

طرق التجارة ومسالكها بالشرق الإسلامي وأهميتها في حركة التجارة العالمية أواخر العصر الوسيط

Trade Routes and their Crossings in the Islamic East And its
Importance in the Global trade Movement in the Late Medieval Era

د. رباح أولادضيف

جامعة 8 ماي 1945 - قالمة (الجزائر)

rabah8662@gmail.com

تاريخ القبول: 2021/04/12

تاريخ الإرسال: 2021/03/29

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى البحث عن واقع الوضع الاقتصادي للبلاد الإسلامية في المشرق الإسلامي أواخر العصر الوسيط من خلال الحديث عن مسالك التجارة العالمية بين الشرق والغرب قبيل وصول البرتغاليين إلى الشرق، سواء على مستوى الطرق الداخلية أم الموانئ التجارية، والدور الذي كانت تلعبه طرق التجارة التي تمر بالبلاد الإسلامية من حيث الأهمية الاقتصادية إقليمياً وعالمياً، وتداعيات الصراع الاقتصادي بعد اكتشاف البرتغاليين لطريق رأس الرجاء الصالح.

ومن النتائج المتوصل إليها الأزمات الاقتصادية المزرية في منطقة المشرق الإسلامي المترتبة عن تلك التهديدات البرتغالية إثر تحول أغلب نشاطات التجارة العالمية إلى رأس الرجاء الصالح وما نجم عن ذلك من آثار اقتصادية وخيمة أدت إلى كساد الحركة التجارية بالمنطقة في الموانئ الإسلامية وتدهور الحياة الاجتماعية وإفلاس الخزينة المالية وغيرها من التداعيات.

الكلمات المفتاحية: التجارة، الطرق، المشرق، الأزمات، الموانئ.

Abstract:

This study aims to research the reality of the economic situation of the Islamic countries in the Islamic East in the late Middle Ages by talking about global trade routes between the East and the West prior to the arrival of the Portuguese to the East, whether at the level of internal roads or commercial ports, and the role that trade routes that

passed Islamic countries in terms of regional and global economic importance, and the repercussions of the economic conflict after the Portuguese discovered the Cape of Good Hope road. Among the findings are the miserable economic crises in the Islamic Mashreq region resulting from these Portuguese threats following the transformation of most global trade activities to the Cape of Good Hope, and the resulting dire economic effects that led to the depletion of commercial traffic in the region in Islamic ports, deterioration of social life, bankruptcy of the financial treasury and others. Of the fallout.

Keywords: Trading, Roads, Orient, Crises, Ports.

مقدمة:

إنّ حالة الصراع العسكري والسياسي بين الشرق الإسلامي والغرب المسيحي، التي ميزت القرون الوسطى لم تؤد إلى انقطاع العلاقات التجارية بين الجانبين، لأنّ الاقتصاد العالمي كان يتركز على شبكة من الطرق البحرية والبرية موزعة بين العالمين بصفة يكمل بعضها البعض، إلا أنّ حالة العداء بسبب الحروب الصليبية الأولى في المشرق جعلت الأوروبيين بمنأى عن تجارة الشرق، فصعب من مهمة حصولهم على منتجات هذه التجارة وجعلهم يتحاشون الطرق التجارية البرية أو البحرية عبر الأراضي الإسلامية، والاعتماد على الطرق البرية التي تربط بين أوروبا وفارس والهند، مروراً بالأراضي البيزنطية المحاذية لها، إلا أنّ هذا الطريق البري أصبح غير آمن ومحفوفاً بكثير من المخاطر، بعد أن سيطر المغول على آسيا الصغرى وبلاد فارس.

وبذلك أصبح استعمال الطرق التجارية التي تمر عبر الأراضي المملوكية خياراً حتمياً للأوروبيين عبر الموانئ الإسلامية في البحر الأحمر والأبيض المتوسط، الأمر الذي دفع الأوروبيين إلى البحث عن وسائل تحرير هذه التجارة من أيدي المسلمين فكان السبيل إلى ذلك هو ضرورة إيجاد طريق بحري يوصل إلى مصادر التجارة في الشرق ويربطها مباشرة بأوروبا، وهو ما توحت به حركة الكشوف الجغرافية عندما احتاز البرتغاليون رأس الرجاء الصالح ووصلوا إلى الهند، وكان ذلك حدثاً تاريخياً بارزاً غير مسار العلاقات الدينية والسياسية والاقتصادية بين الشرق والغرب، وكشف عن أسلوب جديد من أساليب الصراع بينهما أمّا هذه المرحلة فقد كان الاحتكار الاقتصادي من أبرز سماتها كما سيأتي بيانه.

ومما تقدّم عرضه يجعلنا نسأل هل كان صراع القوى الأوروبية مع قوى المشرق الإسلامي في بداية العصر الحديث بدافع التعصب الديني النابع من الحقد الصليبي من أجل الحرب ضدّ المسلمين والحدّ من انتشار الإسلام وتحقيق رغبة الكنيسة في نشر الديانة المسيحية، أم كان بسبب تحول ميزان القوة من البر إلى البحر والاعتماد على أسلوب الاحتكار الاقتصادي كأسلوب جديد من أساليب الصراع بين العالمين الإسلامي والمسيحي؟.

لذلك تهدف هذه الدراسة إلى بيان أهمية طرق التجارة البرية والمائية التي تمر بأقاليم المشرق الإسلامي ثم إلى أوروبا وخلفية الصراع بين العالم الشرقي والغربي.

1- مسالك التجارة العالمية بين الشرق والغرب قبل وصول البرتغاليين إلى الشرق:

كانت التجارة العالمية بين الشرق والغرب قبل اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح تمر عبر طرق برية وبحرية انطلاقاً من موانئ شحنها في الموانئ الشرقية إلى غاية وصولها إلى الموانئ الأوروبية، حيث يتم توزيعها على مستهلكيها في أوروبا، فتعددت هذه الطرق برا وبحرا، وكانت الطرق البحرية مسالكها كالآتي:

فقد كان الطريق الأول نقطة بدايته من الصين إلى الهند، ثم إلى الموانئ الإسلامية في الخليج العربي حيث تبدأ فروعه من البصرة ثم بغداد ثم يتفرع في اتجاهين نحو الشمال إلى ديار بكر، ونحو الغرب إلى دمشق، ومن دمشق إلى الموانئ المملوكية الواقعة على سواحل البحر الأبيض المتوسط الشرقية (صور وصيدا وبيروت) تسير بمحاذاة الشريط الساحلي إلى غزة ثم يعبر الصحراء إلى مدينة القاهرة كما أن هذا المسلك يتجه أيضا من دمشق شمالا إلى حلب ثم آسيا الصغرى ومنها إلى القسطنطينية⁽¹⁾.

أما الطريق الثاني فهو طريق بحري أيضا يمتد من أقصى الشرق عبر المحيط الهندي إلى البحر الأحمر ومن البحر الأحمر يتفرع إلى طريقين الأول يتوغل في الصحراء ويصل عبر النيل إلى القاهرة أو الإسكندرية والطريق الثاني يمتد عبر سيناء إلى دمشق، ثم الموانئ المتوسطية الشرقية، إلا أنّ المسافة الطويلة التي تقطعها السفن، بالإضافة إلى عوائق التيارات

البحرية، والعواصف الهوائية السائدة معظم أيام السنة، وكذلك الشعاب المرجانية في البحر الأحمر، تصعب بصفة مستمرة عبور هذا المسلك، إلا أنّ تقدم فن الملاحة الإسلامية والاعتماد على السفن الكبيرة قد ذلّل من هذه الصعوبات، وصار هذا المسلك شريان الاقتصاد المملوكي في بداية نشأة الدولة، بعد أن فقد الطريق البري عبر آسيا الصغرى أهميته نتيجة التهديدات المتزايدة التي صار يقوم بها المغول في تلك الفترة⁽²⁾.

ويمتد الطريق الثالث وهو طريق بحري من الصين والهند إلى هرمز في الخليج العربي أو إلى عدن وجدة عبر البحر الأحمر، إلا أنّ هذا المسلك لم يكن آمناً بسبب أعمال القرصنة المستمرة على سواحل البحرين وقطر والخليج العربي، والهند والسند من قبل قبائل الميد والكرج⁽³⁾، هذا فضلا عن صعوبة الملاحة فيه.

أما الطريق الرابع فكان بریا ينطلق من آسيا وعبر الهند وجبالها إلى بخارى ثم يتفرع إلى فرعين: يتجه الأول منها إلى بحر قزوين وبلاد البلغار، والثاني إلى البحر الأسود وموانئه خصوصا القسطنطينية، ومنها إلى أوروبا، إلا أنّ هذا المسلك كان محفوفاً بالمخاطر بسبب الحروب التي كانت قائمة بين العثمانيين والبيزنطيين والدول الأوروبية، بالإضافة إلى الصراعات المستمرة بين الإمارات التركمانية وجيرانها⁽⁴⁾.

1-1- الطرق التجارية الداخلية:

فتتوزع على الأراضي المملوكية ومناطق نفوذها، وعلى البلاد المجاورة للثغور المملوكية وكانت الطرق الرئيسية لهذه الشبكة الطريق الذي يتجه نحو الغرب محاذة الساحل إلى المحيط الأطلسي الذي يربط الشرق بالأندلس، والطريق الثاني يمتد نحو الجنوب عبر الواحات الداخلية إلى السودان الغربي، والطريق الثالث يمتد بمحاذاة النيل إلى قوص ثم أصوان، وبلاد النوبة.

وهناك طريق آخر كانت تنقل عبره البضائع القادمة عبر البحر الأحمر وهو يمر عبر النيل إلى عيذاب، ثم إلى قوص، ثم إلى القاهرة ثم إلى رشيد والإسكندرية على البحر المتوسط⁽⁵⁾.

وإلى جانب هذه الطرق عبر الأحمر والنيل، فقد كان لمكة دور مهم في استقبال القوافل التجارية القادمة من الحبشة والنوبة، ثم تنقل إما إلى الإسكندرية أو إلى دمشق أو حلب وقد كانت القوافل المحملة بالبهارات ترد إلى دمشق عبر طريق مكة وهرمز، كما كانت حلب مقصدا للتجار الفرس، وهكذا زحرت أسواق بلاد الشام بمختلف السلع الهندية والفارسية، والصمغ والسجاد، والأقمشة التي كانت تعرف طريقها إلى الموانئ المتوسطية، ثم إلى أوروبا⁽⁶⁾.

وبفضل هذه الشبكة من الطرق التجارية العالمية ومحطاتها البحرية على المتوسط والأحمر التي كانت بمثابة محطات عالمية للتجارة، جعلت مصر والمناطق المجاورة لها تشهد حالة من الرخاء الاقتصادي بفضل عوائد هذه التجارة التي تمر عبر أراضيها.

1-2- الموانئ التجارية الإسلامية:

تعدّ الموانئ التجارية في المحيط الهندي والبحر الأحمر والأبيض المتوسط الروافد الرئيسية في الطرق التجارية بين الشرق والغرب، وقد حازت الأقاليم الإسلامية على هذا الامتياز الاستراتيجي في حركة التجارة العالمية، وأهمها دولة المماليك، ومن أجل ذلك كان المماليك أكثر المتضررين من تحويل مسار التجارة الشرقية إلى رأس الرجاء الصالح، وأهم الموانئ التي نشطت بها حركة التجارة بين الشرق والغرب هي:

ميناء القاهرة الذي يقع على النيل، وكان يستقبل السلع التي ترد من الإسكندرية ودمياط، وبفضله احتوت أسواق القاهرة مختلف السلع المحلية والأجنبية من الشرق والغرب فقد كانت ترد إليها الأقمشة الإيطالية والأوروبية، والسلع الفارسية، وبفضل هذا النشاط التجاري غدت أسواق القاهرة مستودعا لمختلف السلع التجارية العالمية، وقد شدد المماليك المراقبة على الأجانب في القدوم إلى أسواق القاهرة عبر النيل أو عبر البر مخافة اتصاهم بملوك الحبشة، والتحالف معهم ضدّ السلطنة، أو مزاحمتهم في تجارة الصين والهند، فكانت القاهرة نقطة ارتكاز الجهاز العسكري والإداري المملوكي من أجل التحكم في تجارة البحرين الأحمر والمتوسط⁽⁷⁾.

أما ميناء الإسكندرية فقد شهد هو الآخر حالة من الرخاء والنشاط التجاري، شبيهة بحالة موانئ الهند والصين والقسطنطينية على البحر الأسود.

وقد اشتملت الإسكندرية على أشهر أسواق البهارات في العالم، وكانت تأتيها من آسيا، كما كانت تأتيها الأخشاب والأقمشة من أوروبا والسجاد من فارس والذهب من السودان، فكانت الإسكندرية نقطة ارتكاز التبادل التجاري العالمي، حيث تستقبل مختلف السفن التجارية من أوروبا والسفن العربية والمغربية، حيث تتم الإجراءات الجمركية على السلع، وقد أعطى الممالك تسهيلات جمركية للتجار المسلمين مقارنة بالأوروبيين⁽⁸⁾.

أما ميناء بيروت فقد كان من أشهر الموانئ التي شهدت إقبالا منتظما من قبل الأوروبيين مقارنة بالإسكندرية والقاهرة، بسبب بعدها عن أعين السلطة المركزية المملوكية في القاهرة، فقد كانت بيروت مركز استقبال التجار القادمين من دمشق وحلب وحماة وبعلبك والحملين بمختلف عروض التجارة الشرقية، فكانت بيروت من أشهر الموانئ المملوكية على المتوسط والمرفأ الرئيسي لبلاد الشام⁽⁹⁾.

كما يعدّ ميناء طرابلس من أشهر الموانئ التي أقيمت بها الوكالات التجارية الأجنبية التابعة للبنادقة والجنوبيين والقطلونيين، فكان ميناء طرابلس مقصد مختلف التجار والقاصدين من المدن الشامية⁽¹⁰⁾.

كما أنّ ميناء دمياط الواقع على النيل كان يعدّ مخرجا للتجارة المملوكية المصرية إلى المتوسط، وكان يستقبل القوافل التجارية القادمة عبر البر ومنه إلى موانئ البحر الأحمر كونه ميناء بحريا ونهريا لوقوعه على النيل⁽¹¹⁾، كما شهد هذا الميناء إقبالا من قبل التجار البنادقة وجمالية القديس يوحنا القبارصة والتجار الفرنسيين، فعرف نشاطا كبيرا في تجارة النسيج والسكر.

أما ميناء هرمز فكان المحطة الرئيسية البحرية لبلاد الهند، كما شهد إقبالا من قبل التجار العرب القادمين من بلاد الشام، والتجار الفرس والأرمن، كما عرفت به تجارة الملح رواجا كبيرا فنشطت به حركة التجارة بسبب التسهيلات الجمركية⁽¹²⁾.

فاشتملت أسواق هرمز على مختلف أنواع السلع من البهارات والتوابل، والأخشاب اللؤلؤ، والأسلحة والخيول العربية والأنسجة وغيرها من مختلف السلع من الشرق والغرب.

كما كان ميناء مصوع وسواكن بالسودان على البحر الأحمر محل توريد بضائع الحبشة إلى القاهرة بحرا عبر النيل والبحر الأحمر، وبرا عبر النوبة، وأهم السلع الواردة إليهما العسل والشمع وغيرها⁽¹³⁾.

أما ميناء قاليقوت في الهند فقد كان معقل التجار العرب والفرس، واستطاع العرب السيطرة على هذا الميناء لحيازتهم على مصادر الأحجار الكريمة واللؤلؤ والبهارات والحرير وخشب الصباغ، وغيرها من البضائع، فكان السوق الرئيسي لهم في الهند، كما شهد رواج كبيرا لمختلف السلع الأوروبية القادمة من الموانئ المملوكية، ومن مكة وجدة وهرمز، كما عرف نشاطا واسعا في تبادل السلع، إذ كانت السفن التي ترد إليه تعود منه محملة بمختلف السلع كالنحاس والفضة والزعفران وماء الورد وغيرها، كما شهدت الشواطئ الساحلية المجاورة له نشاطا كبيرا أسهمت فيه السفن العربية التي تجوب المنطقة بحثا عن اللؤلؤ والعقاقير الطبية⁽¹⁴⁾.

وقد كان ميناء (ديو) في الهند مركزا تجاريا لمختلف السلع القادمة من الأراضي المملوكية، مثل الذهب والفضة والأسلحة والزجاج والأحجار الكريمة، والأنسجة القادمة من بلاد فارس، والبهار والخشب والحرير القادمة من الصين والهند، فكانت ديو سوقا رائجة لمختلف الجاليات العربية⁽¹⁵⁾.

كما تميز ميناء (سيلان) بتجارة الأعشاب الطبية، والأحجار الكريمة والقرفة التي كان أغلب المتاجرين فيها من العرب والهنود والفرس⁽¹⁶⁾.

وقد شهدت تبريز أيضا نشاطا تجاريا بينها وبين حلب والقسطنطينية، وكانت مركز التجار الغربيين، إلا أنها فقدت أهميتها بسبب النزاعات بين العثمانيين والمغول في البحر الأسود، وأشهر تجارها الحرير واللؤلؤ التي تنقل إليها من هرمز، وجوز الطيب والقرفة التي تأتيها من الصين⁽¹⁷⁾.

هذا عن أهم الموانئ العالمية التي تمر عبرها التجارة العالمية بين الشرق والغرب، إلى جانب موانئ أخرى مثل مكة التي كانت تصلها السلع الأوروبية من بلاد الشام، والسلع الهندية من عدن، فكانت السلع تأتيها من مختلف الأقاليم مثل الذهب والحبر والأحجار الكريمة والأقمشة.

وكذلك عيذاب التي تستقبل التجار القادمين من النوبة والحبشة واليمن، وقوص الواقعة على الشاطئ الشرقي للنيل التي تعد من أهم المراكز الجمركية المملوكية⁽¹⁸⁾.

2- الأهمية الاقتصادية لطرق التجارة العالمية في البلاد الإسلامية:

لقد شهدت طرق التجارة العالمية الرابطة بين الشرق والغرب رواجاً كبيراً، مما جعل الأقاليم الجغرافية التي تمر عبرها في آسيا وشرق أفريقيا وسواحل البحر المتوسط ومصر ذات أهمية إستراتيجية بالغة على المستويين السياسي والاقتصادي، كما جعل القوى المسيطرة على هذا الموقع الاستراتيجي تعرف حالة الرخاء الاقتصادي، ومن أشهر هذه القوى التي برزت على الصعيد العالمي هي دولة المماليك، التي حازت على معظم المناطق الإستراتيجية والمحطات الكبرى لهذه التجارة في مصر والشام، حيث توزع في أسواقها على مستهلكيها ومن أشهر عروض هذه التجارة، تجارة التوابل التي احتلت الصدارة في مختلف السلع الشرقية مثل القرفة وجوز الطيب والفلفل وغيرها من التوابل إلى جانب البخور والعطور، ومختلف العقاقير واللبن والأقمشة الحريرية والسجاد والأحجار الكريمة والعاج والأخشاب، وقد أقبل الأوروبيون على مختلف هذه السلع بإلحاح كبير، والتي كانت تعد مواداً أساسية تستعمل في مختلف أنواع الأطعمة والأدوية، والأثاث المنزلي وتزيين الكنائس ومواد الزينة للنساء الأوروبيات وغيرها من الأغراض⁽¹⁹⁾.

وقبل تحويل هذه التجارة عن مسالكها التقليدية بعد الكشوف الجغرافية البرتغالية كانت تسلك عدة طرق برية وبحرية انطلاقاً من مصادر شحنها شرقاً في المحيط الهندي إلى مراكز استقبالها وتوزيعها في الأسواق الأوروبية، إلا أنها اعتمدت في معظم نشاطاتها على طريقين رئيسيين: الأول: عبر البحر الأحمر ثم إلى القاهرة عبر السويس، وإلى الإسكندرية

إما برا أو عبر النيل. والمسلك الثاني: عبر الخليج العربي ونهر الفرات إلى حلب ثم إلى الموانئ الواقعة شرقي البحر الأبيض المتوسط إلى موانئ مصر والشام، حيث يستقبلها التجار الأجانب مثل البنادقة والجنويين، وغيرهم من الذين يحملونها بدورهم إلى الأسواق الأوروبية. وبذلك استحوذ المماليك على معظم مسالك هذه التجارة التي تمر بمناطق نفوذهم الأمر الذي جعل الأوروبيين يتنافسون في إقامة علاقات تجارية مع دولة المماليك، وكان في مقدمتهم البندقية وحنوة وأراغونة، كما اهتمت هذه الدول في علاقتها بدولة المماليك إلى جانب مصالحها الاقتصادية برعاية شؤون جالياتها المسيحية الكاثوليكية المتواجدة على الأراضي المملوكية⁽²⁰⁾.

وهذا ما جعل المماليك يحوزون في مناطق نفوذهم على أشهر المدن والموانئ التجارية ذات الطابع العالمي، خلال فترة قيام حكمهم قبل اكتشاف الطريق البحري عبر رأس الرجاء الصالح، فقد كانت مدينة القاهرة قبلة لمختلف التجار المسلمين والأوروبيين الوافدين إليها، فاحتلت القاهرة مكانة تجارية عالمية بارزة بين المدن الإسلامية التي أدت دورا كبيرا في حركة هذه التجارة، كما كانت القاهرة مركزا وسطا لتوزيع السلع الشرقية إلى أوروبا، وتوزيع السلع الأوروبية إلى الشرق، الأمر الذي جعل الاتفاقيات الأوروبية التجارية مع المماليك أن تكون القاهرة مركزا للتبادل التجاري بين الشرق والغرب⁽²¹⁾.

فاحتضن ميناء القاهرة الوكالات والمحلات التجارية وأماكن لتخزين السلع⁽²²⁾، وقد اهتمت الإدارة المملوكية بصفة خاصة في تحصيل النفقات الجمركية بالقاهرة قياسا بالنشاط التجاري بها إذا ما استثنينا ميناء الإسكندرية الذي لم يقل أهمية عن ميناء القاهرة، وذلك لقرب المسافة بميناء الإسكندرية الواقع على المتوسط، وبين ميناء القاهرة على النيل، ونظرا لقرب الإسكندرية فقد شهدت إقبالا متزايدا من قبل الأجانب الأوروبيين ممن التجار أو الحجاج القادمين إلى الأماكن المقدسة في فلسطين، فأقام بالإسكندرية كثير من القناصل والسفراء الأوروبيين، كما أقيمت لهم كثير من الفنادق في الأحياء المخصصة لهم، لذا كانت الإسكندرية من أكبر المدن التجارية بمصر حيث شهدت نشاطا اقتصاديا واسعا لا يقل أهمية

عن المدن التجارية الأوروبية المتوسطة مثل البندقية وجنوة ومرسيليا، لا سيما في النصف الثاني من القرن الخامس الميلادي، حيث كانت الإسكندرية من أكبر المدن التجارية المصرية التي تدرّ على الخزانة المملوكية أموالا طائلة من عوائد الجمركة على حركة التجارة بها⁽²³⁾.

وإلى جانب القاهرة والإسكندرية فقد كانت مدينة رشيد أيضا ذات طابع تجاري وعسكري، فإلى جانب طابعها التجاري فقد كانت ترسو بها البحرية المملوكية، مما جعل الممالك يشددون على السفن الأجنبية في دخول هذه المدينة، إلا بعض التسهيلات التي قدمت للسفن التجارية التابعة للبندقية ذات الطابع المتميز في علاقتها مع السلطنة المملوكية اقتصاديا⁽²⁴⁾.

ومن أشهر الموانئ المملوكية المتوسطة أيضا ميناء دمياط المزوج نهرًا وبحرًا، الذي كانت تسوّق منه السلع والبضائع من مصر إلى المدن والسواحل الشرقية للمتوسط والأناضول وكريت وقبرص، كما يربط بين القوافل البرية إلى الموانئ الواقعة على البحر الأحمر، ونظرا لأهمية دمياط التجارية فقد شهدت إقبالا متزايدا من قبل التجار الأجانب من جنوة والبندقية و فلورنسا واليونان⁽²⁵⁾.

أما أشهر الموانئ المملوكية على البحر الأحمر ميناء السويس كان ممرا للتجارة المملوكية بمصر مع بلاد الحجاز واليمن، حيث يستقبل ميناء السويس مختلف البضائع والسلع التي تورد من جدة إلى عدن فتحمل من السويس عن طريق القوافل البرية إلى القاهرة ثم إلى الإسكندرية عبر النيل، إلا أنّ ميناء السويس فقد أهميته التجارية بعد أن ظهر البرتغاليون في المياه الشرقية بالمحيط الهندي، فأصبح ميناء حريبا للبحرية المملوكية⁽²⁶⁾ وحلّ محله ميناء الطور والقصير، حيث أصبح هذا الأخير يستقبل البضائع التجارية الآسيوية القادمة إلى الجزيرة العربية، وظلّ ميناء القصير إلى جانب السويس والطور يؤدّي دورا مهما في حركة التجارة المملوكية خلال القرنين الخامس عشر والسادس عشر الميلاديين.

وإلى جانب الموانئ المملوكية المتوسطة، والموانئ الواقعة على البحر الأحمر فقد برزت أيضا القوافل التجارية الإفريقية القادمة إلى مصر التي نشّطت حركة التجارة المملوكية

وتزويدها بمختلف السلع الإفريقية مثل العاج والصبغ والتمر الهندي والرقيق والجلود من داخل إفريقيا، وأشهرها قوافل دارفور وسنار القادمة إلى أسوان أحد موانئ النيل، ثم إلى القاهرة عبر أسبوط⁽²⁷⁾، كما أنّ تجارة مصر مع أفريقيا الداخلية قد زودتها بمختلف الفنون الصناعية المعدنية مثل النحاس، والصناعات النسيجية، والزجاج، وإلى جانب العلاقات التجارية الإفريقية مع الممالك فقد نشطت القوافل المغربية القادمة من المغرب العربي على الشريط الساحلي للحج أو التجارة حركة التجارة بين المغرب والمشرق من خلال حركة التبادل التجاري بينهما بفضل هذه القوافل، لما تحملها من مختلف السلع ذهابا وإيابا في مواسم الحج، فيسوّقون ما يحملونه من البضائع المغربية في المدن والقرى المصرية والحجاز وبلاد الشام ثمّ يتزودون بمختلف البضائع المشرقية من الحجاز والشام ومختلف السلع الهندية التي يجدها بهذه الأقاليم.

وإلى جانب الطريق الساحلي الذي تسلكه قوافل الحج المغربية فهناك طريق آخر تسلكه قوافل فزان المغربية التي تتجه عبر الصحراء الغربية مرورا عبر الواحات إلى أسبوط ثم منها إلى القاهرة⁽²⁸⁾.

لقد أدّى المغاربة دورا فعّالا في حركة التجارة العالمية في العصور الوسطى، إلا أنّ التفكك السياسي والفتن والثورات الداخلية والتحرش الأجنبي قد حجب دور المغاربة في حركة التجارة العالمية، كما أنه أدّى إلى هجرة كثير من المغاربة إلى أقاليم المشرق الإسلامي فأسهّموا مساهمة متميزة في حركة التجارة بالمشرق، وقد استقطب الازدهار الاقتصادي في مصر في عهد المماليك كثير من التجار، حيث يذكر ابن خلدون عن النزوح الذي شهدته بلاد المغرب نحو مصر من أجل المشاركة في الرخاء الاقتصادي الذي عرفته مصر إبان القرن الخامس عشر قبل الاحتكار البرتغالي ما نصه: (حتى أنّ كثيرا من الفقراء بالمغرب ينزعون من الثقل إلى مصر لذلك، ولما يبلغهم من أن شأن الرفاه بمصر أعظم من غيرها)⁽²⁹⁾.

فكان للمغاربة دور كبير في حركة التجارة بمصر لما نقلوه معهم من مختلف الحرف والزراعة وغيرها من الأنشطة التجارية والمهنية، كما كان المغاربة وسطاء تجاريين عن طريق

عمليات الاستيراد والتصدير بين الموانئ المصرية الواقعة على البحر الأبيض المتوسط مثل رشيد ودمياط، أو الموانئ الواقعة على البحر الأحمر مثل السويس والقصير، فكان المغاربة من رواد حركة التجارة بين الموانئ الإسلامية والأوروبية⁽³⁰⁾.

وإلى جانب المغاربة ومشاركتهم في التجارة العالمية في منطقة المشرق الإسلامي، فقد أدت الجاليات الأجنبية الأوروبية دورا متميزا في حركة التجارة على موانئ المتوسط وعلى رأسهم البنادقة والجنوبيين والفلورنسيين، وكذلك تجار أنكونا وبالرمو ونابولي الإيطاليين وغيرها من الجاليات الأجنبية، فقد كانت لها فنادق خاصة بهم، لا سيما بمدينة الإسكندرية ونظرا لمكانة المشاركة الأجنبية في تجارة مصر، أعطت السلطة المملوكية امتيازات إضافية لهذه الجاليات بأن تتخذ لها كنائس بفنادقها، وكذلك رخصت لكل جالية قساوستها⁽³¹⁾.

واستمرت هذه الامتيازات إلى غاية العهد العثماني، فقد كانت للجاليات الكبرى أكبر الكنائس، فقد كان للبنادقة كنيسة القديس (مشيل)، وللجنوبيين كنيسة القديسة (مارياك)، ولأهل بيزا كنيسة القديس (نيقولا)⁽³²⁾.

وقد كان التجار البنادقة والجنوبيين من أكبر المتعاملين التجاريين الأوروبيين، فقد كانت سفنهم تحوز على معظم التجارة الشرقية، حيث تقوم بتسويقها إلى الأسواق الأوروبية حيث يقبل عليها مختلف التجار الأوروبيين مثل الألمان والإنجليز وغيرهم، فتباع السلع الشرقية في أسواق المزاد العلني، ثم توزع في أنحاء أوروبا على تجار التجزئة لتباع للمستهلكين⁽³³⁾.

ونظرا لأهمية البندقية وحنوة ودورها المتميز باشتراكهما في التجارة الشرقية مع الممالك فكانت من أكبر المتضررين من تحويل طريق التجارة العالمية من طرف البرتغاليين إلى رأس الرجاء الصالح وحرمت البندقية من عوائدها وأرباحها الخيالية من تجارة الشرق، حيث عرفت البندقية قبل ذلك برخائها الاقتصادي من خلال حيازتها على أكبر سهم من هذه التجارة و"ظلت البندقية مملكة الذهب في العالم المسيحي"⁽³⁴⁾ لفترة طويلة من الزمن قبل اكتشاف البرتغاليين لطريق رأس الرجاء الصالح لذا كان البنادقة والجنوبيين من أكبر المنشغلين بإعادة التجارة الشرقية إلى طريقها التقليدي بعد الكشف البرتغالي، كما سعت

البندقية إلى الحفاظ على امتيازاتها التجارية في حوض البحر الأبيض المتوسط بعد سقوط السلطنة المملوكية على أيدي العثمانيين⁽³⁵⁾.

وليس أدلّ على انتعاش الحياة الاقتصادية لجمهورية البندقية ورخائها من عوائلها التجارية أنّ عملة البندقية كانت متداولة في نهاية القرن الخامس عشر وبداية القرن السادس عشر الميلاديين في مصر.

وأمام هذه الحركة التجارية الواسعة بين الشرق والغرب، وما شهدته الموانئ الإسلامية على المتوسط والأحمر، فقد حقق التجار المسلمون الذين كانوا روادا لها وعلى رأسهم المماليك رخاء اقتصاديا طيلة قرون من الزمن في المشرق الإسلامي، فقد شهدت مصر المملوكية حياة الثراء والبذخ وتشييد القصور والقلاع، وكثير من المعالم الحضارية، كالمساجد والمدارس، وإبداع الصناعات والحرف والفنون وازدهار الحياة الاجتماعية في تلك الفترة من عوائد التجارة العالمية، التي كانت المدن المملوكية كلّ منها يشكل عاصمة لهذه التجارة، لذا نجد بمجرد ما إن فقد المماليك هذا الامتياز الاستراتيجي سرعان ما تدهورت السلطنة المملوكية، وكانت أول الأقاليم الإسلامية انهيارا إثر تحول التجارة العالمية إلى رأس الرجاء الصالح، وانحيار الاقتصاد المملوكي، فانهارت على إثره الحياة السياسية والاجتماعية وساءت أحوالها الداخلية، فساء النظام الداخلي للسلطنة، فلجأ آخر السلاطين المماليك إلى أساليب التعسف والمغالاة في الضرائب، والتلاعب بالعملة من أجل تدارك الوضع كما سيأتي بيانه.

3- تحول طريق التجارة العالمية إلى رأس الرجاء الصالح وآثره على المشرق الإسلامي:

إنّ العبور الذي قام به البرتغاليون لرأس الرجاء الصالح في صائفة 1498م عمل على تغيير الوضع الاقتصادي في المشرق الإسلامي، بعد أن وصل البرتغاليون إلى الهند، عبر الطريق البحري الجديد، وتحويلهم الحجم الأكبر من التجارة العالمية التي شهدها المشرق الإسلامي عن طريقها التقليدي عبر مصر والشام والبحر الأبيض المتوسط، كان له الأثر البالغ في الحياة الاقتصادية للمنطقة.

فاستطاع الأوروبيون تحقيق حلمهم في السيطرة على هذه التجارة، والحدّ من المعاناة الاقتصادية الأوروبية، بسبب ارتفاع أسعار السلع الشرقية من جراء الضرائب الجمركية الباهظة التي تتعرض لها هذه السلع في مناطق عبورها إلى مناطق استهلاكها في أوروبا، وقد غالى المماليك في فرض هذه الضرائب، لأنه كان يجوزتهم أغلب شبكة طرق هذه التجارة برا وبحرا، فقد كانت هذه الضرائب تفوق أغلب الأحيان الأسعار الحقيقية للسلع، لما تتعرض له من مضاعفات جمركية إلى جانب نفقات نقلها.

فقد كان المماليك يفرضون رسوما جمركية على السلع القادمة إلى السويس من مناطق إنتاجها عند تفرغها من السفن، ثم تفرض عليها رسوم جمركية أخرى عند شحنها في الإسكندرية وكثيرا ما كانت هذه الرسوم تساوي سدس قيمة السلع، بالإضافة إلى نفقات نقلها، ورغم أنّ المماليك قد اشتطوا في فرض هذه الرسوم إلا أنّها لم تقلل من أرباح التجار الأوروبيين العاملين بهذه التجارة وتوريدها إلى أوروبا من تحقيق أرباح طائلة⁽³⁶⁾.

ولم تكن الرسوم الجمركية وحدها هي التي ترهق التجار والمستهلكين الأوروبيين فإنّ احتكار السلاطين المماليك لبعض أنواع السلع، ومضاعفتهم لرسوم الجمركة قد زاد في تكلفة السلع، فقد اتبع بعض السلاطين سياسة احتكار تجارة التوابل، مثل السلطان برسباي الذي أصدر مرسوما في عام 1428م يقضي بمنع شراء التوابل من غير مخازن السلطان، الأمر الذي أدى إلى ارتفاع أسعار تجارة التوابل، وأصناف أخرى مثل الحرير الذي كانت تجارته تعرف رواجاً كبيراً، ومن آثار هذا الاحتكار أن أصبح التجار الأوروبيين يحصلون على القنطار الواحد من الفلفل الأسود بسعر يصل أحيانا إلى 130 ديناراً بسبب سياسة الاحتكار التي اتبعها السلاطين المماليك، وقد كان القنطار منه قبل ذلك بسعر 50 ديناراً في القاهرة، و80 ديناراً في الإسكندرية⁽³⁷⁾.

لذلك كثيرا ما احتج الأوروبيون على السياسة الاحتكارية التي اتبعها السلاطين المماليك تجاه التجارة الشرقية، وكان أول احتجاج سنة 1432م من طرف التجار القطلانيين، كما احتج تجار قشتالة وأرغونة وهددوا بقطع تجارتهم مع المماليك، غير أنّ

السلاطين المماليك لم يكتفوا بهذه الاحتجاجات، إلا بعض الإجراءات التي قاموا بها من أجل تهدئة الوضع مع الاستمرار في سياسة الاحتكار، وقد حاول بعضهم التخفيف من حدة الاحتكار مثل السلطان جمح، لكن ظلّت هذه السياسة سائدة بعده، مما دعا بعض التجار الأوروبيين إلى الانتقام من السياسة الاحتكارية التي اتبعتها السلاطين المماليك فقد قاموا سنة 1475م بعمليات قرصنة ضدّ تجار السلطان قايتباي وأسرهم، فرد السلطان قايتباي على ذلك بأسر جميع التجار الأجانب في الإسكندرية⁽³⁸⁾.

وظلّت سياسة المغالاة في جباية الضرائب على التجارة الشرقية مستمرة من قبل السلاطين المماليك حتى بلغت نسبتها قيمة السلعة 100% بعد أن كانت 10%، وتزامن ذلك مع وصول البرتغاليين إلى الهند عبر طريق رأس الرجاء الصالح سنة 1498م في عهد السلطان قانصوه الغوري، مما أدى إلى تراجع حركة التجارة عبر طريقها التقليدي، وزيادة المغالاة في نسبة الرسوم الجمركية بجميع الموانئ المملوكية في جدة والإسكندرية ودمياط من أجل تغطية النفقات التي تحتاجها الخزانة السلطانية بعد امتناع التجار الأوروبيين عن التعامل مع الموانئ المملوكية في مصر والشام في تلك الفترة⁽³⁹⁾.

وأمام هذه المعطيات تغيرت السياسة المملوكية تجاه التجار الأجانب بالمدن التجارية المملوكية، مما حمل الأوروبيين على ضرورة السعي إلى اكتشاف طريق جديد لا يمر عبر شبكة الطرق التجارية التقليدية، فتمكن البرتغاليون من الوصول إلى قاليقوت في الهند سنة 1498م فعملوا على تحويل طريق التجارة الشرقية من مصادرها في المحيط الهندي إلى رأس الرجاء الصالح، بحيث لم تعد الطرق التقليدية عبر مصر محورا رئيسيا لهذه التجارة كما كانت عليه من قبل، فأبعدت مصر والبندقية عن وساطتهما في حركة التجارة التي كانت سببا في ارتفاع أسعار العروض التجارية في الأسواق الأوروبية.

وبعد اكتشاف البرتغاليين للطريق التجاري الجديد عبر رأس الرجاء الصالح قاموا بتعزيزات عسكرية لتشييد الرقابة على حركة التجارة في المحيط الهندي، حيث أقام المستكشف (دي جاما) مدة ثلاث سنوات يراقب تحركات السفن التجارية ومهاجمتها حيث قام أثناء

عودته في سبتمبر 1499م إلى لشبونة بمهاجمة إحدى السفن التجارية العربية واستولى على حمولتها وأقام حامية عسكرية تتكون من خمس سفن حربية على بوابة البحر الأحمر سنة 1502م أثناء عودته إلى الهند مرة أخرى، وذلك لقطع الطريق على السفن التجارية التي تمر عبر البحر الأحمر إلى الموانئ الداخلية، وكذلك لمنع مختلف السفن التجارية التي تجوب مياه المحيط الهندي إلا بتصريح من الحامية البرتغالية المرابطة على مدخل البحر الأحمر.

واشتد خطر البرتغاليين في المنطقة ولحق بها ضرر كبير، ولم يكتف البرتغاليون بتشديد الخناق على حركة التجارة فحسب بل هددوا أمن المنطقة برمتها، حيث يذكر ابن اياس أنه في سنة 1505م تمكن الجواسيس البرتغاليين من التسلل إلى مكة نفسها⁽⁴⁰⁾.

واشتط البرتغاليون في مهاجمة السفن والمراكز التجارية الإسلامية في مياه الخليج العربي والبحر الأحمر والمحيط الهندي من أجل تثبيت أقدامهم في المنطقة وتشديد الخناق على حركة التجارة بها⁽⁴¹⁾.

وتمكن البرتغاليون من ترسيخ أقدامهم باستيلائهم على جزيرة سقطرى سنة 1506م وملقا سنة 1511م في الجهة الجنوبية الشرقية من آسيا، وبذلك تمكن البرتغاليون باستيلائهم على جزيرة سقطرى من التحكم في الطريق البحري الذي يربط بين مصر والهند وذلك كون الجزيرة تقع في القرن الإفريقي، حيث تمكنهم من مراقبة السفن التي تمر عبر مدخل خليج عدن إلى البحر الأحمر، كما أنهم استطاعوا أن يغلّقوا الطريق المؤدي إلى الخليج العربي وذلك باستيلائهم على هرمز⁽⁴²⁾.

وبعد أن تمكن البرتغاليون من السيطرة على الطرق التجارية التقليدية وتحويل التجارة منها إلى رأس الرجاء الصالح، أدى إلى انخفاض أسعار السلع الشرقية في الأسواق الأوروبية إلى نصف سعرها مقارنة بسعرها عندما كانت تنقل عبر طريقها التقليدي، حيث كان سعر قنطار الفلفل مثلا في ميناء قاليقوت بين 2,5 و3 بندقيا وبيع بعد وصوله إلى الإسكندرية بـ 80 بندقيا فصار سعره بعد الكشف الجغرافي يباع في لشبونة بسعر يتراوح بين 30 و40 بندقيا، هذا فضلا عن توفره في لشبونة يغني المستهلك الأوروبي عن مشقة الحصول عليه⁽⁴³⁾.

وبعد أن تمكن البرتغاليون من تحويل التجارة الشرقية إلى رأس الرجاء الصالح، أدى ذلك إلى حدوث ضرر كبير بحركة التجارة في المحيط الهندي والبحر الأحمر والأبيض المتوسط، الأمر الذي أدى إلى انهيار اقتصاد الأقاليم الإسلامية طيلة القرن السادس عشر ومن مظاهر التدهور والانهيار:

3-1- إفلاس النظام النقدي وتدهور الحياة الاجتماعية:

لقد كان لاكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح من قبل البرتغاليين، ووصولهم إلى الهند عام 1498م انعكاسات اقتصادية هامة، إلى جانب الآثار السياسية والاجتماعية والإستراتيجية، خاصة أثناء القرن السادس عشر، مما أدى إلى تغيير الجغرافية السياسية في منطقة المشرق الإسلامي، وعلى رأسها مناطق نفوذ المماليك في مصر والشام والحجاز التي شهدت فترة من الازدهار الاقتصادي ردحا من الزمن أيام سيطرتها على طريق التجارة العالمية المارة بأراضيها، لعدة عوامل أهلتها لذلك وعلى رأسها الاستقرار السياسي الذي شهدته المنطقة، بالإضافة إلى القوة العسكرية التي اكتسبتها من قوتها الاقتصادية.

فكان تحول التجارة العالمية من قبل البرتغاليين إلى رأس الرجاء الصالح سببا مباشرا في إنحسار القدرات الاقتصادية لهذه المنطقة وإضعاف نشاطها التجاري وحرمانها من العوائد الجمركية التي كانت تجلبها من عوائد هذه التجارة بعد أن تمكن البرتغاليون من الوصول إلى مصادر التجارة الشرقية في قاليقوت عام 1498م، فتحول نشاط التجارة الشرقية من المحيط الهندي إلى الطريق الجديد، وأصبح البرتغاليون يتحكمون في مصادر هذه التجارة، فعملوا على إنهاء الوساطة المصرية والبندقية التي كانت سببا في ارتفاع أسعار هذه التجارة عند وصولها إلى الأسواق الأوروبية، ولم تعد مصر المحور الذي تجتمع فيه التجارة الشرقية فشهدت الأسواق الأوروبية إثر هذا التحول انتعاشا اقتصاديا كبيرا بأن انخفضت الأسعار وأصبح سعر القنطار الواحد من الفلفل يتراوح بين 20 و30 بندقيا، وكان سعره قبل هذا التحول في الأسواق الأوروبية 80 بندقيا، بعد أن يباع في مناطق إنتاجه ويشحن في ميناء قاليقوت ب 2,5 أو 3 بندقيا أي بنسبة تخفيض حوالي 50 %، كما أصبح المستهلك الأوروبي

يتحصل على السلع الأوروبية من أسواق لشبونة وإنجلترا، والأراضي المنخفضة بعد أن تكفلت السفن البرتغالية بنقلها إلى مناطق استهلاكها، وظلت الأسواق الأوروبية تنعم بخيرات التجارة الشرقية عبر طريقها الجديد طيلة قرنين من الزمن، أي حتى نهاية القرن الثامن عشر إثر تغير موازين القوة الدولية في البحار والمحيطات، وظهور منافسين أقوياء من الدول الأوروبية للبرتغال مثل الإنجليز والهولنديين⁽⁴⁴⁾.

فكان لتحول التجارة العالمية عن طريقها التقليدي إلى الطريق الجديد كبير الأثر في تدهور اقتصاديات منطقة المشرق الإسلامي، لا سيما مصر والشام والحجاز ابتداء من الربع الأول من القرن السادس عشر، وقد حاول آخر السلاطين المماليك السلطان قانصوه الغوري تدارك الوضع وإعادة الاعتبار الاستراتيجي للمنطقة والحفاظ على دورها في حركة التجارة العالمية، فحاول مواجهة الخطر البرتغالي، فأرسل حملته البحرية الأولى لمواجهة البرتغاليين في ديو عام 1509م، إلا أنه مني بهزيمة كانت نذيرا بذهاب هيبة المماليك التاريخية في المنطقة، فعمل السلطان الغوري جاهدا من أجل ضرب القرصنة البرتغالية في البحر الأحمر وتحصين الموانئ المملوكية تجاههم، إلا أنّ هذه التدابير لم تكن ناجعة أمام تفاقم الوضع الداخلي للمملكة، وتزايد الخطر البرتغالي في المنطقة. ومن الجهود التي قام بها الغوري حيث يذكر ابن إياس ما نصه: (إنّ الإفرنج⁽⁴⁵⁾ قد زاد تشويشهم على التجار في البحر الملح⁽⁴⁶⁾، وصاروا يحفظون البضائع من المراكب، وقد ملكوا كمران وهي من بعض جهات الهند⁽⁴⁷⁾، وقد تكامل من مراكب الفرنج بالبحر نحو عشرين مركبا، وكثرت الإشاعات بسفر السلطان إلى السويس⁽⁴⁸⁾).

كما يذكر ابن إياس عن حالة الانهيار والتدهور الذي أصاب الموانئ المملوكية عقب الوجود البرتغالي في المنطقة في حوادث سنة 920هـ/1514م (وكان في تلك الأيام ديوان المفرد، وديوان الدولة وديوان الخاص في غاية الانشحات والتعطيل، فإن بندر الإسكندرية خراب، ولم تدخل إليه القطائع⁽⁴⁹⁾ في السنة الخالية، وبندر جدة خراب بسبب تعبت الفرنج على التجار في بحر الهند، فلم تدخل المراكب بالبضائع إلى بندر جدة نحو من ست سنين وكذلك من جهة دمياط⁽⁵⁰⁾).

فمن آثار تحول التجارة العالمية عن مسلكها التقليدي إلى الطريق الجديد وتدهور اقتصاد دولة المماليك، أن شحّت المصادر المالية لخزانة الدولة التي اعتمدت أساسا على عوائد التجارة، فقد لجأ السلاطين إلى سياسة التحاليل من أجل الحصول على الأموال عن طريق مصادرة أموال الناس وممتلكاتهم الخاصة، ومنافسة أرباب الأعمال والتجار في أرزاقهم من أجل تعويض العجز المالي للخزينة السلطانية، حيث يذكر ابن إياس في حوادث سنة 919هـ/1513م عن ما قام به الغوري من تحاليل فقال (يشترى القمح ويرسله إلى الشام فإنه كان بما غلاء عظيم، حتى قيل وصل فيها كلُّ أردب قمح سبعة أشرفية، فكان يشترى القمح من مصر ويرسله إلى البلاد الشامية، فانشحطت القاهرة من الخبز والدقيق بسبب ذلك، وكادت أن تكون غلوة مع وجود القمح الجديد)⁽⁵¹⁾.

وكان الغوري يسعى إلى هذا الأسلوب من أجل استغلال فارق الثمن في القمح بين مصر والشام، فكان من آثار ذلك أن ساءت الحياة الاجتماعية في مصر والشام، كما اشتط الغوري في فرض الضرائب على كبار رجال الدولة، ومصادرة أموالهم وممتلكاتهم الخاصة، حيث يذكر ابن إياس عن ذلك في حوادث سنة 907هـ/1501م عندما عجز عن دفع نفقات الجند ولجؤه إلى سياسة المصادرة من أجل تسديد هذه النفقات، فيذكر أنه (ظلّ يصيرهم نحوًا من أربعة أشهر حتى جمع الأموال من المصادرات)⁽⁵²⁾.

وعندما اشتدّت حاجة السلطان الغوري لتجهيز حملة عسكرية ضدّ البرتغاليين لبناء أسطول السويس سنة 919هـ/1513م، أمر الجند بجمع الخشب من أشجار ممتلكات الناس الخاصة، حيث يذكر ابن إياس ذلك في حوادث هذه السنة (صاروا يقطعون أشجار الناس من الغيطان غصبا باليد، ويرسلونه إلى السويس لأجل عمارة المراكب هناك)⁽⁵³⁾.

ومن أبرز مظاهر الضائقة المالية التي حلت بخزينة السلطنة أن لجأ السلطان إلى تجميد مرتبات الموظفين والإنقاص منها، والاستيلاء على الأوقاف الشرعية، حيث يخبر ابن إياس عن ذلك في حوادث سنة 914هـ/1508م أنّ السلطان الغوري (تعرض للرزق الاحباسية والأوقاف... فحصل للناس الضرر الشامل... وكانت حادثة مهولة لم يسمع بمثلاها)⁽⁵⁴⁾.

كما يخبر ابن إياس عن نفسه أنه من الذين شملتهم المصادرات فقال (وأنا من جملة من وقع له ذلك)⁽⁵⁵⁾، وظلّ ابن إياس يرفع تظلمه للسلطان الغوري فتمكن من استمالاته وأعاد له إقطاعه في السنة التالية 915هـ/1509م.

وقد اشتط السلاطين المماليك في التحاليل من أجل تغطية العجز المالي للخزينة إلى حدّ التلاعب بالعملة، مما زاد الوضع الاقتصادي سوءاً وتدهوراً، مما أحدث عدم الاستقرار في السوق، كما لجأ السلاطين المماليك إلى إجبار التجار على شراء البضائع من الخزانة السلطانية بأثمان باهظة، مما يضطرهم إلى بيعها بأثمان منخفضة عن ثمن الشراء، فيكلهم ذلك خسارة أثمان باهظة مما زاد الوضع الاقتصادي تأزماً، وزعزعة الحياة التجارية في الأسواق، ويذكر ابن إياس مخبراً عن ذلك في تأريخه لحوادث سنة 917هـ/1511م أنّ السلطان الغوري (أرم على التجار قاطبة شاشات وأرز وأتوابا صوفا، وأرم على السوق زيتا وعسلا وزيبيا وأصناف بضائع يخسرون فيها الثلث، وصاروا يستحثون في سرعة عن الثمن لأجل النفقة، فغلقت الأسواق بسبب ذلك وأقامت مغلوقة أياماً)⁽⁵⁶⁾.

كما لجأ الغوري إلى جمع خراج الأرض من المقطعين من المزارعين وتحصيلها قبل أوانها فتضجر كثير من الفلاحين من ذلك فتركوا أراضيهم، فذكر ابن إياس ذلك في حوادث سنة 922هـ/1516م بقوله: (وأخلوا البلاد، وتركوا زروعهم في الأراضي ورحلوا، وخرب بعض البلاد في هذه الحركة...)⁽⁵⁷⁾.

ومما زاد في تردي الأوضاع الاقتصادية من جراء شحة الحركة التجارية بسلطنة المماليك عقب تحولها إلى رأس الرجاء الصالح في عهد السلطان الغوري زيادة الضريبة على تجار الأسواق الشهرية التي زادت على الألفي دينار، وقد تعرض التجار الأجانب لنفس الإجراء وهم التجار الوافدين على الموانئ المملوكية في مصر والحجاز مما جعلهم ينقطعون عن المتاجرة مع هذه الموانئ، والتحول إلى الطريق الجديد، مما جعل المدن التجارية مثل الإسكندرية ودمياط وجدة وغيرها تعيش حالة من الكساد بسبب عدم دخول السفن التجارية من الموانئ الشرقية، واشتدت الأزمة الاقتصادية على مصر في عام 1514م، وظلّت

الأزمة على هذا الحال مدة ست سنوات، فامتنع التجار الفرنجة والمغاربة من دخول الثغر وميناء جدة وعز وجود الشاشات من مصر، كما انقطعت السلع القادمة من أوروبا⁽⁵⁸⁾.

حيث يذكر ابن إياس عن الكساد الذي حلّ بمدينة الإسكندرية في حوادث سنة 920هـ/1514م أنها كانت (في غاية الخراب بسبب ظلم النائب وجور القباض، فإنهم صاروا يأخذون من التجارة العشر عشرة أمثال فامتنع تجار الفرنج والمغاربة من الدخول إلى الثغر فتلاشى أمر المدينة وآل أمرها إلى الخراب...) ⁽⁵⁹⁾.

وقد شهدت جدة حالة من الكساد التجاري لا يقل سوءا عن الإسكندرية بسبب التعسف الذي اتبعه حسين نائب جدة من قبل الغوري في فرض الضرائب على تجار الهند مما أدى إلى عزوف التجار الأجانب عن الدخول إليها، حيث يذكر ابن إياس في حوادث سنة 922هـ/1516م أنّ حسين نائب جدة يأخذ العشر من تجار الهند المثل عشرة أمثال فامتنع التجار من دخول بندر جدة، وآل أمره إلى الخراب⁽⁶⁰⁾.

ومما تقدّم بيانه يتضح جليا مدى تأثير تحول التجارة العالمية عن طريقها التقليدي إلى رأس الرجاء الصالح، عقب وصول البرتغاليين إلى الهند عبر هذا الطريق الذي كان سببا مباشرا في تدهور اقتصاديات البلاد الإسلامية طيلة فترة الوجود البرتغالي بالمنطقة إبان القرن السادس عشر.

3-2- ركود التجارة في الموانئ الإسلامية:

وبعد تدهور اقتصاديات البلاد الإسلامية وتدهور الحياة السياسية بها، تدهورت علاقاتها التجارية مع الدول الأوروبية التي كانت تتمتع بامتيازات اقتصادية مع دولة المماليك بوابة التجارة الشرقية، وكان البنادقة والجنوبيين في طليعة هذه الدول، فلما أحس البنادقة بخطورة تحول التجارة العالمية إلى رأس الرجاء الصالح بعد اجتياز البرتغاليين هذا الطريق ووصولهم إلى الهند سنة 1498م، وفقدانهم لامتيازاتهم الاقتصادية التي أقاموها مع دولة المماليك، فقد عمل البنادقة على تحسيس المماليك في مصر وملوك الهند عن طريق

سفراء الهند في لشبونة بخطورة الوضع، كما حاولوا من جانبهم إقناع ملوك الهند أن البرتغاليين غير قادرين على نقل السلع الشرقية دون مساهمة البنادقة.

كما حثّ البنادقة المماليك عن طريق البعثات الدبلوماسية المتكررة إلى بلاط المماليك في عهد السلطان الغوري من أجل حمل ملوك الهند على قطع علاقاتهم التجارية مع البرتغاليين، وغلقت موانئهم أمام السفن البرتغالية، كما انتقدت البنادقة سياسة المماليك المتبعة في الأسواق التجارية المملوكية، فأرسلت البندقية سنة 1503م سفيرها "بانديو سانوتو" إلى السلطان الغوري فطلب منه التخفيض من الأسعار التي تباع بها التوابل في الإسكندرية من أجل منافسة خصومهم في الأسواق الأوروبية، الذين أصبحوا يتحصلون على السلع الشرقية بأثمان أقل من ثمن سلع الأسواق المملوكية، بعد أن أصبحت تسوق إليهم هذه السلع عبر رأس الرجاء الصالح⁽⁶¹⁾.

أرسلت البندقية سفارة أخرى سنة 1504م إلى السلطان الغوري تدعوه إلى أن يغرق الأسواق بالتوابل حتى تستطيع منافسة البرتغاليين، كما ألحت عليه باستخدام نفوذه من أجل قطع علاقة البرتغاليين بملوك الهند، إلا أنّ هذه المحاولات التي قام بها البنادقة من أجل إقامة تحالف مع المماليك لإعادة الاعتبار للطريق التقليدي قد باءت بالفشل، فالوضع الداخلي الذي آلت إليه السلطنة كان عائقاً أمام أيّ إصلاحات يقوم بها السلطان الغوري، رغم المحاولات التي قام بها، ورغم التهديدات التي وجهها الغوري إلى بعض الدول الأوروبية للضغط على البرتغال لقطع علاقاتها مع الهند، وهددها باتخاذ إجراءات عنيفة ضدّ الرعايا المسيحيين بالقدس، وغلقت الأماكن المقدسة، وحمل هذه التهديدات الراهب الإسباني "مورو mouro" فالتقى هذا الراهب في روما بالبابا يوليوس الثاني سنة 1504م الذي التزم بحمل البرتغال على إيقاف حملاتها إلى الهند، كما بلّغ الراهب تهديدات الغوري إلى كل من إسبانيا والبرتغال إلا أنهم لم يكثرثوا لهذه التهديدات، كما أرسل الغوري سفيره الترجمان تغري بردي في أبريل 1506م إلى أوروبا، واستغرقت هذه الرحلة ثمانية عشرة شهراً زار فيها قبرص ورودس ثم مدينة البندقية، دون أن تكلل هذه السفارة بشيء كسابقاتها.

كما اقترحت البندقية على السلطان الغوري من أجل تدارك الوضع أن يشق قناة في السويس، إلا أنّ هذا المشروع ظلّ دون تنفيذ لأنّ أوضاع الدولة المالية والاقتصادية لم تكن لتطبيق مثل هذا المشروع.

ولما يعست البندقية من قدرة المماليك على التحكم في الوضع، وإقامة إصلاحات اقتصادية ناجعة لاستدراك الأمر من أجل التغلب على البرتغاليين وإعادة الاعتبار لطريق التجارة التقليدي، الأمر الذي دعاها إلى البحث عن حليف استراتيجي بديل عن المماليك فلجأت البندقية إلى إعادة التعاون مع الصفويين، مما أدى إلى تدهور العلاقات بين البندقية وبين المماليك، ومما زاد في توتر هذه العلاقات أن الغوري كشف مخطط البنادقة مع الصفويين عندما قبض الغوري على بعض البنادقة معهم خطابا من الشاه إسماعيل الصفوي يستحثّ البندقية على القيام بهجوم على سواحل مصر الشمالية، في حين يقوم الصفويون بمهاجمتها برا، فقام الغوري باستنطاق سفير البندقية وبعض رعاياها في طرابلس والإسكندرية وقبض على جميع الرعايا المسيحيين في القدس، وقام بغلق كنيسة القيامة وصادر ما فيها كما ألقى القبض على سفيره الأسباني "تغري بردي" الذي كشف أنّه كان يرأسل الدول الأوروبية بتقارير عن ضعف القدرات الحربية المملوكية في السواحل المصرية، فألقي عليه القبض في مارس 1511م⁽⁶²⁾.

وكان تدهور العلاقة بين البندقية والمماليك قد زاد في تشديد الخناق على المماليك وزاد في عزلتهم التجارية وتدهور اقتصاد الدولة، إلا أنّ أزمة الرعايا المسيحيين قد استقطبت الرأي العام الأوروبي بالاحتجاج عن ما نال رعاياهم من قبل السلطة المملوكية، فقدمت إلى مصر في مارس 1512م بعثة فرنسية من أجل إعادة العلاقات التجارية مع مصر، والسماح للحجاج المسيحيين بزيارة الأماكن المقدسة، ثم تلتها بعثة أخرى من البندقية في ماي 1512م بصحبة بعض القطع من الأسطول التجاري البندقي إلى الإسكندرية، وتوجت هذه البعثة بإطلاق سراح المسجونين وتجديد أوامر الصداقة بين البندقية والمماليك الحلفاء التقليديين، وعقد الغوري مع هذه البعثة صفقة تجارية تقضي بأن تزود البندقية المماليك بالأسلحة والأخشاب ومعدات حربية لمواجهة البرتغاليين⁽⁶³⁾.

إلا أنّ محاولات الغوري والإجراءات التي قام بها لم تنقذ السلطنة من الانهيار الاقتصادي وضياح العوائد المالية التي كانت تجنيها من عملية الجمركة في الموانئ التابعة لها، وتوفير الحماية الكافية للمنطقة وحفظ الأمن فيها، لا سيما أقاليم الحجاز الواقعة على سواحل البحر الأحمر، بالإضافة إلى المسؤوليات الضخمة الملقاة على عاتق المماليك الذين كان عليهم الحدّ من المنافسة البرتغالية في السواحل الهندية وعجز القوى الإسلامية المحلية عن مقاومة الوجود البرتغالي في المنطقة، وظلّ الخناق البرتغالي يشتدّ على المماليك بعد سقوط جزيرة سقطرى سنة 1506م وهرمز سنة 1508م، ولم تستطع القدرات العسكرية المملوكية أن تحقق انتصارا حاسما وفعالا في مياه الهند أمام البرتغاليين إلا بعض الانتصارات الجزئية قبل هزيمة "ديو" في خريف 1508م، فتحطمت فيها صفوة القوة الفعلية للأسطول المملوكي فأصبح للبرتغاليين قدم راسخة في المنطقة، مما جعل ميزان القوة يختل لصالح البرتغاليين في غياب قوة عسكرية إسلامية قادرة على ردع البرتغاليين وإعادة الاعتبار للطريق التجاري التقليدي بالموانئ الإسلامية.

وأمام ذلك كلّ بات من الضروري على العثمانيين القيام بهذه المسؤولية والإسراع للتدخل في المشرق الإسلامي، لاستدراك الوضع وحماية الظهير الإسلامي الاستراتيجي للدولة في المنطقة، فتم ذلك بدخول السلطان سليم الأول إلى مصر سنة 923هـ/1517م وضمّ مناطق النفوذ المملوكي للدولة العثمانية، ومواجهة البرتغاليين في البحر الأحمر والمحيط الهندي⁽⁶⁴⁾.

وعندما سيطر العثمانيون على مصر وبعد دخولهم إلى القاهرة في 03 محرم 923هـ الموافق لـ 26 جانفي 1517، وقف العثمانيون على حقيقة الوضع المتردي في المشرق، وما أصاب المنطقة من تدهور اقتصادي من جراء تحول التجارة العالمية إلى رأس الرجاء الصالح من قبل البرتغاليين، فعمل العثمانيون على إعادة الاعتبار للطريق التقليدي في البحر الأحمر والخليج العربي، فأولى السلطان سليم الأول أهمية كبيرة لإقامة علاقات تجارية قوية مع البندقية من أجل تنشيط التجارة عبر طريقها التقليدي، وتسويقها إلى الأسواق الأوروبية من

طرف البنادقة، من أجل عقد السلطان سليم الأول معاهدة تجارية مع البندقية من اثنين وثلاثين بندا عقب السيطرة على مصر وكان ذلك يوم 22 محرم 923هـ، الموافق لـ14 فيفري 1517م أي بعد تسعة عشر يوما من السيطرة على مصر، وتقضي هذه المعاهدة بإقامة علاقات تجارية مع البندقية تقرر امتيازات تجارية لصالح البندقية، من أجل فك العزلة التجارية عن الأقاليم الشرقية⁽⁶⁵⁾.

ومضمون هذه الامتيازات تأمين البنادقة على ممتلكاتهم ومتاجرهم وحرية التجار البنادقة في البيع والشراء دون قيد أو شرط، لاسيما في مدينة الإسكندرية، وقد حرص العثمانيون من خلال هذه الاتفاقية على تشجيع البندقية على تكثيف نشاطها التجاري والاقتصادي مع مصر، من أجل إعادة التجارة إلى سابق عهدها قبل تحويلها إلى رأس الرجاء الصالح، وقد أثمرت نتائج هذه الاتفاقية بأن أنشأت روح التنافس بين الدول الأوروبية من أجل إبرام اتفاقيات من أجل الحصول على امتيازات كالتالي حصلت عليها البندقية، فتلتها معاهدات أخرى أبدى فيها العثمانيون مرونة أكبر من سابقتها مثل معاهدة السلطان سليمان القانوني مع ملك فرنسا فرانسوا الأول سنة 1528م، ثم وطّدت بأخرى سنة 1535م تقضي بإعطاء امتيازات لرعايا الدولتين بحرية التنقل والتجارة، واستطاع العثمانيون من خلال سياسة الانفتاح التي اتبعوها مع بعض الدول الأوروبية من إعادة روح الانتعاش للتجارة العالمية في البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر طيلة القرن السادس عشر الميلادي.

خاتمة:

كان لاكتشاف البرتغاليين لطريق رأس الرجاء الصالح ووصولهم إلى الهند انعكاسات اقتصادية هامة على البلاد الإسلامية مما أدى إلى أهيار قدراتها الاقتصادية وإضعاف نشاطها التجاري، وحرمانها من العوائد الجمركية التي كانت تجنيها من عوائد التجارة المارة بأراضيها، وتحول نشاط التجارة العالمية من المحيط الهندي إلى الطريق الجديد عبر رأس الرجاء الصالح .

وأصبح البرتغاليون يتحكمون في مصادر هذه التجارة، وأنها الوساطة المملوكية والبنديقية فيها التي كانت سببا في ارتفاع أسعار هذه التجارة وصولها إلى الأسواق الأوروبية ولم تعد الأقاليم الإسلامية المحور الرئيسي الذي تتجمع فيه التجارة الشرقية، فشهدت الأسواق الأوروبية انتعاشا اقتصاديا كبيرا بعد أن انخفضت الأسعار، كما أصبح المستهلك الأوروبي يتحصل على السلع الشرقية من أسواق لشبونة وإنجلترا والأراضي المنخفضة بعد أن تكفلت السفن البرتغالية بنقلها إلى أماكن استهلاكها.

وظلّت الأسواق الأوروبية تنعم بخيرات التجارة الشرقية عبر طريقها الجديد طيلة قرنين من الزمن إلى غاية نهاية القرن الثامن عشر، إثر تغير موازين القوة الدولية في البحار والمحيطات وظهور منافسين أقوى من الدول الأوروبية للبرتغاليين مثل الإنجليز والهولنديين.

وعلى خلاف ما شهدته الأسواق الأوروبية من انتعاش ورواج البضائع الشرقية بها فقد أدى ذلك إلى إفلاس النظام المالي للممالك الإسلامية، وركود التجارة بموانئها على المحيط الهندي والبحر الأحمر.

الهوامش والإحالات

- (1) - نعيم فهمي زكي: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، أواخر العصور الوسطى القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1973، ص 118.
- (2) - سعيد عبد الفتاح عاشور: بحوث ودراسات في تاريخ العصور الوسطى، دار الأحذب البحري بيروت، 1977م، ص 246-247.
- (3) - نعيم فهمي زكي: المرجع السابق ص 73، 74.
- (4) - نعيم فهمي زكي: المرجع السابق ص 154.
- (5) - البيوزيكي توفيق سلطان: تاريخ تجارة مصر البحرية في العصر المملوكي. جامعة الموصل للطباعة والنشر دمشق 1975، ص ص 74 - 76.
- (6) - أنطوان خليل ضومط: الدولة المملوكية، التاريخ السياسي والاقتصادي والعسكري، دار الحداثة بيروت 1982، ص 185.
- (7) - نفسه، ص 188 - 189.

- (8) - نفسه، ص 190.
- (9) - نفسه، ص 190-191.
- (10) - نفسه، ص 192.
- (11) - نعيم فهمي زكي: المرجع السابق، ص 132.
- (12) - اليوزنيكي توفيق سلطان: المرجع السابق، ص 68.
- (13) - نعيم فهمي زكي: المرجع السابق، ص 143.
- (14) - المرجع السابق، ص 169، 170.
- (15) - نفسه، ص 174.
- (16) - نعيم فهمي زكي: المرجع نفسه، ص 174 - 175.
- (17) - أنطوان خليل ضومط: المرجع السابق، ص 198.
- (18) - أنطوان خليل ضومط: المرجع نفسه، ص 195.
- (19) - نعيم فهمي زكي: المرجع السابق، ص 192.
- (20) - قاسم عبده قاسم: أهل الذمة في مصر العصور الوسطى، دار المعارف ط2، 1979، ص8.
- (21) - Heyd,W.: op . cit . t2, P435.
- (22) - نعيم فهمي زكي: المرجع السابق، ص 129.
- (23) - نعيم فهمي زكي: المرجع السابق، ص 130.
- (24) - جبرار (ب.س): الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر، ترجمة زهير الشايب، مكتبة الحانجي، القاهرة 1978، ج4، ص 210.
- (25) - ابن إياس: المصدر السابق، ج3، ص 92.
- (26) - Hammer,T: op . cit, p301.
- (27) - صلاح أحمد هريدي علي: دور الصعيد في مصر العثمانية (923هـ / 1517م - 1978م). دار المعارف، الإسكندرية، (د.ط)، ص 278.
- (28) - عبد الرحيم عبد الرحمان عبد الرحيم: العلاقات الاقتصادية والاجتماعية بين الولايات العربية إبان العصر العثماني (1517م - 1798م)، المجلة العربية للعلوم الإنسانية، تصدر عن جامعة الكويت العدد 09، المجلد الثالث، 1983، ص 14-15.
- (29) - ابن خلدون عبد الرحمان بن محمد: المقدمة لكتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر، دار الكتاب اللبناني، بيروت 1982، ص 362.

- (30) - عبد الرحيم عبد الرحمان عبد الرحيم: المغاربة في العصر العثماني (1517-1798)، المجلة التاريخية المغربية، تونس 1982، ص 85.
- (31) - إبراهيم علي طرخان : مصر في عصر المماليك الجراكسة. مكتبة النهضة المصرية، القاهرة 1960 ص 283.
- (32) - Hedy, W : op.cit,t II, P 433.
- (33) - عبد العزيز محمد الشناوي: المرجع السابق، ص 107.
- (34) - Braudel (Fernand) :la Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II, paris 1949, p254.
- (35) - شارل ديل : البندقية جمهورية أرسطوقراطية. ترجمة عزت عبد الكريم وتوفيق اسكندر، القاهرة 1948، ص 141-142.
- (36) - عبد العزيز محمد الشناوي: المرجع السابق ج 1، ص 110.
- (37) - wiet, G: L'Egypte arabe, histoire de la nation Egyptienne, T.V, paris 1934.pp574,576.
- (38) - ابن إياس: المصدر السابق، ج 2، ص 162.
- (39) - ابن إياس: المصدر السابق، ج 3، ص 60.
- (40) - ابن إياس: المصدر السابق، ج 4، ص 191.
- (41) - السيد مصطفى سالم: المرجع السابق، ص 51.
- (42) - عبد العزيز محمد الشناوي: الدولة العثمانية دولة إسلامية مفتترة عليها، مكتبة الأنجلو المصرية القاهرة 1983، ج 1، ص 699.
- (43) - إبراهيم عي طرفان: المرجع السابق، ص 293.
- (44) - إبراهيم عي طرفان: المرجع السابق، ص 293.
- (45) - يقصد البرتغاليين.
- (46) - البحر الأحمر.
- (47) - والصحيح أنها جزيرة قمران المواجهة للساحل اليمني المطل على البحر الأحمر، شمالي الحديدة.
- (48) - ابن إياس: المصدر السابق، ج 4، ص 359.
- (49) - القطائع: السفن.
- (50) - نفسه ج 4، ص 359.
- (51) - نفسه، ج 4، ص 302.
- (52) - نفسه، ج 4، ص 19.

- (53) - نفسه، ج4، ص152.
- (54) - نفسه، ج4، ص150.
- (55) - نفسه، ج4، ص150.
- (56) - نفسه، ج4، ص242.
- (57) - نفسه، ج5، ص31-32.
- (58) - الشاطر بصيلي عبد الحليل: (الصراع بين الدولة العثمانية وحكومة البرتغال في المحيط الهندي وشرقي إفريقيا والبحر الأحمر)، مجلة الدراسات التاريخية المصرية، عدد 12، المجلد12، سنة 1964-1965، ص132.
- (59) - ابن إياس: المصدر السابق، ج4، ص424.
- (60) - ابن إياس: المصدر السابق، ج5، ص83.
- (61) - نعيم فهمي زكي: المرجع السابق، ص378.
- (62) - Charles, Roux,F: au tour d'une route, l'Angleterre, L'isthme et le canal de suez T.I, Pris 1901, p45.
- (63) - إبراهيم علي طرحان: المرجع السابق، ص297.
- (64) - إبراهيم علي طرحان: المرجع السابق، ص298.
- (65) - Combe Etienne: précis de l 'histoire d'Egypte Tome3, L'Egypte Ottoman de la conquêt par selimI 1517 à l'arrivée de bonaparte, 1798, P06.