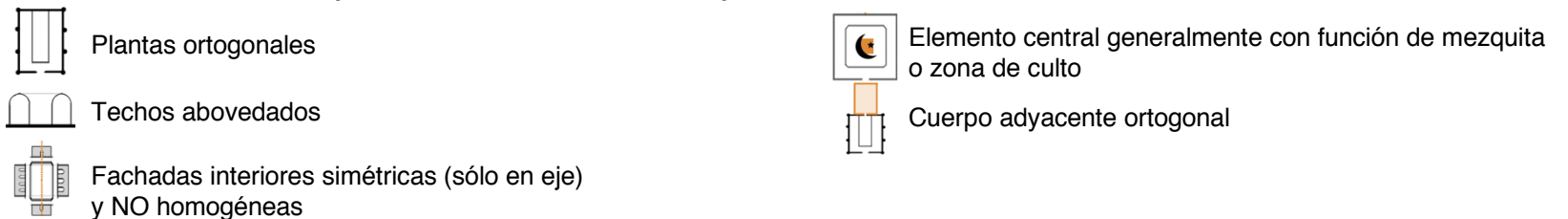


LOCALIZACIÓN: Road to Konya, Aksaray Province, Turkey
TIPO: Caravasar en ruta
ESTILO: Turcos Selyúcidas
FECHA CONSTRUCCIÓN: S XIII
CLIMA: Templado continental
MATERIALIDAD PRINCIPAL: Piedra caliza y mármol

Características formales comunes a los caravasares



Características formales específicas de los caravasares selyúcidas



- Descripción general

Este gran caravasar fortificado fue edificado en 1229, fecha que se conoce por una inscripción en sus muros, y fue encargado durante el reinado del sultán selyúcida Kayqubad I al arquitecto sirio Muhammad ibn Khalwan al-Dimashqi.

Está situado en la ruta comercial que iba desde Konya hasta Aksaray, provincia en la que se encuentra, y continuaba su camino hacia Persia. Poco después de su construcción fue parcialmente destruido por un incendio, restaurado y ampliado en 1278 durante el reinado de su Sultán sucesor. Tras esta reforma, se convirtió, con un total de 3900 m² en el caravasar más grande de Turquía, hasta nuestros días, y se caracteriza por ser uno de los mejores ejemplos de la arquitectura selyúcida.⁴⁵

- Planos

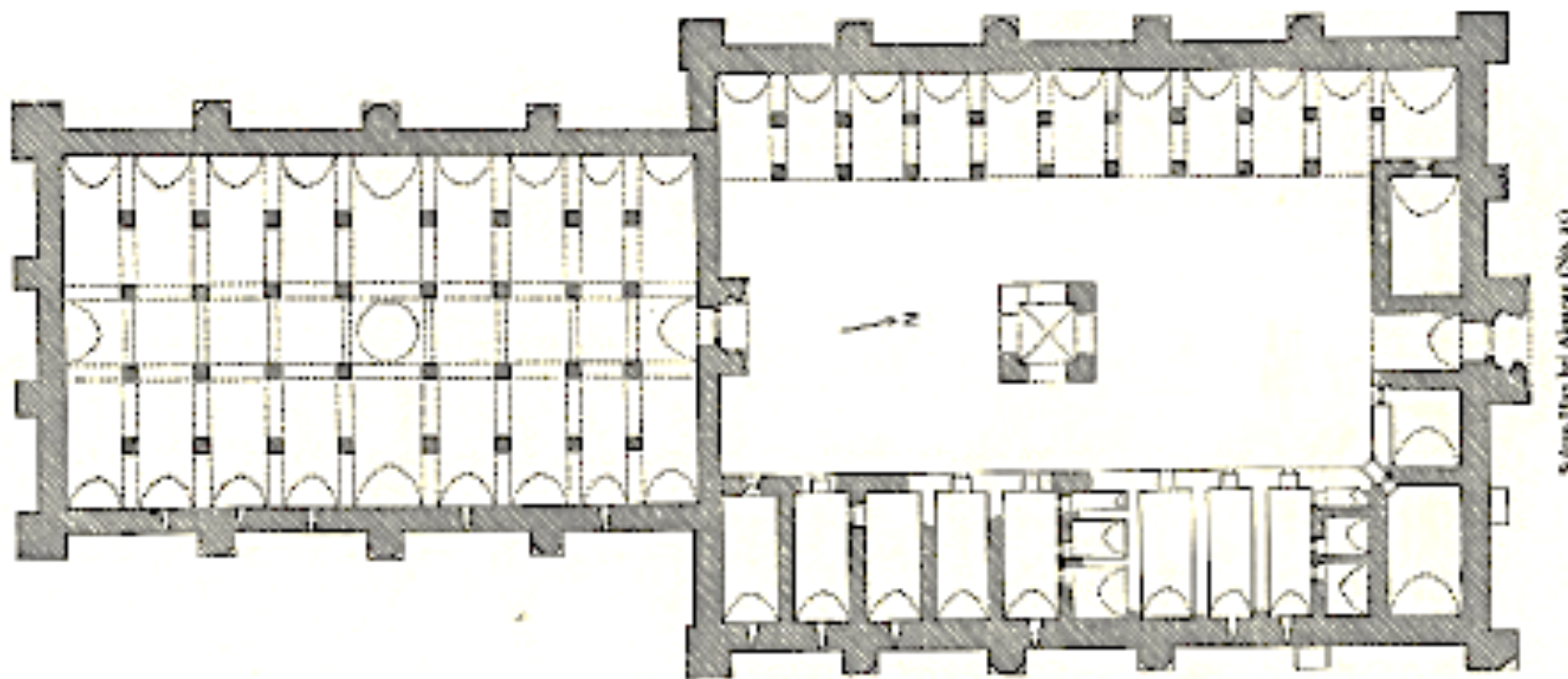


Imagen 41. Planta

⁴⁵ Wikipedia, "Description", *Sultan Han*, available online in https://en.wikipedia.org/wiki/Sultan_Han

- Usos y distribución

A este gran caravasar orientado norte-sur, se accede a través de una gran puerta de 13 metros de altura hecha de mármol, cuya fachada se extiende hasta los 50 metros de ancho. El arco apuntado que guarda la puerta está altamente decorado con *mukarnas* y trazados geométricos. Esta puerta lleva al patio interior de 44 x 58 metros y en la parte opuesta del patio se abre otra portada de acceso, con decoración similar a la exterior. Las decoraciones de estas dos puertas son auténticas obras de arte. Aunque parte de esta ornamentación se vio comprometida y deteriorada, durante la restauración, aún hoy se puede apreciar su belleza. Los capiteles se encontraban decorados con motivos vegetales, geométricos o figurativos, ahora solo visibles a través de fotografías. Debajo de cada elemento de las *mukarnas* hay rosetas esculpidas, y en cada uno de sus centros motivos diferentes.

El eje principal parte de un primer *iwan*, tras la puerta de acceso y que abre directamente al patio, y se interrumpe en el centro del patio con una pequeña construcción de planta cuadrada de 7.9 metros de lado: una mezquita de piedra, el ejemplo más antiguo de Turquía (*köşk mescidi* = kiosko mezquita). Puede que éste sea el elemento más característico y de más valor del caravasar, y de buena parte de la cultura selyúcida; está altamente decorado, y la vista se dirige a él nada más entrar en el patio. La parte escultural más característica la componen dos dragones en relieve, enfrentados uno junto a otro, considerado uno de los trabajos esculpidos más espectacular del arte selyúcida. La mezquita propiamente se encuentra en el segundo piso, sostenido por cuatro arcos de piedra esculpidos, y se accede a ella por una escalera paralela a la fachada, posterior de la mezquita, con dos partes simétricas, y dispuesta a la intemperie. Especialmente en la puerta de acceso exterior y en la mezquita, se condensa casi toda la decoración del caravasar, que además muestra la participación de numerosos artistas en su ejecución. Muchas inscripciones en los muros dan testimonio de fechas, nombres y citas.⁴⁶

Respecto a las zonas de servicio, a la derecha del eje principal se dispone una pastilla diáfana y abierta reservada para los establos, mientras que las demás salas se disponían a la izquierda. Este caravasar, además de situarse en una ruta comercial muy frecuentada, fue promocionada por varios personajes importantes; esta es la razón de que sea uno de los caravasares existentes más ricos. La cantidad de servicios que ofrecía no era tan común en aquella época, para el tipo de arquitectura de que se trataba. Así, gracias a estos servicios el gobierno selyúcida y su estabilidad cobraban fama incluso entre los extranjeros que pasaban por allí. En él se disponían almacenes, que hacían a la vez de cocina y comedor, la mezquita antes mencionada, y, sobre todo, amplios baños diferenciados para hombres y para mujeres. Los baños variaban un poco de la distribución clásica de los baños islámicos, debido al poco espacio del que disponían. Este sistema heredado del mundo romano, generalmente trataba de una sucesión de salas, comenzando por el vestuario o *apoditerium*, y siguiendo por una estrecha sala de paso fría o *frigidarium*, que daba lugar a las zonas calientes. La variación en el caso de estos baños islámicos, resulta en una primera sala rectangular distribuidora, que combinaba los usos del *frigidarium* y *apoditerium*, que en el mundo islámico se conoce como *al-bayt al-maslaj*. Esta primera sala daba acceso a las demás zonas calientes. La siguiente sala más grande correspondía a los baños de agua caliente o *al-bayt al-wastani*. Las otras dos salas más estrechas eran saunas no conectadas o *al-bayt al-sajun*.⁴⁷

Existe una habitación en la esquina inferior izquierda del caravasar, apenas iluminada, de la que no se tiene claro su uso, pudiendo haber sido utilizada como letrinas, o como un baño privado. El agua se calentaba desde la parte inferior de las estancias, siguiendo el sistema heredado romano, y durante la restauración se encontraron restos de tuberías debajo de ellas.⁴⁸

⁴⁶ Katharine Branning, "TUZHISAR KAYSERI SULTAN HAN", *The Seljuk Han of Anatolia*, available online in <http://www.turkishhan.org/sultankayseri.htm>

⁴⁷ Estrella Martínez Gavilán, "El baño islámico o hammam", *El baño termal romano y su influencia en arquitecturas posteriores*, páginas 24 y 25.

⁴⁸ Katharine Branning, Op. Cit.

La gran superficie destinada para los dormitorios también es algo inusual. Se llega a una gran nave, adyacente al patio a través del segundo *iwan*, dando acceso a una gran sala abovedada con cinco naves que se utilizaba principalmente en invierno para dormitorios. La nave central tiene un techo de bóveda de cañón con nervios transversales, y una torre corta con una cúpula sobre el centro de la bóveda. La cúpula tiene un óculo de 6 metros de ancho para proporcionar ventilación y luz a la sala. Esta se encuentra muy bien iluminada y ventilada, con aberturas en las fachadas este y oeste.⁴⁹

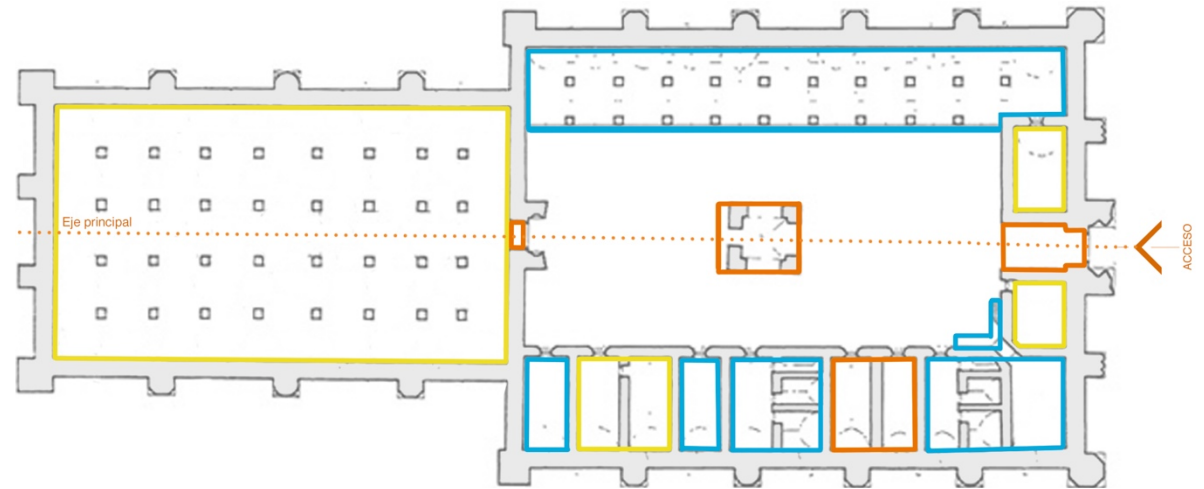
Generalmente, el espacio de establos era mucho mayor que el de dormitorios, por la sencilla razón de que los animales ocupan más lugar, y de que en las caravanas también en proporción iban más animales. Esto hace pensar que este albergue era frecuentado no sólo por caravanas de comerciantes, sino también por mandatarios del gobierno, mensajeros, o incluso oficiales y militares. En la banda de servicios situada a la izquierda del patio, existen dos estancias conectadas como si fueran suites, que seguramente estarían reservadas para personas de mayor importancia. Esta sala adyacente intermedia entre el dormitorio y el patio fuera seguramente para albergar a los guardias que custodiaban al sultán o quien estuviera de visita, ofreciéndoles privacidad, y acceso directo a los servicios principales.

⁴⁹ Katharine Branning, Op. Cit.

Distribución general

- Zonas de servicio
- Zonas privadas
- Zonas comunes

0 10 20 30 40 m



Distribución con usos específicos por estancias.

Hipótesis de la autora.

Estancias privadas

- Dormitorios para viajeros
- Dormitorios de la guardia (arsenal) y del señor del caravasar (almacén para objetos de valor)

Zonas comunes

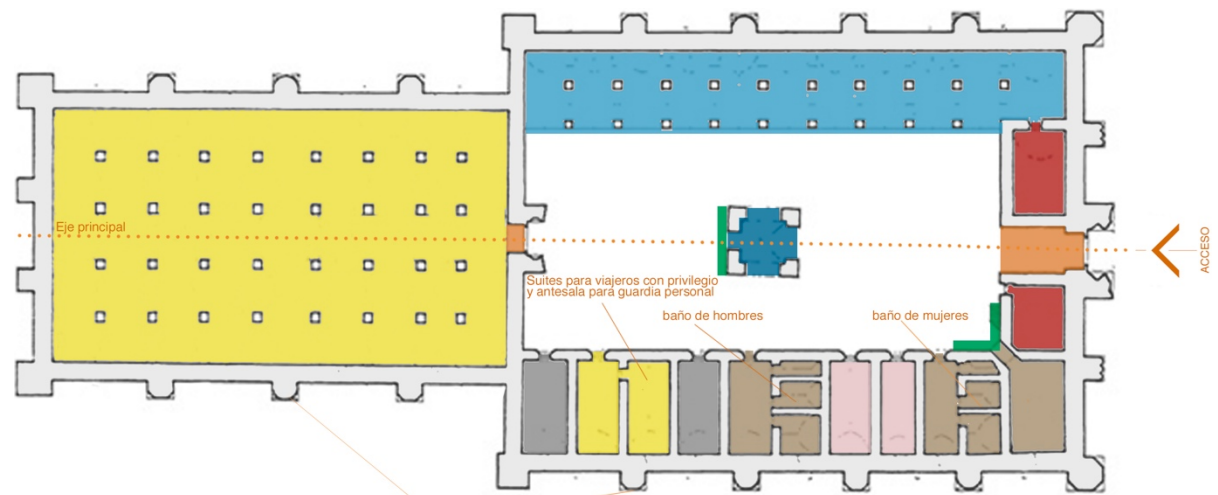
- *Ayvāns* o *iwans*
- Patio
- Zona de culto
- Cocina y comedor
- Zona de baños (con letrinas): diferenciados para hombres y mujeres

Zonas de Servicio

- *Shotorkhan* (establos)
- Almacenes

Otros elementos

- Comunicación vertical



torreones de vigilancia que ejercían de contrafuerte.

Imágenes 42 y 43. Zonificaciones

- Estado actual

El caravasar fue restaurado en 1951 y en 1964. Con esta última renovación la impermeabilización del techo quedó sin terminar, y como resultado las paredes y puertas principales se humedecieron, permitiendo la pérdida superficial de muchas piedras. Estas fueron reemplazadas en 2009. El cableado eléctrico no ha sido tampoco bien colocado y se ha dañado parte de la decoración. A pesar de todo se encuentra en buenas condiciones y se utiliza como un centro cultural gestionado por el gobierno turco, y, sobre todo, turístico.⁵⁰ Aunque originariamente se encontraba aislado y en ruta comercial, su envergadura y situación generó a su alrededor una población que ha seguido creciendo hasta nuestros días.

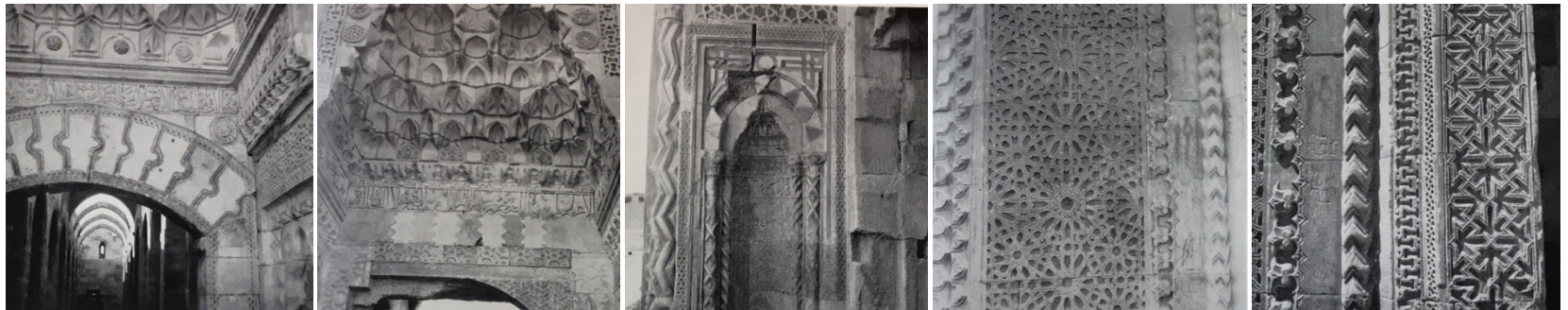
- Imágenes

IMÁGENES PREVIAS A LA RESTAURACIÓN | SIGLO XIX – XX



Imágenes 44, 45 y 46. Fotografías previas a la restauración.

IMÁGENES PREVIAS A LA RESTAURACIÓN | DETALLES



Imágenes 47, 48, 49, 50 y 51. Fotografías de detalles previas a la restauración.

⁵⁰ Katharine Branning, Op. Cit.

IMÁGENES DE ESTADO ACTUAL | EXTERIOR

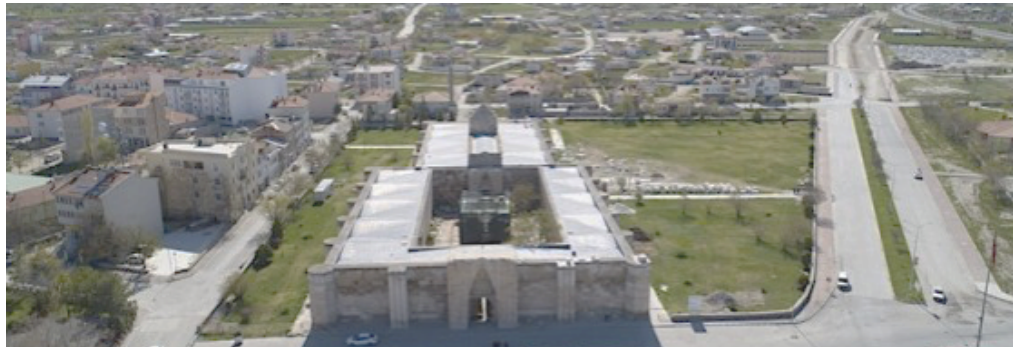


Imagen 52. Vista aérea. | Imagen 53. Fachada | Imagen 54. Maqueta del caravasar

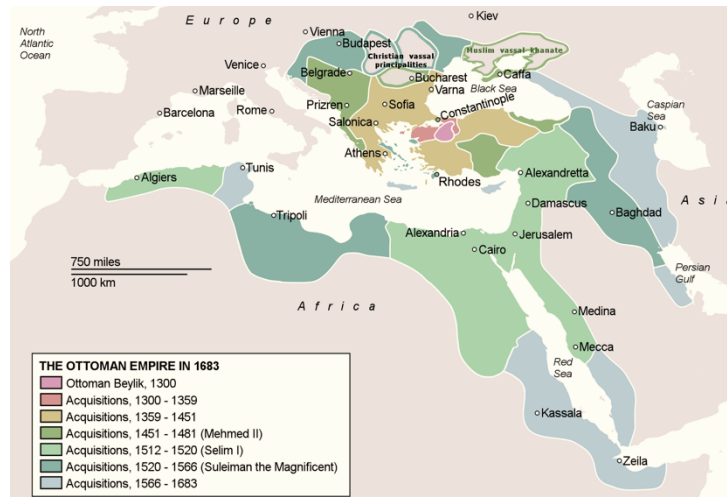
IMÁGENES DE ESTADO ACTUAL | INTERIOR



Imagen 55. Cubiertas abovedadas del cuerpo adyacente. | Imagen 56. Mezquita central. | Imagen 57. Escalera de acceso a cubierta
Imagen 58. Patio interior y acceso al shotorkhan.

2.3

ALBERGUES EN LA CULTURA OTOMANA



A finales del siglo XII, el mundo islámico había perdido la mayor parte de su poder, atacado desde el este por los tártaros y desde el oeste por los cristianos. El Imperio Otomano logró detener esta expansión, siendo un momento clave en su historia la toma de Constantinopla. La “Sublime Puerta”⁵¹ llevó a la unificación de los musulmanes, bajo el califato otomano, que se extendió en Europa del Este, Grecia, Hungría y los Balcanes. La recuperación del poder produjo una recuperación del patrimonio artístico y arquitectónico en el mundo islámico, que, en su juventud de los siglos XIV y XV, tomó como referencia principalmente la arquitectura selyúcida existente en Turquía. El imperio, coincidiendo con su apogeo a partir del siglo XVI, generó un estilo otomano independiente y hoy en día sigue mostrando su importancia gracias a la gran variedad de tipologías, diseño, y aspectos formales que construyeron.⁵²

Imagen 59: Territorio del Imperio Otomano en el S XVII.

Como en muchos otros imperios islámicos, la expansión del comercio requirió la introducción de nuevos tipos de edificio, que dieran cabida a las transacciones que se estaban llevando a cabo. Heredado de sus predecesores, los otomanos adoptaron el caravasar, sin embargo, su desarrollo tomó dos direcciones.

La primera, con una distribución un tanto diferente, ya que se trata de grandes complejos cercanos a núcleos urbanos que tenían servicios completamente gratuitos, con pequeños edificios dentro de un complejo más grande.

Solían situarse no lejanos a grandes ciudades. Aunque un pequeño muro bordeaba el recinto, el aspecto no era fortificado y contaba con más de un acceso. Un gran patio distribuía los distintos edificios y los distintos usos a los que estos correspondían, pero existían pequeños patios o jardines, que servían a las distintas estancias según su uso. Los accesos solían dar a estos pequeños patios, facilitando una entrada más directa, o permitiendo una entrada de servicio.

⁵¹ Los términos Sublime Puerta (en turco, 'bâb-ı âli o babiali') Puerta Otomana y Puerta Elevada son los equivalentes, en español, para el turco otomano Bab-ı Ali, y se emplean para referirse al gobierno del Imperio otomano, en particular en el contexto diplomático

⁵² Rabah Saoud, “The Ottoman Han (Caravanserai) and Bazzars”, *Muslim Architecture under Ottoman Patronage (1326-1924)*, July 2004, pg. 2

Por tanto, mantenían la distribución de un patio alrededor del cual se situaban otros usos: mezquita, tiendas, establos, graneros o dormitorios, solo que cada uso podía tener su propio edificio, consecutivo y unido, o no, al anterior. Por ejemplo, en el complejo *Çoban Mustafa Pasa Külliyesi*, en Gebze al noroeste de Turquía, (3) la situación de lo que se consideraba caravasar se situaba al sur del complejo.

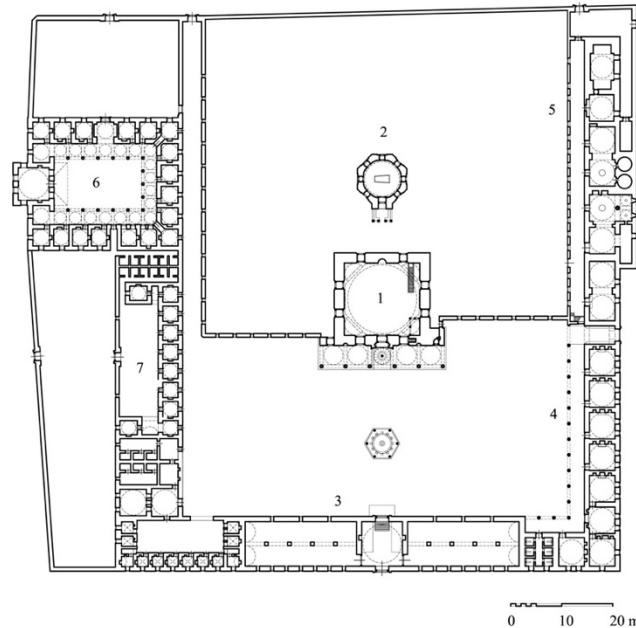


Imagen 60. Ejemplo de un complejo con caravasar tradicional en la cultura Otomana. Planta del complejo *Çoban Mustafa Pasa Külliyesi*, en Gebze al noroeste de Turquía, donde:⁵³

- (1) mezquita
- (2) mausoleo
- (3) doble caravasar
- (4) dormitorios de invitados
- (5) enfermería
- (6) *madrasa*
- (7) convento

Podemos ver como distintos accesos dan a patios secundarios, los cuales dan servicio a los diferentes usos.

La segunda dirección tomada en el desarrollo de los caravasares, y en una etapa posterior, fue su incorporación al entorno urbano, “donde se convertían en depósitos comerciales, que a menudo se usaban como centros mayoristas que venden bienes particulares.”⁵⁴ En la planta baja, se generaba todo el comercio o almacenamiento de productos. Esta incorporación supuso toda una novedad y generó con el tiempo un cambio en la distribución urbana de sus alrededores y el crecimiento comercial de las ciudades en las que se encontraban. Además, permitía a las caravanas detenerse con mayor libertad en las ciudades, teniendo sitios específicos reservados para sus comerciantes y mercancías. Tanto es así que en muchos centros urbanos se desarrollaron bazares, en las inmediaciones de estos caravasares, debido al intercambio que generaban. Muchos de ellos se conservan hoy en día, como el caravasar *As'Ad Pascha* en el centro de Damasco, que más adelante se estudia, con un bazar o zona de mercado que aún se mantiene activo.

A diferencia de los caravasares tradicionales, estos se distribuían dando uso a las dos plantas que ocupaban, con la parte inferior como zona de día, destinada al comercio y servicios, y la superior como zona de noche donde se distribuían los dormitorios, con un esquema similar al tradicional rodeando un patio descubierto o semicubierto. También se mantuvieron otros elementos como la disposición de fuentes o depósitos de agua en el centro del patio, o el acceso por una sola puerta. Este único acceso se mantenía por una razón meramente funcional, al igual

⁵³ ARCHNET, “Floor plan of Çoban Mustafa Pasa Complex”, *Çoban Mustafa Pasa Külliyesi*, available online in <https://archnet.org/sites/1953/publications/1427>

⁵⁴ Rabah Saoud, Op. Cit. pg. 20

que en otros caravasares, puesto que el uso requería privacidad tanto por controlar el acceso a la zona de día, como por las habitaciones dispuestas en el piso superior. Estos caravasares urbanos sí comenzaron a ser de pago. Dada su posición urbana, algunos especializaron su comercio y distribución en productos concretos, con mercados de granos como el arroz, por ejemplo, *Pirinç Han* en Bursa, del siglo XVI, también centros de comerciantes de seda, como *Ipek (Seda) Han*, y otros que conservaron animales.



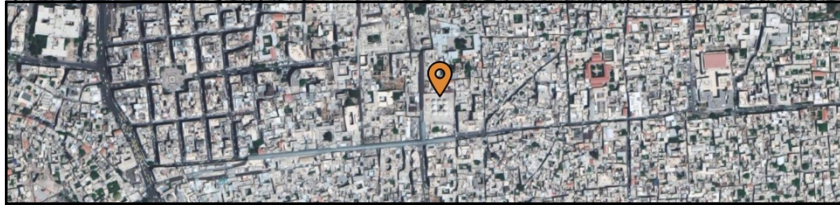
Imagen 61. Ipek Han, con un perfil que recuerda a los patios de los caravasares tradicionales, la planta baja fue destinada a un centro de comerciantes sederos, mientras que la superior fue destinada a la zona de noche, con un corredor conectaba las habitaciones y daba al patio. Este caravasari ha sido altamente restaurado, en concreto su fachada de acceso.⁵⁵

⁵⁵ Bursa Provincial Directorate of Culture and Tourism, "Ipek Han", available online in <http://alanbaskanligi.bursa.bel.tr/ipek-han/>

2.3.1. Tipología tradicional otomana en la actual Siria

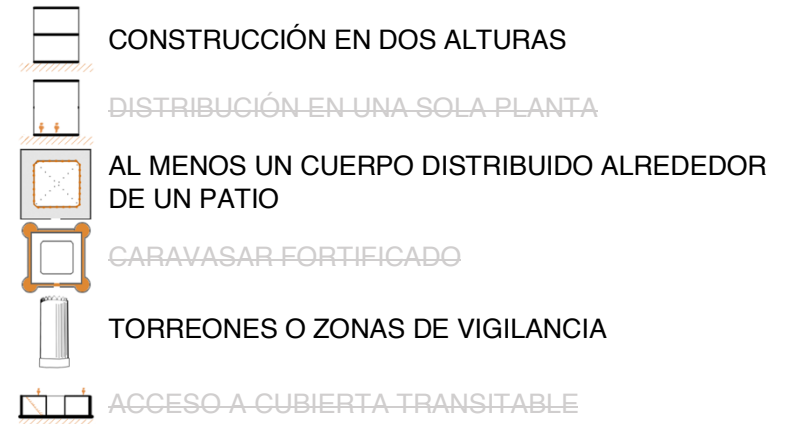
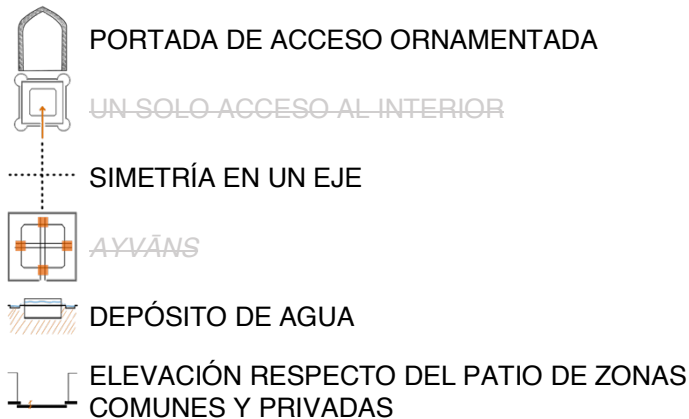
CARAVASAR AS'AD PASCHA

Imagen 62. Localización y entorno del caravasar As'Ad Pascha

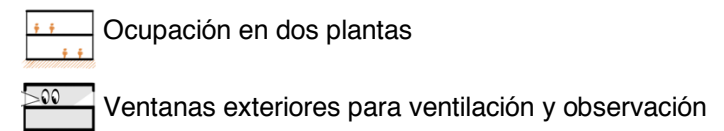
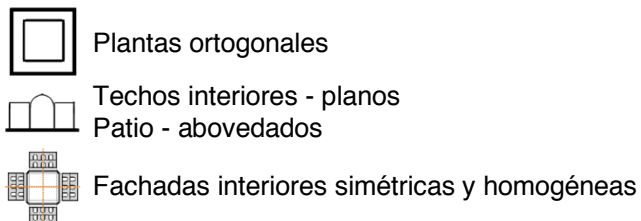


LOCALIZACIÓN: Zoco Al-Buzuriya, Damasco, Siria
TIPO: Caravasar urbano
ESTILO: Arquitectura otomana
FECHA CONSTRUCCIÓN: S XVIII
CLIMA: Semiárido
MATERIALIDAD PRINCIPAL: Piedra caliza y basalto

Características formales comunes a los caravasares



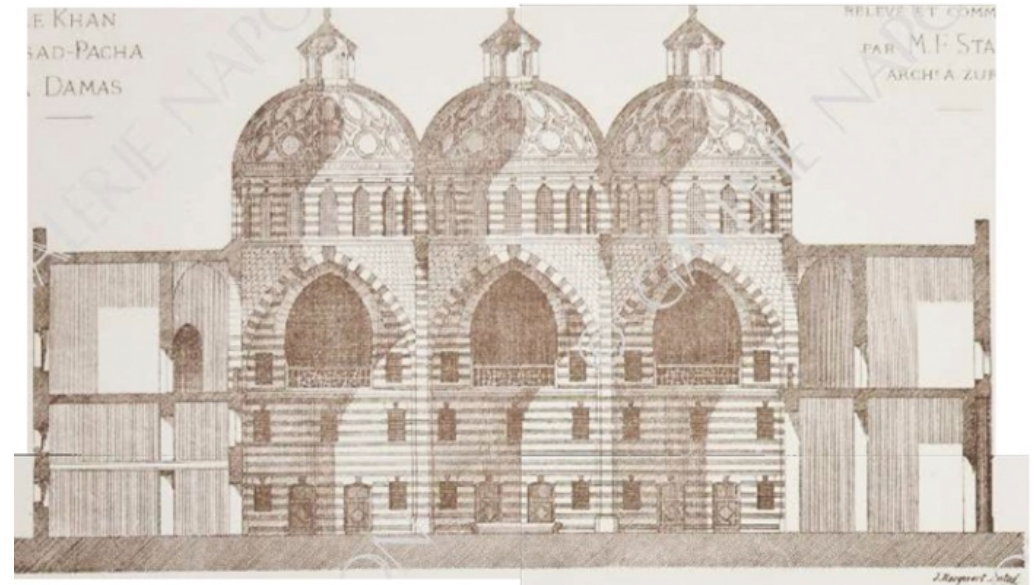
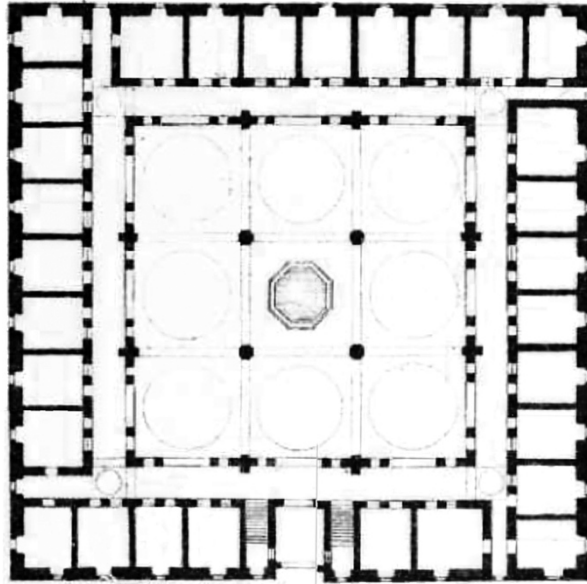
Características formales específicas de los caravasares de estilo otomano urbano



- Descripción general

El caravasar o *khan Asad Pasha* fue construido entre los años 1751 y 1752 por el gobernador de Siria, Asad Al Azem, y constituye una de las obras más espléndidas construidas durante el Imperio Otomano, en particular en la ciudad de Damasco, donde se considera “la obra más ambiciosa de arquitectura de la ciudad”.⁵⁶ Su propiedad ha cambiado más de una vez y hospedó las caravanas de Oriente Medio. Cuenta con 2500m², y tiene el estilo y la tipología particular de los caravasares desarrollados durante la era otomana.

- Planos



Imágenes 63 y 64. Planta y sección del caravasar As'Ad Pascha dibujadas por el arquitecto F. Stadler en 1871.

- Usos y distribución

Este caravasar responde a la tipología clásica de los albergues urbanos, construidos durante la época otomana. Al igual que otros caravasares de su tiempo, está articulado por ejes de simetría y un patio o espacio central desde el que se accede al resto de estancias. Como se ha explicado anteriormente, la diferencia fundamental de este caravasar urbano reside en su distribución en dos plantas, una zona de día en la planta baja, y la zona de noche en la superior.

⁵⁶ Wikipedia, “Khan As’ad Pasha”, available online in https://en.wikipedia.org/wiki/Khan_As%27ad_Pasha

Por este motivo, y siguiendo los parámetros hasta ahora analizados, parece oportuno estudiar gráficamente y en detalle sólo la zona de noche, es decir, la planta superior del caravasar. La planta baja, con un uso dependiente del entorno urbano del momento se únicamente será descrita y mostrada en sección. En cambio, se demostrará que la zona de noche en esta tipología de albergue se desarrolla de forma similar a través del tiempo y del espacio.

El espacio central está dividido en nueve módulos cuadrados iguales que, exceptuando el central, están cubiertos con una cúpula elevada sobre un tambor perforado con veinte ventanas. En ningún lugar hay constancia de que el proyecto original constase de las nueve cúpulas, o de que alguna vez estuvieran las nueve a la vez construidas. Y dada la presencia de una fuente de mármol octogonal en el centro del patio, cabe pensar que este espacio siempre se concebía como un espacio abierto, en forma de óculo. De hecho, tal como afirma el ingeniero a cargo de la restauración, hay evidencias de que dos de las cúpulas fueron destruidas por un terremoto en la misma década en la que se completó el *khan*, mientras que la tercera, la central, nunca habría sido construida.⁵⁷

Las cúpulas transfieren la carga a los cuatro pilares centrales, y a las paredes del patio. Este muro interior cuenta con grandes aberturas en forma de arcos que dan ventilación e iluminación al corredor de la zona de noche. A este patio se accede a través de una gran portada de acceso monumental, hecha de piedra caliza blanca y basalto negro, al igual que el interior del patio, dispuestos de forma alterna. Estaba decorada con tallas de piedra y cubierta por una semicúpula de *muqarnas*.⁵⁸ Además de éste existe un pequeño acceso secundario ubicado en la fachada trasera, aunque generalmente se encontraba cerrado, y sólo era accesible para el servicio.⁵⁹

Las estancias de la planta baja, construidas con ladrillo, se usaban como zona de día y con un carácter principalmente comercial y de servicio como almacén. Cada módulo de los nueve, contaba con dos puertas, y una ventana a cada lado de ellos dispuestas de forma simétrica. La planta baja también contaba con letrinas para los viajeros.⁶⁰ El patio central, como extensión de los almacenes y puestos, era utilizado como zona comercial y de encuentro. Este mercado se extendió al exterior generando todo un zoco o bazar en sus inmediaciones. Este cambio hizo que la puerta de acceso perdiera ese carácter defensivo, y aunque se controlaba el acceso, durante el día el ambiente era de mercado. Tanto es así, que la habitación del guardia, que solía estar junto al acceso en planta baja, esta vez estaba situada en el acceso, pero en planta superior, como más adelante se explica.

La simetría de las fachadas interiores se mantiene en el segundo piso, donde cada una tiene tres arcos flanqueados por otras dos aberturas más pequeñas. En esta zona de noche, las particiones que conforman las distintas estancias, principalmente los dormitorios están construidas con ladrillo, mientras que las fachadas mantienen la piedra caliza y basalto.

El segundo piso es accesible por una escalera ubicada a la derecha de la entrada principal, que subía rodeando la puerta: y que se usaba para dar servicio a los dormitorios situados en esta planta. La escalera desemboca en una galería que recorre perimetralmente el patio y da servicio a los dormitorios.

⁵⁷ Profesor Okan ÜSTÜNKÖK, "Khan Asaad Pasha", 1986 *Technical review summary*, pg 9. Available online in https://archnet.org/sites/467/media_contents/11345

⁵⁸ Wikipedia, "Khan As'ad Pasha", available online in https://en.wikipedia.org/wiki/Khan_As%27ad_Pasha

⁵⁹ Profesor Okan ÜSTÜNKÖK, pg 6. Op. Cit.

⁶⁰ Profesor Okan ÜSTÜNKÖK, pg 5. Op. Cit.

Aunque en la planta que se presenta no está dibujado de esta forma, en algunos escritos oficiales de la comisión de restauración, consta que la escalera daba acceso a la galería sólo por un lado. El otro estaba bloqueado por la habitación del guardia, que situado sobre el acceso controlaba también la entrada a los dormitorios.⁶¹ Esta distribución tiene mucho más sentido que la descrita en la planta por cuestiones de seguridad y por eso en la zonificación se ha dibujado siguiendo este esquema. Además, concuerda con la tipología de caravasar desarrollada hasta el momento, que los propios otomanos habían heredado de los selyúcidas. Esto obligaba a que, para llegar a los dormitorios de la otra parte, los huéspedes tuvieran que dar toda la vuelta a través de la galería.

Un lado de la galería lo forman los grandes arcos que dan ventilación e iluminación, tanto a la misma galería como a las habitaciones a las que sirve. Al otro lado de la galería encontramos el muro con los accesos y ventanas de las habitaciones.

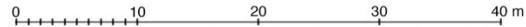
Tal como se puede ver en planta, la galería se encuentra totalmente aprovechada con un gran número de estancias, aunque una de las características más curiosa de esta son los alargamientos del pasillo hasta la fachada, que cada lado de la galería tiene, generando una mayor apertura al exterior. Dado que en el proyecto original no está claro si el patio iba a ser completamente cubierto o no, es muy probable estas aberturas se diseñaran como salvaguarda para tener ventilación en el corredor superior y visión en cada uno de los cuatro puntos cardinales.

Por todo lo anteriormente mencionado, cabe destacar la selección de este caravasar para su análisis, puesto que constituye un claro y magnífico ejemplo de la arquitectura otomana, tanto en su estilo como en su técnica constructiva.

⁶¹ Profesor Okan ÜSTÜNKÖK, pg 10. Op. Cit.

Distribución general

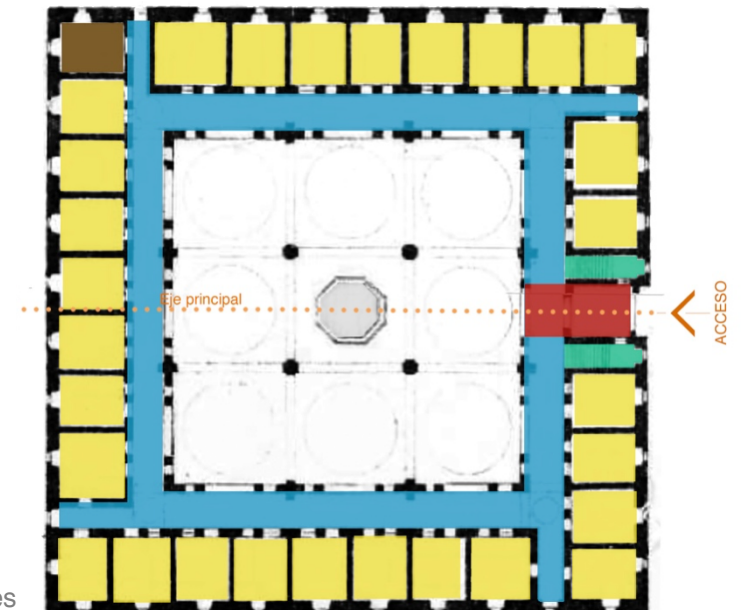
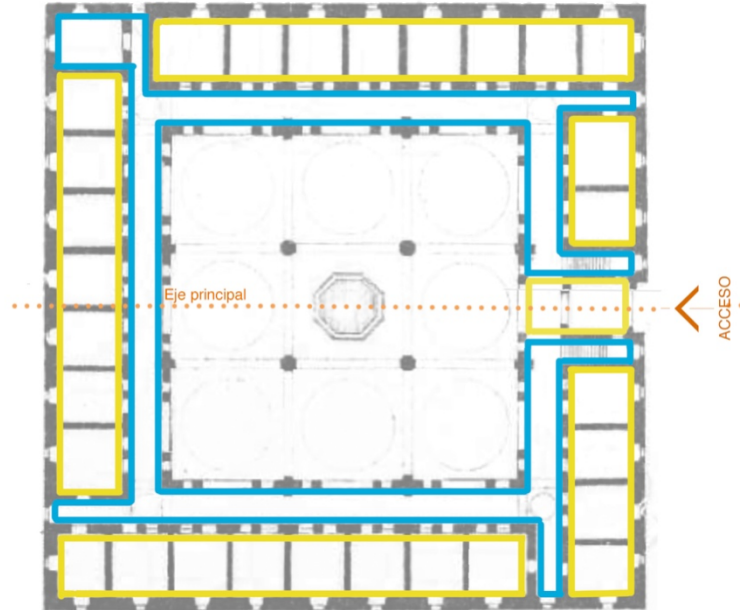
- Zonas de servicio
- Zonas privadas
- Zonas comunes



Distribución con usos específicos por estancias.

Hipótesis de la autora.

- Estancias principales
 - Dormitorios para viajeros
 - Dormitorios de la guardia (arsenal) y control del caravasar
- Zonas comunes
 - Ayvāns o iwans
 - Patio
- Zonas de Servicio
 - Corredor de servicio (sustitutivo del shotorkan en caravasar urbano)
 - letrinas
- Otros elementos
 - Comunicación vertical
 - Depósitos de agua o cisterna



Imágenes 65 y 66. Zonificaciones

- Estado actual

Dos de las cúpulas del patio fueron destruidas por un terremoto en 1758. Las aberturas fueron cubiertas con tablonos de madera hasta el 1990 cuando el khan fue restaurado.

Una vez abandonado su uso como caravasar (albergue) en el siglo XIX, fue utilizado durante muchos años sin ningún tipo de supervisión como un espacio de almacenamiento y fabricación en el corazón de una zona comercial de Damasco. Ya que esta zona está ocupada por un gran número de mercaderes, cuyos puestos se encuentran en las cercanías, se aprovechaban de su abandono, llegando incluso a perder su uso comercial. Fue especialmente deteriorado durante la ocupación francesa. El departamento de Museos y antigüedades de Siria decidió intervenir al considerar este uso incompatible y perjudicial para sus múltiples cualidades artísticas e históricas.

La restauración de este caravasar comenzó en la década de los 80 y se terminó hace pocos años. “La intervención incluyó la reconstrucción de ciertos miembros estructurales, como los cuatro pilares centrales del patio y las cúpulas.”⁶² En un principio se le iba a devolver parte de su uso original e iba a funcionar como un hotel, pero durante la restauración surgieron problemas y desacuerdos, y este proyecto fue detenido. Parte de las desavenencias durante la restauración con el fin de transformarlo en hotel en 1896, vinieron por la falta de cuidado con la que se estaba llevando a cabo la restauración. Parte de la identidad del monumento fue alterada con aperturas que modificaban la simetría de la fachada interior, o cambios distributivos, como la apertura en los tabiques de las antiguas habitaciones de los guardias, para que los obreros no tuviesen que dar la vuelta al corredor para llegar al otro lado.

Actualmente está designado como sitio turístico y alberga, o debería albergar, el Museo de Historia Natural de Damasco, como actualmente se identifica. El director del khan declaró que el trabajo del proyecto había sido detenido “por motivos desconocidos”, y por ahora es sólo utilizado como lugar turístico y para eventos culturales.⁶³

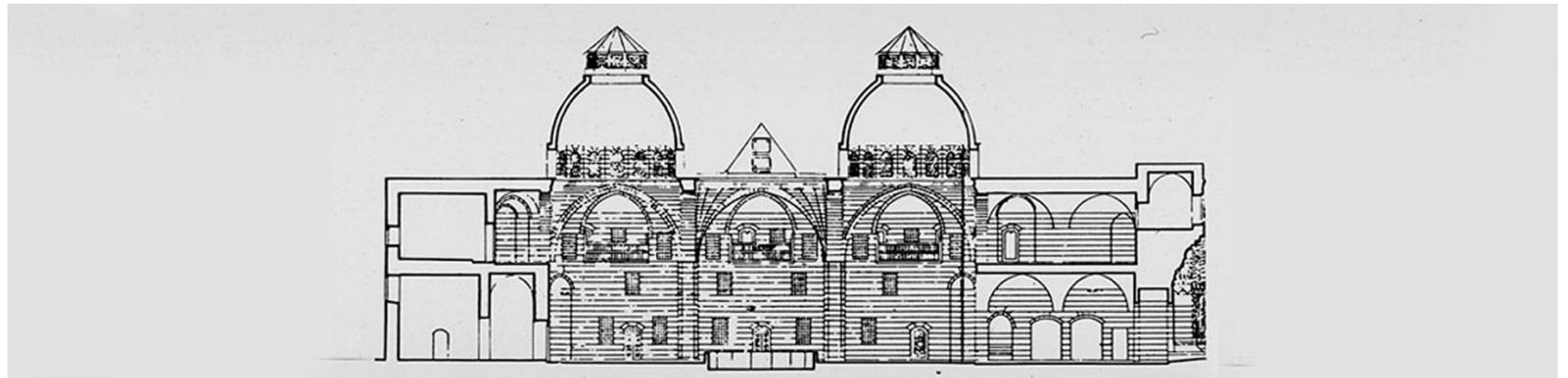


Imagen 67. Sección longitudinal realizada durante los trabajos de conservación de 1989.

⁶² Wikipedia, “Khan As’ad Pasha”, available online in https://en.wikipedia.org/wiki/Khan_As%27ad_Pasha

⁶³ Marwa Al-Sabouni, “Behind closed doors”, *Khan As'ad Pasha Al-Azem and its fascinating story*, available online in <https://wsimag.com/architecture-and-design/11212-behind-closed-doors>

- Imágenes

IMÁGENES PREVIAS A LA RESTAURACIÓN | S XIX

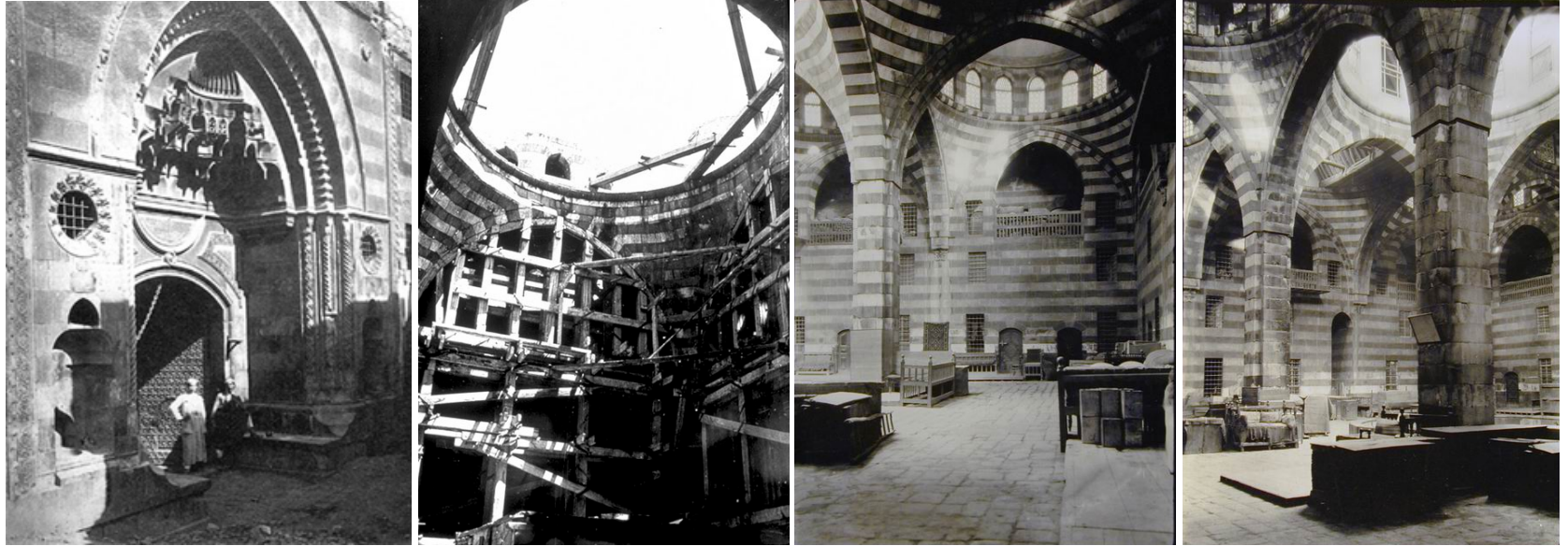


Imagen 68. Fotografía de la fachada tomada en 1870 | Imágenes 69, 70, 71. Fotografías del interior del caravasar anteriores a la reforma.

IMÁGENES DURANTE A LA RESTAURACIÓN | S XX



Imágenes 72, 73, 74. Fotografías del patio interior durante la restauración.

IMÁGENES TRAS LA RESTAURACIÓN | S XXI



Imágenes 75, 76. Fotografías del patio y cúpulas tras la restauración. | Imagen 77. Fotografía tomada desde el corredor de la planta superior.

2.4

ALBERGUES DE INFLUENCIA MONGOLA



El origen de la ruta de la seda se localiza en China, desde la antigua capital de Xi'An, y su producción se remonta al 2698 a.C. Desde aquí, partían rutas que bordeando desiertos y montañas y llegaron hasta lugares como el Imperio Romano o Mongolia. China mantuvo el monopolio de la producción, bajo pena de muerte a quien desvelase el secreto de la elaboración, de este producto de lujo, cerca de 2000 años.⁶⁴ La elaboración en Occidente y el intercambio se acentuó, en gran medida, con la conquista y expansión del Imperio Mongol por Asia, ligando así la historia de Mongolia y China.

Los caravasares en la Ruta de la Seda, tal como se ha indicado en la introducción, no encuentran su origen en esta región (a pesar de la producción de la seda), sino en Oriente Medio al menos desde épocas greco-romanas. Sin embargo, la influencia de dichas construcciones sí que llegó hasta la zona asiática y se desarrolló de forma muy particular, bajo la influencia mongola, como más adelante se explica.

Imagen 78. Situación de la expansión del Imperio Mongol a finales del Siglo XIII.

Mongolia ha sido habitada desde la Antigüedad por grupos nómadas que fueron formando pequeños estados tribales por todo su territorio. En 1206 se formó un estado mongol o kanato, uniendo dichos grupos, bajo el liderazgo del gran Gengis Khan. Tanto él como sus sucesores conquistaron prácticamente la totalidad de Asia y la Rusia Europea, ejerciendo control incluso en Europa Central y el sureste asiático. El nieto de Gengis Khan, Kublai Khan, unificó China, y fue bien conocido en Europa gracias a escritos como los de Marco Polo.⁶⁵ El comercio de la seda existía ya desde muchos siglos atrás en Asia, pero la Ruta de la Seda alcanzó su mayor apogeo durante este período.

La gran expansión mongola y su magnífica gestión económica y militar, hizo que el comercio floreciera a lo largo de todo el Imperio. Pero, lo que sin duda marcó una diferencia en la historia fueron las relaciones del Imperio Mongol con Occidente, principalmente por dos causas. Primero, el imperio mongol permitía una total libertad religiosa de aquellos pueblos que invadía, sin favorecer ninguna religión por encima de otra. Esto hizo que en Europa se viera como un aliado contra los musulmanes, y muchísimos comerciantes comenzaron a llegar, principalmente por vías marítimas. Segundo, por cuestiones económicas, siendo un sistema político unitario regido por un solo Khan y sin

⁶⁴ Caminart, "Los inicios del comercio internacional", *Valencia Ciudad de la Seda*

⁶⁵ China Highlights, "La ruta de la seda en la dinastía Yuan", available in <https://www.viaje-a-china.com/viajes-china/aventura-de-ruta-seda/historia.htm>

intermediarios, se ajustaban precios con mayor lucro para los europeos.⁶⁶ Además cabe destacar el organizado sistema militar del que disponían, que los llevó a grandes conquistas, y a proporcionar seguridad en las rutas comerciales en su territorio. De hecho, proporcionaron a comerciantes y gente ilustre, permisos y placas identificativas, que les otorgaba de forma gratuita todo tipo de servicios en las paradas que realizaban, por orden del Gran Khan.

A pesar del gran avance cultural que supuso su expansión, con la muerte de Kublai Khan, el imperio se dividió en Kanatos y muchos de ellos adoptaron la religión islámica, lo que también favoreció la expansión cultural y arquitectónica de las construcciones que estos desarrollaban.

“Habiéndoles confiado su embajada, el Gran Khan les hizo llegar una tablilla de oro con sus instrucciones. Dondequiera que fueran debían suministrarles caballos y hombres según sus necesidades y su propia seguridad, dándoles cuanto pidieran. Acabados los preparativos, los tres embajadores se despidieron del Gran Khan y partieron.”

El Libro de las Maravillas de Marco Polo (Fol 3v)

Esta breve contextualización explica el porqué de la gran interculturalidad que se dio en la ruta, y, sobre todo, explica el porqué la arquitectura de un pueblo nómada como el mongol, con geometría menos marcada, presente tantos signos en común con culturas orientales tan diversas y lejanas. Un ejemplo de ello es el caravasar Tash Rabat, ubicado en Kirguistán.⁶⁷ Un caravasar de tipología mongola que presenta características comunes a los islámicos, como el único acceso de entrada o el recinto amurallado con torreones.



Imagen 79. Tash Rabat Caravanserai, con una población nómada activa en sus alrededores.

La hegemonía de los mongoles se impuso por medios principalmente militares y políticos, y a diferencia de los pueblos islámicos, budistas, o incluso Roma, tuvo una expansión que modificó y alcanzó muchas más esferas y aspectos en la sociedad de la época, de lo que nadie pudiera haber imaginado. Cabe pensar, que esta influencia, a nivel social, se diera principalmente por la libertad de pensamiento y religiosa. Lo que está claro, es que a lo largo de la historia supuso un engranaje en el flujo de gentes y culturas a una escala casi mundial, desconocida hasta el momento.⁶⁸

⁶⁶ Carolina Plou Anadón, “La Ruta de la Seda IV (y final).” *Del siglo X al siglo XV*, available online in <http://revistacultural.ecosdeasia.com/la-ruta-de-la-seda-iv-y-final-del-siglo-x-al-siglo-xv/>

⁶⁷ Los restos más antiguos hallados en este caravasar datan del siglo X, pudiendo haber sido un templo cristiano o budista en sus comienzos. La construcción que ahora vemos data del siglo XV, cuando la ruta de la seda comenzó a pasar por este punto, siendo refugio para los viajeros en esta inhóspita región.⁶⁷

Kyrgyz Travel, “Tash Rabat”, *Tash Rabat Caravanserai*, <http://www.kyrgyz-travel.com/tash-rabat/>

⁶⁸ Bira Shagdar, “The world Empire of Ghengis Khan’s Successors”, *The Mongol Empire in the Thirteenth and Fourteenth Centuries*, pg 142, available online in <https://en.unesco.org/silkroad/knowledge-bank/mongol-empire-thirteenth-and-fourteenth-centuries>

2.4.1. Influencia del estilo mongol en Azerbaiyán

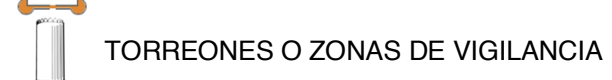
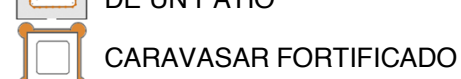
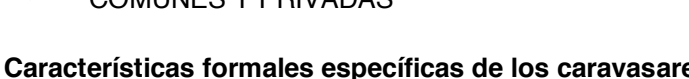
CARAVASAR GARGHABAZAR

Imagen 80. Localización y entorno del caravasar Garghabazar.

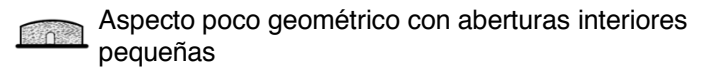
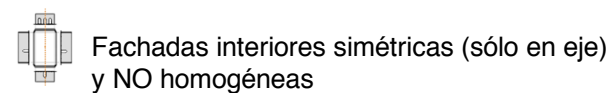
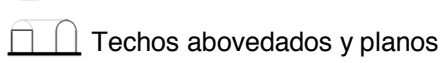
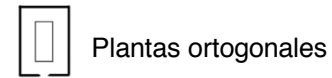


LOCALIZACIÓN: Garghabazar village, Fuzuli, Azerbaijan
TIPO: Caravasar en ruta
ESTILO: Influencia de la arquitectura mongola
FECHA CONSTRUCCIÓN: S XVII
CLIMA: Frío semiárido
MATERIALIDAD PRINCIPAL: Piedra

Características formales comunes a los caravasares



Características formales específicas de los caravasares de influencia mongola



- Descripción general

El caravasar Garghabazar fue construido en 1681, en el centro de un pequeño pueblo conocido por su mismo nombre, en el Distrito Fuzuli, en el sur de Azerbaiyán. La inscripción con el nombre del arquitecto se borró de sus piedras a lo largo del tiempo, pero esta imponente edificación sigue en pie. Su pequeño tamaño, 23.67 m de ancho por 34.7 de largo, nos indica que este caravasar no se encontraba en ninguna ruta de comercio principal, sino en una secundaria.

Para contextualizar el estilo de construcción nos debemos remontar varios siglos atrás. Azerbaiyán estaba siendo regida por la dinastía de los Shirvanshans, una dinastía de origen árabe y que mantuvo un alto grado de autonomía como gobernantes y vasallos locales desde el 861 hasta el 1539, con una continuidad que duró más que ninguna otra dinastía en el mundo islámico. Durante su gobierno, fueron vasallos de los mongoles, entre los siglos XIII y XV, y aunque previamente Azerbaiyán había sido gobernada por los selyúcidas, poco quedó de la cultura heredada por ambas dinastías, puesto que los mongoles, en su afán invasor, destruyeron muchísimas poblaciones del país.⁶⁹ Azerbaiyán sufrió nuevos cambios a principios del siglo XVII, poco antes de la construcción de este caravasar, acabando con el gobierno de los Shirvanshans y ocupando su lugar los safávidas, que se encontraban en su momento álgido de expansión de carreteras y comercio. Sin embargo, la llegada de los safávidas se combinó, en algunas de las regiones al sur de Azerbaiyán, con el gobierno de pequeños estados independientes armenios. Se constituyó una monarquía que consiguió una especie de independencia de los safávidas gracias a su prosperidad.⁷⁰ El caravasar se inscribe temporalmente en este contexto.

Garghabazar es una pequeña prueba de la mezcolanza cultural que sufrió esta región, puesto que mantiene muchos de los aspectos tipológicos tradicionales de los caravasares de culturas islámicas, aunque de piedra y aspecto más másico y rústico (como los desarrollados por los mongoles), con ligeras introducciones técnicas de alcantarillado propias de los armenios.

- Planos



Imágenes 81, 82. Sección transversal y longitudinal del caravasar Garghabazar.

⁶⁹ Wikipedia, "Middle Ages", *History of Azerbaijan*, available in https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Azerbaijan#Mongols_and_Ilkhanid_rule

⁷⁰ Wikipedia, "Autonomy", *Melikdoms of Karabakh*, available in https://en.wikipedia.org/wiki/Melikdoms_of_Karabakh

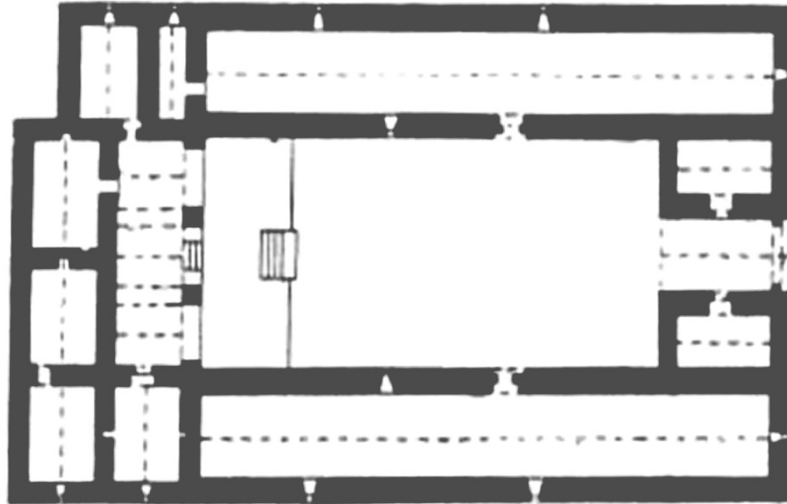


Imagen 83. Planta del caravasar Garghabazar.

- Usos y distribución

Lo controvertido de su tiempo, hace de este caravasar un edificio digno de estudio. Como en otros caravasares, está construido a partir de un eje principal de simetría, con un patio central que, en este caso, da acceso directo a los dos establos o *shotorkhans* dispuestos a izquierda y derecha del eje. Al fondo del patio, unos escalones centrados en el eje permiten el acceso a dos plataformas consecutivas, la primera elevada a una altura aproximada de 1.2 m y la segunda llegando a más de 2 metros, cumpliendo así que sea una construcción en dos alturas. Los dormitorios del caravasar se encuentran arriba de dichas plataformas, dando todas a esta especie de balcón decorado con 3 arcos semicirculares. Tiene 5 habitaciones rectangulares, más la zona porticada que en verano también podía utilizarse como dormitorio.

Como es común, las estancias de la guardia del caravasar se encuentran a ambos lados de la puerta de acceso. Además, en algunas fuentes se hace referencia a los dos bancos de piedra construidos bajo los arcos dos arcos, izquierda y derecha, elevados en el patio. Su situación permitía a los guardias utilizarlos de asiento, desde donde poder ver a las caravanas llegar⁷¹.

Una estancia más estrecha se encuentra en el interior de los establos, podría haberse tratado tanto de las letrinas, para que el olor no llegase a las habitaciones (además esta estancia tiene una pequeña ventana superior), o como almacén, aunque parece menos probable por su tamaño y porque las cosas de valor estarían en las habitaciones de la guardia.

⁷¹ Armenian Vandalism: Azerbaijani Monuments in Captivity, "Garghabazar caravanserai", available in http://www.armenianvandalism.az/en_fizuli.html

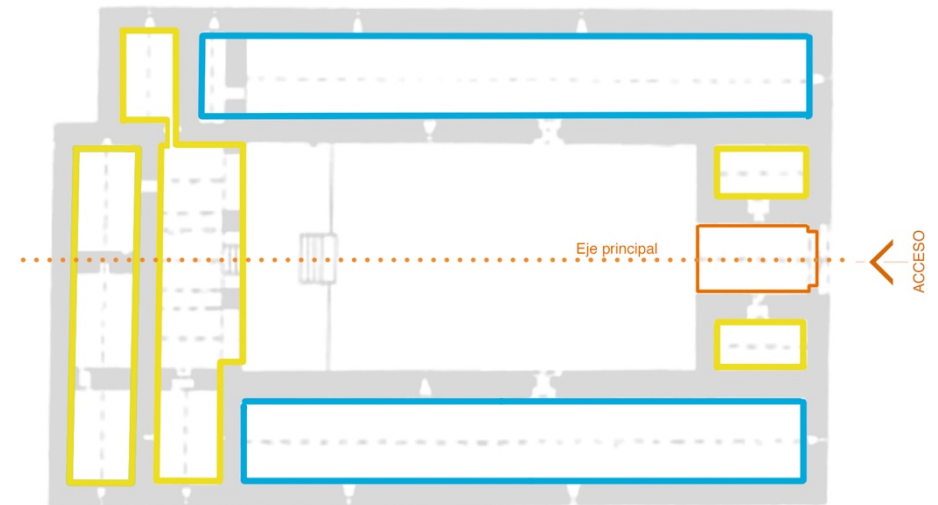
Siguiendo el estilo mongol, en principio presenta un diseño bastante sencillo, sin grandes ornamentaciones, sólo son destacables los tres arcos semicirculares del patio elevados sobre estas dos amplias plataformas que servían de balcones. Dado el pequeño tamaño del edificio, esta diferencia de altura en el patio daba mayor juego y respiro a este espacio encerrado entre muros de piedra. En principio no parece que haya signos de ninguna escalera que subiera a la cubierta, aunque parece que era fácil acceder a ella desde el interior del patio y puede que algunos visitantes orientales la usasen durante las noches de verano para mirar las estrellas mientras a lo lejos veían a otras caravanas pasar. La puerta de acceso, sencilla y sin ornamentación, estaba cubierta por un arco apuntado.

Cabe destacar también su sistema de ventilación y alcantarillado. Todas las estancias cuentan con aperturas al exterior para su ventilación, incluso la estancia prevista como letrina tenía una ventana en la parte más alta, consiguiendo privacidad. Los dormitorios que se encontraban elevados evacuaban el agua de forma natural puesto que daban salida a las plataformas, que, en concreto la superior, tenían un grado de inclinación notable hacia el patio. Tal como se puede apreciar en la sección transversal, los establos para los camellos estaban dispuestos tres escalones por debajo del nivel del patio. Como el caravasar era pequeño, el patio era una zona común importante, y este desnivel evitaba que los animales accediesen a esta zona común fácilmente. En estos establos, además de estar ventilados, se encuentran dos líneas de alcantarillado, muestra de la influencia armenia.

Este caravasar, al igual que muchos otros creados por el imperio mongol muchos siglos atrás, responde principalmente a una cuestión funcional y de necesidad, sin servicios más allá de ser un lugar donde pasar la noche, ni decoraciones ostentosas.

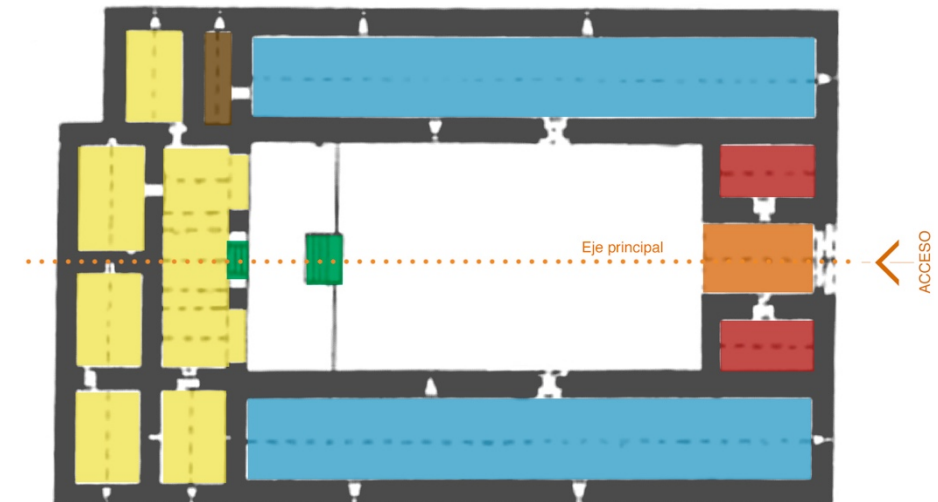
Distribución general

- Zonas de servicio
- Zonas privadas
- Zonas comunes



Distribución con usos específicos por estancias. Hipótesis de la autora.

- Estancias principales
 - Dormitorios para viajeros
 - Dormitorios de la guardia (arsenal) y del señor del caravasar (almacén para objetos de valor)
- Zonas comunes
 - Ayvāns o iwans
 - Patio
- Zonas de Servicio
 - Shotorkhan (establos)
 - Letrinas
- Otros elementos
 - Comunicación vertical



Imágenes 84 y 85. Zonificaciones

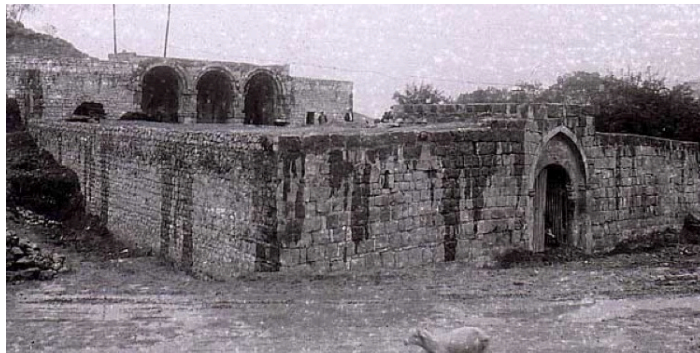
- Estado actual

Esta construcción actualmente se encuentra abandonada, siendo sólo visitada por algunos viajeros que movidos por la curiosidad que despiertan los caravasares, llegan hasta él, puesto que se encuentra en algunas páginas de turismo alternativas de Azerbaiyán. Aunque el paso de los años ha derrumbado algunos bloques de las fachadas o de la cubierta, este caravasar ha resistido de forma sorprendente a la intemperie de esta región, conservándose, se podría decir, en buen estado.

- Imágenes



Imágenes 86, 87. Fotografías interiores del caravasar Garghabazar



Imágenes 88, 89. Fotografías exteriores del caravasar Garghabazar

“Entre ciudades que por su exposición o su declive o sus cursos de agua o sus vientos se presentan cada una con algunas diferencias de las otras. (...) la variedad está asegurada por la multiplicidad de las tareas”.

Ciudades Invisibles. Las Ciudades y los Intercambios. 3
Italo Calvino

3. CONCLUSIONES

Se ha optado un método gráfico en la exposición de las conclusiones, por no correr el riesgo de repetir lo expuesto en el desarrollo de este trabajo. De esta forma, y gracias a la capacidad de síntesis con el dibujo que el grado de Arquitectura requiere, se puede comprender, con un golpe visual, las diferencias y similitudes de esta tipología arquitectónica tan singular: los caravasares.

Tras todo el estudio previamente llevado a cabo, podemos resumir *grosso modo* y de forma cronológicamente ordenada los períodos que más han afectado al desarrollo de esta arquitectura, estableciéndolos en tres.

- El primero en el siglo X, cuando con el Imperio Selyúcida surgieron los grandes caravasares con portadas altamente decoradas.
- El segundo período alrededor del siglo XIV, cuando el gran Imperio Mongol se disgregó en pequeños kanatos, y estos adoptaron finalmente las culturas y religiones de los territorios conquistados: fue la época de mayor difusión de ideas y técnicas, que fueron asumidas tanto en aquella época, como por los posteriores imperios que los conquistarían, como los Otomanos.
- Por último, la llegada del Imperio Safávida a partir del S XVI, época de mayor producción de caravasares a lo largo y ancho de un vasto territorio, no sólo con construcciones de nueva planta, sino restauración de antiguos caravasares ya existentes en ruta.⁷² Fruto de la creatividad de los arquitectos, cabe destacar que de entre los miles de caravasares diseñados, incluso en un mismo mandato de gobierno, no existe una sola planta igual a otra.

Esta cronología, puede ayudar a entender el desarrollo tipológico, tanto de los aspectos formales de diseño como de los distributivos. También, el porqué de que a pesar de que existan cientos de miles de kilómetros de distancia, entre unos de otros, su continuidad lineal en el terreno y la transmisión cultural hizo que todos compartieran una distribución y espacios similares, diferenciándose principalmente en la ornamentación y su aspecto exterior, según la región, país y época.

Estas construcciones han llegado hasta nosotros puesto que el peligro que deriva del desarrollo no les ha afectado, manteniéndose al margen del crecimiento urbano. Su mayor adversario ha sido la intemperie. Como se ha podido ver, generalmente se localizan en lugares remotos, lejanos de cualquier ciudad o pueblo. Ésta, junto con técnicas de construcción avanzadas y materiales vernáculos, es la razón de que se encuentren más o menos intactos y continúen en su situación original de integración con el terreno.

A continuación, se describen las conclusiones principales de este trabajo. Partiendo de los parámetros establecidos previamente en la metodología, y los estudios ya expuestos en cada tipología, se procede a la comparativa gráfica según si se trata de parámetros formales o funcionales.

⁷² IRANIAN CULTURAL HERITAGE, HANDICRAFTS AND TOURISM ORGANIZATION, "Persian Caravanseraï", pg 2, category: cultural, Ref.: 6197, available in <https://whc.unesco.org/en/tentativelists/6197/>

PARÁMETROS FORMALES

COMPARACIÓN Y CARACTERÍSTICAS POR TIPOLOGÍAS

PARÁMETROS COMUNES POR TIPOLOGÍAS

	PORTADA DE ACCESO ORNAMENTADA	■ ■ ■
	UN SOLO ACCESO AL INTERIOR	■ ■ ■
	SIMETRÍA EN UNO O DOS EJES	■ ■ ■
	IWANS: 1 / 2 (UN EJE), 4 (DOS EJES)	■ ■ ■
	DEPÓSITO DE AGUA	■ ■ ■
	ELEVACIÓN RESPECTO DEL PATIO DE LAS ZONAS PRIVADAS Y COMUNES	■ ■ ■
	CONSTRUCCIÓN EN DOS ALTURAS	■ ■ ■
	DISTRIBUCIÓN EN UNA SOLA PLANTA	■ ■ ■
	AL MENOS UN CUERPO DISTRIBUIDO ALREDEDOR DE UN PATIO	■ ■ ■
	CARAVASAR FORTIFICADO (SIN ABERTURAS EXTERIORES)	■ ■ ■
	TORRES O ZONAS DE VIGILANCIA	■ ■ ■
	ACCESO A CUBIERTA TRANSITABLE	■ ■ ■

Tipología SAFÁVIDA

	Planta con geometría diversa
	Techos abovedados
	Fachadas interiores simétricas y homogéneas
	Elemento central con función de cisterna o depósito
	Nichos adosados al shotorkhan

Tipología SELYÚCIDA

	Plantas ortogonales
	Techos abovedados
	Fachadas interiores simétricas (sólo en eje) y NO homogéneas
	Elemento central con función de mezquita o zona de culto
	Cuerpo adyacente ortogonal

Tipología (urbana) OTOMANA

	Plantas ortogonales
	Techos interiores - planos Patio - abovedados
	Fachadas interiores simétricas y homogéneas
	Ocupación en dos plantas
	Ventanas exteriores para ventilación y observación

Tipología MONGOLA

	Plantas ortogonales
	Techos abovedados y planos
	Fachadas interiores simétricas (sólo en eje) y NO homogéneas
	Aspecto rústico (poco geométrico) con aberturas interiores pequeñas

PARÁMETROS FUNCIONALES

COMPARACIÓN DE DISTRIBUCIONES Y USOS POR TIPOLOGÍAS

PARÁMETROS COMUNES A TODAS LAS TIPOLOGÍAS



TODAS LAS ESTANCIAS DISTRIBUIDAS
ALREDEDOR DE UN PATIO



SERVICIO DE ALBERGUE, COMO MÍNIMO

Tipología

SAFÁVIDA



Shotorkhan envuelve el edificio



Dormitorios alrededor del patio



Estancias de los guardias en el acceso



Posibilidad de **servicios** complementarios: baños, zona de culto, comedor...

Tipología

SELYÚCIDA



Shotorkhan en un lateral del patio



Dormitorios en el cuerpo adyacente y en lateral



Estancias de los guardias en el acceso



Disponibilidad de **servicios** complementarios: baños, zona de culto, comedor...

Tipología (urbana)

OTOMANA



Podían tener, o no, **shotorkhan** en planta baja



Dormitorios alrededor del patio EN PLANTA PRIMERA



Estancias de los guardias en el acceso a los dormitorios



Disponibilidad de **servicios** en PLANTA BAJA, según su función y contexto

Tipología

MONGOLA



Shotorkhan en ambos lados del patio



Dormitorios en la parte norte del caravasar



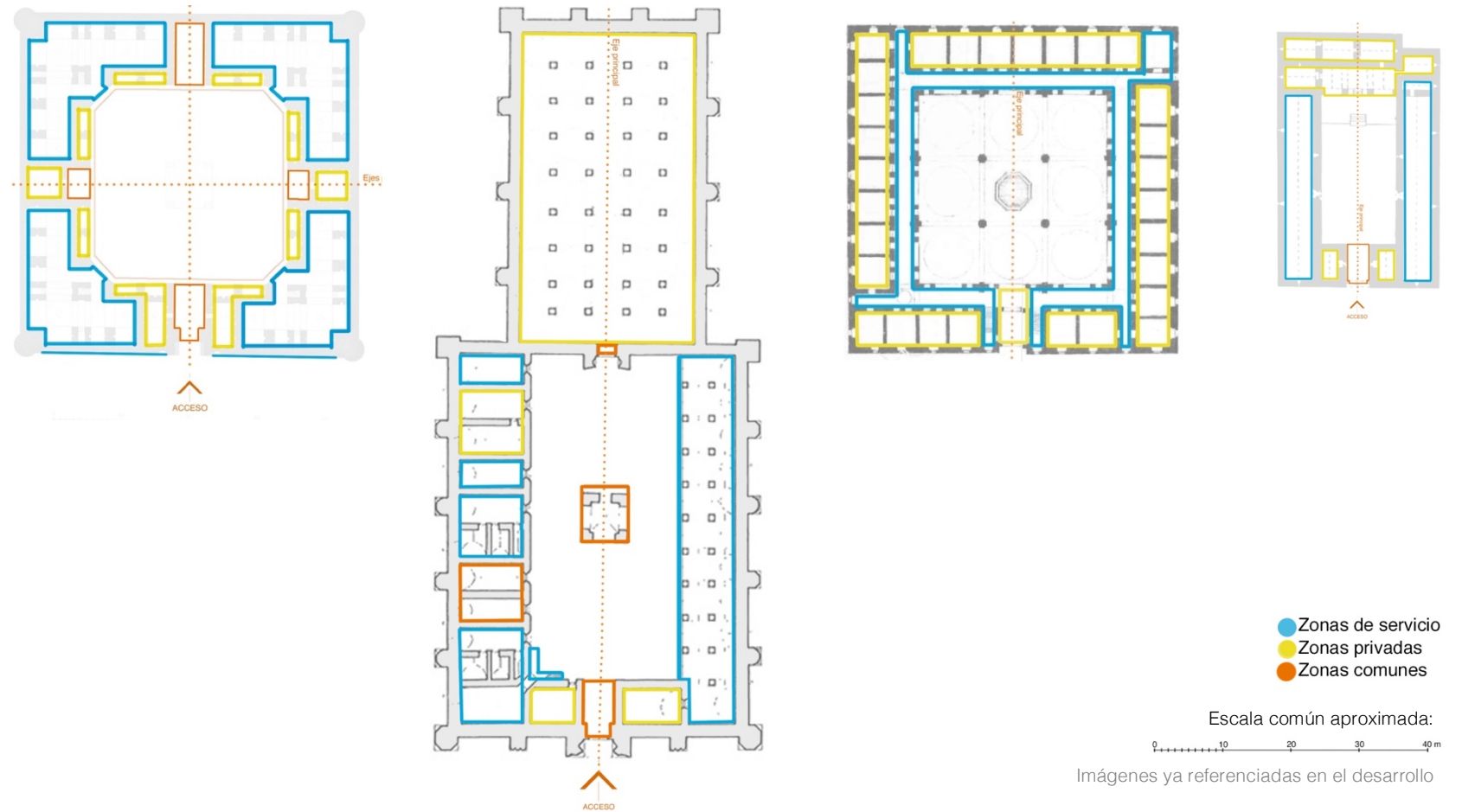
Estancias de los guardias en el acceso



Función de ALBERGUE. No hay disponibilidad de **servicios** complementarios

COMPARACIÓN FUNCIONAL EN PLANTA

POR TIPOLOGÍAS



Tipología
SAFÁVIDA

Tipología
SELYÚCIDA

Tipología (urbana)
OTOMANA

Tipología
MONGOLA

Por todo esto, se puede concluir que los dos objetivos buscados desde la introducción de este trabajo, han sido cumplidos y demostrados:

El primero, dar a conocer los caravasares, una parte fundamental en la arquitectura de la Ruta de la Seda, y por tanto patrimonio del desarrollo mundial. Se han conseguido solventar los dos problemas ante los que este trabajo se enfrentaba. En primer lugar, el desconocimiento de la existencia de estas construcciones por una cuestión simple de distancia física, puesto que son arquitecturas establecidas en Oriente a través de rutas terrestres que no llegaban a Occidente más que por rutas marítimas. En segundo lugar, la desinformación por falta de recursos cualitativos que poder consultar. Este trabajo se puede tomar como una investigación en la que se ha conseguido ordenar y clasificar la información a la que dan lugar los parámetros de los diferentes tipos de caravasares. Una clasificación en detalle que, vista la bibliografía existente, hasta el momento parece que no se había llevado a cabo en Occidente, más que a grandes rasgos y siempre sesgando regiones. Una clasificación que permite comprender de manera clara y rápida la idiosincrasia de dichos albergues.

El segundo objetivo, demostrar la existencia de un mismo tipo de edificio arquitectónico, que se ha repetido con características similares a través del tiempo y la distancia, difiriendo entre sí por cuestiones principalmente formales. Como se ha podido ver, las cuestiones funcionales son siempre semejantes, variando únicamente en su distribución o en el número de servicios que podían ofrecer. Por ejemplo, entre los caravasares de Irán y Turquía, los más extendidos, los materiales son similares dependiendo de las condiciones climáticas existentes, pero dado que no hay desiertos en Turquía, es común encontrar estos últimos en terrenos con climas más favorables y por tanto con estancias más abiertas al interior (por ejemplo, el *shotorkhan*, totalmente accesible desde el patio).

Como se ha explicado, su diseño y tamaño respondía siempre a las necesidades funcionales del momento y lugar, y la característica común siempre era: dar cobijo a los viajeros de las caravanas que comerciaban a lo largo de la Ruta de la Seda, ser estaciones de carretera de época Medieval y Moderna. Distan entre sí por cientos de kilómetros, países diversos y culturas, pero, aunque cambiasen su aspecto exterior y ornamentación, el programa funcional es siempre semejante.

Por último, cabe señalar una tercera conclusión, quizá la de más importancia: que esta arquitectura, que ha sido vestigio de interculturalidad y desarrollo, de religión y respeto, de sedas y comercio, fue también producto de intercambio a lo largo de la Ruta de la Seda. Un espacio de remanso para aquellas caravanas que recorrían cientos de kilómetros a la intemperie, una especie de oasis protegido de conflictos. Junto con especias y objetos preciados, la Arquitectura fue uno de los conocimientos transmitidos y adoptados por diferentes culturas, que tomaron como propio un tipo común, adaptándolo a unas necesidades semejantes a las de sus vecinos y rivales.

“En los años siguientes mis ojos volvieron a contemplar las extensiones del desierto y las rutas de caravanas; pero ahora sé que éste es sólo uno de los muchos caminos que se me abrían aquella mañana en Dorotea.”

Ciudades Invisibles. Las Ciudades y el Deseo. 1
Italo Calvino

4. BIBLIOGRAFÍA E ÍNDICE DE IMÁGENES

- BIBLIOGRAFÍA

ARCHNET, "Floor plan of Çoban Mustafa Pasa Complex", *Çoban Mustafa Pasa Külliyesi*

Bente Vold Klausen, "Zein-o-din Caravanserai", *travel with all senses*, 2015

Bira Shagdar, "The world Empire of Ghengis Khan's Successors", *The Mongol Empire in the Thirteenth and Fourtinth Centuries*

Bursa Provincial Directorate of Culture and Tourism, "Ipek Han".

Caminart, "Los inicios del comercio internacional", *Valencia Ciudad de la Seda*

Carolina Plou Anadón, "La Ruta de la Seda IV (y final)." *Del siglo X al siglo XV*

China Highlights, "La ruta de la seda en la dinastía Yuan".

Consider at caravanserai, "Safavid Caravanserais & Caravanserais on Khorosan Road, North Iran", *Types and locations of caravansarais*

Consider at caravanserai, "Seljuk caravanserais in Anatolia, Turkey", *Types and locations of caravansarais*

IRANIAN CULTURAL HERITAGE, HANDICRAFTS AND TOURISM ORGANIZATION, "Persian Caravanserai", category: cultural, Ref.: 6197

ITALO CALVINO, *Ciudades Invisibles*, Editorial Siruela.

Enciclopedia Universal Ilustrada, Ed. Espasa,

Encyclopaedia Britannica, "Caravansary", *Encyclopaedia Britannica*,

Estrella Martínez Gavilán, "El baño islámico o hammam", *El baño termal romano y su influencia en arquitecturas posteriores*

Katharine Branning, "TUZHISAR KAYSERI SULTAN HAN", *The Seljuk Han of Anatolia*

Kyrgyz Travel, "Tash Rabat", *Tash Rabat Caravanserai*

MARCO POLO, *El Libro de las Maravillas*, Editorial Casariego

Marwa Al-Sabouni, "Behind closed doors", *Khan As'ad Pasha Al-Azem and its fascinating story*

Moḥammad-Yūsuf Kīānī and Wolfram Kleiss, "CARAVANSARY," *Encyclopædia Iranica*, IV/7

Muhsin Ilyas Subasi, "Dünden Bugüne Kayseri", *Kayseri: Kivilcim Yayinevi*, 2003

Nasser Rabbat, "Caravanserais: The Hostels of the Great Trading Routes", *AGA KHAN PROGRAM FOR ISLAMIC ARCHITECTURE*

Pascal Coste, "Pasangan caravanserai", *Monuments modernes de la Perse mesurés, dessinés et décrits*, éd. Morel, 1867

Profesor Okan ÜSTÜNKÖK, "Khan Asaad Pasha", *1986 Technical review summary*

Rabah Saoud, "The Ottoman Han (Caravanserai) and Bazzars", *Muslim Architecture under Ottoman Patronage (1326-1924)*, July 2004

UNESCO, "About the Silk Roads", SILK ROADS

- Páginas web

<http://www.iranicaonline.org/articles/caravansary> (accessed on 30 December 2012).

<https://www.britannica.com/technology/caravansary>

<https://es.wikipedia.org/wiki/Caravasar>

<https://en.unesco.org/silkroad/about-silk-road>

<http://web.mit.edu/4.611/www/L8.html>

https://en.wikipedia.org/wiki/Sultan_Han

https://en.wikipedia.org/wiki/Zein-o-din_Caravanserai

https://en.wikipedia.org/wiki/Khan_As%27ad_Pasha

https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Azerbaijan#Mongols_and_Ilkhanid_rule

https://en.wikipedia.org/wiki/Melikdoms_of_Karabakh

<http://www.turkishhan.org/sultankayseri.htm>

http://www.consideratcaravanserai.net/Caravanserai/IntC_Types_Locations.html

http://www.consideratcaravanserai.net/Caravanserai/IntC_Types_Locations.html

http://www.toiran.com/en/city-qom/historical_sites/Pasangan-Caravansary/4837

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pasangan_caravanserai_by_Pascal_Coste.jpg

<http://www.irantravelingcenter.com/zein-o-din-traditional-caravanserai-yazd/>

<https://www.lonelyplanet.com/iran/zein-o-din>

<http://www.travelwithallsenses.com/zein-o-din-caravanserai/>

<https://archnet.org/sites/1953/publications/1427>

<http://alanbaskanligi.bursa.bel.tr/ipek-han/>

https://archnet.org/sites/467/media_contents/11345

<https://wsimag.com/architecture-and-design/11212-behind-closed-doors>

<https://www.viaje-a-china.com/viajes-china/aventura-de-ruta-seda/historia.htm>

<http://revistacultural.ecosdeasia.com/la-ruta-de-la-seda-iv-y-final-del-siglo-x-al-siglo-xv/>

<https://en.unesco.org/silkroad/knowledge-bank/mongol-empire-thirteenth-and-fourteenth-centuries>

<http://www.kyrgyz-travel.com/tash-rabat/>

http://www.armenianvandalism.az/en_fizuli.html

<https://whc.unesco.org/en/tentativelists/6197/>

- ÍNDICE DE IMÁGENES

1. Caravasares identificados por toda Eurasia

Fuente: The UNESCO Silk Road Online Platform. <https://en.unesco.org/silkroad/unesco-silk-road-online-platform>

2. Rutas principales de comercio e intercambio a lo largo de la Ruta de la Seda

Fuente: The UNESCO Silk Road Online Platform. <https://en.unesco.org/silkroad/unesco-silk-road-online-platform>

3. Portada de acceso ornamentada del Sultan Han en Capadocia, Turquía, analizado más adelante en este trabajo.

Fuente: <https://travelatelier.com/destination/turkey/cappadocia/caravanserai/>

4. Ciudad de Palmira

Fuente: <https://es.wikipedia.org/wiki/Palmira>

5. Ciudad Dura-Europos

Fuente: : https://es.wikipedia.org/wiki/Dura_Europos

6. Caravasar o khan, Qasr al-Hayr al-Sharqi, con perystilum romano del siglo VIII.

Fuente: <http://web.mit.edu/4.611/www/L8.html>

7. Rutas principales en la Ruta de la Seda con caravasares y puntos destacados.

Fuente: The UNESCO Silk Road Online Platform, y editada por la autora.

8. Imperio Safávida bajo el mandato de Shah Abbas el Grande.

Fuente: https://en.wikipedia.org/wiki/Safavid_dynasty

9. B'isotün caravasar con doble eje de simetría y muros diagonales (achaflanados) en las esquinas.

Fuente: <http://www.iranicaonline.org/articles/caravansary>

10. Shibley caravasar, más pequeño y con sólo un eje de simetría.

Fuente: <http://www.karavansera.com/mahyar.html>

11. Plantas de los únicos dos caravasares de planta circular en Irán. Izquierda caravasar Zein-o-din, derecha caravasar Ziza.
Fuente: <http://www.iranicaonline.org/articles/caravansary>

12. Planta de caravasares de planta octagonal: (1) Dehbūd, (2) Amīnābād, (3) Cahārābād, todos en Fārs.
Fuente: <http://www.iranicaonline.org/articles/caravansary>

13. Planta y sección de caravasares de montaña en Katunbad
Fuente: <http://www.iranicaonline.org/articles/caravansary>

14. Planta y sección de caravasar de montaña en Gambūj, al este de Tehran en la ruta a Amol
Fuente: <http://www.iranicaonline.org/articles/caravansary>

15. Planta de caravasar de montaña en Gadūk cerca de Fīrūzkūh.
Fuente: <http://www.iranicaonline.org/articles/caravansary>

16. Plantas y secciones de tres caravasares-pabellón.
Fuente: <http://www.iranicaonline.org/articles/caravansary>

17. Localización y entorno del caravasar Pasangan
Fuente: Google Maps

18. Planos del Caravasar Pasangan, por Pascal Coste
Fuente: http://www.wikiwand.com/en/List_of_paintings_and_plots_by_Pascal_Coste_and_Eugène_Flandin

19. Planos del Caravasar Pasangan, por Pascal Coste
Fuente: http://www.wikiwand.com/en/List_of_paintings_and_plots_by_Pascal_Coste_and_Eugène_Flandin

20. Planos del Caravasar Pasangan, por Pascal Coste
Fuente: http://www.wikiwand.com/en/List_of_paintings_and_plots_by_Pascal_Coste_and_Eugène_Flandin

21, 22. Zonificaciones.
Fuente: imagen realizada por la autora.

23. Pasangan caravasar en la ruta desde Tehran a Isfahan.
Fuente: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pasangan_caravanserai_by_Pascal_Coste.jpg

24. Fotografía exterior del caravasar Pasangan
Fuente: http://www.toiran.com/en/city-qom/historical_sites/Pasangan-Caravansary/4837

25. Fotografía interior del caravasar Pasangan
Fuente: https://www.tripadvisor.es/Hotel_Review-g680021-d9565459-Reviews-Pasangan_Caravansary-Qom_Qom_Province.html

26. Localización y entorno del caravasar Zein-O-Din
Fuente: Google Maps

27. Planta general de Zein-o-din caravanserai con orientación
Fuente: <http://www.iranicaonline.org/articles/caravansary>

28, 29. Zonificaciones.

Fuente: imagen realizada por la autora.

30. Fotografía exterior del caravasar Zein-O-Din

Fuente: https://en.wikipedia.org/wiki/Zein-o-din_Caravanserai

31. Vista aérea

Fuente: <http://www.persiaadvisor.travel/attraction/zein-o-din-caravanserai/>

32. Interior del patio

Fuente: <https://www.alaedin.travel/en/hotels/Mehriz/zein-o-din/caravanserai-yazd/>

33. Portada de acceso

Fuente: https://www.google.com/maps/place/Zein-o-din+Caravanseray/@31.4117252,54.7069359,3a,75y,90t/data=!3m8!1e2!3m6!1sAF1QipMw5yt4N5vfDE_QPANVybUZE3I2AVFGgM_C7Jre!2e10!3e12!6shttps:%2F%2Fh5.ogleusercontent.com%2Fp%2FAF1QipMw5yt4N5vfDE_QPANVybUZE3I2AVFGgM_C7Jre%3Dw203-h121-k-no!7i2560!8i1536!4m5!3m4!1s0x3fa8f7481ebef62f:0xe78ee17d98d46b73!8m2!3d31.4117252!4d54.7069359

34. Estancias interiores

Fuente: https://www.google.com/maps/place/Zein-o-din+Caravanseray/@31.4117252,54.7069359,3a,75y,90t/data=!3m8!1e2!3m6!1sAF1QipMw5yt4N5vfDE_QPANVybUZE3I2AVFGgM_C7Jre!2e10!3e12!6shttps:%2F%2Fh5.ogleusercontent.com%2Fp%2FAF1QipMw5yt4N5vfDE_QPANVybUZE3I2AVFGgM_C7Jre%3Dw203-h121-k-no!7i2560!8i1536!4m5!3m4!1s0x3fa8f7481ebef62f:0xe78ee17d98d46b73!8m2!3d31.4117252!4d54.7069359

35. Zona de cocina y comedor

Fuente: https://www.google.com/maps/place/Zein-o-din+Caravanseray/@31.4117252,54.7069359,3a,75y,90t/data=!3m8!1e2!3m6!1sAF1QipMw5yt4N5vfDE_QPANVybUZE3I2AVFGgM_C7Jre!2e10!3e12!6shttps:%2F%2Fh5.ogleusercontent.com%2Fp%2FAF1QipMw5yt4N5vfDE_QPANVybUZE3I2AVFGgM_C7Jre%3Dw203-h121-k-no!7i2560!8i1536!4m5!3m4!1s0x3fa8f7481ebef62f:0xe78ee17d98d46b73!8m2!3d31.4117252!4d54.7069359

36. Posible zona de culto

Fuente: https://www.google.com/maps/place/Zein-o-din+Caravanseray/@31.4117252,54.7069359,3a,75y,90t/data=!3m8!1e2!3m6!1sAF1QipMw5yt4N5vfDE_QPANVybUZE3I2AVFGgM_C7Jre!2e10!3e12!6shttps:%2F%2Fh5.ogleusercontent.com%2Fp%2FAF1QipMw5yt4N5vfDE_QPANVybUZE3I2AVFGgM_C7Jre%3Dw203-h121-k-no!7i2560!8i1536!4m5!3m4!1s0x3fa8f7481ebef62f:0xe78ee17d98d46b73!8m2!3d31.4117252!4d54.7069359

37. Caravasares y sus rutas comerciales a lo largo de Turquía durante el imperio SelyúcidaaFuente:

http://www.consideratcaravanserai.net/Caravanserai/IntC_Types_Locations.html

38. Perspectiva dibujada por Mahmut Akok.

Fuente: <http://www.turkishhan.org/sultankayseri.htm>

39. Vista axonométrica por A. Gabriel.

Fuente: <http://www.turkishhan.org/sultankayseri.htm>

40. Localización y entorno del caravasar Sultan Han de Aksaray

Fuente: Google Maps

41. Planta

Fuente: <http://www.turkishhan.org/sultanaksaray.htm>

42, 43. Zonificaciones.

Fuente: imagen realizada por la autora.

44, 45, 46. Fotografías previas a la restauración.

Fuente: <http://www.turkishhan.org/sultanaksaray.htm>

47, 48, 49, 50, 51. Fotografías de detalles previos a la restauración.

Fuente: <http://www.turkishhan.org/sultanaksaray.htm>

52. Vista aérea

Fuente: <https://www.yeniakit.com.tr/foto-galeri/selcuklu-doneminde-insa-edildi-sultanhan-kervansarayi-15193>

53. fachada

Fuente: <http://www.turkishhan.org/sultanaksaray.htm>

54. Maqueta del caravasar

Fuente: Hased.info

55. Cubiertas abovedadas del cuerpo adyacente.

Fuente: https://en.wikipedia.org/wiki/Sultan_Han

56, 57, 58. Imágenes interiores al caravasar

Fuente: <http://www.turkishhan.org/sultanaksaray.htm>

59. Territorio del Imperio Otomano en el S XVII.

Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Imperio_otomano#/media/File:OttomanEmpireIn1683.png

60. Planta del complejo Coban Mustafa Pasa Küllyesi.

Fuente: <https://archnet.org/sites/1953/publications/1427>

61. Ipek Han

Fuente: <http://alanbaskanligi.bursa.bel.tr/ipek-han/>

62. Localización y entorno del caravasar As'Ad Pascha

Fuente: Google Maps

63, 64. Planta y sección del caravasar As'Ad Pascha.

Fuente: https://www.grabados-antiguos.com/product_info.php?products_id=39082

65, 66. Zonificaciones

Fuente: Realizado por la autora

67. Sección longitudinal realizada durante los trabajos de conservación de 1989.

Fuente: https://archnet.org/sites/467/media_contents/11345

68. Fotografía de la fachada tomada en 1870
Fuente: <https://www.wikidata.org/wiki/Q1061557>

69, 70, 71. Fotografías del interior del caravasar anteriores a la reforma.
Fuente: https://archnet.org/sites/467/media_contents/35912

72, 73, 74. Fotografías del patio interior durante la restauración.
Fuente: https://archnet.org/sites/467/media_contents/35912

75, 76. Fotografías del patio y cúpulas tras la restauración.
Fuente: <https://wsimag.com/architecture-and-design/11212-behind-closed-doors>

77. Fotografía tomada desde el corredor de la planta superior.
Fuente: https://archnet.org/sites/467/media_contents/35912

78. Situación de la expansión del Imperio Mongol a finales del Siglo XIII.
Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Imperio_mongol

79. Tash Rabat Caravamserai.
Fuente: <http://www.kyrgyz-travel.com/tash-rabat/>

Imagen 80. Localización y entorno del caravasar Garghabazar.
Fuente: Google Maps

Imágenes 81, 82, 83. Plantas y secciones del caravasar Garghabazar.
Fuente: https://en.wikipedia.org/wiki/Garghabazar_Caravanserai#cite_note-gomap-1

84, 85. Zonificaciones.
Fuente: Realizado por la autora

86, 87, 88, 89. Fotografías interiores y exteriores del caravasar Garghabazar
Fuente: http://www.armenianvandalism.az/en_fizuli.html

*Todas las imágenes esquemáticas sobre las características de los caravasares son producción de la autora.

“Viajando así por el territorio de Ersilia encuentras las ruinas de las ciudades abandonadas, sin los muros que no duran, sin los huesos que el viento hace rodar: telarañas de relaciones intrincadas que buscan una forma.”

*Ciudades Invisibles. Las Ciudades y los Intercambios. 4
Italo Calvino*

5. ANEXO

GLOSARIO DE PALABRAS CLAVE

A

B

Bazar: Establecimiento o mercado callejero de puestos ambulantes en ciudades orientales y árabes, en el que se vende gran diversidad de productos, como relojes, juguetes, artículos para la casa y objetos de regalo.

C

Caravana: “Multitud de gentes que en Asia y África se juntan para hacer un viaje con seguridad; es muy frecuente entre los turcos, moros, persas y otras naciones, cuando van por el desierto a visitar a Mahoma, o a comerciar a las. Ferias de diferentes ciudades. Las caravanas suelen llevar, a más, cabras, y ovejas para suministro de alimentos. El medio especial de transportar los géneros en las caravanas obliga a dividir la carga proporcionalmente a la fuerza del vehículo. El camello suele ir caprichosamente adornado con borlas y campanillas, y a todos precede un asno como guion. Todos los viajeros llevan armas y los más ricos marchan a caballo. Este sistema de viajar tiene su especial organización que en todas las caravanas de musulmanes viene a ser la misma; para ello se nombra un jefe (Karacan-Baschi).”⁷³

Caravasar (antiguamente conocido como *caravanera*, en inglés *Caravansary*, también escrito como *Caravansarai*, *Caravansaray*. Viene del persa *kārvān-sarā-sarāy* “alojamiento para caravanas”, de *kār(a)vān* “caravana” and *sarāy* “casa”: el término *kārvān-sarā* era frecuentemente utilizado en Irán y se ha mantenido en algunos lugares con ese nombre), se trata de un edificio con función de albergue o posada de grandes dimensiones donde se albergaban las caravanas. Se asocian principalmente con Medio Oriente, partes del norte de África y Asia Central, en su extensión a lo largo de la Ruta de la Seda, dando servicio a comerciantes, peregrinos, mensajeros, y especialmente viajeros de carácter oficial enviados por los gobernantes del momento.

D

E

F

G

H

Hashti: espacio octogonal interior a edificios históricos, especialmente en Persia, localizado inmediatamente después de una puerta de acceso, como una pieza intermedia entre el exterior y los espacios interiores.

Han: término referido a los caravasares en la zona de Turquía.

⁷³ Enciclopedia Universal Ilustrada, Ed. Espasa, pg 711 - 715

I

Iwan: estancias espaciosas y generalmente abovedadas, que tienen un lado abierto a un patio. Son comunes en la arquitectura parta, sasánida e islámica.

J

K

Karacan-Baschi: en turco, jefe de las caravanas. Suele ser un hombre instruido, conocedor del camino que se va a emprender, de las tribus que han de encontrar a su paso, los sitios donde pueden proveerse de agua, y algo de astronomía, botánica y medicina. Durante el viaje le obedecen todos ciegamente. A su vez es responsable de todo lo que a la caravana pudiera ocurrir por su culpa.

kān o khan: referido a los albergues construidos en zonas urbanas, más pequeños que los caravasares, que se construían principalmente a lo largo de rutas desérticas. En Medio Oriente el término *khan*, cubre ambos significados: de albergue en ruta, y albergue en zona urbana.

L

M

Mukarnas: (en árabe: مقرنص, persa: مقرنس) se trata de un elemento arquitectónico tipo bóveda, cúpula o ménsula, ornamentada en la arquitectura islámica, que dispone una subdivisión geométrica de dicho elemento en un gran número de pequeñas cúpulas en miniatura (a veces ornamentadas imitando estalactitas), produciendo una especie de estructura celular.

Madrasa: es el nombre que se da en la cultura árabe a cualquier tipo de escuela, sea religiosa o secular. El uso específico en Occidente refiere por lo general a una escuela religiosa islámica. A veces se utilizan otros términos como *medersa* o *madraza*.

N

O

P

Q

R

S

Shotorkhan: corredor generalmente abovedado con una plataforma interior para la estancia de animales y caravanas en el interior de caravasares. Su uso principal, en consecuencia, es como establos.

T

U

V

W

X

Y

Z

Zoco: en los países árabes, mercado en una plaza u otro lugar al aire libre.

