

الفصل السادس

عوامل ازدهار التجارة المصرية في العصر المملوكي

الفصل السادس

عوامل ازدهار التجارة المصرية في العصر المملوكي

لاشك أن أي ازدهار حضاري في أي بلد يتطلب توافر عدة مقومات تسهم في توفير الأرضية الخصبة، وبما أن التجارة هي إحدى المعالم الحضارية لتقدم البلاد، ولاسيما ذات الموقع التجاري المميز، فمن الضروري الوقوف بتأني على الأبعاد الاقتصادية لها⁽¹⁾. لقد كان لمصر في عصر المماليك الجراكسة علاقات خارجية واسعة النطاق مع عدد كبير من الدولة المعاصرة لها، وتنوعت تلك العلاقات بين ما هو سياسي وما هو اقتصادي، إلا أن محور هذه الدراسة سينصب على الجانب الاقتصادي فقط، والذي تضمن كل من القطاع الزراعي والصناعي والتجاري، وكل تلك القطاعات شكلت المقومات الأساسية للاقتصاد المملوكي، ومما هو ملاحظ أن القطاع الزراعي ارتبط بالجيش لكون المماليك استحدثوا نظاماً إقطاعياً بُني على أسس تتلائم مع الحكم العسكري القائم، إلا أن القطاع الحرفي ارتبط بالوضع السياسي الداخلي لدولة المماليك الجراكسة، أما القطاع التجاري الذي يعد من أهم القطاعات للمماليك الجراكسة لأنه كان مرتبطاً بالسياسة الخارجية، فضلاً عن السياسة الداخلية لها⁽²⁾.

إن تعرض القطاعين الحرفي والزراعي في مصر إلى الفساد والإهمال جعل السلطنة الجركسية تصب جل اهتمامها الأول والأخير على القطاع التجاري، الذي لم تبرز أهميته إلا في أواسط القرن الثامن الهجري/الرابع عشر الميلادي، وهذا يعود إلى عدة عوامل كان لها تأثير على عدم انتباه المماليك إلى الجانب التجاري قبل ذلك الحين، ومن هذه العوامل: العداء السياسي والعسكري المستمر مع القوى الأوروبية، وكذلك تشجيع المغول للتجارة البرية عن طريق بلاد فارس وأرمينيا وموانئ البحر المتوسط، فضلاً عن قرارات الحرمان

(1) ياسر عبد الجواد حامد المشهداني، العلاقات المصرية - الهندية (648-923هـ / 1250-1517م) دراسة في الجوانب السياسية والحضارية، رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة إلى كلية التربية (جامعة الموصل: 2000م)، ص 41.

(2) ضومط، الدولة المملوكية، ص 83-84، 179، 201.

(1)، التي أصدرتها البابوية ونصت فيها على تحريم المتاجرة مع المماليك المسلمين، ولاسيما بعد سقوط الإمارات الصليبية في بلاد الشام (2) لذلك اتسعت العلاقات بين الشرق والغرب قديماً وحديثاً بالطابع العدائي تارةً والسلمي تارةً أخرى، وعلى الرغم مما تركته الحروب الصليبية من أثار سلبية على جانبي البحر المتوسط، فإن العلاقات التجارية لم تنقطع نهائياً، إذ أن الاقتصاد يركز على وحدات يكمل بعضها البعض الآخر، ومنذ ذلك الحين استحدثت دولة المماليك الجراكسة نظاماً للتجارة، ووضعت له قواعد ثابتة للمبادلات التجارية القائمة بين آسيا وأفريقيا وأوروبا (3).

وقبل ذكر عوامل ازدهار التجارة المملوكية في مصر، لابد من التركيز على ابرز الأحداث التي شهدتها تلك الحقبة، والتي كانت سبباً في ازدهار تجارة المماليك لمدة لا تزيد عن أربعين سنة، فالحدث الأول تمثل بسقوط القسطنطينية في سنة 857هـ/1453م بأيدي الأتراك العثمانيين، ونتج عنه اضطراب التجارة بين الشرق والغرب، فبعد أن كان التجار الأوروبيون يسلكون الطرق البرية والبحرية عبر آسيا إلى أوروبا عبر البحر الأسود والأناضول والمضائق، أصبح المرور بتلك الطرق أمراً صعباً، فضلاً عن سوء معاملة السلطات العثمانية للتجار الإيطاليين، وإغلاق البحر الأسود أمام تجارهم، الأمر الذي أدى إلى مغادرة قسم منهم إلى بلادهم. أما القسم الآخر، فقد اتخذ طريقاً بديلاً أكثر أمناً على تجارتهم متجهاً إلى البلاد الجركسية (4).

(1) لقد نجحت التحريمات البابوية لفترة من الزمن استمرت حتى النصف الأول من القرن الرابع عشر الميلادي، وذلك بسبب التطورات السياسية والاقتصادية التي حصلت في الشرق. للمزيد من التفاصيل. ينظر: ضومط، الدولة المملوكية، ص 204-205.

(2) توفيق سلطان اليوزبكي، تاريخ تجارة مصر البحرية في عصر المماليك (مؤسسة دار الكتاب للطباعة والنشر، جامعة الموصل: 1975م)، ص 39؛ سير مارس ارنولد، تراث الإسلام (دار الطليعة، بيروت: 1972م)، ص 2؛ احمد صادق، تاريخ مصر الاجتماعي والاقتصادي (دار الغد، بيروت: 1979م)، ص 368؛ R. H.C. Davis , A History Of Medieval Europe (Great Britain , London: 966) , p. 391 ; Arnold Hottinger , The Arabs their history Culture and place in the Modern World (Great Britain , London: 1960): part. I / p. 110 , 113.

(3) علي السيد علي محمود، العلاقات الاقتصادية بين المسلمين والصليبيين (عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، الإسكندرية: 1996م)، ص 131؛ المشهداني، العلاقات المصرية، ص 41.

(4) كلود كاهن، الشرق والغرب زمن الحروب الصليبية، ترجمة: احمد الشيخ (د.م.، القاهرة: 1995م)، ص 248

Aliyahu Ashtor , Studies On The Levantine Trade In The Middle Ages (Great Britain , London: 1978) , p. 21 ; J. B. Bury , The Cambridge Medieval History (Great Britain , London: 1964): Vol. VIII/ p. 231.

أما ما يخص الدولة العثمانية التي أولت كل اهتمامها للعمليات الحربية من أجل السيطرة والتوسع، لذلك لم تعط أية أهمية للتجارة، بل أنها قامت بإلقاء القبض على جميع الجاليات الأجنبية، ولاسيما التجار الايطاليين الذين احتكروا التجارة في المنطقة منذ امد بعيد⁽¹⁾، وفيما يتعلق بالجانب الأوربي، ولاسيما البابوية التي كانت تفرض قيوداً معينة من أبرزها، منع المتاجرة مع الدول الإسلامية، إلا أن ما حصل للتجار الايطاليين بعد سقوط العاصمة البيزنطية القسطنطينية جعلها تتساهل في فرض بعض القيود المفروضة على بضائع معينة فأعطتهم الحرية في التعامل مع دولة المماليك الجراكسة، ولاسيما في مجال استيراد البخور والتوابل⁽²⁾ النفيسة Spices⁽³⁾ ذات القوة الشرائية العالمية⁽⁴⁾ والحرير والمصنوعات الخزفية⁽⁵⁾ تعويضاً لما فقدوه من أسواق القسطنطينية في المجال التجاري،

(1) لقد حاولت الممالك الإيطالية التقرب من الدولة العثمانية خلال فترة صراعها مع البيزنطيين، وفي أثناء ذلك راسلت الممالك الإيطالية أيضاً البيزنطيين سراً من أجل عدم فقدان مصالحها التجارية. للمزيد ينظر: نعيم زكي فهمي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى (مطابع الهيئة المصرية، القاهرة: 1973م)، ص 38.

(2) لقد كان تركيز التجارة الأوربية على محصولين أساسيين في تجارتهم منها البخور والتوابل التي لا يمكن الاستغناء عنهما، لأهميتها الدينية والدنيوية، فالكنايس والأديرة كانت تحتاج إلى البخور، ولاسيما في أوقات الصلاة والاحتفالات الدينية، وهذا يرفع من شأن الكنيسة، أما التوابل فهي لا تقل أهمية عن البخور، فهي تتعلق بالناحية الغذائية، لاستخدامها في حفظ الأطعمة. للمزيد من التفاصيل ينظر: عاشور، بحوث ودراسات، ص 131-132.

(3) Spices: يستخدم مصطلح Spices لحد ما لغير ما يقصد به كتوابل، لأنه في العصور الوسطى كان يشار بهذا المصطلح على مجموعة متنوعة من المنتجات، ففي إحدى المعاهدات المبكرة في القرن الرابع عشر تم إدراج (288) نوعاً مختلفاً من هذه المنتجات التي تشمل (القطن والنحاس والتمور والصمغ العربي والخردل وزيت الزيتون والبهارات والرصاص والشمع... الخ) وكانت تلك المواد تأتي من الشواطئ الجنوبية أو الشرقية للبحر المتوسط، وكان لها مردود مالي كبير في الشمال. ينظر: Divas , A history , p. 395.

(4) لم تحدد القيمة الشرائية لتلك المواد حتى بدايات القرن السابع عشر الميلادي / إذ كانت السلع تقدر بموازين ومقاييس أو معايير تختلف حسب الزمان والمكان، فقد كانت مادة الفلفل تقدر بثلاثمائة رطل في الهند، بينما يساوي منه رطل في منطقة البحر المتوسط. ينظر: شوقي عبد القوي، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية " 41-904هـ/661-1498 " (مطابع السياسة، الكويت: 1990م) ص 215.

(5) عاشور، بحوث ودراسات، ص 131-132؛

Pirne , Economic and the Social History of Medieval Europe (Great Britain London: 1966) , p. 144 – 145.

ومن البضائع التي منع التعامل بها، وخاصة التي تدخل في الأعمال الحربية كالأخشاب التي تدخل في صناعة السفن⁽¹⁾.

ومما هو معلوم أن تأخر وسائل الإنتاج في المدن الأوربية طوال العصور الوسطى كان حافزاً لاتجاههم نحو الشرق من أجل الحصول على البضائع التي يحتاجونها مقابل ذلك بدأ الإقطاع الأوربي بالتلاشي تدريجياً، فتحول النظام الإقطاعي الأوربي من زراعي إلى تجاري في أواخر القرون الوسطى حتى اندفع الأوربيون في طلب السلع الشرقية، فوصلت إليهم عن طريق قنوات الاتصال التقليدية التي هي على وجه التحديد عبر آسيا الوسطى وروسيا والخليج العربي والبحر الأحمر، ومنه إلى سواحل البحر المتوسط، ومن ثم تنقل إلى أوربا⁽²⁾.

أما بخصوص الحدث الثاني فيتعلق بالسياسة التعسفية التي استخدمها حاكم اليمن ضد التجار الأوربيين في ميناء عدن، منها فرض الضرائب الباهظة الثمن على البضائع التي يحملها التجار، فضلاً عن التفتيش الدقيق الذي تقوم به السلطات اليمنية⁽³⁾، ولذلك ارتفعت أسعار السلع في أسواق مصر لعدم وصولها إلى الموانئ المصرية وهذا ما قلل من فرص الربح المجزي للدولة والتجار في مصر، علماً أن نسبة كبيرة من التجار في عدن كانوا من المصريين، الذين تلقوا تحذيراً من سلطانهم في سنة 857هـ/1453م من إرساء سفنهم في ميناء عدن، والطلب منهم الإقامة في ميناء جدة⁽⁴⁾، فضلاً عن تدمير التجار الأوربيين أيضاً من تلك السياسة ذات المصلحة الواحدة، وخاصة عندما كان لا يسمح للسفن القادمة من

- (1) فهمي، طرق التجارة، ص 39؛ عبد الأمير محمد أمين، دراسات في النشاط التجاري والسياسي الأوربي في آسيا (1600-1800م) (منشورات الجامعة الأردنية، عمان: 1987م)، ص 6.
- (2) عاشور، بحوث ودراسات، ص 131-132؛ حياة ناصر الحجى، العلاقات بين سلطنة المماليك والممالك الإسبانية في القرنين الثامن والتاسع الهجري / الرابع عشر والخامس الميلادي، دراسة وثائقية (مطبعة كويت تايمز، كويت: 1980م)، ص 360؛ أمين، دراسات في النشاط، ص 7.
- (3) عندما تصل إحدى السفن إلى ميناء عدن، يصعد إليها عمال الميناء وينزع قلاعها ودفتها ومرساتها حتى لا يسمحوا لها بالإبحار قبل دفع الضرائب، ثم يصعد رجل يفتش الرجال تفتيشاً دقيقاً مهيئاً، وكذلك تفتش النساء امرأة. ينظر: المقرئ، السلوك، ج 4 / ق 2 / ص 681؛ عثمان، تجارة المحيط، ص 175.
- (4) ازدادت أهمية ميناء جدة في التجارة المصرية الهندية منذ سنة (825هـ/1422م) إذ أصبحت السفن التجارية القادمة من الهند تبحر مباشرة من دون المرور بميناء عدن، وبذلك ازدهر ميناء جدة، الأمر الذي حفز السلطة المملوكية من الأشراف المباشر على الميناء من لدن كل سلطان جركسي يتولى السلطنة لغرض جمع الضرائب، وبهذا صار يتوجه كل عام أمير مملوكي للجباية بأمر من السلطان. ينظر: المشهداني، العلاقات المصرية، ص 51-52.

الشرق الأقصى من الهند والصين إلى أن تصل إلى شمال ميناء عدن في البحر الأحمر، إلا أن آخر ما تصل إليه السفن هو ميناء عدن ومن ثمة تنقل البضائع شمالاً أما عن طريق القوافل في شبه الجزيرة العربية أو عن طريق السفن إلى موانئ مصر والحجاز⁽¹⁾، مما أدى إلى تقليل أهمية طرق التجارة الآسيوية في القرن الثامن الهجري/الرابع عشر الميلادي، وانتعاش طريق البحر الأحمر في مصر، الأمر الذي أتاح الفرصة لسلاطين الجراكسة من استثمار الطرق التجارية والاستفادة من التجارة من أجل تثبيت أركان دولتهم وبهذا أصبحت التجارة عنصراً مهماً من عناصر العلاقات الاقتصادية لدولة المماليك الجراكسة⁽²⁾.

وبعد أن وقفنا على أهم الأحداث التي عاشتها مصر آنذاك، وأسهمت في تقدم الحياة الاقتصادية وتطورها في عصر المماليك الجراكسة، لابد من التركيز على أبرز العوامل التي تمكنت من خلالها سلطنتهم من السيطرة على تجارة الشرق والغرب حتى أواخر القرن التاسع الهجري / الخامس عشر الميلادي⁽³⁾، ومن أبرز تلك العوامل:

أ. الموقع الجغرافي

لقد كان لموقع مصر الجغرافي أثرٌ إيجابي في حياتها الاقتصادية والسياسية⁽⁴⁾، إذ يحدها من الغرب الصحراء الليبية، ومن الجنوب بلاد النوبة، أما من الشمال فيحدها البحر المتوسط وبلاد الشام ومن الشرق البحر الأحمر⁽⁵⁾، ممّا مكنها من السيطرة بشكل واضح على منطقة حوض البحر المتوسط⁽⁶⁾، فضلاً عن ذلك جعلها حلقة وصل بين تجارة الشرق والغرب في أواخر العصور الوسطى⁽⁷⁾، وبحكم ذلك الموقع أصبحت التجارة المورد

(1) فهمي، طرق التجارة، ص 138؛ عثمان، تجارة المحيط، ص 174-176.

(2) حسن أبو طالب، علاقات مصر العربية 1970-1981 مرحلة السادات (مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت: 1998م)، ص 194؛

Tom Little , Modren Egypt (Great Britain , London: 1967) , p. 24.

(3) Syduy Netteon Fisher , The Middle East A history (Great Britain , London: 1960) , p. 143.

(4) اليوزيكي، تاريخ تجارة، ص 3؛ عاشور، العصر المملوكي، ص 1.

(5) إبراهيم بن محمد الاصطخري، المسالك والممالك، تحقيق: محمد جابر عبد العال، مراجعة، محمد شفيق غربال (دار القلم، القاهرة: 1961م)، ص 39؛ أبو القاسم النصيبي ابن حوقل، صورة الأرض (مطبعة فؤاد بيبان وشركاؤه، بيروت: د. ت.)، ص 126؛

Camille Mirepoix , the Missle East the Arab States(No. p., London: No. D.) , p 19.

(6) نور الدين حاطوم، تاريخ العصر الوسيط (دار الفكر الحديث، بيروت: 1967م)، ص 433.

(7) محمد ماهر حمادة، الوثائق السياسية والإدارية للعصر المملوكي (656-922هـ / 1258-1516م) دراسة ونصوص (منشورات مؤسسة الرسالة، بيروت: 1980م)، ص 63؛ عبد علي الخفاف، جغرافية العالم الإسلامي أسس عامة في المحيطين الطبيعي والبشري (دار الشروق، الأردن: 2003م)، ص 17.

الرئيس لدولة المماليك الجراكسة، وذلك لقيامها بفرض رسوم كمركية على البضائع التجارية الداخلة إلى الموانئ المصرية⁽¹⁾، وبذلك بسطت المماليك نفوذهم على ثلاثة بحار هامة وهي البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر ومدخل المحيط الهندي⁽²⁾، مما مكنهم من تكوين علاقات تجارية مع معظم دول أوربا المتمثلة بالممالك الإيطالية والأسبانية وفرنسا⁽³⁾، وبهذا شغلت دولة المماليك الجراكسة مكانة سياسية واقتصادية هامة طوال فترة فترة حكمهم، وأصبحت مصر سوقاً اقتصادياً مفتوحاً للتبادل التجاري⁽⁴⁾.

ب. سياسة الدولة

لقد كان لسياسة المماليك الجراكسة أهمية كبرى في ازدهار تجارة مصر الخارجية من خلال الإجراءات التي كان يتخذها سلاطينها الذين سعوا إلى تشجيع حركة التبادل التجاري في الموانئ المصرية، فضلاً عن منح التجار الأوروبيين الكثير من الامتيازات الاقتصادية والتسهيلات الإدارية والضمانات القضائية⁽⁵⁾، وذلك يتطلب أمرين، الأول: تأمين طرق التجارة من القرصنة من أجل إيصال بضائع الشرق سليمة إلى موانئ الدولة المملوكية في البحر عبر ميناء عيذاب⁽⁶⁾، والبحر المتوسط من خلال مينائي دمياط⁽⁷⁾

- (1) ارنولد، تراث الإسلام: ج1/ص92؛ اليوزبكي، تاريخ تجارة، ص 39.
- (2) عبد اللطيف، الإفادة والاعتبار في الأمور المشاهدة والحوادث المعينة بأرض مصر، تحقيق: علي محسن عيسى مال الله (مطبعة التعليم العالي، بغداد: 1987م)، ص 66 - 67؛ شمس الدين أبي عبد الله الانصاري، نخبة الدهر في عجائب البر والبحر (د. م. لايبزك: 1923م)، ص 229؛ Mirepoix, The Missile, p. 19.
- (3) محمد محمد إبراهيم الديب، الجغرافية السياسية أسس وتطبيقات (المطبعة الفنية، مصر: 1973م)، ص 49؛ محمد كريم إبراهيم، العلاقات التجارية بين عدن والهند خلال القرنين السادس والسابع الهجريين/الثاني والثالث عشر الميلاديين، بحث منشور في مجلة المؤرخ العربي (بغداد: 1987م): ع33/ص225.
- (4) كارل بروكلمان، تاريخ الشعوب الإسلامية، ترجمة نبيه أمين فارس وآخر (دار العلم للملايين، بيروت: 1977م): ج2/ص250؛ عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم، العلاقات الاقتصادية والاجتماعية بين الولايات العربية أبان العصر العثماني (1517- 1789) بحث منشور في المجلة العربية للعلوم الإنسانية، (الكويت: 1983 م): ع19، ص 17.
- (5) عاشور، بحوث ودراسات، ص 137؛ الحجي، العلاقات بين سلطنة، ص 360.
- (6) ميناء عيذاب: يقع على ساحل البحر الأحمر الغربي ويعد مرسى للسفن القادمة من الهند والصين، وقد اختلف المؤرخون الأقدمون في أمر تبعيتها، فقسم ينسبه إلى البجاة إحدى نواحي الحبشة، والقسم الآخر ينسبه إلى مصر وهو الأصح، ومنه تسير المراكب التجارية القادمة من ميناء عدن إلى الموانئ المصرية. ينظر: محمد بن احمد بن جبير، رحلة ابن جبير (دار صادر، بيروت: 1964م)، ص 48؛ ياقوت الحموي، معجم البلدان: ج4/ص171.
- (7) ميناء دمياط: وهو أشهر الموانئ البحرية المهمة على النيل، يقع شرق مصر نهاية البحر الأحمر، تعرض لعدة هجمات من لدن الصليبيين أثناء الحكم الأيوبي لمصر، إلا أن تمت إعادة بنائه في العصر

والإسكندرية⁽¹⁾، أما الأمر الآخر فهو تشجيع التجار الأوروبيين على جلب بضائعهم إلى الموانئ التابعة لدولة المماليك الجراكسة مقابل حصولهم على حاصلات الشرق⁽²⁾. وتنفيذاً للأمر الأول الذي يخص حماية المراكب التجارية القادمة من الموانئ المصرية فقد أصدرت دولة المماليك الجراكسة أمراً يقضي بتعطيم المركز التجاري في عدن⁽³⁾، ولاسيما بعد سقوط مدينة القسطنطينية ليتسنى وصول المراكب التجارية إلى ميناء عيذاب وجدة، فضلاً عن اتخاذ إجراء آخر ينص على تخصيص رسوم كمركية على المراكب الداخلة إلى الموانئ المصرية، ومقابل ذلك فرض غرامة مالية عالية على المراكب التجارية المخالفة لذلك الأمر، أي سوف تكون الضريبة 10% للسلع الواردة من الشرق إلى ميناء جدة، أما في حالة توجه التجار ببضائعهم إلى ميناء عدن عندئذ ستضاعف الضريبة على البضائع التجارية، وإن تطلب الأمر فستتخذ الدولة أسلوباً مشدداً يقضي بالمصادرة عند الحاجة هذا من ناحية⁽⁴⁾، ويعلق المقريري على ذلك قائلاً ((وجعل عقوبتهم أن من اشترى بضاعة من عدن وجاء بها إلى جدة، إن كان من الشاميين أو المصريين، إن يضاعف عليه العشر بعشرين، وإن كان من أهل اليمن أن تؤخذ بضاعته بأسرها))⁽⁵⁾، أما من ناحية أخرى تشجيع التجار الأوروبيين على جلب بضائعهم إلى الموانئ المصرية فقد قام المماليك الجراكسة بتقديم الخدمات والتسهيلات لتجار أوربا، وذلك ببناء الفنادق والخانات

المملوكي، إذ تنقل منه البضائع إلى منطقة الفرما ثم السويس، ويعد مخرج التجارة المصرية إلى البحر المتوسط. للمزيد من التفاصيل ينظر: الاصطخري، المسالك والممالك، ص 30؛ غرس الدين بن شاهين، زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك، تحقيق بولس راميس (المطبعة الجمهورية، باريس: 1893م)، ص 35.

(1) ميناء الإسكندرية: من أشهر الموانئ في البحر المتوسط، إذ يعد منفذاً للتجارة المصرية، ويعد كذلك من أكبر الأسواق العالمية لتصدير التوابل الهندية، وكان يسمى بمخزن العالم. ينظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان: ج 1/ص 187.

(2) عاشور، العصر المملوكي، ص 296-299؛ بحوث ودراسات، ص 33، 136.

(3) ميناء عدن: وهو من أكبر المراكز التجارية، ويعد مدخل البحر الأحمر الجنوبي، ويبعد عن باب المندب 100 كم. للمزيد ينظر: ياقوت الحموي، معجم البلدان: ج 4/ص 89؛ ابن تغري بردي، النجوم الزاهرة: ج 7/ص 32.

(4) عثمان، تجارة المحيط، ص 176؛

Lane – Pool , A History of Egypt, p. 340.

(5) السلوك: ج 4/ق 2/ص 929.

ليتسنى لتجار أوربا السكن فيها، وتعيين قنصل داخل الفندق يشرف على شؤون التجارة ومصالحهم، فضلاً عن ذلك إعفائهم من دفع الرسوم السنوية⁽¹⁾.

لقد ترتب على كل ما سبق ذكره توافد عدد كبير من التجار الأوربيين إلى مصر في عصر دولة المماليك الجراكسة، لارتياحهم من التسهيلات التي قدمت لهم من لدن السلطات الجركسية التي تخدم مصالحها التجارية، فضلاً عن حسن المعاملة التي تلقوها من لدن العاملين في الموانئ⁽²⁾، ومما يثبت ذلك زيارة الأمير الفرنسي لمصر في سنة 798هـ/1395م، وإطلاعه على واقع التسهيلات المقدمة من قبل المماليك الجراكسة⁽³⁾، فضلاً عن ذلك فإن هنالك أموراً أخرى ساعدت على ازدهار تجارة المماليك الجراكسة منها اهتمام السلاطين بالجانب الأمني الخاص بالأسواق التجارية من أجل توسيع نطاق التجارة لاستقبال أكبر عدد ممكن من التجار الأوربيين⁽⁴⁾، إلى الأسواق الجركسية التي كانت على ثلاثة أنواع منها المحلية والموسمية والسنوية، علماً أن الأسواق المحلية كانت دائمية، أما الأسواق الموسمية فكانت تفتح في فترة ورود التوابل من الأسواق الهندية، إلا أن الأسواق السنوية كانت تفتح في مناسبات الأعياد فقط⁽⁵⁾.

وعلى الرغم من ذكر العوامل التي ساعدت على ازدهار تجارة مصر، إلا أن سياسة السلاطين الجراكسة كانت عاملاً أساسياً لازدهارها، ففي عهد السلطان اينال الذي اتخذ إجراءات أمنية مشددة، حفاظاً على الحركة التجارية التي كان لها مردودٌ إيجابيٌّ على دولة المماليك الجراكسة، وذلك بفرضه ضرائب على البضائع التي تكون قيمتها 20,000 دوك مقابل دفع رسم كمركي يقدر بحوالي 4000⁽⁶⁾، فضلاً عن فرض دولة المماليك الجراكسة الحماية اللازمة على السلع التابعة للتجار الأوربيين، وإصدار أمر ينص على إعفاء السلع العائدة للتجار الأكثر إقامة ومتاجرة مع الدولة المملوكية من الضرائب الكمركية، والسماح لهم بتوسيع وكالاتهم التجارية، وإنشاء مخازن وفنادق، وتعيين وكلاء لقناصلهم في بعض

(1) فهمي، طرق التجارة، ص 13.

(2) ضومط، الدولة المملوكية، ص 223؛ اليوزيكي، تاريخ تجارة، ص 53.

(3) عاشور، العصر المملوكي، ص 301.

(4) ابن شاهين، زبدة كشف، ص 41؛ عمر عبد العزيز عمر، تاريخ المشرق العربي (1516-1922م) (دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية: 1984م)، ص 24-25؛ عمر سلهم صديق آل صالح بك، الحركة الصليبية في ساحل شرق أفريقيا (669-950هـ/1270-1534م)، رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة إلى كلية الآداب (جامعة الموصل: 2001م)، ص 123.

(5) عن الأسواق وأسمائها ينظر: المقرئزي، الخطط: ج2/ص94-107؛ فهمي، طرق التجارة، ص281-284.

(6) فهمي، المرجع نفسه، ص 126-127.

الموانئ والمراكز التجارية للإشراف على عمليات البيع والشراء وتحصيل الرسوم الكمركية وتسليمها إلى السلطات الحاكمة، ونتيجة لتلك السياسة السلمية التي اتبعها السلطان أينال شجعت الأوربيين بالوفود إلى مناطق نفوذ الدولة المملوكية وبأعداد كبيرة ولاسيما تجار البنادقة الذين منحوا حرية التعامل التجاري إذ سُمح لهم بتداول نقودهم الخاصة من ناحية بهم والمعروفة بـ (الدوك البنديقي) كعملة رسمية في عملية التجارة⁽¹⁾.

ومن الجدير بالذكر أن السياسة التي اتبعها السلطان أينال قد سهلت الحركة التجارية في مصر، وهذا ما كان له مردود ايجابي لدولته بفرضها الرسوم الكمركية على البضائع الداخلة والخارجة من موانئها.

أما في عهد السلطان قايتباي شهد عهده توتراً في العلاقات مع الدولة العثمانية التي حاولت بدورها بسط السيطرة على القبائل التركمانية، وعلى الرغم من كل تلك الظروف السياسية المضطربة فقد اهتم السلطان الجركسي بالجانب التجاري الذي عدّه المورد الرئيس لدولته من أجل تثبيت أركانها الدولة والوقوف أمام الخطر العثماني المهدد لدولته من جهة الشمال، وبناءً على تلك الظروف السياسية التي انعكست على الجانب التجاري، وعلاقة الدولة المملوكية بالدول الأوربية، ففي سنة 875هـ/1470م استقبل السلطان الجركسي قايتباي سفير ملك فرنسا لويس الحادي عشر الذي كان يحمل رسالة مضمونها تهنئة السلطان بتوليته عرش السلطنة، وكذلك إبقاء الاتفاقيات التجارية السابقة مع الاحتفاظ الامتيازات كافة التي كانت في عهد السلاطين السابقين⁽²⁾.

لقد واصل السلطان الغوري سياسة أسلافه من السلاطين الذين صبوا اهتمامهم على التجارة، فكانت خطواته الأولى تهدف إلى إنشاء عدد من المراكب التجارية في مدينة رشيد ورصيف بولاق، وأوكل تلك المهمة إلى الأمير محمد بيك في سنة 914هـ/1510م الذي كانت مهمته توفير الأمن للموانئ المصرية وحماية السفن التجارية القادمة إلى الموانئ من هجمات القراصنة⁽³⁾، لتسهيل حركة العملية التجارية إلى أكبر حدٍ ممكن⁽¹⁾، وتدعيماً للحالة

(1) فهمي، طرق التجارة، ص 39؛ علماً أن دولة المماليك الجراكسة في عهد الناصر فرج ضربت عملتها على زنة الدنانير الافرنجية، كتب على وجهها الأول ((لا اله إلا الله محمد رسول الله))، وفي الوجه الثاني اسم السلطان، وفي وسطه سبط مستطيل بين خطين، وعرفت بـ (الناصرية). ينظر: القلقشندي، صبح الأعشى: ج 3/ ص 508.

(2) فهمي، طرق التجارة، ص 52.

(3) فهمي، المرجع نفسه، ص 126؛ اليوزبكي، تاريخ تجارة، ص 4، 39.

الحالة الأمنية التي كان بحاجة إليها الجانب التجاري الجركسي، فقد تم تكوين قوى بحرية أخرى في منطقة السويس في سنة 917هـ/1513م التي خصصت لمتابعة القراصنة المتواجدين في البحر الأحمر والمحيط الهندي ومهاجمتهم⁽²⁾، ولهذا السبب توافد الكثير من التجار الأوروبيين إلى الدولة المملوكية، فأصبحت على هذا ملتقى لجميع التجار الأوروبيين كالبنادقة والجنوبيين والكتلانين والفلورنسيين⁽³⁾.

ج. المعاهدات والاتفاقيات التجارية

كما ذكرنا سابقاً فقد كان لمصر في عصر المماليك الجراكسة الحظ الأوفر بالجزء الأكبر من التجارة العالمية بين الشرق والغرب، وكانت تلك الروابط الاقتصادية عن طريق المعاهدات والاتفاقيات التجارية والاتصالات الدبلوماسية مع ملوك الدول الأوروبية وحكامها⁽⁴⁾ فاتبع السلاطين سياسة عقد معاهدات مع الدول الأوروبية من أجل تسهيل العملية التجارية، وما ترتب على ذلك من فائدة للدولة الجركسية من دخول أكبر عدد من المراكب التجارية إلى الموانئ التابعة لها، وبذلك يتم فرض ضرائب على البضائع بقدر قيمتها⁽⁵⁾.

لقد أصبحت التجارة من أبرز المظاهر المهمة في الاقتصاد الجركسي لما لها من مردود مادي واسع، ولهذا السبب حرص المماليك الجراكسة على بسط نفوذهم السياسي على موانئ البحر الأحمر والحجاز الذي يعد المنفذ التجاري لهم، بناءً على تلك المعاهدات والاتفاقيات الإيطالية والإسبانية⁽⁶⁾، التي استمرت مدة خمس وعشرين سنة⁽⁷⁾.

إن دلّ هذا على شيء فأنما يدل على المكانة السياسية التي كانت تتمتع بها دولة المماليك الجراكسة آنذاك، وهذا ما انعكس على الجانب التجاري الذي حرص عليه سلاطين المماليك الجراكسة، ففي سنة 814هـ/1411م، وصلت إلى السلطان الناصر فرج رسالة من دوق البندقية بواسطة مبعوثه نيقولا البندقي التي نصت على مقترحات تخص الجانب الأمني

(1) زاهر رياض، استعمار أفريقيا (الدار القومية، القاهرة: 1965م)، ص 12.

(2) ابن إياس، بدائع الزهور: ج5/ص67؛ اليوزبكي، تاريخ تجارة، ص91.

(3) ابن إياس، بدائع الزهور: ص5/ص70.

(4) سعد، تاريخ مصر، ص 401؛ عاشور، العصر المملوكي، ص 303.

(5) اليوزبكي، تاريخ تجارة، ص 7.

(6) حسن، مصر في العصور، ص 494-495؛ عبد الرزاق ذنون الجاسم، العلاقات السياسية والاقتصادية

بين المماليك وبلاد النوبة (644-923هـ/1250-1517م) دراسة في التأثيرات الحضارية، رسالة ماجستير

غير منشورة مقدمة إلى كلية الآداب (جامعة الموصل: 1980م)، ص 61.

(7) رياض، استعمار أفريقيا، ص 12.

لتجار البندقية، وهذا ما سهل عملية دخولهم في الموانئ المصرية بكل حرية وأمان، واستمراراً لتلك المراسلات أرسل القبطان الجنوي رسالة في السنة ذاتها إلى السلطان الجركسي عبّر فيها عن الثناء والشكر لحسن المعاملة لتجارهم من قبل السلطة الجركسية، وأوضح له انه بالمقابل سوف يتوجب على الجنوبيين حماية المراكب التجارية الأوربية الداخلة إلى الموانئ المصرية⁽¹⁾.

وكان حصيلة تلك المعاهدات والمراسلات انتعاش الحركة التجارية واستمرارها خلال القرنين الثامن والتاسع الهجريين / الرابع والخامس عشر الميلاديين، فضلاً عن كثرة توافد التجار الأوربيين إلى دولة المماليك الجراكسة مستفيدين من الوضع الأمني الذي شهدته تلك الحقبة.

ومما هو ملاحظ ان الوضع السياسي لكل دولة له تأثير على الجانب الاقتصادي للدولة وهذا ما تبين في عهد السلطان برسباي لما شهده عهده من حروب خارجية مع كل من قبرص⁽²⁾ وروُدس⁽³⁾، وعلى الرغم من ذلك كان للتجارة دورٌ في العلاقات الجركسية الأوربية، فقد استقبل السلطان المبعوث البندقي حاملاً معه رسالة تخص الناحية التجارية

(1) جوزيف نسيم يوسف، علاقات مصر بالممالك التجارية الإيطالية في ضوء وثائق صبح الأعشى (د.م، الإسكندرية: 1971م)، ص 105 - 107.

(2) تعد قبرص إحدى جزر البحر المتوسط وكانت تشكل محطة تجارية بين شرق البحر المتوسط وغربه، للمزيد من التفاصيل عن الموقع والأهمية ينظر: عليّة عبد السميع الجنزوري، الحروب الصليبية (المقدمات السياسية) (الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر: 1999 م)، ص 67؛ سعيد عاشور، قبرص والحروب الصليبية، ص 1 وما بعدها، فتحها العرب المسلمين في أوائل القرن الأول الهجري / السادس الميلادي. للمزيد من التفاصيل ينظر: عز الدين أبو الحسن ابن الأثير، الكامل في التاريخ (دار صادر، بيروت: 1965م): ج 3/ص 74.

(3) رودس: هي إحدى جزر شرق البحر المتوسط شر، كانت جزيرة رودس خاضعة للسيطرة البيزنطية، وتم فتحها في عهد الخليفة الأموي معاوية بن أبي سفيان سنة (53هـ/672م) الذي أرسل حملة عسكرية بقيادة جنادة بن أمية الأزدي وبعد عملية الفتح أرسل الخليفة جالية إسلامية تم إسكانها فيها، ومن ذلك فقد تابنت السيطرة عليها بين الدولة العربية الإسلامية والإمبراطورية البيزنطية. للمزيد من التفاصيل ينظر: آبن الأثير، الكامل: ج 3/ ص 493؛ حبيب غزالة، جزيرة رودس جغرافيتها وتاريخها واثارها (د.م. - د.م. د.ت)، ص 18؛ رمزية الاطرقجي، نشاط العرب في حوض البحر المتوسط، بحث منشور في مجلة المؤرخ العربي (بغداد: 1989م): ع 39 / ص 131.

التي تؤكد على توثيق العلاقات التجارية بينهما واستمرارها ورحب السلطان بذلك، فضلاً عن منحه إياهم امتيازات تجارية خاصة بتجارهم⁽¹⁾.

أما السلطان جقمق فقد اتبع سياسة أسلافه بما يخص العلاقات التجارية مع الدول الأوروبية وأولى خطواته استئناف تلك العلاقات التجارية التي أثمرت عن تعهد السلطان للتجار البنادقة بإعطائهم حرية التجارة وعدم إجبارهم على فرض سعر البضائع والسلع⁽²⁾، واستمراراً لسياسة العلاقات التجارية شهد عهد السلطان قايتباي في سنة 901هـ/1495م اتفاقاً مع التجار الفلورنسيون، إلا أنه في عهد السلطان قانصوة الغوري سنة 910هـ/1501م حصل الفلورنسيين على امتيازات أوسع من ذي قبل منها السماح لهم بأن يقيم القنصل الفلورنسي في مدينة الإسكندرية من أجل تسهيل عملية دخول تجارهم إلى موانئ الدولة المملوكية، ولاسيما الإسكندرية ودمياط ورشيد، وبعد ثلاث سنوات تم تجديد الاتفاقية وأضيف إليها نص آخر يفيد بحرية التجارة للتجار الفلورنسيين داخل الدولة المملوكية⁽³⁾.

وعلى ما يبدو أن السياسة التي اعتمدها سلاطين الدولة المملوكية بخصوص الاتفاقيات التجارية والامتيازات للتجار الأوروبيين كانت تختلف من سلطان لآخر بحسب ما تقتضيه الظروف السياسية، وكما أوضحنا آنفاً بأن الحروب مع الصليبيين في جزيرة قبرص ورودس في عهد السلطان برسباي أثرت على الناحية التجارية، إلا أنه في عهد السلطان الغوري الذي يعد آخر سلاطين⁽⁴⁾ دولة المماليك الجراكسة، أصبحت لدى التجار الأوروبيين امتيازات تجارية واسعة وطويلة الأمد، وذلك لدعم اقتصاد الدولة المملوكية.

ولاستكمال عوامل ازدهار التجارة الجركسية اتبعت الدولة المملوكية السياسة الودية مع الدولة التي كانت تشكل خطراً على تجارتها الخارجية، ومن أبرزها الدولة العثمانية بزعامة السلطان سليم الأول الذي أرسل وفداً إلى السلطان الغوري، للمباحثات في العلاقات

(1) احمد دراج، المماليك والفرنج في القرن التاسع الهجري - الخامس عشر الميلادي (دار الفكر العربي، القاهرة: 1961م)، ص 31.

(2) السخاوي، التبر المسبوك، ص 71-72؛ اليوزيكي، تاريخ تجارة، ص 45.

(3) فهمي، طرق التجارة، ص 439.

(4) لم يكن السلطان الغوري هو آخر سلاطين الجراكسة بل كان السلطان الجركسي طومان باي، وإنما المقصود هنا كانت آخر العلاقات السياسية والاقتصادية كانت في عهد الغوري.

السياسية بين البلدين ⁽¹⁾ عندئذ تم التوصل إلى إعلان مبدأ التعاون المشترك لحماية المراكب التجارية والسماح بحرية التبادل التجاري بين البلدين ⁽²⁾.

لقد تبين من خلال البحث في العلاقات والمعاهدات التجارية ان دولة المماليك الجراكسة تمتلك قوة سياسية وعسكرية استطاعت من خلالها ان تفرض سيطرتها على المنطقة عامة، فضلاً عن ذلك كانت الدول الأوروبية قد اتخذت التجارة كمورد رئيس لنقل السلع الشرقية التي كانت بحاجة إليها ولاسيما التوابل والبخور، ومن طرف آخر فان الدولة العثمانية كانت تشكل خطراً من ناحية الشرق للدولة الجركسية، إلا أنها في الوقت ذاته كانت تدرك القدرة العسكرية التي تمتلكها البحرية الجركسية، وان لها ثقلًا سياسياً في المنطقة لذلك فان الدولة العثمانية اتبعت سياسة المهادنة مع الجراكسة.

د. حماية الطرق التجارية

لم يكد يخلو أي طريق بحري في العصور الوسطى الإسلامية من خطر القراصنة، الذين وجدوا من أعمال القرصنة خير وسيلة لسلب ونهب المراكب التجارية ⁽³⁾، ومما هو مبين من سير الأحداث مدى الثقل السياسي للدولة الجركسية في المنطقة، وكذلك القوة والقدرة العسكرية التي تمتلكها هذا ما أوقع على عاتق السلاطين الجراكسة مسؤولية حماية الطرق التجارية لضمان وصول التجار الأوربيين إلى الموانئ المصرية ⁽⁴⁾، لذلك فقد أعطوا أهمية خاصة لحماية الطرق لكي يتوفر الأمان لسالكها، وللمراكب الحاملة للبضائع القادمة من المحيط الهندي والبحر الأحمر ⁽⁵⁾، ومن الأولويات التي قامت بها الدولة المملوكية هي تحصينات الموانئ البحرية، ففي عهد السلطان قايتباي الذي أبدى اهتماماً خاصاً بذلك، فقد اصدر أمراً إلى الأمير يشبك بن مهدي الدوادار الكبير ببناء برج أو قلعة في أطراف مدينة الإسكندرية من اجل التمكن من مراقبة القراصنة ومنعهم من محاولة قيامهم بالاعتداء على

(1) للمزيد من التفاصيل عن العلاقة العثمانية المملوكية ينظر: حنان جاسم الزهيري، العثمانيون في السياسة المملوكية، أطروحة دكتوراه غير منشورة مقدمة إلى كلية الآداب (جامعة الموصل: 2002م)، ص 25 وما بعدها.

(2) المرجع نفسه، ص 30؛ اليوزبيكي، تاريخ تجارة، ص 58-59.

(3) المشهداني، العلاقات المصرية، ص 42.

(4) سعيد عاشور، حضارة ونظم أوربا في العصور الوسطى (دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت: 1976م)، ص 91.

(5) زكي النقاش، العلاقات الاجتماعية والثقافية والاقتصادية بين العرب والإفرنج خلال الحروب الصليبية (دار الكتاب اللبناني، بيروت: 1957م)، ص 98.

المراكب التجارية المتجهة إلى الموانئ المصرية⁽¹⁾، لتحقيق هدف الأمن والحماية والمحافظة على أهم مصدر اقتصادي للدولة الجركسية.

هـ. طرق التجارة بين الشرق والغرب

إن للطرق التجارية أهمية في ازدهار تجارة مصر الخارجية في عهد المماليك الجراكسة التي تعددت بين الشرق والغرب⁽²⁾ فمنها البري ومنها البحري⁽³⁾، فبعد أن فقد الأوربيون حرية الاتصال التجاري المباشر بإقليم وسط آسيا، وخاصة بعد انهيار القوى الصليبية في شرق البحر المتوسط في سنة 691هـ/1291م حاولوا دعم الطريق البري من أوروبا إلى بلاد فارس والهند مروراً بالدولة البيزنطية، مبتعدين عن المرور بالأراضي المصرية، ولكن ذلك الطريق سرعان ما أصبح غير ملائم بسبب التغيرات السياسية التي أحدثها دخول المغول في بغداد وبسط نفوذهم إلى بلاد فارس، وهنا برزت أهمية الموانئ المصرية لتبدأ مرحلة جديدة من تأريخ العلاقات التجارية الدولية⁽⁴⁾، وبذلك أصبحت القوافل التجارية تفضل الطريق البحري إلى شرق البحر المتوسط، إلا في حالات معينة منها حين تعرضها لهجوم من قبل القراصنة، عندئذ يلجأ التجار إلى الطريق البري السالف الذكر انطلاقاً من ساحل دلماشيا حتى القسطنطينية ومنها إلى آسيا الصغرى، وما لبث أن فقد التجار الطريق التجاري بعد سقوط مدينة القسطنطينية، وتوسع العثمانيون في شرق أوروبا ووسطها حتى إيطاليا، هذا ما حدا بالتجار إلى اتخاذ الطريق البحري القديم الذي ينتهي عند موانئ مصر وبلاد الشام حيث تتجمع السلع الهندية والصينية⁽⁵⁾.

إلا أن سيطرة الدولة العثمانية على الطرق التي كان يسلكها تجار الغرب في تجارتهم مع الشرق، لم يدع أمام التجار غير أربعة طرق رئيسة لتجارتهم برياً وبحرياً أقدمها طريق الصين - الهند والخليج العربي والثاني يبدأ من الشرق وصولاً إلى البحر الأحمر، الآخر يبدأ من وسط آسيا عبر الهند إلى بخارى، ويتفرع إلى فرعين هما بحر قزوين وبلاد البلغار والبحر الأسود، أما الطريق الأخير، فهو طريق بحري يبدأ من الصين وصولاً إلى هرمز

(1) الحجى، علاقات بين سلطنة، ص 358.

(2) عاشور، بحوث ودراسات، ص 133.

(3) ضومط، الدولة المملوكية، ص 182؛ فهمي، طرق التجارة، ص 124.

(4) المشهداني، العلاقات المصرية، ص 41.

(5) فهمي، طرق التجارة، ص 117؛ فاروق عمر، تاريخ الخليج العربي في العصور الإسلامية الوسطى (الدار العربية، بغداد: 1986م)، ص 224.

والخليج العربي انتهاء بميناء جدة على البحر الأحمر⁽¹⁾، وهذا ما خدم دولة المماليك الجراكسة من ناحية ازدهار تجارتها بصورة غير مباشرة⁽²⁾.

أما الأمر الآخر الذي ساعد أيضاً على ازدهار التجارة الجركسية، فهو اضمحلال الطريق التجاري البري بين الصين من جهة، وآسيا الصغرى وموانئ البحر الأسود من جهة أخرى، فضلاً عن ذلك بروز ظاهره القرصنة من قبل سكان جزر البحرين، ممّا جعل السفن تتجه إلى ميناء عدن⁽³⁾، وكذلك فقد اتخذت المراكب طريقاً آخر عبر البحر الأحمر لبعده عن ميادين الحرب بين العثمانيين والأوربيين والتركمان، وعلى هذا أصبح الطريق أكثر أمناً لمرور المراكب التجارية منه، ممّا انعكس ذلك إيجاباً على التجارة الجركسية بتوافد أعداد كبيرة من المراكب التجارية إلى الموانئ المصرية وهي محملة بالبضائع، وبذلك أصبحت الدولة المملوكية الوسيط في عملية التبادل التجاري بين الشرق والغرب⁽⁴⁾.

و. المراكز التجارية (الموانئ)

تعد الموانئ رئة الحياة بالنسبة لأية دولة، لذلك فهي تشكل عصب الاتصال بين البلدان، وبها يدلّ عن مدى النشاط التجاري، ويمكن عدها أحد أضلاع مربع النشاط التجاري⁽⁵⁾، ومن تلك الأهمية أدت المراكز التجارية دوراً حيوياً في عملية التبادل التجاري العالمي في عصر المماليك الجراكسة، ومن أبرز تلك المراكز ميناء دمياط والإسكندرية الواقعين على البحر المتوسط وميناء عيذاب ورشيد اللذين يقعان على البحر الأحمر، وبحكم ذلك الموقع الجغرافي للموانئ أصبحت مصر حلقة وصل بين تجارة الشرق والغرب⁽⁶⁾،

(1) وبناءً على ذلك يمكن حصر الطرق الأربعة بطريقين الأول: من البحر المتوسط ويشمل قبرص ورودس وكريت والبندقية، والثاني من البحر المتوسط قبرص ورودس وبيزا وفلورنسا ومرسيليا وبرشلونة. ينظر: ضومط، الدولة المملوكية، ص 183؛ الخفاف، جغرافية العالم، ص 20.

(2) ضومط، المرجع نفسه، ص 183؛ فهمي، طرق التجارة، ص 154.

(3) عاشور، بحوث ودراسات، ص 134-135.

(4) ابن شاهين، زبدة كشف، ص 41؛ عاشور، بحوث ودراسات، ص 134-135.

(5) يركز النشاط التجاري على أربعة محاور هي:

أ. وسيلة النقل ومدى ملائمتها.

ب. الموانئ ومدى صلاحيتها لحركة الملاحة.

ج. السلع ومدى قابليتها للتداول.

د. أسلوب التعامل مع التجار. ينظر: عثمان، تجارة المحيط، ص 163.

(6) ج. ج. شيشولم، الجغرافية التجارية، ترجمة: قلم الترجمة العلمية (مطبوعة المعارف، مصر: 1912م): ج1/ص 94-95؛ عاشور، مصر والشام، ص 268؛ اليوزكي، تاريخ تجارة، ص 24.

وتأتي أهميتها لكونها مكاناً لتجمع السلع الهندية والصينية ومنها تنتقل إلى أوروبا⁽¹⁾، لذا كان من البديهي أن تظهر آثار الازدهار التجاري في الكثير من أسواق مصر وبلاد الشام، بحكم وجود المراكز التجارية وما فيها من كثرة للبضائع التي كانت تنتقل من تلك المراكز التجارية⁽²⁾، وعلى الرغم من أن الملاحه كانت تتم في فترات معينة حسب دورة الرياح الموسمية، خاصة بين أقصى موانئ المحيط في الشرق وأقصاها في الغرب وفي الساحل الغربي⁽³⁾، إلا أن حركة التجارة بين تلك الموانئ مستمرة طول العام⁽⁴⁾، فقد شهد عهد السلطان قايتباي اهتماماً خاصاً بالموانئ التجارية لكونه المشرف المباشر عليها، مما أدى إلى الإقبال الكبير من قبل الأوروبيين إلى تلك الموانئ، ويعلق المقدسي على ذلك قائلاً:

((وهو بلد التجارات يرتفع منه أديم جيد صور على الماء تخين لين ... هذا من مصر))

⁽⁵⁾، وبهذا يمكننا القول ان الحركة التجارية بتلك الموانئ كانت مزدهرة، فعند نشاط العملية التجارية بمصر تزدهر موانئ الساحلين العربي والأفريقي، ولذلك أصبحت مراكز استقطاب للتجارة في المحيط الهندي إلى أوروبا عبر البحر الأحمر⁽⁶⁾.

(1) محمد عبد السلام تدمري، تاريخ طرابلس السياسي والحضاري عبر العصور عصر دولة المماليك (المؤسسة العربية، بيروت: 1981م): ج2/ص 146؛ عمر، تاريخ المشرق، ص 24.

(2) محمود، العلاقات الاقتصادية، ص 134.

(3) لقد أدت الرياح الموسمية دوراً هاماً في الازدهار التجاري، فالرياح الموسمية الجنوبية الغربية تساعد في الوصول إلى الهند والصين، والرياح الموسمية الشمالية الشرقية تساعد في الوصول إلى ساحل الجزيرة العربية والساحل الأفريقي، وبذلك أطلق العرب على الرياح التي تهب من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي شتاءً اسم (الصبا) والتي تهب من الجنوب الغربي إلى الشمال الغربي صيفاً بـ (الدبور) ويجمع ذلك بيتان من الشعر وفي مطلعيهما:

مهيب الصَّبَا من طلع الشمس مائل إلى الجدي والشمال حتى مغيبها

وبين سهيل والمغيب تحققت دبورا ومطلعها إليه جنوبها

ينظر: عثمان، تجارة المحيط، ص 8، 87.

(4) عثمان، المرجع نفسه، ص 164.

(5) شمس الدين محمد بن احمد المقدسي، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم (مطبعة بريل، ليدن: 11906م): ج1/ص 203.

(6) لقد كان في المحيط الهندي دائرتان تجاريتان: أحدهما تنحصر بين الهند والصين وجزر جنوب شرق آسيا، والأخرى بين شبه الجزيرة العربية والساحل الأفريقي، وبذلك أسهمت الموانئ الهندية في الحركة التجارية العالمية في العصور الوسطى مساهمة فعالة. ينظر: عثمان، تجارة المحيط، ص 184-185.