

نکته حائز اهمیت در ایجاد کاروانسراهای عباسی آن است که چون در این زمان، راه‌های دریایی توسط اروپائیان کشف شده بود و آن‌ها دیگر تمایلی به استفاده از مسیر ترانزیتی ایران نداشتند. در نتیجه دولت صفوی با کسری ناگهانی تراز تجاری خود روبه رو شد و لذا شاه تصمیم گرفت با ایجاد کاروانسراها و قلعه و قمع راه‌زانان، توجه بازرگانان غربی را به ترانزیت کالا از ایران به شرق یا غرب جلب کند. لیکن این تمهیدات ثمری نداشت و تنها باعث رونق تجارت داخلی شد که آن هم مدت‌ش محدود بود.

البته نباید نادیده انگاشت که قرار گرفتن کاروانسراهای عباسی - که خود بروی کاروانسراهای عهد کهن ساخته شده بود - مسیر عبوری بین شهرها را تعیین کرد. به طوری که مسیر سابق جاده ابریشم بر روی راه زيارتی مناطق مرکزی به مشهد مقدس احیا شد و حتی در سده بیستم میلادی که راه شوسه بین خراسان و دیگر مناطق ساخته شد، همان مسیر عبوری کاروان‌های تجاری و زواری معیار و نقشه راه قرار گرفت.

کاروانسراهای خراسان

خراسان بزرگ، یا مطلع الشمس، اقلیمی است پهناور و سوق الجیشی که به واسطه عوامل متعدد، از جایگاهی مهم در تاریخ و فرهنگ ایران برخوردار است. پیوستگی با قلب قاره آسیا، خاک حاصلخیز و نعمات بسیار، پیشینه دیرپای فرهنگی و ادبی، زمینه‌سازی تحركات اقوام گوناگون و دهها دلیل دیگر، خود نشان از اهمیت و برجستگی این خطه پر حادثه دارد. لذا نکته شگرفی نیست این که کاروانسراهای خراسان بزرگ نقش تعیین کننده‌ای در

برقراری مراودات تجاری با حوضه‌های جغرافیایی شرق ایران و نیز چین و هند .. داشته اند. چنان که کاروانسرای رباط شرف در سرخس، محل تجمع کالاهای مورد نیاز منطقه ترکستان (آسیای میانه بعدی) بود و کاروانسرای طرق در جنوب مشهد، مکانی برای انتقال سریع کالا به جنوب کشور و مناطق افغان نشین. مرمت مکرر این کاروانسراها توسط حکومت‌های خراسان در دوران تاریخی بعد از اسلام، باعث توجه گروه‌های سوداگر از اقوام و کشورهای دیگر شده بود. زیرا می‌دانستند که این کاروانسراها، مورد حمایت حکومت‌ها قرار دارد و اسکان در آن جانوعی مصونیت سیاسی و آرامش خاطر برای ره پویان شوارع فراهم می‌آورد.

نکته قابل تامل آن است که در این استان در کنار کاروانسراهای مسافرتی، کاروانسراهای تجاری چندی نیز وجود داشت که در داخل شهرها مستقر بودند و در مواردی، نقش انبار میاحتاج عمومی، و گاهی نیز وظیفه مکان مبادله و عرضه کالاها و بده بستان‌های تجاری بازرگانان و بازاریان یا همان فضای کسب و کار را ایفاء می‌کردند.

در داخل کانون مرکزی خراسان یعنی شهر مقدس مشهد کاروانسراهای بسیاری وجود داشت که از جهات مختلف، محل توجه و استفاده عموم اهالی و زائران بود. اما متأسفانه در دوران پهلوی به موازات توسعه شهری و روند مدرنیزاسیون معماری بومی، بر اثر تخریب بافت مرکزی و اطراف حرم مطهر امام هشتم (ع)، اغلب این کاروانسراها از بین رفتند. کاروانسراهای تجاری مشهد عموماً دو طبقه بودند و به نام سازنده و چه بسا به نام مردمان یک منطقه از

ایران، نامیده می‌شدند. بدان علت که حضور پررنگ یا علاقه یک جماعت به این کاروانسراها، شهرت خاصی را در افواه عمومی بدین بناها داده بود. نظیر کاروانسرای شاه‌رودی‌ها که در پائین خیابان مشهد و در سمت مصلی شهر قراردادش و متأسفانه مدتی قبل طعمه حریق شد و بسیاری از حجره‌های آن از بین رفت. این کاروانسرا به هنگام آتش‌سوزی، بیش از ۸۰ باب مغازه و تعداد زیادی انبار داشت. باتوجه به امکان تکرار چنین خدادهای تاسف‌برانگیزی، بدیهی است که از مسایل ضروری در پیوست فرهنگی، توجه مدیریت شهری به بافت‌های فرسوده و خصوصاً جلوگیری از نابودی موارث فرهنگی و آثار تاریخی باارزشی همچون کاروانسراها است.

هر چند سیاحان متعدد اروپائی سده ۱۳ ق، چون: خانیکوف، مک گرگور، ایستویک، فریزر، کرزن و .. گزارشهایی از وضعیت تجاری مشهد ارائه داده اند، اما به درستی مشخص نیست که در این شهر چه تعداد کاروانسرا وجود داشته است. آماری که لرد کرزن در جلد اول کتابش به نام «ایران و قضیه ایران» ارائه می‌کند نیز به نقل از سیاح روسی خانیکوف است: «خانیکف خاطر نشان کرده است که در مشهد چهارده مدرسه و شانزده کاروانسرا هست و نام و تاریخ ساختمان آن‌ها را هم ذکر کرده است.» کرزن در توصیف خود از کاروانسرا، آن را مترادف با مسافرخانه‌های مغرب زمین دانسته و می‌نویسد: «هنگام شب این همه افراد و عناصر مختلف متضاد (چون زوار از هر ناحیه می‌آیند) به کاروانسرای که در فواصل ده تا پانزده میل در سراسر جاده هست پیاده می‌شوند و شب می‌مانند.» جالب آن که پیش از کرزن انگلیسی، هموطن او

جیمز فریزر تعداد کاروانسراهای مشهد را ۲۵۱ باب برشمرده بود و این امر نشان از کاهش تدریجی تعداد کاروانسراها در کرسی ایالت خراسان دارد. همچنین، قابل توجه است که بر پایه نقل کتابچه نفوس ارض اقدس که در سال ۱۲۹۵ قمری نوشته شده، تنها در محله عیدگاه مشهد در آن زمان، ۹ کاروانسرا و تیمچه وجود داشته است. گفته می‌شود درآمد کاروانسراهای شهر مشهد، عموماً صرف تأمین هزینه مدارس علمیه و امور خیریه می‌شده است.

بر پایه توصیفات گردشگران خارجی و مجاورین کهنسال، به نظر می‌آید که بیشتر کاروانسراهای تجاری مشهد در طول خیابان شرقی حرم مطهر موصوف به پایین خیابان قرار داشته‌اند. یکی از این کاروانسراها که هم اکنون بازسازی شده و از آن استفاده توریستی می‌شود، کاروانسرای بابا قدرت است. این کاروانسرای ۱۵۰۰ متر مربعی به منظور استراحت نهائی مسافران و بازرگانان و در حقیقت، آخرین منزلگاه مسیر منتهی به مشهد بوده و در زمان قاجار تجدید بنا شده است. اما پس از آن که آخرین وارث متولی کاروانسرا یعنی اسحاق خان قرائی از والیان تربت از دنیا رفت و وراثتی وجود نداشت، این محل به مأمورین حکومتی واگذار شد و از این پس مالکیت آن در اختیار دولت قرار گرفت. در سال ۱۳۸۵ شمسی، کاروانسرای بابا قدرت، بر اساس توافق دولت با بخش خصوصی، به سرمایه‌گذار خصوصی واگذار شد تا در مدت ۴ سال بازسازی گردد و در سال ۱۳۸۹ به عنوان مجتمع گردشگری بابا قدرت و تحت نظارت سازمان میراث فرهنگی استان خراسان افتتاح و به بهره‌برداری رسید.

با این همه، چنان که گفته شد، در جریان نوسازی بافت اطراف حرم رضوی، توجهی به وضعیت کاروانسراها صورت نگرفت و تقریباً همه این بناهای مانا و ارزشمند از بین رفتند. در حالی که داشته‌های تاریخی گرانسنگی چون کاروانسراها، به عنوان پل ارتباطی بین مردم با گذشتگان خود و نمونه از بازارهای پرونق اقتصاد اسلامی می‌توانستند به الگوی بومی گرایی در معماری نوین اسلامی - ایرانی و مدلی برای مطالعه پیشینه غنی فرهنگ ملی و دینی تبدیل شوند. به عبارتی دیگر اگر این نوسازی همراه با پیوست فرهنگی و مطالعات تاریخی همراه می‌شد؛ نوسازی را می‌شد به گونه ای انجام داد که همزمان با روزآمدی و استفاده از دانش و معماری روز، مظهر هویت و سابقه تاریخی و فرهنگی یک شهر و ملت آسیایی نبیند.

