

الفصل الرابع

العرب خلال حكم آل عثمان

تاريخهم الاقتصادي :

١ - لمحة عن تطور اقتصاديات العرب قبل آل عثمان :

(١) كانت البلاد العربية مركزا استراتيجيا لتبادل التجارة فيما بين الشرق والغرب ، فكان الملاحون في البحر الهندي ينقلون إليها من الهند وما بعدها المنسوجات القطنية والحريرية والأفاويه والأبازير والعاج والماس ، على حين كانت القوافل تحمل منها الصدف واللؤلؤ والتمور من شواطئ خليج فارس ، والبخور والبان والجلود والصمغ من مرافئ البحر الأحمر ، فنشحن سفن البحر المتوسط هذه السلع إلى الغرب ، من ثغرى الإسكندرية والسويس ، ثم تعود منه مثقلة بأحمال من الزجاج والخرز والحديد والنحاس والأنسجة المختلفة ، وتحط أثقالها في ثغور الشام ومصر .

وكان العرب في عصرهم الذهبي يسيطرون على منظمات القوافل ، كما كانوا يهيمنون أيضا على ملاحية المحيط الهندي والبحر المتوسط وتجارتها . فلم يسهل البلاد الأوربية التجارية إلا أن تخف للتعاهد معهم . ومنذ سنة ٨٧٥ م وقع أمراء سالون ونابل وأمالقي معاهدات مع بلاد الشام ومصر ، أفضت إلى تبادل المنافع ، وازدهار التجارة .

ولما تسنى للصليبيين أن يسيطروا حكمهم على سورية ، على الطريقة الإقطاعية التي كانت منتشرة في أوطانهم ، ساءت أحوالهم من الزمن ، حتى إذا استتب لهم الأمر ، نشطت الحالة الاقتصادية نشاطا محسوسا ، وخصوصا لتبادل التجارة بينهم وبين أوطانهم الأولى .

غير أن عهد الاستقرار أيام الصليبيين لم يكن طويل الأجل . فالخطر الإسلامي لم يلبث أن عاد لتهديدهم ، وكانت حروب انتهى أمرها بأن أضاع هؤلاء بلاد الشام ، ولجئوا إلى بعض ثغورها ؛ على أنهم لم يطمئئوا فيها أيضا على المصير ، فصاروا يتحولون بأنظارهم إلى من ينجدهم . وكان المغول

قوم جنكيز وهلاكو قد استفحل أمرهم وقتئذ ، فعلق الصليبيون الآمال بهم ، ووسطوا إخوانهم النسطوريين الذين كانوا عند الخانات من أهل الشورى ، لإقناع هؤلاء بمقاومة الشرق الإسلامى . وقد شجعهم على هذا الاتصال أن هلاكو أحد قادة جيش الخان منكو ، كان محاطا بالنصرانية ، ويعطف على أهلها ، وكانت أمه سر كوتانى وزوجته طوقوز خاتون مسيحتين ، مثلما كان قائد جيشه كيت بوقا نصرانيا أيضا .

وقد نجح الصليبيون فى الواقع بإغراء هلاكو فى الحملة على المسلمين . واستعدادا لذلك وجه وفدا إلى قبرص ، للاتفاق مع القديس لويس ملك فرنسا على هذه الغاية ، وإذا بهذا الملك يقابله بتوجيه راهبين إلى هلاكو ، مثقلين بالهدايا ، فضلا عن هدايا غيرها كان بابوات روما لا يزالون يرسلونها إلى عواهل المغول .

وكان ما كان بعد ، من زحف هلاكو منذ عام ١٢٥٥ م على بغداد ، وما تلاه من هجوم المغول على الأمصار الإسلامية ، حتى بلغوا الشام فى سنتى ١٢٨١ ، و١٢٩٩ م ، تعاونهم متطوعة من الصليبيين ، انضم أكثرهم إلى المغول من جزيرة قبرص ، وتسهل السبل لهم دولة الأرمن فى كيليكيا .

وكانت عاقبة هذا الغزو من الشرق والغرب على الشرق الأوسط الإسلامى ، الخراب والدمار . كما فصلنا ذلك فى كتابنا «فلسفة التاريخ العثمانى» . على أن الصليبيين وإن خسروا الحرب فى النهاية ، فإنهم شاءوا ألا يتركوا السلاح ، فعملوا على استئناف القتال ضد العالم الإسلامى فى الناحية الاقتصادية . وبالاتفاق مع حلفائهم خانات المغول أصحاب أواسط آسيا ، عمدوا إلى تحويل طرق التجارة التى تصل بينهم وبين تركستان وما بعدها ، عن مصر والسودان وبلاد الشام ، إلى قبرص وإرمينية « كيليكيا » وبيزنطة .

وكان لهذا التدبير أثر سيئ فى اقتصاديات الشرق العربى ، وازدادت الحالة سوءا على سوء ، من جراء تلك السياسة الاقتصادية الخرقاء ، التى لجأ إليها بعض ممالك مصر ، قصد تأمين المكاسب لأنفسهم . من ذلك أن المملوك

بيبرس البندقدارى (٦٥٨ هـ = ١٢٦٠ م) الذى يرجع إليه الفضل لإبان الحروب الصليبية فى استرداد كثير من بلاد الشام ، والذى اشتهر بصدده المغول عن تلك الديار ، احتكر لنفسه كما قالوا ، أو لدولته كما نظن ، البضائع الهندية وزراعة قصب السكر ، كما فرض الرسوم على التجار والسائحين ، مما أدى إلى نقص موارد البلاد .

وقد زار بعض السائحين ديار الشام أواخر القرن الخامس عشر ، فتحدثوا عن الخراب الذى كان يحيق بأمهات المدن الشامية وقتئذ ، ومن هؤلاء ده لا بروكيار وبرايديباخ وبيلون .

غير أن المؤامرة الاقتصادية التى حاكها الصليبيون بالاتفاق مع المغول ، لم تؤت ثمرها إلا حيناً من الدهر ، لأن ملوك المغول لم يلبشوا أن انشغلوا بخلافاتهم الداخلية ، وأسلم منهم من أسلم ؛ كما أن المنافسة الاقتصادية التى كانت قائمة أبداً بين الأمصار الأوربية ، حملت الأوربيين على التخلي عن سياسة مقاطعة المسلمين ، وهكذا . وحينما كان البنادقة يحسنون علاقاتهم مع بلاد الشام ، كان الجنويون يحرصون على استمرار اتفاقاتهم مع وادى النيل . وقد نشرت فى العصر الحاضر مخابرات رسمية ومجاهدات كانت قد تبودلت فيما بين المماليك سلاطين مصر والشام ، وبين الديلات الإيطالية ؛ ونشرت كذلك مفاوضات أخرى كانت جرت بين هؤلاء السلاطين وبين تجار قبرص ومرسيليا . ويقول (بيكولوتى) إن أربع مراكب بالشام وهى عكا وبيروت وطرابلس واللاذقية بالإضافة إلى خمس مدن فى الداخل ، وهى : الرملة ودمشق وحماة وأنطاكية وحلب ، استفادت كلها من هذا التبادل مع البلاد اللاتينية فوائد كثيرة .

هذا ، وكانت عدن من أغنى الأصقاع التجارية ، لمركزها الجغرافى ، ولتحصينها ، كما أن حضر موت وعمان والبحرين كانت تجنى أرباحاً موفورة ، ليس من الغوص على اللؤلؤ والمرجان فحسب ، بل لما كان بينها وبين الهند

من تجارة واسعة ، ولا انتشار أبناء تلك الأمصار في شرق إفريقيا وجزائر الهند وسواحل مالابار ومالقا ، حتى بلغوا الصين ؛ وكانوا قوما تجارا .

وإلى ذلك كانت ثغور العراق ، وفي مقدمتها سيراف ، والبصرة تتمتع بمركز ممتاز في خليج فارس ، لتوسطها بين الهند وبغداد ، التي كانت نقطة ارتكاز التجارة بين الشرق والغرب والشمال والجنوب . وهكذا عادت التجارة بين أوروبا والشرق الأوسط إلى مجاريها ، بعد مضي برهة من الزمن على الحروب الصليبية ، فتغلبت بذلك المنافع المتبادلة بين الأمم على النعرة الدينية ، والعواطف العصبية .

(٢) بينما كانت البندقية تقبض على زمام البحر المتوسط في الناحية الاقتصادية ، وكان الماليك سلاطين مصر والشام يحنون الأرباح الوفيرة من تجارة الوساطة « الترانسيت » بين الشرق والغرب ، إذا بخطر يدهمهما جميعا ، وأعنى به كشف طريق الهند البحري سنة ١٤٩٧ الذي حول التجارة عن مجراها القديم في البحر المتوسط ، إلى الخطوط الجديدة بطريق رأس الرجاء الصالح .

وكان هذا الخطر حافزا للبندقية ولمصر على الاتحاد ضد البرتغال صاحبة الكشف ، اتحادا بلغ من متانته أنه لما علمت البندقية بخبر إحراق البرتغال لأسطول مصر في أحد ثغور الهند ، خفت لتقديم ما عندها من مواد في سبيل تجديد عمارة بحرية جديدة للماليك . غير أن جهود الدولتين ذهبت أدراج الرياح حينما أتيح للقبطان البرتغالي البوقرق أن يحرق للمرة الثانية سفن الماليك الحديثة . وقد استطاعت البرتغال بذلك أن تنفرد بالزعامة في الملاحة بين الهند وجزيرة العرب ، وأن تقيم هناك لحماية التجارة القلاع والحصون ، ولا سيما في الخليج الفارسي .

ويؤخذ على البرتغال استعمالها الشدة والقسوة في معاملة العرب ، أشار إلى ذلك رمزي ميور في كتابه : « سر توسع أوروبا الدولي » ، وقال :

« إن روح هؤلاء الصليبيين لم تكن تساعد على إيجاد روابط ودية بينهم وبين جماعة غير مسيحيين . وقد ارتكبوا في أثناء منافستهم للعرب في المحيط الهندي أساليب القسوة جمعا ، حتى تمكنوا من القضاء عليهم » .
ومن ثمة لم تقم قائمة للتجارة في جزيرة العرب . ذلك أن اختراع البخار من بعد قضى على القوافل ، كما قضى على الملاحة الشراعية ، هذا فضلا عن أن التمدن الحديث حول العالم عن أصناف البان والليف والحناء والصمغ ، وجعل اللؤلؤ والمرجان والبن الينى على شيء من الكساد ؛ وهو إلى ذلك قد حارب منتوجات العرب الصناعية بالمصانع الميكانيكية ، وغمر الأسواق بالمحاصيل الزراعية .

ب - التجارة في مصر :

أخذت مكانة مصر التجارية ومقامها السياسى يهبطان منذ كشف رأس الرجاء الصالح سنة ١٤٩٧ م ، وآية ذلك السقوط الشديد الذى أصاب موارد حكومتها . فعلى تقدير الأمير عمر طوسون فى كتابه « مالية مصر » ، نجد أن هذه الواردات كانت فى عهد الظاهر بيبرس (٦٥٨ = ١٢٦٠ - ٦٧٦ = ١٢٧٧ م) تبلغ ما يعادل ٢٠٠,٠٠٠,٧ جنيه مصرى ، فإذا بها تستمر فى النقص ، وخصوصا فى عهد المماليك البكوات (١١١٩ = ١٧٠٧ - ١١٨٩ = ١٧٧٥ م) حتى بلغت فى القرن الثامن عشر ٢٠٣,٥٠٧,١ جنيه ، على تقدير أستيف Esteve ؛ ولم يكن هذا التدهور الاقتصادى فى وادى النيل نتيجة لتحول خطوط التجارة ما بين أوربة والهند إلى طريق رأس الرجاء الصالح فحسب ، بل يعود أيضا إلى فوضى الأحكام التى استفحلت إبان عهد هؤلاء المماليك .

واحتلت الحملة الفرنسية وادى النيل (١٧٩٨ - ١٨٠١ م) وكانت حالته الاقتصادية على أسوأ ما يكون ، وعدد سكانه لا يزيد على ثلاثة ملايين

نخف بونابرت لوضع برامج الإصلاح ، ولكن أمر تحقيقها لم يتأت له ولا لخلفائه ، لأنصرافهم إلى دفع الغارات ، بل إنهم زادوا الحالة سوءا على سوء من جراء إرهاب الشعب بالضرائب .

وقد سقطت موارد الخزانة في آخر عهدهم ، حتى وصلت إلى ٨١٠,٠٧٥ جنيهها ، تبعا لسقوط موارد الجمارك . وكان السبب في ذلك تشديد الحصار البحري على مصر من قبل الأسطول البريطاني ، فضلا عن بقاء القسم الأكبر من الوجه القبلي تحت سلطة المملوك مراد بك .

على أن الحملة الفرنسية وإن كانت سببا مباشرا لتلك الأزمة المالية الخانقة ، التي أصابت وادى النيل ، فإنها جاءت عاملا من أفضل العوامل لنهضته الحديثة ، وذلك من جراء تهديدها ، دون قصد ، لقيام الأسرة العلوية ، وللتراث النفيس الفني الذي تركته لهذه الأسرة ، وهو تراث يقوم على دروس عنيت بها الحملة ، من علمية وفنية ترمى إلى إصلاح وادى النيل . استفادت منها مصر أوفر فائدة في عهد الحكم العلوى .

ولما رأى محمد على باشا مؤسس هذه الأسرة نجاح مساعيه الزراعية ، بكثرة محصولات البلاد ، شرع يعمل على رواج التجارة ، فاحتقر التبعة الموصلة بين الإسكندرية ووادى النيل سنة ١٨٢٠ ، وأصلح مرفأ بلاق ، فأصبحت الإسكندرية نجاحا باهرا ، وتقاطر تجار العالم إليها ، بل تضاعفت موارد التجارة في مصر كلها ، كما يبدو ذلك في الجدول الآتى :

سنة	موارد الحكومة بالجنيه	الرسوم الجمركية	على رواية
١٨٢١ م	١,١٩٩,٧٠٠	٧٧, ٨٩٠	ماتجن
١٨٣٣ م	٢, ٤٢١, ٦٩٠	١١٨, ٤٤٥	كلوت بك
١٨٤٧ م	٣, ٩٥٠, ٠٠٠		غوطا

هذا ، وكانت علاقات مصر بالبندقية قديمة ، وكان للبنداقية منذ عهد المماليك قنصل بالإسكندرية ، ولكن ما إن استقرت الأحوال لأسرة محمد علي وساد الأمن في ربوع مصر والسودان ، حتى تسابقت الدول إليها تخطب ودها ، وكان في طليعتها فرنسا وإنكلترا . وهما وإن كانتا تنافسان ظاهرا في ميدان التجارة ، إلا أن كل واحدة منهما كانت ترجو أن تستولى بمصر على طريق الهند ؛ وقد تجلى هذا التنافس في أثناء حملة علي الكبير على تركيا .

غير أن الأحداث السياسية التي وقعت خلال ولايتي إبراهيم باشا وعباس باشا الأول ، وأهمها تعرض أوربة لمصر ، وإزاحها بالقوة عما استولت عليه في الديار الشامية والأناضولية ، أفضت إلى أزمة تجارية شديدة ، يدل عليها سقوط موارد الخزانة على أثر ذلك إلى مليوني جنيه مصري ونصف مليون .

ثم أخذت من بعد تستعيد نشاطها الاقتصادي تدريجيا ، فبلغ مورد الخزانة سنة ١٨٦٢ ، خلال ولاية سعيد باشا ٧٠٧,٠٠٠ , ٣ جنيه ، حتى إذا صارت الولاية لإسماعيل باشا ، وثبتت اقتصادياتها وثبة جبارة ، رافقت تلك المشروعات العمرانية .

هذا ، وكان حصول الباشا سنة ١٨٧٣ على فرمان السلطان الذي منحه حق الاستقلال الإداري ، ومنح أولاده توارث الولاية - كان هذا فرمان حافزا كبيرا لنشاطه في حقل الإصلاحات ؛ فانتهد في أيامه أعمال حفر قناة السويس (١٨٦٩) ، ومرفأ الإسكندرية وأرصفتها ، وأصلحت ترع النيل ، ومدت الأسلاك التلغرافية والخطوط الحديدية ، ونظمت شؤون البريد . وكان كل ذلك مسهلا سبل التجارة ، ودافعا للأجانب إلى الرغبة في السكنى بمصر أفواجا أفواجا ، وبلغت موارد الخزانة سنة ١٨٧٩ نحو ثمانى ملايين ونصف مليون جنيه .

وقد هبط مصر في ذلك الحين الشيخ محمد بيرم التونسي ، ودون في كتابه « صفوة الاعتبار » عن التجارة فيها ما يلي : « التجارة بابها متسع جدا في السلع الوطنية والهندية والسودانية والأوربية ، وأغلب الأوربية بيد الأجانب ، وأما غيرها فييد الأهالى .

إلى أن قال : وإن مصر تنافس أوربة في الغنى بالتجارة على أنواعها . ونوه بزيادة صادرات مصر على الواردات إليها ؛ إذ قدر قيمة الصادرات سنة (١٢٨٩ هـ = ١٨٧٩ م) بثلاثمائة وستين مليون فرنك ، حين كانت قيمة الواردات تناهز مائة وستين مليون فرنك فحسب . وانتهى إلى القول بأن هذا الفائض هو ثروة لوادى النيل ، لولا ذهاب ثلاثة أرباعه في سبيل تغطية فوائد الديون الأجنبية .

وفي الواقع ، إن إسراف الخديو إسماعيل أثقل كاهل الخزانة ، وفتح ثغرة لأصابع الدول الطامعة ، كما ترك لحكومة خلفه الخديو توفيق معاناة الصعاب ، بل كان من عواقب ذلك الإسراف الاحتلال الإنكليزى . غير أن عجلة العمران في القطر المصرى استمرت مع ذلك تتقدم إلى الأمام بقوة الدفع الأول ، وبقيت التجارة فى تقدمها على مر السنين . وآية ذلك أن دخل الخزانة بلغ فى آخر عهد الخديو توفيق أى سنة ١٨٩١ نيفا وعشرة ملايين ونصف مليون جنيه .

إن الاحتلال أعاد الثقة إلى أسواق مصر ، وهو بما رافقه من استمرار الأعمال العمرانية ، وخصوصا من حيث توافر أسباب النقل ، كان حافزا لتقدم الشؤون الاقتصادية كافة . ويظهر ذلك جليا بمضاهاة كل من أرقام الصادرات والواردات ما بين السنين الأولى من الاحتلال والسنين الأخيرة من العهد العثمانى ، وذلك بالجنيهات المصرية :

الصادرات	الواردات	السنة
١٢,٠٦٦,٤٩٩	٧,٠٢٠,٩٦٦	١٨٨٩ م
٢٤,٠٩١,٧٩٦	٢١,٧٢٤,٦٠٦	١٩١٤ م

على أنه يلاحظ أيضا في هذا الجدول ، ما حصل في عهد الاحتلال من الزيادة المستمرة فيما تستورده مصر من الخارج .

هذا ، ويؤخذ من تقرير إدارة البرق والهيد سنة ١٩٠٥ أن الرسائل التي كانت عددها سنة ١٨٨٥ لا يزيد على اثني عشر مليوناً ونصف مليون ، بلغت وقتئذ ستين مليوناً ، كما أن الحوالات المالية تضاعفت أيضا في تلك الحقبة . وهذا دليل كاف على التطور التجاري في هذا العهد ، وهو بالإضافة إلى مضاهاة دخل الجمارك سنة بعد سنة ، يعطى أحسن فكرة عن مدى التقدم .

ففي آخر حكم الخديو توفيق (١٨٩١ م) بلغ هذا الدخل : ٥٢٩ ر ٦٣٧ جنيها ، وقد بلغ سنة ١٩١٢ م في عهد الخديو عباس الثاني ٧٥٧ ر ٨٣٣ . وظل هذا الدخل يزداد ، ولم تؤثر فيه الحرب العامة الأولى حتى قدر سنة ١٩١٦ أيام السلطان حسين كامل بمبلغ ١٦٣ ر ٨٤٠ ، ٤ جنيها . ونحن لا نزعم أن هذا الانتعاش التجاري في وادي النيل خلال تلك الحقبة ، هو نتيجة لوجود الإنكليز فيه ، وما رافق ذلك من اطمئنان أصحاب رؤوس الأموال فحسب ، بل هو في الواقع راجع أيضا إلى أمرين : أولهما مركز مصر بالنسبة للتجارة العالمية ، وثانيهما تقدم عالمي عام في المرافق التجارية ، أسهمت مصر في نصيبها منه .

ح — التجارة في السودان :

ما زالت أقطار السودان منذ الأيام الغابرة على اتصال مع مصر في ميدان التجارة ؛ لأن النيل الذي هو مصدر حياة واديه ، من أقصاه إلى أدناه ، كان ولا سيما قبل اختراع السيارات والطائرات ، أفضل السبل لنقل السلع وتبادل التجارة .

غير أن تجارة السودان كانت جد ضئيلة من جراء تغلب البداوة على تلك البلاد ، والبداوة لا تتفق مع استغلال الأراضي واستثمارها . هذا فضلا عن أن السودان هو بلد زراعى ، يحتاج فى ميدان الاستثمار إلى علم وفن ؛ ولذلك كانت تجارة الرقيق أهم تجارات البلاد فى العهد العثمانى ، وكان النخاسون أولياؤها من زعماء السودان ، وقد جمع بعضهم منها الثروات الضخمة ، وعدا ذلك كان السودان يصدر ، ولا سيما إلى مصر ، الجلود والعاج وريش النعام ، فضلا عن المواشى والإبل وبعض الحيوانات .

وكانت مدينة بربر الواقعة على ضفة النيل الشرقية ذات مركز تجارى كبير ، وقد أهلها لهذا المركز توسطها بين معظم اتحاد السودان . ثم صارت الخرطوم بعد الاحتلال المصرى أعظم مدن السودان بلا استثناء ، وأوسعها تجارة ، إذ يلتقى عندها فرعا النيل الأبيض والأزرق ، فيتكون منهما هناك النيل الأصلى ، وقد أصبحت مركز حكمدارية السودان ؛ كما عمرت سواكن على البحر الأحمر .

على أن تجارة السودان لم تنهض النهضة المرتجاة خلال الحكم الثنائى ، بل تشبه أن تكون قد ظلت على حالها البدائى ، وخصوصا أن زراعة القطن فى أراضى الجزيرة التى عنيت بها الحكومة منذ سنة ١٩١١ ، احتكرتها شركة سودانية بالاسم ، إنكليزية بالفعل ، فلم تكن من العناصر الوطنية الفعالة فى تحسين تجارة البلاد .

هذا ، إلى أن شركات الاحتكار الإنكليزية مثل متشل كوتس وجلاقى هانكى ، قد حلت محل البيوت التجارية الفردية ، وسيطرت على الجزء الأعظم من صادرات البلاد ووارداتها .

و — التجارة فى بلاد الشام :

(١) خلال هذا التنازع الشديد بين عماليك مصر ، ومن ورائهم العرب ، وبين البرتغال ، برزت دولة آل عثمان إلى الميدان .

ظهرت تركية إثر الحروب الصليبية إبان كان العالم لا يحس إلا الجامعة الدينية، فانصبت على أوربة، تحاول فتحها باسم الإسلام، وكان هذا الخطر حافزا للدول الأوربية على اتحاد كلتها، فاجتمعت ووقفت في وجه مطامع تركية متحدة باسم النصرانية. ولما لم تقو أول الأمر على إزاحتها، خضعت حيناً للأمر الواقع، وتسابقت تحت تأثير المنافع الاقتصادية للتعاقد معها. وكانت أسبقها في هذا المضمار جمهورية البندقية (١٨٨٣ هـ = ١٤٧٩ م) التي اعترفت للسلطان محمد الفاتح بما احتله في ألبانيا، وتخلت له عن مدينة شقودرة الحصينة، تلقاء بعض امتيازات تجارية.

وما إن خلفه على العرش السلطان بايزيد الثاني، الذي كان ميالاً إلى السلم، حتى بادركل من البابا إسكندر الثالث وملك نابولي ودولة ميلانو وجمهورية فلورنسا، إلى عقد المعاهدات بينهم وبينه، وجرت بحراهم روسيا وبولونيا. وقد أقر السلطان سليم فاتح مصر والشام (١٥١٧ م) هذه الاتفاقات، وأضاف إليها معاهدة أخرى مع أسبانيا (١٥١٩ م).

وجاء دور فرنسا في عهد ابنه السلطان سليمان القانوني، فكان اتحاد هذا العاهل مع فرانسوا ملك فرنسا على الأمبراطور شارلكان، موافقاً للحكومة باريس لاستثمار الموقف، فعقدت معاهدة مع الباب العالي، فسحت المجال للنفوذ الفرنسي أن يعلو على كل نفوذ في البلاد العثمانية والمغربية أيضاً، أن يساعد التجارة الفرنسية على الرواج أشد من سواها في الشرق الأوسط.

وكانت هذه المعاهدة مصدراً للامتيازات التي أصبحت خلال عهد الانحطاط العثماني ذات طابع خاص، جعل الأجانب فوق القانون، حتى في المكوس والضرائب، وحاطها بهالة من الميزات، وأصبحت هذه الامتيازات من جملة الأسباب لنجاح الأجانب دون العثمانيين في السلطنة.

(٢) لقد كان لكشف فاسكودى جاما طريق الهند البحرية أثره السيء في بلاد الشام ؛ وكما قلّ على أثر ذلك عدد القوافل التجارية التي كانت ترتاد ما بين بغداد وحلب ، نقص كثيرا عدد السفن التي كانت تتصل بالشحور السورية ، كطرابلس وبيروت ويافا . ثم ازدادت الحالة سوءا على سوء بعد دخول الشام في حكم آل عثمان ، ذلك أن السلطان سليمان فاتح مصر وسورية ، عمل على منع دخول البضاعة الهندية إليهما ، قاصدا أن يجعل الآستانة سوقها الوحيد . ولكن هذا التضائل الاقتصادي لم يدم طويلا ، إذ أن البرتغاليين لم يحسنوا الاستفادة من مستعمراتهم الأفريقية والهندية ؛ كما أن تهافت الأمم الأوروبية على التعاقد مع الإمبراطورية العثمانية ، والتعامل مع أمصارها ، كان عونا لبلاد الشام على استرداد نشاطها الاقتصادي ، وحافزا لكل دولة كانت لها في الهند أراض ووكالات تجارية على أن تنشئ في سورية بيوتا تجارية ، وتقيم القناصل ، وكان أسبقهم إلى ذلك هولندا ، فرنسا ، وإنكلترا .

وقد أخذت دمشق ، منذ ذلك الحين تتخلى في الناحية الاقتصادية عن المقام الأول ، ففسحت المجال لحلب ، التي أصبحت في القرن السادس عشر المقر الرئيسى للتجارة بين الشرق والغرب . ويرجع هذا الانتعاش الذى أصابته حلب عقب دخولها مع سورية ومصر في حوزة آل عثمان ، إلى أنها أصبحت سوقا تجارية عامرة بين تركيا ومصر ، فضلا عن كونها مركزا وسطا للتجارة بين الشرق والغرب . وقد وصفها بيلون Belon P 301 الذى زار سورية سنة ١٥٣٧ م بقوله : قوافل متصلة من الهند والعراق تضع فيها أثقالها . وكل من أراد السفر إلى تلك الأمصار البعيدة ، يجد في حلب أناسا على أهبة الرحيل وقد أصبحوا رفقاء متصاحبين . هذا ، إلى أن تلك المدينة كانت مستودع صناعات الشرق المختلفة ، ومركزا لقنصل البندقية الذى كان بمثابة سفير خاص .

أما البضائع المعدة للتصدير إلى أوربة ، فكانت تشحن من طرابلس ثغر حلب . وفي الجملة ، كانت السلع التي تصل إليها تباع يوم وصولها ، لكثرة ما فيها من التجارة اهـ .

وبقيت حلب حتى أواسط القرن السابع عشر أهم مدينة في تركيا بعد الأستانة والقاهرة ، نوه بذلك السائح الفرنسي بوجولاد ، وأطرى تجارتها . غير أن أحداثا سياسية واقتصادية وقعت في القرن السابع عشر ، أفضت إلى تضائل مكانة حلب التجارية ، ومكانة ثغرها طرابلس ، ليفسحا المجال لدمشق وصيدا . وظلت تزداد ضعفا على ضعف سنة فسنة ، إلى حد أن عدد سكانها الذي كان يناهز مائتي ألف شخص سنة ١٦٥٢ « بمقتضى إحصاء الراهب الفرنسي بيسون Besson P. 47 الذي سكن سورية في منتصف القرن السابع عشر » ، أمسى هذا العدد لا يتجاوز ستين ألفا في منتصف القرن التاسع عشر ، بموجب إحصاء غوى guys ، وكذا طرابلس التي كانت مرفأ حلب ؛ فقد أخذ عدد سكانها ينقص حتى بلغ سنة ١٨٨٤ خمسة آلاف نفس ، على رواية قولني Vulney T. II P. 160

(٣) منذ أوائل القرن السابع عشر بسم الحظ لدمشق وصيدا ، فأصبحت دمشق مقاما لأعلى باشا في بلاد الشام ، وأضحى لبنان وما حوله في عهدة أمير كانت نفسه لا تبرح تسمو للاستقلال ، وأعنى به الأمير نخر الدين المعنى الثاني . توخى هذا الأمير منذ بدء ولايته توثيق عرا العلاقات الاقتصادية بينه وبين الغرب . ثم بعد إيايه من إيطاليا ، حيث أتيح له أن يرى بأم عينه مظاهر التمدن الحديث ونهجه ، ازداد جنوحا للإصلاح ، فتوسع في منح الامتيازات للأوربيين والرخص . من ذلك أنه سمح لحكومة فلورنسة بإقامة قنصلية لها في صيدا ، وأذن للفرنسيين أن ينشئوا لهم فيها خانا «فندقا» عظيما للتجارة وللسافرين ، كما رخص للبرسليين في الإقامة ببلبنان ، وساعد مؤسساتهم .

وفي عهده أصبحت صيدا ، وهى قاعدة ولايته ، مرفأً لدمشق ، وأعظم ثغر فى الساحل السوري ، بل إن السائح الفرنسى ده روزل De Rozel P23 الذى زارها سنة ١٦٤٤ م ، قال عنها : « إن صيدا فى الوقت الحاضر أكبر ثغر فى السواحل الشرقية ، وفيها كثير من التجار ومقدار كبير من الحرير ، وفيها قنصل فرنسا » .

ولكن عهد نحر الدين المعنى لم يطل ، ومنى لبنان بعده وسائر الساحل السوري ، كما منيت البلاد الشامية جميعها بفوضى الأحكام واستبداد الجند ، وفضلا عن ذلك نزلت فيها نوازل حرمتها نعمة الاستقرار ، وأهمها ثورة الشيخ ظاهر العمر صاحب عكا ، وحملة على بك الكبير صاحب مصر ، وحكم الجزائر الذى شمل الساحل والداخل ، وغزوة نابليون الأول .

هذا عدا ثورات الإنكشارية ؛ وأهمها فى سنتى (١٨١٤ و ١٨٢٦) وعدا الحروب التى كانت كثيرا ماتقع من بعض الولاة ضد بعضهم الآخر .

وكان من جملة المصائب التى نزلت بسورية فى تلك الحقبة ، وأفضت إلى وقف عجلة الحركة الاقتصادية بعض النوازل السماوية ، فالزلازل تواترت فيها فى سنى ١٨٢٢ ، و ١٨٢٧ و ١٨٣٢ ، كما اكتسحها وباء الكوليرا سنة ١٨٣٢ ، فالطاعون سنة ١٨٣٧ .

ومن المؤسف أن أهل البلاد كانوا يتحملون فوق هذه الكوارث ظلم النظم أيضا ، أجل . بينما كان الأجانب الذين أصبحوا بفضل الامتيازات فى حصن حصين ومقفين من المكوس والضرائب ، كان أهل البلاد يتحملون وحدهم أثقالها ، فما يستطيعون مجاراة الأجانب فى مضمار التجارة ، وقد أشار إلى ذلك السيد سليمان أبو عز الدين فى كتابه « الشام على عهد محمد على » حيث قال : « وقبل أن يفتح محمد على هذه البلاد ، كان التجار الوطنيون يدفعون إلى الإفرنج ثلاثة ونصف أو أربعة فى المئة ، ليتأتى لهم أن يتجروا بأسمائهم ، تهربا من جور هذه الأنظمة » .

وبسبب هذه الفوضى ، وظلم الحكام ، وهجوم البدو ، ونهب الأكراد ،
تضاءل شأن البلاد الشامية ، وأحاط بها الخراب .

وقد أشرنا إلى ما منيت به كل من حلب وطرابلس من نقص
الأنفس والثروة ؛ والواقع أن التأخر كان شاملا ، وكان النقص
في سكان الثغور لا يقتصر على طرابلس ، بل كان يتجلى وقتئذ في كل منها ، من
غزة في الجنوب إلى السويدية في الشمال . وكان سكان كل منها يتراوحدون
ما بين ٦٠٠٠ و٧٠٠٠ نسمة فقط ، مما يشير إلى انحطاط كبير في اقتصاديات
البلاد .

ثم لما أتى إبراهيم باشا قائد الحملة المصرية الاستيلاء على بلاد الشام ،
عترضته ظروف سياسية جعلت حكمه قاسيا ، بما رافقه من العنف وزيادة
الضرائب : حروب ضد العثمانيين ، تلتها ثورات داخلية انتهت بالتصادم مع
الدول . فاضطر بدافع الإصلاح أولا وتحت ضغط الحاجة إلى المال ،
ليجعل الأهالي رهن تصرف الحكومة ، سواء ، أكان ذلك بتجنيد الرجال
أم باستيفاء الأموال .

غير أن ثغر بيروت الذي بدأ نجمه يلمع من مطلع القرن الخامس عشر ،
أخذ يتأهب منذ الاحتلال المصري لأن يكون في الطليعة بين ثغور الشام ؛
فالبحر الصحي الذي أقيم في بيروت وقتئذ حمل البواخر التي تقصد إلى
المرافئ السورية على أن ترسو فيه دون غيره ، وخصوصا في أثناء مواسم
الحج . وفضلا عن ذلك أصبحت بيروت منذ أوائل القرن التاسع عشر
ثغر دمشق ، بدلا من صيدا ، على رغم أن الطريق بينهما لم تكن صالحة إلا من
ناحية صيدا نفسها . ولهذا الأسباب نقص عدد سكان صيدا في سنة ١٨٤٦
إلى تسعة آلاف نسمة ، على حين ازداد عدد سكان بيروت إلى عشرين ألفا .
ثم كان افتتاح قناة السويس سنة ١٨٦٩ من جملة الأسباب التي جعلت
بيروت تثب وثوبا جبارا في مضمار التجارة ، ويزداد سكانها ، ومثلها بعض ثغور

فلسطين بنسبة أضعف ، بل إن النشاط التجارى شمل بعد شق ترعة السويس بلاد الشام كافة ، ولا سيما دمشق ، التى كانت تستعيد مكائنها خلال اضمحلال حلب .

٤) دخلت الأمبراطورية العثمانية بعد إنقاذها من الخطر المصرى فى طور جديد عرف بعهد الإصلاحات ، ذلك أن الدول التى تولت إنقاذها ورد جيوش مصر عنها إلى وادى النيل ، وجدت لها فى اعتراف الباب العالى بمعروفها مسوغا للتدخل فى شئون الدولة ، ومشجعا على تكرار المطالبة بالإصلاح .

وصادف أنه كان إلى جانب السلطان عبد المجيد (١٨٣٩ - ١٨٦١) رجل من أعظم الساسة ، وهو رشيد باشا ، فحسن للسلطان الإصغاء للدول الأوربية ، فإذا بجلالته يصدر خط كلخانة المعروف بالتنظيمات سنة ١٨٣٩ ، ثم شفعه بعد ستة عشر سنة بخط همايون ، الذى جاء مكملًا للأول فى ميدان الإصلاح . ومنذ ذلك دخلت الدولة بقوانينها ومالياتها وسياساتها الداخلية فى عهد جديد ، وهذا ما حمل دوفالى De Valuy fonan cesè de la Turquai P. 127 على أن يقول إن هذه التنظيمات بالنسبة لتركيا كالثورة الفرنسية ، من حيث إنها كانت فيصلا بين القديم والحديث .

على أن هذا التطور فى نظم السلطنة وسياستها ، وإن أفضى إلى اكنساب ثقة الشركات الأجنبية بعض الشئ ، وأدى تبعا لذلك إلى إنعاش اقتصاديات البلاد ، فإن الإصلاح بقى فى الواقع حبرا على ورق ، إلى أيام السلطان عبد العزيز ، وفى عهده (١٨٦١ - ١٨٧٦) أصدرت الدولة أول ميزانية لها ، وبأشرت بالترخيص بمد الخطوط الحديدية ، وتأسيس الشركات المالية الأجنبية .

أما البلاد العربية ، فقد ظلت مع ذلك فى عزلة عن الإصلاحات العمرانية ، ولم تمتد إليها أيدي الشركات الكبرى إلا أيام السلطان عبد الحميد

الثاني (١٨٧٦ — ١٩٠٩) حيث أعطيت الامتيازات بمد الخطوط الحديدية فيها على الوجه التالي .

سنة ١٨٨٨ يافا — القدس .

» ١٨٩٠ الشام — المزيريب .

» ١٨٩١ بيروت — دمشق .

» ١٨٩٣ الشام — حلب — برাজيك .

» ١٨٩٨ التزام اللبثاني : بيروت — جونبة .

» ١٩٠٢ قونية — بغداد .

» ١٩٠٢ — ١٩٠٤ رفاق — حلب .

» ١٩١١ طرابلس — حمص .

» ١٩١٢ حلب — الصلاحية .

وكانت هذه الامتيازات تمنح لشركات فرنسية ، ما عدا خط قونية — بغداد ، فقد اختصت به شركة ألمانية ، ثم لم يتم لها مده .

وبالإضافة إلى ذلك ، وفقت الدولة العثمانية في حكم السلطان عبد الحميد إلى مد الخط الحجازي سنة ١٩٠٢ الذي وصل بين دمشق والمدينة ، فأدر على بلاد الشام وخصوصا دمشق وبيروت ، مكاسب كانت تجنيها في مواسم الحج غير قليلة .

إن هذه الخطوط الحديدية بالإضافة إلى الطرق الكثيرة التي شقت وعُبدت في ديار الشام ، وبالإضافة إلى الأسلاك البرقية التي وصلت بينها ، كانت للتجارة كالشرايين في جسم الحيوان ، سهلت أعمال الصادرات والواردات تسهلا عظيما ، خصوصا بعد أن قام في ثغر بيروت مرفأ جعلها المرسى الأمين للبواخر .

وبفضل هذه الإصلاحات العمرانية ، أصبحت سورية وثغرها بيروت

سوقا تجارية عظيمة للأمصار العربية المجاورة والبعيدة ، كما يقصدها تجار الأناضول فضلا عن الحجاج في الموسم ، فتمتلئ خزائنها بالذهب الوهاج . وكانت حصّة بيروت من هذه الثروة حصّة الأسد ، فتكاثر سكانها ، وازداد عمرانها ، خصوصا منذ أمدت بالمياه العذبة من مغارة جعيتا في الجبل القريب (١٨٧٠) وطاب سكانها .

٥) أحصى ج شارم في كتابه سياحة بسورية
G, Charmes. Vayagenen Syrie P. 222 صادرات سورية و وارداتها لسنة ١٨٨٤ كما يلي : « الصادرات ٧٤ مليون فرنك ونصف مليون والواردات ٧٠ مليوناً على وجه التقريب » . فكانت الصادرات تزيد في أواخر القرن التاسع عشر على المستوردات . ولكن ما إن دخل القرن العشرون حتى سجل انقلاباً في هذا الموضوع ، فأصبحت الصادرات أقل من المستوردات . ويستفاد من جدول أورده السيد جالك ثابت في الكتاب الذي أصدره باللغة الفرنسية ، وأسماه « سورية » ، أن الصادرات كانت سنة ١٩٠٩ تبلغ ٧٥٠ ، ٠٠٠ ، ١٠٨ فرنك ، تعادل ٤٠٦ ، ٤٣٢ جنيه إنكليزي ، بينما بلغت المستوردات ٧٥٠ ، ٠٠٠ ، ١٩٣ فرنك ، تعادل ٣٧٧ ، ٧٧٠ جنيه إنكليزي .

يرجع السبب في هذا الانقلاب إلى إقبال بلاد الشام منذ أواخر القرن التاسع عشر على محاكاة أوربة في الحياة الحديثة وأساليبها . وكان هذا الإقبال يزيد على مرّ الزمان ، ويزيد معه الإقبال على الحاجيات العصرية ، حتى أصبح البون بين صادرات البلاد والمستوردات إليها رقماً عالياً .

ولبنان الذي هو في طبيعة بلاد الشام رغبة في الأخذ بالتمدن الحديث ، كان أشدها شعوراً بمغبة الاتفاق زيادة على الموارد ، وذلك إبان الحرب العالمية الأولى ، حينما سدت في وجه أبنائه البررة المهاجرين سبل إرسال المساعدات المالية ، التي اعتادوا إرسالها لذويهم المتخلفين . وأما سائر البلاد السورية فقد وجدت في الحرب نفسها محالاً ، ليس لسد الفراغ فحسب ، بل

لزيادة ثروتها أيضا بالاعتماد على الزراعة . فخوران وأمثالها أصبحت تكتنز الذهب خلال تلك الحرب ، بدلا من القمح وسائر الغلال ، ودمشق انتعشت وأثرت ، إذ صارت مقرا للجيش العثماني الرابع وجيوش حلفائه . وحلب أصابت أرباحا ضخمة من جراء إغلاق سبل البحر ، وتحول تجارة (أوروبة — الشرق الأدنى) إلى طريق آخر يجتاز (تركية — حلب) .

وأما بيروت فلوفرة رؤوس الأموال بين أيدي تجارها ، ولقبضهم على زمام التجارة من قبل ، ظلت بقوة الاستمرار محورا للتجارة في سورية كافة وما يليها .

هـ — التجارة في العراق :

من المفروض أن يتمتع العراق بمقام اقتصادي عظيم ، وذلك لتوسطه بين المحيط الهندي وخطوط الاتصال بين المشرق والمغرب والشمال . غير أن الكوارث التي حاقت به خلال تنازع السلاجوقيين ، والفضائع التي ارتكبت في ربوعه في أثناء غارتها لكو و تيمورلنك ، حولت ازدهاره إلى خراب ، خصوصا وأنه أمسى من بعد ميدان نضال بين الفرس والعثمانيين نيفا ومائة سنة . وما إن تقرر النصر للسلطان مراد الرابع (١٦٢٣ — ١٦٤٠) على فارس ، حتى كانت الأمبراطورية التركية قد أدركت عهد الهرم ، وآن للعراق أن يتنفس الصعداء في هذا العهد الذي يبتدىء بعصف المماليك والإنكشارية ، وينتهي بمغارم ملتمزى الولايات ؟ لذلك قضى العراق خلال حكم آل عثمان حياة طويلة هي أقرب إلى البداوة منها إلى الحضارة ، فنزح عنه سكانه ، حتى صارت كثافة المتخلفين فيه سنة ١٨٩٧ م لا تتجاوز ثلاثة عشر شخصا في الميل المربع ، وذلك على رواية دائرة معارف البستاني ، وعدددهم لا يزيد على ٣٠٠ ر ٣٥٠ نفس .

غير أن مركز العراق الجغرافي الممتاز، كان من شأنه الاحتفاظ بنصيب من التجارة غير قليل، وخصوصاً حينما أقبل عليه المستعمرون الأوروبيون، يتزاحمون في أمهات مدنه على ترويض مصنوعاتهم، ويتسابقون إلى أسواق البصرة. هذا، وقد دخل تاريخ بغداد في دور جديد منذ ولاية حسن باشا (١٧٠٤م) مؤسس أسرة المماليك، التي استقلت بحكم العراق مدة تناهز ١٢٠ سنة؛ فإن هذا الوالى بتوطيده الأمن، ونشره العدل، بالإضافة إلى تعميده الطرق، وإصلاح الجسور، وترميم الخانات، نشط التجارة في العراق إلى حد بعيد، واستمرت زاهرة كذلك خلال ولاية عمالوكه سليمان الكبير. ولكن التجارة لم تلبث أن أصيبت بالشلل بعد موت سليمان (١١٧٦ هـ = ١٧٦٢ م)، لأن الفوضى التي شرعت تستعظم يوماً بعد يوم إبان حكم سائر المماليك خلفائه، ما كانت تتلاءم مع أي ازدهار اقتصادي.

أما البصرة فتد كان للتزاحم بين الدول في أسواقها تأثير شديد في مصيرها الاقتصادي. ولما تولت أسرة أفراسياب الحكم في البصرة، وذلك في صدر القرن السابع عشر، رافق عهدها نشاط في التجارة غير قليل، ويرجع السبب في ذلك إلى أن البرتغاليين الذين خسروا نفوذهم في خليج العجم، تحولوا إلى البصرة، قصد أن يجدوا في منطقتها مجالا جديداً لجهودهم، يعتاضون به عما خسروه. ولكن الإنكليز جاءوا يزاحمونهم أيضاً في هذا البلد، بشركة الهند الشرقية، وما زالوا بهم حتى أزاحوهم عنها في أواسط القرن التالي.

على أن الإنكليز لم يتسن لهم مع ذلك التفرد في أسواق البصرة، بل ظهر لهم بعد البرتغاليين مزاحمون جدد من الأوروبيين، وأعنى بهم الفرنسيين والإيطاليين. أقبل هؤلاء على العراق تجاراً سائحين ورهباناً، وأنشأ بعضهم المحال التجارية في البصرة، فكان تنافساً شديداً، جعل بريطانيا العظمى تزدد اهتماماً بالعراق، وكيف لا وهي

طريق الهند ؟ ... وترفع شأن ممثلي شركة الهند الشرقية في هذا المرفأ سنة ١٧٦٣ م إلى رتبة وكيل ، ثم تعيينه قنصلا عاما لها .

استمرت البصرة بفضل هذا التنافس الأوربي تتمتع بشيء من الازدهار ، غير متأثرة كغيرها بعوامل الانحطاط التي أصابت العراق في عهد آل عثمان . ولا أدل على ذلك من الأرقام ؛ فإن قيمة صادراتها سنة ١٨٩٧ م ، بلغت ٢٥٠,٢٠,١٠٠ جنيه إنكليزيا ، على حين بلغت الواردات إليها ٤٣٤,٧١٩ جنيه إنكليزيا . وهذا مبلغ يبدو كبيرا بالنسبة لصادرات بغداد و وارداتها سنة ١٩١٢ م ، وخصوصا إذا أخذنا بعين الاعتبار التقدم العام الذي شمل العالم في الفترة التي تخللت سنتي ١٨٩٧ م ، و ١٩١٢ م . أجل فقد كانت قيمة صادرات بغداد في سنة ١٩١٢ م ، لا تتجاوز ٨٢٣,٩٦٢ جنيه إنكليزيا ، و وارداتها ٠,٨٧,٣٠٢ جنيه إنكليزيا . ومهما يكن من فرق فإن هذه الأرقام كانت تبعث على الاطمئنان ، من حيث زيادة الصادرات على الواردات ، وهي ثروة وإن قلت .

و يحمل القول أن تجارة العراق التي أصيبت بالشلل بعد سليمان الكبير ، استعادت نشاطها بعد سقوط المالك ، وعودة هذا القطر إلى حظيرة السلطنة . ولم يكن مرد ذلك إلى التنافس الأوربي فحسب ، بل لأن قضاء السلطان محمود على الإنكشارية رافقه اتجاه السلطنة للتجديد ، وميل للأخذ بالأساليب العمرانية الأوربية . فكثير التحدث عن موصلات تكون أشد سرعة بين أوربة والهند عن طريق نهر الفرات .

هذا ، وفضلا عما أدته تلك الموصلات الحديثة النهرية من خدمات كثيرة للتجارة في العراق ، فإن عوامل أخرى خارجية شرعت تقربه من التمدن الحديث سياسيا واقتصاديا ؛ فاللجان الدولية التي ألفت لحسم قضايا الحدود ، والبعثات الأجنبية العالمية وغيرها ، وشيوع الموصلات التلغرافية ، وبعثات التنقيب عن الآثار ، كل ذلك بالإضافة إلى نشاط التجارة الخارجية العالمية ،

أفضى إلى انقلاب شديد فى اقتصاديات بلاد الرافدين، وإلى توجيهها وجهات حديثة . على أن فتح قناة السويس وإن حول عن العراق - ولا سيما عن الموصل وبغداد - مجرى التجارة العالمية ، فإن آمالا كبارا لم تلبث أن برزت للبیدان فى غرة هذا القرن ، عقدها العراقيون على امتيازى خط بغداد وشركة استثمار البترول، اللذين منحهما السلطان عبد الحميد (١٨٧٦ - ١٩٠٩ م) الألمان . على أن الحرب العامة الأولى قضت على مشروع هذا الخط ، وحولت الامتياز الثانى إلى شركات أخرى ، فاستثمرته وحققت كثيرا من الآمال .

و — التجارة فى جزيرة العرب :

تتمتع جزيرة العرب بمركز تجارى عظيم، لأنها تقع بين إفريقيا وحوض البحر المتوسط ، وبين البحر الهندى وخليج فارس ، وتحيط بها ثلاثة أبحر : فالبحر الأحمر يصلها بمصر والسودان والحبشة والصومال ؛ والبحر المتوسط يصلها بالشرق الأدنى وأوربة ؛ وبحر العرب ، وهو فرع من المحيط الهندى، يربطها تجاريا بالهند وجزائر سيلان وجاوه والصين وما بعدها ، هذا فضلا عن الخليج الفارسى الذى يصلها بالعراق وإيران .

وبفضل هذا المركز الجغرافى الممتاز ، استطاعت جزيرة العرب أن تلعب دورا كبيرا فى تاريخ العالم الاقتصادى ، أيام كان الناس يعتمدون على القوافل والسفن الشراعية . وأشهر مرافئها على تلك الأبحر : الوجه وينبع وجدة ورابغ وقنفدة وجيزان والحديدة ومخا على شاطئ البحر الأحمر ، وعدن ومكلا ومسناة ومرباط على ساحل بحر العرب ، ثم مسقط وسمار وبدعة والقطيف والكويت على خليج فارس .

وكانت جزيرة العرب ولا تزال تصدر التمر والبن واللؤلؤ والمرجان والبخور والعاج والملح والسمك المجفف والجلود المجففة والمواشى وغيرها

من نسيج وسلاح . وتستورد المأكولات والمنسوجات والموازين .
ولكن ثروتها التي كانت تتمتع بها في الأجيال الماضية ، وخصوصا في اليمن
الخضراء ، لم تكن تقوم على تجارتها الداخلية . وإنما كانت ترتكز على
الأرباح الوفيرة التي تجنيها من تجارة الوساطة « الترانسيت » ، والنقل بين
أجزاء العالم . ومثلها كان بعض مراقبي أسواقا عالمية ، كانت قوافلها
وسفنها الشراعية ألف الوصل بين القارات الأرضية .

غير أن بعض الأحداث العالمية وبعض التطورات الاجتماعية ، التي
رافقت التمدن الحديث ، عملت على عزل جزيرة العرب وأهلها عن النطاق
التجاري العالمي ، وأهمها ما يلي :

- ١- كشف طريق رأس الرجاء الصالح .
- ٢- تبدل وسائل النقل واختراع البخار .
- ٣- المزاومة الخارجية لمنتجات الجزيرة .

١- فكشف طريق رأس الرجاء الصالح في نهاية القرن الخامس عشر،
صرف سبل التجارة عن البحر الأحمر وعن بلاد العرب إلى المحيط
الإتلاقي ، وأصبحت جزيرة مدغشقر محطاً متوسطاً لتلك المواصلات .

٢- واختراع البخار وما تلاه من قيام البواخر بمهمة نقل السلع من
أقصى العالم إلى أقصى قصى على أهمية السفن الشراعية التي كانت للعرب ،
كما قضى على مكانة القوافل التي تجتاز بلدانهم ، فضاعت على الجزيرة من جراء
ذلك تلك الأرباح الوفيرة، التي كانت تجنيها من تجارة الوساطة (الترانسيت) .

٣- والتحول الاجتماعي في الأذواق والتقاليد، بالإضافة إلى الاختراعات
التي رافقت التمدن الحديث، عمل على سقوط أثمان كثير من الأصناف التي
كانت تصدرها جزيرة العرب : كاللؤلؤ والتمور والبن ، فضلا عن أنه سد
أبواب الأسواق العالمية في وجه كثير غيرها ، كاللبان والليف والصمغ
والحناء .

هذا ، وكان المشروط أن تستفيد جزيرة العرب من فتح قناة السويس في القرن التاسع عشر ، وذلك من جراء عودة التبادل التجاري بين الشرق والغرب إلى طريقه القديم ؛ ولكن شروط الحياة في التمدن الحديث ، بالإضافة إلى الاختراعات الحديثة ، جعلت هذه الجزيرة تستمر على العزلة التامة ، ماعدا بعض المرافئ والمدن لظروف خاصة بها ، فعدن مثلا التي أصبحت من أملاك التاج البريطاني منذ سنة ١٨٣٩ م ، وهي محطة تجارية بين الشرق والغرب ، أصابت نجاحا كبيرا في نطاق التجارة ، كما أصابت رقا محسوسا في الحياة الاجتماعية ؛ والكويت ومسقط وجزيرة البحرين في الخليج الفارسي التي خضعت للنفوذ البريطاني ، وصارت مقرا لبعض الشركات الأجنبية ، استثمرت التنافس الذي وقع بين الأجانب في ذلك المحيط منذ مئات السنين ، فأصابت بعض الانتعاش .

هذا إلى أن الخط الحجازي الذي وصل دمشق وسورية بالمدينة والحجاز في عهد السلطان عبد الحميد الثاني ، كان مصدرا لنشاط تجاري مرموق في الحجاز وأواخر العهد العثماني ؛ كما أن بلاد اليمن وجدت لها ثروة لا بأس بها في صادراتها ؛ وأهمها الجلود والحبوب والملح والبن ، ولا سيما قبل أن يزاحمه البرازيلي ، فانتعشت بعض الانتعاش .

التجارة في المغرب :

كان المغرب قبل دخوله في حوزة العرب يعتمد في تجارته على أوربة . فلما احتل العرب الشمال الأفريقي ، وتوثقت بينهم وبينه شتى العلاقات ، تحولت وجهة هذه البلاد عن إيطاليا وبلاد المغول إلى الشرق . ثم كان النزاع بين النصرانية والإسلام ، الذي تجلى في أثناء الحروب الصليبية ، سواء ما كان منها في الشرق حول بيت المقدس ، وما كان منها في الغرب بأسبانيا وما يليها ، فاشتد التقاطع بين المغرب الإسلامي وأوربة المسيحية

خلال ذلك الخصام الطويل ، غير أن مصالح الفريقين كانت مع ذلك تتحين كل ساحة لاختراق جهتي الخصام ، في سبيل التفاهم على المنافع المتبادلة .

ح - مراكش :

ما زال المراكشيون حذرين من الأوربيين ، بسبب العداوة التاريخية التي كانت بينهما منذ عهد الكفاح في أسبانيا . ولم يكن أحد من الأجانب غير اليهود يؤذن له بالسكنى عندهم ، والتجوال في بلادهم . وأما سائر التجار الأوربيين فكانوا على قلة عددهم يلزمون الشغور . وقد ذكر أندره ليختنبرجر أن عدد الأجانب بمراكش لم يكن يتعدى سنة ١٩٠٧ ثلاثمائة شخص .

لذلك ظلت تجارة مراكش داخلية ، وظلت كثرة علاقاتها الخارجية تنحصر بالبلاد الإسلامية المجاورة . وقد تعرض كتاب « منجم العمران » المطبوع سنة ١٩٠٧ م ، أي قبل خمس سنين من الاحتلال الفرنسي ، لوصف التجارة في مراكش . فقال : « وأشهر صادراتها الطرايش والسختيان وبعض منسوجات قيمتها تبلغ نحو مليوني جنيه مصري . وواردها أكثر من ذلك . وليس عندها مراكب تجارية إلا القليل ، ثم إلى الآن لم تأخذ البلاد وسائل المدنية والعمران ، بل لم تزل فاقدة الطرق الزراعية والعمومية ، ولم يرسم بها خط حديدي ، كما أنها لم تزل عارية عن سائر وسائل الانتقال ، ولم يزل الخوف من تعدى اللصوص والأشقياء ضاربا أطنابه » .

ولكن ما إن دخلت مراكش في الحماية الفرنسية سنة ١٩١٢ حتى فتحت مصاريع أبوابها للأجانب ، فبلغ عددهم في ذلك العام ٣٠٠٠ نفس ، ثم مازالوا يكثرون ، حتى أصبحوا نحو ثلاثة ملايين في سنة ١٩١٦ .

هذا ، إلى أن المراكشيين أنفسهم كانوا قد أخذوا يوسعون دائرة أشغالهم مع أوربة ، فشرع فريق من تجارهم يرتادون بعض مدنها التجارية . وقد اجتمعت إلى فريق منهم في سنى ١٩١١ و ١٩١٢ و ١٩١٣ في بريطانيا العظمى ، لاسيما في منشيستر ، فرأيتهم فوق تكتلهم هناك ، يحتفظون بثقة تجارية لا يتمتع بها غيرهم من الجاليات الأخرى .

« كل مشروع اقتصادى تحققه فرنسا في مراكش يوازى فيلقا » . هكذا صرح الجنرال ليوتى المقيم العام في مراكش ، ولكن نشوب الحرب العالمية الأولى لم يسمح لفرنسا بمثل هذه المشروعات . ومع ذلك فإن الحاجة خلال الحرب لتأمين نقل الجيوش ، كانت حافزا لها على العناية بمد الخطوط الحديدية ، وتعبيد الطرق ، وإصلاح المرافئ . وما وضعت الحرب أوزارها حتى بلغ طول هذه الخطوط نحو ألف كيلو متر ، بالإضافة إلى خطوط حديدية عسكرية ضيقة ، طولها ٨٠٠ كيلومتر أيضا .

وقد حولت هذه الخطوط بعد الحرب إلى أعمال مدنية ، استثمرتها شركات المناجم الفرنسية بصورة خاصة . والمناجم في مراكش هى أعظم ثروة بعد الزراعة .

وفى الجملة ، إن المعدل التجارى العام الذى كان يقدر سنة ١٩١١ بـ ١٣٩ مليون فرنك ، أخذ يزداد من بعد على التوالى ، حتى بلغ ٣١٠ مليون فرنك سنة ١٩١٦ ، إبان الحرب العالمية الأولى ، ولكنها فى الواقع زيادات كانت من نصيب الأجانب ، الذين قبضوا بفضل الحماية على ناصية التجارة . وأما المراكشيون فكان مثلهم حيال هذه الثروة :

كالعيس فى البيداء يقتلها الظما والماء فوق ظهورها محمول

ط — الجزائر :

وافق عهد آل عثمان في الجزائر نضال بين أوربة والمغرب ، كان اعتماده على القرصنة . وقد أخذت القرصنة طابعا جديدا حينما استند أبطالها المناضلون عن شمالي إفريقيا على الأمبراطورية العثمانية ، فأصبح أوروغ وأخوه خير الدين (١٤٧٤ - ١٥١٨) زعمي قرصان البحر المتوسط ، وأصبحت الجزائر تبعا لذلك وكرا للقرصنة المنظمة . ثم أفضى تدخل آل عثمان في شؤون شمالي إفريقيا إلى اشتباك أسطولها مرات كثيرة بأساطيل الدول الأوربية المتألمة عليه ، فكانت حقبة ملتهبة بالحروب ، خالية من الأمن ، ولا سيما في غرب البحر المتوسط . فانتطع التبادل التجاري من جراء ذلك النضال بين الأمصار المتتابلة في هذا البحر وغيرها .

وكان المظنون بفرنسا أن تبادر منذ احتلالها للجزائر (١٢٤٦ هـ = ١٨٣٠ م) إلى الأعمال العمرانية ، وإلى تنشيط أسباب التجارة ، وفقا لرسالة القدين التي حملتها على زعمها إلى المغرب ، وخصوصا أنها كانت تبرر احتلالها للجزائر بعزمها على الفتك بالقرصنة ، ولكنها في الواقع كانت جد بطيئة في الإصلاح ، ثم لم ترسم أية خطة من هذا القبيل ، إلا أن تكون مستمدة من هدفها الاستعماري . فقد وضع الشيخ محمد بيرم كتابه « صفوة الاعتبار » بعد خمسين سنة من احتلال فرنسا للجزائر ، وقال في معرض الاستخفاف بهذه الإصلاحات ، في الناحيتين التجارية والصناعية بالجزائر ، مايلي : « إنها تلي التجارة بتونس إذ لم يحدث بها معامل ولا كبير حركة تجارية سوى بعض المعادن » .

هذا ، وقد واجهت فرنسا هناك أمة قوية الشكيمة ، ظلت تناضل عن حريتها حتى سنة ١٨٤٠ ، ثم لم تستسلم ، ولا سيما في جبال الأطلس الكبير والواحات ، حتى سنة ١٨٦٧ .

لذلك عني الفرنسيون عناية خاصة بمد الخطوط الحديدية ، قصد تسهيل نقل القوى العسكرية ، فمنحوا سنة ١٨٦٠ امتيازاً لشركة فرنسية ، كانت باكورة أعمالها مد خط يصل قسنطينة بالبحر ، ثم واصلت هذه الشركة وغيرها مد الخطوط الحديدية في كثير من الأنحاء ، حتى بلغ طولها سنة ١٩١٤ : ٣٣٣٧ كيلومتر . وفي عدادها خط يمتد من قابس إلى « كازابلانكا » الفضاء الأبيض ، هذا فضلاً عن الأسلاك البرقية الكثيرة ، وفي جهاتها سلك يصل الجزائر بفرنسا « ١٨٧٠ » .

ولما كانت الجزائر غنية بمعادنها ، تنافست الشركات الفرنسية على طلب الامتيازات للتنقيب عنها ، فوفقت لاستخراج كثير من المعادن المختلفة ، وأهمها الحديد والرصاص والزنك ، فضلاً عن بعض المواد الكيميائية . وقامت إلى جانب ذلك شركات أخرى فرنسية لتبادل التجارة ، وخصوصاً مع فرنسا . وقد رافق نشاطها نشاط مماثل لإنشاء المرافق في مدن الجزائر ووهران وبونة وفيليفيل وبوجي ، وقامت بهما الشركات الفرنسية أيضاً قصد الاستثمار .

على أن فرنسا والفرنسيين وإن كانوا يتوخون ، قبل كل شيء من مد الخطوط الحديدية وإنشاء المرافق العصرية ، تأمين أغراضهم العسكرية ، وتسهيل سبل المواصلات لشركاتهم الاستثمارية ؛ فإنهم عملوا مع ذلك على تحسين الحالة الاقتصادية ، وعلى زيادة السكان ، إلا أن حصة الأسد في ذلك الإصلاح وفوائده كانت من نصيب المستعمرين أنفسهم ؛ ولا أدل على ذلك من وجود تسعين في المئة من هؤلاء السكان في خدمة العصابة الفرنسية الرأسمالية . هذا عدا أن معظم الصادرات من الجزائر والواردات إليها تذهب إلى فرنسا ، وتصدر عنها ؛ كل ذلك بمقتضى سياسة جمركية وضعتها ، تحد مدى الاتصال التجاري مع غير فرنسا وتضيقه .

ي — تونس :

قلنا إن الحروب الصليبية كانت قد قطعت العلاقات الاقتصادية بين الدول الإسلامية والدول المسيحية . ولكن هذه الحروب الطويلة تخللتها فترات من الزمن كانت بمثابة هوة منقطعة تركت المجال للبصالح المتبادلة بين الفريقين المتخاصمين لإحلال التفاهم محل التخاصم في الشؤون التجارية .

وربما كان فردريك الثاني ملك صقلية وأمبراطور ألمانيا وصديق المسلمين ، أول من تقدم لمثل هذا التفاهم على المنافع المتبادلة ، فقد عقد معاهدة تجارية بينه وبين ملوك بني حفص أصحاب تونس لمدة عشر سنين . كما أن المعاهدة التي عقدت سنة ١٢٧٠ م ما بين المنتصر الحفصي وشارل أنجو ، الذي خلف الملك سان لويس على قيادة آخر حملة صليبية ، كانت معاهدة شبه تجارية .

وكانت تونس أدركت عصرها الذهبي أيام المستنصر المشار إليه ، وقد بايعه شريف مكة بالخلافة بعد سقوط بغداد في حوزة المغول ، على اعتبار أنه أعظم عاهل في العالم الإسلامي .

ولكن الفوضى لم تلبث أن استحكمت في حكم خلفائه ، وعملت على إثارة مطامع الأوربيين في شمالي إفريقيا . ثم ازدادت هذه المطامع نشاطا إثر اندحار العرب في أسبانيا ، وأخذهم بالجللاء عنها ، وحينئذ لم يكتف الأاسبان والبرتغال باسترداد بلادهم ، بل ركبوا البحر يطاردون المسلمين في شمالي إفريقيا . وعند ما عجزت حكومات هذه البلاد عن مقاومتهم وجها لوجه ، تمحلت إلى القرصنة ، وهي أشبه شيء بحرب العصابات في البر .

على أنه برغم ما انتاب تونس في عهد الدولة الحفصية من فوضى الأحكام بعد المستنصر ، وبرغم استفحال شأن القرصنة ، فإن عهدهم هذا لم يخل من

الازدهار الاقتصادي ؛ وقد عقدت خلاله عدة معاهدات مع أوربة لتنظيم الملاحة وتبادل التجارة ، ولا سيما مع برشلونة وجنوة وبيزة وصقلية والبندقية ومرسيليا ، أرسل ملك فرنسا هنري الثالث قنصلا إلى تونس لتمتين العلاقات التجارية ، وذلك بموافقة تركية .

ثم ما استقرت الأمور في تونس للدولة الحسينية الحاضرة ، وذلك في أوائل القرن الثامن عشر ، حتى أصبح التبادل التجاري بين المغرب وأوربة أشد توثيقا . وخصوصا عهد الباي حمودة (١١٩٦ = ١٧٨٢ - ١٢٢٩ = ١٨١٤ م) الذي اشتهر بعلاقاته الحسنة مع أوربة . وقد ساعد على ذلك أن أعمال القرصنة لم تعد على حال من شأنها أن تحول دون ربط الصلات بين تونس وأوربة ، فاستؤنفت العلاقات التجارية مع أسبانيا وفرنسا والدانمرك ، ومع الولايات المتحدة .

• وقد وصف الشيخ محمد يرم التونسي تجارة تونس في كتابه « صفوة الاعتبار » سنة ١٨٨١ م وصفا وإن جاء قبيل الاحتلال الفرنسي ، إلا أنه يصدق على الزمان كله ، الذي كانت فيه هذه الإيالة تابعة لآل عثمان . قال ما ملخصه : « إنهم يتجرون في البضائع التي تنفق في البلاد الإسلامية ، بإخراجها إليها ، ويجلب ما يروج من بضائعها ، وأغلب الصادر والوارد من أوربة محصور في الأوربيين ، وقيمة الداخل والخارج لا يتجاوز أربعين مليون فرنك بالسنة . والبضائع الصادرة هي الحبوب والبقول والزيت والصوف والقطن والأسفنج وبيض السمك « بطارخ » واللحم والمنسوجات ولا سيما الشاشية . وأما البضائع الداخلية فهي كثيرة ، فمنها المنسوجات وأنواع الأخشاب والحديد والقرميد والأبازير وغيرها مما هو محتاج إليه في الحضارة . ويجرى حمل السلع إلى خارج القطر في السفن البحرية . وقد رسا بأعظم مراسي القطر ، وهو حلق الوادي سنة ١٢٩٥ هـ

١٨٧٨ م : ٢٨٥ باخرة و ٨٠ سفينة شراعية ، كلها للأجانب إلا عدد يسير للعرب .

« وأغلب التجارة الأجنبية رواجها هي الفرنسية والإيطالية . وأما حمل السلع في البر فهو على ظهور الدواب والعجلات ، وأما القبايل فلهم القوافل . ولما كانت الطرق الصناعية قليلة ، كان أغلب التجارة يتعطل زمن الشتاء داخل القطر ، ولكن الطريق الحديدية المارة إلى الجزائر سهلت التجارة إلى الجهات القريبة ، كما أنه رتبت بواخر للبريد والسلح بين مراسي القطر الشهيرة ، زيادة على البرد التي تأتي من أوربة . »

والخط الحديدي الذي يشير إليه الشيخ محمد يرم هو لشركة فرنسية ، استطاعت الحصول على امتيازها من الباي محمد الصادق (١٨٥٩ — ١٨٨٢ م) مع امتياز آخر لمد الأسلاك التلغرافية ، وذلك قبل الاحتلال الفرنسي ، كما منح الباي المشار إليه شركة روباتينو الإيطالية امتيازاً آخر لخط حديدي ، بين حلق الوادي ومدينة تونس .

ولما وقع هذا الباي معاهدة قصر سعيد سنة ١٨٨١ معترفاً فيها بحماية فرنسا ، خولها بمقتضى هذه المعاهدة حق التصرف بالإدارتين الاقتصادية والمالية . والواقع أنها لم تلبث أن تصرفت بكل الإدارات ، وكانت تعمل فيها للاستثمار بكل معنى الكلمة .

وتسهيلاً لأعمال الشركات الفرنسية ، عني المقيم العام شارل روفيه بمرافق التجارة ، فأصلح المرافق ، ومد الخطوط الحديدية ، وشق الطرق ، ومنح هذه الشركات امتيازات للتعدين ، فأصبحت تونس تصدر — وخصوصاً إلى فرنسا — المعادن بالإضافة إلى الحبوب وزيت الزيتون . على أن حكومتها وضعت قوانين جمركية حصرت في الفرنسيين بعض نواحي الاستثمار .

هذا ، وقد اتجهت أنظار فرنسا منذ الاحتلال إلى ناحية إقامة نظام جمركي ، يجعل من تونس سوقاً لمصنوعاتها ، بالإضافة إلى جعلها مزرعة لآبنائها ،

ولما كانت رغبتها هذه تتعارض مع الاتفاقات التجارية التي كانت تونس مرتبطة بها قبل الحماية مع دول أوربية أخرى ، وتتعارض كذلك أيضا مع تعهداتها التي وردت في معاهدة باردو ، عملت أولا على أخذ موافقة هذه الدول على التنازل عن حقوقها في الامتيازات الأجنبية ، ثم استصدرت « أمرا عاليا » مؤرخا في ٢ مارس ١٩٢٨ جعل فرنسا تتمتع بامتيازات جمركية خاصة ، كان بها القضاء على استقلال تونس الاقتصادي .

وشفعت من ثم هذا الأمر العالي بإنشاء شبه اتحاد جمركي ، يخول كثيرا من البضائع الفرنسية الدخول إلى تونس دون دفع رسوم جمركية ، ويجرم صادراتها إلى فرنسا مثل هذا الحق .

وإن هذا الاتحاد الجمركي ، كما سهل لفرنسا الحصول على المواد التي تستوردها من تونس بأثمان أرخص من البلدان الأخرى ، حرم على هذه البلاد « تونس » أيضا حرية تقرير الرسوم الجمركية المتفقة مع مصالحها ، وجعلها مجبرة أن تفرض على البضائع الأجنبية كلها مثل المكوس الجمركية التي حددتها فرنسا عليها عند دخولها البلاد اهـ .

وكان من نتيجة هذه السياسة الاحتكارية ، وقوف الحركة التجارية فيما عدا نطاق المؤسسات الأجنبية ، وفي غير المصالح الفرنسية .

ك - ليبيا :

وأما طرابلس الغرب فكان شأنها شأن سائر المغرب : ضيق في نقل التجارة في البحر المتوسط إبان استفحال القرصنة . ولكن ما إن قضت الأساطيل الأوربية على هذه العصابات البحرية ، واستقر الأمن في هذا البحر ، حتى تسابقت لهقد الاتفاقات التجارية مع عواهل مراکش والجزائر وتونس وأمرأ ليبيا ، زيادة على المحالفات والمعاهدات التي خفت إلى توقيعها مع الأباطورية العثمانية .

وكانت ليبيا تحتل بين بلاد الشمال الأفريقي منزلة مرموقة في التبادل التجاري منذ أوائل التمدن الحديث ، وذلك من جراء وقوعها بين أوربة والسودان والحبشة وما حولهما من أواسط إفريقية ، وللخط التجاري الذي كان يخترقها بقوافل منظمة ، مارا ببغدامس وفزان . ومع ذلك فإن كشف البرتغال طريقا للهند من ناحية رأس الرجاء الصالح ، كان شديد الأثر في تجارة ليبيا ، أسوة بسائر بلاد البحر المتوسط .

هذا ، وكان عهد آل القرمنلي فيها عهدا حافلا بالعلاقات التجارية مع الشرق والغرب ، مزدهرا بالتجارة ، من جراء نفوذ هذه الأسرة الحاكمة في البر ، وسلطة أسطولها في البحر ، ولكن الفوضى التي استحكمت حلقاتها في ولاية طرابلس في الغرب عهد الحكم العثماني المباشر ، بعد آل القرمنلي ، أفضت إلى عرقلة أسباب التجارة ، وكساد أسواقها .

ثم إنه لما أفلتت تونس من مطامع الطليان ، تحوّلوا إلى ليبيا يمهّدون السبل لاحتلالها ، وذلك بتعزيز مشروعاتهم الاقتصادية فيها ، ولاسيما الملاحة التي تصلها بإيطاليا ، ثم انتهزت روما فرصة الاتفاق الذي وقعته مع بريطانيا العظمى وفرنسا ، وعمدت إلى احتلال ليبيا سنة ١٩١١ ، وحيال المقاومة الشديدة التي اصطدمت بها هناك من أصحاب البلاد ، ورغبة منها في تأمين سبل الاستعمار والاستثمار ، خفت حكومة روما إلى تعبيد الطرق ، ومد الخطوط الحديدية ، وتوسيع شبكة الأسلاك البرقية والهاتفية ، فضلا عن زيادة الخطوط البحرية .

ولكن سياسة القهر التي جرت عليها في معاملة أصحاب البلاد ، حماتهم على الهجرة تباعا ، حتى امتلأت بهم الأمصار العربية .